

בתי המשפט

עמנ 000264/05		בבית המשפט המחוזי בתל – אביב יפו בשבתו כבית משפט לעניינים מנהליים	
12/12/2006		כב' השופטת ד"ר דרורה פלפל / ס. נשיא	בפני:

בעניין:

רשות שדות התעופה

ע"י ב"כ עו"ד ע' מוסקוביץ

המערערת

נגד

מנהל הארנונה בע"מ

ע"י ב"כ עו"ד ת' הירשנברגר

המשיב

פסק דין**א. מהות הערעור**

זהו ערעור על החלטת ועדת ערר לענייני ארנונה שמונתה ע"י עיריית הרצליה בקשר לחיובי ארנונה שהוטלו על המערערת בשנים 2000 עד 2004, בגין חלק משטח "שדה תעופה הרצליה" המצוי בתחום שיפוט העירייה.

ב. עובדות רלבנטיות

המערערת היא תאגיד סטטוטורי הפועל מכוח חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז – 1977. המערערת מחזיקה חלקים משדה התעופה המשתרע על שטח שיפוט העיר הרצליה, כאשר חלק בלתי מבוטל ממנו משתרע על שטח שיפוט המועצה המקומית כפר שמריהו. המשיב הינו מנהל הארנונה בהתאם לחוק הרשויות המקומיות (ערר על קביעת ארנונה כללית), התשל"ו – 1976. עד שנת 2000, חויב שדה התעופה על ידי העירייה כ"קרקע תפוסה" בגין שטח של 19,354 מ"ר. בשנת 2000 הגדילה העירייה את שטח הקרקע לחיוב ל – 82,612 מ"ר.

בשנת 2002 החליטה עיריית הרצליה לבטל את התעריף המיוחד שניתן למערערת כמחזיק מטעם הממשלה.

תוקף הביטול היה מאותה שנה ואילך.

ביום 17.10.04 הודיעה העירייה כי החליטה לבטל באופן רטרואקטיבי את התעריף המיוחד גם ביחס לשנים 1997-2001, וביום 21.5.05 שלחה העירייה הודעת שומה בה הודיעה על ביצוע הגדלה נוספת רטרואקטיבית של הארנונה, על ידי ביטול התעריף המיוחד לשנים 1998-2000.

ביום 16.10.05 הגישה המערערת עתירה מנהלית כנגד ביטול התעריף המיוחד וכנגד החיוב הרטרואקטיבי – עת"מ 2476/05.

כמו כן הגישה המערערת השגה על הודעת השומה בה חזרה על הטענות שנטענו בעתירה המנהלית.

ביום 7.11.05 ניתנה החלטת ועדת הערר לשנים 2000-2004 הדוחה את כל טענות המערערת.

ביום 10.4.06 ניתן פסק הדין בעתירה שקבע כי המערערת אינה זכאית לקבלת התעריף המיוחד לאור ביטול סעיף 48 לחוק רשות שדות התעופה. כמו כן ציין בית המשפט כי המערערת אינה זכאית לפטור ממס על פי סעיף 3(ב) לפקודת מיסי העירייה ומיסי הממשלה (פיטורין) - 1938.

עם זאת קבע בית המשפט כי המשיב אינו יכול לתבוע תשלום באופן רטרואקטיבי, על אחת כמה וכמה כאשר דרישת התשלום הוצגה בשנת 2005 בעבור השנים 1998 – 2001. לטענת המשיב הוגשו ערעורים על פסק הדין ע"י שני הצדדים אשר תלויים ועומדים בבית המשפט העליון.

נציין כי לא הובאה ו/או צורפה לכך כל הוכחה ע"י מי מהצדדים.

כך או כך המחלוקת בענייננו היא עקרונית לגבי אופן קביעת גובה החיוב ואינה מתייחסת למועד בו נוצר.

הערעור דנן הוגש בעקבות החלטת ועדת הערר.

במסגרת הערר העלתה המערערת שלוש טענות:

אחת: השטחים בגינם נגבית הארנונה הם רחוב, הפטור מארנונה, לפי סעיף 269 לפקודת העיריות [נוסח חדש].

שניה: השולים בצידי המסלול הם "אדמת בניין" שאינה בת חיוב בארנונה.

שלישית: השתק, מניעות והבטחה שלטונית.

