

בעניין: 1. רוני רדעי ת"ז 022246946
2. אילן בן הרוש ת"ז 024196800
ע"י ב"כ יוסי פוקס משרד עורכי דין
מרחה ביאליק 153 ר"ג, 52523
טל: 03-7512066 פקס: 03-6130956

התובעים/המבקשים

נ ג ד -

אגף מס הכנסה
רשות המיסים בישראל
ע"י פרקליטות מחוז תל-אביב
רח' הנרייטה סולד 1, תל-אביב
טל: 03-6970027 פקס: 03-6970291

הנתבע/המשיב

מהות התביעה: תובענה ייצוגית.

העילה: אי הכרה מלאה בהוצאות רכב מסוג טנדר וזקיפת שווי שימוש ברכב מסוג זה.

סכום התביעה: 475,000,000 ש"ח (מוערך).

בקשה לאישור תובענה כתובענה ייצוגית

בית המשפט הנכבד מתבקש בזאת להורות כדלקמן :

1. לאשר למבקשים להגיש את התובענה שבכותרת כתובענה ייצוגית - בהתאם להוראות סעיף 5(ב)(2) לחוק תובענות הייצוגיות תשס"ו - 2006 (להלן: "חוק תובענות ייצוגיות") ועל פי סעיף 11 לתוספת השנייה (שם).

2. להגדיר את הקבוצה בשמה מוגשת התובענה הייצוגית בהתאם לסעיף 10(א) לחוק, כקבוצה הכוללת את כל הנישומים שהחזיקו רכב מסוג טנדר (חד או דאבל-קבינה, פתוח או סגור) בשנת 2005 ו/או בשנת 2006 הידוע גם בכינויו המסחרי "PICK UP" (להלן: "התקופה הרלוונטית") ואשר כללו את ההוצאות שהוציאו בגין רכב כזה בדו"ח השנתי שהגישו למשיבה, או לחילופין הורתה המשיבה לנכות ממשכורתם את גובה המס בגין שווי השימוש לרכב זה (להלן: "הקבוצה").

3. לקבוע, כי התובענה הייצוגית מעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל חברי הקבוצה וכי ההליך הנכון להגשת תביעה להשבת הסכומים שנגבו ע"י המשיבה שלא כדין, הינו ע"י הגשת תובענה ייצוגית.

התובענה בתמצית:

4. המבקש 1 הינו עצמאי, אשר בבעלותו בין היתר, 2 טנדרים אשר רישומם הוא כדלקמן:

א. טנדר מסוג טויוטה שמספרו 57-003-19.

ב. טנדר מסוג מיצובישי שמספרו 63-735-50.

הרכבים הנ"ל שימשו את המבקש 1 לפעילותו העסקית ומופיעים בנספחים לבקשה דנא עם פירוט מספר הק"מ שנסעו ופירוט ההוצאות שהוציא המבקש 1 עבור החזקת רכבים אלו בשנים 2005 ו-2006.

העתק רישיונות הרכב מצ"ב ומסומנים בהתאמה **כנספים א' 1-2**

דו"חות תיאום הוצאות הרכב לשנים 2005 ו-2006 מצ"ב ומסומנים בהתאמה **כנספים ב' 1-2**

5. המבקש 1 הפעיל עסק של שיפוצים בתקופה הרלוונטית והגיש דו"חות מס שנתיים כדין.

העתק הדו"ח שהוגש לשנת המס 2005 מצ"ב ומסומן **כנספח ג'**

העתק הדו"ח שהוגש לשנת המס 2006 מצ"ב ומסומן **כנספח ד'**

6. המבקש 2 הינו שכיר בחברת א. ניב חברה לבניה ופיתוח בע"מ, אשר הוצמד לו בשנים 2005 ו-2006 רכב טנדר מסוג מיצובישי מאגנום שמספרו 82-834-35 וניכו משכר הברוטו שלו את המס בגין שווי השימוש ברכב זה, כפי שיפורט להלן.

העתק רישיון הרכב של המבקש 2 לא צורף, שכן בין לבין נמכר הרכב והוא לא שמר בידי העתק מהרישיון.

