



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

בפני כב' השופט ירון גת

אבי נגב

תובע

נגד

מדינת ישראל – רשות המסים - מנהל מע"מ ת"א 3

נתבעת

פסק דין

1. לפני תביעת התובע לביטול דרישת תשלום שהוציאה הנתבעת, לפיה עליו להשיב לנתבעת כספי הישבון מס בלו על סולר בסך 15,852 ₪, בגין השנים 2008-2011.

המחלוקת בין הצדדים נסובה סביב הפרשנות שמעניקים הצדדים להוראות ההישבון בחוק הבלו על הדלק, תשי"ח-1958 (להלן: "חוק הבלו") ובצו הבלו על הדלק (פטור והישבון), התשס"ה-2005 (להלן: "צו הפטור וההישבון"), ביחס להישבון בלו על דלק למוניות. עיקר המחלוקת הנה סביב הפרשנות שיש להעניק למונח "מונית" בצו הפטור וההישבון.

המחלוקת הנה בשאלה האם ההישבון בצו הפטור וההישבון חל על כל רכב הרשום ברישיונו כ"מונית", ואשר משמש את מחזיקו לצורך עיסוק, אף אם עיסוק זה הנו עיקרו בהובלת מסמכים ומיעוטו בהסעת נוסעים בשכר, או שמא ההישבון חל רק על רכב הרשום ברישיונו כ"מונית" ואשר משמש את מחזיקו בעיקר לצורך הסעת נוסעים בשכר.

2. רקע

התובע הנו נהג מונית.

בשנים 2008-2011 הגיש התובע, במסגרת הסדר הסולר, בקשות להישבון בלו על סולר בגין צריכת סולר במונית, וקיבל הישבון בהתאם לבקשותיו.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

בקשותיו של התובע להישבון בלו, הוגשו במסגרת הסדר השבת בלו שנקבע בשנת 2005 בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון, לפיו חברות או עוסקים הצורכים סולר לשימושים מסוימים בתחומי התעשייה והשירותים יזכו להשבה חלקית של הבלו על הסולר, אשר גולגל עליהם בעת רכישת הדלק, בכפוף לעמידתם בקריטריונים שונים - כלכליים, מנהליים ואחרים - אשר הוגדרו בחוק ובצו הפטור וההישבון. אין מחלוקת בין הצדדים כי, ביחס לתקופה הרלוונטית לכתב התביעה, בין 80%-95% מהסולר שצרך התובע למוניתו שימש לצורך ביצוע עבודות שליחות והובלת מסמכים עבור חברת "חילן-טק" (עמוד 1, שורה 16 לפרוטוקול מיום 3.12.12).

בעקבות זאת, פנתה הנתבעת אל התובע בדרישה להשיב לה את סכום ההישבון שקיבל, בסך של 15,852 ₪, שכן לטענתה מדובר בהישבון אותו קיבל התובע שלא כדין, מכיוון שהשתמש בסולר למטרה שאינה הסעת נוסעים בשכר.

לתובע ניתנה הזדמנות להשמיע טענותיו בכתב ובעל-פה כנגד דרישת התשלום, במסגרת השגה. לאחר שמיעת הטענות הודיעה הנתבעת לתובע כי החליטה להותיר את דרישת התשלום על כנה, והזמינה אותו להגיש תובענה לביטול דרישת התשלום לבית-המשפט. מכאן התביעה דגן. יצוין, כי הנתבעת הסכימה שהתובע יותיר בידיו את החלק היחסי של הבלו על הדלק אשר שימש להסעת נוסעים (בשנת 2008-2009 - 20%, ובשנת 2010 - 5% מצריכת הדלק). בדיון מיום 3.12.12, הסכימו הצדדים, כי על יסוד העובדות המוסכמות הנ"ל יינתן פסק דין, לאחר הגשת סיכומים בכתב (עמוד 2 שורות 20-22 לפרוטוקול).

3. טענות התובע

לטענת התובע אין לחייבו להשיב לנתבעת את כספי ההישבון שקיבל, וזאת ממספר טעמים: ההישבון בצו הפטור וההישבון חל על "מונית", כהגדרתה בפקודת התעבורה [נוסח חדש] (להלן: "פקודת התעבורה"). רכבו עונה על הגדרת "מונית", הן לפי לשון החוק ודרישות משרד התחבורה (מבחינת רישוי, מיסוי ושכר) והן לפי תכלית החוק, שהנה צמצום הפגיעה באלו שעיקר עיסוקם נפגע כתוצאה מהעלאת הבלו על הסולר, ועל כן הוא זכאי לפטור במלואו.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

מן המפורסמות היא כי מוניות משמשות בפועל ובאופן שוטף גם להעברת מסמכים ועל כן אין בעובדה שהשתמש במוניתו לשם העברת מסמכים כדי לשלול ממנה את הגדרתה כ"מונית". לגישת התובע, די בכך שהוא משתמש במוניתו להסעת נוסעים, ולו באופן מזערי, כדי להכלילה בהגדרת "מונית".

עוד טוען התובע כי שעה שרשויות המס מגדירות את רכבו כרכב עבודה מסוג מונית לצרכי תשלום מס, עליהן להכיר בהיות רכבו "מונית" גם לצורך הישבון הבלו על הדלק.

בנוסף טוען התובע, כי הנתבעת מפלה בינו לבין נהגי מוניות אחרים, שכן כלל נהגי המוניות עוסקים גם בהובלת מסמכים (להערכתו ביחס של 25%-75% בין נסיעות למשלוחים). באם הנתבעת החליטה לאשר הישבון לנהגי מוניות ביחס ישר לאחוז הדלק המשמש אותם בפועל להסעת נוסעים בשכר, להבדיל מהובלת מסמכים, עליה להחיל מדיניות זו ביחס לכלל נהגי המוניות ולא רק לגביו, ומשלא עשתה כן, הרי היא מפלה אותו לרעה באופן פסול.

כן טוען התובע, כי הנתבעת מעולם לא הוציאה תקנות ו/או הוראות ו/או הנחיות לתחנות המוניות ו/או ארגון המונית ביחס לאחוז ההחזר המגיע לפי כמות נוסעים ו/או משלוחים, ועל כן אינה יכול לדרוש ההחזר, בוודאי שלא למפרע.

