

מרדכי ברנס ת.ז. 053334132 ת.ד. 171 בית זית 9081500 דוא"ל [k9@013.net](mailto:k9@013.net)  
נייד 050-9009700 בית 02-5332781 פקס 03-5423554

בעצמו, העותר

נגד

משרד התיירות

המשיב באמצעות מחלקת בג"צים של פרקליטות המדינה

## עתירה למתן צו ביניים וצו על תנאי נגד משרד התיירות

בגין הקמת והחלת הגרסה הרביעית של נוהל מנכ"ל משרד התיירות 9/2015 "נוהל לאישור ואחזקת רכב אשכול בהטבת מס" נוהל לגבי שירותי תיירות הניתנים ע"י מורה דרך ברכב אשכול שקיבל הטבת מס (להלן "הנוהל") מתאריך 13/6/2016 מתוקף סמכותו כממונה על חוק שירותי תיירות התשל"ו – 1976 (להלן "חוק שירותי תיירות"), ולצורך מתן אישור להטבת המס (להלן "הטבת המס") וע"פ תפקידו בצו תעריף המכס והפטורים ומס קנייה על טובין (תיקון מס' 19 והוראת שעה מס' 14) התשע"ו-2015 סעיף 1. (1) (ג) (3) (להלן "תיקון צו תעריף המכס"), באופן המנוגד למינהל התקין לחוק ולערכי המדינה ובאופן הפוגע בזכויות יסוד של העותר וחבריו מורי הדרך בעלי רכב אשכול פרטי (להלן "מורי הדרך") וכמפורט:

א. בניגוד להנחיות מפורטות של ועדת הכספים של הכנסת שהינה המחוקק בענייננו.

ב. מחיל את הנוהל למפרע בניגוד לחוק וללא כל סיבה סבירה.

ג. פוגע בענף רכב אשכול (להלן "הענף") באמצעות הצפתו בכלי רכב לא נדרשים.

ד. מפלה לרעה את מורי הדרך לעומת התאגידים המסחריים.

ה. פועל בניגוד לנוהל שהוא בעצמו הקים.

ו. חורג מסמכותו ונותן הוראות לא חוקיות לרע"ן סיור ממשרד התחבורה בניגוד לצו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעות סיור, הסעות מיוחדות, השכרת רכב) התשמ"ה – 1985 (להלן "צו הפיקוח") ופועל בשם רשות המיסים.

ז. אינו נשמע להנחיות ברורות של מבקר המדינה בדוח 57.ב. ו - 65ג בעניין ניהול הענף.

ח. אינו עונה לבקשות של מורי הדרך, ובעת שמסרב לבקשה הוא עושה זאת ללא נימוק וכנדרש.

ט. אינו משתף נציג מאגודת אשכול כחבר בוועדת רכב אשכול (להלן "הוועדה") למרות היותה הגורם הגדול בענף וזאת גם בניגוד להנחיות היועמ"ש לממשלה.

י. אינו מפרסם מידע כנדרש, ואף מסתיר אותו במכוון, בניגוד לתפקידו ולחוק חופש המידע.

(תוכן עניינים בעמוד 34)

1. **זוהי עתירה נגד המשיב בעניין הקמת הנוהל** מצ"ב **1/עת** בגרסה הרביעית, וזאת לאחר ששלושת הגרסאות הקודמות נפסלו בגין אי חוקיותן. נוהל שכולו עוסק בענייני שירותי תיירות הניתנים ע"י מורה דרך ברכב אשכול ושהוקם ע"פ סמכותו מתוקף חוק שירותי תיירות וע"פ תפקידו בתיקון צו תעריף המכס לאשר את הטבת המס -

**" מנכ"ל משרד התיירות אישר כי בעל הרכב עומד בתנאים הקבועים בחוזר מנכ"ל משרד התיירות "נוהל לאישור רכישת ואחזקת רכב אשכול בהטבת מס" המתפרסם באתר האינטרנט של משרד התיירות וכל עוד הוא עומד בתנאים כאמור "**

**בגין שהתקין את הנוהל בניגוד למינהל התקין החוק וערכי המדינה, ובגין שפוגע בזכויות יסוד של מורי הדרך וכמפורט:**

א. בניגוד להנחיות מפורטות שנמסרו לו ע"י ועדת הכספים של הכנסת ובעת שאישרה כמחוקק את תיקון צו תעריף המכס בישיבתה מתאריך 8/12/2015 בשעה 10:05 פרוטוקול מס' 191 עמ' 21 מצ"ב **2/עת** כיצד להקים את הנוהל וכמפורט דלהלן:

**"הצו אושר פה אחד, כפוף למה שאמרנו "**

1. המחייב את המשיב לפעול לקולה .

**"... צריך ללכת לקולה ... ולא לעמוד על קוצו של יוד"**

"אני מבקש ללכת לקולה בדברים שנוגעים למורי הדרך. אין לי בן דוד מורה דרך, אין לי אינטרס בעניין הזה; יש לי אינטרס בכלכלה של מדינת ישראל. לא צריך ללכת להחמרות. לא באים כל כך הרבה תיירים לצערנו הרב, בגלל המדינה שאנחנו מצויים בו מבחינה ביטחונית, והרשויות במדינה צריכות ללכת לקראתם..."

2. **המחייב את המשיב לפעול ע"פ הנוהל הקודם** מצ"ב **3/עת** עדכון משנת 2006 (להלן "הנוהל הקודם") שהיה באתר משרד התיירות לפחות עד תאריך 1/1/2017

**" ... להגיע לפתרונות שמה שהיה קודם, יימשך הלאה... " בהמשך לפרוטוקול הנ"ל. דהיינו, לנהוג ע"פ הנוהל הקודם, וכפי שהיה נהוג במשך עשרות שנים.**

ב. בניגוד להנחיות מפורטות של מבקר המדינה בדוח 57 ב משנת 2007 עמ' 673-668 ודוח 65 משנת 2014 עמ' 1214 כמו גם בעבר הרחוק משנת 1991 בדוח 41 שמורות למשיב לתת את הטבת המס במשורה ורק ע"פ תחזית התיירות, ולא כפי שהוא עושה ללא הגבלת כמות ותוך הצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים .

ג. באופן מפלה לרעה את מורי הדרך ובהשוואה לתאגידים.

ד. שבחלקו נעשה שלא לצורך, תוך שימוש בסמכות באופן שרירותי, ותוך התעמרות במורי הדרך.

**א. להוציא צו ביניים נגד המשיב המורה לו**

- (1) להפסיק את החלת הנוהל למפרע, בניגוד לחוק, על הטבת מס שניתנה בעבר ולהחילו רק לגבי הטבות מס שניתנו לאחר הוצאת הנוהל.
- (2) להפסיק את הצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים, בניגוד למינהל התקין, בניגוד לתפקידו ולהנחיות מבקר המדינה, ותוך פגיעה חמורה בפרנסתם של מורי הדרך ובקופת המדינה. וזאת ללא כל קשר לחידוש משק, או לצרכים מיוחדים בענף כמו מגזרי שפות נדרשות או מקרים מיוחדים אחרים ורק ע"פ החלטת הוועדה באופן גלוי ולא בסתר.
- (3) להפסיק את ההפליה הלא חוקית שהמשיב עושה לטובת התאגידים המסחריים בכלל, ובפרט - להשוות את ההקלות שנתן המשיב לתאגידים בגין מצב התיירות בשנת 2016 בישיבת ועדת רכב אשכול מתאריך 6/2/2017 מצ"ב **עת/4** בעניין מכסת ימי העבודה הנדרשת להארכת הטבת המס, בין תאגידים וע"פ סעיף 4.3 לנוהל, לבין מורה דרך ע"פ סעיף 4.2 לנוהל ועוד.

**ב. לקבוע כי הסמכות השיפוטית לגבי החלטות המשיב בכל ענייני שירותי התיירות הקשורים לנוהל שנעשו ע"י המשיב בתוקף סמכותו מחוק שירותי תיירות,**

**הינו בית המשפט המנהלי,** ולהעביר את הטיפול בהוצאת הצו על תנאי בעתירה זו ובכל הקשור לנוהל לבית המשפט המנהלי וע"פ תפקידו בחוק בתי משפט מנהליים תש"ס-2000 וע"פ התוספת הראשונה סעיף 9 "תיירות – ענייני שירותי תיירות לפי חוק שירותי תיירות, תשל"ו-1976.

**ג. לחילופין ובמידה ובית המשפט הנכבד לא יקבע ע"פ סעיף 2ב. לעיל כי עניין הקמת הנוהל, הפעלתו וכל החלטות המשיב שנעשו לצרכי שירותי תיירות הינו בסמכות בית המשפט המנהלי, אלא רק בסמכותו של כבוד הבג"ץ,**

**להוציא צו על תנאי**

המורה למשיב לתקן את הנוהל כך שיעמוד בתנאי החוק וכפי שקבעה ועדת הכספים,

ושלא יתעמר במורי הדרך גם בשוטים וגם בעקרבים, ושלא ישתמש בסמכותו באופן שרירותי, ושלא יפלה אותם לרעה לעומת התאגידים המסחריים, ושיעמוד בכללי המינהל התקין, החוק וערכי מדינת ישראל, ושלא יחרוג מסמכותו, ושלא יפגע בפרנסתם ועתידם הכלכלי של מורי הדרך, ושיפעל ע"פ הוראות מבקר המדינה וכמפורט:

- (1) לא להחיל את הנוהל למפרע בניגוד לחוק וערכי מדינת ישראל.
- (2) להוסיף בסעיף 4.1 סעיף דומה לסעיף 4.3.5 ובעת שמורה דרך לא עומד בדרישת ימי העבודה ב- 10%, הסנקציה שתופעל נגדו תהיה זהה לסנקציה המופעלת נגד תאגיד "לא יוכל לרכוש רכב אשכול בהטבת מס בשנה שלאחר מכן". וזאת כדי למנוע הפליה ושזו תהיה הסנקציה המחמירה ביותר שיכול המשיב להטיל על מורה הדרך.
- (3) לקבוע ולפרסם ע"פ סעיף 4.1.2.3 מהן השפות הנדרשות, וזאת ע"פ צפי התיירות.
- (4) לתקן סעיף 4.1.3.1 במקום "...במהלך 3 השנים האחרונות..." לרשום " ...במהלך 3 שנים מתוך 5 שנים אחרונות ..." וע"פ סעיף 2.5 של הנוהל הקודם.
- (5) לבטל סעיף 4.1.5 כך שמורה דרך או קבוצת מורי דרך הפועלים במשותף בתאגיד סיור אחד יוכלו לרכוש כלי רכב נוסף בהטבת מס ע"פ התנאים של מורה דרך.
- (6) לתקן סעיף 4.2.4.2 ובסיפא במקום "... חריגים יובאו לדיון בפני הועדה. במידה ולא תאושר הבקשה, תועבר הודעה על כך לרשויות המס ולמשרד התחבורה." לשנות ל- מי שלא יעמוד בתנאי הנוהל תישלל זכותו לחידוש משק לשנה הקלנדרית של הגשת הדוח.
- (7) לתקן סעיף 4.2.4.3 במקום "... תישלל זכותו של בעל הרכב להטבת המס, והודעה על כך תועבר לרשויות המס ומשרד התחבורה." ובמקום יירשם "תישלח התראה בדואר רשום, ובמידה ולא תתקבל תשובה תוך 90 יום, תישלל זכותו לחידוש משק לשנה הקלנדרית של הגשת הדוח"
- (8) להוסיף בסעיף 4.2.4.3 מי שלא יעמוד בתנאים לחידוש השנתי להטבת המס בשנה השנייה, תישלח התראה לרשות המיסים ולמשרד התחבורה לא לתדש את הרישיון בשנה הקלנדרית הבאה. דהיינו, תישלח הודעה לרשויות המס ומשרד התחבורה רק ב- 31 מרץ לאחר שנתיים של אי עמידה בתנאים.
- (9) להוסיף בסעיף 4.2 סעיף המאפשר למורי דרך הרשומים באותו תאגיד להעביר ימי עבודה לצורך המכסה השנתית מאחד לשני וגם לאפשר לצורך זה העברת בעלות בתוך התאגיד, וכפי שהמשיב מתיר לתאגידי המסחריים.
- (10) לתקן סעיף 4.3 "תנאים לרכישת רכב אשכול בהטבת מס ע"י תאגיד" להוסיף סעיף דומה לסעיף 4.1.3.1 "...יש להוכיח כי התאגיד עסק בפועל במהלך 3 השנים האחרונות כתאגיד סיור ועל כל רכב חדש יוכיח כי במשך 3 שנים מתוך 5 האחרונות עשה 200 ימי עבודה בתיירות מחוץ לימי העבודה שעשה עם כלי הרכב שלו. או לחילופין לפטור את מורי הדרך מסעיף 4.1.3.1 וכדי למנוע הפליה.
- (11) להוסיף בסעיף 4.3 סעיף המחייב את התאגידיים להפעיל את רכבי האשכול שברשותם רק עם מורי דרך העומדים בקריטריונים כמו מורי הדרך. ולהוסיף בנוהל כי באחריות המשיב להוציא כתב הסמכה לגבי מי רשאי לעבוד ברכב אשכול שניתן לו הטבת מס וכי המשיב יבצע השתלמויות חובה שיידרשו כדי להפעיל רכב אשכול הכוללות הוראות נוהל זה והוראות בטיחות ובדומה להשתלמות שיזם העותר בעבר.
- (12) להוסיף בסעיף 4.3 סעיף המחייב את התאגידיים לעשות תצהיר שהם לא יפלו לרעה את מורי הדרך המועסקים אצלם, וזאת כדי שלא ינצלו את כוחם באופן לא הוגן וכפי שהם עושים כיום בהסכמתו של המשיב.
- (13) להוסיף בסעיף 4.4 סעיף המורה לתאגידיים לפרסם את כל המידע שקיבל מועדת רכב אשכול באופן נגיש או באמצעות אתר אינטרנט ייעודי או במסירה באמצעות דוא"ל לכל מי שרשום אצלם.
- (14) לשנות את סעיף 5. לנוהל כך שכל הגורמים העיקריים בנושא יוכלו לשלוח נציג חבר לוועדה ולפעול ע"פ הנחיה מס' 1.1502 להנחיות היועץ הממשלתי לממשלה לגבי הקמת ועדות מייעצות. ולמנות את נציג אגודת אשכול כנציג מייצג לענף.

- (15) להוסיף נציג של מורי הדרך העובדים אצל תאגידי מסחריים, ולא לשתף פעולה עם התאגידיים המסחריים ולתת להם את הטבת המס כשהם מנצלים את כוחם הכלכלי באופן לא הוגן ובניגוד לערכי המדינה כדי לעשוק את מורי הדרך המועסקים אצלם ולתת להם שכר של 85% משכרו של מורה דרך רגיל וזאת למרות שהם עובדים קשה יותר מכל מורה דרך אחר שכן בנוסף על עבודת הוראת הדרך הם משמשים גם כנהג.
- (16) לפעול ע"פ סעיף 5.2.6 כנ"ל ולמנות נציג לתאגידיים מי שנבחר ע"י מרבית התאגידיים.
- (17) לשנות סעיף 5.3 ובמקום "לפי הצורך" לרשום "לכל גורם" ובמקום "יו"ר הועדה" מרכזת הועדה.
- (18) להוסיף בסעיף 5.6.1 לאחר כל האמור בו – עד 30 בנובמבר בכל שנה ובהתייחס לשנה הקלנדרית הבאה.
- (19) להוסיף בסעיף 5.6 כי חובתה של הועדה וחבריה ולפני כל דיוניה יפורסמו הנושאים העולים לדיון, כמו גם לאפשר לכל הגורמים בענף לפנות לוועדה ולחייב את הועדה לטפל בנושאים אלו.
- (20) להוסיף בסעיף 5.6 סעיף המחייב את נציגי מורי הדרך ונציגי התאגידיים בוועדה לפרסם את כל המידע מועדת רכב אשכול כולל את העמדות שלהם לגבי הנושאים שעלו בוועדה, פרוטוקולי הועדה באתר אינטרנט ייעודי, שיהיה נגיש לכלל הגורמים בענף ולכל מי שרוצה להצטרף לענף וגם למורי דרך שאינם חברים באגודות אותן מייצגים, והכל ללא כל תשלום ומבלי חובה להיות חבר בארגונים .
- (21) להוסיף בסעיף 5.6 לפרסם את הפרוטוקולים של הועדה לכל בעלי רכב אשכול ולכל התאגידיים באתר האינטרנט של המשיב.
- (22) לפעול ע"פ סעיף 5.6.1 לנוהל דהיינו, "הוועדה תתווה מדיניות בנוגע למתן הטבת המס לרכב אשכול..." כרגע אין כל מדיניות כמה רכבי אשכול נדרשים לענף.
- (23) לפעול ע"פ ערכי מדינת ישראל וע"פ סעיף 5.6.2 " ... לרבות מורי דרך שעברו את גיל הפרישה ומבקשים להמשיך לעבוד ... " לפטור את מי שמעל גיל הפרישה ושהוא מפעיל רכב אשכול מעל 20 שנה מהגשת דוח ימי עבודה.
- (24) לבטל סעיף 6 או לחילופין לאפשר למי שרושם בחשבונית את הפרטים הנדרשים לא להצטרך "לרשימת סיורים.
- (25) להוסיף בנספח 1 סעיף 4 – ברכישת רכב משומש סעיף ג. - צילום של מסמכי רכב ביבוא אישי.
- (26) לתקן את נספח 1 סעיף 4. ב. ובמקום " ... ענף מורי הדרך..." ראו כי המשיב לא יעסוק בעניינים שאינם בתחום תפקידו וסמכותו ויקבע כי נדרש תיק במס הכנסה בלבד.
- (27) להוסיף טופס תצהיר שיידרש מהתאגידיים ובדומה לנספח 1 ובין השאר יידרש המצהיר מנהל התאגיד או אחד מהבעלים להצהיר כי יפעל ע"פ הנוהל.
- (28) לתקן את נספח 2 סעיף 1 לנוהל ולהוסיף – או לשלם עליו את המיסים ולהמשיך להפעילו כרכב אשכול ששולמו עליו המיסים.
- (29) לבטל את נספח 6 א' ו 6 ב' שאינם נמצאים בנוהל ואינם מפורסמים באתר האינטרנט של המשיב ואשר הוציא ימים אחדים לפני המועד להגשת דוח ימי עבודה בחוסר סמכות בשם המכס, ובניגוד לסעיף 7.1 לנוהל " ... למעט נתונים המהווים "סודות מסחריים" ...". ולא לפעול בחוסר סמכות בעניינים של רשות המסים.

- (30) להקים את הטפסים באתר של המשיב באופן נגיש בתצורת טופס שניתן למלא באמצעות המחשב, תצורת **WORD** או טופס **PDF** שניתן למלא, ולא כזה שצריך להדפיס ולמלא באופן ידני ואח"כ נדרש לצלם או/ו לסרוק באופן ידני ולשלוח במייל למשיב וזאת ע"פ החלטתו לקבל את החומר במייל.
- (31) וכשהוא דורש דוח כלשהו בכלל ודוח ימי עבודה בפרט המחייבת טופס, הוא חייב לספק דוגמא שתופיע באתר שלו וכנדרש.
- (32) לאפשר לאגודת אשכול למנות נציג מטעמה בוועדת רכב אשכול הן מפני שבשורותיה מספר הרב ביותר של חברים בעלים של רכב אשכול כ- 250 והיא מייצגת את המספר הרב ביותר של תאגידי שרשומים בהם רכבי אשכול בסה"כ 21 שמהם 14 בתאגידי רכבי סיור אשכול שרשומים המספר הרב ביותר של רכבי אשכול 130 מכל גורם אחר ולאחרונה משרד התחבורה אישר עוד 5 ובתהליך אישור עוד 2 סה"כ 7 תאגידי סיור לרכב מדברי שמתחילים להירשם בהם רכבי סיור מדבריים הנחשבים בנוהל גם כרכבי אשכול.
- (33) לקבוע כי וויסות או הפסקה זמנית של הטבת המס אין לה כל קשר לפגיעה בחופש העיסוק, ולהורות למשיב להפסיק להישען על טיעון זה כשהוא מציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים.
- (34) לפעול ע"פ הנוהל הקודם שרק הוועדה היא שמאשרת את הטבת המס, תוך מתן שקיפות בקרה ואפשרות לכל הגורמים בוועדה להמליץ או לפסול מתן הטבות מס לא נדרשות.
- (35) לפעול ע"פ מה שהיה בעבר ולאשר את הטבת המס לתאגידי רק על כל 7 כלי רכב המועסקים אצלו ולהפסיק לאשר את הטבת המס לתאגידי ללא הגבלת כמות.



