

בג"ץ

בבית המשפט העליון בירושלים
בשבתו כבית משפט גבוה לצדק

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

העותר, בעצמו

טיוטה טיוטה טיוטה

נ ג ד

מדינת ישראל (משרד התחבורה)

המשיבה

באמצעות מחלקת בג"צים של פרקליטות המדינה

עתירה למתן צו על תנאי נגד מדיניות המשיבה אשר במתכוון פוגעת
בעוסק המייבא רכב ביבוא אישי ועושה הפליה לטובת יבואני הרכב

טיוטה טיוטה טיוטה

תוכן עניינים ופירוט נספחים בעמ' 19

1. מוגשת בזאת לבית המשפט הנכבד עתירה נגד המשיבה בגין מדיניותה הלא חוקית שהיא מפעילה נגד השימוש שיכול לעשות עוסק ברכב שייבא ביבוא אישי, **באופן שרק העוסק אישית יוכל לנהוג ברכב ולא כל נהג אחר שיכול לנהוג בו ע"פ הדין, וכפי שהיה בעבר** (להלן "עוולת ההגבלה").
2. עתירה זו אינה נגד מדיניות המשיבה המצמצמת את מספר כלי רכב שניתן ליבוא אישי בכלל, וע"י עוסק בפרט, לרכב אחד בשנה, אלא **בגין הפגיעה בשימוש שניתן לעשות ברכב האחד הזה**.
3. **מדיניות זו אינה סבירה בעליל שכן נעשית לתכלית לא ראויה – פגיעה בתחרות בענף הרכב**, ובנוסף, פוגעת בזכויות יסוד מוגנות, אינה מידתית, גורמת להפליה אסורה, מנוגדת לאינטרס הציבורי לחוק ולערכי המדינה. ומנוגדת לצו על תנאי שניתן נגדה בבג"ץ 7006/07 העותר ואח' נגד המשיבה ואח' מצ"ב **ע"ת/???** (להלן "הצו על תנאי"), וכפי שהיה בעבר במשך שנים רבות.
4. **עוולת ההגבלה פוגעת בחופש העיסוק של העותר בכך שהיא לא מאפשרת לו הפעלת הרכב שייבא לצורך עיסוקו בהסעת תיירים באמצעות נהג אחר וכפי שנהג בעבר במשך שנים רבות** מצ"ב **ע"ת/2** רישיון רכב סיוור מ.ר. 9641579 בבעלות העותר ורישיון הסעת סיוור מצ"ב **ע"ת/3**.
5. עוולת ההגבלה פוגעת בעותר כפל כפליים לאור העובדה שלעותר יש שני כלי רכב להסעת תיירים, מצ"ב **ע"ת/4** רישיון רכב מדברי 2228139, רכב שני בבעלות העותר ורישיון הסעה מיוחד **ע"ת/5**. וזה ברור כשמש כי העותר אינו יכול לנהוג בעצמו בשני כלי רכב ולהפעילם יחדיו לצורך עיסוקו.
6. עוולת ההגבלה מהווה פגיעה נוספת המונעת מהעותר לרכוש יותר מרכב אחד ביבוא אישי כל עוד יש ברשותו רכב אחד שיובא ביבוא אישי, וגם מעבר להגבלה של רכב אחד בשנה.
7. העותר, וכנהוג בענף ההסעות, מסתמך בעיסוקו על הפעלת הרכב ע"י נהג אחר, הן מכיוון שכך פועל ענף ההסעות מימים ימימה, והן מפני שהוא פועל כמו כל עוסק שרוצה להגדיל את מספר העסקאות וההכנסות מהרכב שייבא ביבוא אישי והשקיע בו את מיטב כספו וכמפורט :
 - א. בעת שהעותר נותן שירות אחר, כמו הדרכה רגלית בלבד, והוא לא נזקק לרכב שלו.
 - ב. עבודה במשמרות, וכאשר העותר עבר את מכסת שעות הנהיגה המותרות ברכב ציבורי.
 - ג. כאשר נדרש לתת שירות של הסעת סיוור בשפה, או אטרקציה כמו גלישת מצוקים שלעותר אין רישיון להפעילה והוא נדרש למורה דרך אחר שיש לו רישיון מתאים.
 - ד. בעת שהעותר "משכיר" את רכב האשכול שברשותו למורה דרך אחר, הן כעיסוק עצמאי, והן ע"פ התנאים הנדרשים ממנו ע"פ צו תעריף המכס ונוהל רכב אשכול.
 - ה. כשהוא מפעיל את הרכב באמצעות בני משפחתו הנסמכים על ההכנסות מהרכב.
 - ו. בעת שהעותר לא יכול לנהוג בעצמו בגלל מחלה, עייפות, חופשה.
 - ז. בעתיד בעת שיזדקן ולא יוכל לנהוג בעצמו שעות רבות, ויתפרנס מהשכרת הרכב.

I סמכותו של בית המשפט הנכבד

8. העותר ניסה למצוא תרופה לעוולת ההגבלה באמצעות עתירה לבית משפט המחוזי בירושלים בשבתו כבית משפט מנהלי עת"מ 62441-05-20 העותר נגד משרד התחבורה ונגד מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה. שכן אין כל ספק שהרעיון של מדיניות פסולה זו הינה מבית מדרשו של מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה "המנהל" כהגדרתו בחוק רישוי שירותים ומקצעות בענף הרכב, התשע"ו-2016 (להלן "חוק הרישוי"), הממונה על ענף הרכב, שהעותר עד להתנהלותו המזיקה מזה שנים רבות.