העתק ריכוז משכורות שנתי לשנים 2005 ו-2006 מצ"ב ומסומן בהתאמה **כנספח ה' 1-2**

העתק טפסי 106 לשנים 2005 ו-2006 מצ"ב ומסומנים בהתאמה **כנספח ו' 1-2**

העתק נספח לתיאום הוצאות הרכב שהוצמד לעובד מצ"ב ומסומן בהתאמה **כנספח ז' 1-2**

7. התובענה דנא עוסקת באי הכרה מצד רשות המסים, במלוא הוצאות הרכב של המבקש 1 ושל יתר חברי הקבוצה לרכבים מסוג טנדר, חד או דאבל קבינה, בשנים 2005 ו-2006 שהינם במשקל של עד 3.5 טון, וזאת ע"י הפחתת כלל ההוצאות שהוצאו על הרכב במהלך 9,900 הקילומטרים הראשונים בשנת המס הרלוונטית (עצמאיים) ו/או ע"י ניכוי המס בגין שווי השימוש ברכב ממשכורתו של המבקש 2 וכן ממשכורתם של כלל העובדים במשק אשר הועמד לרשותם טנדר.

8. **סעיף 17 לפקודת מס הכנסה (נוסח חדש) (להלן: "הפקודה")** שכותרתו **"הניכויים המותרים"** קובע למעשה, כי כל ההוצאות שיצאו כולן בייצור הכנסתו בשנת המס, ינוכו מהכנסתו החייבת של הנישום, זולת אם הניכוי הוגבל בסעי' 31 לפקודה.

9. **סעיף 31 לפקודה**, הסמיך את שר האוצר, באישור ועדת הכספים של הכנסת להתקין תקנות המגבילות או לא-מתירות ניכוי הוצאות מסוימות, על אף הכלל שנקבע בסעיף 17 לפקודה.

10. מכוח סמכות זו, תוקנו **תקנות מס הכנסה (ניכוי הוצאות רכב) תשנ"ה-1995** (להלן: "תקנות הניכוי") והגבילו ניכוי הוצאות שעניינן **"החזקת רכב"**.

להלן סעיף 2 לתקנות בנוסחו המלא:

2. הוצאות החזקת רכב שהוצאו בייצור הכנסה שאינה הכנסת עבודה, יותרו בניכוי בשנת מס כמפורט להלן:

(1) סכום הוצאות החזקת הרכב מחולק במספר הקילומטרים השנתי ומוכפל במספר הקילומטרים השנתי העודף על 9,900 קילומטר לגבי אותו הרכב, או 25% מהוצאות החזקת הרכב, לפי הגבוה;

11. מכוח סמכות זו, נתקנו גם **תקנות מס הכנסה (שווי השימוש ברכב), תשמ"ז-1987** (להלן: "תקנות שווי השימוש") אשר קבעו, כי יש להוסיף למשכורתו של עובד, שהועמד לרשותו "רכב" צמוד, סכום מסוים כשווי שימוש ברכב לפי קבוצת המחיר שנקבעה לרכב, ויראו את הכנסתו החייבת במס ככוללת את שווי השימוש.

12. **סעיף 1 לתקנות שווי השימוש** אינו מגדיר בעצמו מהו "רכב" אלא מפנה להגדרתו בתקנות הניכוי, כאמור בסעיף 10 דלעיל.

13. ויודגש, כי עובד שהועמד לרשותו כלי רכב אשר לא נכלל בהגדרת סעיף זה, אין מנכים כל סכום ממשכורתו בגין אותו כלי רכב שהועמד לרשותו.

14. ועתה, נשאלת **שאלת מפתח** שהתשובה לה, הינה הבסיס לתובענה דנא, והיא:

על איזה סוג רכב חלה ההגבלה שבתקנה 2 לתקנות הניכוי, וחובת המס שבתקנות שווי השימוש?

15. כדי להשיב לשאלה זו, יש לפנות תחילה **לסעיף 1, סעיף ההגדרות שבתקנות הניכוי** כדי לבחון כיצד הוגדר "רכב" וכדלקמן:

"רכב" – רכב נוסעים פרטי, רכב פרטי דו-שימושי, רכב מסחרי אחוד ורכב מסחרי בלתי אחוד, כמשמעותם בתקנות התעבורה, תשכ"א-1961, למעט רכב עבודה כמשמעותו בפקודת התעבורה, בין שבבעלותו של הנישום ובין שלא בבעלותו, ובלבד שמשקלו הכולל המותר פחות מ-3,500 ק"ג.

16. סעיף זה כולל בתוכו רשימה של כלי רכב שונים, אך אינו מגדיר אותם, אלא מפנה לתקנות התעבורה וקובע שהגדרתם הינה כמשמעותם בתקנות התעבורה, תשכ"א-1961 (להלן: "תקנות התעבורה").

