



האם יש לגבות היטלים בהובלה אווירית על המשקל האמיתי או על המשקל לחיוב? זאב תלם

השאלה נשאלת לעתים קרובות ונדרשתי לה לא פעם. מדובר בעיקר על שני סוגי היטלים: היטל דלק והיטל ביטחון. ראשית, מהו היטל דלק?

באתר של חברת QAFILA מדובאי מוסבר ⁽¹⁾:

The fuel surcharge is an additional flexible price charged by traveler or truckage corporations to hide the unsteady price of fuel.

במאמרו "מהותו של היטל הדלק בהובלה אווירית" ⁽²⁾ סוקר עו"ד רועי גלעד, משפט שנערך בנושא. יבואן שייבא חלפים לרכבים בהובלה אווירית מאירופה הגיש תביעה נגד חברת השילוח שטיפלה עבורו בשילוח המטענים. היבואן טען, בין היתר, כי חברת השילוח הטעתה אותו בכך שחייבה אותו לשלם היטלי דלק לפי המשקל הנפחי של המטענים בעוד שהיא שילמה היטלי דלק לחברת התעופה לפי המשקל בפועל של המטענים.

היבואן טען כי היטל הדלק המוטל על ידי חברות התעופה הוא בבחינת מס (להבדיל מחיוב מסחר) ועל כן חובה על חברת השילוח לחייב את היבואן "גב אל גב" בהתאם לחיובי חברת התעופה. בנוסף לכך, טען היבואן כי לפי הנוהג המקובל שנהג בתקופה הרלבנטית על חברת השילוח היה לחייב בחיובי הדלק לפי המשקל בפועל.

עוד טען היבואן כי מחיר ההובלה נקבע בהסכם בינו לבין חברת התעופה וכי חברת השילוח אינה זכאית לתקבול כלשהו בגין שירותיה למעט דמי פקודת מסירה שנגבו על ידה. לטענת היבואן, על חברת השילוח להעביר ליבואן כל זיכוי שקיבלה מחברת התעופה על מחיר ההובלה.

חברת השילוח טענה מצידה כי היטל הדלק אינו מהווה מס אלא חיוב מסחרי של חברות התעופה בגין עליית מחירי הדלק ועל כן, המדובר בחיוב הסכמי הנתון למשא ומתן. בעבר מחיר הדלק גולם במחיר ההובלה ואולם בעקבות עליית מחירי הדלק בשנת 2000 חברות התעופה החליטו לנתק את רכיב עליית מחיר הדלק ממחיר ההובלה.

עוד טענה חברת השילוח כי המחיר הסופי שהיבואן משלם הוא פועל יוצא של הסיכום בין חברת השילוח לבין היבואן על שיעור העמלות החודשיות (זיכויים חודשיים) שחברת השילוח נותנת ליבואן על מחיר ההובלה. מאידך, המחיר הסופי שחברת השילוח משלמת לחברת התעופה הוא פועל יוצא של הסיכום בינה לבין חברת התעופה על שיעור העמלות החודשיות שחברת התעופה נותנת לחברת השילוח. המדובר בשני הסכמים נפרדים ועצמאיים. חברת השילוח הוסיפה וטענה כי היבואן חוייב בחיובים ברורים ומפורטים (כולל החיוב בגין היטלי הדלק) ומעולם לא הסתייג או ערער עליהם. בנוסף, חברת השילוח טענה כי היבואן אינו זכאי להפרישי מסי יבוא מאחר ומסי היבוא ששולמו על ידו גולגלו על לקוחותיו ומכל מקום הוא לא הוכיח אחרת כנדרש לפי חוק מיסים עקיפים.