9. העותר טען כי מדובר בפרשנות שגויה למושג "עסקי-עצמי" בסעיף 33(ב)(1) לחוק הרישוי. אך המשיבים טענו כי אין מדובר בפרשנות לקויה אלא במדיניות סדורה המתכוונת לצמצם ולהגביל את היבוא ע"י עוסק במתכוון, והמושג "עסקי-עצמי" מתיר רק לעוסק שייבא את הרכב לנהוג בו.

10. כבוד השופט אלי אברבנל השתכנע כי אכן מדובר במדיניות המשיבה "כוננת הצמצום בייבוא אישי של רכב מסחרי" עמוד 4 שורה 20 לפסק הדין, מדיניות אשר לאורה הפרשנות שנתנה המשיבה למושג "עסקי-עצמי" הינו סביר, ובסיכום פסק כבוד השופט עמוד 5 שורות 1-3 לפסק הדין, מצ"ב עת/???.

" מהמקובץ עולה כי פרשנותו של המשיב להוראת החוק האמורה אינה בלתי סבירה. היא משקפת את עמדתו של המשיב בעת ניסוח החוק, ומבוססת על המדיניות הננקטת על ידו. משכך דין העתירה להידחות. "

11. לאור פסק הדין של כבוד השופט אלי אברבנל נמצא כי מדובר במדיניות אשר במתכוון מצמצמת את השימוש ברכב שיובא ע"י עוסק ואכן המושג "עסקי-עצמי" בחוק מיישם מדיניות זו. לכן נאלץ עתה העותר לתקוף את המדיניות של המשיבה. וכדי לתקוף את מדיניות המשיבה העותר אינו יכול לפנות לכל בית משפט אחר, ולכן מבקש העותר את עזרתו של בית משפט נכבד זה ע"פ סעיף 15 (ג) לחוק יסוד השפיטה - לתקוף את מדיניותה הלא סבירה של המשיבה שנעשית ללא תכלית ראויה, פוגעת ללא סמכות בזכויות יסוד מוגנות בעת שהיא מונעת ממנו להשתמש ברכב שייבא בייבוא אישי באופן מיטבי וכמו כל עוסק אחר הרוכש רכב מיבואן מסחרי באמצעות האיסור על הפעלתו ע"י נהג אחר, כולל גם בני משפחתו של העותר ואת כפי שהיה בעבר. בנוסף מגבילה אותו מלייבא רכב נוסף בשנה השנייה, וכפי שמתיר החוק.

12. אין בעתירה זו משום ערעור על פסק הדין בעת"מ 62441-05-20 של כבוד השופט אלי אברבנל לענין הפרשנות של המושג "עסקי-עצמי", אלא כאמור עתירה התוקפת את מדיניות המשיבה.

13. לאור האמור לעיל מתכבד העותר להגיש עתירה לבג"ץ לבית משפט נכבד זה נגד מדיניותה הלא חוקית של המשיבה המגבילה את השימוש שיכול לעשות עוסק ברכב אשר יבא בייבוא אישי לצורך עיסוקו, מדיניות שאין בה כל תכלית ראויה, פוגעת בחופש העיסוק וזכות הקניין של העותר המייבא רכב בייבוא אישי, עושה הפליה אסורה בהתייחס ליבואנים המסחריים, מנוגדת לאינטרס הציבורי ולערכי המדינה, ובאופן דומה וכפי שעשה בעבר בבג"ץ 7006/07.

II רקע והשתלשלות האירועים

14. "רכב סיור-אשכול" ו "רכב מדברי" כלי רכב ציבוריים המיועדים להסעת נוסעים בשכר ע"פ הגדרתם בתקנות התעבורה. השכרת כלי רכב אלה לצרכי עבודה אינה מהווה השכרת רכב פרטי ע"פ צו הפיקוח על מצרכים ושירותים (הסעת סיור, הסעה מיוחדת והשכרת רכב), התשמ"ה-1985.

15. "נוהל רכב אשכול" – נוהל שהיה קיים מיום הקמת ענף רכב אשכול בשנות ה – 70, הנוהל בוטל ע"י המשיבה בעת שהעבירה את הטבת המס לתאגידים מסחריים ללא קריטריונים וללא הגבלת כמות, אך הוקם מחדש תודות למאמצי העותר ותודות לבג"ץ 5973/13 העותר ואח, נ' המשיבה ואח', באמצעות סעיף 1. (ג)(ג3) לצו תעריף המכס והפטורים ומס קניה על טובין (תיקון מס' 19 והוראת שעה מס' 14), התשע"ו-2015. הנוהל קובע תנאים לקבלת הטבת המס, ומאפשר השכרת רכב סיור-אשכול לאחר לצורך עמידה בתנאי הנוהל.

16. מדיניות המשיבה, ולפחות משנת 2007, ומעת שהעותר חווה אותה על בשרו, הייתה לא לאפשר יבוא אישי ע"י עוסק בכלל ולא ע"י מורה דרך בפרט ולכן הגיש עם חבריו, העותר שימש כמייצג, את בג"ץ 7006/07 נגד המשיבה ונגד איגוד יבואני הרכב שהמשיבה טענה כי יש לצרפם כמי שעשוי להיפגע מהעתירה. הטעם העיקרי של המשיבה מדוע היא אסרה את היבוא ע"י מורי דרך " ... זה יפתח פתח ל(יבוא) עסקי ... " מדברי עו"ד בריסקמן ממחלקת בג"צים בפרקליטות, ובכך לשיטתה של המשיבה תיתכן פגיעה ביבואני הרכב המסחריים, שבעיני המשיבה, ובעיקר בעיניו של "המנהל" הם התרנגולת שמטילה ביצי זהב ואשר חייבים להגן עליה מכל משמר וגם באמצעות פגיעה לא חוקית בכל העוסקים בישראל. והמשיבה הייתה עיוורת לאיוולת ולחוסר החוקיות שבדבר.