17. כאן המקום לציין, כי בשנת תשס"ה-2005, נעשה תיקון לסעיף ההגדרות בתקנות התעבורה (קובץ תקנות 6360, מיום 9.1.05 כ"ח טבת תשס"ה) ונמחקו ההגדרות של חלק מכלי הרכב והורחבה ההגדרה של "רכב נוסעים פרטי". להלן מובא הסעיף בנוסחו היום, לרבות המחיקות:

"רכב מסחרי אחוד (Delivery van)" – (נמחקה);
 "רכב מסחרי בלתי אחוד (pick up)" – (נמחקה);
 "רכב פרטי דו שימושי (double purpose)" – (נמחקה);
 "רכב נוסעים פרטי" – רכב מנועי פרטי המיועד להסיע נוסעים אשר צוין ברישיון הרכב שלו סיווג ראשי M1;

18. למעשה, כדי לדעת האם חלה על רכב כלשהו ההגבלה של תקנות הניכוי או האם חלה חובה לנכות את שווי השימוש בו, יש לראות האם וכיצד הוגדר בתקנות התעבורה.

19. עיון בהגדרות של תקנות התעבורה שהובאו לעיל ביחס לסעיף 1 להגדרות של תקנות הניכוי, מלמד כי ישנו סוג אחד של רכב בלבד, שנכלל בתקנות הניכוי ולא נמחק מתקנות התעבורה (בתיקון הנ"ל) והוא רכב מסוג: "רכב נוסעים פרטי".

20. ועתה יש לברר, האם רכבי הטנדר (pick up) נשוא התובענה דנא, יכולים להיכלל בהגדרת "רכב נוסעים פרטי" ע"פ תקנות התעבורה.

21. ע"פ הגדרת הסעיף בתקנות התעבורה עסקינן ב"רכב מנועי פרטי המיועד להסיע נוסעים אשר צוין ברישיון הרכב שלו סיווג ראשי M1".

22. תקנה 271 א(א) לתקנות התעבורה עשתה הבחנה ברורה בין רכב מסוג M לבין רכב מסוג N וכדלקמן:

(1) רכב מסוג M – רכב מנועי בעל 4 גלגלים לפחות אשר תוכנן, נבנה ויועד להסיע נוסעים;

(2) רכב מסוג N – רכב מנועי מסחרי בעל 4 גלגלים לפחות אשר תוכנן, נבנה ומיועד להובלת טובין או רכב שצוין ברישיונו כרכב עבודה;

23. למעשה, רכבי הטנדר בהם עוסקת התובענה דנא, אינם מתוכננים ולא נבנו כרכב פרטי, הם אינם מיועדים להסיע נוסעים, הגם שחלקם, אלו שהינם "דאבל" קבינה מותרים בהסעת נוסעים אך חשוב מכל, ברישיון הרכב שלהם צוין סיווג ראשי N1 ולא, M1!

24. יודגש, כי הטנדרים נשוא התובענה דנא נכללו בעבר בתקנות התעבורה בהגדרת "רכב מסחרי בלתי אחוד pick-up" עד לתיקון הנ"ל בשנת 2005 אשר מחק את ההגדרה הזאת מהתקנות ולמעשה לא הותיר בתקנות כל הגדרה לרכבים הללו וכאמור, הם אינם עומדים בהגדרה של רכב פרטי כאמור בסעיף 22 דלעיל.

25. ברי, כי לא ניתן לגבות מס ביתר מנישום לגבי כלי רכב כלשהו, ללא עיגון מתאים בתקנות לאותו כלי רכב, אחרת יש בכך משום גביית מס שלא כדין.

26. המורם מן האמור, כי המחוקק נתן את דעתו במפורש ובאופן פרטני להגדרת כלי הרכב, לרבות קביעת אות מתאימה לכל סוג של כלי רכב, והוציא דה-פקטו את רכבי הטנדר מההגבלה שבסעיפים 2-3 לתקנות הניכוי.

27. לא זו אף זו, לא ניתן לטעון כי מדובר בשגגה שיצאה תחת ידי המחוקק (אף שאין בכך משום טענת הגנה כנגד חובת המדינה להשיב את המס אשר שולם ביתר), שכן אם ניקח סוג אחר של רכב כמו למשל "רכב מסחרי אחוד (Delivery van)" (אשר כלל את כל המיניוואנים ורכבי הכביש-שטח) אשר נמחק אף הוא מהתקנות באותו מועד ואולם הוא נכנס תחת ההגדרה החדשה והמורחבת של "רכב נוסעים פרטי" ואכן ברישיון הרכב שלהם מצוין היום M1 ולא N1.

