



מס התפוסה: לקראת הישורת הסופית?

הצעת חוק שנועדה לחזק את צי הסוחר הישראלי מונחת על שולחן הכנסת. על ההיסטוריה שהובילה לחוק, משמעויותיו הכספיות וכוונת המחוקק - בסקירה שלפניכם



| עו"ד יואב הריס |

מאוישת ברב-חובל, קצין מכונות וקצין סיפון - אלא אם כן ניתן פטור מחובת הציוות או מהיקף חובת הציוות.

עוד ובמקביל ניתן לציין גם את חוק "ספנות חופית" (היתר לכלי שיט זר), גם הוא מ-2005, המחייב כל כלי שיט הפועל במסגרת "ספנות חופית" לאורך חופי ישראל בקבלת היתר לפעילות זו. ספנות חופית היא הובלה של טובין או נוסעים מנמל לנמל בתוך ישראל מבלי לפקוד נמל זה. אחד התנאים למתן ההיתר הוא העסקת לפחות שני אנשי צוות ("דוברי עברית"), ולפחות קצין ישראלי אחד מהקצינים המועסקים.

הקלת מס לבעלי אוניות ישראלים

לפי השנתון הסטטיסטי לספנות ונמלים שנערך על ידי אגף כלכלה וקשרי חוץ של רספ"ן, נכון לסוף 2016 צי האוניות שבבעלות או בשליטת גורם ישראלי עמד על 33 אוניות במעמס כולל (DWT) של 1.94 מיליון טון. באוניות אלה מועסקים 544 ימאים, מתוכם 166 ישראלים; ו-234 קצינים, מתוכם 143 ישראלים.

על רקע כל האמור לעיל מקדם משרד התחבורה את "חוק מס התפוסה" המצוי כאמור בשלבי אישור מתקדמים במשרד האוצר. כפי שמציין התוכיר לחוק, מטרת החוק היא להעניק לבעלי האוניות הישראלים הקלת מס, באופן שבמקום שיראו את הכנסתם החייבת עקב הפעלת אונייה לפי ההכנסה שהופקה בפועל, ההכנסה החייבת בתשלום מס תהיה הכנסה אחרת לחלוטין, שתחושב לפי גודל האונייה ותקופת השימוש בה. כלומר מבחינת רשויות המס, הן יסתפקו בסכום מס מינימלי-מכני המתקבל לפי נוסחת חישוב יומית, וכל הכנסה שתופק מפעילות האונייה מעל סכום זה תהיה למעשה הכנסה פטורה ממס.

מאחר שמדובר בהקלת מס ובסטייה מהוראות פקודת מס הכנסה, שם החוק הרשמי הצפוי הוא: "חוק לתיקון פקודת מס הכנסה (מיסוי חברות לפי תפוסה)".

החוק המיועד קובע כי "חברה זכאית" שתוכל להיכלל בתחולת החוק, היא חברה "תושבת ישראל", המנוהלת מישראל, שעיקר פעילותה היא הובלה ימית של טובין

"חוק מס התפוסה" מצוי בישורת האחרונה אצל משרד האוצר, כך שבהחלט ייתכן כי הוא יובא להצבעה במושב הכנסת הנוכחי. מדובר בחוק "המרחף באוויר" אי אלו שנים (ממושכות), ומטרתו להקל על בעלי ומחזיקי אוניות ישראלים כדי לחזק את צי הסוחר הישראלי.

החוק המיועד הוא חלק ממערך רפורמה כולל שעליו החליטו ממשלות ישראל, החל ב-1996, ומטרתו לחזק את הספנות הישראליות, את כושר התחרות שלה ולשמר ידע מקצועי ישראלי בתחום הספנות. זאת מתוך הבנה ברורה מאליה, כי מדינת ישראל היא מדינת "אי" המצויה למעשה במצב חירום מתמיד (תקנות ההגנה לשעת חירום - מורשת מתקופת המנדט הבריטי - עדיין בתוקף ולא בוטלו מעולם), ובשעת מתיחות ביטחונית אין לה אלא לסמוך על עצמה בכל הקשור לאספקה חיונית למדינה, החל בדלק, דרך ציוד ומוצרים וכלה במזון.

החוק משקף את התפיסה שישראל היא מדינת "אי" המצויה למעשה במצב חירום מתמיד

לפי החלטת ממשלה 1178 מ-1996, הופחת מספר אנשי הצוות הישראלים באוניות ישראליות מ-20 ל-10 קצינים ודירוגים (מהלך שהפחית את עלויות ההעסקה), וניתן סיוע ממשלתי של 35 מיליון דולר למשך שנתיים. ב-1999 התקבלה החלטת ממשלה מספר 4797 המקציבה סכום של 24 מיליון שקל מתקציבי משרדי התחבורה והתשתיות למשך ארבע שנים, הנועד לסבסד בעלי אוניות ישראליות ולתמוך בהם או בבעלי שליטה בכלי שיט זרים המחויבים להעסיק צוות ישראלי. החלטות אלה אושרו בהחלטות המשך של ממשלות ישראל הבאות, מ-1999 ו-2013.