17. בית המשפט בבג"ץ 7006/07 פסל מדיניות זו של המשיבה ובתאריך 16.2.2011 הוציא

" ... **צו על תנאי המכוון אל המשיבים והמורה להם להתייצב וליתן טעם מדוע לא יותר יבוא חריג של כלי רכב לצורך הפעלתם על פי רישיון סיור ותור כרכב אשכול להסעת תיירים, כפי שהיה בנוהל שהיה בעבר בתוקף** . "

להלן ("הצו על תנאי") ובכך קבע כבוד הבג"ץ כי מדיניות של פגיעה בחופש העיסוק אינה חוקית בעליל, ובשפה אחרת "אדם רוצה רכב מסוים – מה הפסול בזה?" כבוד השופט אי רובינשטיין.

18. בהמשך לפסיקת הבג"ץ ולצו על תנאי, ולאור התחייבות המשיבה כי היא תוציא תיקון לצו יבוא חופשי שיאפשר יבוא אישי ע"י מורה דרך, בית המשפט הנכבד מחק את העתירה .

19. "המנהל", עשה כל מאמץ כדי לאיין את החלטת הבג"ץ או לפחות להגבילה ולצמצמה ככל האפשר, והשתמש בסמכותו באופן לא חוקי כדי להוציא את צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"א-2011 מצ"ב **עת/??** המצמצם והמגביל את היבוא רק ל – " דגם הרכב לא מיובא לארץ ע"י יבואן ... "

20. ההגבלה הנ"ל רק ל – " **דגם הרכב לא מיובא לארץ ע"י יבואן** " לא רק שאינה חוקית היא מהווה פגיעה צרכנית חמורה (להלן "הפגיעה הצרכנית החמורה"), וחושפת את פניו האמיתיים של המנהל שמתנהג כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב, וזאת מהסיבות הבאות :

- א. מספר דגמי הרכב המותרים ביבוא אישי מצומצם מאוד
- ב. אין מי שייתן אחריות יצרן בישראל כולל תיקוני ריקול.
- ג. תחזוקה לקויה מאוד שכן אין מוסכים שמתמחים ואין חלקי חילוף זמינים.

21. ההגבלה הנ"ל תואמת את המדיניות הלא חוקית שמנסה המשיבה להפעיל גם בעניינה של עתירה זו המכוונת להוסיף לפגוע לצמצם ולהגביל את היבוא האישי של רכב ע"י עוסק הפיכתו ללא **נדאי כלכלית**. העותר חייב לומר כי לדעתו מדובר כאן על אובססיה של המנהל שמסיבות לא ברורות עושה כל מאמץ ומתנהג כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב המסחריים.

22. רק תודות למאמצי העותר נאלץ המנהל לתקן את העוולה והפגיעה הצרכנית שיזם והוא נאלץ להוציא תיקון נוסף - צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015 מצ"ב עת/???

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

23. **בעקבות בג"ץ 7006/07 עלה לדין הציבורי הפגיעה הלא חוקית שעושה המשיבה כשהיא מונעת יבוא אישי ע"י עוסק**. בבג"ץ 7006/07 נדון רק עניין יבוא אישי של רכב סוור – אשכול ע"י מורה דרך והעוסקים האחרים ביקשו משר התחבורה דאז מר ישראל כץ לאפשר להם יבוא אישי - נהגי המוניות, נהגי ההסעות וכל העוסקים האחרים שנדרשים לרכב לצורך העסק שלהם. ואכן שר התחבורה מינה וועדה ציבורית - וועדת זליכה שבחנה עניין זה ועוד נושאים רבים אחרים. חלק ממסקנות הוועדה היו כי אין תחרות בענף הרכב, בפועל יבואני הרכב הישירים כל אחד מהם הוא מונופולין של יבוא רכב מיצרן, וכי יבואני הרכב שולטים בענף שלטון ללא מצרין ויש לשים את התחרות בענף הרכב כמטרה ראשית להוזלת הרכב בישראל, ובין השאר באמצעות יבוא אישי של רכב בכלל וע"י עוסק בפרט. בשנת 2013 יזם שר התחבורה הצעת חוק לשינוי המצב.

24. המנהל, שהינו הפקיד הבכיר ביותר אצל המשיבה הממונה על ענף הרכב, טיפל בהקמת הצעת חוק רישוי שירותים לרכב, התשע"ג-2013 **ואין ספק שתרים תרומה מכרעת לעובדה כי יבוא אישי ע"י עוסק כלל לא נכנס להצעת החוק משנת 2013**. אבל עקב העובדה שהיה צריך להקים מחדש את הצעת החוק מפאת פיזור הכנסת, ותודות לשר התחבורה ומאמצי העותר ואחרים עניין יבוא אישי ע"י עוסק נכנס לסעיף 31 (א) בהצעת חוק רישוי שירותים לרכב, התשע"ו-2015

" **המבקש לייבא רכב המיועד לשימוש האישי או המשפחתי ואם הוא עוסק – הרכב הוא מדגם שאינו מיובא על ידי יבואן רכב מסחרי ומיועד להסעת נוסעים בשכר או להובלת טובין בשכר לצורך עסקי-עצמי, זכאי לקבל רישיון יבוא, לייבוא רכב אחד** ... "

25. העותר כשקיבל לידיו את הצעת החוק החדשה לא האמין למראה עיניו, שכן טרם יבשה הדיו על צו יבוא חופשי (תיקון), התשע"ו-2015 שבו נאלץ המנהל מר אבנר פלור למחוק את המילים

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

המנהל עושה בדיוק את אותו תרגיל עוקץ שניסה לעשות להחלטת בג"ץ 7006/07 גם להצעת החוק! והוא הכניס להצעת החוק את ההגבלה ליבוא אישי ע"י עוסק בלבד את המילים

"... מדגם שאינו מיובא ע"י יבואן ..."