התובע טוען עוד, כי הנתבעת פוגעת בחופש העיסוק שלו.

לבסוף טוען התובע, כי באם אינו עונה על הגדרת "מונית", כטענת הנתבעת, הרי שהוא עונה על הגדרת רכב שליחויות, בהתאם לסעיף 4 לתוספת לצו הפטור וההישבון, אשר זכאי להישבון בגובה 50%.

4. טענות הנתבעת

לטענת הנתבעת יש לדחות את התביעה ולאשר את הדרישה לחייב את התובע להשיב לה את כספי ההישבון שקיבל, וזאת ממספר טעמים:

אין התובע זכאי להישבון בלו על הסולר שצרך, מאחר שהמונית שברשותו שימשה בעיקר להובלת משלוחים ולא להסעת נוסעים בשכר.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

התובע אינו עומד בדרישות לקבלת הישבון בלו בגין מונית, שהן דרישות מהותיות ולא טכניות בלבד, כפי שטוען התובע. לא יינתן הישבון לכלי רכב המנוי בתוספת לצו הפטור וההישבון רק בגין העובדה כי הוא כלול ברשימה אלא נדרשים שימוש וצריכה בפועל של הדלק למטרה המפורטת.

על פי הוראות הדין, רק מונית המשמשת להסעת נוסעים בשכר, וזו בלבד, זכאית להישבון בלו על הסולר. התובע מתעלם מהתנאי הראשון להגדרת "מונית" בפקודת התעבורה והוא היות הרכב "רכב ציבורי". בהתאם להגדרת "רכב ציבורי" מדובר ברכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר. אף אם נקבל טענה כי אין דרישה דווקנית בסעיף כי כל פעילות המונית צריך שתהא להסעת נוסעים בשכר, ונקבל עמדה מקלה ולפיה ניתן להסתפק בכך שהשימוש העיקרי במונית יהיה להסעת נוסעים בשכר, הרי שהתובע אינו עומד בתנאי זה, שכן עיקר השימוש של התובע במונית אינו הסעה ציבורית של נוסעים אלא הובלה פרטית של מטען. מבחינה זו הרכב אינו עונה להגדרת מונית.

לכן, גם אם נקבל את טענתו של התובע בדבר חוקיות הובלת מסמכים במונית, הרי שפעילות זו אינה מזכה בהישבון בלו על סולר, מקום שפעילות זו הינה הפעילות העיקרית הנעשית במונית. למסקנה זו מגיעה הנתבעת על יסוד פרשנות תכליתית של הוראות החוק הרלוונטיות. קבוצות המשתמשים אשר נכללו בהסדר הסולר הן כאלה אשר מגשימות תכלית חברתית-כלכלית מסוימת שהממשלה ביקשה לקדם באמצעות הטבת המס. בפסיקה נקבע זה מכבר כי הממשלה רשאית לקדם את יעדיה החברתיים-כלכליים באמצעות מערכת המס.

הכללת האוטובוסים, המוניות והאוטובוסים ציבוריים הזעירים בהסדר הסולר נבעה מהעובדה כי כלים אלה נמנים על התחבורה הציבורית בישראל וייעודם הסעת נוסעים בשכר ומתן שירות לציבור. הנסיעה בתחבורה הציבורית מצמצמת שימוש בכלי רכב פרטיים ומזהמים, מצמצמת זמני נסיעה ועומסי תנועה בכבישי ישראל, מאפשרת ניווד ושימוש בתחבורה לכלל הציבור, לרבות למעוטי יכולת, מעודדת חיסכון ומביאה לצמצום בתאונות הדרכים. כל אלה הן מטרות אשר הממשלה מבקשת לעודד. הכללת קבוצה זו בהסדר הסולר הינה אמצעי נוסף של הממשלה לעודד שימוש בתחבורה הציבורית, שכן הישבון הסולר לקבוצה זו מנע עליית מחירים תלולה עקב השוואת המס על הסולר לזה המוטל על בניזין.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

מתן הישבון למונית אשר אינה משמשת בעיקרה להסעת נוסעים בשכר, ואינה מהווה חלק ממערך התחבורה הציבורית, חוטא לתכלית הסדר הסולר ומוביל לאפליה בין כלי רכב זה לבין כלי רכב אחרים שמשקלם נמוך מ-4.5 טון ואשר אינם זכאים להישבון בלו.

אשר על כן, הנתבעת סבורה כי מונית אשר אינה משמשת בעיקרה להסעת נוסעים בשכר אינה זכאית לקבלת הישבון בלו על דלק, בדיוק כפי שכלי רכב אחרים שמשקלם נמוך מ-4.5 טון והעוסקים בהובלת מסמכים אינם זכאים להישבון זה.

העובדה כי לכלי הרכב אשר בגינו מבקש התובע הישבון סולר ניתן רשיון מונית, אינה מספיקה. על הנתבעת לבדוק האם פעילות הרכב בגינה מבוקש הישבון אכן הייתה פעילות של מונית. בחינת המצב החוקי הקיים, לרבות התכליות שבבסיס הכללת המונית בהסדר הסולר, מובילות למסקנה כי במקרה שבפנינו ברור, כי אם היה ניתן להישבון המבוקש הרי שהדבר היה מחטיא את המטרה לשמה נכללה המונית בהסדר הסולר. לפיכך, הנתבעת אף שוללת את טענת התובע כי "תכלית ההטבה היא לצמצם את הפגיעה באלו שעיקר עיסוקם נפגע כתוצאה מהעלאת הבלו על הסולר". הכללת המוניות בהסדר הסולר לא נבעה מכך שהן רכבי עבודה, אלא מתוך כך שהן עומדות לרשות הציבור, ובשימושו של הציבור בהן כחלק ממערך התחבורה הציבורית, נחסכים למדינה משאבים רבים.