ב-2005 נחקק חוק הספנות (כלי שיט זר בשליטת גורם ישראלי), שקבע כי כלי שיט זר הנמצא בשליטה, ולו עקיפה, של גורם ישראלי חייב ברישום בפקדון כלי השיט הזרים אצל רשות הספנות, וכן חייב בחובות הנובעות מחוק הספנות (ימאים), כאילו היה כלי השיט הזר כלי שיט ישראלי. מדובר בעיקר בחובה ולפיה על כלי שיט ישראלי ישרתו "ככל האפשר" אנשי צוות ישראלים, וכן ישרת רב-חובל ישראלי - אלא אם כן ניתן היתר להעסקת רב-חובל שאינו ישראלי.

חובת הציוות קיבלה ביטוי בתקנות הספנות (ימאים) שהן למעשה בהוראת שעה שחודשה מעת לעת. לפי זו האחרונה (שבתוקף ממרץ 2017) אונייה הפוקדת באופן סדיר נמל בישראל חייבת להיות מאוישת בצוות ביטוח המורכב מרב-חובל ומשישה ימאים-קצינים; ואילו אונייה שאינה פוקדת נמל בישראל באופן סדיר חייבת להיות

מס התפוסה: לקראת הישורת הסופית?

המשך מעמוד 18

ליום, ולשנה על 350,400 שקלים.

כלומר, תהיה אשר תהיה ההכנסה מאוניית מכולה בעלת תפוסה של 50 אלף טון, מבחינת רשויות המס ההכנסה החייבת של האונייה בתשלום מס תעמוד על 350,400 שקלים לשנה. מבחינת בעלי האונייה, כל הכנסה שאותה יפיקו מהאונייה ושהיא מעל 350,400 שקלים לשנה היא הכנסה פטורה ממס.

אם כלי השיט נרכש או נמכר במהלך השנה, או נחכר או שהופסקה חכירתו במהלך השנה, או שהיה מושבת מפעילות במשך 90 יום רצופים, ייעצר המונה היומי, והתקופה שבה לא שימש או לא ניתן היה להשתמש בו לצורך ההובלה הימית לא תיחשב כתקופה לחישוב ההכנסה החייבת.

להקל ולמנוע ניצול לרעה

עוד קובע החוק, כי אם "חברה זכאית" תמכור אחת מאוניותיה ויווצר לה רווח הון, רווח ההון יהיה פטור אף הוא מתשלום המס, ובתנאי שהמכירה נעשתה בחלוף חמש שנים מאחזקת כלי השיט, תחת משטר "מס התפוסה". עם זאת, אם בשל רווח ההון חילקה החברה דיבידנד (במקום להשתמש ברווח ההון להמשך פעילותה הימית), הרי שהדיבידנד המחולק (כרווח) יהיה מחויב ברווח הון.

כדי למנוע מצב של תשלום כפל מס ולעודד עוסקים ישראלים להשתמש בחוק גם אם החברה רשומה תחת דגל זר וחברה זרה, קובע סעיף 11 לחוק כי יראו את ההכנסה הנוצרת מפעילות כלי השיט המנוהל או נשלט מישראל, כאמור, הכנסה שהופקה בישראל. משמעות הדברים היא שמש ששולם בישראל מכוח חוק "מס התפוסה" יהיה לכאורה פטור מתשלום מס נוסף במדינת דגל האונייה ולפי האמנות המתאימות למניעת כפל מס בין מדינת ישראל למדינת הדגל.

מצדו השני של המטבע, ובניגוד לכל ההקלות לעיל, החוק קובע כי בתקופה שבה מצויה האונייה תחת משטר "מס תפוסה" לא ניתן לערוך קיזוזים או ניכויים כלשהם מההכנסה החייבת לצורכי המס (סעיף 2 (5) לחוק המוצע: "על הכנסה חייבת מפעילות מוכה לא ינתן ניכוי, קיזוז, זיכוי או פטור כלשהם"); עוד נקבע כי במהלך תקופת "מס התפוסה" רואים את בעלי האונייה כמי שניכה פחת עבור האונייה (סעיף 2 (6): "ראו את החברה הזכאית כאילו הותר לה פחת, ניכוי בשל פחת או הפחתה לפי כל דין, בשל כל נכס מס תפוסה").