28. בשולי הדברים יוער, כי תהליך עדכון הגדרת כלי הרכב ברישינות הרכב על פי אותן אותיות לועזיות M,N וכו' (כאמור בתיקון לתקנות התעבורה) החל בשנת 2005 והושלם עם חידוש רישיונות כל כלי הרכב בשנת 2007 ולפיכך חלק מרישינות הרכב שיצאו בשנות המס 2005 ו-2006 היו טרם צוין האות ברישיון, ואולם אין חולק כי כל הטנדרים במדינה כבר נושאים היום את האות N1 כאמור לעיל.

29. למרות התיקון הזה שנעשה בשנת 2005, אשר הוציא את רכבי הטנדר מההגבלה שבתקנות הניכוי והתיר לנכות את מלוא הוצאות החזקת הרכב, פועלת המשיבה בפועל ביחס לרכבים אלו, כאילו הם נכללים בהגדרת "רכב נוסעים פרטי" (M1) ואיננה מתירה לנכות את הוצאות החזקת הרכב על 9,900 הק"מ הראשונים.

30. בנוסף, חרף התיקון כאמור, מורה המשיבה למעסיקים להוסיף למשכורתו של עובד, שהועמד לרשותו טנדר, סכום מסוים כשווי שימוש ברכב, ורואה את הכנסתו החייבת במס ככוללת את שווי השימוש כאילו הוא נכלל בהגדרת "רכב נוסעים פרטי" (M1).

31. למעשה, מאז שנת 2005 ועד ליום הזה פועלת המשיבה בניגוד לאמור בפקודה ובתקנות וגובה מס שלא כדין, מעשרות אלפי נישומים, עצמאיים ושכירים כאחד, המחזיקים בטנדרים.
32. במעשיה ו/או מחדליה, גרמה המשיבה נזק ממוני למבקשת ולעשרות אלפי נישומים אחרים, היינו כלל חברי הקבוצה.
33. בגביית המס שלא כדין יש משום עשיית עושר ולא במשפט ונוכח הוראות סעיף 1(א) לחוק עשיית עושר ולא במשפט, התשל"ט-1979, על המשיבה להשיב לכלל חברי הקבוצה את הזכייה ו/או את שווייה.
34. לשם המחשת הנזק הישיר אשר נגרם למבקש 1 כבעל עסק, ייעשה חישוב ביחס לרכב אחד מרכבי הטנדר שלו לשנת המס 2005: טנדר מסוג טויוטה שמספרו 19-003-57 (סעי' 4(א) לבקשה) נסע בשנה זו 22,754 ק"מ וההוצאות שהוצאו בשנה זו בגין רכב זה היו 19,579 ₪.
35. לפי הוראות המשיבה, יש לתאם 9900 ק"מ ראשוניים לשנה, כך ש- 43.5% מסך ההוצאות אינן מוכרות, קרי סכום של 8519 ₪ לפי הנוסחה הבאה: $56.4\% = 12/12 : 22754 = 22754 - 9900$ ולפיכך ההוצאה המוכרת לצורך הכנסת המבקש הינה $11,060 = 19579 * 0.5649$ ואילו ההוצאה שאיננה מוכרת הינה $8519 = 11060 - 19579$.
36. בנוסף, נגרם למבקש נזק דומה ברכב הטנדר השני שלו.
37. סך כל הנזק הממוני אשר נגרם למבקש 1 כבעל עסק בגין אי הכרה בהוצאות הטנדרים שבבעלותו בשנת 2005 הינו 23,740 ₪ בהכפלת שיעור המס בגובה 29% מגיע ל- 6884 ₪.
38. סך כל הנזק הממוני אשר נגרם למבקש 1 כבעל עסק בגין אי הכרה בהוצאות הטנדרים שבבעלותו בשנת 2006 הינו 26,854 ש"ח בהכפלת שיעור המס בגובה 29% מגיע ל- 7787 ₪.
39. סך כל הנזק הממוני הישיר שנגרם למבקש 1 כתוצאה מפעולותיה ו/או מחדליה של המשיבה, נשוא התובענה דנא, הינו 14,671 ₪.
40. לשם המחשת הנזק הישיר אשר נגרם למבקש 2 כשכיר אשר הוצמד לו הטנדר האמור בסעיף 6 דלעיל, בגין הצורך לזקוף הטבת שווי שימוש ברכב לעובד בגין רכב צמוד, בשנת המס 2005, ייעשה החישוב כדלקמן:
41. בחודשים ינואר-פברואר 2005 שווי השימוש בטנדר עמד על 2340 ₪ לחודש ואילו בחודשים מרץ-דצמבר 2005, שווי השימוש עמד על סך של 2940 ₪ לחודש. סך כל הסכום שנוכה משכר הברוטו של העובד בגין שווי שימוש ברכב לשנה זו עמד על סך של 34,080 ₪.