## רקע כללי

2. הסעת תיירים ברכב מיוחד הייתה קיימת עוד מימי המנדט הבריטי, אם כי בכמות מצומצמת מאוד, וזאת כדי להיטיב את השירות ולנצל את משאבי הארץ להכנסה במט"ח. לאחר קום המדינה ובתחילה, רכב לתיירים שימשה מונית שהוגדרה מונית סיור ותיור. ועד היום כענף משק רכב סיור מוגדר ע"י הלשכה לסטטיסטיקה ובמס הכנסה כמונית טיול ותיור ענף 4927, ובמכס בעת היבוא במעמד מונית. מצ"ב **5/עת** הסבר המשיב לנחיצות הטבת המס כאשר הנהלת המכס העלתה את הרעיון לבטל את הטבת המס.
3. וכאשר המשיב או רשות המיסים מידי פעם מעלים את הרעיון לבטל את הענף, הרי ראוי שיזכרו כי בעת ביטול הענף יהיו חייבים לפצות את מורי הדרך בכסף או בש"ע למחיר אגרת מספר למונית.
4. משנות ה-60 וע"פ החלטה של שר התיירות קול ז"ל והתחבורה דאז, וכדי לעודד את הפעילות בענף מותג הרכב, כרכב אשכול (להלן "כלי הרכב"), והוחלט להעניק הטבת מס, באופן זהה למונית.
5. הטבת המס לא ניתנה חינם והיא ניתנה כמפורט :
  - א. מורי הדרך בעלי מספר מונית שהחזירו את "מספר המונית".
  - ב. מי שעמדו בדרישות מחמירות ביותר, הכוללות ותק בהוראת הדרך לתיירים מחו"ל בתחילה של 8 שנים והיום 3 שנים, שליטה ב- 3 שפות זרות ברמה גבוהה היום רק שפה אחת, רישיון נהיגה ציבורי, והסכמת מורי הדרך להגבלת חופש העיסוק שלו שגובה בתצהיר כי העיסוק בענף הינו עיסוקו העיקרי.
  - ג. בהמשך ניתנה הטבת המס לתאגידי רק עבור רכישת 2 אוטובוסים זעירים ציבוריים עד 14 נוסעים.
  - ד. ובהמשך וע"פ החלטה בדרג של פקידיים שלא פורסמה ולא עודכנה בנוהל, ניתנה לתאגידיים אפשרות לקבלת הטבת המס אחת על כל 7 כלי רכב בבעלות מורי דרך שהם מעסיקים.

6. בשנת 1985 הוסדר הפיקוח על הרכב ע"י משרד התחבורה באמצעות צו הפיקוח, וע"פ סעיף 3 רכב אשכול נדרש לרישיון הפעלה שניתן ע"י משרד התחבורה, ועל פי סעיף 26 רכב אשכול חייב לשאת את סמל האשכול. סמל שהיה דומה לסמליל (לוגו) של משרד התיירות. הסמל מצורף לעיל בתחילת פרק זה. הסמל הינו על פי המתואר בספר במדבר פרשת המרגלים פרק י"ג פסוק 2 "שלח לך אנשים, ויתורו את ארץ כנען..." זה המקור למילים תייר ותיירות פסוק 23 "ויבאו עד נחל אשכול, ויכרתו משם זמורה ואשכול ענבים אחד, ויישאוהו במוט, בשניים...". זה המקור לכינוי רכב אשכול ולסמל.

7. המשיב כמי שיזם את מתן הטבת המס לפני שנות דור רק למורי הדרך שעמדו בקריטריונים מחמירים מאוד, וכמי שממונה על ענף התיירות ע"פ חוק שירותי תיירות היה ממונה על אופן הקצאת הטבת המס לרכב אשכול יחד עם משרד התחבורה בגלל הקשר למוניית סיור ותיור הנ"ל, וזאת באמצעות ועדה משותפת עם משרד התחבורה, אך כיום ע"פ תיקון צו תעריף המכס המשיב הינו האחראי הבלעדי על מתן אישור מתן הטבת המס, וזאת מהטעם הברור כי הטבת המס היא עניין שבתחום תפקידו המקצועי הייעודי ומתוקף סמכותו בחוקי שירותי התיירות, ומשרד התחבורה שמעורב בעניין הפיקוח על כלי רכב בכלל ורכב אשכול בפרט עושה זאת באופן עצמאי וללא כל מעורבות לגבי מתן הטבת המס, והקשר עם נושא המוניות הלך והיטשטש בעיני המשיב ומשרד התחבורה. למרות שדין הפעלתו של רכב אשכול כדין מוניית מצ"ב עת/6 טופס רישום רכב אשכול ומצ"ב עת/7 מכתב הממונה מטעם משרד התחבורה כי רכבאשכול דומה בהפעלתו למוניית ואישור המפקח על התעבורה כי רכב אשכול רשאי לנסוע בנתיב נסיעה ציבורי כמו מוניית מצ"ב עת/8.

8. בעת שרכב אשכול לא מקבל את הטבת המס והוא נרכש במיסים מלאים. מורי דרך ותאגידים רשאים לפנות למשרד התחבורה ולאחר שהוכיחו את עמידתם בתנאי תקנות התעבורה וצו הפיקוח מקבלים רישיון הפעלה ויכולים להפעיל רכב אשכול ללא כל מגבלת וללא כל מעורבות של המשיב בעניין רכישת והפעלת רכב אשכול ששולמו המיסים. דהיינו, כל המעורבות של המשיב בענף הינה רק בהתייחס להטבת המס וזאת ע"פ מגבלות תפקידו וסמכותו שמתחמים רק בהקשר לחוק שירותי תיירות. עניין זה סותר את טענת היועמ"ש של המשיב עו"ד אלי ליפשיץ שטען בפגישה מ 23/1/2017 ובישיבות ועדת רכב אשכול כי הוא חייב לתת את הטבת המס ללא הגבלת כמות בגלל חוק חופש העיסוק. שכן ניתן לרכוש רכב אשכול ללא מעורבות המשיב. וייסות הטבת המס לענף כנדרש ע"פ תפקידו של המשיב, אין לה כל קשר לפגיעה בחופש העיסוק.

9. תפקידו של המשיב בעת מתן הטבת המס הוגדרה היטב בדוח שנתי של מבקר המדינה 57 לשנת 2006 עמוד 669 - סעיף 1 (ב) "המלצת הוועדה למתן רישיון למורה דרך להפעיל רכב אשכול אמורה להתבסס על היערכות נציגי משרד התיירות באשר למצב התיירות. מפרוטוקולים של ישיבות הוועדה עולה כי המלצות הוועדה באשר למתן רישיונות חדשים לא התבססו על תחזיות ונתונים סטטיסטיים של משרד התיירות בדבר הצפי של מספר התיירים שישתמשו בשירותי רכב אשכול, צפי המבוסס על נתונים הנוגעים למגזרים הנוהגים להשתמש בשירות זה." דהיינו זו חובתו של המשיב ע"פ תפקידו הבלעדי, לתת את הנתונים הסטטיסטיים הנדרשים כולל להגדיר את מספר הטבות המס שנדרשים לשנה הבאה, וזאת ע"פ המגזרים והכוונה לשפות. ולמשיב אסור על פי תפקידו לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות, וכפי שהוא עושה – שכן בכך הוא מציף את השוק שלא לצורך ופוגע בענף ובקופת המדינה.

10. דוח מבקר המדינה 65 ג, שנעשה גם בעקבות תלונות של העותר, עמוד 1214 "מינואר 2013 ועד מועד סיום הביקורת, ספטמבר 2014, במשך כשנה וחצי, נרכשו הלכה למעשה רכבי אשכול בפטור ממס ללא בקרה של ועדת רכב אשכול." וגם היום המשיב לא פועל כמתחייב מתפקידו וע"פ 5.6.1 לנוהל ומאשר את הטבת המס ללא הגבלת כמות! והוא מתעלם מחובתו ומהנחיות ברורות של מבקר המדינה לתכנן את מספר ההטבות ע"פ הצורך ולא להציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים. עו"ד אלי ליפשיץ יועמ"ש ועדת רכב אשכול (להלן "היועמ"ש") טען בפני העותר בישיבה בתאריך 23/1/2017 כי "מבקר המדינה לא מבין את החומר ולא מכיר את חוקי המדינה... והוא לא מחויב להחלטותיו"

11. הכשל של המשיב בניהול הענף וכפי שזה מתבטא היום בעודף של 150 כלי רכב, נזרע בפברואר 2009 עת ביוזמת המשיב ותוך העדפה ברורה של האינטרסים של התאגידים המסחריים, וללא שיתוף מורי הדרך העצמאים, יזם המשיב רפורמה שעיקרה היה לאפשר לתאגידים המסחריים לרכוש רכב אשכול בהטבת מס ללא הגבלת כמות ובאופן ששינה את פני הענף באופן יסודי, תוך שהמשיב פוגע ולא מתחשב בפרנסה והאינטרסים של מורי הדרך. בדיון שערך המשיב ב- 4/2/2009 לא השתתף אף לא מורה דרך בעל רכב אשכול פרטי, נציג אגודת מורי הדרך בוועדה ומורי דרך אחרים שהשתתפו בישיבה כולם היו שותף בתאגידים מסחריים עם אינטרסים כלכליים המנוגדים לאינטרסים של מורי הדרך ופעלו בניגוד אינטרסים מובהק, וזאת למרות שבאותה עת מורי הדרך היוו את הרוב המכריע של הענף. והכל למרות שהמשיב הצהיר בפרוטוקול כי שיתף את מורי הדרך אך בהיותו מעורה בענף ידע היטב כי מורי דרך אלה היו נגועים בניגוד אינטרסים ברור והמשיב למרות שידע זאת התנהג השתמש בהם כדי לכסות את ערוותו ואת הפגיעה החמורה שהוא עשה למורי הדרך.



12. **ההסבר היחיד שמסרה הממונה על רכב אשכול לגבי החלטתה לתת את הטבת המס גם לתאגידים היה כי התאגידים יוכלו לעשות יותר ימי עבודה ברכב אחד, במקום 120 יום יעשו 200.** בפועל והמציאות בשטח הוכיחה כי לעניין הזה אין כל בסיס. ובכל מקרה חובתו של המשיב היה לחשוב על הפגיעה שהחלטתו זו תעשה למורי הדרך שהקימו את הענף ונסמכים עליו שנים רבות ולא לפגוע בפרנסתם.
13. בתאריך 22/7/2009 אושרה הרפורמה ע"י המשיב וההטבה שבעבר ניתנה ויועדה רק למורי הדרך ע"פ החלטת שרים שונתה וניתנה ע"פ החלטת פקידי אצל המשיב ובמשרד התחבורה גם לתאגידים וללא הגבלת כמות, והכול נעשה בסתר ללא פרסום כנדרש וללא ידיעת מורי הדרך.
14. **עושה רושם כי למשיב מדיניות סדורה להעלים את מורי הדרך בעלי רכב אשכול עצמאיים מהענף ולהפכם לעובדי קבלן של התאגידים תוך פגיעה חמורה בפרנסתם וההסכסם שנחתם איתם לפני שנות דור.**
15. עדות לכוחם הרב של התאגידים המסחריים על המשיב ועל הענף, הינו ההסכם הקיבוצי שנחתם בין אגודת מורי הדרך ללשכת סוכני תיירות נכנסת ועוד, בעניין תשלום שכר למורה דרך המפעיל רכב אשכול בעבור התאגידים המסחריים כשכיר שלהם. התאגידים המסחריים הצליחו לקבוע כי מורה דרך המפעיל את רכב האשכול אשר בבעלותם יקבל רק 85% מהשכר של מורה דרך שנקבע בהסכם הקיבוצי! וזאת למרות שמורה דרך המפעיל רכב אשכול הינו מורה דרך במשרה מלאה ובנוסף עליו להיות נהג הרכב. דהיינו, למרות שהוא עובד קשה יותר, גם כמורה דרך וגם כנהג, הוא מרוויח פחות! **עניין זה מדגיש את כוחם של התאגידים המסחריים על המשיב, על הענף, ועל אגודת מורי הדרך. והמשיב משתף פעולה עם התאגידים המסחריים באופן לא הוגן ולא חוקי שפוגעים במורי הדרך ועושה עצמו כלא יודע.**
16. ביולי 2009 הקים העותר יחד עם חברים מייסדים נוספים את אגודת אשכול, בגלל עוולות רבות של המשיב ומשרד התחבורה נגד מורי הדרך, והעותר נבחר לשמש היו"ר שלה, והפעולה הראשונה שעשה היה לפנות למשיב בשאלה לגבי הרפורמה. בתאריך 10/8/2009 הממונה על רכב אשכול אצל המשיב הונתה את העותר והודיעה כי רכב אשכול אינו בתחום אחריות המשיב והסתירה את הקמתה של הרפורמה ב 22/7/2009 שהיא בעצמה יזמה וחתומה עליה, מצ"ב מכתבה עת/9, גם הממונה על הענף מטעם משרד התחבורה הסתיר את הרפורמה עת/10 מהעותר והתנהג כפי שלא הייתה רפורמה. אך העובדות בשטח העידו כי המשיב מאשר את הטבות המס ללא הגבלת כמות לתאגידים מסחריים בסתר וגם ללא עדכון ועדת רכב אשכול שכעת למורי הדרך היו נציגים בה. העותר שוב פנה אליהם כדי לקבל מידע, אבל המשיב ומשרד התחבורה פעלו בניגוד לחוק חופש המידע וסירבו למסור לו את המידע לגבי הרפורמה.
17. רק תודות ללחצה של עת"מ 11412-07-12 נחשפה הרפורמה מצ"ב עת/11, שכל עניינה לאפשר לתאגידים מסחריים רכישת רכב אשכול בהטבת מס, ותוך מתן אפשרות להפעיל את כלי הרכב עם מורי דרך שלא עומדים בקריטריונים, דהיינו, לא דוברים שפות זרות, ושאינן להם ותק של 3 שנים בתיירות ושאינם עומדים בכל הקריטריונים שמורי הדרך נדרשים בהן כדי לקבל את הטבת המס, ותוך שהם משלמים למפעילי רכב האשכול שכר נמוך של 85% מהשכר של מורי הדרך, ותוך שמסתירים זאת משר התיירות וכנדרש ע"פ החוק. אך בית המשפט הסכים לטעון של שיהיו ובעיקר בגינו נמחקה העתירה.
18. לאחר שהעותר עשה מיצוי הליכים מחדש הגיש עת"מ 34948-12-12 כנגד הרפורמה וכנגד מתן הטבת ללא הגבלת כמות, וביקש מהמשיב להסביר מדוע שינה את מדיניותו. המשיב ומשרד התחבורה, במהלך שנעז להסתיר את עוולותיהם, ותוך פגיעה חמורה באינטרס הציבורי, ביטלו את הפיקוח על מתן הטבת המס לרכב אשכול ב- 11/2/2013 (להלן "ביטול הפיקוח) מצ"ב עת/12. בבית המשפט טענו המשיב ומשרד התחבורה כי ביטול הפיקוח נעשה בעקבות תיקון מס' 27 לצו תעריף המכס בשנת 2009, תיקון שנעשה 4 שנים קודם לכן! תיקון שנעשה לטובת החוק הירוק ובשיתוף מלא של יו"ר ועדת רכב אשכול וללא כל קשר לענף.
19. בעקבות תיקון 27 לצו תעריף המכס ומשנת 2009 רשות המיסים ומשרד התחבורה העניקו את הטבת המס לרכב סיור מדברי ללא דרישה של רישיון נהיגה ציבורי ואף ללא רישיון מורה דרך. אח"כ תוקן העניין ונדרש רישיון מורה דרך, אבל רישיון נהיגה ציבורי לא נדרש עד להפעלת הנוהל ומעת חידוש רישיונות הסיור האחרונים 31/12/2016 לרכב סיור מדברי ו- 31/3/2017 לרכב סיור אשכול. רכב אשכול ע"פ ההגדרה בנוהל כולל שני סוגי כלי רכב המיועדים להסעות סיור ושניתן להם שני סוגי רישיונות סיור מצ"ב עת/13 רישיון רכב סיור מדברי שניתן אחרי הנוהל ואחרי הנוהל עת/14 רישיון רכב סיור אשכול.
20. **ביטול הפיקוח על מתן הטבת המס בתאריך 11/2/2013** ע"י משרד התחבורה בהסכמה מלאה של המשיב שנעשה בניגוד גמור להוראות רשות המיסים מעיד כאלף עדים כי לרשות המיסים אין כל אמצעי כדי למנוע מהמשיב להעניק את הטבת המס. צו תעריף המכס בענייננו נועד רק כדי לאפשר למשיב לתת את הטבת המס



המס ע"פ סמכותו בחוקי שירותי תיירות. אך כבוד השופט דחה את עת"מ 34948-12-12 בגין חוסר סמכות וקיבל את הטענה שמדובר על עניין הנתון בצו תעריף המכס ולפיכך בסמכות בג"ץ, ולכן מבקש העותר מביט המשפט הנכבד לקבוע כי סמכות השיפוט לגבי הנוהל תהיה לבית המשפט המנהלי וכפי שיפורט בהמשך.

21. משנת 2013, ומעת שבוטל הפיקוח, גדל מספר רכבי הסיור מ-400 לכ-530 דהיינו גידול של 30% בכמות רכבי אשכול וזאת בעוד מספר התיירים ירד ובמיוחד במגזר דוברי אנגלית. ומכיוון שבתוספת יש כלי רכב רבים שנמסרו לתאגידים, ומכיוון שהתאגידים נדרשים למכסת 200 ימי עבודה לעומת 120 שנדרשים ממורי הדרך, מדובר בגידול של כ-50% ימי העבודה הנדרשים ע"פ הנוהל.

22. הנזק שנגרם לקופת המדינה בגין ביטול הפיקוח וכתוצאה של אדישות מחפירה של המשיב ורשות המיסים, ניתנו אישורים לרכישת כ-150 כלי רכב חדשים שלא נדרשים בענף נאמד בלפחות 15 מליון ₪, תלוי בסוגי הרכב שנרכש. כשל זה של המשיב הולך ומחריף כתוצאה מירידה במספר התיירים, ובמיוחד בירידה במספר התיירים דוברי אנגלית. המשיב ורשות המיסים מנסים להתחמק מאחריותם למחדל הזה ובין השאר הם מתנקמים בעותר בכל דרך אפשרית על שחשף את כשלונם.

23. העובדה כי המשיב הסכים להוריד את מכסת ימי העבודה של 430 כלי רכב בבעלות מורי הדרך ב-25% ואת המכסה של 100 כלי רכב בבעלות התאגידים ב-45% מוכיחה כי בענף יש עודף של כ-150 כלי רכב. והאחריות לכך מוטלת על המשיב ועל רשות המיסים שנתנו לזה לקרות למרות פניות רבות של העותר אליהם!

24. לציין כי רשות המיסים טענה בפני המשיב ומשרד התחבורה הן באופן ישיר והן בועדת הכספים של הכנסת, כי שינוי צו תעריף המכס אינו מבטל את הפיקוח, וכי חובה ע"פ המינהל התקין להמשיך לקבוע נוהל כדי לפקח על מתן הטבת המס. וזאת כפי שברור לכל הדיוט שאין מחלקים הטבת מס בשווי כולל של מיליוני שקלים ללא קריטריונים וללא פיקוח! אבל המשיב התעלם מאחריותו והמשיך יחד עם משרד התחבורה לחלק את הטבות המס ללא הגבלת כמות עד תיקון הצו, אך גם כעת שהעניין כולו בסמכותו הוא ממשיך לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות ומבלי להתייחס לתפקידו ולנזק שזה עושה לענף ולמורי הדרך. זה עוד עניין המוכיח כי למשיב סמכות בלעדית באישור הטבת המס שכל כולה קשורה לענייני תיירות וע"פ סמכותו בחוק שירותי תיירות ואין לה כל קשר לרשות המיסים או לתיקון צו תעריף המכס.

25. לאור פס"ד בעת"מ 34948-12-12 הגיש העותר עתירה לבג"ץ 5973/13 אשר בדיון בה בתאריך 22/2/2015 הודיעה פרקליטות המדינה כי בכוונת המשיבים – רשות המיסים, משרד התחבורה והמשיב לעשות שינויים ולהשיב את הפיקוח, לאור הודעה זו ובהמלצת הבג"ץ משך העותר את עתירתו. עתירה זו הינה עדות מוחלטת כי מורי הדרך רוצים בפיקוח ורוצים בקיום הנוהל אבל המשיב, ולכאורה, מעניש את העותר ומורי הדרך בנוהל שכולו רצון לפגוע במורי הדרך ולהיטיב עם תאגידי הסיור. התנהלות זו של המשיב מוכיחה כי כוונתו לחסל את עיסוקם העצמאי של מורי הדרך כדי שיעבדו כעובדי קבלן אצל התאגידים המסחריים.

26. בתאריך 22/9/2015 ולאחר שנתיים של חלוקת הטבת המס ללא פיקוח וללא קריטריונים, ותודות ללחצו של בג"ץ 5973/13 פורסם לבסוף תיקון צו תעריף המכס בתאריך 22/9/2015 ובו רשום כי תנאי למתן הטבת המס הוא הנוהל. ומכאן ברור באופן שלא משתמע לשני פנים כי עניין מתן הטבת הינו בסמכותו הבלעדית של המשיב - המנכ"ל, הפועל מתוקף חוק שירותי תיירות. ולרשות המיסים אין כל סמכות או נגיעה לעצם מתן הטבת המס והיא רק משמשת כקבלן ביצוע של המשיב לגבי מתן הטבת המס מתוקף תפקידה.

27. בשלב זה משרד התחבורה התנתק כליל ממתן הטבת המס, והוא מטפל רק ברגולציה הנדרשת להפעלת כלי הרכב כולל הנפקת רישיונות סיור וללא כל התערבות של המשיב, וזאת ע"פ תקנות התעבורה וצו הפיקוח. עניין המבהיר את תפקידו הבלעדי של המשיב בתוקף חוקי שירותי תיירות לאשר את הטבת המס.

28. פרסום תיקון צו תעריף המכס בתאריך 22/9/2015 ע"י רשות המיסים נעשה באופן לא חוקי! שכן רשות המיסים פעלה בנפרד וללא שיתוף המשיב וללא צירוף הנוהל לאישור הטבת המס וכנדרש. עוד עניין המוכיח כי עניין הנוהל הינו מנותק מסמכות המכס ועומד בפני עצמו. רק 3 חודשים אח"כ בתאריך 2/12/2015, הואיל המשיב להוציא את הנוהל וזאת ע"פ תפקידו וסמכותו מתוקף חוק רישוי שירותי תיירות.

