התאריך עברי : יב' בכסלו, תשע"ח
תאריך לועזי : 30 בנובמבר, 2017
מס' תיק רמ"י : 60205944א'
מספרינו (אופק) : 30991
לקביעת שכ"ט : 10.4 יח' שומה

לכבוד :

גב' נטלי אקסלרוד	מר אלי חוגג	מר ערן יואבי
צוות לקידום עסקות חקלאי ותמורה	שמאי מקרקעין (מטעם המשיבה)	שמאי מקרקעין (מטעם המשיגה)
במגזר הבדואי, מרחב עסקי דרום, רמ"י	דרך מיתר 17, מיתר	אריה בראון 18, פתח תקווה
בדוא"ל : natalyax@land.gov.il	בדוא"ל : elihogeg@gmail.com	בדוא"ל : raneryo@gmail.com

הכרעה בהשגה ראשונה בהתאם להחלטת מועצת מקרקעי ישראל מס' 1304

חלקה 30 בגוש 100650 – מגרש מס' 1 בתכנית 397/03/17

קרקע לתחנת תדלוק "פז" – רח' עומר אל מוכתר, רהט

1. מבוא ומטרת השומה:

1.1 נתבקשנו ע"י הצדדים, באמצעות פניית רשות מקרקעי ישראל (להלן: "**המשיבה**") שהתקבלה ביום 28.5.2017, להכריע במחלוקת הצדדים לעניין שווי זכות הבעלות במגרש שבנדון (להלן: "**הנכס**") – בהתאם לזכויות החוזיות וזאת לצורך תשלום דמי היוון / דמי הסכמה, כמפורט להלן:

א. שווי קרקע בשטח של כ- 1.5 דונם לתחנת תדלוק (להלן "**שטח התחנה**").

ב. שווי קרקע בשטח של כ- 1.7 דונם לשטח מסחרי (להלן: "**השטח המסחרי**").

1.2 השומה מטעם רמ"י נערכה ע"י שמאי המקרקעין מר אלי חוגג ביום 30.10.2016 (להלן: "**המשיב**"). ההשגה שבנדון הוגשה מטעם פז חברת נפט בע"מ (להלן: "**המשיגה**"), באמצעות שומתו של שמאי המקרקעין מר ערן יואבי שנערכה ביום 9.4.2017 (להלן: "**המשיג**").

1.3 בתאריך 11.7.2017 התקיים דיון במשרדינו בנוכחות השמאים מטעם הצדדים. סיכום עיקרי הדיון הופץ לצדדים ביום 17.7.2017, תוך קביעת לו"ז להשלמת מסמכים ותגובות לא יאוחר מיום 3.10.2017 (לאחר אורכה). עד למועד זה התקבלו המסמכים הבאים:

- התייחסות המשיג מיום 13.8.2017 לפרוטוקול הדיון הכוללת פירוט עלות בניית תחנת תדלוק ;
- התייחסות המשיג מיום 3.10.2017 לנתוני מכירות היסטוריים של התחנה ;
- מסמך מיום 19.7.2017 המפרט נתוני מכירות של 2 תחנות "פז", ספירת תנועה בכביש 40 וכמות רכבים בעיר רהט (משיג) ;
- מסמך מיום 19.9.2017 המפרט נתוני מכירות דלקים בתחנה שבנדון לשנים 2009-2016 (משיג) ;
- הסכם מכר לנכס הנדון מיום 1.4.2015 (משיג) ;
- היתרי בנייה ותכניות בקשה להיתר לנכס שבנדון (משיג) ;
- התייחסות המשיב מיום 10.7.2017 לשומת המשיג ;
- אומדן מיום 2.4.2017 לגבי עלות הקמת תחנת תדלוק במושב ברוש (משיב) ;
- חוזה חכירה מיום 10.11.1987 לנכס הנדון וחוזה פיתוח מיום 7.1.2007 למגרש 2 (משיב) ;
- נתוני מכירות התחנה שבנדון לשנים 1994-1985, 2015-1999 (משיב) ;
- הודעת חיוב בהיטל השבחה מיום 17.7.2017 לגבי מגרש בנאות חובב (משיב) ;
- מפרט כספי מיום 2.3.2017 לגבי העסקה נשוא השגה זו (משיב).