בהליך זה זנחה המערערת את שתי הטענות האחרונות ונתרה מחלוקת לעניין הגדרת רחוב.

מכאן הערעור.

ג. הפלוגתאות בין הצדדים

מכתבי הטענות עלתה הפלוגתא הבאה :

- מהי הגדרת רחוב, והאם השטחים נשוא ענייננו עונים לה?
- האם החלטת המשיב סבירה?

ד. הגדרת "רחוב"

נבחן סוגיה זו בשני מישורים, עפ"י הקבוע בחוק ועפ"י פרשנות הפסיקה.

החוק –

פקודת העיריות –

אין מחלוקת כי העירייה אינה רשאית לחייב בתשלום ארנונה שטח המשמש כרחוב. קביעה זו מקורה בסעיף 8 לחוק ההסדרים במשק המדינה (תיקוני חקיקה להשגת יעדי תקציב), התשנ"ג – 1992. לפיו המועצה תטיל ארנונה על נכסים שאינם אדמת בניין. נכסים אלו מוגדרים בסעיף 269 לפקודת העיריות [נוסח חדש], ורחוב לא נכלל בהם. הגדרת המונח רחוב עפ"י הסעיף הנה :

"**"רחוב"** - לרבות כביש שהנסיעה בו כרוכה בתשלום אגרה, היטל או תשלום אחר כיוצא באלה, וכן דרך שהגדרתה בחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 שבה עובר הכביש, שטחי השיקום הנופי בכביש ובדרך שבה הוא עובר, וכל מיתקן בתחום הכביש והדרך, למעט בנין, הדרוש במישרין לגביית האגרה, ההיטל או תשלום אחר כיוצא באלה, וכן מסילת ברזל כמשמעותה בסעיף 2 רישה ופסקאות (1) ו-(2) לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972 וכן מיתקנים לצורך מסילת הברזל או בקשר אליה, המהווים חלק בלתי נפרד ממנה."

המערערת טוענת כי היא נכנסת בגדר ההגדרה לעיל.

לגרסתה השימוש בכבישים (הדרך ההיקפית והמסלולים) בתחום השדה כרוך בתשלום אגרה הנגבית מכוח סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה, הקובע כך :

"הרשות רשאית להציע לשר התחבורה תקנות בדבר תעריפי אגרות שישתלמו לה או לאחרים בעד השימוש בשדות התעופה של הרשות ובמיתקנים שבהם ובעד השירותים שנותנים בהם היא או אחרים, ובדבר סדרי גבייתם ותשלומם; שר התחבורה רשאי להתקין תקנות כאמור אף אם הרשות לא הציעה לו אותן, ובלבד

שיתיעץ ברשות תחילה; כל תקנות לפי סעיף קטן זה טעונות אישור הממשלה
וועדת הכלכלה של הכנסת."

המשיב טוען מנגד כי, החוק מדבר ומסדיר את תשלום הארנונה בכל הנוגע לכביש 6 הלא
הוא כביש האגרה היחיד בישראל.
לצורך תמיכה בטענה זו הביא המשיב מדברי הצעת החוק לתיקון הסעיף שם נכתב כך:

"... לאחרונה שלחו כמה רשויות מקומיות הודעות בדבר חיוב בארנונה בגין כביש
6 לזכיון המפעילו כביש אגרה, בטענה כי הפטור שבחוק אינו חל על כביש המופעל
כביש אגרה.
הטלת ארנונה על כבישי אגרה תגלגל את העלות הנוספת להפעלת הכביש על
הציבור... לפיכך למען הסר ספק, מוצע לתקן את החוק באופן שיובהר בו באופן
חד משמעי כי הגדרת רחוב כוללת גם כביש שבשלו משולמים אגרה, היטל או
תשלום אחר כיוצא באלה... כן מוצע לקבוע כי התיקון יוחל מראשית שנת 2003,
כדי שיחול באופן ברור גם לעניין ההודעות בדבר חיוב בארנונה שנשלחו כאמור."
(נספח א' לתשובה לערעור)