29. ועדת הכספים של הכנסת אישרה את תיקון הצו אך פסלה את הנוהל בגין אי חוקיותו ואי התאמתו לערכי מדינת ישראל והסכימה לאשר את תיקון הצו רק בתנאי שהמשיב יתקן את הנוהל שנפסל ויתקן את הנוהל החדש בשיתוף פעולה עם מורי הדרך וע"פ ההנחיות שפורטו היטב בפרוטוקול מה שלא קרה עד היום. לדוגמא ע"פ הנוהל שנפסל המשיב קבע כי מורי הדרך לא יוכלו לתת שירות לישראלים, ואם יש מצב של קבוצה מעורבת של תיירים וישראלים מורי הדרך צריך להפריד את הישראלים מהקבוצה ולקחת רק את התיירים ואת הישראלים למסור לגורם אחר !? עניין המעיד על חוסר הבנה בסיסי בחוקי מדינת ישראל באופי העבודה בענף ואיך הענף פעל בעבר. טעות זו ורבות אחרות בהתקנת הנוהל היו נמנעות אם המשיב

היה טורח לשתף פעולה עם נציג בעל ניסיון של הענף, כמו העותר ואחרים, ולא מסתמך על מי שאין לו רקע וניסיון בענף או מי שמשמש לו חותמת גומי.

30. אי אפשר להבין מה הניע את המשיב להטיל כזו הוראה בלתי סבירה ובלתי אנושית להפריד בין אנשים בגלל מוצאם! בשלב זה ולכאורה בגלל עניין זה הוחלף היועמ"ש של המשיב עו"ד רם ליסטמן ביועמ"ש חדש עו"ד אלי ליפשיץ אשר לצערנו גם הוא מתנהל באופן בלתי סביר ומנוגד לחוק.

31. הישיבה בוועדת הכספים הוסתרה מן העותר למרות שידוע היטב למשיב ולנציגים האחרים כי העותר מייצג את מרבית מורי הדרך. זו עוד הוכחה על ההתנהלות הלא תקינה של המשיב שמנצל את מעמדו כדי לרמוס את זכויות מורי הדרך וכך יכול היה המשיב להציג בפני ועדת הכספים נתונים לא נכונים כמו:

א. שלא נעשה שינוי בענף, למרות שהקים את הרפורמה והעביר את הטבת המס לתאגידי מסחריים.

ב. **מספר כלי הרכב בענף לא השתנה, וזאת למרות שהייתה תוספת של כ- 30% בשנתיים!** תוספת של 130 כלי רכב מתחילת שנת 2013 מצ"ב **עת/15** תשובה ע"פ חוק חופש המידע של משרד התחבורה המעידה שבסוף 2012 יש רק 400 רכבי אשכול ובעת הדיון בכנסת כבר היו כ- 530 כלי רכב.

32. בתאריך 25/2/2016 הוציא המשיב את הגרסה השנייה לנוהל, אך גם זו באופן המנוגד לחוק, בין השאר בגין דרישתו של המשיב לגלות את שמות הלקוחות והסודות המסחריים של מורי הדרך עניין שאינו חוקי מכיוון שלא נמצא בסמכותו של המשיב המתוחם לחוקי שירותי תיירות, ונעשה גם שלא לצורך. ע"פ הנחיות של היועמ"ש של המכס בישיבה הובהר למשיב באופן שלא משתמע לשני פנים כי אין לו כל זכות לבקש נתונים פיסקאליים או סודות מקצועיים. בהמשך הדרך המשיך המשיב לנסות להוציא אינפורמציה פיסקאלית וסודות מסחריים באמצעות טפסים ששלח למורי הדרך אשר הם כביכול נעשות ע"י רשות המיסים. מה שמעיד על משהו לא כשר אצל המשיב ואולי כדי להעביר את האינפורמציה לתאגידי המסחריים?

33. בעקבות התלונות נגד המשיב לוועדת הכספים של הכנסת, המשיב זומן לבירור נוסף בתאריך 29/2/2016 בגין הוצאת הנוהל בשנית באופן לא סביר לא חוקי ושלא ע"פ המינהל התקין, ועדת הכספים של הכנסת ציוותה על המשיב לתקן את הנוהל בגרסתו השנייה מ 25/2/2016 והורה למשיב לשתף את מורי הדרך בהכנת הנוהל, להגיע להסכמה איתם ולפעול ע"פ הנוהל הקודם! אך המשיב התעלם מההנחיות המפורשות של ועדת הכספים שהיא המחוקק והסמכות המאשרת, עשה כרצונו והתנהג בשרירות כמלך בממלכתו!

34. המשיב התקין את הנוהל בשלישית בניגוד להנחיות ועדת הכספים, ללא שיתוף אמיתי וכנה של מורי הדרך, אלא הסכים לקבל הערות בכתב מאגודת מורי הדרך, המייסדים של אגודת מורשת דרך ואגודת אשכול, ומבלי לנמק מדוע, וכנדרש ע"פ החוק, הוא החליט לקבל חלק מהדרישות וחלק פסל.

35. המשיב הקים את הנוהל בשלישית, תוך שהוא שוב פוגע במורי הדרך שלא לצורך ותוך שהוא מפלה לרעה את מורי הדרך בעוד הוא מעדיף את האינטרסים של התאגידי המסחריים וכפי שעשה עוד משנת 2009 כשהחליט לשנות את הנוהל שהיה קיים מזה שנות דור לטובתם של התאגידי המסחריים ובין השאר הוא הורה להשתמש רק בשירותיו של רואה חשבון שעלותו גבוהה כדי לאשר את דוח ימי העבודה וזאת למרות שע"פ החלטת ועדת הכספים שניתנה במעמד נציגי המשיב ליועץ מס יש סמכות מלאה לטפל באישור הדוח ושעלותו נמוכה. גם כאן מוכיח המשיב כי הוא מתעלם מהחוק שנקבע בענייננו ע"י ועדת הכספים ונוהג כדיקטטור שלא נתון למרות החוק ועושה הכל לטובת התאגידי המסחריים שיש להם רואי חשבון.

36. העותר ניסה לתקן את הנוהל בגרסתו השלישית ושלח למשיב מכתב בקשה ב 28/2/2016 כולל הצעה לשבת יחד כדי להסדיר את הנוהל, אך המשיב התייחס לבקשה בזלזול באופן לא ענייני ובניגוד לחוק לתיקון סדרי מינהל (החלטות והנמקות) ושלח תשובה בתאריך 19/4/2016 שלא מתייחסת לכל הבקשה ולא נותנת הנמקות מדוע המשיב לא מאשרת השינויים שביקש העותר מצ"ב **עת/16**.

37. בתאריך 13/6/2016 הוציא המשיב את הגרסה הרביעית לנוהל וזאת לאחר שנאלץ לקבל את טענת העותר בעניין סמכותו של יועץ מס לחתום על דוח ימי עבודה. בעניין זה אי אפשר שלא לתהות מדוע המשיב נוהג כאדון בעולמו לא נשמע לחוק ומתנהג כמי שכל רצונו להתעמר במורי הדרך. העותר לא יכול להשתחרר מההרגשה כי זו מדיניות של המשיב למוטט את מורי הדרך כדי להעביר את השליטה בענף לידי התאגידי המסחריים מסיבות לא מובנות ובוודאי לא חוקיות.

38. לאחר שהמשיב לא התייחס לפנייתו של העותר כדי לדון בתיקונים שיש לעשות בנוהל בגרסתו השלישית כדי לצמצם מחלוקות, ולמרות שהעותר שלח אליו פעם אחר פעם את טיוטת העתירה שבכוונתו להגיש, לבסוף עתר בעת"מ 16-06-3847 בתאריך 19/6/2016.

39. לאחר שני דיונים בעת"מ 16-06-3847 שעסקו בעיקר בסמכות בית המשפט לעניינים מנהליים לדון בעתירה, ולאחר הודעת נציג הפרקליטות כי ע"פ הפרשנות של מחלקת בג"צים בפרקליטות המדינה וע"פ ניסיונם במקרים דומים, עניינה של עתירה זו הינה בסמכות בג"ץ וזאת בגלל ההקשר שלה לצו תעריף המכס, ובעידודו של כבוד השופט י. נועם, העותר נאלץ למשוך את העתירה.
40. המשיב והפרקליטות ביקשו וטענו רבות כי על בית המשפט להטיל הוצאות נגד העותר בגין שהוא מעסיק אותם יתר על המידה, אך כבוד השופט לא רק שלא פסק הוצאות נגד העותר אלא לאחר שראה את העוולות הרבות של המשיב וכפי שפורטו היטב בעתירה, והיחס שלו לעותר, פסק החזר אגרת העתירה כחוק. מה שגרם זעזוע אצל המשיב והפרקליטות שהמשיכו למחות באולם בית המשפט שוב ושוב ולדרוש הטלת הוצאות נגד העותר. בכך הוכיחו הן המשיב והן הפרקליטות שהם משתמשים בעניין ההוצאות כדי להטיל אימה ופחד על מי שמעז לפעול ע"פ זכותו ולערער על החלטות שלטוניות.
41. בתאריך 12/11/2016 בפתח בית המשפט ולפני הדיון בעת"מ 16-06-3847 היועמ"ש החדש השימש כנציג המשיב בעתירה איים על העותר שאם ימשיך בעתירותיו הוא יבטל לו את הטבת המס מצ"ב **עת/17** מכתב תלונה מתאריך 14/11/2016 ששלח העותר אל מנכ"ל המשיב, אשר כהרגלו לא טרח לענות.
42. העותר פנה למשיב פעמים רבות בעניין שאינו מנמק את תשובותיו השליליות כנדרש, ומתעלם מהעובדה כי העותר הוכיח פעם אחר פעם כי החלטותיו של המשיב אינן סבירות ונעשות בניגוד למינהל התקין והחוק. והמשיב פעם אחר פעם או שלא טורח לענות לעותר כנדרש ע"פ החוק וכאשר הוא מסרב לבקשותיו של העותר הוא לא טורח לנמק.
- " החובה לנמק נוצרה כדי שהאזרח יוכל לשקוד על זכויותיו ולהשיג על סירוב מצד הרשות בדרכים הפתוחות בפניו, אם בפני ערכאות ערעור מיוחדות, או במקרים הראויים – בעתירה בפני בית המשפט הגבוה לצדק. חובת ההנמקה היא תריס בפני השרירות, וזו האחרונה עלולה לדבוק לא רק בהחלטה של פרט המפעיל סמכויות, אלא גם בזו של חבר אנשים העושה כן. חובת ההנמקה גם מחייבת את המינהל הציבורי להקדיש חשיבה נאותה להחלטות "** - הנחיות היועמ"ש 3.1004 מתאריך 1/9/2002 (זכויות חוקתיות, חוק לתיקון סדרי מינהל).
43. עוד דוגמה לשימוש בסמכות באופן שרירותי ע"י המשיב מצ"ב **עת/18** תלונה נגד עו"ד רם ליסטמן יועמ"ש של משרד התיירות שהיה נציג המשיב בועדת רכב אשכול במשך שנים רבות והיה שותף לכתיבת נוהל מנכ"ל 9/2015 ועד שלכאורה הודח מתפקידו לאור כשלו המרובים. עו"ד רם ליסטמן שוב ושוב יצא נגד מורי הדרך ועשה כל מאמץ כדי להכביד עליהם, גם בתחומים שאינם כלל בסמכותו, בעוד הוא פועל כמרינטה לטובתם של תאגידי הסיור המסחריים באופן המעיד על ניגוד אינטרסים ואפליה לרעה בניגוד לחוק. לתלונה מצורף פרוטוקול ועדת רכב אשכול שבה נוכחים 2 נציגים מאגודת אשכול המוכיחים את השתתפות אגודת אשכול בועדת רכב אשכול באופן קבוע מיום היווסדה ב- 2009.
44. היועמ"ש החדש טען בישיבה מ 23/1/2017 כי הוא לא מכיר את אגודת אשכול ולא שמע עליה ואין לה כל זכות להשתתף בישיבות הוועדה המייעצת, וכי זה בסמכותו הבלעדית לקבוע מי יהיה חבר בועדה, וכאשר ביקש העותר להשתתף כמשקיף בישיבות הראשונות והחשובות של הוועדה המייעצת החדשה, היועמ"ש החדש טרח לסכור את הכניסה לוועדה בפני העותר. אם המשיב היה נוהג באופן יותר ממלכתי והיה מאפשר לעותר להיכנס לישיבות אולי חלק מהעניינים העולים בעתירה זו היה מגיד לידי פתרונו. אבל עושה רושם שהמשיב לא מבין את מגבלות סמכותו ושאלו לא במשטר דיקטטורי.
45. לצורך מיצוי הליכים נוסף לפני פנייה לבג"ץ, וכדי לצמצם מחלוקות פנה העותר שוב בבקשה לשנות את הנוהל, והמשיב הואיל לקיים איתו דיון בתאריך 23/1/2017 גב' אפרת מאיר-גרומן הממונה והיועמ"ש העותר והחבר אלי גרטלר. המשיב התחייב לתת תשובה מהירה אך כהרגלו **כלל לא טרח לענות עד היום**.
46. בדיון ב 23/1/2017 טען יועמ"ש המשיב שלא רק שמתעלם מדוחות מבקר המדינה, גוף מקצועי הפועל ע"פ החוק בצורה אובייקטיבית ושיטתית, אלא ממש טען כי דוחות מבקר המדינה אינם חוקיים, אינם מקצועיים דיים **והתנהג כמי שרשאי להתעלם מהנחיות מבקר המדינה ואף לנהוג בהיפך הגמור מהן!**
47. **העותר פנה למשיב פעמים רבות עם טיוטות של עתירה זו ודחק בו להשיב שוב ושוב אך ללא כל תועלת המשיב מתעלם ממנו, וזאת בניגוד למינהל התקין והחוקי, ובלית ברירה ולאחר שהעותר עשה את כל המאמצים העותר נאלץ להגיש עתירה זו.**

## המצב כיום

48. בענף יש כיום כ- 530 כלי רכב שנרכשו בהטבת מס לעומת 400 כלי רכב בתחילת 2013 מדובר על תוספת של 30% מאז בוטל הפיקוח ובוטל הנוהל הקודם.
49. ע"פ פרסומים של הלשכה לסטטיסטיקה מספר התיירים בשנת 2016 2.9 מיליון לעומת 3.6 מיליון תיירים בשנת 2013, מדובר על ירידה של 20% !
50. באיחור של שנה המשיב הקים ועדה מייעצת – ועדת רכב אשכול, ומנע מנציג אגודת אשכול לשמש כחבר או משקיף ולמרות שהיא הגורם הגדול ביותר בענף הן מבחינת מספרי מורי הדרך בעלי רכב אשכול החברים בה, הן מבחינת מספר כלי הרכב שרשומים בה, דהיינו מקבלים את רישיונות הסיור ממנה, והן מבחינת מספר התאגידים שהיא מפעילה. לפני ימים אחדים הואיל המשיב להסכים כי אגודת אשכול תוכל לשלוח משקיף לוועדה שלא יהיה חבר בוועדה.
51. למרות שיש עודף כה גדול ברכבי אשכול בענף ולמרות שמצב התיירות בירידה ובמיוחד במגזר דוברי האנגלית המשיב לא קבע מדיניות כמה כלי רכב נדרשים לענף והמשיב ממשיך את חלוקת הטבת המס ללא הגבלת כמות ומעמיק את המשבר בענף. והוא עושה זאת בסתר ללא שקיפות ולא באמצעות הוועדה.
52. המשיב קבע כי לאור המצב ייתן הקלות לגבי חידוש הטבת המס כמפורט:
- א. למורי דרך נתן הקלה של 25% בדיווח ימי העבודה במקום 120 יום נדרשים רק 90 ימים לשנת 2016.
- ב. מורי דרך ותיקים יידרשו לעמוד ב- 69 ימי עבודה.
- ג. לתאגידים ניתן הקלה
1. הקלה של 45% במכסת ימי העבודה ובמקום 200 ימים לשנת 2016 נדרשים רק 110 ימים.
2. אפשרות של העברת ימי עבודה מרכב לרכב.
3. דרישת מינימום של 50 ימי עבודה לרכב.

## הצדדים לעתירה

### ה מ ש י ב .53

- א. ממונה ופועל באופן בלעדי ע"פ סמכות שהעניקה לו בחוק שירותי תיירות.
- ב. שרי התיירות לדורותיהם יזמו עוד לפני שנות דור את מתן הטבת המס למורי דרך ושר התיירות משה קול בשנות ה-60 מיתג והגדיר את הרכב שהיה נקרא מונית סיור ותיור כרכב אשכול.
- ג. הקים את הנוהל באופן עצמאי ובמנותק מכל גורם אחר כולל רשות המיסים שהקימה בנפרד וללא שיתוף המשיב את תיקון הצו, וזאת ע"פ סמכותו המתוחמת לחוק שירותי תיירות בלבד.
- ד. הינו הממונה הבלעדי על מתן הטבת המס ע"פ הנוהל.
- ה. אין לו כל סמכות לגבי מתן אישורים לרכישת רכבי אשכול שמשולמים עליהם המיסים, עניין זה נתון בסמכותו של משרד התחבורה, וסמכותו של המשיב מצטמצמת להטבת המס בלבד.
- ו. באיחור של שנה הקים את ועדת רכב אשכול כוועדה מייעצת, וכנדרש ממנו ע"פ הנוהל, אך הוא מסתיר ממנה את הטבות המס שהוא נותן ולא מתייעץ לגבי כמות הטבות המס הנדרשות בענף.

## 54. העותר

- א. מורה דרך משנת 1994 בעל רכב אשכול משנת 1997.
- ב. בגלל המצב הביטחוני בישראל מעת אירועי האינתיפאדה השנייה ובמשך 4 שנים שלא עבד בגינה ואח"כ בגלל מלחמות לבנון והמבצעים בעזה, העותר נאלץ להשתמש בכספי הפנסיה שלו, וקופת הפנסיה שלו כמעט ריקה, והוא נדרש לעבוד עד יומו האחרון כדי לפרנס את עצמו ומשפחתו.
- ג. כל העניינים המצויים בעתירה זו נוגעים לו ופוגעים בו אישית והוא מכיר היטב את החיקוק הנוגע לעניין.
- ד. הקים יחד עם חברים מייסדים נוספים את אגודת אשכול בשנת 2009 כדי לייצג את האינטרסים של מורי הדרך העצמאיים הפרטיים בעלי רכב אשכול, ייצוג שנעשה באופן כושל ע"י אגודת מורי הדרך שעניין זה היה מבחינתה עניין שולי שלא מצדיק השקעת משאבים, ואשר במקרים רבים מונעת ע"י אינטרסים של כלל מורי הדרך בישראל המנוגדים לאינטרסים של מורי הדרך בעלי רכב אשכול.
- ה. נבחר ע"י הרוב המכריע של מורי הדרך בעלי רכב אשכול בישראל כיו"ר אגודת אשכול וכדי לייצג אותם בפני הרשויות. רשימת החברים המונה כיום מעל 500 חברים נמצאת באתר אגודת אשכול מתוכם כ- 250 בעלי רכב אשכול שמתוכם 160 רושמים את כלי הרכב שלהם בסניפים של אגודת אשכול והאחרים בעלי רכב מדברי או מתכוונים לרכוש או עובדים על רכב אשכול אצל התאגידים. בתאריך 19/3/2017 הגיע למשרד המשיב כדי להראות את טופסי החברות ע"פ בקשת המשיב אך בסופו של דבר המשיב בטענה כי העותר לא תיאם את הביקור סירב לראותו אז או בכל יום אחר.
- ו. מתאריך 17/9/2009 שימש כנציג אגודת אשכול בועדת רכב אשכול מצ"ב **עת/19** פרוטוקול ישיבה המוכיח כי העותר השתתף בדיוני הועדה, ועשה שינויי רבים בענף כדי להפחית את הרגולציה המיותרת של המשיב, של משרד התחבורה ושל המכס על הענף בעיקר בעזרת מערכת בתי המשפט.
- ז. חשף לאור והנגיש את החלטות ועדת רכב אשכול ופרסם אותם באתר אגודת אשכול לטובת הכלל, וזאת לאחר שנים שהמשיב, אגודת מורי הדרך ואחרים פעלו כחותמת גומי כדי לרצות את המשיב בכל פעולותיו המנוגדות לאינטרסים של מורי הדרך ואשר נעשות תוך ניגוד עניינים ברור ורק לטובת התאגידים המסחריים באופן לא חוקי, שכן גם נציג מורי הדרך היו בעלי תאגידים מסחריים או נגועים בניגוד עניינים חמור לטובתם של המשרדים המסחריים.
- ח. ממש לאחרונה זכה לעשות יבוא אישי לרכב אשכול וזאת לאחר מאבק ארוך שנים נגד רגולציה וחסמים שהטילו משרד התחבורה והמכס, ששיחקו לידיהם של מונופולין יבואני הרכב ותודות לבג"ץ 7006/07 שבגינתו תוקן צו היבוא החופשי פעמיים

1. צו יבוא חפשי (תיקון) התשע"א-2011

2. צו יבוא חופשי (תיקון) התשע"ו

- ט. העותר רכש רכב אשכול בחו"ל ובמקום לשלם 430 אלף ₪ ליבואן בארץ שהינו מונופול בפועל סך ההוצאות שלו לייבוא הרכב הסתכם בפחות ממחצית! רק 200 אלף ש"ח. העותר לא רק שדאג למורי הדרך ע"פ תיקון צו היבוא החופשי הנ"ל הוא פעל בועדת הכלכלה של הכנסת נגד פקידיים בכירים במשרד התחבורה **והצליח לשנות את הצעת חוק רישוי שירותי רכב בסעיף יבוא אישי של רכב ע"י עוסק כך שתכלול בסעיף 33 לחוק**

1. כל סוגי הרכב המותרים ביבוא אישי ולא רק שאינו מיובא ע"י היבואן, ע"פ הצעת החוק המקורית – וזאת בתמיכת חברי הכנסת ובהתנגדות סמנכ"ל משרד התחבורה מר אבנר פלור ונציגת רשות המיסים.