בית המשפט פסק כי חברת השילוח לא הטעתה את היבואן. המדובר במחלוקת על דרך חישוב חיובי הדלק לתשלום. חברת השילוח הציגה את כל החיובים בפירוט ואם היבואן היה עורך בדיקה הוא היה יכול להביא את השגותיו בפני חברת השילוח בזמן אמת והצדדים היו יכולים להחליט האם ברצונם להמשיך לעבוד יחד אם לאו ולהתייחס לאותן טענות בזמן אמת. היבואן, שקיבל את כל החיובים וכל ההתחשבויות, אך לא ערך בדיקה בכל אותה תקופה, אינו יכול לטעון בנסיבות אלו להטעיה או מרמה של חברת השילוח. לדברי בית המשפט, העובדות היו מונחות בפני היבואן והוא זה שבחר לא לעשות כל בדיקה גם לאחר הטלת היטל הדלק בשנת 2000.

בנסיבות אלו, בית המשפט קיבל את טענת חברת השילוח לעניין התיישנות חלק מהתביעה וכן לעניין השיהוי בהגשת התביעה.

בית המשפט פסק כי בין הצדדים לא היה הסכם בכתב שהוגדר ככזה אך היו תכתובות שעיגנו את הסכמות הצדדים בעניינים שונים כגון מחיר הובלה ושיעור העמלות. בית המשפט סבר כי מן הראוי היה שנושא היטלי הדלק יוסדר בין הצדדים הפועלים בהיקפים גדולים, בכתב ובצורה ברורה ולא ישאר תלוי בהסכמה זו או אחרת בעל פה.

בית המשפט הגיע למסקנה כי במערכת היחסים שחלה בין הצדדים, מירב הזיקות מעידות על כך כי החישוב של היטלי הדלק בהם חויב היבואן היה צריך להיות לפי המשקל בפועל.

בית המשפט חזר והבהיר כי היטל הדלק אינו מהווה מס אלא מדובר בתשלום עסקי שנקבע ע"י חברות התעופה כתוצאה מעליית מחירי הדלק ולכן, לכאורה רשאים היו הצדדים להתנות עליו כעל כל רכיב עסקי אחר. יחד עם זאת, בית המשפט קבע כי הנוהל המקובל יוצר בסופו של יום את הנוהל העסקי על פיו נוהגים הצדדים ובמקרה הנדון, בית המשפט הגיע למסקנה כי לפי הנוהל העסקי שנהג בתקופה הרלבנטית על חברת השילוח היה לחייב בהיטלי דלק לפי המשקל בפועל ולא לפי המשקל הנפחי. יצוין כי התקופה הרלבנטית היא שנים 2000-2001 במהלכה חברות התעופה החלו לחייב לראשונה בהיטלי דלק.

בית המשפט קיבל את טענת חברת השילוח כי היבואן לא הוכיח כי מסי היבוא ששולמו על ידו בגין יבוא המטענים (ונגזרו משווי המטענים שכלל בין היתר את עלויות ההובלה והיטלי הדלק) לא "גולגלו" לצרכנים הסופיים וללא הוכחה שכזו אין היבואן זכאי להחזר.

בסופו של דבר בית המשפט קיבל את התביעה באופן חלקי ופסק כי על חברת השילוח להשיב ליבואן הפרשי חיובים בגין היטלי דלק ביחס לחלק משטרי המטען שנתבעו על ידי היבואן.

עו"ד גלעד הדגיש במאמרו, כי בית המשפט קיבל את הטענה של חברת השילוח כי היטל הדלק אינו מהווה מס או תשלום חובה (למרות השימוש במונח היטל) אלא מהווה חיוב מסחרי (משמע תשלום רשות) של חברות התעופה שניתן להתנות עליו או לקיים לגביו משא ומתן במערכת היחסים שבין חברת השילוח לבין היבואן.