מה שכאמור מצמצם את היבוא אישי ע"י עוסק ומהווה פגיעה צרכנית חמורה. הצמצום הזה הוטל רק ע"י רכב המיובא ע"י עוסק! עוד עניין המעיד על המדיניות האסורה של המשיבה המונהגת ע"י המנהל שיש לו לכאורה אובססיה נגד יבוא אישי ע"י עוסק!

26. רק תודות למאמצי העותר, שהשתתף ימים רבים בדיוני וועדת הכלכלה של הכנסת, על חשבונו האישי וללא כל גב כלכלי שתומך בו, תוקן סעיף 31 (א) להצעת החוק בעת התקנת חוק הרישוי! והותקן כסעיף 33(ב)(1) בחוק הרישוי, למרות התנגדותו הצעקנית של המנהל בדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת בתאריך 25/1/2016 פרוטוקול 144, בוטלה ההגבלה של "מדגם שאינו מיובא ע"י יבואן" וכעת מותר לייבא כל רכב, וזאת מכיוון שזה ברור לכל הדיוט כי יבוא רכב "מדגם שאינו מיובא ע"י יבואן" מהווה פגיעה לא חוקית בעוסק! התיקון נעשה בתמיכתו המלאה של שר התחבורה שנוף במר אבנר פלור אשר המשיך להתעקש להשאיר את הפגיעה הצרכנית בלשון החוק בהתנגדות צעקנית בלתי מובנת. עניין המעיד שזו מדיניות אישית פרטית של המנהל שמעז לפעול בפומבי כגיס חמישי לטובת יבואני הרכב מול וועדת הכלכלה של הכנסת ונגד שר התחבורה!

27. סעיף 33(ב)(1) לחוק הרישוי הותקן רק תודות למאמצי העותר, והתאפשר יבוא אישי של כל רכב

" הרכב מיועד לשימוש האישי או המשפחתי,
ואם הוא עוסק – הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי . "

28. בדיון הנ"ל שבו הצליח העותר לתקן את סעיף 33(ב)(1) במו ידיו, ולבטל את הפגיעה הצרכנית החמורה שהטיל המנהל במזיד, ולמרות התנגדותו הנמרצת של המנהל, לא התנהל כל דיון לגבי המשמעות של המושג "עסקי- עצמי", ולעותר זה היה ברור כי מדובר בהגדרה המתוחמת לחוק המע"מ וזאת ע"פ סעיף 2 ההגדרות בחוק הרישוי בעניין עוסק.

" "עוסק" ו "עוסק מורשה" כהגדרתם בחוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1975 "

ע"פ חוק המע"מ כל עסקה שעושה עוסק לטובת העסק שלו הינה כדין, כולל עסקה המחייבת הפעלת הרכב ע"י נהג אחר וכולל השכרת הרכב לאחר, וכפי שזה היה אפשרי בעבר במשך שנים ותודות לבג"ץ 7006/07. וללא כל קשר למי יהיה הנהג ברכב וגם אם אותו נהג יצא נשכר מעמלו.

29. בסוף 2016, ומיד לאחר פרסום חוק הרישוי, רכש העותר בגרמניה רכב סיור המיועד להסעת תיירים לצורך עיסוקו, רכב מתוצר לנדרובר דגם דיסקברי HSE. רכב משומש בן שנה שעשה 25,000 ק"מ. כשבדק העותר מחיר רכב זהה חדש אצל היבואן בישראל מצא כי מחירו היה 400,000 ₪, לא כולל מע"מ מכס ומס קניה, שכן לזכות העותר יש הטבת מס הפוטרת אותו מתשלום המיסים, הטבת מס דומה להטבה שמקבלות מוניות.

30. לאחר שהעותר סיים את תהליך היבוא, שהיה קשה ומסובך להפליא, במיוחד בגלל העובדה שנאלץ ללמוד לבדו את כל הקשור בתהליך היבוא, ובגלל העובדה שהמשיבה ולמרות חובתה ע"פ סעיף 1 לחוק הרישוי "**מתן שירות סדיר וזמין למקבלי השירות, קיומם של תנאים הולמים במקומות מתן השירותים**..." אין לה שירות סדיר באמצעות טלפון, לא עשתה דבר כדי לעזור לעותר בתהליך היבוא האישי ולמרות שהעותר פנה אליה, אלא רק הקשתה עליו, לדוגמה עד היום העותר לא קיבל את מלוא ההחזר המגיע לו עבור אביזרי הבטיחות ברכב שלו בגלל המשיבה עניין שיגיע לפתחי בית המשפט המנהלי בקרוב, וזאת לפי פס"ד בת"צ 34127-04-20 ובגלל שהמשיבה מונעת החזר כספי לעותר ולא לפי מייבאי רכב ביבוא אישי אחרים. בסופו של יום העלות הכוללת של יבוא הרכב הייתה 200,000 ₪ לא כולל מיסים כנ"ל. בתהליך היבוא האישי, ולמרות שהיה קשה ומסובך, **העותר חסך הוצאה כספית אדירה של 200,000 ₪**. אמנם מדובר ברכב משומש ולא חדש, אך למטרת עיסוקו של העותר זה ממש לא משנה אם מדובר ברכב חדש או משומש בן שנה, **וחיסכון של 200,000 ₪ זה פשוט לא ייאמן!** המשיבה מנסה לפגוע בחיסכון הזה, כבשת הרש של העותר, שרשאי לייבא רק רכב אחד בשנה. וזה ברור כי מדובר כאן בשיקולים זרים שמשחקים רק לטובת יבואני הרכב המסחריים! ולכן העותר מרשה לעצמו לכנות את המנהל "גיס חמישי".