2. כולל רכב מסוג M2 – בתמיכת שר התחבורה ונגד סמנכ"ל משרד התחבורה מר אבנר פלור.

העותר פעל בהצלחה נגד הפקידיים הבכירים ביותר במשרד התחבורה שעושה רושם כי הם מעדיפים את טובתם של יבואני הרכב ולא את טובת הציבור.

בעניין זה השקיע העותר ימים רבים של ישיבות בוועדת הכלכלה של הכנסת לטובת כל העוסקים בישראל כשליח ציבור נגד לוביסטים יקרים של יבואני הרכב ופקידים בכירים שבמקום לדאוג לאזרחי המדינה פועלים לטובת בעלי הממון – התאגידים הכלכליים, והכל הוא עושה בהתנדבות.

י. פעל רבות לתיקון תקנות צווים ונהלים, בעיקר בעזרת מערכת בתי המשפט, בכל העניינים האלה המשיב היה חלק ועד לפעולותיו של העותר. העותר דיווח למשיב על כל הפעולות שהוא עושה, פעולות שרובן נעשו נגד עמדתם של נציגי המשיב בוועדת רכב אשכול וכמפורט:

1. הקמת תאגידי סיור בבעלות מורי הדרך ותוך התנתקות מהתאגידים המסחריים שעבור רישום היו גובים סכומי עתק של אלפי שקלים בשנה! כיום החברים משלמים עבור רישום רכב סיור סכום של כ- 10% בהשוואה לעבר - 400 ₪ לשנה וחברים ותיקים רק 200 ₪ לשנה.

2. העותר הקים את התאגידים האלה למרות מכשולים רבים שהציבו בפניו המשיב ומשרד התחבורה שעשו כל מאמץ שמורי הדרך יהיו שבויים בידי התאגידים המסחריים וכמפורט:

(א) ביטל את הצורך בחניונים למורי דרך פרטיים שחונים דרך קבע בביתם. היה זה נציג המשיב בוועדת רכב אשכול שהציע לעותר לגשת לחניון פרטי ותמורת סכום "מועט" להשיג הסכם המאשר שיש לתאגידים שהוא מקים חניונים. זו חשיבה עקומה שהעותר סירב לה ולכן עתר שוב ושוב לבתי המשפט כדי לבטל בירוקרטיה לא נדרשת.

(ב) ביטל את הצורך ברישיון עסק לתאגיד שכל תפקידו הינו רישום כלי רכב.

(ג) ביטל את הצורך בקצין בטיחות בתאגידים שבהם רשומים עד 19 כלי רכב. והפסיק את המצב האבסורדי של שימוש לא סביר בקצין בטיחות שבו קצין הבטיחות כלל לא היה רואה את הרכב אבל כדי לתת אישור מורי הדרך היו חייבים לשלם מאות שקלים בחודש. ובזכותו תוקנה תקנת 579 לתקנות התעבורה "תקנות התעבורה (תיקון מס' 3) התשע"ד-2013".

3. ביטל את הצורך בתקינה מיוחדת לרכב מדברי.

4. גרם למשרד התחבורה להעביר את האחריות להוצאת רישיון רכב בסיווג רכב סיור שנעשתה באופן מחפיר ובלתי סביר בעמדה הטכנית של משרד הרישוי ע"י מורי הדרך לחצר יבואני הרכב.

5. ביטל את הצורך בבעלות 4 כלי רכב למשרד הסעות לרכב מדברי ושר התחבורה תיקן את צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב) (תיקון) התשע"ז-2016

יא. משמש כמייצג של 21 תאגידי סיור ובכך מהווה את הגורם המייצג את מספר התאגידים הגדול ביותר בישראל. (כל מהותם של תאגידים אלו שהם בפועל אגודות שיתופיות שהוקמו לצורך יחיד של רישום כלי רכב ולא נעשית בהם כל פעילות עסקית)

יב. העותר משמש כמייצג לכל מורי הדרך בעלי רכב אשכול או רכב מדברי מול כל גורם כמו לדוגמה חברות ביטוח, יבואני רכב ועוד.

1. מצ"ב עת/20 מכתב ששלח העותר לחברת ביטוח שסירבה לשלם למורה דרך, שלא היה רשום באגודת אשכול כחבר. בעקבות פעולתו זו של העותר שולם הפיצוי למורה הדרך.

2. מצ"ב עת/21 מכתב ששלח העותר בתפקידו כנציג מורי הדרך בעלי רכב אשכול בעת טיפול בתלונה נגד יבואן רכב וולבו שסירב למכור רכב לצרכי רכב אשכול.

יג. במשך השנים הפעילות והמידע שצבר העותר ברכב אשכול הפך אותו למומחה בנושא עניין שהינו לצנינים בעיני המשיב. המשיב במקום לנהוג באופן ממלכתי וכנדרש ובמקום לשתף את העותר חסם את דרכו לוועדה מנסה לרדוף אותו אישית ואף מאיים עליו. המשיב לא מבין כי העותר שהיה טנקיסט במלחמת יום כיפור ונלחם מול מאות טנקי אויב יחד עם טנקים בודדים של חבריו בטרם מלאו לו 19 שנים אינו מסוג האנשים שניתן לאיים עליהם!

יד. העותר הצליח במערכות שלו נגד המשיב ואחרים בגין שימוש בסמכות באופן שרירותי והבירוקרטיה לא נדרשת ולא חוקית שהם מטילים על הציבור רק בזכות מערכת בתי המשפט.

## עניינה של עתירה זו

55. הקמת והפעלת הנוהל ע"י המשיב באופן לא סביר, בניגוד לחוק ובניגוד להנחיות מפורשות של ועדת הכספים שהיא הסמכות המחוקקת ואשר המשיב מחויב לפעול ע"פ הנחיותיה ואינו יכול להתעלם מהן.
56. הקמת הנוהל למפרע בניגוד לחוק, ללא כל הסבר סביר.
57. הכשל במדיניות המשיב שבעוד מצב התיירות בכי רע ולמרות שבענף יש עודף משמעותי של כלי רכב הוא ממשיך להציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים ומעמיק את המשבר בענף, והוא עושה זאת בסתר וללא פיקוח.
58. פעולה בחוסר סמכות
- א. מתן הוראות לרע"ן סיור ממשרד התחבורה לא להוציא רישיונות סיור בניגוד לצו הפיקוח.
- ב. ניסיון לפעול בשם רשות המיסים. תוך התעלמות מהנחיות יועמ"ש המכס כי למשיב אין כל סמכות ואסור לו לבקש נתונים פיסקאליים, כמו גם אסור לו לבקש סודות מסחריים עניין המנוגד גם לסעיף 7.1 בנהל.
59. הליקויים הרבים של המשיב בהקמתו והפעלתו של הנוהל שהצריכו אותו עד היום לעשות תיקונים כה רבים וכבר הגענו כבר לגרסה הרביעית של הנוהל וממש בימים אלו המשיב הוסיף נספחים חדשים שכלל לא נמצאים בנהל והוא נדרש לעוד ועוד שינויים מעידים על כשל מהותי אצל המשיב בעניינו!
60. עתירה זו היא בהתייחס לדרישותיו הלא סבירות ושלא לצורך של המשיב המחויב לפעול רק ע"פ החוק וע"פ סמכותו מתוקף חוק שירותי תיירות ובהתייחס לנהל. אין בעתירה זו כל ערעור או כל טענה נגד הפעלת הפיקוח ותיקון צו תעריף המכס, שנעשה תודות ללחצה של עתירה לבג"ץ 5973/13 שהגיש העותר כדי להקים את הנוהל מחדש וכדי לפקח על מתן הטבת המס וכדי למנוע את הפגיעה המתמשכת של המשיב במורי הדרך בענף בעת שהוא מציף אותו בכלי רכב לא נדרשים ובקופת מדינת ישראל שפועל ללא כל מדיניות מוסדרת, בניגוד לתפקידו ובניגוד להנחיות מבקר המדינה.

## הטיעונים לצו הביניים

61. הנוהל נכתב שלא ע"פ החוק ויעידו התיקונים הרבים שהמשיב ממשיך לעשות כל יום.
62. הצפת הענף ברכבי אשכול שניתנו להם הטבת מס מנוגד לכל הגיון למינהל התקין ותפקידו של המשיב להתוות מדיניות כמה כלי רכב נדרשים לענף. כל בר דעת מבין שזה תפקד של רשות ממונה ובעת שהיא מעודדת מורי דרך להיכנס לענף באמצעות הטבת המס, אבל כאשר הענף מוצף בכלי רכב והמשיב בעצמו הוריד את מכסת ימי העבודה כנ"ל באופן שברור לכל כי בענף יש כ-150 כלי רכב לא נדרשים ולכן ע"פ תפקידו הוא נדרש להפסיק את מתן הטבת המס.
- הטיעון של היועמ"ש עו"ד אלי ליפשיץ בישיבה מתאריך 23/1/2017 כי חובתו ע"פ חוק חופש העיסוק להמשיך לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות הינה בגדר טעות חמורה מהסיבות הבאות:
- א. מתן הטבת מס אין לה כל נגיעה לחופש העיסוק, וכל כולה בהחלטה כלכלית משנות דור כדי לעודד מורי דרך להיכנס לענף, וללא כל קשר לחופש העיסוק. ובעת שהמשיב ע"פ תפקידו רואה כי השוק מוצף חובתו ע"פ תפקידו והמינהל התקין להפסיק את עידוד רכישת רכבי אשכול באמצעות מתן הטבת המס שכן בכך הוא מדרדר את הענף ופוגע בפרנסתם של אלה שכבר נכנסו לענף. ראייה למצב הגרוע בענף ועודף כלי רכב היא העובדה שהמשיב הוריד את מכסת ימי עבודה בכמות השווה ל-150 כלי רכב!
- ב. ובעת שהמשיב מפסיק את הטבת המס מי שעומד בתנאי צו הפיקוח מקבל רישיון הסעות ממשרד התחבורה והוא יכול לרכוש רכבי אשכול ללא הגבלת כמות, וכל זאת ללא הטבת המס ולכן אין כאן כל פגיעה בחופש העיסוק.



63. **הנוהל נכתב ע"י המשיב בניגוד לחוק שכן אינו פועל ואינו מתייחס להוראות מפורשות של ועדת הכספים שאינם בגדר המלצה אלא הינם החוק**, ולמשיב אין כל סמכות לפעול בניגוד לחוק ואין לו כל סמכות לערער על החוק והוא מחויב לפעול ע"פ החוק כנ"ל סעיף 1 לעיל וכמפורט:

א. **לפעול לקולה ולא לעמוד על קוצו של יוד.**

ב. **לפעול ע"פ הנוהל הקודם.**

64. **בהתייחס לבקשת צו הביניים סעיף 2. א. (1) לעיל "לא להחיל את הנוהל למפרע" - להפסיק את החלת הנוהל למפרע על הטבת מס שניתנה בעבר. " ולהחילו רק על כלי רכב שניתן להם הטבת המס ע"פ צו תעריף המכס והחל מ - 1/1/2016 ומעת שפורסם הנוהל החדש באתר האינטרנט של המשיב.**

המשיב ומעת שהחליט על הפסקת הקריטריונים בתאריך 11/2/2013 ובמשך יותר מארבע שנים גרם לאנרכיה בענף בעת שאפשר מתן הטבת המס ללא כל הגבלות וללא הקריטריונים הנדרשים וכעת הוא דורש לעמוד בתנאי הנוהל למפרע, גם ממי שקיבל את הטבת המס בעבר וללא הקריטריונים בנוהל. מדובר על אנשים ששינו את מסלול חייהם נכנסו להלוואות כדי לרכוש רכב אשכול כדי לתת שירותי סיוע. רובם גילו כי זהב לא נשפך ברחובות וקשה מאוד להשיג עבודה במיוחד כשהמצב התיירות בירידה ואין התאוששות נראית לעין והגרוע ביותר בגלל הכשל המתמשך של המשיב שלא פעל ע"פ תפקידו ולא קבע מדיניות ואפשר את חלוקת הטבת המס ללא הגבלת כמות והוא ממשיך לתת את הטבת המס ללא הגבלת כמות ומציף את הענף

לציין שהעותר פנה למשיב פעמים רבות בעניין ואף עתר נגדו בעתירות מנהליות. המשיב במקום לפתור את הבעיות, הצליח בכל פעם להתחמק מאחריותו ועשה כל מאמץ כדי לא לבצע את תפקידו ע"פ חוק שירותי תיירות ועד שהעותר הביא עניין זה לבג"ץ 5973/13 שבו אילץ העותר את המשיב לצאת מקיפאוונו ולעשות את המוטל עליו ע"פ תפקידו, אבל כשהוא החל לעשות הוא פעל בניגוד למינהל התקין וערכי המדינה כנ"ל, **והורה להחיל את הנוהל למפרע באופן לא חוקי!**

א. במדינת ישראל זה לא חוקי להחיל חוק למפרע! ע"פ ערכי מדינת ישראל וערכים דמוקרטיים אוניברסאליים אין קובעים חוקים באופן רטרואקטיבי משום שזה פוגע בזכויות יסוד. וכי יש לפעול ע"פ האמרה "אין עונשין אלא אם מזהירין".

ב. הנחיות היועמ"ש לממשלה מספר הנחייה 1.0002 (60.013) סעיף 6.2 קובעות במפורש כי **"שינוי ההנחיות פועל בדרך-כלל ממועד השינוי ולהבא, ולא למפרע"**...

6.2 מגבלות על הסמכות לשגות או לבטל הנחיות

הסמכות של הרשות המינהלית לשנות או לבטל את ההנחיות אינה פטורה מן המגבלות המוטלות בדרך-כלל על כל מעשה מינהלי. מבחינה זאת, אין הבדל בין המעשה של קביעת ההנחיות, שהוא כפוף להלכות הכלליות של המשפט המינהלי(ראו לעיל סעיף 4), לבין המעשה של שינוי או ביטול ההנחיות, שאף הוא כפוף לאותן הלכות. בהתאם לכך, מוכן בית-המשפט הגבוה לצדק לבדוק אם שינוי ההנחיות נועד לשרת את מטרת החוק, מתבסס על שיקולים ענייניים, נעשה בתוך מתחם הסבירות. וכיוצא בזה. ראו לדוגמא. בג"צ 198/82 מוניץ נגד בנק ישראל, פ"ד לו(3) 466, 470 - 471; בג"צ 612/81 שבו נגד שר האוצר, פ"ד לו(4) 296.

**שינוי ההנחיות פועל בדרך-כלל ממועד השינוי ולהבא, ולא למפרע.** החלת השינוי למפרע עלולה, בנסיבות מסוימות, לפגוע באדם שלא כדין. אדם פועל על יסוד ההנחה שעניינו ידון ויוכרע על-ידי הרשות המינהלית לאור ההנחיות הקיימות, ובהתאם לכך הוא עשוי לתכנן את צעדיו ולשנות את מצבו בתום לב. מבחינה זאת, התחולה למפרע של הנחיות עלולה להיות בלתי צודקת ובלתי-סבירה, ובתור שכזאת אף פסולה מבחינה משפטית. כך פסק בית-המשפט בבג"צ 134/67 ואנונו נגד משרד התחבורה, פ"ד כא (2) 710. כאן שינה משרד

התחבורה את מדיניותו בעניין העברת היתר להסעת נוסעים מתוך הנחה שההיתר צמוד למשאית. כשפנה אל רשות הרישוי כדי שההיתר יירשם על שמו, סירבה הרשות מטעמי מדיניות. על כך אמר בית-המשפט (בעמ' 716 מפי השופט הלוי): "המשיבים היו אמנם בני חורין בכל עת לשנות את מדיניותם מכאן ולהבא. אבל לא למפרע." ראו גם בג"צ 135/75 סאיטקס בע"מ נגד שר המסחר והתעשייה, פ"ד (1) 673, 676 - 677 עם זאת, נראה שלא יהיה זה נכון לומר באופן גורף שבכל מקרה אסור לרשות המינהלית לשנות את ההנחיות שלה בתוקף למפרע. כידוע, בית-המשפט לא שלל את האפשרות שתקנות יותקנו בתוקף למפרע אם התחולה למפרע עומדת במבחן הסבירות. ראו, לדוגמא, בג"צ 563/75 רסלר נגד שר האוצר, פ"ד (2) 337, 343. נראה שיש להחיל הלכה דומה על ההנחיות המינהליות.

ג. החלת הנוהל למפרע אין בה כל תכלית ראויה, ואינה סבירה, ובמיוחד לאור העובדה שהמשיב במו ידיו ובמשך יותר מ-4 שנים נתן כ-150 הטבות מס בעלות של כ-15 מיליון ₪ ללא כל תכלית ראויה.

ד. מלכתחילה המשיב לא היה צריך לתת את הטבת המס ללא קריטריונים, אך משעשה זאת אינו יכול לבוא באחת בדרישות קשות מאוד שמי שלא היה מורגל בהן מתקשה מאוד לעמוד בהן וכמפורט:

1.1) הדרישה בסעיף 3.2.1 לנוהל לרישיון רכב ציבורי, הגם שיש בה טעם רב, זו דרישה שלא ניתן לדרוש למפרע! מבחינת האדם הרגיל הדרישה לרישיון למונית היא כמעט משימה בלתי אפשרית, ובוודאי לא בפרק הזמן הקצר שממנו המשיב החל לדרוש זאת, דהיינו, מעת חידוש רישיונות הסיור מתאריך 31/12/2016 לרכב סיור מדברי ו-31/3/2017 לרכב סיור אשכול.

רכב אשכול ע"פ הנוהל כנ"ל כולל שני סוגי כלי רכב - רכב סיור מדברי עת/13 ורכב סיור אשכול עת/14. ועניין זה של רישיון נהיגה ציבורי, נוגע רק לרכב סיור מדברי.

לפני הנוהל בוטלה הדרישה לרישיון נהיגה ציבורי ברישיון הסיור עת/13, ובתחילת הדרך גם לא כללה רישיון מורה דרך, בהמשך נדרש רישיון מורה דרך, ורק משיצא הנוהל נדרש גם רכב סיור מדברי לרישיון נהיגה ציבורי - מונית עת/13.

לעשות רישיון למונית אינו עניין של מהיום למחר כמו שהמשיב אולי חושב, וצריך תקופה של כשנתיים כדי לעמוד בדרישה זו. רק כדי לקבל אישור להתחיל בקורס נהיגה למונית נדרשת המתנה של עד שנה, ואח"כ משך הזמן של הקורס התיאורטי והמעשי והמבחן יכול לארוך חודשים רבים ועד יותר משנה. ולכן מבקש העותר מבית המשפט הנכבד למנוע מהמשיב החלת הנוהל למפרע ולחילופין לאפשר למי שאין לו רישיון למונית תקופה של שנתיים לפחות כדי להתארגן לרכישת רישיון שכזה. מדובר במספר מועט של אנשים 10-20 שרכשו את כלי הרכב שלהם בהטבת מס לפני 3-4 שנים.

ה. הדרישה בסעיף 4.2.3 לעמוד במכסה של 120 ימי עבודה עם תיירים גם היא דרישה כמעט בלתי אפשרית למי שהיה מורגל לעבוד בעיקר עם ישראלים, ולכן אי אפשר להחילה למפרע ובכל מקרה ומכיוון שמרבית כלי הרכב מסוג סיור מדברי מגיעים לגיל 5 שנים הרי הטבת המס הינה נמוכה וראוי להותירה. המשיב בהחלט יכול וראוי כי יתנה את דרישות הנוהל בעת מתן הטבת מס חדשה. אבל ע"פ החוק אסור לו להתנות תנאים חדשים למפרע.

65. בהתייחס לסעיף 2.א. (2) לעיל "להפסיק את הצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים בטענה של פגיעה בחופש העיסוק ..."

א. מתן הטבת מס לעידוד מורי דרך להיכנס לענף כשהענף מוצף אין בה כל הגיון ומנוגד למינהל התקין ולהגיון! זה ברור לכל כי תפקידו של המשיב לווסת את כמות הטבות המס שהוא מחלק ע"פ מדיניותו שהוא חייב לקבוע - כמה כלי רכב נדרשים לענף.

ב. הטיעון של היועמ"ש עו"ד אלי ליפשיץ בישיבה מתאריך 23/1/2017 כי חובתו של המשיב ע"פ חוק חופש העיסוק להמשיך לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות הינה בגדר טעות חמורה מהסיבות הבאות:

1. מתן הטבת מס אין לה כל נגיעה לחופש העיסוק, וכל כולה בהחלטה משנות דור שנועדה לעודד מורי דרך להיכנס לענף, וללא כל קשר לחופש העיסוק. ובעת שהמשיב ע"פ תפקידו רואה כי השוק מוצף חובתו ע"פ תפקידו והמינהל התקין להפסיק את עידוד רכישת רכבי אשכול נוספים באמצעות מתן הטבת המס שכן בכך הוא מזדרז את הענף לשבר כלכלי ופוגע בפרנסתם של אלה שכבר נכנסו לענף בעידודו.