סבורני כי יש לדחות את טענת המערערת מהנימוקים הבאים:
תחילה, לעניין סעיף 29 לחוק רשות שדות התעופה:
עפ"י נוסח הסעיף ניתן ללמוד כי הרשות רשאית להציע לשר התחבורה לגבות אגרות
בעבור השירותים והמתקנים הניתנים ע"י הרשות.
בנקודה זו יש להבחין בין הוראות הסעיף לבין הגדרת כביש אגרה.
כביש אגרה הוא כביש אשר נגבית בעבור הנסיעה בו אגרה, מה בין זה ובין גביית אגרה
בעבור שירותי רשות שדות התעופה ומתקניה?
האם השירותים כוללים נסיעה בכבישים הפנימיים שבתוך שדות התעופה? או שמא דרכים
אלו נכנסות בגדר "מתקנים"? כך או כך המערערת לא הבהירה טענתה בהקשר זה, קרי על
סמך אלו מבין הוראות סעיף 29 לעיל היא גורסת כי הדרכים שבתחומיה הן כבישי אגרה.
כמו כן בעת הכניסה לכביש אגרה מחויב הנוסע, המשתמש באגרה, האם גם כאשר נכנס
אדם לשטחי שדה התעופה עליו לשלם אגרה? בעבור מה? באיזה אופן? לשאלות אלו לא
נמצא מענה בנימוקי המערערת ומטעם זה בלבד ניתן לדחות טענתה בכל הנוגע לפרשנות
סעיף 269 לפקודת העיריות.
שנית: דברי ההסבר להצעת תיקון החוק אינם מותרים מרחב גדול לפרשנות, התיקון
נעשה לצורך הסדרת פטור מארנונה לכביש 6, נכתב בו המונח כביש אגרה באופן כללי על
מנת שאם בעתיד ייסלל כביש אגרה נוסף הרי שלא יהיה צורך לשנות שוב את הסעיף.
לאור כל האמור דין הטענה להידחות.

סעיף חוק נוסף בו מבקשת המערערת לתמוך את הפטור המגיע לה לטענתה הנו פקודת הפרשנות.

בסעיף ההגדרות בפקודה הוגדר רחוב כך :

"רחוב או דרך – לרבות כביש, שדרה סמטה, משעול לרכבים או לרגלים, כיכר חצר, טיילת מבוי מפולש וכל מקום אחר שהציבור נכנס אליו או רשאי להיכנס אליו".

המשיב טוען כי הפניה לפקודת הפרשנות אינה רלבנטית, מדובר בדין כללי הנסוג בפני הדין הספציפי – פקודת העיריות.

דין טענה זו להידחות, פירוש נכון לנוסח פקודת העיריות הנו שהיא מציינת בנוסף לרחוב איזה דרכים פטורות מתשלום ארנונה. היא אינה מגדירה את המונח "רחוב". במילים אחרות ניתן לומר כי הפטור מארנונה נתון לרחוב, כביש אגרה ודרך.

האם צורה זו של ניסוח מגדירה מהו רחוב ? התשובה לכך בשלילה.

אם כך, הפניה לפקודת הפרשנות מוצדקת.

המערערת טוענת כי הגדרת פקודת הפרשנות ל"רחוב" רחבה וכוללת את השטחים נשוא הערעור.

המשיב מפנה לפסיקה שבחנה סוגיה זו.

הפסיקה –

הצדדים הסתמכו על שני פסקי דין עיקריים.

הראשון בזמן הנו בג"ץ 764/88 **דשנים וחומרים כימיים בע"מ נ' עיריית קריית אתא** (פ"ד מ"ו (1) 793 ; להלן : **"הלכת דשנים"**).

השני בזמן הנו ע"א 9368/96 **מליסרון בע"מ נ' עיריית קרית-ביאליק** (פ"ד נה(1), 156 ; להלן : **"הלכת מליסרון"**).

נבחן את ענייננו לאור ההלכות לעיל.

בהלכת דשנים, העותרת "דשנים וחומרים כימיים בע"מ", היא חברת בת ממשלתית, המחזיקה בשטחים נרחבים בתחום שיפוטי של המשיבה, עיריית קרית אתא.

בשטחים אלו מנהלת העותרת מפעלים לייצור דשנים וחומרים כימיים.

בין יתר הטענות שהועלו בעתירה, טענה העותרת ביחס לשומת הארנונה כי הרחובות בתחום מפעליה, פטורים מתשלום ארנונה לפי סעיף 269 לפקודת העיריות.