31. **המשיבה פועלת באופן לא הגון ולא חוקי בעת שהיא מוציאה רישיון יבוא לרכב ביבוא אישי, היא לא מציינת את עולת ההגבלה ברישיון היבוא, מצ"ב דוגמה של רישיון יבוא מסומן עת/???** והעותר כלל לא היה מודע לעולת ההגבלה, כמו כל העוסקים, הוא התוודע אליה רק מתוך שני מקרים וכמפורט :

א. בעת שהמשיבה, ביטלה רישיון יבוא למורה דרך שעשה יבוא אישי לרכב סיור מסוג לימוזינה. רישיון שהעותר טיפל בהשגתו תודות לרישיון מתווך ביבוא אישי שיש ברשותו, ושבאמצעותו הוא עוזר לעמיתיו מורי דרך לצלוח את דרך החתחתים הבירוקרטיים שמציבה המשיבה לכל מי שחפץ לעשות יבוא אישי.

בהחלטה של "רשות מוסמכת לייבוא" בסיום הליך שימוע מתאריך 22 יולי 2019 סימוכין 4000-0405-2019-05333 מצ"ב עת/???, ובהמשך לטיעוניו של העותר נקבע :

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

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

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

(4) סעיף 34 " ... אני מורה על ביטול רישיון היבוא ...". המשיב לא אפשר תיקון הליקויים שהתגלו ברכב והרכב בסופו של יום יוצא לחו"ל תוך שנגרם נזק צרכני חמור למייבא.

(5) עניין זה נידון בעת"מ 3633-09-19 העותר ואח' ובפס"ד העתירה נדחתה ורישיון היבוא בוטל.

(6) עניין הזהות של הנוהג ברכב לא היווה את הטיעון העיקרי או היחידי להחלטת המשיבה לבטל את רישיון היבוא אלא עניינים רבים נוספים אחרים ביניהם היה טיעון כי הרכב אינו עומד בתקינה הישראלית לרכב מיועד להסעת נוסעים בשכר.

(7) לציין שהמשיבה וע"פ מדיניות מפלה לרעה ולכאורה בהנחיית המנהל התירה באופן מושחת ולא חוקי ליבואן מסחרי לייבא לימוזינות שיועדו להסעת נוסעים בשכר כרכב פרטי מבלי שכלל יצטרכו לעמוד בתקינה הישראלית. גם במקרה זה המשיבה נהגה באופן לא חוקי בכלל ובפרט בהפליה אסורה, וכהרגלה. תלונה שהעביר העותר למנהל ולמנהלת אגף הרכב לא נענתה עד היום וזאת תוך שהמנהל ומנהלת אגף הרכב "מגווננים" באופן הכי מושחת והמנוגד לאינטרס הציבורי על מי שנתן את רישיונות היבוא הלא חוקיים ליבואן רכב מסחרי מטעם המשיבה.

ב. בעת שהמשיבה נאלצה להתקין מחדש נוהל למתן רישיון יבוא אישי של רכב סיור למורה דרך (להלן "הנוהל") מצ"ב עת/??? עדכון 1 מיום 16/12/2019, לאחר שביטלה באישון הלילה, בניגוד לכל דין, את הנוהל הקודם מתאריך 2.1.2012, שהוקם תודות לצו על תנאי בבג"ץ 7006/07, ללא כל הסבר ורק תודות לפס"ד בעת"מ ??? העותר נגד המשיבה.

בנוהל המקורי שהוציאה המשיבה רק תודות לבג"ץ 7006/07, לא הייתה כל הגבלה לגבי מי ינהג ברכב, והעותר כעוסק, הפעיל את כלי הרכב שהיו ברשותו גם באמצעות נהגים אחרים המורשים לנהוג ברכב ע"פ הדין (נהג מורשה ע"פ הדין ברכב סיור-אשכול חייב שיהיה מורה דרך בעל רישיון נהיגה ציבורי).

(1) בפרק ג בסעיף 2 ל תנאים נאמר

"ייעוד הרכב – הרכב מיועד לשימוש העסקי-עצמי של מורה הדרך **בלבד** למתן שירותי סיור".

(2) העותר כמי שמכיר היטב את שיגיונותיה של המשיבה ואת המדיניות הלא חוקית שמפעיל המנהל, פנה למנהל מצ"ב מכתבו מתאריך 18/12/2019 וביקש בסעיף 13.D

"...למחוק את המילים בסעיף ב.2 "לשימוש של המייבא בלבד" "

וזאת מהטעמים הרבים שפורטו בבקשה.