42. את הסכום הזה יש להכפיל בשיעור המס השולי של העובד בגובה 37% ולפיכך, הנזק הממוני שנגרם למבקש 2 בשנה זו הינו 12,609 ₪.
43. בשנת המס 2006 הוצמד רכב זה לעובד רק בחודשים ינואר-מאי, שכן לאחר מכן הרכב נמכר והוצמד לעובד רכב אחר אשר אינו בקטגוריה של התובענה דנא. סך כל הסכום שהתווסף לשכר הברוטו של העובד בגין שווי שימוש ברכב זה לשנה זו, עמד על סך של 15,150 ₪.
44. את הסכום הזה יש להכפיל בשיעור המס בגובה 29% היינו, הנזק הממוני שנגרם למבקש 2 בשנה זו הינו 4393 ₪.
45. סך כל הנזק הממוני הישיר שנגרם למבקש 2 כתוצאה מפעולותיה ו/או מחדליה של המשיבה, נשוא התובענה דנא, הינו 17,002 ₪.
46. בהתאם לסעיף 21 לחוק תובענות ייצוגיות, נדרשת המשיבה להשיב את כל מה שגבתה שלא כדין ב- 24 חודשים שקדמו להגשת הבקשה דנא, היינו בשנים 2005 ו- 2006 שכן על השנים הללו כבר הוגשו דו"חות המס של כלל הנישומים במדינה, למעט מקרים חריגים ביותר.
- התנאים לאישור התובענה כייצוגית:**
47. סעיף 11 לתוספת השנייה בחוק תובענות ייצוגיות קובע באילו מקרים ניתן להגיש תביעה ייצוגית, וכדלקמן:
11. " תביעה נגד רשות להשבת סכומים שגבתה שלא כדין, כמס, אגרה או תשלום חובה אחר. "
48. המשיבה עונה על הגדרת סעיף זה שכן היא גבתה מס שלא כדין ובכך גרמה נזק ממוני למבקשים ולעשרות אלפי נישומים אחרים.
49. מלבד תנאי הסף, אשר נקבעו בסעיף 3(א) לחוק תובענות ייצוגיות, על המבקשים להכיר בתביעה כתובענה ייצוגית, לשכנע את בית המשפט הנכבד, כי נתקיימו בו כל התנאים המוקדמים המפורטים בסעיפים 4 ו-8 לחוק תובענות ייצוגיות.
50. מהבקשה דנא עולה, כי נגרם למבקשים נזק וכי יש להם עילת תביעה כנגד המשיבה המעוררת שאלות מהותיות של עובדה ומשפט המשותפות לכלל החברים בקבוצה והנובעות ממעשיה ו/או מחדליה של המשיבה.
51. ישנה אפשרות סבירה שהשאלות תוכרענה לטובת חברי הקבוצה.

52. התובענה הייצוגית הינה הדרך היעילה וההוגנת להכרעה במחלוקת בנסיבות העניין, שכן מדובר **בעשרות אלפי נישומים** שכבר הגישו את דו"חותיהם השנתיים לתקופה הרלוונטית ולמעשה, אי אישורה של התובענה כתובענה ייצוגית, תאלץ כל אחד מהם להגיש באופן נפרד תביעה נגד רשות המסים להשבת המס ששולם ביתר **וזאת בניגוד לאינטרס הציבורי ולתכליתו של חוק תובענות ייצוגיות.**

53. על תכלית זו של מוסד התביעות הייצוגיות נקבע **בפרשת א.ש.ת., בעמ' 237** כדלקמן:

"התובענה הייצוגית שואפת להשגת שוויון במאזן הכוחות בין המתדיינים. היא משרתת אינטרס ציבורי שהוא יעילות וחסכון במשאבים הן של הצדדים הן של בית המשפט, ומונעת חוסר אחידות בפסיקת בתי המשפט בתביעות אישיות דומות (ראו נ' זלצמן מעשה בית דין בהליך אזרחי [93], בעמ' 427).

54. בבוא בית המשפט להשתמש בסמכותו שבשיקול דעת על מנת להחליט אם לאשר תובענה כייצוגית, עליו לתת דעתו על כל אלה, יתרונות וחסרונות כאחד.