בית המשפט קבע לעניין זה כך :

"ברחובות ובדרכים שבשטחי העותרת עוברים ומשתמשים רבים: עובדיה, ספקיה, לקוחותיה והמבקשים לבוא בשעריה בהיתר. בפועל, במספר רב של אנשים, הנמינים עם הציבור הרחב. במקרה כזה ייכללו שטחים אלה בגדרה של "דרך ציבורית", הגם שהמעבר בה מבוקר ומותנה בקבלת אישור. אולם בימינו דרכים רבות מבוקרות בדרך זו, אם מטעמי ביטחון ואם מטעמים אחרים. מכאן שהעותרת זכאית לפטור מארנונה בגין שטחים אלה."
(שם עמ' 809 – 810)

המערערת טוענת כי עפ"י ההגדרה לעיל הרי שהשטחים נשוא ענייננו עונים להגדרת רחוב. בתוך שטח שדה התעופה עובדים גופים שונים כגון, ביי"ס לטיסה, חברות ריסוס והדברה מוסכים וכו'. מכאן נובע כי מידי יום עוברים בשטחי שדה התעופה אנשים רבים הקשורים ו/או מספקים ו/או מקבלים שירותים מהגופים השונים או להם. בשטח השדה מצוי כביש היקפי וכבישי גישה לנכסים ולמתקנים השונים. המערערת טוענת כי השדה פתוח לציבור הרחב לבוא ולהשתמש בשירותיו. המשיבה טוענת כי הלכת דשנים אינה רלבנטית עוד שכן לאחריה ניתנו פסקי דין נוספים המסייגים אותה. כך למשל בע"ש 28/90 אגד אגודה שיתופית נ' עיריית דימונה, (פורסם בדינים מחוזי כרך א'), נקבע כי אחד ממאפייניו של הרחוב הנו :

"הגורם המאפיין רחוב הוא השימוש בו כשטח למעבר של כלי רכב ואנשים ממקום אחד למקום אחר. אלמנט זה אומנם אינו מופיע בהגדרה הסטטוטורית של "רחוב" ברם לא ניתן להתעלם ממנו, שכן הוא המייחד נכס כזה משטחים אחרים הפתוחים לציבור."
לציבור."

בעניין זה נדחתה טענת אגד כיוון :

"... עוד נאמר בתצהיר, שהשטח משמש אף את מחזיקי החנויות שבמבנים ואת לקוחותיהם. מדברים אלה עולה, כי השטח אינו משמש את הציבור לצורכי מעבר באופן בלעדי ואף לא ניתן לאמר כי השימוש העיקרי הינו לשם מעבר ממקום למקום אחד למקום אחר."
(שם)

המשיבה טוענת כי בענייננו לא ניתן לקבוע כי הנכס משמש לשם מעבר הציבור ממקום אחד למקום אחר כמטרה בלעדית, שהרי מי שנכנס לשדה התעופה הינם רק אלה שמשתמשים בשרותיו או מחזיקי נכסים בו, והמדובר במתחם סגור.

סבורני כי המבחן דלעיל אינו ממצה, זהו מבחן רחב שלא ניתן על פיו בלבד לקבוע האם שטח מסוים הוא רחוב.

בענייננו, כפי שהסבירה המערערת בסיכומיה בשטח השדה מצויים כבישים המאפשרים גישה למתקנים השונים. האם הגעה מהכניסה לשדה ועד לאחד המתקנים נחשבת למעבר ממקום למקום? האם מבחן המעבר ממקום למקום מתקיים רק כאשר מדובר בשני מקומות שונים קרי מעיר לעיר, מרחוב לרחוב או שמא מעבר ממקום למקום מתייחס לשני מקומות באותו מתחם?

כאמור לא ניתנה לסוגיה זו תשובה בפסיקה, אך אני סבורה כי מעבר ממוסד לבית ספר לטיסה עונה להגדרת מעבר ממקום למקום.

בנוסף משדה התעופה יוצאות טיסות פרטיות ליעדים שונים, האם אין בכך משום מעבר ממקום למקום?!

כך או כך נמשיך ונדון ביתר מבחני הפסיקה.