(3) מטעמו של המנהל ענתה מנהלת אגף הרכב מצ"ב **עת/ ???** סעיף 7

"... ראה מחוקק לקבוע כי ככל ומדובר בייבוא אישי של עוסק, הרי שהרכב מיועד לשימוש העצמי של אותו עוסק. כלומר, עוסק המייבא רכב בייבוא אישי, רשאי לעשות שימוש עסקי מכל סוג, ובלבד שיעשה בשימוש עצמי שלוף והוא אינו רשאי להעביר את הרכב לשימוש העסקי של אדם או עוסק אחר. "

(4) העותר חשב כי הפרשנות של המשיבה אינה סבירה מטעמים רבים ולכן הגיש עת"מ ??? נגד פרשנות זו. כאמור כבוד השופט ??? לא קיבל אף לא אחד מטיעונו של העותר מצ"ב **עת/ ???** רשימת הטיעונים של העותר סעיף 1 לעתירה, וזאת לאור החלטתו כי הפרשנות של המשיבה הינה סבירה לאור המדיניות שהציגה המשיבה, מדיניות הרוצה לצמצם ולהגביל את היבוא אישי ע"י עוסק.

(5) כבוד השופט לא בחן את חוקיות מדיניות המשיבה שכן עניין זה לא היה חלק מהעתירה כמו גם זהו עניין שלא בסמכותו של בית המשפט המנהלי כנ"ל.

כאמור עתירה זו אינה תוקפת את החלטת השופט בעת"מ ???, ולא את מדיניות המשיבה לצמצם ולהגביל את היבוא האישי של רכב ע"י עוסק לכמות של רכב אחד בשנה, אלא את המדיניות המתירה לה לפגוע בשימוש שיכול לעשות עוסק ברכב האחד שייבא.

III עניינה של העתירה

32. עניינה של עתירה זו הינה המדיניות הלא חוקית שמפעילה המשיבה, מדיניות שבמכוון מצמצמת ומגבילה את השימוש שיכול לעשות עוסק ברכב שייבא ביבוא אישי לצורך העסק שלו, רק באמצעות הנהיגה של העוסק בעצמו ולא באמצעות כל נהג אחר שמותר לו לנהוג ברכב ע"פ כל דין, תוך שהיא פועלת בחוסר סמכות כשהיא פוגעת בזכויות יסוד מוגנות.

ולמרות שהשימוש בנהג בעסק להסעות הינו חלק מענף ההסעות מיום היוסדו, כך היה נהוג בעבר במשך שנים תודות לצו על תנאי שניתן נגד המשיבה בבג"ץ 7006/07, ולמרות שזה חלק יומיומי בכל עסק להפעיל את הרכב של העסק ע"י כל נהג בעל רישיון נהיגה כדין, ולא רק ע"י הבעלים של הרכב.

33. מדיניות זו אינה סבירה באופן תהומי, מנוגדת לצו על תנאי שניתן נגד המשיבה בבג"ץ 7006/07, אין בה כל תכלית ראויה, אינה מידתית, גורמת להפליה אסורה, מנוגדת לאינטרס הציבורי לחוק ולערכי המדינה וגם פוגעת בזכותו של עוסק לייבא רכב נוסף בכל שנה מעבר לשנה שבה ייבא רכב אחד.

34. מדיניות זו מנוגדת לחוק המע"מ שבגדרותיו נופל המושגים עוסק, עסק, ועסקה, המתעלמת מהעובדה כי עוסק כהגדרתו בחוק מע"מ, יכול להפעיל את הרכב בעסק שלו ע"י נהג אחר או מפעיל אחר לצורך ביצוע עסקאות. וייתכן כי כל עיסוקו של העוסק הינו השכרת הרכב שייבא ביבוא אישי. לציין כי בחוק הרישוי בסעיף הגדרות עניין העוסק אינו נמצא בתחום סמכותו של משרד התחבורה אלא הינו ע"פ חוק המע"מ.

V הצדדים לעתירה

35. המשיבה

ממונה על החיקוק והרגולציה בכל הנוגע לרכב בישראל בכלל ועלי יבוא בפרט.

מחויבת לפעול ע"פ החוק וערכי המדינה ולטובת האינטרס הציבורי.

אסור לה לפעול משיקולים זרים ולפעול באופן המפלה לטובה יבואנים מסחריים.