כוננת יוצרי מס התפוסה היא עידוד הספנות הישראלית ואימוץ עקרונות המס החל באיחוד האירופי, בארה"ב, בהודו, בסין וביפן

משמעות הדברים היא שבתקופת מס התפוסה יראו את בעלי האונייה כאילו קיבל את הפחת המואץ בשיעור 20% החל על אוניות, מדי שנה, הגם שבפועל הבעלים אינו מקבל פחת זה. כך, למשל,

אם האונייה יוצאת ממשטר מס התפוסה וחוזרת למסלול של מיסוי רגיל, היא תיחשב כאילו כבר ניתנה פחת מואץ בשנים שבהן הייתה תחת משטר "מס תפוסה", ותוכל לנכות רק את הפחת הנותר.

ניתן לסכם ולומר כי כוננת יוצרי מס התפוסה היא לעודד ולקדם את הספנות הישראלית ולאמץ לדיני המס הישראליים את עקרונות מס התפוסה החל במדינות האיחוד האירופי, ארה"ב, הודו, דרום קוריאה, סין ויפן (לפי דברי התוכיר לחוק).

מטרת החוק היא להעניק הקלות והטבות מס, ולמנוע כמובן ניצולן לרעה. כניסה למשטר מס תפוסה משמעה כי למשך תקופה בת עשר שנים, למעשה, יכולה "החברה הזכאית" לדעת מראש מה תהיה ההכנסה החייבת עקב פעילות האונייה בשליטתה, וכל עוד ביכולתה ליצור הכנסה עודפת על הסכום המחויב, מדובר בהכנסה שתהיה למעשה פטורה מתשלום מס.

האם אכן "מס התפוסה" יכנס לתוקף? לא נותר אלא להמתין לביורוקרטיה ולמחוקק הישראלי. אם יאומץ וימומש בפועל - זו כבר החלטת חברות "צי הסוחר הישראלי".

* הכותב הוא מנהל מחלקת ספנות ומשפט ימי במשרד עורכי הדין פרופ' בין ושות'

אין במידע במאמר זה כדי להוות תחליף לייעוץ משפטי פרטי

באמצעות כלי שיט הרשום בפנקס הרישום הישראלי: בין אם כלי שיט ישראלי ובין אם כלי שיט זר. עם זאת, כלי שיט המשמשים לספנות חופית, גרירה והצלה, דיג, הובלת נוסעים או המשמשים כמתקן ימי אינם נכללים במסגרת משטר מס התפוסה ומפעיליהם אינם זכאים להקלה.

כדי להיכלל במשטר מס התפוסה, יש להגיש בקשה בכתב לפקיד השומה ולעמוד בתנאים הקשורים לפעילות החברה, סוג הפעילות הימית שהיא עושה ובעלותה על כלי השיט. חברה שנכנסה למסלול מס תפוסה לא תוכל לצאת ממנו אלא בחלוף 10 שנים, כדי למנוע את האפשרות לתכנוני מס למיניהם וניצול לרעה של ההקלות המוענקות בחוק.

הקלת המס שמעניק החוק ל"חברה הזכאית" היא חישוב של "הכנסה" יומית לפי משקל האונייה בטונות, כפול יום בעלות ותפעול האונייה. דרגת הטונאז' הראשונה מתפוסת האונייה נחשבת ל"יקרה יותר" וככל שהאונייה גדולה יותר, הולך ופוחת בהדרגה המס לטון.

כך, למשל, המס היומי בעבור כל 100 טון מ-1,000 הטון הראשונים לכלי השיט הוא חמישה שקלים ליום, ואילו התעריף בעבור כל 100 טון מעל 25 אלף טון הוא שקל ליום.

אם ניקח לדוגמה אוניית מכולה במעמס כולל של 50 אלף טון, הרי שבעבור 25 אלף הטון הראשונים תחויב האונייה בסכום של 810 שקלים ליום ואילו בעבור 25 אלף הטון הבאים (מ-25,000 עד 50,000 טון) תחויב ב-250 שקלים נוספים ליום (לפי שקל ל-100 טון). בסך הכול ההכנסה היומית החייבת במס של אונייה שכזו תעמוד על 960 שקלים

טנקו עוצמה בתנועה ביום באויר וביבשה



TANKO
INTERNATIONAL (97) LTD.

- שותף אסטרטגי של HOYER - ענק לוגיסטיקה האיזוטנטיים.
- ניסיון עשיר במתן פתרון גלובלי כולל לשרשרת האספקה בתחום האיזוטנטיים.
- התמחות בפלקסי טנקים - פתרונות מגוונים הכוללים ציוד מיוחד, הרכבה ושילוח.
- פתרונות שינוע בארץ ובח"ל לכימיקלים, חומ"ס, שמנים, דלקים, גז ופוסלות.
- פתרונות לוגיסטיים בתחום השילוח הבינלאומי, לרבות יבוא ויצוא מטענים מלאים/חלקיים בים, באוויר וביבשה, עמילות מכס, הובלות יבשתיות וביטוח.

טלפון: 04-8108818 www.tanko.global