הלכת מליסרון קובעת כך:

"שחרור המחזיק ב"רחוב" מתשלום ארנונה מותנה איפוא בזהותו של הנהנה מן הנכס ומן השירותים שמספקת הרשות המקומית לנכס. אכן, אם הנהנה הוא המחזיק בנכס, אין מדובר ב"רחוב". ואם הנהנה הוא ציבור בלתי-מסוים, הרי שהנכס הוא בגדר "רחוב", והמחזיק בו פטור מחובת תשלום הארנונה בגינו."

מי הוא הנהנה העיקרי בענייננו?

המשיבה טוענת כי המערערת היא הנהנת העיקרית. לטענתה המערערת עושה רווחים מהשכרת חלקים מן הנכס לאחרים, כגון בית הספר לטיסה, מוסכים לאחסון מטוסים פרטיים וכיוצ"ב. הנהנים האחרים הינם אותם מחזיקים אשר עושים שימוש בשדה, שתמורה בצידו וכן האנשים המשתמשים בשירותים המוענקים בנכס והם בלבד.

כמעט כל שירות שניתן לאזרח אם ע"י המדינה ואם ע"י גופים פרטיים ניתן בתשלום, ממנו נובעים רווחים.

האם עצם הפקת רווח למערערת מהשירותים הניתנים על ידה מעידה כי היא הנהנית העיקרית?

התשובה לכך בשלילה.

יש לפרש בעניין זה את המונח הנאה לאו דווקא במובן הכלכלי. הנאה ניתן להפיק גם מלימוד טיסה, או שימוש בשירותי טיסה לצורך הגעה ממקום למקום. והלא זו תכלית קיומה של המערערת.

שירותים אלו ניתנים לאזרח – קרי לציבור. הסוגיה שבפנינו נדונה בעניין מסילות הברזל; קרי האם ניתן להגדירן כדרך ציבורית הפטורה מתשלום היטלים. (עת"מ 1926/05 רכבת ישראל בע"מ נ' עיריית לוד (פורסם במאגר נבו)).

ביהמ"ש השתמש מבחן שנקבע בהלכת מליסרון לעניין תשלומי ארנונה, והשליך ממנה על תשלומי היטלים שונים.

בפסק הדין נקבע כך:

"אמנם העותרת מפיקה רווחים מהפעלת הרכבת והנעתה על גבי מסילות הברזל (בהנחה שכך הוא), אך לא יכול להיות ספק באשר לזהות הנהנה העיקרי משרותי התעבורה שהיא מספקת. מסילות הברזל שנפרשו, ועדיין נפרשות, בכל רחבי הארץ, נועדו, בדרך כלל, לשמש את הציבור הרחב. פיתוח רשת הרכבות, שאף הן, כמו שרותי התחבורה הציבורית האחרים, נועדו לשימוש של כלל ציבור הנוסעים, אינו ניתן לביצוע ללא הנחת מסילות ברזל על שטחי קרקע כאלה או אחרים. ניתן לומר, אם כך, כי עיקר השימוש במסילות הברזל, ולמעשה, השימוש הבלעדי בהן נועד להסעת הציבור הרחב ומטעניו."

דברים אלו יפים לענייננו בשינויים המחויבים.

השירותים שמספקת המערערת הנם שירותי תעופה, זו כאמור תכלית קיומה.

את השירותים הללו מספקת המערערת לציבור.

השטחים נשוא עניינו הנם שטחים סלולים הכוללים מסלולי המראה ודרכי גישה אליהם, בדיוק כמו מסילות הברזל.

בפס"ד מליסרון דובר במערערת שהייתה הבעלים והמחזיקה של קניון הקריון שבקרית ביאליק.

לא ניתן להשוות בין מהות ותכלית עיסוקה של המערערת שם לבין המערערת בענייננו. המערערת שם הנה גוף פרטי, מכוח כך היא חשופה לתחרות, לאזרח יש אפשרויות בחירה האם לרכוש את מוצריו אצלה או בקניון מתחרה.

המערערת בענייננו הנה תאגיד ציבורי, המספק שירותי תעופה ואינו מצוי בתחרות עם גוף אחר.

במילים אחרות כאשר אדם מבקש לקבל שירותי תעופה רשות שדות התעופה היא האחראית על מתן השירות ע"י שדות התעופה השונים ביניהם שדה התעופה בהרצליה.