- א. נולד בישראל בבת – ים, בשנת 1955, לאביו אברהם ז"ל יליד בנגאזי לוב שברח ברגל מהצורך הנאצי, נלחם במלחמת העולם השנייה החל ממצרים דרך כל צפון אפריקה, סיציליה איטליה ואירופה, נלחם בכל מלחמות ישראל כולל התנדב לשרת לאחר מלחמת יום כיפור כדי להיות קרוב לבנו העותר. ולאיתו רוזינה שתיבדל לחים ארוכים, ילידת בוקרשט רומניה שחוותה את אימת השואה והצליחה למלט עצמה מהגוש הקומוניסטי לאחר מלחמת העצמאות.
- ב. נלחם במלחמת יום כיפור כתותחן וכמפקד טנק והוא רק בן 18, פגע בטנקים וחיילי אויב רבים, חווה אבדן של חברים לנשק והיה עד למצבים קשים מאוד באזור התעלה בסיני. ב- 21 אוקטובר 73 נפצע במהלך הלחימה באזור "החוה הסינית". נושא עדיין בכל גופו רסיסי ברזל מהטנק שלו שנפגע. בהמשך עשה קורס קצינים ושירת כקצין בעיקר בתחום רכב ולוגיסטיקה והגיע לדרגת רס"ן, מכאן בקיאותו בענף הרכב. עשה שירות מילואים פעיל במשך 30 שנים.
- ג. בשנת 1981 בגיל 26 ולאחר השלמת הסכם השלום עם מצרים, שוחרר מצה"ל ונקלע למאבק פנימי קשה כשהבין יחד עם כל ישראל כי ניתן היה למנוע את המלחמה הנוראית שגבתה קורבנות כה רבים, ולכן החליט העותר לעזוב את הארץ לצמיתות. 7 שנים עבד בניגריה כמנהל לוגיסטי של חברת בנייה והפעיל צי רכב גדול, שנה בלונדון בלוגיסטיקה של סחר בינ"ל בפרחים, ושנתיים בקליפורניה כמורה דרך לישראלים אשר במהלכן מצא סוף סוף שקט לנפשו וגילה את המקצוע שהוא אוהב ועוסק בו עד היום "מורה דרך" והחל להתגעגע לישראל.
- ד. בשנת 1994 החליט העותר לחזור למולדתו האהובה ישראל, השתתף בקורס מורי דרך וקיבל רישיון הדרכה, ומאז הוראת הדרך לתיירים ברחבי הארץ הינו עיסוקו העיקרי. עיסוק שבו הוא מיישם את אהבת הארץ הנטועה בו. בשנת 1997 העותר קיבל רישיון לרכב סיוור-אשכול בהטבת מס (פטור ממס כמו מונית) ועוסק בהסעות סיוור והסעות מיוחדות לתיירים עד היום.
- ה. לאחר שהמשיבה סירבה לתת לו רישיון יבוא אישי לרכב סיוור-אשכול לצורך עיסוקו בהסעות סיוור עתר יחד עם חבריו בשנת 2007 נגד המשיבה בג"ץ 7006/07, ושימש כמייצג כנ"ל. במהלך הדיונים בבג"ץ 7006/07 ואח"כ בעת התקנת חוק הרישוי, העותר היה עד להתנהלות נפסדת ושערורייתית של משרת ציבור מנהל אגף הרכב מר אבנר פלור, כיום סמנכ"ל תנועה אשר פועל משיקולים זרים נגד היבוא האישי לטובת יבואני הרכב המסחריים, לכן החליט העותר להקדיש את חייו כדי להיאבק בשינויותיו של המנהל ובכשליה הרבים של המשיבה שעיוורת לעובדה כי היא מתעמרת באזרחי מדינת ישראל בבירוקרטיה מוגזמת ולא נדרשת.
- ו. הקים את אגודת אשכול ופעל רבות נגד עוולות המנהל ואחרים וכמפורט בעת/???? המצ"ב.
- ז. אין בליבו כל פחד לאיומים שמאיים עליו המנהל, ולעיצומים שהטיל עליו בסך 50,000 "שח באופן לא חוקי, עיצומים שבוטלו ע"י בית המשפט. העותר שם מבטחו במערכת בתי המשפט שתגן עליו מפני עוולותיו של המנהל והמשיבה על פי החוק, הצדק וערכי מדינת ישראל.

VI הטיעונים לעתירה

37. מדיניות המשיבה להגביל ולצמצם את היבוא אישי בכלל ואת היבוא אישי ע"י עוסק בפרט אכן הוסכמה ע"י הכנסת והיא באה לידי ביטוי **בהגבלת הכמות שהוטלה על היבוא האישי – רכב אחד בשנה בלבד** וזאת ע"פ סעיף 33(ב)(2) לחוק הרישוי

"חלפה שנה לפחות מהמועד שבו ייבא המבקש רכב לשימוש אישי או עסקי-עצמי ..."

38. בעולת ההגבלה אין משום צמצום של היבוא האישי ע"י עוסק אלא יש פגיעה ללא תכלית ולא מידתית בשימוש שיכול עוסק לעשות ברכב האחד שייבא והוא קניינו ע"פ כל דין.

39. מדיניות צמצום היבוא האישי אינה יכולה לכלול בתוכה פגיעה בשימוש שיכול לעשות מייבא רכב ביבוא אישי, ופגיעה במכוון בזכויות יסוד מוגנות, זה לא סביר באופן קיצוני.

40. עולת ההגבלה פוגעת בזכויות יסוד מוגנות בחוק יסוד חופש העיסוק וחוק כבוד האדם וחירותו כמפורט בסעיף 6. לעיל

- א. בעת שהעותר נותן שירות אחר, כמו הדרכה רגלית בלבד, והוא לא נזקק לרכב שלו.
- ב. עבודה במשמרות, וכאשר העותר עבר את מכסת שעות הנהיגה המותרות ברכב ציבורי.
- ג. כאשר נדרש לתת שירות של הסעת סיור בשפה, או אטרקציה כמו גלישת מצוקים שלעותר אין רישיון להפעילה והוא נדרש למורה דרך אחר שיש לו רישיון מתאים.
- ד. בעת שהעותר "משכיר" את רכב האשכול שברשותו למורה דרך אחר, הן כעיסוק עצמאי, והן כדי לעמוד בתנאים הנדרשים ממנו ע"פ צו תעריף המכס ונוהל רכב אשכול.
- ה. כשהוא מפעיל את הרכב באמצעות בני משפחתו הנסמכים על ההכנסות מהרכב.
- ו. בעת שהעותר לא יכול לנהוג בעצמו בגלל מחלה, עייפות, חופשה, ובעתיד בעת שיזדקן וכוחותיו לא יעמדו לו לנהוג בעצמו שעות רבות, וכפי שהוא עושה היום.