בנוסף, הנתבעת שוללת את טענת התובע לפיה הנתבעת "יצרה מצב בו היא מבדילה את התובע מהעוסקים במקצוע". לטענת הנתבעת, מתן הישבון בלו למונית אשר עיקר פעילותה בהובלת מסמכים תוביל לאפליה ביחס לכלי רכב אחרים שמשקלם נמוך מ-4.5 טון, המשמשים להובלת מסמכים ואשר אינם זכאים להישבון בלו על סולר;

כמו כן, לטענת הנתבעת, "שלהים" ו"מובילים", אשר עושים שימוש בכלי רכב שמשקלו נמוך מ-4.5 טון, אינם זכאים להישבון על הבלו. הסדר הסולר קובע זכאות להישבון רק למובילים שמשקל רכבם המסחרי / רכבי העבודה שלהם הוא מעל 4.5 טון. רכבו של התובע אינו עונה להגדרה זו ולכן הוא אינו זכאי להישבון בלו כ"מוביל" בהתאם לסעיף 4 לתוספת לצו הפטור וההישבון;

הנתבעת מציינת, כי לפני משורת הדין, ולאור חוסר ההבנה של התובע את העדר זכאותו בנסיבות שתוארו, קיבל התובע מהנתבעת הישבון על החלק היחסי של הדלק אשר שימש להסעת נוסעים (בשנת 2008-2009 20% ובשנת 2010 5% מצריכת הדלק).



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

הנתבעת מבהירה כי אינה נוקטת במדיניות של מתן הישבון לנהגי מוניות ביחס ישר לאחוז הדלק המשמש אותם בפועל להסעת נוסעים בשכר להבדיל מהובלת מסמכים, אלא היא נוקטת במדיניות לפיה מונית אשר עיקר השימוש בה אינו הסעה ציבורית של נוסעים אלא הובלה פרטית של מטען לא תהא זכאית להישבון. ככל שנמצא, כי המונית משמשת באחוז ניכר להובלת מסמכים - היא אינה זכאית להישבון כלל. מנגד, ככל שנמצא כי מונית שמשמט ברובה להסעת נוסעים ובחלק מזערי להובלת מסמכים, תקבל מלוא ההישבון על סולר. הנתבעת אינה מעניקה הישבון יחסי על סולר.

לטענת הנתבעת, מדיניות זו מופעלת ותופעל בעתיד ביחס לכל מונית בהסדר הסולר. על כן הנתבעת לא מפלה את התובע לרעה באופן פסול, אלא להפך, היא הלכה לקראתו לפנים משורת הדין, שכן על פי המדיניות לא היה זכאי התובע להישבון כלל.

5. דיון והכרעה

עיון בטענות הצדדים מלמד, כאמור, כי המחלוקת הנה סביב הפרשנות שמעניקים הצדדים להוראות ההישבון בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון, ובמיוחד לפרשנות המונח "מונית". לפי פרשנות התובע להוראות החוק הרלוונטיות, ההישבון בצו הפטור וההישבון חל על כל רכב הרשום ברישיונו כ"מונית", בהתאם לדרישות פקודת התעבורה ומשרד התחבורה, ואשר משמש את מחזיקו לצורך עיסוק, אף אם עיסוק זה הנו עיקרו בהובלת מסמכים ומיעוטו בהסעת נוסעים בשכר. לפי פרשנות הנתבעת להוראות החוק הרלוונטיות, ההישבון בצו הפטור וההישבון חל רק על רכב הרשום ברישיונו כ"מונית", בהתאם לדרישות פקודת התעבורה ומשרד התחבורה, ואשר משמש את מחזיקו בעיקר לצורך הסעת נוסעים בשכר.

לאחר שבחנתי את טענות הצדדים באתי לכלל מסקנה כי פרשנותה של הנתבעת היא הפרשנות הנכונה, ועל כן דין התביעה להידחות.

5.1 המסגרת הנורמטיבית



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

סעיף 9 לחוק הבלו מסמיך את שר האוצר לקבוע הישבון מלא או חלקי על בלו ששולם על דלק, כדלקמן:

"9(א) שר האוצר, באישור ועדת הכספים של הכנסת, רשאי לקבוע בצו -

(1) ...

(2) הישבון, מלא או חלקי, של הבלו ששולם על דלק המיועד או המשמש למטרה מסוימת שקבע,

שיינתן למי ששילם את הבלו או למי שהשתמש בדלק למטרה האמורה, הכל כפי שקבע."

מכוח סעיף 9 לחוק הבלו הותקן צו הפטור וההישבון, הקובע מהן מטרות צריכת הדלק אשר בגינן יינתן

הישבון הבלו למשתמשים בדלק. סעיף 3א(ג) לצו הפטור וההישבון קובע כדלקמן:

"3א(ג) סולר אשר שולם עליו בלו ושימש בייצור הכנסה -

(1) למטרה מן המפורטות בטור א' בתוספת, למעט המטרה האמורה בפרט 1(א) בה, יינתן עליו

הישבון חלקי בשיעור הקבוע בטור ב' בתוספת, למי שהשתמש בדלק למטרה כאמור והוא

עוסק מורשה כהגדרתו בחוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1976."

בתוספת לצו הפטור פורטו בטור א' המטרות המזכות בפטור ובטור ב' נקבע שיעור הפטור, כאשר שיעורי

הפטור שנקבעו לכל אחת מהמטרות הם דיפרנציאליים.

כעולה מהתוספת, ישנן שלוש קבוצות עיקריות של משתמשים הזכאים להחזרי בלו על הסולר. הקבוצה

הראשונה מורכבת ממפעלי התעשייה, אשר משתמשים בסולר כחומר בעירה לייצור מוצרים, ומספינות דיג

מסוג מכמורתן. הקבוצה השנייה מורכבת מציד מכוני הנדסי כבד (צמ"ה), טרקטורים, מכונה חקלאית ניידת,

מחפר ימי, אוטובוסים שמשקלם מעל 5 טון, רכב מוביל שמשקלו מעל 10 טון, רכבים מסחריים שמשקלם

הוא בין 4.5 ל-10 טון ורכבי עבודה שמשקלם מעל 4.5 טון. הקבוצה השלישית כוללת את כלי הרכב

הבאים: מונית, אוטובוס ציבורי זעיר, רכב הוראת נהיגה ורכב מסחרי המוגן נגד ירי המיועד להסעת נוסעים

בשכר.

סעיף 3(א) לתוספת לצו הפטור וההישבון קובע:



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

"מונית כהגדרתה בסעיף 1 בפקודת התעבורה".

פקודת התעבורה מגדירה, בסעיף 1 שבה, כדלקמן:

"מונית" – "רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג ואשר צוין ברישיון הרכב כמונית".

"רכב ציבורי" – "רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר".

