

יבוא, יצוא ומה שביניהם סקירות וחידושים בענייני חוק ומשפט

עו"ד גיל נדל, ראש תחום יבוא, יצוא וסחר בינלאומי במחלקת מיסים ותגמול בכירים

בית המשפט: היבואן הראשי מחויב לספק אחריות לכלי הרכב בישראל

עו"ד גיל נדל, עו"ד דייב זיתון, עו"ד רנון גורטנשטיין

רקע:

בשנת 2016, נכנס לתוקפו חוק רישוי שירותים ומקצועות בענף הרכב, תשע"ו - 2016, אשר מטרתו היא להסדיר את השירותים בענף הרכב, לרבות בתחום הייבוא, על מנת להגן על הצרכן, ובתוך כך, להבטיח: רמה מקצועית הולמת של נותני השירותים; שמירה על בטיחות הרכב; הגנה על שלום הציבור ובטיחותו; מתן שירות סדיר וזמין למקבלי השירות; קיומם של תנאים הולמים במקומות מתן השירותים; וקידומה של התחרות בענף הרכב.

אחד מסעיפי החוק, דן בחובה המוטלת על **יבואן ישיר** (יבואן ישיר הוא מי שעוסק בייבוא רכב ושיווקו ומייבא כלי רכב בהתאם להסכם עם **יצרן רכב** במדינת חוץ) לממש את האחריות שמעניק יצרן הרכב, לרכבים מתוצרתו, המיובאים למדינת ישראל, בין אם מיובאים על-ידי היבואן הישיר, ובין אם מיובאים על-ידי יבואן שאינו ישיר.

בנסיבות הללו, התעוררה מחלוקת בין יבואנים ישירים לבין משרד התחבורה והיבואנים האחרים, בשאלה - מה הדין כאשר יצרן הרכב מגביל טריטוריאלית את האחריות שהוא נותן לרכבים מתוצרתו. דהיינו - על מי החובה לשאת במימוש האחריות על הרכבים המיובאים, כאשר יצרן הרכב לא מעניק אחריות לרכבים שיובאו לישראל.

עובדות המקרה:

לאחר חקיקת החוק הנ"ל, הגיעו ליבואנים ישירים פניות שונות מצד יבואנים אחרים, או לקוחותיהם, שעניינן בקשות לתיקונים בכלי רכב בהתאם לאחריות היצרן הרלוונטי. היבואנים הישירים דחו חלק מהפניות בטענה שאחריות היצרן שניתנה לאותם כלי רכב אינה תקפה במדינת ישראל, בשל החרגה טריטוריאלית של ישראל.

באופן מעשי, המחלוקת התמקדה ברכבים שיובאו על-ידי **יבואן עקיף** (יבואן שהתקשר עם מתווך - סוכן מורשה, ולא עם היצרן באופן ישיר - "ייבוא מקבילי") ו**יבואן זעיר** (יבואן שהתקשר עם אדם פרטי לצורך היבוא - "יבוא אישי"), מארצות הברית, כאשר מימוש האחריות של חלק מהיצרנים לגבי אותם כלי רכב, הוגבלה לאזור צפון ומרכז אמריקה.

היבואנים העקיפים פנו למשרד התחבורה בתלונה כי היבואנים הישירים מפריים, למעשה, את הוראות החוק שנחקק, ובעיקר את סעיף 49(א) לחוק, שקובע כי "**יבואן ישיר ייתן את האחריות שנתן יצרן הרכב לכל רכב שהוא מייבא ויממש את האחריות כאמור לכל רכב מתוצר שהוא מייבא**".

בעקבות כך, פנה משרד התחבורה ליבואנים הישירים והורה להם להעניק שירותי מימוש אחריות ללקוחות וליבואנים האחרים, גם אם כתב האחריות שהעניק היצרן כולל בתוכו החרגה טריטוריאלית של ישראל; ואף איים על חלק מהיבואנים הישירים כי אם לא יממשו את האחריות, יוטל עליהם עיצום כספי גבוה.

בנסיבות הללו, פנו ארבעה יבואנים ישירים לבית המשפט המחוזי בירושלים, בכדי שיקבע שכאשר קיימת החרגה טריטוריאלית של אחריות מצד יצרן רכב, סעיף 49(א) לחוק אינו חל עליהם והם אינם צריכים לשאת במימוש האחריות.