המערערת והמשיב לא פרטו את אופי עבודת שדה התעופה עם זאת גם אם נניח כי עיקר שירותי התעופה הניתנים בו הנם פרטיים, שיעורי טיסה פרטיים, טיסות פרטיות, מטוסים פרטיים.

עדיין שדה התעופה הוא חלק ממערך התעופה הכולל של מדינת ישראל, ברור לכל שהטיסות היוצאות ממנו מתואמות עם יתר שדות התעופה הפועלים בארץ לצורך השימוש במרחב האווירי.
תכונות אלו מאפיינות גוף שפן מסוים בו הנו ציבורי.

מבחן השימוש העיקרי –

אופייה זה של המערערת מחזק את המסקנה לפיה הנהנה העיקרי משירותיה הוא הציבור. מבחן נוסף, עליו נסמך המשיב הוא מבחן השימוש העיקרי, גם כאן טען באופן דומה כי השימוש העיקרי שנעשה בשטחי המערערת הנו מסחרי למטרות רווח של המערערת והשוכרים בנכס, כגון בית הספר לטיסה, חברות ההדברה, חברות צילום אוויר וכיו"ב. דנו בטענה זו לעיל וקבענו כי אין נפקות לעצם הפקת הרווח השאלה המכרעת הנה מי הם הנהנים / המשתמשים בשירותים, מי נהנה / משתמש בשירותי הטיסה? מי נהנה משירותי ההדברה?

התשובה ידועה – הציבור.

איני פוסלת את האפשרות שאכן המערערת מפיקה רווחים גם משירותים שאולי לא כל הציבור נהנה מהם עם זאת עלינו לזכור כי המבחן הנו מבחן הנהנה העיקרי ולא הבלעדי, כך גם לעניין מבחן השימוש.
מכאן שגם מבחן השימוש מביאני לאותה מסקנה – המשתמש הוא הציבור.

ומה באשר להיות השטח מגודר?

המשיב סומך טענותיו בעניין זה על בר"ם 6239/04 רפא"ל רשות לפיתוח אמצעי לחימה בע"מ נ' שושנה וירון ומנהלת הארנונה של עיריית קריית ים (דינים עליון כרך עב 294; להלן: "פרשת רפאל"), שם נדחתה בקשת רשות הערעור, ביהמ"ש העליון קבע כי יש להשאיר את החלטת ביהמ"ש קמא על כנה, לפיה:

"ברור שמחמת אופיו של המפעל של רפא"ל, הוא אינו יכול לפעול ללא השטח שסביבו. הגדר אינה רק משמשת לתיחום השטח ולמניעת הסגת גבול מקרית, כפי שכל בעל מקרקעין רשאי לעשות בקניינו. בענייננו הגדר משמשת את צרכיו של המפעל. בלעדי הגדר, ליתר דיוק, בלעדי האיסור המוחלט של הכניסה הבלתי מורשית לשטח, לא הייתה רפא"ל יכולה להפיק את התועלת הכלכלית שהיא מפיקה מהשטח הבנוי ושטח אחר שהיא עושה בו שימוש בפועל."

המשיב טוען כי דברים אלו יפים גם לענייננו. שימוש יכול להיות במעשה ושימוש יכול להיות במחדל, אלמלא הגדר התוחמת את נכס המערערת, היא לא יכלה להפיק מן הנכס את התועלת הכלכלית. הגדר, כמו בפרשת

רפא"ל, איננה משמשת למניעת הסגת גבול מקרית, אלא מניחה את התשתית המאפשרת את פעילותה התקינה והסדירה של המערערת בנכס.

לפי גרסת המשיב כל מקום בו יש גדר, השטח המגודר יהיה מחויב בארנונה. הצבת גדר לרוב מטרתה למנוע כניסה חופשית למקום מסוים, לכן עקרונית נוכל תמיד לומר שמניעת הכניסה נועדה לשם פעילות תקינה של הגוף השולט בשטח המגודר. הדרך להימנע מהגדרה כוללת שכזו, היא ע"י הבחנה בין הנכסים השונים. בענייננו אני סבורה כי קיימת הבחנה ברורה בין הנכס ששוא הערעור ובין מפעל רפא"ל. מבלי להיכנס לאופיו של המפעל ופעילותו שברובה אינה נמצאת בתחום הידיעה השיפוטית, הכל יודעים כי מדובר במפעל בעל רמת סיווג גבוהה. מהחלטת בית המשפט העליון ניתן ללמוד שבמפעל קיים שטח חיץ מסוים שהוא בעצם ה"גדר".