5.2 פרשנות דיני המס

ההלכה בנושא הדרך הראויה לפרשנות דיני המס סוכמה לאחרונה בע"א 8958/07 פקיד שומה ת"א-יפו 5 נ' שרל שבטון:

"בעבר נהג הכלל כי יש לפרש את דיני המס בצורה דווקנית וכי אין לחייב את הנישום מכח גזירה שווה, או היקש (עיינו: בג"ץ 107/58 אבני לשם נ' גובה המס, פ"ד יג 353 (1959); יוסף גרוס דיני המס החדשים 37 (2003)). עמדה זו נקשרה עם עקרון פרשני נוסף והוא הכלל שבמקרה של ספק – על ההוראה הפיסקלית להתפרש לטובת הנישום (in dubio pro taxpayer), ראו: אלפרד ויתקון "בעיית הפרשנות בדיני מיסים" משפטים ג' 10 (התשל"א). תפיסה זו שונתה בהלכת ע"א 165/82 קיבוץ חצור נ' פקיד השומה רחובות, פ"ד ל"ט(2), 70 (1985) (להלן: עניין חצור) ומאז מקובלת גם בתחום דיני המיסים גישת הפרשנות התכליתית, אותה ביטא בהקשר זה השופט (כתוארו אז) א' ברק בעניין חצור כך:



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

"לעתים מטרת החקיקה היא הטלת מס, ולעתים מטרתה היא פטור ממס. בזו כבזו על הפרשן ליתן אותו פירוש, המביא להגשמת תכלית החקיקה. אין עליו לפרש את החוק לטובת הנישום ... כשם שאין עליו לפרשו לרעתו. טובתו של נישום אחד היא לעתים רעתו של נישום אחר. אין עליו לפרש את החוק באופן דווקני, כשם שאין עליו לפרשו באופן ליבראלי ... בחוק מס, כמו בכל חוק אחר, אין להסתפק בלשון בלבד. יש לפרש את החוק לפי התכלית החקיקתית, ואותה יש להסיק בדרכים המקובלות והידועות ... על השופט לפרש את חוק המס על רקע עקרוניתה הכלליים של השיטה. אחד מאותם עקרונות כלליים, שהוא רלוואנטי לחקיקת מס, הוא השמירה על חופש הפרט ועל הקניין הפרטי וההגנה עליהם מפני התערבות שלטונית. בהניחו עיקרון זה נר לרגליו ובהעדר כוונת מס ספציפית, עשוי השופט להגיע למסקנה, השוללת הטלת מס שיש בו פגיעה בחופש הפרט והקניין ... אם לאחר מיצוי תהליך הפרשנות נשארת ההוראה סתומה, כי אז יש ליתן אותו פירוש, שאין בו חיוב האזרח להיפרד מהחופש האישי שלו או מרכושו ונכסיו. כך תושג אותה מזיגה ראויה בין הצורך לקיים את צורכי המדינה לבין הצורך לשמור על זכויות הפרט" (שם, בעמ' 75-78).

הנה כי כן, פרשנות דיני המס צריכה להתבצע על בסיס תורת הפרשנות התכליתית, הכוללת בחינה של לשון החוק, של תכליתו הסובייקטיבית של החוק ושל תכליתו האובייקטיבית של החוק.

5.3 פרשנות תכליתית של הוראות החוק הרלוונטיות לענייננו

כעת נבדוק איזו מבין הפרשנויות המוצעות על ידי הצדדים הנה הפרשנות הנכונה על בסיס תורת הפרשנות התכליתית.

5.3.1 לשון הוראות החוק הרלוונטיות



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

הביטויים הדורשים פרשנות ואשר מופיעים בלשון הוראות החוק הרלוונטיות הנם:

"דלק המיועד או המשמש למטרה מסוימת שקבע"

"סולר אשר שולם עליו בלו ושימש בייצור הכנסה - למטרה מן המפורטות בטור א' בתוספת"

"מונית כהגדרתה בסעיף 1 בפקודת התעבורה"

"מונית" – "רכב מנועי ציבורי המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג ואשר צויין ברשיון הרכב כמונית".

"רכב ציבורי" – "רכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר".

בחינת לשון הוראות החוק הרלוונטיות מובילה למסקנה כי פרשנותה של הנתבעת מתיישבת טוב יותר עם לשון החוק לעומת פרשנות התובע.

בהתאם ללשון הוראות חוק הבלו וצו הפטור וההישבון לא יינתן הישבון לכלי רכב המנוי בתוספת לצו הפטור וההישבון רק בגין העובדה כי הוא כלול ברשימה אלא נדרשים שימוש וצריכה בפועל של הדלק "למטרה מסוימת שקבע". על כן, עולה מלשון החוק, כי הגדרת "מונית" בהקשר זה אינה טכנית אלא היא מהותית.

פקודת התעבורה קובעת בסעיף 1, כי מונית היא כלי רכב המקיים שלושה תנאים מצטברים: (א) רכב ציבורי; (ב) המיועד להסיע עד עשרה אנשים מלבד הנהג, (ג) צוין ברשיון הרכב כמונית. שני התנאים הראשונים הנם מהותיים, המתארים את המאפיין המהותי של הרכב ומטרת השימוש בו, והתנאי השלישי הנו טכני-רישומי.

משכך, לאור הדרישה המהותית בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון, יש לבחון לגבי כל רכב המבקש הישבון כ"מונית", האם מתקיימת בו בפועל גם המטרה הגלומה בהיותו "רכב ציבורי".

בהתאם להגדרת "רכב ציבורי" מדובר ברכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר.

פרשנות לשונית של התנאי האמור מובילה למסקנה כי, לכל הפחות, יש לדרוש שהשימוש העיקרי במונית יהיה להסעת נוסעים בשכר.

בהקשר זה ניתן להפנות לשתי הכרעות דין שניתנו בבית המשפט לתעבורה - תח"ת (ת"א) 166/04 מדינת ישראל נ' בנימין ירמיה (פורסם בנבו, ניתן ביום 4.12.2005); תח"ת (ת"א) 180/04 מדינת ישראל נ'



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

טימסיט שמשון (פורסם בנבו, ניתן ביום 3.07.2005) - בעקבות הגשת כתבי אישום נגד נהגי מוניות אשר נוסף על הסעת נוסעים עסקו גם בהובלת חבילות, מבלי שמזמין הנסיעה ישב במונית בזמן הנסיעה. בית המשפט זיכה את הנאשמים היות ועיקר הפעילות של הנהגים הייתה הסעת נוסעים בשכר. ואולם בית המשפט ציין כי אין זה יכול להיות עיסוקו העיקרי של הנהג:

"תפקיד המונית העיקרי הוא להסיע נוסעים ולא לעסוק בהעברת חבילות.