55. הסכום הנמוך יחסית של כל אחד מיחיד הקבוצה, יהווה מחסום בפני הגשת תביעה אישית על ידי כל אחד מהנישומים לחוד, שכן העלויות בגין הגשת תביעה כזו וניהולה עשויות להיות בגובה המס שעל המשיבה להשיב לנישום.

56. באם כל אחד מחברי הקבוצה יגיש תביעה נפרדת נגד רשות המסים, ייווצר עומס כבד על בתי המשפט בכל הארץ, בעוד שבירור התובענה כייצוגית יהיה הליך מהיר אשר יחסוך זמן שיפוטי יקר.

57. לא זו אף זו, על פי המדיניות הקיימת ברשות המסים מזה שנים רבות, **לא מאפשרים לנישום לתקן את הדו"ח השנתי שלו לאחר הגשתו**, וממילא יהיה זה בלתי מעשי לחלוטין ליתן הוראה למשיבה לאפשר לעשרות אלפי נישומים עצמאיים להגיש דו"חות מתקנים אשר יביאו להכרה מלאה בהוצאות רכבי הטנדר.

58. **המבקשים ניזוקו באופן ישיר ממעשיה ו/או מחדליה של המשיבה** והם באים בפני בית המשפט הנכבד, בשמם ובשם כלל הנישומים שהחזיקו טנדרים, על מנת לחייב את המשיבה להשיב לכלל חברי הקבוצה את המס ששילמו ביתר ולפיכך **יש יסוד סביר להניח כי עניינם של כלל חברי הקבוצה ייוצג וינהל בתום לב ע"י המבקשת ובא כוחה.**

גודל הקבוצה

59. לשם חישוב גודל הקבוצה, יש לבדוק כמה טנדרים נעים בכבישי ישראל, הנכללים בקטגוריה הרגילה של טנדרים עד 3.5 טון (להוציא את ה"טנדרים" תוצרת ארה"ב, שהינם רכבים אימתניים שמשקלם עולה על 3.5 טון אשר החוק פטר אותם מלכתחילה מההגבלות הנ"ל), **כאשר התביעה**

תתייחס אך ורק לטנדרים שנמכרו ב- 15 השנים האחרונות מאז שנת 1992 ועד היום וזאת מ-2 סיבות:

א. בשנה זו החלו היבואנים לשווק בארץ לראשונה טנדרים גם מיצרנים יפניים כמו מיצובישי וכיוצ"ב וחלה עלייה משמעותית במספר הטנדרים שנרכשו.

ב. יש להניח כי רכבים בני למעלה מ- 15 שנה, כבר הורדו בחלקם מהכביש ואחרים כבר אינם משמשים את בעליהם לצורך ייצור הכנסתם, כל שכן שאינם מוחזקים ע"י שכירים המקבלים תלוש שכר המנכה את שווי השימוש ברכב.

60. בדיקת נתוני איגוד יבואני הרכב המסתמך על דו"ח מסירות הרכב של היבואנים מעלה, כי ב-15 השנים הללו נמכרו במדינת ישראל כ- **72,800 טנדרים** מכלל היבואנים וזאת בממוצע של כ-4850 **טנדרים בשנה**.

העתק טבלת נתונים של מספר הטנדרים (הערכה) מצ"ב ומסומן **כנספת ח'**

61. ברי, כי לא כל בעלי הטנדרים הינם עצמאיים, או שכירים המשלמים בעד הטנדר שווי שימוש ברכב, דא עקא, **רכב זה מעצם טבעו נועד לשימוש עסקי** ורוב רובם של אלו המחזיקים בו משתמשים ברכב לייצור הכנסתם אך למרות כל זאת ולשם הזהירות, **החישוב ייעשה על סמך הנחת יסוד מקילה ולפיה רק 50% מבעלי הטנדרים, היינו כ-36,400 נישומים, הינם עצמאיים המשתמשים ברכב זה לצורך ייצור הכנסה או שכירים המשלמים עבורו שווי שימוש ברכב.**

גובה הנזק – חישוב אריתמטי פשוט

62. חברי הקבוצה מתחלקים ל-2 תת קבוצות: עצמאיים ושכירים ולפיכך התובענה דנא מוגשת ע"י שני בני אדם אשר ניזוקו כתוצאה מאותו עניין, אחד עצמאי ואחד שכיר. החישוב יעשה כך שגודל תת הקבוצות הינו זהה, **כל תת קבוצה כוללת כ - 18,200 נישומים.**

63. לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רכב שאינו מיושן (למעט משאיות, אוטובוסים, מוניות ואופנועים) נוסע בשנה כ- **17,000 ק"מ** בממוצע.