ובמילים אחרות ישנם מספר מעגלים סביב המפעל שמטרתם לשמור על ביטחון וסודיות המקום ולמנוע כניסה קלה לגדרו. המטרה עם כן היא שמירה על המפעל. בענייננו, מדובר רק בגדר ולא בשטח הפרדה, וכמו כן מטרת המצאות הגדר היא שמירה על שדה התעופה אך בראש ובראשונה שמירה על שלום הציבור. בדומה לגידור הרכבת:

"האם גידור מסילות ברזל שתכליתו השגת בטיחות מירבית ומניעת תאונות שולל את התוואי שבו הן מונחות, כדרך מעבר ציבורית. התשובה השלילית לשאלה זו מתבקשת מאליה".
(שם)

נסכם, מבחני הפסיקה ברובם כלליים ויש להתאימם לכל מקרה עפ"י נסיבותיו. בענייננו, נראה כי מדובר בדרכים שניתן לכנותן "רחובות", כך עפ"י הגדרת חוק הפרשנות והפסיקה שפרשה אותן. בדרכים אלו עוברים אנשים רבים, הן נותני שירותים והן מקבלי שירותים, שדה התעופה שייך לגוף שמפעיל את כל שדות התעופה בארץ ושמכך הינו חלק ממערך התעופה הכולל, במובן זה הוא גוף ציבורי. לאור היותו גוף ציבורי הרי שהוא משרת את הציבור, מופעל בו בית ספר לטיסה, יוצאות וחוזרות ממנו ואליו טיסות. מכאן שמבחיני הפסיקה מתקיימים – מבחן הלכת דשנים – שימוש הציבור בדרכים, מבחן המעבר ממקום למקום ומבחן הנהנה העיקרי.

אני ערה לטענת המשיב לפיה המערערת אינה גוף ציבורי כי אם תאגיד כלכלי הנושא רווחים.

עצם הפקת הרווחים אינה פרמטר יחיד לקביעת אופיו של גוף זה או אחר. אין מקום להיכנס לסוגיה באשר למהות הגוף הקרוי רשות שדות התעופה, משום שאין לו נפקות מכרעת לענייננו. דוגמא לכך היא הלכת דשנים שם אין חולק כי לא דובר בגוף ציבורי כי אם בגוף שהשימוש שנעשה בשטחיו נעשה ע"י הציבור, משום כך הוגדר כרחוב. כל שנציין הוא שפעילות השדה כגוף המספק שירותי טיסה, הקשור ותלוי במערך האווירי של המדינה, ואשר אזרחים רבים משתמשים בשירותיו, מאפיינים אלו מספיקים על מנת לקבוע כי מדובר בגוף בעל מאפיינים ציבוריים. וקביעה זו מספיקה לצורך הכרעה בענייננו.

ה. סבירות החלטת המשיב

לגרסת המשיב דרך הפרשנות על פיה ניתנה החלטתו סבירה ותואמת את החוק, ומשום כך אין להתערב בה.

המערערת טענה כי מזה זמן רב מנסה עיריית הרצלייה לגרום לפנויה מהשטח בתחום העירייה.

אין מקום לדון בטענות אלו שכן הן לא הוכחו. לאור העובדה כי מדובר בהפרשים גדולים בין חיוב הארנונה לפי החלטת המשיב, ובין החיוב בעבר הרי שיש מקום להתערבות בית המשפט.

ו. סוף דבר

לאור כל האמור אני מקבלת את הערעור. השטחים נשוא העניין הנם רחובות ומשום כך פטורים מארנונה עפ"י חוק. המשיבה תשלם לעותר שכ"ט עו"ד בגובה 10,000 ₪ וכן הוצאות משפט אותן יישום הרשם.

ניתן היום 3/12/06, בהעדר.

המזכירות תמציא עותק פס"ד זה לב"כ הצדדים בהמצאה כדין.

ד"ר דרורה פלפל, שופטת

ס.נשיא

ד"ר דרורה פלפל / ס 54678313-264/05
נוסח מסמך זה כפוף לשינויי ניסוח ועריכה