לפיכך, אין זה יכול להיות עיסוקו העיקרי של הנהג".

לעניין התיבה "או המיועד לשמש להסעת נוסעים בשכר", כמופיע בהגדרת "רכב ציבורי" בסעיף 1 לתקנות התעבורה, יצוין כי תיבה זו נכללה בהגדרת "רכב ציבורי" לאור העובדה כי משרד התחבורה נדרש לרישוי בטרם כלי הרכב משמש בפועל כמונית (בסמוך למועד היבוא). ואולם, לצורך הסדר הסולר תיבה זו אינה רלוונטית שכן ההישבון ניתן בגין שימוש בפועל בכלי הרכב המסוים. לא יינתן הישבון לכלי רכב המנוי בתוספת לצו הפטור וההישבון רק בגין העובדה כי הוא כלול ברשימה אלא נדרשים שימוש וצריכה בפועל של הדלק למטרה המפורטת.

פרשנותו של התובע, לפיה רכבו עונה על הגדרת "מונית" בשל הרישיון שניתן לו, בשל התאמתו לדרישות משרד התחבורה ופקודת התעבורה ובשל תשלומי המס שהוא משלם בגין הגדרת רכבו כ"מונית", הנה אפשרית לפי לשון הוראות החוק הרלוונטיות אך היא תואמת פחות את לשון החוק, שכן פרשנות זו מתמקדת בחלק הטכני של הגדרת "מונית" ואילו לשון הוראות החוק דורשת גם עמידה בהגדרה מהותית ("מטרה מסוימת", "רכב ציבורי", "הסעת נוסעים בשכר").

כמו כן, גישת התובע, לפיה די בכך שהוא משתמש במוניתו גם להסעת נוסעים, ולו באופן מזערי, כדי להכלילה בהגדרת "מונית" לצורך הוראות החוק הרלוונטיות, גם היא אפשרית מבחינה לשונית, אך היא תואמת פחות את לשון הוראות החוק הרלוונטיות, המדברות על מטרה מסוימת של הסעת נוסעים בשכר.

אשר על כן, פרשנותה המוצעת של הנתבעת מתיישבת טוב יותר עם לשון הוראות החוק הרלוונטיות. עם זאת, מכיוון שאין די בבחינת לשון החוק כדי להכריע במחלוקת הפרשנית, שכן גם פרשנותו המוצעת של התובע אפשרית בהתאם ללשון החוק, יש לבחון גם את תכליתן הסובייקטיבית והאובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

5.3.2 תכליתן הסובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות

בחינת 'כוונת המחוקק', 'הסביבה החקיקתית' ו'ההיסטוריה החקיקתית' של ההוראות הרלוונטיות בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון תומכת בפרשנותה של הנתבעת, בהתאם לתכליתן הסובייקטיבית של הוראות חוק אלו.

קבוצות המשתמשים אשר נכללו בהסדר הסולר הן כאלה אשר מגשימות תכלית חברתית-כלכלית מסוימת שהממשלה ביקשה לקדם באמצעות הטבת המס. בפסיקה נקבע זה מכבר כי הממשלה רשאית לקדם את יעדיה החברתיים-כלכליים באמצעות מערכת המס.

במסגרת הסדר הסולר הושווה המס המוטל על סולר למס המוטל על בנזין ומנגד נקבע הישבון בלו לקבוצות משתמשים מסוימות, אשר הסולר מהווה תשומה עיקרית בייצור הכנסתם ואשר הרכב/הכלי מהווה את האמצעי העיקרי, בלעדיו אין, לייצור הכנסתם. קבוצות משתמשים רבות לא נכללו בהסדר הסולר וזאת הן מנימוקים תקציביים והן מנימוקים תכליתיים (מובילים בכלי רכב משמשקלם נמוך מ-4.5 טון, אמבולנסים, כלי רכב המשרתים נותני שירותים שונים). מבחינה תקציבית- בחירת מספר קבוצות משתמשים מסוימות נבע מהצורך לתחום ולתקצב את הטבת המס שבמתן ההחזרים, שכן כל מתן הטבה נוספת הינו בגדר הפסד הכנסות למדינה, אשר בא על חשבון מטרות ויעדים ציבוריים אחרים. מבחינה תכליתית- הסדר הסולר נועד, בין השאר, לנטרל הטבת מס שהביאה לעיוות כלכלי בהעדפת שימוש בסולר על פני בנזין וכן הפנמת המשמעויות של העלויות החיצוניות השליליות הנובעות משימוש ברכב המונע בסולר (פגיעה באיכות הסביבה, פגיעה בבריאות הציבור, פגיעה ניכרת בתשתית הכבישים, יצירת גודש ועוד).

מאחר שהכלל העומד בבסיס העלאת המס על הסולר הוא מיסוי הסולר כמוצר בעל השפעות חיצוניות שליליות (לפחות כבנזין אם לא יותר) ומתן הישבון בלו על סולר הינו החריג, הרי שמתן הישבון לכל כלי רכב המשמש לייצור הכנסה פורץ את כל מסגרת הסדר הסולר, הן מבחינה תכליתית והן מבחינה תקציבית. הכללת האוטובוסים, המוניות והאוטובוסים ציבוריים הזעירים בהסדר הסולר נבעה מהעובדה כי כלים אלה נמנים על התחבורה הציבורית בישראל ויעודם הסעת נוסעים בשכר ומתן שירות לציבור. הנסיעה



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

בתחבורה הציבורית מצמצת שימוש בכלי רכב פרטיים ומזהמים, מצמצמת זמני נסיעה ועומסי תנועה בכבישי ישראל, מאפשרת ניווד ושימוש בתחבורה לכלל הציבור, לרבות למעוטי יכולת, מעודדת חיסכון ומביאה לצמצום בתאונות הדרכים. כל אלה הן מטרות אשר הממשלה מבקשת לעודד. הכללת קבוצה זו בהסדר הסולר הינה אמצעי נוסף של הממשלה לעודד שימוש בתחבורה הציבורית, שכן הישבון הסולר לקבוצה זו מנע עליית מחירים תלולה עקב השוואת המס על הסולר לזה המוטל על בניזין.