2. הטבת המס אינה חובה ע"פ חופש העיסוק, שכן בעת שהמשיב מפסיק את הטבת המס למורה דרך או לתאגיד ניתן לרכוש רכב אשכול ללא הגבלת כמות אך ללא הטבת המס, ולכן אין משום מניעת הטבת המס פגיעה כלשהי בחופש העיסוק.

ג. חובתו של המשיב ע"פ תפקידו הינה לקבוע תחזית תיירותי לשנה הבאה שרק על פי תחזית זו הוא יכול לתכנן כמה הטבות מס יחלק בשנה הבאה. כל אדם שענינו בראשו יכול להבין תפקיד זה על מי שממונה על שירותי תיירות בישראל. התייחס לעניין זה מבקר המדינה באופן מאוד ממוקד, בשני דוחות 57 ב ו 65 ג ואלה עיקרי הדברים

1. דוח 57 עמ' 669 סעיף 1

"... המלצת הוועדה למתן רישיון למורה דרך להפעיל רכב אשכול אמורה להתבסס על היערכות נציגי משרד התיירות באשר למצב התיירות. מפרוטוקולים של ישיבות הוועדה עולה כי המלצות הוועדה באשר למתן רישיונות חדשים לא התבססו על תחזיות ונתונים סטטיסטיים של משרד התיירות בדבר הצפי של מספר התיירים שישתמשו בשירותי רכב אשכול, צפי המבוסס על נתונים הנוגעים למגזרים הנוהגים להשתמש בשירות זה."

2. דוח 65 בפסקה השנייה בעמ' 1214

"המפקח על התעבורה במשרד התחבורה מינה ועדה מייצגת בנושא רכבי אשכול, שתפקידה להחליט בכל הנוגע למתן אישורים לרכישת רכב אשכול בפטור ממס (להלן - ועדת רכבי אשכול, או ועדת אשכול). לפני ועדת אשכול לא הונחו תחזיות ונתונים סטטיסטיים בדבר מספר התיירים המשתמשים וצפויים להשתמש ברכבי אשכול, כדי שתוכל לבסס עליהם את החלטותיה."

מבקר המדינה בשני דוחות חוזר ואומר את אותם דברים ממוקדים, דברים שכל אדם שענינו בראשו יכול להבין, כי מחלקים את הטבת המס רק לפי תחזית תיירותית. דהיינו לא מחלקים הטבות מס ללא הגבלת כמות!

וטענתו של יועמ"ש משרד התיירות בישיבה מ 23/1/2017 כי המשיב נותן את הטבת המס ללא הגבלת כמות, מפני שמניעת ההטבה הינה מבחינת פגיעה בחופש העיסוק. אין בה כל קשר למציאות, ומעידה על ליקויים חמורים בתפקודו של המשיב בעניין.

בנוסף טענתו של יועמ"ש משרד התיירות, בישיבה מ 23/1/2017, כי למשרד המבקר אין סמכות שיפוטית עליו וכי המבקר לא מבין בחוק ובתיירות היא אמירה שעדיף שלא הייתה נאמרת והיא מחזקת את חוסר הסבירות בהלך מחשבתו ושיפוטו של היועמ"ש.

נכון שהחלטת המבקר אינה מבחינה החלטה שיפוטית, אך ענייננו אינו בתחום השיפוט הרגיל הוא נמצא בתחום המשפט המנהלי ולכן ראוי שבתחום זה יתחשב המשיב בהנחיות המבקר כמו גם בית המשפט הנכבד.

66. בהתייחס לבקשת צו הביניים סעיף 2. א. (3) לעיל להפסיק את ההפליה שהמשיב עושה לטובת התאגידים המסחריים שהחל בה עוד משנת 2009 כשהקים את הרפורמה וגזל את כבשת הרש מידי מורי הדרך כדי לתת אותה בידי התאגידים המסחריים. ובצו הביניים מבקש העותר כי בית המשפט הנכבד יורה למשיב להשוות את התנאים שקבע המשיב בישיבת ועדת רכב אשכול מתאריך 27/2/2017 מצ"ב עת/22.

**"הוחלט כי מספר הימים שייקבע לשנת 2016 לתאגידים הוא 110 ימים.**

**כמו כן החישוב ייעשה כממוצע של כל הרכבים בתאגיד ולא פר רכב.**

**המינימום הנדרש לכל אחד מרכבי התאגיד הוא 50 יום."**

## בהתאמה גם למורי הדרך וכמפורט:

- א. הקטנת מכסת ימי עבודה ב- 45% שניתנה לתאגידים במקום 200 ימים ע"פ סעיף 4.4.3 לנוהל רק 110 ימים, להשוות ולתת גם למורה הדרך, במקום 120 ימים ע"פ 4.2.3 לנוהל הקטנה ב 45%, דהיינו רק 66 ימים, ולא כפי שקבע המשיב בישיבת ועדת רכב אשכול מתאריך 6/2/2017 עת/4 תוך שהוא מפלה את מורה הדרך 90 ימים, המהווה הקטנת מכסה ב - 25% בלבד.
- ב. יתאפשר חישוב ממוצע של כל רכבי אשכול בתאגיד שרשומים בו כלי רכב של מורי דרך וכפי שזה הותר בתאגיד מסחרי.
- ג. המינימום שנדרש לכל אחד מרכבי מורי הדרך בתאגיד יהיה ביחס שווה לתאגיד, דהיינו 50 מתוך 200 המהווה 25% מימי העבודה הנדרשים כך גם לגבי המינימום למורי דרך שווה ערך ל 25% – 30 ימי עבודה, ולוותיקים רק 50% מזה .

## בקשה לצו ביניים

67. **הבקשה לצו ביניים נובעת בעיקרה מהסנקציה שבה מאיים המשיב על מורי הדרך אם לא יעמדו במכסת ימי העבודה ואם לא יפעלו ע"פ הנוהל הלקוי עד תאריך 10/4/2017, המשיב ידווח למכס וידווח למשרד התחבורה שמשמעו פגיעת מוות כלכלית בלתי הפיכה למורי הדרך, שסובלים מהצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים מחד, בגלל פעולות המשיב, וירידה משמעותית בתיירות בגלל בעיות הביטחון בישראל מאידך!**

משמעותה של הסנקציה היא שהמכס יתבע את המיסים הנדחים (המיסים שמורי הדרך היו נדרשים אלמלא הטבת המס) ומשרד התחבורה יבטל את רישיון הסיור. מה שיפגע במורי הדרך באופן שעשוי להיות בלתי הפיך בגלל הסכומים הגדולים, ביחס ליכולת הכלכלית של מורי הדרך, וימנע ממורי הדרך להמשיך להתפרנס ועד כדי פשיטת רגל.

ומכיוון שמורי הדרך התחייבו לא לעסוק בעיסוק עיקרי אחר כתנאי לקבלת הטבת המס, ע"פ הנוהל בתצהיר סעיף 6, "עבודתי בהדרכת תיירי חוץ מהווה את עיסוקי העיקרי". הם תלויים במקצוע יחיד זה ובד"כ אין להם כל אמצעי כלכלי אחר להתפרנס ממנו והמשיב שגרם למשבר הזה במו ידיו חייב אחראי לכך.

מורי הדרך, ובעיקר הותיקים שבהם, עשויים להיזרק אל מחוץ למעגל התעסוקה ולהיות פושטי יד, או לפעול ע"פ הצעתו של היועמ"ש להתחנן לפתחו של הביטוח הלאומי, שגם שם לא מאירים פנים למורי הדרך שכן כולם הינם עצמאיים ולא שכירים, ואשר גם בעניין זה המשיב מפלה אותם לרעה שלא אישר להם פיצויים בעת מבצע צוק איתן אלא רק למורי הדרך השכירים ולתאגידים מסחריים רבי כוח.

**ולכן נדרשת ההתערבות הדחופה של בית המשפט הנכבד בצו ביניים, כדי למנוע את הפגיעה הכלכלית האנושה במורי הדרך פגיעה שיכולה להמיט אסון כלכלי על מי שכל עיסוקו ופרנסתו תלויים ברכב האשכול שלו, פגיעה שייתכן ותהיה בלתי הפיכה ותמוטט כלכלית את מורי הדרך ובמיוחד את החלשים והותיקים שביניהם.**

68. המשיב משתמש בסמכותו באופן לא חוקי ובניגוד להוראות מפורשות שניתנו לו ע"י ועדת הכספים של הכנסת כנ"ל, למרות שחובתו לפעול ע"פ הנחיות אלו שכן היא המחוקק.

69. **לאור האמור לעיל מבקש העותר להוציא את צו הביניים כמבוקש.**

## הטיעונים לעתירה למתן צו על תנאי

70. שרשרת האירועים שהובילה אותנו עד הלום החלה מעת שהמשיב יזם בסתר בחושך את הרפורמה והקימה ב- 22/7/2009 בחוסר שקיפות, תוך מעשה הונאה, ותוך שהוא מפלה לרעה את מורי הדרך ופועל רק לטובת האינטרסים הכלכליים של תאגידי מסחריים וזאת ללא פרסום כנדרש, וספק רב אם בידיעת שר התיירות!
71. אין ולא הייתה כל סיבה הגיונית או מקצועית אז שיכולה להסביר מדוע המשיב בחר לתת את הטבת המס שניתנה רק למורי הדרך מקום המדינה לתאגידי מסחריים. והעובדות כיום מוכיחות כי המהלך הזה מלבד שהוא גרם להפסד של 15 מיליון ₪ לקופת המדינה הוא הביא את הענף לעברי פי פחת.
72. זה לא חוקי! זו שחיתות! להקים רפורמה עם חברי ועדה האמורים לייצג את מורי הדרך – נציגי אגודת מורי הדרך, כאשר בפועל הינם בעלים של תאגידי מסחריים ובעלי אינטרסים כלכליים אצל התאגידי המסחריים שפועלים בניגוד לאינטרסים של מורי הדרך אותם הם אמורים לייצג, והגרוע מכל נציגי מורי הדרך בוועדה שבאו מתוך אגודת מורי הדרך העלימו את המידע ממורי הדרך ומנעו כל פעולה נגד החלטות אלו שגרמו את הנזק הכי חמור למורי הדרך בענף.
73. משהבין העותר כי המשיב יזם והפעיל את רפורמה, הצליח רק בלחצה של עתירה מנהלית 11412-07-12 לקבל את המידע על הרפורמה. רק ב- 2012 הואיל יו"ר ועדת רכב אשכול מר יוסי נזרי להעביר לעותר את מסמכי הרפורמה וזאת 4 שנים לאחר שהבטיח במכתבו מתאריך 23/3/2009 עת/10 כי אם תעשה רפורמה היא תפורסם לידיעת העותר וכך הצליח תרגיל ההונאה שזם המשיב יחד עם משרד התחבורה לגזול את כבשת הרש של מורי הדרך ולתת אותה בידי התאגידי המסחריים שחמדו אותה. ויחד עם חוסר מדיניות וניהול כושל של הענף של המשיב הגענו עד הלום.
74. כדי להסתיר את הרפורמה ולעוור את עיני בית המשפט המנהלי נתלה המשיב בצו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין (תיקון מס' 27 והוראת שעה) התשס"ט-2009 וכך הצליח לטשטש את העולה שעשה המשיב בעת שנתן את הטבת המס לתאגידי המסחריים ובנוסף גרם את הנזק הגדול ביותר לענף עת ביטל את הקריטריונים והפיקוח ב- 11/2/2013 והציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים בעוד מספר התיירים בישראל יורד, וגרם נזק לקופת המדינה של לפחות 15 מיליון ₪.
75. רק בזכות העותר ולחצה של עתירה לבג"ץ 5973/13 פרסם המכס את תיקון צו תעריף המכס ב- 22/9/2015. אם העותר היה שוקט עד היום המשיב ורשות המיסים היו ממשיכים לתת את הטבת המס ללא פיקוח ללא קריטריונים וללא הגבלת כמות.
76. רשות המיסים כלל לא נקייה מאחריותה למשבר ועדות לכך היא מעשיה הנואשים כאשר באופן לא חוקי פרסמה את תיקון צו תעריף המכס ללא המשיב שכן זה לא טרח כלל לא הוציא את הנוהל שהינו חלק בלתי נפרד מתיקון צו תעריף המכס ע"פ סעיף 1(ג)(3). עניין זה יכול להעיד על הכשל החמור של המשיב שגם כאשר התחייב בבג"ץ לפעול בעניין הוא לא טרח לעשות זאת. **עניין זה גם מוכיח את הנתק הברור בין האחריות של המכס בשחרור הטובין – רכב אשכול בעת שהוא מגיע לארץ לבין האישור שצריך לתת המשיב ע"פ תפקידו וע"פ סמכותו מחוק שירותי תיירות.**
77. ועדת הכספים של הכנסת פסלה את הנוהל פעמיים והורתה למשיב לשבת עם מורי הדרך כדי להסדיר את הנוהל אך המשיב ממשיך להתנהל בצורה בלתי סבירה כשהוא רומס את החוק ואינו פועל ע"פ הנוהל שהוא עצמו הקים, והוא ממשיך לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות, ומבלי שהקים את הוועדה במשך שנה.
78. וכשסוף סוף הוקמה הוועדה היא הוקמה באופן לא חוקי ללא שיתוף הנציגים האמיתיים של מורי הדרך והתאגידיים אלא תוך שימוש בנציגים המשמשים את המשיב כחותמת גומי.
79. הוועדה לא פועלת ע"פ המנדט העיקרי שלה בתכנון מדיניות הענף וקביעת כמה הטבות מס יש לחלק אלא היא פועלת בידי המשיב כדי לאפשר לו לייסר את מורי הדרך גם בשוטים וגם בעקרבים והכל לטובת התאגידי המסחריים.
80. זה ברור לכל אדם שעינו בראשו כי המשיב שאמור לנהל את הענף באופן ממלכתי חייב להפסיק את מתן הטבת המס כדי לווסת את הכמות העודפת של כלי רכב הנמצאים בענף, אך המשיב כאילו נמצא בעולם אחר ממשיך להציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים ומעמיק את המשבר בענף.

## 81. בהתייחס לסעיף 2. ב ולגבי הסמכות השיפוטית בעניין הקמת הנוהל והפעלתו

א. העותר רצה לטעון נגד הנוהל ולהסדיר אותו ע"פ חוק בתי משפט מנהליים, ולכן עתר לבית המשפט המנהלי בירושלים בעת"מ 38471-06-16 לצערו הרב של העותר בית המשפט עשה רושם שקיבל את הייעוץ של מחלקת בג"צים בפרקליטות המדינה ונתן לעותר את הרושם כי הוא ממליץ לעותר למשוך את העתירה. בית המשפט המנהלי לא פסק בעניין.

ב. לדעתו של העותר קביעת בית המשפט קמא לא להשית הוצאות ואף להחזיר לו את האגרה **והכל תוך התנגדות נחרצת ומחאה קולנית של המשיב** מעידה על האהדה שזכה העותר מבית משפט קמא לעניינה של העתירה אבל גם לעובדה שבית המשפט התלבט לגבי הסמכות בעניין הייחודי של העתירה, ולכן עניין זה הגיע בסופו של דבר לפתחו של בית המשפט הנכבד.

ג. מתן הטבת המס ע"פ הנוהל, וכל הקשור לנוהל נכתב באופן בלעדי רק בהסתמך על חוק שירותי תיירות, מהטעם הברור שעניין אישור מתן הטבת המס נמצא באופן מלא רק בתחום זה. ולכן מי שמאשר את הטבת המס זה לא המכס ולא משרד התחבורה אלא נצא במלוא היקפו בסמכותו הבלעדית של המשיב המתוחמת רק לענייני שירותי תיירות וע"פ סמכותו בחוק שירותי תיירות.

ד. אם העניין היה נתון בידי רשות המיסים הרי היא הייתה מבטלת את מתן הטבת המס וזאת מהסיבה הברורה לכל כי מתן הטבת המס היא עניין הקשור לשירותי תיירות והיא משמשת רק זרוע ביצועית למתן ההטבה ואין לה כל קשר לייזום ההטבה למדיניות שבמתן ההטבה או לאישור ההטבה, ואין בידה כל רקע מקצועי ואין לה כל סמכות כדי לבחון את מתן ההטבה. רשות המיסים נאלצה לקבל את מתן ההטבה עוד לפני שנות דור משיקולים כלכליים ולאומיים שלא נתונים בסמכותה.

ה. והטיעון כי עניינו נמצא בתחום צו תעריף המכס ולמרות שהינו נכון, אין לו כל קשר למתן האישור להטבת המס שנמצאת במאת האחוזים בידי המשיב שפועל רק בענייני שירותי תיירות וע"פ סמכותו ותפקידו מתוקף חוק רישוי שירותי תיירות.

ו. לכן בכל פעם שהמשיב פועל בתוקף סמכותו בענייני תיירות וע"פ חוק שירותי תיירות יש לראות בבית המשפט המנהלי כסמכות השיפוטית לדון בעניין וזאת ע"פ ייעודו של בית המשפט המנהלי

1. ע"פ סעיף 1 לחוק בתי משפט מנהליים תש"ס-2000 "לדון בעניינים מינהליים הנדונים בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט גבוה לצדק..."

2. ע"פ סעיף 2 לחוק בתי משפט מנהליים "עניינים מינהליים" – עניינים הנוגעים לסכסוכים שבין אדם לרשות."

3. ע"פ סעיף 5 (1) עתירה נגד החלטה של רשות או גוף המנוי בתוספת הראשונה .

4. סעיף 9 לתוספת הראשונה "תיירות – ענייני שירותי תיירות לפי חוק שירותי תיירות"

וענייניו כולו הינו בתחום הסדרת ענייני שירותי תיירות ע"פ סמכותו של המשיב השואב את כוחו באופן בלעדי מחוק שירותי תיירות.

הטענה של המשיב כי מדובר על צו תעריף המכס משוללת כל יסוד, כי בפועל רשות המכס התקינה את תיקון הצו בנפרד וללא כל קשר למשיב, והמשיב התקין את הנוהל בנפרד וללא כל קשר לרשות המכס.

איך שלא נסתכל על עניינו מדובר על הטבת מס שניתנת לצרכי שירותי תיירות ע"פ חוק שירותי תיירות ורשות המיסים רק משמשת כזרוע ביצועית כדי להעביר את הטבת המס בעת שחרור הרכב מהמכס ותו לא.

**לכן מבקש העותר מבית משפט נכבד זה לקבוע כי הסמכות השיפוטית לעניין הנוהל נתונה בידי בית המשפט המנהלי.**

**82. לחילופין** ובהתייחס לסעיף ג2 לעיל - ובמידה ובית המשפט לא יחליט שהסמכות בעניין הנוהל נתונה בידי בית המשפט המנהלי, מבקש העותר כי בית המשפט ייתן צו על תנאי נגד המשיב מהסיבות הבאות:

83. בהתייחס לסעיף ג.2.1 לעיל, לא להחיל את הנוהל למפרע לפי ההסבר כנ"ל סעיף 64 בבקשה לצו ביניים.

84. בהתייחס לסעיף ג.2.2 לעיל " להוסיף בסעיף 4.1 סעיף דומה לסעיף 4.3.5 ובעת שמורה דרך לא עומד בדרישת ימי העבודה בכ 10% הסנקציה שתופעל נגדו תהיה זהה לסנקציה המופעלת נגד תאגיד "לא יוכל לרכוש רכב אשכול בהטבת מס בשנה שלאחר מכן." וזאת כדי למנוע אפליה אסורה, ושזו תהיה הסנקציה המחמירה ביותר שיכול המשיב להטיל על מורה הדרך " .

א. זו עובדה כי המשיב מפלה לרעה את מורי הדרך ופועל לטובת התאגידים המסחריים וכפי שפורט לעיל בהרחבה, וכך גם בעניין זה בעוד הסנקציה שהוא מפעיל נגד התאגידים המסחריים בסעיף 4.3.5 לנוהל שהתאגיד לא יזכה לרכוש רכב נוסף בשנה הקלנדרית הבאה, הוא מטיל סנקציה חמורה מאוד על מורה הדרך כשהוא יודיע למכס ולמשרד התחבורה ואלה בעצם ישביתו את עבודת מורה הדרך אם לא ישלם את המיסים הנדחים.

ב. מורי הדרך הם עסקים קטנים שבכל פעם שהם רוכשים או מחדשים את רכב האשכול שלהם כמעט כולם עד האחרון שבהם נאלץ ללוות כסף מהבנק, והחזרת המיסים הנדחים כסנקציה מיידית של המשיב היא סנקציה חמורה הרבה יותר מאשר לא לאפשר לתאגיד רכישת רכב חדש.

ג. עניין זה הינו עוד הפליה אסורה ע"פ החוק שהמשיב עושה לטובת התאגידים והוא נדרש להשוות תנאי זה גם למורה הדרך.

ד. וראוי כי זו תהיה הסנקציה החמורה ביותר שתהיה בידי המשיב, לאור העובדה שהמשיב ומשרד התחבורה נתנו הטבות רבות כל כך ללא צורך שתיקון המצב יארך שנים רבות.

85. בהתייחס לסעיף ג.2 ג. (3) לקבוע ולפרסם ע"פ סעיף 4.1.2.3 מהן השפות הנדרשות, ע"פ צפי התיירות וזאת כמתחייב מתפקידה של ועדת רכב אשכול בסעיף 5.6.1 ולא לאפשר חלוקת ההטבה לשפות לא נדרשות כמו אנגלית רוסית ועוד שלא נדרשות כעת בענף.

86. בהתייחס לסעיף ג.2.4 לעיל "לתקן סעיף 4.1.3.1 במקום "...במהלך 3 השנים האחרונות..." לרשום "...במהלך 3 שנים מתוך 5 שנים אחרונות..." וע"פ סעיף 2.5 של הנוהל הקודם.