טענות הצדדים:

כאמור, את העתירה הגישו חברות העוסקות ביבוא ישיר של רכבים, כנגד משרד התחבורה וכנגד שלושה יבואנים עקיפים.

המחלוקת העיקרית עסקה בפרשנות סעיף 49(א) הנ"ל - "יבואן ישיר ייתן את האחריות שנתן יצרן הרכב לכל רכב שהוא מייבא ומממש את האחריות כאמור לכל רכב מתוצר שהוא מייבא" - כאשר כל צד טוען כי פרשנותו היא הסבירה ביותר ומקיימת את תכלית החוק ככתבו וכלשונו; ובעוד העותרות דגלו בפרשנות "מצמצמת" של לשון החוק, נקטו המשיבות לעתירה בפרשנות "מרחיבה". כך למשל, טענו העותרות, כי החרגה טריטוריאלית פירושה שהיצרן למעשה לא נתן אחריות ועל כן, ובהתאם ללשון הסעיף, במידה שאחריות יצרן "אינה קיימת", גם בשל החרגה טריטוריאלית, ממילא לא חלה חובת מימוש האחריות על-ידי היבואן הישיר וכל פרשנות אחרת תקיים, למעשה, מעין "אחריות יבואן" - היבואן יצטרך לספוג את הוצאות מימוש האחריות מבלי שהיצרן ישפה אותו.

המשיבים, לעומת זאת, טענו כי פרשנות הסעיף של העותרות אינה יכולה להתקבל, משום שהיא מרוקנת מתוכן את מטרת הסעיף, שבא להבטיח, כזכור, את הגנת הצרכן, ובמצב בו היבואן הישיר מתחמק ממימוש אחריות, גם תסוכל המטרה לשמה נחקק החוק - הצרכן ייפגע באופן ישיר שכן אין לו כיסוי; נוסף על כך, ייווצר מצב בו המחוקק "שיחת מילותיו לריק" שכן לסעיף לא יהיה כל תוקף, למרות שהסעיף מורה מפורשות שאין להותיר צרכן ללא הגנת האחריות.

פסק הדין:

בית המשפט ניתח את לשון החוק וקבע שפרשנות מילולית סבירה של סעיף 49(א) היא כי חובת מימוש האחריות חלה על היבואן הישיר בכל מקרה, ובתנאי שהיצרן העניק אחריות לרכב במקור, גם אם מדובר באחריות שהוגבלה עקב טריטוריה.

גם מבחינת תכלית החקיקה, אימץ בית המשפט המחוזי את עמדת המשיבות, וקבע כי החוק נועד לעודד תחרות ולהסיר חסמי כניסה לשוק יבוא הרכב, מתוך מגמה לפתוח את השוק לתחרות. בתוך כך, המחוקק איזן את העדיפות שקיימת ליבואן ישיר מול היצרן, למול היעדר היכולת של יבואנים שאינם ישירים להעניק שירותי מימוש אחריות ושירותי טיפול בתקלות, משום שהשירותים הללו מחייבים קשר ישיר עם היצרן. משכך, ובשם התחרות ההוגנת, הטיל המחוקק את חובת מימוש האחריות על היבואן הישיר.

לאור לשונו הברורה של החוק ולנוכח התכלית המונחת ביסוד החקיקה, פסק בית המשפט כי קיים הסדר חקיקתי מיוחד בחוק, אשר מחיל אחריות טריטוריאלית בישראל, וקמה חובה ברורה על היבואן הישיר לממש אותה.

בנסיבות הללו, דחה בית המשפט את העתירה.

עת"מ (י-ם) 11690-01-18 יוניון מוטורס בע"מ נ' משרד התחבורה והבטיחות בדרכים (פורסם בנבו, 2.10.2019).

* * *

הסקירה לעיל הינה בבחינת תמצית. המידע הכלול בה נמסר למטרות אינפורמטיביות בלבד ואין במידע כדי להוות ייעוץ משפטי. לקבלת פרטים נוספים, אנא פנו לעו"ד גיל נדל - ראש תחום יבוא, יצוא וסחר בינלאומי, וסגן ראש מחלקת מיסים. בדוא"ל Gill.Nadel@goldfarb.com /או בטלפון 03-6089979.