בהקשר זה ראו פסק הדין בבג"צ 171/09 נ.ט.ל.י. החברה לשירותי רפואה דחופה בישראל בע"מ ואח' נ' שר האוצר ואח', שם נפסק כי אין להתערב בהחלטת שר האוצר שלא להכליל את האמבולנסים בהסדר הסולר:

"נקודת המוצא לדיון הינה כי לעותרים, ככל אדם, אין זכות קנויה לפטור ממס. הסדר הסולר קובע כלל של מיסוי הסולר. מכאן, המקרים בהם נקבעה זכאות להישבון הם בגדר חריג לכלל.

...

עיון ברשימת העוסקים הזכאים להישבע לפי הסדר הסולר מעלה כי אכן, כלל הזכאים להישבון משתמשים בסולר כמרכיב עיקרי לייצור הכנסתם. ואולם, זה אינו התנאי היחיד שעל פיו נמצא כי הם זכאים להישבון. כל קבוצה אשר נכללה ברשימת הזכאים, מקיימת רציונאל פרטני אשר מהווה את הסיבה להימצאותה ברשימת הזכאים להישבון. המשותף לכלל הרציונאליים הפרטניים של הקבוצות הוא בכך שהם מהווים כלי לקידום יעדים חברתיים וכלכליים. כך, למשל, הכללת סקטור התחבורה הציבורית ברשימת הזכאים - לרבות אוטובוסים, אוטובוסים ציבוריים זעירים ומוניות - מקדמת ערכים חברתיים וכלכליים באמצעות עידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית והקטנת העומס בכבישים. קידום יעדים אלה יתרום לחיסכון עלויות למשק ויאפשר שימוש רחב בתחבורה לכלל הציבור, לרבות מעוטי יכולת. בנוסף, יש בעידוד התחבורה הציבורית כדי להביא לצמצום מספר תאונות הדרכים ולהקטנת זיהום האוויר במדינה. כל אלה הינן מטרות ראויות שקביעת הזכאות להישבון היא בגדר



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

אמצעי סביר להשבתן, שבידי המשיבים לנקוט (ראו גם: [בג"ץ 4769/95](#) **מנחם נ' שר התחבורה, פ"ד ננ 235, 272 (2002)**). סקטור אחר הזוכה להישבון הוא הסקטור היצרני. גם במקרה זה משרתת קביעת הזכאות אינטרס רחב יותר של קידום התעשייה בישראל. בענייננו, גם אם פעולתם של העותרים חשובה היא, לא ניתן לומר - בהינתן שהחלטה על הזכאות נובעת מהרצון לקדם אינטרסים חברתיים וכלכליים - כי החלטת המשיבים שלא להכלילם בהסדר הסולר היא בלתי סבירה. מתן ההטבה האמורה נתון לשיקול דעת המשיבים, בידם לבחור את המטרות הראויות לקידום והעותרים לא הצביעו על כל טעם שיעיד כי ההחלטה שלא לכלול בהסדר אינה עניינית. בשולי הדברים יצוין גם כי טענה דומה שהועלתה בעתירה קודמת בפני בית משפט זה נמחקה לאחר משיכת העותרים וזאת בעקבות הערות בית המשפט (בג"ץ 324/06 **מסוף העברת מסמכי מחשבים בע"מ נ' שר האוצר**) (לא פורסם, 17.10.2007).

הנה כי כן, בהסדר הסולר ביקשה המדינה להשתמש בכלי ההישבון בכדי לקדם מטרות חברתיות ראויות, תוך שמירה על מסגרת תקציבית. המטרות החברתיות הללו כוללות סיוע לקבוצות משתמשים מסוימות, אשר הסולר מהווה תשומה עיקרית בייצור הכנסתם ואשר הרכב/הכלי מהווה את האמצעי העיקרי, בלעדיו אין, לייצור הכנסתם, ואשר, בנוסף, מקיימות רציונאל פרטני של קידום יעד חברתי-כלכלי מסוים. אחד מרציונאלים אלו, הנו קידום ערכים חברתיים וכלכליים באמצעות עידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית והקטנת העומס בכבישים. קידום יעדים אלה תורם לחיסכון עלויות למשק ומאפשר שימוש רחב בתחבורה לכלל הציבור, לרבות מיעוטי יכולת. בנוסף, יש בעידוד התחבורה הציבורית כדי להביא לצמצום מספר תאונות הדרכים ולהקטנת זיהום האוויר במדינה. כל אלה הינן מטרות ראויות שקביעת הזכאות להישבון היא בגדר אמצעי סביר להשבתן, שבידי הנתבעת לנקוט.

על רקע האמור לעיל, התכלית הסובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות תומכת בפרשנות, לפיה ההישבון בצו הפטור וההישבון חל רק על רכב הרשום ברישיונו כ"מונית" ואשר משמש את מחזיקו **בעיקר** לצורך הסעת נוסעים בשכר. זאת, מכיוון שאחת מהמטרות לקביעת הסדר הסולר לגבי מוניות הנה עידוד



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

הנסיעה בתחבורה ציבורית והקטנת העומס בכבישים, ואילו שימוש במונית בעיקר שלא לצורך הסעת נוסעים בשכר, אינו עונה על מטרה זו.

בחינת תכליתן הסובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות מובילה לדחיית טענת התובע לפיה "תכלית ההטבה היא לצמצם את הפגיעה באלו שעיקר עיסוקם נפגע כתוצאה מהעלאת הבלו על הסולר", ותכלית זו בלבד. המסקנה העולה מבחינת התכלית הסובייקטיבית הנה כי הכללת המוניות בהסדר הסולר לא נבעה רק מכך שהן רכבי עבודה, אלא מתוך כך, שבנוסף, הן עומדות לרשות הציבור, ובשימושו של הציבור בהן כחלק ממערך התחבורה הציבורית, נחסכים למדינה משאבים רבים.