א. החתימה של מורה הדרך על התצהיר, נספח 1 לנוהל, וההתחייבות ע"פ סעיף 6 לתצהיר, הינה ללא ספק פגיעה בחופש העיסוק! אבל זה המחיר שדרש המשיב לצורך קבלת הטבת המס ומורי הדרך היו מוכנים לוותר על חופש העיסוק כתשלום לקבלת הטבת המס, וזאת כביטחון להשקעה הכלכלית של המדינה בעיסוקו בענף רכב אשכול. יש בזה משום איזון שפעל מזה שנים רבות.

ב. אבל המניעה המוחלטת של המשיב בנוהל החדש לאפשר למורי הדרך לקחת פסק זמן של שנה או שנתיים בעיסוקו בענף, וכפי שהיה בעבר, יש בה משום פגיעה יתרה ולא הכרחית במי שעוסק בענף.

ג. במשך עשרות שנים הנוהל בחן את התאמת מורי הדרך הן לרכישה והן לאחזקת רכב אשכול בהטבת מס ע"פ 3 מתוך 5 שנים, וזה הגיוני יותר, סביר יותר ואנושי יותר. שכן במהלך חיים דברים רבים קורים ויש לבחון עניין של עיסוק במהלך תקופה ארוכה יותר כדי להגיע לחקר האמת ולהתאמה של מורה דרך לעבודה ברכב אשכול. עובדה היא המצב כיום שהמשיב הוריד את מכסת ימי העבודה וכפי שקרה פעמים רבות בעבר. מורה הדרך לא צריך להידרש להתחנן בפני הוועדה בכל פעם שבשנה מסוימת לא הצליח לעמוד במכסת ימי העבודה.

ד. מורי דרך רבים ולפרנסתם, כמו ע"פ המצב כיום שיש שבר כלכלי בענף התיירות בכלל ובענף רכב אשכול בפרט, ומורי הדרך נאלצים לפעמים לעבוד כשכירים בחברות או לקבל תפקידים ניהוליים לפרק זמן של שנה או שנתיים וזה יהיה רק סביר ואנושי כי המשיב יאפשר זאת.

ה. ע"פ הנחיית ועדת הכספים נקבע כי מה שהיה הוא שיהיה, ולכן על המשיב לנהוג ע"פ הנוהל הקודם סעיף 2.5 ולאפשר בחינה של עמידה בתנאים ב 3 שנים מתוך 5 שנים אחרונות.



87. בהתייחס לסעיף ג.2.(5) לעיל "לבטל סעיף 4.1.5 כך שמורה דרך או קבוצת מורי דרך יוכלו לרכוש במשותף רכב נוסף בהטבת מס."

א. מורי הדרך נדרשים לסוגים שונים של כלי רכב לצורך עבודתם, לעיתים מדובר בתייר בודד או עד 4 תיירים שנדרש להם רכב מסוג סדן אך לעיתים יותר ואפילו עד 14 תיירים שע"פ צו הפיקוח ניתן להסיע באוטובוס זעיר ציבורי לסיור. העותר עצמו היה בעלי של שני כלי רכב לצורך עבודתו בתיירות אחד רגיל ואחד לצרכי נסיעה במדבר. ולכן הצורך ביותר מרכב אחד הינו צורך נפוץ ובעת שהמצב בתיירות הוא טוב, לא כמו היום, מדובר על צורך יומיומי בסוגי כלי רכב שונים. ולכן נשאלת השאלה מדוע שהמשיב ימנע זאת ממורי הדרך.

ב. היועמ"ש טען בפני העותר בישיבה מ 23/1/2017 כי "הפעלת יותר מכלי רכב אחד הינה פעולה שרק תאגיד מסחרי" עושה, ואם מורה דרך חפץ בשני כלי רכב שיקים תאגיד. טענה זו מופרכת ואין לה כל קשר למציאות שכן ע"פ צו הפיקוח וע"פ המציאות כיום בשטח יש מורי דרך רבים שיש ברשותם 2 כלי רכב אבל הם נאלצים לשלם את המס על הרכב השני מכיוון שאין באפשרותם לקבל את הטבת המס.

ג. אכן יש פיתרון לצורך ברכב שונה ממה שיש בידי מורה הדרך והוא לשכור רכב שנרכש בהטבת המס מהתאגידים המסחריים. ולכאורה, זו הסיבה האמיתית לסעיף זה – להפלות לטובת את התאגידים המסחריים כדי שאלה ישתמשו בכוחם הכלכלי כדי לשלוט בענף. וזה לא חוקי לעשות הפליה.

ד. בעבר כאשר התאגידים המסחריים לא הורשו לרכוש רכב בהטבת מס ללא הגבלת כמות אלא רק רכב אחד על כל 7 כלי רכב הרשומים אצלם, זה היה סביר לשכור רכב מהם אבל כעת כשהתאגידים גזלו מאיתנו את כבשת הרש והם מתחרים במורי הדרך המשיב לא יכול להשתמש בסמכותו כדי שנשכור מהם רכב לצרכי עבודתנו. עניין זה מעיד שהמשיב עושה ככל יכולתו כדי לשבור את מורי הדרך כלכלית ולגרום להם להיות תלויים בתאגידים המסחריים ובמהלך הזמן אלה ישלטו בענף וינשלו את מורי הדרך.

כולנו תקווה שבעתיד יחזרו התיירים לישראל וידינו תהינה מלאות בעבודה, והמשיב יפסיק לחלק את הטבת המס ללא הגבלת כמות ואם המצב יהיה כזה מדוע שהמשיב יעשה הפליה ולא יתיר למורי הדרך לרכוש רכב שני אם הם עומדים במכפלת ימי העבודה הנדרשת ממורה דרך דהיינו 240 ימים בשנה. ומדוע המשיב לא יאפשר לכמה מורי דרך יחדיו לחבר את מכסת ימי העבודה שלהם לצורך עמידה בתנאים לרכישת רכב נוסף וכפי שהוא מאפשר לתאגידים ועוד ללא הגבלת כמות ! ?

88. בהתייחס לסעיף ג.2.(6) לתקן סעיף 4.2.4.2 ובסיפא במקום "... חריגים יובאו לדיון בפני הועדה. במידה ולא תאושר הבקשה, תועבר הודעה על כך לרשויות המס ולמשרד התחבורה." לשנות ל- מי שלא יעמוד בתנאי הנוהל תישלל זכותו לחידוש משק לשנה הקלנדרית של הגשת הדוח.

א. זהו ניצול ציני ואכזר שעושה המשיב בסמכותו שמוכן לגדוע את פרנסתו של מורה דרך שמתפרנס מעיסוקו שנים לא מועטות בבחינה של שנת עבודה אחת.

ב. כל אדם שעניו בראשו יודע, כולל ועדת הכספים, שלראשונה נכנסה לעניין הנוהל, הנחתה את המשיב באופן הטמעת הנוהל פרוטוקול עמ' 21 "... לא צריך ללכת להחמרות. לא באים כל כך הרבה תיירים לצערנו הרב, בגלל המדינה שאנחנו מצויים בו מבחינה ביטחונית, והרשויות במדינה צריכות ללכת לקראתם..." עניין המעיד על ליקוי חמור בהבנתו של המשיב באופיו של ענף התיירות בכלל וענף רכב אשכול בפרט שהוא נתון לעליות ומורדות. ענף התיירות נתון לזעזועים קשים ולכן אי אפשר לבחון את עניין העמידה במכסה במהלך שנה אחת בלבד וגם לא בשנתיים. וזו בדיוק הסיבה שבנוהל הקודם היה מדובר על בחינת העמידה במכסת ימי העבודה ב- 3 מתוך 5 שנים.

ג. וגם אם נסכים שצריך לעשות מעשה למי שלא עומד במכסת הימים הרי המעשה לא צריך להיות דין מוות כלכלי למורה הדרך. ניתן להסתפק בהטלת סנקציה של אי חידוש משק כדי לפעול למען האינטרס הכלכלי של מדינת ישראל שבבסיס הטבת המס וגם לעמוד בקריטריונים אנושיים של שנה או שנתיים גרועות למורה הדרך שלא עמד במכסת ימי העבודה מכל סיבה שהיא. הסנקציה של אי חידוש משק היא סנקציה משמעותית מאוד למי שמפרנס מהענף והיא ללא ספק תמריץ את מורה הדרך לעשות ככל יכולתו כדי לעמוד במכסת הימים.

ד. הסעיף הזה מנוגד לחוק מכיוון שהוא מנוגד להנחיות ועדת הכספים ע"פ הפרוטוקול.

ה. בסעיף 4.3.5 אנחנו שוב עדים להפליה שעושה המשיב כשהוא "מרחס" על התאגידים שלא עומדים במכסת הימים ומטיל עליהם סנקציה של אי חידוש משק בעוד שע"פ סעיף 4.2.4.2 ובהתייחס למורה הדרך הוא מוכן לתת עונש מוות כלכלי ללא רחמים.

ו. הנוהל שהיה קודם מאפשר לבעל רכב אשכול עמוד בתנאי הסף גם אם לא עבד במשך שנתיים ימים. 3 מתוך 5 שנים וזו הייתה כוונת המחוקק אז וגם היום. לאפשר למקרים אנושיים שונים כמו מחלה טיפול בבן זוג נסיעה לחו"ל ועוד להתאפשר מתוך הבנה אנושית שאין אנו רובוטים וענף התיירות בכלל ורכב אשכול בפרט אינו ענף יציב שאין בו זעזועים.

89. בהתייחס לסעיף ג.2.7 (7) לעיל " לתקן סעיף 4.2.4.3 המטיל עונש חמור על מי שלא הגיש את דוח ימי העבודה בזמן, במתן התראה ואפשרות בירור ועד הטלת העונש החמור וכדי למנוע פגיעה כלכלית בלתי הפיכה " .

א. המשיב בסעיף זה מוכיח שוב את כהות ליבו ואת רצונו העז לפגוע ולמוטט את מורי הדרך וכדי להיטיב עם התאגידים המסחריים. שכן בעוד תאגיד מסחרי יש לו "הנחת הבן המועדף" והסנקציה אם הוא לא עומד ב 10% מימי העבודה הנדרשים היא אי מתן אישור חידוש משק, אבל אם במקרה דוח ימי העבודה של מורה דרך לא הגיע בטעות ליעדו, המשיב מטיל את כל עוצמת סמכותו באופן קיצוני כדי למוטט את מורה הדרך. המשמעות של העניין היא כי מורה הדרך יהיה אנוס לשלם את המיסים הנדחים תוך כדי פגיעה כלכלית אנושה שייתכן ותהיה בלתי הפיכה ותמוטט את מורה הדרך באופן כלכלי. וזאת כאשר הענף כולו סובל מעליות ומורדות בגלל המצב הביטחוני בישראל.

ב. ואולי מורה הדרך שלח את הדוח ומסיבה זו או אחרת לא הגיע לידי המשיב, אולי בגלל הדואר. ואולי קרה משהו למורה הדרך ונבצר ממנו להגיש את הדוח, אולי נשלח למילואים או אולי חלה או קרה משהו לבני ביתו. כל הרשויות במדינה אינן מטילות את כל משקלן נגד האזרח מייד עם קרות תקלה כלשהי, והן דואגות להתריע ולהזהיר לפני שהן פועלות. אפילו רשות המיסים והביטוח הלאומי. במשך 22 שנים שהעותר עובד כמורה דרך 10 פעמים המשיב לא שלח לו את רישיון מורה הדרך מסיבות שונות, ולמרות שזה פגע בעותר, המשיב לא חשב לרגע להעניש מישהו במשרדו.

ג. עניין זה מעיד שוב על פרצופו האמיתי של המשיב שאינו אנושי ואינו מבין דבר בגורלם של אנשים שעובדים קשה למחייתם בענף קשה מאוד והרבה פעמים נאלצים להשתמש בחסכוניות וכספי הפנסיה שלהם כדי לשרוד, והמשיב דן אותם לפשיטת רגל כלכלית כאשר כל חטאם שהדוח לא הגיע אליו. המשיב ב 10 שנים מתוך 22 שהעותר מורה דרך כשל לשלוח את רישיון מורה הדרך שלו בזמן וזאת תוך שזה פוגע בעבודתו האם מישהו חשב "להעניש" את המשיב בגין כך מבלי לבדוק קודם!?

ד. ע"פ החוק וערכי מדינת ישראל ראוי שהמשיב יתקן סעיף זה בנוהל למתן התראה ואפשרות הגשת הדוח תוך 3 חודשים מיום קבלת מכתב רשום בעניין, וגם אח"כ ואם יידרש תהיה פתוחה בפני מורה הדרך אפשרות להסביר את אי יכולתו להגיש את הדוח.

ה. ע"פ החוק והנוהל הישן עמידה בהתאמה לנוהל רכב אשכול נבחנה ב - 3 מתוך 5 שנים אחרונות, וכך גם אם מורה דרך לא עמד במינימום הימים גם במשך שנתיים מכל סיבה שהיא הרי אסור למשיב לאיים על מורי הדרך בסנקציה החמורה.

ו. יביט המשיב במראה ויראה כי הוא עשה עוול למורי הדרך ולענף כאשר כשל באופן חמור ביותר ואפשר תוספת של 150 הטבות מס לא נדרשות לענף וגרם נזק של לפחות 15 מיליון שקלים ואף אחד לא איבד את משרתו במשרדו של המשיב, אבל את מורי הדרך הוא דן לחומרה ונתפס לקוצו של יוד וגם אם אולי הדוח נשלח ולא הגיע מסיבה טכנית. ובכל מקרה עניין זה מנוגד לחוק ולהנחיות ועדת הכספים ולכן יש לשנותו.

90. בהתייחס לסעיף ג.2.8 (8) להוסיף בסעיף 4.2.4.3 " מי שלא יעמוד בתנאים לחידוש השנתי להטבת המס בשנה השנייה, תישלח התראה לרשות המיסים ולמשרד התחבורה לא לחדש את הרישיון בשנה הקלנדרית הבאה. דהיינו, תישלח הודעה לרשויות המס ומשרד התחבורה רק ב- 31 מרץ לאחר שנתיים של אי עמידה בתנאים. " וכך גם אם בשנה שנייה ברצף מורה הדרך לא מצליח לעמוד במכסת ימי העבודה, הרי עדיין הוא מכוסה ע"פ סעיף 4.1.3.1. לנהל שכן גם בשנה שנייה ברצף הוא עדיין זכאי להטבת המס שכן הוא עדיין עומד בתנאי הסף של מתן הטבת המס כי הוא עומד במכסת ימי העבודה מ 3 שנים מתוך 5 שנים וכפי שהיה בסעיף 2.5 לנהל הקודם.

- א. העיסוק ברכב אשכול, כמו כל עיסוק אחר, אינו ערובה להצלחה, ובוודאי שלא במצב הביטחוני בישראל כאשר הפגיעה הכלכלית כי חמורה היא בתיירות. מורה דרך שלא עומד במכסה הוא לא עושה זאת בגלל שלא רוצה או לא מנסה אלא בגלל המצב בענף.
- ב. והמשיב במו ידיו הזיק לענף יותר מהמצב ביטחוני בגלל שהציף אותו ברכבי אשכול לא נדרשים והוא חייב לקחת אחריות על מעשיו אלה.

ג. על פי הנחיית ועדת הכספים "מה שהיה הוא שיהיה" ולכן יש לתקן סעיף ל 3 מתוך 5 שנים.

91. בהתייחס לסעיף ג.2.9 (9) " להוסיף בסעיף 4.2 סעיף המאפשר למורי דרך הרשומים באותו תאגיד להעביר ימי עבודה לצורך המכסה השנתית מאחד לשני וגם לאפשר לצורך זה העברת בעלות בתוך התאגיד, וכפי שהמשיב מתיר לתאגידים המסחריים. "

א. בועדת רכב אשכול מתאריך 27/2/2017 עת/22 אישר המשיב, ע"פ בקשתו של מר ראובן ניקולובסקי בעלים של "רנט א גייד" שהשתתף, כמשקיף ע"פ בקשתו, **והמהווה את הנציג העיקרי של התאגידים המסחריים** ואשר המשיב נענה באופן גורף לכל בקשה שלו, מסיבות לא ברורות, כולל את מתן הטבת המס ללא הגבלת כמות משנת 2009 הנזקפת לכושר השכנוע של מר ראובן ניקולובסקי, להעביר ימי עבודה מרכב לרכב הרשום בתאגיד במגבלה של 50 ימי עבודה מינימום לרכב.

ב. העותר מסכים כי החלטת המשיב בעניין היא סבירה, וכך צריך לנהוג תמיד. אך מאותם טעמים בדיוק שאישר זאת המשיב לתאגידים וכדי למנוע הפליה לא חוקית המשיב חייב גם לאשר אותה למורי הדרך.

ג. כדי לאפשר העברת ימי עבודה בין מורי הדרך המשיב צריך לאפשר גם את העברת הבעלות אם יש צורך, כמו מסיבות מחלה או כל סיבה אחרת, ובדומה למצב בתאגידים שהם בעלים של כל כלי הרכב בתאגיד ויכולים להעביר את ההטבה מרכב לרכב.

92. בהתייחס לסעיף ג.2.10 (10) " לתקן סעיף 4.3 תנאים לרכישת רכב אשכול בהטבת מס ע"י תאגיד " להוסיף סעיף דומה לסעיף 4.1.3.1 "יש להוכיח כי התאגיד עסק בפועל במהלך 3 השנים האחרונות כתאגיד סיור, וכי על כל רכב חדש יוכיח כי במשך 3 שנים מתוך 5 האחרונות עשה 200 ימי עבודה בתיירות מחוץ לימי העבודה שעשה עם כלי הרכב שלו. או לחילופין לפטור את מורי הדרך מסעיף 4.1.3.1 וכדי למנוע הפליה. "

א. המשיב מפלה לרעה את מורי הדרך שוב ושוב ובעוד הוא אינו דורש מהתאגידים עמידה במכסת הימים 3 שנים לפני רכישת רכב אשכול הוא דורש זאת ממורה הדרך. התאגיד יכול לרכוש כמה שהוא רוצה מתי שהוא רוצה מבלי להוכיח דבר אלא פשוט רק לבקש. זו הפליה שהינה אסורה במדינת ישראל.

ב. ההפליה הזו חמורה שבעתיים שכן מלכתחילה המשיב לא היה צריך לתת את ההטבה לתאגידים שכן היא נועדה ע"י שר התיירות שיזם את הטבת המס בעבר רק למורי הדרך ובהחלטה של פקידים וחברי ועדת אשכול שפעלו תוך ניגוד עניינים ובגדו בחבריהם מורי הדרך העבירו את ההטבה גם לתאגידים מסחריים וללא הגבלת כמות, וספק רב אם שר התיירות אישר את מתן ההטבה לתאגידים. ואם המשיב בתוקף סמכותו החליט לתת גם לתאגידים הרי הוא מחויב לפעול ע"פ החוק וערכי המדינה ולא להפלות את מורי הדרך.

93. בהתייחס לסעיף ג.2.11 (11) להוסיף בסעיף 4.3 סעיף המחייב את התאגידים להפעיל את רכבי האשכול שברשותם רק עם מורי דרך העומדים בקריטריונים כמו מורי הדרך. ולהוסיף בנוהל כי באחריות המשיב להוציא כתב הסמכה לגבי מי רשאי לעבוד ברכב אשכול שניתן לו הטבת מס וכי המשיב יבצע השתלמויות חובה שיידרשו כדי להפעיל רכב אשכול הכוללות הוראות בטיחות ובדומה להשתלמות שיזם העותר בעבר.

א. גם כאן המשיב מפלה לרעה את מורי הדרך כשהוא מטיל דרישות מכבידות מאוד כמפורט בסעיף 4.1 לנוהל כולל דרישה לשפה זרה וותק מוכח בענף של 120 ימי עבודה במשך 3 שנים, אבל הוא אינו דורש זאת ממורי הדרך המועסקים ע"י התאגידים. בעניין זה מורי הדרך מבינים ומסכימים לדרישות אבל חובתו של המשיב להחיל את אותן דרישות על התאגידים כדי להימנע מאפליה.

ב. המידע הנדרש ממורי הדרך הפועלים בענף ולו רק על פי הנוהל הינו מידע רב ומורכב ונדרש מהמשיב להעביר את המידע הזה לכל מי שמצטרף לענף כולל כל המידע בהיבטים התחבורתיים שלו. וזו חובתו של המשיב להעביר השתלמות לכל מורי הדרך המפעילים רכבי אשכול וכדוגמת ההשתלמות שהעותר יזם בהסכמתה ושיתופה של מנהלת השתלמויות מורי הדרך לפני 3 שנים.

94. בהתייחס לסעיף 2.ג. (12) "להוסיף בסעיף 4.3 סעיף המחייב את התאגידים לעשות תצהיר שהם לא יפלו לרעה את מורי הדרך המועסקים אצלם, וזאת כדי שלא ינצלו את כוחם באופן לא הוגן וכפי שהם עושים כיום בהסכמתו של המשיב.

א. עובדה היא כי התאגידים המסחריים מנצלים את כוחם הכלכלי ואת קשריהם הטובים עם המשיב, וקבעו בהסכם הקיבוצי עם אגודת מורי הדרך כי מורה דרך המועסק אצלם יקבל רק 85% מהשכר למורי דרך וזאת למרות שמורה דרך העובד ברכב אשכול הינו גם מורה הדרך וגם הנהג.