41. העותר טוען כי כל הפגיעות הנ"ל, הפוגעות בזכויות יסוד מוגנות, נעשות בלא שניתן למשיבה הסמכה מפורשת לכך בחוק, ומבלי לקיים את תנאי פסקות ההגבלה 4 לחופש העיסוק ו- 8 לכבוד האדם וחירותו ולכן המדיניות של המשיבה להשתמש בעולת ההגבלה כדי ליישם מדיניות שלה לפגוע בשימוש שיכול לעשות עוסק ברכב שייבא ביבוא אישי נעשית בחוסר סמכות.

42. **המשיבה נוהגת בחוסר הגינות כשהיא מסתירה את מדיניותה הלא חוקית** בעת שהיא מנפיקה את רישיון היבוא לעוסק המייבא רכב ביבוא אישי והיא לא מציינת כנדרש ע"פ חובתה את עולת ההגבלה, ובכך היא פועלת בניגוד למינהל התקין החוק וערכי המדינה. צורף עת/?? דוגמה של רישיון יבוא לרכב סיור-אשכול. חובתה לציין בבירור ברישיון היבוא את עולת ההגבלה.

43. הסיבה העיקרית, ולכאורה, שהמשיבה באמצעות המנהל מנהיגה את המדיניות הלא חוקית הנ"ל מיועדת למטרה אחת בלבד להגן על האינטרסים של יבואני הרכב המסחריים! וזאת לכאורה, למרות שמדובר על עשרות כלי רכב בשנה לעומת מאות אלפי כלי רכב שמייבאים יבואני הרכב המסחריים.

44. העותר מניח כי המנהל נוהג במדיניות לא חוקית זו לא כדי להגן על יבואני הרכב הישירים, שכן עבורם עשרות כלי רכב בשנה הינם כקליפת השום, אלא על יבואני הרכב המקבילים והזעירים הקרובים לליבו, וראיה לכך היא העובדה כי בעניין יבוא רכב סויר-אשכול מסוג לימוזינה, מדובר על יבוא מוגבל מאוד של מספרים בודדים בממוצע לשנה, בעוד המנהל הטיל חובות ודרישות רבות על פי התקינה הישראלית על מורי הדרך, הוא פטר את היבואן המסחרי של לימוזינות מהתקינה הישראלית ע"י מתן רישיונות יבוא ללימוזינות המיועדות להסעת נוסעים בשכר כרכב פרטי באופן לא חוקי.

דהיינו, המנהל מצד אחד הוא עושה ככלי יכולתו כדי לפגוע ביבוא אישי של מורי הדרך ומצד שני הוא עוזר בצורה לא חוקית ליבואן מסחרי לייבא לימוזינות בפטור מהתקינה הישראלית.

העותר חשף את העניין והוא מרשה לעצמו להטיל אשמה נוקבת זאת על המנהל וזאת מכיוון שהמנהל מתחמק מלתת לו תשובה מזה שנתיים! מצ"ב עת/???

באותו עניין המנהל גם לא השיב לעותר על תלונה נגד שר התיירות שהשתמש בלימוזינה "לא חוקית" שיובאה כרכב פרטי עבור הסעת התייר ה-3 מיליון, לימוזינה שסווגה כרכב פרטי מצ"ב עת/?? מבלי שיהיה ללימוזינה ביטוח נוסעים בשכר כחוק וללא רישיון הסעה, מצ"ב עת/.

לציין כי העותר פנה בתלונה גם למשטרה וגם זו לא עשתה דבר בעניין.

45. האמור לעיל מעיד על הפליה לא חוקית שעושה המשיבה באמצעות המנהל, מורה דרך שרוצה לייבא לימוזינה או כל רכב אחר, כמו גם כל עוסק אחר, אם הוא עושה יבוא אישי הוא לא יכול להפעיל את הרכב באמצעות נהג אחר, אבל אם הוא רוכש את הרכב מיבואן מסחרי הוא כן יכול להפעיל את הרכב ע"י נהג אחר. זו הגדרתה של הפליה, והיא אסורה בישראל ע"פ הדין.

סיכום VII

46. ההגבלה פוגעת בעותר ובכל עוסק המייבא רכב לישראל באופן לא סביר, בניגוד לחוק ולערכי המדינה ולכן מבקש העותר מבית משפט נכבד זה לתת את הסעד הנדרש ולהוציא את הצו המבוקש לעיל

הסעד המבוקש מבית משפט נכבד זה VIII

47. הסעד המבוקש מבית משפט נכבד ולאור האמור בעתירה זו הינו להוציא צו על תנאי נגד המשיבים המורה להם ליתן טעם מדוע לא תותר הפעלתו של רכב שיובא ביבוא אישי ע"י עוסק באמצעות כל נהג וכפי שהיה בעבר, וכפי שהיא מתירה לגבי רכב הנרכש ע"י עוסק מיבואן מסחרי.



ולראיה באתי על החתום, מרדכי ברנס, העותר

היום,

תוכן עניינים עתירה בעניין עוסק עמ' 11

עמודים

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

רשימת נספחים עמ' 19

<u>עמודים</u>	<u>פרוט</u>	<u>מסומן</u>
20-25	הראיות נגד המנהל מר אבנר פלור סמנכ"ל תנועה "המנהל"	עת/ 1.
26	צו על תנאי נגד המשיב בג"ץ 7006/07	עת/ 2.
27	רישיון מתווך ביבוא אישי ע"ש מרדכי ברנס, העותר.	עת/ 3.
28	רישיון משרד הסעות "צורי היעלים" שהעותר משמש כמנהלו	עת/ 4.