על כן, לא מצאתי ממש בטענת התובע לפיה שעה שרשויות המס מגדירות את רכבו כרכב עבודה מסוג מונית לצרכי תשלום מס, עליהן להכיר בהיות רכבו "מונית" גם לצורך הישבון הבלו על הדלק. רכבו של התובע מוגדר כרכב עבודה לצורך תשלום מס כמו כל רכב עבודה אחר. העובדה שרכבו מוגדר כרכב עבודה לצורך תשלום מס אינה מקנה לו אוטומטית את הזכות להיות מוכר גם כ"מונית" לצורך הישבון בלו על הדלק, בדיוק כפי שהגדרת רכבי עבודה אחרים כרכב עבודה לצורך תשלום מס אינה מקנה להם זכות להיות מוכרים לצורך הישבון בלו על הדלק. הבחינה לצורך הישבון בלו על הדלק הנה, כאמור, מהותית, כך שבנוסף להיות הרכב רכב עבודה הרשום ברישיונו כמונית, עליו לשמש בפועל להסעת נוסעים בשכר, כמטרה עיקרית.

אשר על כן, בחינת תכליתן הסובייקטיבית של ההוראות הרלוונטיות בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון תומכת בעדיפות פרשנותה של הנתבעת על פני פרשנותו של התובע.

5.3.3 תכליתן האובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות

גם בחינת ההיגיון, הסבירות, המידתיות, העקביות והקוהרנטיות של הפרשנויות המוצעות, כמו גם בחינת התאמתן לעקרונות היסוד הכלליים של השיטה, תומכות בפרשנותה של הנתבעת, בהתאם לתכליתן האובייקטיבית של הוראות החוק הרלוונטיות.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

פרשנותה של הנתבעת מתייחסת בצורה הגיונית וסבירה יותר להגדרת "מונית" בפקודת התעבורה, ובמיוחד ליסוד הדורש כי הרכב יהיה "רכב ציבורי", וזאת בהקשר של צו הפטור וההישבון ומטרותיו. בהתאם להגדרת "רכב ציבורי" מדובר ברכב המשמש, או המיועד לשמש, להסעת נוסעים בשכר. גישת הנתבעת, לפיה הפרשנות הנכונה לביטוי "הסעת נוסעים בשכר", בהקשר של צו הפטור וההישבון, הנה שהשימוש העיקרי במונית יהיה להסעת נוסעים בשכר, היא גישה הגיונית וסבירה יותר מגישת התובע, לפיה הפרשנות הנכונה לביטוי זה הנה שדי בשימוש כלשהו, ולו מזערי ביותר, ברכב להסעת נוסעים בשכר.

פרשנותה של הנתבעת אינה שוללת את החוקיות של שימוש במונית לצרכים אחרים, כגון הובלת מסמכים, אף בהקשר של צו הפטור וההישבון, ואולם היא מציגה גישה הגיונית, סבירה ומידתית, לפיה שעה שהשימוש לצרכים האחרים מהווה את הפעילות העיקרית הנעשית במונית, שימוש זה ישלול את הזכות לקבלת הישבון בלו על הסולר.

בהקשר זה ניתן להפנות להחלטת בית המשפט העליון בע"א 556/88 מלמד נ' מדינת ישראל, פ"ד מד(2), 247. כך נפסק מפי כבוד הנשיא שמגר:

"...על פי העובדות שהוכחו, נראה שהשימוש שנעשה במכונית לא היה כמונית, כי אם כמונית המשמשת את המערער בעסקיו השונים... . מכל אלה נעדר האלמנט של השירות לציבור, המונח ביסודו של שימוש ברכב כמונית. ... עיון במערכת הדינים באופן כולל מובילה למסקנה, כי מונית - הן לעניין רישיון ההפעלה שלה ככזו, והן לעניין הזכאות להקלות במס - היא קודם כל מכונית, אשר נועדה לספק שירותי הסעה לציבור הרחב, במובחן ממתן שירותים כאמור למסגרת מתוחמת וקבועה של משתמשים (יהיו אלה אדם פרטי, בית עסק או משרד פלוני)."

בהקשר זה יוער כי הנתבעת אינה מציגה בכתבי טענותיה את הרף המדויק להגבלת היקף הפעילות שאינה הסעת נוסעים בשכר במונית, שממנו והלאה תישלל הזכות לקבלת הישבון בלו על הסולר. מן הראוי שהנתבעת תגבש מדיניות מוגדרת בהקשר זה, אשר תפורסם באופן רשמי, באופן שיאפשר לציבור נהגי המוניות להכיר ולדעת מראש את הכללים. עם זאת, אין חולק כי פרשנות, לפיה שימוש



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

במונית למטרות שאינן הסעת נוסעים בשכר בהיקף של 80%-95 אחוז מכלל היקף השימוש במונית שוללת את הזכות לקבלת הישבון בלו על הסולר, בהתאם להגדרות בהוראות החוק הרלוונטיות, הנה פרשנות סבירה, מידתית והגיונית.

הנתבעת הבהירה, כי אינה נוקטת במדיניות של מתן הישבון לנהגי מוניות ביחס ישר לאחוז הדלק המשמש אותם בפועל להסעת נוסעים בשכר להבדיל מהובלת מסמכים, אלא היא נוקטת במדיניות לפיה מונית אשר עיקר השימוש בה אינו הסעה ציבורית של נוסעים בשכר אלא הובלה פרטית של מטען לא תהא זכאית להישבון. ככל שנמצא כי המונית משמשת באחוז ניכר להובלת מסמכים - היא אינה זכאית להישבון כלל. מנגד, ככל שנמצא כי המונית משמשת ברובה להסעת נוסעים בשכר ובחלק מזערי להובלת מסמכים - תקבל היא את מלוא ההישבון על סולר. הנתבעת אינה מעניקה הישבון יחסי על סולר.

בהמשך לכך הבהירה הנתבעת, כי לפני משורת הדין, ולאור חוסר ההבנה של התובע את העדר זכאותו בנסיבות שתוארו, קיבל התובע מהנתבעת הישבון על החלק היחסי של הדלק אשר שימש להסעת נוסעים (בשנת 2008-2009 20% ובשנת 2010 5% מצריכת הדלק).

התובע לא הציג ראיות או נתונים הסותרים טענה זו או המראים כי הנתבעת איננה מיישמת את המדיניות האמורה.