ב. עניין זה מוכיח את כוחם הכלכלי של התאגידים המסחריים שיכולים לעשות כרצונם, אבל זה לא הוגן ובניגוד לערכי המדינה שהטבת מס שניתנת לתאגידים מסחריים מנוצלת לרעה על ידם ומאפשר להם לתת שכר עבודה לא הוגן ולמרות שמורה הדרך המועסק אצלם עובד קשה יותר.

ג. בישיבה מ - 23/1/2017 עם הממונה על רכב אשכול אצל המשיב, טען היועמ"ש כי עניין זה לא באחריותו ולא בסמכותו והוא אינו רואה מה הוא יכול לעשות בעניין ואין לו כל נגיעה לעניין ייחסי העבודה בין התאגידים למורי הדרך שמועסקים על ידם. תפקידו של המשיב וע"פ תפקידו כמשרת הציבור וע"פ המינהל התקין וערכי המדינה למנוע עוולה של שימוש בכוח כלכלי כדי לשלם שכר לא הוגן. וכך קורה שהטבת המס שהעברה ממורי הדרך לתאגידים המסחריים מאפשרת להם לנצל את כוחם הכלכלי, שכעת הוגבר תודות להטבת המס, כדי לשלם שכר לא הוגן למורי הדרך שמועסקים אצלם שנמוך מהשכר הרגיל וזאת למרות שהם עובדים קשה יותר גם כמורי דרך וגם כנהגים.

ד. מורי הדרך מבקשים מבית משפט נכבד זה להורות למשיב לא לאפשר לו לתת את הטבת המס לתאגידים ועד שלא יעשה תצהיר, בכל מקרה ובדומה לתצהיר שמורי הדרך מחויבים לעשות.

ה. כיוון שמדובר כאן בהטבת מס שלתאגידים אין כל זכות עליה אלא נעשתה רק ביוזמתו של המשיב, ותוך פגיעה במורי הדרך כנ"ל. ומכיוון שמדובר באותו ענף ועניין זה פוגע בזכויות מורי הדרך, חובתו של המשיב ע"פ ערכי מדינת ישראל הכוללים שכר הוגן וכמקובל בענף. ולכן בנוסף לקבוע בנוהל כי התאגידים יהיו מחויבים לתת שכר הוגן למורי הדרך המועסקים אצלם, דהיינו, שכר שניתן לכל מורה דרך בתוספת עבור הנהיגה בסך של 10% מהשכר.

ו. ואם התאגידים יירצו לקבל את הטבת המס הם ימלאו את ההוראה הזו על פי ערכי המדינה, והמשיב יוכיח שהוא לא נתן את הטבת המס לתאגידים משיקולים לא ענייניים ובניגוד לערכי מדינת ישראל. ואם התאגידים יסרבו לחתום על תצהיר שכזה הרי במקום שהטבת המס תינתן לתאגידים היא תינתן למורי הדרך וכפי שהיה בעבר

95. בהתייחס לסעיף 2.ג. (13) "להוסיף בסעיף 4.4 סעיף המורה לתאגידים לפרסם את כל המידע שקיבל מועדת רכב אשכול באופן נגיש או באמצעות אתר אינטרנט ייעודי או במסירה באמצעות דוא"ל לכל מי שרשום אצלם. "

א. בהרבה מקרים מורה דרך שרשום בתאגיד מסחרי, ומועסק על ידו, אין לו מי שימסור לו את המידע הנדרש מהוועדה, וזו אחת הסיבות העיקריות שהוקמה אגודת אשכול שכן מאז צירופה לוועדה היא הגורם היחיד שטרם לפרסם את כל הפרוטוקולים וההחלטות. וזה מה שקרה עד היום כאשר המשיב סירב לצרף נציג מאגודת אשכול, אף אחד מהגורמים האחרים שכן צורפו לוועדה לא טרח לפרסם את הפרוטוקולים כנדרש.

ב. בעבר התאגידים המסחריים שהיוו את כלל התאגידים לא העבירו מידע למורי הדרך, וכך הצליחו יחד עם המשיב ועם בוגדנותה של אגודת מורי הדרך להעביר את הרפורמה ולהסתיר את המידע עליה ממורי הדרך, וכדי למנוע מהם את זכותם לערער על החלטת המשיב להעניק את הטבת המס גם לתאגידים ללא כל סיבה וללא כל הסבר תוך פגיעה חמורה במורי הדרך, כמו גם בניגוד לחוק חופש המידע.

ג. זה רק מתבקש כי כל מי שהינו חבר בוועדה יהיה חייב לפרסם את כל המידע שקיבל בוועדה וזאת ע"פ תפקידו כנציג ציבורי וע"פ חוק חופש המידע.

ד. לדוגמא היום יש עדיין מורי דרך שכלל לא יודעים על הנוהל ולא יודעים מה חובתם ע"פ הנוהל וזאת למרות הפרסום שעושה אגודת אשכול.

96. בהתייחס לסעיף ג.2. (14) " לפעול ע"פ ערכי מדינת ישראל וחוקיה וע"פ סעיף 5.2.5 לנוהל ולאפשר למי שנבחר ע"י מרבית מורי הדרך בעלי רכב אשכול לשמש כנציג מורי הדרך, ובהתאם להנחיה מס' 1.1502 להנחיות היועץ הממשלתי לממשלה ולא מי שישמש לה חתומת גומי ומי שנגוע בניגוד עניינים. "

א. נציג זה חייב להיות מורה דרך בעל רכב אשכול שעומד בתנאי הנוהל ושיש לו תיק במס הכנסה ומכיר היטב את הנוהל ואת החיקוק הנוגע לעניין ושלא ישמש כחותמת גומי של המשיב וכפי שנציג אגודת מורי הדרך נהגו בעת שהסכימו והסתירו את עניין הרפורמה, ועל כן המשיב מחבב אותם כל כך ובוחר בהם לשמש כנציג מורי הדרך בעלי רכב אשכול ולמרות שלנציג של הם אין רכב אשכול ואין לו תיק במס הכנסה ואינו מבינים את האינטרסים של מורי הדרך בעלי רכב אשכול ואת כל המשמעויות הנוגעות לכך.

ב. העותר פנה פעמים רבות למשיב כדי שיקים את ועדת רכב אשכול ע"פ הנוהל וכדי שיאפשר לו או לנציג מטעם אגודת אשכול להיות חבר בה. בסופו של דבר אף הגיש עתירה בעניין. בתחילה המשיב כלל לא חשב כי יש לצרף נציג של מורי הדרך וכי הוא יכול לעשות דברים כלבבו עד שועדת הכספים של הכנסת פקחה את עיניו והורתה לו כי עליו לשתף את מורי הדרך בועדת רכב אשכול וזאת ע"פ החוק וערכיה הדמוקרטים של מדינת ישראל, כמו גם ע"פ הנחיות היועמ"ש לממשלה. בהמשך קבע היועמ"ש של המשיב בישיבה מ' 23/1/2016 כי סעיף 5.2.5 לנוהל מאפשרים לו לקבוע מי יהיה נציג מורי הדרך באופן המעיד על כשל עמוק וחמור בתפקודו.

ג. החלטת המשיב לקבוע את מורה הדרך ע"י יוסי שוסטר כנציג התאגידים ע"פ סעיף 5.2.6 גם היא מאוד תמוהה לאור העובדה שהוא בעלים של תאגיד אחד בלבד ולא נבחר ע"י התאגידים. בעוד שלאגודת אשכול יש 21 סניפים הנחשבים לעניין רישום כלי הרכב כתאגידים. אבל העובדה כי הצעתו בוועדה מתאריך 6/2/2017 עת/4 לגבי מכסת 90 ימי עבודה לגבי מורי הדרך התקבלה ע"י המשיב ללא היסוס מעידה על הקרבה המיוחדת שלו למשיב, אבל גם מעידה שהוא מנותק מהמצב בשטח לגבי כלל מורי הדרך. השימוש שעשה המשיב בעניין זה בשיטת הצבעה הינה פארסה שנועדה לשרתו בעניין זה בלבד. בהמשך בעניין ימי העבודה לתאגידים המשיב הוא שקבע את מספר ימי העבודה וזאת ע"פ סמכותו, ומבלי שנוקק כלל להצבעה.

ד. המשיב נהג בקטנוניות כשהוא דרש לעשות בחירות ע"פ דרכו, ומסרב לראות את המציאות בשטח כי אגודת אשכול היא הגורם המייצג הגדול ביותר לבעלי רכב אשכול ורכב מדברי.

ה. המשיב לא מסוגל לראות שהן אגודת מורי הדרך והן אגודת מורשת הן אגודות המייצגות בעיקר שכירים, בעוד אגודת אשכול ברובה המכריע מייצגת עוסקים עצמאיים בעלי תיק במס הכנסה. עניין שהמשיב מנצל כדי להזניח את מורי הדרך כאשר הוא ממליץ על מתן פיצויים בעיתות חירום וכפי שעשה לאחרונה לאחר צוק איתן שרק מורי דרך שכירים קיבלו פיצויים ומורי הדרך שהם עוסקים בעלי תיק במס הכנסה לא קיבלו פיצויים.

ו. לכן מבקש העותר מבית משפט זה להורות למשיב להקפיד על דרך מינויו של נציג מורי הדרך בוועדה וזאת ע"פ הכללים הנהוגים ע"פ הנחיית היועמ"ש של הממשלה שכן משיב הוכיח כבר שהוא יעשה הכל כדי למנות נציגים שישמשו לו חותמת גומי לכל רצונותיו.

ז. זו חובתו של המשיב למנות נציג מאגודת אשכול בוועדה ע"פ הנחיות היועמ"ש. וראוי כי יאפשר לכל האגודות והתאגידים המעוניינים לשלוח נציגים לוועדה לשלוח את נציגיהם וזאת ע"פ ערכי המדינה.

97. בהתייחס לסעיף ג.2. (15) "להוסיף נציג של מורי הדרך העובדים אצל תאגידים מסחריים"

א. התאגידים המסחריים משלמים שכר לא הוגן למורי הדרך המועסקים אצלם כנ"ל. והניצול המחפיר הזה שפוגע בענף כולו מעצים את כוחם הכלכלי של התאגידים המסחריים על חשבונם של מורי הדרך, שכן בכך התאגידים יכולים להוריד מחירים ולהתחרות באופן לא הוגן עם מורי הדרך.

ב. אחת הסיבות לניצול המחפיר הזה של התאגידים המסחריים היא העובדה שהמשיב משתף איתם פעולה וטוען שהוא לא יודע על כך והעובדה שלמורי הדרך המועסקים אצל התאגידים אין ייצוג. ולכן חובתו של המשיב להוסיף נציג שלהם לוועדה.

ג. נציג אגודת מורי הדרך אינו מתאים לתפקיד זה כיוון שאגודת מורי הדרך כבר הוכיחה שהיא מוכנה לחתום על הסכם קיבוצי המקפח את מורי הדרך המועסקים ע"י התאגידים וזאת למרות שהם עובדים יותר קשה, גם מדריכים וגם נוהגים, בפועל הסכימה אגודת מורי הדרך כי שכרם יהיה רק 85% משכרו של מורה דרך ולכן אגודת מורי הדרך פסולה מלייצג אותם.

ד. לציין כי לעותר אין כל התנגדות שאגודת מורי הדרך או כל גורם אחר יצטרפו לאגודה אבל לא במינוי של נציגת מורי הדרך המועסקים ע"י התאגידים המסחריים. מבחינת העותר כמו גם ע"פ הנחיות היועמ"ש לממשלה ראוי שיהיה ייצוג הולם לכל הגורמים בענף.

98. בהתייחס לסעיף ג.2.16) לעיל " לפעול ע"פ סעיף 5.2.6 כנ"ל ולמנות נציג לתאגידים מי שנבחר ע"י מרבית התאגידים "

א. כיום באגודת אשכול יש סה"כ 21 סניפים שנחשבים כמשרדי הסעות לרכב סיור

1. 14 סניפים שכל אחד משמש כתחנה / משרד להסעות סיור רכב אשכול והעותר משמש כנציגם.

2. 7 סניפים המשמשים כמשרדים ברישיון של משרד התחבורה להסעות ברכב מדברי (עניין שקרה רק לאחרונה וזאת רק לאחר ששר התחבורה נעתר לבקשתו של העותר לשנות את צו הפיקוח) אשר בהם החלו להירשם גם רכבי סיור מדבריים שנחשבים בנוהל כרכב אשכול.

3. מכתב על כך והמסמכים המעידים על כך נמסרו בידי המשיב פעמים רבות.

ב. המשיב כהרגלו עושה בניגוד לחוק וערכי המדיה ובחר את מי שנוח לו החבר יוסי שוסטר נציג שהינו בעלים של תאגיד אחד, ואגודת אשכול שמהווה נציג של 21 תאגידים לא רק שלא נחשבה בעינו כראויה יותר אלא ממש נחסם דרכה להשתתף בוועדה גם כמשקיף.

ג. גם בעניין זה נוהג המשיב בניגוד לחוק ולערכי המדינה כשהוא ממנה נציג שאינו משמש כנציג של רוב התאגידים אלא מי שהוא קבע ומי שיכול לשמש כחותמת גומי.

ד. גם כאן ראוי שהמשיב יבחן כמה תאגידים יש וישלח לכל אחד מהם את האפשרות לבחור מי שייצג אותו. וזאת ע"פ המינהל התקין החוק וערכיה של מדינת ישראל.

99. בהתייחס לסעיף ג.2.17) לעיל "לשנות סעיף 5.3 ובמקום "לפי הצורך" לרשום "לכל גורם" ובמקום "יו"ר הועדה" מרכזת הוועדה. "

א. חובתו של המשיב ע"פ הוראות היועמ"ש לממשלה לאפשר לכל הגורמים המעוניינים להצטרף לוועדה ובכל מקרה לדאוג לאיזון בוועדה דהיינו, בין האומרים הן על כל דבר של המשיב כולל בעת שהם בוגדים בתפקידם, לבין מי שמתנגד למשיב בעת שהוא פועל נגד האינטרס הציבורי כמו העותר או כל נציג אחר של אגודת אשכול.

ב. הזמנת נציגים לוועדה מעבר לחברים הקבועים ומעבר למי שהוזמן על ידה צריך להיות על בסיס מקום פנוי ומרכזת הוועדה יודעת היטב כמה מקום פנוי יש והיא תאפשר הזמנה של כל מי מהענף שרוצה להצטרף ולא על בסיס דעות או השקפות וכפי שמנהל הוועדה עשוי להחליט וכפי שזה מתבטא כעת בהחלטתו של המשיב למנוע מהעותר להגיע לוועדה וגם כמשקיף והוא סגר את דלתותיה בפניו למרות שביקש גם בע"פ וגם בכתב.

ג. המשיב היה נוהג בחכמה אם היה מזמין את העותר או כל גורם אחר בענף שרוצה להשתתף בשיבות הוועדה וכך היה חוסך מכול הנוגעים בדבר את הטעויות הרבות שהוא עשה שוב ושוב הן בגלל חוסר בניסיון של הממונים החדשים והן בגין חוסר ידע או פרשנות לא סבירה של החוק.

100. בהתייחס לסעיף ג.2.18) לעיל "להוסיף בסעיף 5.6.1 לאחר כל האמור בו – עד 30 בנובמבר בכל שנה ובהתייחס לשנה הקלנדרית הבאה. " המשיב פעל בניגוד לנוהל כשלא מינה את ועדת רכב אשכול עוד בתחילת 2016 והמתין אחרי הרגע האחרון כשנה לאחר הוצאת הנוהל ועד 20/1/2017 כדי לקבוע חלק מהעניינים שהוועדה נדרשת לקבוע עוד לפני תום השנה. חובתו של המשיב לקבוע את מכסת ימי העבודה מראש ולא בדיעבד, שכן מה כבר יכול לעשות מורה דרך כשהשנה הסתיימה.

המצב כיום שהמשיב קבע את מכסת ימי העבודה חודשיים אחרי שהשנה כבר הסתיימה, ובנוסף הוא עוד ניסה לשנות את צורת הדוח ולהוסיף עליו נתונים שאין בסמכותו לבקש. וכך נוצר מצב שהמשיב נלכד בסד של לוי"ז צפוף וכדי לכפר על הכשל שלא טיפל בעניין בזמן ולא קבע את המכסה בזמן הוא החליט לחרוג מסמכותו והורה לרע"ן סיור להשהות את חלוקת רישיונות הסיור באופן לא חוקי ובניגוד לצו הפיקוח. בעניין זה העותר פנה לגורמים הרלוונטיים במשרד התחבורה ובהתראה של הגשת עתירה שבלחצה נמסרו בידיו הארכת רישיונות סיור זמניים עד 30/5/2017 מצ"ב דוגמא **עת/24** ובהמשך הבינו כל הגורמים במשרד התחבורה שאין כל קשר בין ניהול הטבת המס לחובתם על פי צו הפיקוח ומסרו בידו של העותר את רישיונות הסיור כרגיל עד 31/3/2018 עת/14.

101. בהתייחס לסעיף ג.2.19) לעיל, להוסיף בסעיף 5.6 כי חובתה של הועדה וחבריה ולפני כל דיוניה יפורסמו הנושאים העולים לדיון, כמו גם לאפשר לכל הגורמים בענף לפנות לוועדה ולחייב את הוועדה לטפל בנושאים אלו. וזאת ע"פ המינהל התקין.

102. בהתייחס לסעיף ג.2.20) לעיל להוסיף בסעיף 5.6 סעיף המחייב את נציג מורי הדרך בוועדה לפרסם את כל המידע מועדת רכב אשכול כולל את העמדות שלהם לגבי הנושאים שעלו בוועדה, פרוטוקולים הוועדה באתר אינטרנט ייעודי, שיהיה נגיש לכלל הגורמים בענף ולכל מי שרוצה להצטרף לענף וגם למורי דרך שאינם חברים באגודה שהם מייצגים, והכל ללא כל תשלום ומבלי חובה להיות חבר בארגונים וזאת ע"פ חוק חופש המידע וחובתו של נציג ציבור בוועדה ציבורית וכדי למנוע את המצב שהיה בעבר שאגודת מורי הדרך הסתירה מידע קריטי ממורי הדרך, שמנע מהם ע"פ זכותם לערער על מתן הטבת המס לתאגידים המסחריים.

103. בהתייחס לסעיף ג.2.21) לעיל להוסיף בסעיף 5.6 כי חובתו של המשיב לפרסם את הפרוטוקולים של הוועדה לכל בעלי רכב אשכול ולכל התאגידים וזאת ע"פ חוק חופש המידע.

104. בהתייחס לסעיף ג.2.22) לעיל לפעול ע"פ סעיף 5.6.1 לנהל דהיינו, "הוועדה תתווה מדיניות בנוגע למתן הטבת המס לרכב אשכול..." "כרגע אין כל מדיניות כמה רכבי אשכול נדרשים לענף.

א. העניין הכי חשוב לגבי מדיניותו של המשיב הינו להחליט כמה הטבות מס יש לתת בשנה הבאה. ומבקר המדינה עמד על כך בשני הדוחות עניין זה צריך להיקבע על פי שני מרכיבים ברורים

1. מהו צפי התיירות

2. כמה כלי רכב יש בענף

3. וכמה כלי רכב נוספים נדרשים לענף.

ב. מדיניות לא יכולה להיקבע למפרע, מדיניות צריכה להיקבע מראש ולפיה כל הענף יתנהג. לדוגמא בישיבות האחרונות של הוועדה נקבעו בשנת 2017 החלטות הנוגעות לשנת 2016. חובתו של המשיב לקבוע מדיניות באופן שכל הגורמים בענף יוכלו להגיב ולפעול, מדיניות למפרע אינה סבירה.

**המצב הקיים שאין כלל מדיניות לגבי כמה הטבות מס יש לחלק מעיד על הכשל היסודי של המשיב בתפקידו והוא חייב לתקנו לאלתר.**

105. בהתייחס לסעיף ג.2.23) לעיל לפעול ע"פ ערכי מדינת ישראל וע"פ סעיף 5.6.2 " ... לרבות מורי דרך שעברו את גיל הפרישה ומבקשים להמשיך לעבוד ... " לפטור את מי שמעל גיל הפרישה ושהוא מפעיל רכב אשכול מעל 20 שנה מהגשת דוח ימי עבודה. הדוח הינו מטלה בירוקרטית לא פשוטה וראוי כי המשיב יפטור את מי שהשקיע את כל חייו בענף והוא נפגע שוב ושוב בגין המצב המדיני בישראל וכעת הוא נזקק להמשיך לעבוד כדי להתפרנס למחיתו.

בישיבה מ 23/1/2017 טען היועמ"ש כי אין זה מענייננו לדאוג למי שעבד בענף שנים רבות ואם יש למישהו בעיה עם פנסיה והכנסות שייפנה למוסד לביטוח לאומי. בכך הוכיח היועמ"ש שוב שהוא מתחמק מאחריות של המשיב לכשל של חלוקת המס בכמות לא נדרשת ולפגיעה של המשיב בענף כשלא מווסת את כמות כלי הרכב.

בכל מקרה המשיב נדרש לעניין בגין שכך צווה ע"י המחוקק, וזה לא מבחינת שהוא עושה טובה למישהו, אלא חובתו לפעול על פי ההנחיות שניתנו ע"י המחוקק, דהיינו, ועדת הכספים של הכנסת. וזה עוד עניין המעיד שהמשיב רוצה לייסר את מורי הדרך גם בשוטים וגם בעקרבים, אבל הוא שכח שאנו בתקופה אחרת.