העתק דו"ח ממוצע נסיעה לרכב מטעם הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מצ"ב ומסומן **כנספת ט'**

64. דא עקא, מרבית הרכבים הללו שנכללו בדו"ח מונעים בבנוין ואילו חלק מהטנדרים מונעים בסולר אשר דרך כלל נוסעים יותר ולפיכך, יש להעמיד את מספר הקילומטרים שנוסע טנדר ממוצע בכ- **20,000 ק"מ בשנה**.

65. החישוב שיובא להלן, נעשה בהתאם לדרך שבה מחשבת **המשיבה** את **ממוצע משכורתו של נישום במשק ואת ממוצע הוצאותיו על הרכב**, כפי שעולה מ"מסמך הסכמות בין משרד האוצר

ליו"ר ועדת הכספים של הכנסת בעניין שווי שימוש, ניכוי הוצאות רכב, הפחתת שיעורי מס הכנסה" מיום 12 באוגוסט 2007.

העתק המסמך מצ"ב ומסומן כנספח י'

66. יודגש, כי ההסכמות עצמן אינן רלוונטיות לתובענה דנא שכן הן נכנסו לתוקפן רק ב- 2007 ולמעשה השימוש במסמך זה הינו כלי עזר בלבד לקביעת הפרמטרים לחישוב ממוצע משכורתו של נישום במשק וממוצע הוצאותיו על הרכב.

67. הטנדרים נשוא התובענה דנא, נכללים בפועל בקבוצה 3-5 של כלי רכב כמשמעותה בפרט 2 בחלק ג' לתוספת לתקנות התעבורה ולכן ממוצע שווי השימוש החודשי ברכבים אלו ייעשה לפי קבוצה 4 (ממוצע הטנדרים) ולא לפי טבלת המשיבה, המתייחסת לרכבים מקבוצה 2 בלבד.

68. בעמוד 2 לנספח י' ישנה טבלה שכותרתה "לוח מס' 1: רכב צמוד לעומת החזר הוצאות רכב בקבוצה 2". ניתן לראות בטבלה, כי המשיבה מחשבת לפי שכר בסיס של 10,000 ₪ בחודש, לפי החזר הוצאות רכב של 3000 ₪ בחודש (לעצמאיים).

החישוב לעצמאיים

69. המס השולי שחב בו נישום המשתכר כ- 10,000 ₪ כשכר בסיס הינו כ-30% בממוצע רב שנתי.

70. יש לחשב 3,000 ₪ עבור החזר הוצאות הרכב שלו מדי חודש ולהכפיל זאת ב- 12 חודשים המגיע לסך של 36,000 ₪ בשנה. את הסכום הזה יש להכפיל במס השולי שלו היינו ב- 30% המגיע לסכום של 10,800 ₪ בשנה.

71. היות והתחשיב נעשה לפי ממוצע של 20,000 ק"מ בשנה הרי שהחלק שבו המשיבה לא מכירה בהוצאות החזקת הרכב של הנישום (9,900 ק"מ) הינו כמחצית מההחזר השנתי המגיע לנישום מהוצאות החזקת הרכב שלו ולמעשה הנזק שנגרם לכל נישום ממעשיה של המשיבה, עומד על סך של כ- 5400 ₪ לשנה.

72. היות והתובענה דנא מוגשת עבור תקופה של שנתיים שבהם לא הכירה המשיבה במלוא הוצאות החזקת הרכב של הטנדרים (2005 ו-2006) הרי שיש להכפיל את סכום הנזק שנגרם לכל נישום עצמאי ולהעמידו על סך של כ- 10,800 ₪ בשנה.

73. את הסכום הזה יש להכפיל ב- 18,200 נישומים עצמאיים ובסך הכל הנזק הממוני שנגרם לכלל חברי הקבוצה העצמאיים עומד בקירוב על סך של כ- 196,560,000 ₪.

החישוב לשכירים

74. המס השולי שחב בו נישום המשתכר 10,000 ₪ כשכר בסיס הינו כ-30%.

75. היות וע"פ תקנות שווי השימוש, הוצאו בעלי הטנדרים מהגדרת "רכב" הרי שהם היו צריכים להיות פטורים לחלוטין מניכוי המס בגין שווי השימוש בטנדר שהועמד לרשותם, ממשכורתם.