באתר AIR CARGO WORLD פורסם מאמר⁽³⁾ מאת Joost van Doesburg בשם Surcharges: Fair or foul? כותב המאמר ערך מחקר בין משתמשי הובלה אווירית בהולנד ותוצאות המאמר היו שמעל 50% מהנשאלים טענו שהם לא מאמינים שהיטל הביטחון באמת מושקע בעניינים הקשורים לביטחון. לפי חישוב שערך היה גובה היטל הביטחון שנגבה על ידי חברות תעופה באמסטרם בסך של 108 מליון יורו בשנה. אחד המשלחים הגדולים בהולנד טען בתגובה שבסכום כזה היה ניתן להקים שלושה שערים עשויים זהב בנמל התעופה של אמסטרדם... הכותב גם הדגיש שכאשר מחר הדלק עולה, חברות התעופה ממהרות לעלות את היטל הדלק. כאשר מחיר הדלק יורד חברות התעופה אינן כה מהירות בהורדת היטלם...



הבעיה, לטעמי היא לא הטלת היטל הדלק עצמו. זו נקודה שיש לדון בה במסגרת אחרת. השאלה היא על איזה משקל יש לגבות את היטל הדלק – האם על האמיתי (Gross Weight) או על המשקל לחיוב (Chargeable Weight). למרות שרוב חברות התעופה גבו את ההיטל על המשקל האמיתי, חברות השילוח גבו את ההיטל על המשקל לחיוב.

כבר באוגוסט 2013 פורסמו במספר מקומות ידיעות על כך שחברות התעופה עומדות לשנות את בסיס החיוב מהמשקל האמיתי למשקל לחיוב. כך ב-LSCMC Blog⁽⁴⁾ נכתב:

A number of airlines have announced that wef 1st October or shortly thereafter, Fuel Surcharge (FSC) and Security Surcharge (ISS) will be based on chargeable instead of actual weight which has been the practice to date.

Singapore Airlines Cargo and Emirates SkyCargo are the first to effect this change with Lufthansa Cargo following suit on 27th October.

וכיום, המצב לא כל כך ברור. לדעתי, ההיטלים צריכים להיות מוטלים על המשקל האמיתי. אולם חברות תעופה שונות עובדות באופן שונה. למרות שהדעות חלוקות, יש לחזור לדעתי לבית המשפט במשפט שהזכרתי לעיל ושקבע בצורה ברורה כי החישוב של היטלי הדלק בהם חויב היבואן היה צריך להיות לפי המשקל בפועל.

המשמעות המעשית היא, שעל יבואנים ויצואנים לברר מראש לפי איזה משקל יגבו מהם את ההיטלים. עליהם לדרוש שהדבר הזה יהיה רשום בפירוש בהצעת המחיר של המשלחים. אמנם, כאמור לאחר קביעתו של בית המשפט ברירת המחדל היא שהיטלים יגבו על המשקל האמיתי אבל עדיין כדברי בית המשפט, מן הראוי היה שנושא היטלי הדלק יוסדר בין הצדדים ... בכתב ובצורה ברורה ולא יישאר תלוי בהסכמה זו או אחרת בעל פה. חשוב לי להדגיש שבית המשפט קיבל את הטענה של חברת השילוח כי היטל הדלק אינו מהווה מס או תשלום חובה (למרות השימוש במונח היטל) אלא מהווה חיוב מסחרי (משמע תשלום רשות) של חברות התעופה שניתן להתנות עליו או לקיים לגביו משא ומתן במערכת היחסים שבין חברת השילוח לבין היבואן.

מנסיוני, לא נתקלתי פעמים רבות שיבואנים מתמקחים על היטל הדלק משום שהמשלחים מציגים אותו כסכום שאין להתמקח עליו. והנה מסתבר שהתמונה שונה.

| | |
|---|-----|
| /https://www.qafila.com/what-is-fuel-surcharge-everything-you-need-to-know | (1) |
| http://gcglaw.co.il/מהותו-של-חיוב-הדלק-בהובלה-אווירית | (2) |
| /https://aircargoworld.com/news/surcharges-fair-or-foul | (3) |
| http://lscms.org/blog/2013/08/27/fuel-and-security-surcharges-to-be-based-on-chargeable-weight | (4) |