106. בהתייחס לסעיף 2.ג.24) לעיל לבטל סעיף 6 או לחילופין לאפשר למי שרושם בחשבונית את הפרטים הנדרשים לא להצטרך "לרשימת סיורים.
- א. הדרישה הזאת היא דרישה בירוקרטית מיותרת שלא הייתה נדרשת ע"פ הנוהל הקודם ובוודאי לא ע"פ המתכונת החדשה עם פירוט שיצור עומס בירוקראטי לא סביר.
- ב. המשיב לא מסוגל לבדוק כמות כה גדולה של אינפורמציה, הוא לא צריך את האינפורמציה הזאת וראוי שזה יבוטל.
- ג. עיקרי הדרישות בד"כ מופיע בחשבונית ולכן זה מיותר.
107. בהתייחס לסעיף 2.ג.25) לעיל להוסיף בנספח 4 בסעיף 3 – ברכישת רכב משומש סעיף ג. - צילום של מסמכי רכב ביבוא אישי. שכן ניתן להשתמש גם ברכב משומש ועד גיל שנתיים שמיובא ביבוא אישי, ולרכב זה אין עדיין רישיון רכב כאשר הכוונה ברישיון רכב הינה רישיון רכב ישראלי ע"ש מורה הדרך.
108. בהתייחס לסעיף 2.ג.26) לעיל לתקן את נספח 1 סעיף 4. ב. ולמחוק " ... ענף מורי הדרך..." מכיוון שקביעת הענף לצרכי רשויות המס אינה בסמכותו של המשיב.
- א. גם בעניין זה חורג המשיב מסמכותו שכן הוא לא יכול לקבוע את הענף שבו יירשם מורה הדרך כעוסק במע"מ ובתיק מס הכנסה מי שקובע זאת הינה רשות המסים וע"פ קריטריונים שלה. המשיב דורש כי מורי הדרך יירשמו בענף מורי הדרך מספרו 7990 ומוגדר "הדרכת תיירים פעילויות". אך ע"פ הוראות רשות המיסים והלשכה המרכזית לסטטיסטיקה נקבע עוד לפני שנות דור כי רכב אשכול יהיה בענף מוניות וטיול 4927. שכן עיקר ההכנסות וההוצאות בעסק נובעות מההסעה ברכב ולא מהדרכת תיירים.
- ב. ויש הרבה מצבים שמורי הדרך נאלצים מסיבות שונות לפעול ע"פ ענף אחר. לדוגמא לאחד יש דוד עשיר שהוריש למורה הדרך נכס שהוא משכיר אותו, או שמורה דרך עוסק בעיסוק משני בעבודה אחרת שמניבה יותר הכנסות ולכן ע"פ הקריטריונים של רשות המיסים מחויב לרשום את הענף שממנו הוא מקבל את מרבית הכנסתו. וכל זאת לא סותר את העובדה כי עיסוקו העיקרי של מורה הדרך הינו בענף רכב אשכול.
- ראוי שהמשיב לא ייכנס לעניינים שאינו בסמכותו ולא יחייב באיזה ענף יירשם התיק במס הכנסה.
109. בהתייחס לסעיף 2.ג.27) לעיל להוסיף טופס תצהיר שיידרש מהתאגידים ובדומה לנספח 1 ובין השאר יידרש המצהיר מנהל התאגיד או אחד מהבעלים להצהיר כי יפעל ע"פ הנוהל. וזאת לצורך מניעת הפליה וכפי שנדרש ממורי הדרך, ואם הדבר לא נדרש הרי שיבטל זאת גם לגבי מורי הדרך.
110. בהתייחס לסעיף 2.ג.28) לעיל לתקן את נספח 2 סעיף 1 לנוהל ולהוסיף – או לשלם עליו את המיסים ולהמשיך להפעילו כרכב אשכול ששולמו עליו המיסים. וזאת מכיוון שזו עוד אפשרות העומדת לרשותו של מורה הדרך ולמשיב אין כל סמכות, זכות או סיבה למנוע זאת ממנו.
111. בהתייחס לסעיף 2.ג.29) לעיל לבטל את נספח 6 א' ו 6 ב' מצ"ב עת/25 שהמשיב שלח למורי הדרך ושאינם נמצאים בנוהל ואינם מפורסמים באתר האינטרנט של המשיב ואשר הוציא ימים אחדים לפני המועד להגשת דוח ימי עבודה בחוסר סמכות בשם המכס, ובניגוד לסעיף 7.1 לנוהל "..." למעט נתונים המהווים "סודות מסחריים" "...".
112. בהתייחס לסעיף 2.ג.30) לעיל להקים את הטפסים באתר של המשיב באופן נגיש בתצורת טופס שניתן למלא באמצעות המחשב, תצורת WORD או טופס PDF שניתן למלא, ולא כזה שצריך להדפיס ולמלא באופן ידני ואח"כ נדרש לצלם או/ו לסרוק באופן ידני ולשלוח במייל למשיב וזאת ע"פ החלטתו לקבל את החומר במייל. מבחינת המשיב, ומכיוון שהטפסים נמצאים ברשותו כמו גם ע"פ חובתו ראוי כי הטפסים יימצאו באתר באופן נגיש ונוח למשתמש. העותר העלה עניין זה פעמים רבות בפני המשיב ולמרות שהסכים כי יעשה זאת טרם עשה.

113. בהתייחס לסעיף ג.2.(31) לעיל וכאשר המשיב דורש דוח כלשהו בכלל ודוח ימי עבודה בפרט או כל דרישה אחרת המחייבת טופס, הוא חייב לספק דוגמא שתופיע באתר שלו וכנדרש. זו דרישה בסיסית למינהל תקין. העותר פנה למשיב פעמים רבות בהצעה לדוח ימי עבודה מצ"ב **עת/26** אבל המשיב כלל לא התייחס לפנייתו ולא דאג להתקין טופס ולא פרסם באתר שלו או בנוהל שיבהיר לכל מה צריך לעשות. עניין זה פגע בעותר שכן מורי דרך רבים פנו אליו שוב ושוב כדי לקבל הסברים בעניין.
114. בהתייחס לסעיף ג.2.(32) לעיל לאפשר לאגודת אשכול למנות נציג מטעמה בוועדת רכב אשכול מהסיבות הבאות:
- א. העותר כנציג אגודת אשכול הוא אשר עתר נגד המשיב פעמים כה רבות כדי שתתכנס הוועדה, וכעת כשהמשיב הואיל להקימה באיחור של שנה מהקמת הנוהל הוא פועל בניגוד למינהל התקין החוק וערכי המדינה כשאינו מאפשר לנציג של אגודת אשכול להשתתף כחבר בוועדה.
- ב. העותר פנה פעמים רבות בבקשה לשתף את אגודת אשכול כחבר בוועדה, אבל המשיב כמנהגו כלל לא טרח לענות לפנייתו, וכאשר נפגש עם היועמ"ש שלו ב 23/1/2017 טען זה שהסמכות נתונה כולה בידו והוא לא מחויב לאפשר לעותר או נציג אחר של אגודת אשכול להשתתף בדיוני הוועדה. היועמ"ש מנע את כניסתו של העותר לוועדה גם כמשקיף.
- ג. באגודת אשכול חברים המספר הגדול ביותר של מורי דרך בעלים של רכב אשכול – כ- 250.
- ד. בסניפים של אגודת אשכול רשומים מספר רכבי אשכול גדול מכל גורם – 160 נתונים מפורטים ואסמכתאות נמסרו בידיה של הממונה.
- ה. אגודת אשכול מייצגת את המספר הרב ביותר של תאגידי שרשומים בהם רכבי אשכול בסה"כ 21 שמהם 14 בתאגידי רכב סיור אשכול, עוד 7 תאגידי רכב מדברי בשלבי רישום אחרונים שבהם רשומים רכבי סיור מדברי.
- ו. בנוסף המשיב פעל בניגוד לנדרש ע"פ תפקידו ובניגוד למינהל התקין החוק וערכי המדינה כשמינה
- (.1) את החבר יהודה לוי נציג אגודת מורי הדרך שהינו אמנם מורה דרך אך אינו בעל רכב אשכול, כנציג מורי הדרך בעלי רכב אשכול ולמרות שבאגודת מורי הדרך רשומים כ- 40 מורי דרך בעלי רכב אשכול בלבד.
- (.2) כשמינה את החבר יוסי שוסטר מטעם אגודת מורשת דרך שהינו הבעלים של תאגידי סיור אחד כנציג התאגידיים.
- ז. העותר מעודד את המשיב כי ימנה את כל הגורמים המבקשים להיות חברים בוועדה והקשורים לענף כחברים בוועדת וכפי שהיה בעבר, אבל זה לא חוקי להתעלם מאגודת אשכול שהינה הגורם הגדול ביותר בענף ולא לאפשר לה לשלוח חבר לוועדה ורק לאחר חודשים שהועדה הוקמה הואיל לאשר לה לשלוח משקיף בלבד בעוד שלגורמים אחרים אפשר לשלוח משקיף ללא כל בעיות.
- ח. היועמ"ש של המשיב פעל בניגוד לחוק כשמנע מהעותר וע"פ בקשתו להשתתף בישיבות הוועדה בטענה כי זו סמכותו לבחור מי ישתתף בוועדה. המשיב תמיד רצה לשלוט שלטון ללא מיצרים בענף רכב אשכול כדי שיוכל לתת את הטבת המס ללא פיקוח ולכל מי שיירצה, אבל ועדת הכספים של הכנסת דרשה ממנו באופן שלא משתמע לשני פנים לשתף את מורי הדרך כחברים בוועדה ולנהוג ע"פ הנוהל הקודם.
- ט. הידע והניסיון שצברה אגודת אשכול מיום הקמתה והשינויים הרבים שהעותר עשה בנהלים צווים תקנות ואף בחוק שירותים ומקצועות בענף הרכב מוכיחים את חשיבות הניסיון והידע האלה כדי לעצב נוהל שהינו סביר חוקי ומקובל על כל הגורמים וכפי שועדת הכספים הורתה למשיב לעשות.
115. בהתייחס לסעיף ג.2.(33) לעיל להורות למשיב כי זו חובתו לקבוע ולהפעיל מדיניות המבוססת על צפי התיירות לגבי מה מספר כלי רכב הנדרשים בענף, ולהפנים את העובדה כי וויסות או הפסקת הטבת המס אין לה כל קשר לפגיעה בחופש העיסוק, ולהפסיק להישען על טיעון זה כשהוא מציף את הענף בכלי רכב לא נדרשים.

א. מתן הטבת המס אין לה כל קשר לחופש העיסוק. מתן הטבת המס נעשית ע"י המשיב כדי לעודד מורי דרך להיכנס לתחום רכבי אשכול אבל לאור העובדה כי הענף מוצף ויד עודף של 150 כלי רכב המשיב חייב להבין שהוא מחויב להפסיק באופן זמני את מתן ההטבה ועד שזו תידרש לאור תחזיות חדשות בתיירות. וזאת כמובן למעט מקרים חריגים שיבואו לדיון בפני הוועדה ובהתאם למסקנות שיתגבשו לאשר או לא לאשר את כלי הרכב הנוספים.

ב. במצב היום המשיב חייב להפסיק את מתן הטבת המס!

ג. כאשר מורה דרך או תאגיד רוצה לרכוש רכב אשכול לצורך עיסוקו הוא לא נדרש לנוהל ולא נדרש למשיב ולא נדרש להטבת המס הוא יכול לפעול ע"פ צו הפיקוח ולהגיש בקשה למשרד התחבורה כנדרש והוא יקבל רישיון להפעלת רכב סיור אשכול ללא כל קשר להטבת המס.

116. בהתייחס לסעיף ג.2.(34) לעיל לפעול ע"פ הנוהל הקודם שרק הוועדה היא שמאשרת את הטבת המס, תוך מתן שקיפות בקרה ואפשרות לכל הגורמים לפסול מתן הטבות מס לא נדרשות.

א. לאור האמור לעיל זה ברור כי המשיב עשה כל טעות אפשרית בתחום אחריותו בענף רכב אשכול, ובמיוחד הצפת הענף בכלי רכב לא נדרשים במיוחד לאחר הרפורמה כשרצה לתת לתאגידים את הטבת המס ללא הגבלת כמות, וכעת כשהואיל סוף סוף להקים את ועדת רכב אשכול הוא רוצה להסתיר ממנה את אחד התפקידים החשובים שלה – את הבקרה הפרטנית לגבי כל בקשה להטבת המס וכפי שהיה בעבר במשך עשרות שנים.

ב. המשיב רוצה להסתיר למי הוא נותן את ההטבה כדי שיוכל לעשות כרצונו אבל ע"פ הנוהל הקודם, וע"פ כל אמת מידה מינהלית נדרשת, חובתו של המשיב להעביר כל בקשה להטבת מס בפני הוועדה ולא להמשיך בשיטתו של חלוקת הטבת המס בסתר, ללא הגבלת כמות ולכל מי שיחפוץ ובאיזה תנאים שיירצה.

ג. ע"פ הנוהל הקודם סעיף 4.

ד. ע"פ ההנחיות של ועדת הכספים של מה שהיה הוא שיהיה.

117. בהתייחס לסעיף ג.2.(35) לעיל לפעול ע"פ מה שהיה בעבר ולאשר את הטבת המס לתאגידים רק על כל 7 כלי רכב המועסקים אצלו.

א. קבעה ועדת הכספים כי נוהל רכב אשכול חייב להיות ע"פ מה שהיה בעבר, ובעבר וע"פ הנוהל הקודם תאגידים לא קיבלו את הטבת המס רק מורי דרך. ניתן לראות זאת בנוהל הקודם עת/3.

ב. בעת שהייתה עבודה בענף ומורי הדרך עבדו גם 200 ימים בשנה נוצר צורך לרכב חילופי למקרה של תקלה. בהחלטה של המפקח על התעבורה הוסכם כי התאגידים יוכלו לרכוש רכב בהטבת מס על כל 7 כלי רכב המועסקים אצלם או 7 שרכשו במיסים מלאים. זה מופיע גם ברפורמה עת/11 סעיף 1ה.

ג. ולכן וע"פ ההנחיות של ועדת הכספים יש לחזור לנוהל הקודם, דהיינו, תאגידים יוכלו לקבל רק הטבת מס אחת על כל 7 כלי רכב המועסקים אצלם או 7 ששולמו המיסים עליהם.

ד. יש הרבה טעמים מדוע התאגידים לא קיבלו את הטבת המס והעיקרי שבהם הוא לאפשר למורי דרך להתפרנס בכבוד ולא להעשיר עוד יותר את קופתם של התאגידים המסחריים, ולא ליצור תחרות לא הוגנת בענף.

ה. המשיב תוך שהוא עושה תרגיל הונאה מסתיר את הרפורמה ומחלק הטבות מס לתאגידים ללא הגבלת כמות הביאנו עד הלום שבענף יש עודף של 150 כלי רכב!

ו. לכן ומעבר לצורך להפסיק את חלוקת הטבת המס עד שהמצב בתיירות ישתפר וייווצר צורך לעודד כלי רכב, ראוי כי המשיב ייפקח את עיניו וייווכח כי הוא המיט על הענף אסון כלכלי כשנתן לתאגידים את הטבת המס ללא הגבלת כמות וכעת עליו לתקן את המחדל שלו ולחזור למה שהיה בעבר עת התאגידים המסחריים קיבלו את הטבת המס במשורה הטבת מס אחת על כל 7 כלי רכב המועסקים אצלו או על כל 7 ששולמו עליהם המיסים.

118. העותר בוש כשהוא נאלץ להעסיק את כבוד בית המשפט העסוק לעייפה בעניינים ברומו של עולם, עם נוהל שכתבו פקידים במשרד התיירות תוך שימוש בסמכות באופן שרירותי, נוהל שהיה קיים בעבר, ותוך התעלמות מהנחיות ברורות של המחוקק, נוהל שכולו ענייני שירותי תיירות שניתנים ע"י מורי דרך ברכב אשכול שכולו בתחום תפקידו וסמכותו של המשיב ע"פ חוק שירותי תיירות.
119. המשיב משנת 2009 מתייחס למורי הדרך בצורה לא הוגנת, מסתיר מהם מידע, פוגע בפרנסתם, משתמש בסמכותו באופן שרירותי מתעמר בהם, מפלה אותם לרעה ורוצה לגזול את כבשת הרש שלהם כדי לתיתה בידי התאגידים המסחריים ותוך כדי הוא הורס את ענף רכב אשכול כשהוא מציף אותו בכלי רכב לא נדרשים כאשר במקביל מצב התיירות בכי רע בגלל הבעיות הביטחוניות בישראל.
120. לאחר שהעותר אילץ את המשיב בעזרת בג"ץ 5973/13 להתקין את הנוהל ולהפסיק לתת את הטבת המס ללא קריטריון, ולהקים את ועדת רכב אשכול כדי שתייעץ לו, המשיב במקום לראות את התועלת בכך מנצל את סמכותו וממשיך כמנהגו כני"ל כדי לפגוע במורי הדרך באופן לא חוקי וכפי שפורט היטב בעתירה זו.
121. המשיב במקום לטפל בבעיות שמוטלות אל פיתחו הוא מתעלם מהן ומאלץ את העותר לפנות שוב ושוב למערכת בתי המשפט, בית המשפט המנהלי לא טוב מספיק עבורו, והוא לא מנסה אפילו במעט לצמצם את המחלוקות והוא נותן לבית המשפט הנכבד לעשות את עבודתו. ראוי שכבוד בית המשפט יתחשב בעניין זה בעת שהוא פוסק את הדין כיוון שהמשיב לא עשה את המינימום הנדרש ממנו כדי לצמצם את המחלוקות וכדי למנוע את הגשתה של עתירה זו.
122. המשיב גרס לנזק של יותר מ 15 מליון ₪ לקופת המדינה בגין שהפסיק את הפיקוח וכעת הוא מנסה להיות צדיק יותר מהאפיפיור והוא נוהג בחומרה ומקפיד על קוצו של יוד.
123. המשיב הציף את הענף ופגע בו פגיעה שלא תרפא במשך שנים והוא רוצה להעניש את מורי הדרך שכל רצונם הוא לשרוד בענף התיירות הסובל הראשון מהמצב הביטחוני בישראל והמשיב במקום לעזור למורי הדרך על פי תפקידו הוא מתעמר בהם.
124. לאור האמור לעיל מבקש העותר מבית משפט נכבד זה להיעתר לבקשתו של העותר

### א. להוציא את צו הביניים כמבוקש לעיל.

ב. לקבוע כי הסמכות השיפוטית לעניין הנוהל הינה בידי בית המשפט המנהלי ולהעביר את כל הקשור לצו על תנאי אליו.

ג. או לחילופין, ובמידה ובית המשפט הנכבד לא יקבע כי הסמכות השיפוטית לעניין הנוהל הינה בית המשפט המנהלי,

### להוציא צו על תנאי כמבוקש לעיל.

ולראיה באתי על החתום,

מרדכי ברנס, העותר

היום 6 אפריל, 2017, י' ניסן, תשע"ז

## תוכן עניינים

### עמודים

1-2	1. העתירה
3-6	2. הסעד המבוקש מבית המשפט
6-11	3. רקע כללי
12-14	4. המצב כיום והצדדים לעתירה
15	5. עניינה של העתירה
15-19	6. צו הביניים
20-32	7. הטיעונים לצו על תנאי
33	8. סיכום
34	9. תוכן עניינים ורשימת נספחים
35-87	10. נספחים
88	11. תצהיר

## רשימת נספחים

<u>עמודים</u>	<u>פרוט</u>	<u>מסומן</u>
35-47	נוהל רכב שכול	עת/ 1.
48	עמ' 21 פרוטוקול ועדת הכספים של הכנסת מ 8/12/2015	עת/ 2.
49-53	נוהל רכב אשכול קודם מ 4/6/2006	עת/ 3.
54	פרוטוקול ישיבת ועדת רכב אשכול מ 6/2/2015	עת/ 4.
55-56	הסבר המשיב לנחיצות הטבת המס	עת/ 5.
57	טופס רישום רכב סיור – אשכול "דינו כדין מונית"	עת/ 6.
58	"רכב אשכול דומה בהפעלתו לזה של מונית מיוחדת"	עת/ 7.
59	רכב אשכול יכול לנסוע בנת"ץ כמו מונית	עת/ 8.
60	ההונאה של המשיב שהסתיר את הרפורמה	עת/ 9.
61	הסתרת המידע בקשר לרפורמה יו"ר ועדת רכב אשכול	עת/ 10.
62	הרפורמה שעיקרה מתן הטבת מס לתאגידים המסחריים	עת/ 11.
63	ביטול הפיקוח	עת/ 12.
64-65	רישיון סיור לרכב סיור מדברי	עת/ 13.
66	רישיון סיור לרכב סיור אשכול	עת/ 14.
67	בדצמבר 2012 יש רק 400 רכבי אשכול בפטור ממס	עת/ 15.
68-69	תשובת המשיב מאפריל 2016	עת/ 16.
70	תלונה נגד עו"ד אלי ליפשיץ יועמ"ש המשיב	עת/ 17.
71-72	תלונה נגד עו"ד רם ליסטמן יועמ"ש המשיב הקודם	עת/ 18.
73-74	פרוטוקול ישיבה מתאריך 17/9/2009	עת/ 19.
75-77	ערעור על דחיית תביעת ביטוח חברת הפניקס	עת/ 20.
78	תלונה נגד חברת מאיר יבואני וולבו	עת/ 21.
79-80	פרוטוקול ישיבה מתאריך 27/2/2017	עת/ 22.
81-83	תיקון צו תעריף המכס פורסם 22/9/2015 ללא הנוהל	עת/ 23.
84	רישיון סיור זמני עד 31/5/2017	עת/ 24.
85-86	נספח 6 טפסים חדשים כוללים מחירים	עת/ 25.
87	דוח ימי עבודה של העותר	עת/ 26.