76. ביחס לחישוב ממוצע השווי החודשי של שימוש ברכב, יוער כי רוב הטנדרים הנכללים בתובענה דנא שייכים לקבוצה 4 למרות שהמבקש 2 נוקפה לו שווי לפי קבוצה 5 הגבוהה יותר, מכל מקום, ייעשה חישוב הנזק לקבוצה כולה על בסיס שווי שימוש ברכב לקבוצה 4 אשר עמד בשנת 2005 בממוצע על סך 2090 ₪ ובשנת- 2006 ע"ס 2160 ₪.

77. לגבי שנת 2005, יש לחשב 2090 ש"ח עבור זקיפת שווי השימוש ברכב מדי חודש ולהכפיל זאת ב- 12 משכורות המגיע לסך של 25,080 ₪ בשנה. את הסכום הזה יש להכפיל במס השולי הממוצע היינו ב- 30% ולמעשה הנזק שנגרם לכל עובד ממעשיה של המשיבה, עומד על סך של 7524 ₪ בשנה.

78. את הסכום הזה יש להכפיל ב- 18,200 עובדים שכירים שהועמד לרשותם טנדר בשנת 2005 ובסך הכל הנזק הממוני שנגרם לכלל חברי הקבוצה השכירים בשנה זו עומד בקירוב על סך של 136,936,800 ₪.

79. לגבי שנת 2006, יש לחשב 2160 ש"ח עבור זקיפת שווי השימוש ברכב מדי חודש ולהכפיל זאת ב- 12 משכורות המגיע לסך של 25,920 ₪ בשנה. את הסכום הזה יש להכפיל במס השולי הממוצע היינו ב- 30% ולמעשה הנזק שנגרם לכל עובד ממעשיה של המשיבה, עומד על סך של 7776 ש"ח בשנה.

80. את הסכום הזה יש להכפיל ב- 18,200 עובדים שכירים שהועמד לרשותם טנדר בשנת 2006 ובסך הכל הנזק הממוני שנגרם לכלל חברי הקבוצה השכירים עומד בקירוב על סך של 141,523,200 ₪.

81. סך כל הנזק שנגרם לחברי הקבוצה:

עצמאיים: 196,560,000 ₪.

שכירים: 278,460,000 ₪.

סה"כ: 475,020,000 ₪ ובמעוגל: 475,000,000 ₪.

סיכום:

82. לאור כל האמור לעיל, מתבקש בית המשפט הנכבד ליתן למבקשים ולכלל חברי הקבוצה אשר הוגדרו בסעיף 2 דלעיל, את העדים כדלקמן:

א. לקבוע, כי אי הכרת המשיבה במלוא הוצאות החזקת הרכב בשנים 2005 ו-2006 כהוצאה מוכרת לעצמאיים בעלי כלי רכב מסוג טנדר, נעשה שלא כדין.

- ב. להורות למשיבה להפסיק מכאן ואילך את פעולתה הנ"ל ולהודיע לכלל הנישומים בעלי רכבי הטנדרים כי בדו"חות שיוגשו לשנת המס 2007 ניתן יהיה לנכות את הוצאות החזקת הרכב במלואן.
- ג. לקבוע, כי ניכוי המס בגין שווי השימוש ברכב, לעובדים אשר הועמד לרשותם טנדר ע"י המעביד, נעשה שלא כדין.
- ד. להורות למשיבה להפסיק מכאן ואילך את פעולתה הנ"ל ולהודיע לכלל המעסיקים שלא לנכות את שווי השימוש ברכב מסוג טנדר ממשכורותיהם של העובדים.
- ה. לחייב את המשיבה לשלם לכל אחד מחברי הקבוצה פיצוי בגין הנזק שנגרם לו שהינו גובה סכום המס שנגבה מהם שלא כדין.
- ו. לקבוע כי חלק מסוים, שייקבע בית המשפט הנכבד, מתוך שווי הסעד שיינתן או הסכום שייפסק, ישולם לכל אחד מהמבקשים, כתשלום גמול על טרחתם בהגשת התובענה ובהוכחתה, וזאת כאמור בסעיף 22 לחוק תובענות ייצוגיות.
- ז. לקבוע את שכר טרחתו של בא כוח המבקשים המייצג את התובעים בתובענה הייצוגית בשיעור שלא יפחת מ- 15% משווי הסעד שיינתן לכלל חברי הקבוצה.
- ח. לחייב את המשיבה במלוא הוצאות בקשה זו, לרבות מלוא שכר טרחת עורכי דין כאמור.
- ט. מן הדין, הצדק והאינטרס הציבורי להיענות לבקשה זו.
- י. לבקשה זו מצורפים, מלבד כל הנספחים שלעיל, תצהירים מטעם המבקשים וכתב התובענה.

יוסי פוקס, עו"ד

ב"כ המבקשת