ייתכן, כי יש היגיון גם במדיניות לפיה יש ליתן הישבון לנהגי מוניות ביחס ישר לאחוז הדלק המשמש אותם בפועל להסעת נוסעים בשכר להבדיל מהובלת מסמכים, ואולם מדיניות שכזו צריכה להיות מעוגנת בחקיקת המשנה הרלוונטית והיא אינה עולה בקנה אחד עם לשון הוראות החוק הקיימות כעת. יתרה מכך, ביישום מדיניות שכזו יש לשקלל גם שיקולים נוספים כגון עלויות יישום ואכיפה וכד', ובית המשפט אינו יכול להיכנס בנעלי הנתבעת ושיקוליה בהקשר זה, כל עוד המדיניות הנוכחית נובעת מפרשנות סבירה, מידתית ונכונה של הוראות החוק הרלוונטיות.

בנוסף, פרשנותה המוצעת של הנתבעת הולמת טוב יותר את עקרונות היסוד של השיטה, לרבות עיקרון השוויון.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

מתן הישבון למונית אשר אינה משמשת בעיקרה להסעת נוסעים בשכר, ואינה מהווה חלק ממערך התחבורה הציבורית, מוביל לאפליה בין כלי רכב זה לבין כלי רכב אחרים שמשקלם נמוך מ-4.5 טון ואשר משמשים לייצור הכנסה (למשל, רכבי הובלה) ואינם זכאים להישבון בלו.

בהקשר זה יובהר, כי בניגוד לטענתו של התובע, מהסדר הסולר עולה כי "שלחים" ו"מובילים", אשר עושים שימוש בכלי רכב שמשקלו נמוך מ-4.5 טון, אינם זכאים להישבון על הבלו. הסדר הסולר קובע זכאות להישבון רק למובילים שמשקל רכבם המסחרי / רכבי העבודה שלהם הוא מעל 4.5 טון. רכבו של התובע אינו עונה להגדרה זו ולכן הוא אינו זכאי להישבון בלו כ"מוביל" בהתאם לסעיף 4 לתוספת לצו הפטור וההישבון.

בהמשך לכך, לא ניתן לקבל את טענת התובע לפיה הנתבעת "יצרה מצב בו היא מבדילה את התובע מהעוסקים במקצוע". המדובר בהבחנה מותרת ולגיטימית ולא באפליה פסולה, שכן הנתבעת מבחינה בין התובע לבין נהגי מוניות אחרים, אשר משתמשים במוניתם למטרה עיקרית של הסעת נוסעים בשכר, שהנה המטרה שהסדר הבלו חפץ לקדם, והיא אינה מפלה בינו לבין נהגי מוניות אחרים אשר משתמשים במוניתם למטרה עיקרית שאינה הסעת נוסעים בשכר.

לטענת הנתבעת, היא מפעילה את מדיניותה האמורה ותמשיך להפעילה בעתיד ביחס לכל מונית בהסדר הסולר. התובע לא הציג ראיות ונתונים מהם עולה כי הנתבעת אינה נוקטת במדיניות זהה ביחס לנהגי מוניות אחרים אשר משתמשים במוניתם למטרה עיקרית שאינה הסעת נוסעים בשכר, ועל כן לא הוכיח טענת אפליה.

בהערת אגב אציין, כי לא ירדתי לסוף דעתו של התובע ביחס לטענתו כי הנתבעת פוגעת בחופש העיסוק שלו. התובע העלה טענה זו מבלי לנמקה ועל כן לא ניתן להתייחס אליה.

אשר על כן, גם בחינת תכליתן האובייקטיבית של ההוראות הרלוונטיות בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון תומכת בעדיפות פרשנותה של הנתבעת על פני פרשנותו של התובע.

6. סוף דבר



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

המחלוקת בין הצדדים בתיק זה נסובה סביב הפרשנות הנכונה שיש להעניק להוראות ההישבון בחוק הבלו ובצו הפטור וההישבון ביחס להישבון בלו על דלק למוניות. עיקר המחלוקת הנה סביב הפרשנות שיש להעניק למונח "מונית" בצו הפטור וההישבון.

המחלוקת הנה בשאלה האם ההישבון בצו הפטור וההישבון חל על כל רכב הרשום ברישיונו כ"מונית", ואשר משמש את מחזיקו לצורך עיסוק, אף אם עיסוק זה הנו עיקרו בהובלת מסמכים ומיעוטו בהסעת נוסעים בשכר, או שמא ההישבון חל רק על רכב הרשום ברישיונו כ"מונית" ואשר משמש את מחזיקו בעיקר לצורך הסעת נוסעים בשכר.

כעולה מהניתוח שנערך לעיל, פרשנותה של הנתבעת היא הפרשנות הנכונה, בהתאם לתורת הפרשנות התכליתית הנוהגת בדיני המס. פרשנות הנתבעת תואמת את לשון הוראות החוק הרלוונטיות, את תכליתן הסובייקטיבית ואת תכליתן האובייקטיבית, בעוד שפרשנות התובע אינה תואמת את תכליתן הסובייקטיבית והאובייקטיבית ותואמת פחות את לשונן.

על כן – התביעה נדחית.

אכן, יש לגלות הבנה לקשיים הניכרים עמם מתמודד התובע כנהג מונית במאמציו לפרנס עצמו בכבוד. עם זאת, לא ניתן לעשות שימוש בקשיים אלו כשיקול בקביעת פרשנותן של הוראות חוק מתחום דיני המס, שכן הדבר יבוא בהכרח על חשבונם של אחרים, ושיקול הדעת בדבר החלוקה הנכונה והראויה של המשאבים הציבוריים מסור בידיה של הנתבעת, כל עוד הוא סביר ומידתי. במקרה דנן פרשנותה של הנתבעת הנה, כאמור, סבירה ומידתית ועל כן לא ניתן לקבל את תביעת התובע, עם כל ההבנה למצבו.

בנסיבות המקרה, הסוגיה, הצדדים והיקף ההליכים - לא מצאתי לחייב את התובע בתשלום הוצאות הנתבעת.

זכות ערעור כחוק.



בית משפט השלום בתל אביב - יפו

תא"מ 30681-06-12 נגב נ' מדינת ישראל

המזכירות תשלח לצדדים העתק מפסק הדין בדואר.

ניתן היום, כ"ה אדר תשע"ג, 07 מרץ 2013, בהעדר הצדדים.

ירון גת, שופט