2. זיהוי הנכס:

גוש וחלקה	:	חלקה 30 בגוש 100650
מגרש ותכנית	:	מגרש 1 בתכנית 397/03/17
שטח רשום	:	3,212 מ״ר
מהות הנכס	:	קרקע לתחנת תדלוק ושטח למסחר
כתובת	:	רח׳ עומר אל-מוכתר, מרכז העיר רהט

3. הזכויות המוערכות:

הזכויות המוערכות הינן זכויות הבעלות במרכיב הקרקע, ללא מע״מ וללא הוצאות הפיתוח, וזאת בכפוף למטרת השומה.

4. המועד הקובע לשומה:

המועד הקובע הינו 10.3.2016 - בהתאם לשומת רמ״י.

5. מועד הביקור בנכס:

ביקור בנכס ובסביבתו נערך ביום 30.10.2017 ע״י עידו צברי (מתמחה ממשרדנו) והח״מ.

6. תיאור הנכס והסביבה:

נשוא השומה הינו מגרש לתחנת תדלוק ושטח למסחר, בשטח של 3,212 מ״ר, הממוקם ברח׳ עומר אל מוכתאר במרכז העיר רהט.

6.1 הסביבה:

רהט היא העיר הבדואית היחידה בארץ והישוב הבדואי הגדול ביותר. העיר ממוקמת בנגב המערבי, כ- 12 ק״מ צפונית לעיר באר שבע ובסמוך לאזה״ת החדש ״עידן הנגב״ הממוקם מצפון-מערב לצומת להבים. העיר תחומה בין כביש מס׳ 6 וכביש מס׳ 40 (ממזרח), כביש מס׳ 310 (מדרום) וכביש מס׳ 264 (ממערב).



רח׳ עומר אל מוכתאר מהווה ציר תנועה מרכזי החוצה את העיר ומהווה את הכניסה המרכזית לעיר מכיוון צומת להבים דרך כביש מס׳ 310. הרחוב מאופיין בשימושים מעורבים, לרבות: מסחר, משרדים, מבני ציבור ומגורים. בסמוך לנכס ניתן למצוא מוקדים עירוניים מרכזיים, כגון: בנין עיריית רהט, משרדי ממשלה שונים (ביטוח לאומי, משרד הפנים ומשרד הרישוי), קופות חולים ושוק עירוני מקורה. רמת הפיתוח הקיימת באזור מלאה וכוללת תשתיות מלאות.

6.2. הנכס:

6.2.1. החלקה:

החלקה שבנדון, בשטח של 3,212 מ"ר, ממוקמת מעברו הדרומי של רחוב עומר אל מוכתר.
החלקה בעלת צורה רגולרית מלבנית. להלן ממדיה (במדידה גראפית):

צלע צפון-מזרחית (חזית לרח' עומר אל מוכתאר): כ- 60 מ';
צלע דרום-מזרחית (גובלת עם חלקה 31): כ- 45 מ';
צלע דרום-מערבית (גובלת עם שטח לא מבונה): כ- 60 מ';
צלע צפון-מערבית (חזית לכביש גישה לתחנה): כ- 50 מ'.

פני הקרקע מישוריים ומפלסם נמוך בכ-1.5 מ' ממפלס הרחוב. הגישה לחלקה דרך כביש גישה פנימי המתפצל מרח' עומר אל מוכתאר.



סימון החלקה שבנדון ע"ג תצ"א של סביבת הנכס

6.2.2. תחנת תדלוק ושטח למסחר (חנות נוחות yellow):

על החלקה שבנדון פועלת תחנת תדלוק "פז רהט" (דרגה א'), הכוללת 2 איי תדלוק – הראשון כולל 3 עמדות תדלוק דו-צדדיות והשני כולל עמדת תדלוק אחת דו-צדדית (סה"כ 4 עמדות תדלוק דו-צדדיות). התחנה מקורה באמצעות גג עשוי בטון. מחוץ לשטח הגגון, בחלק המזרחי של החלקה, ממוקמת משאבת תדלוק לנפט.

לצד עמדות התדלוק פועלת בתחנה חנות נוחות "yellow" ולצידה שירותים ומקלט.
מצבם הפיזי של המבנים טוב.


שטח מסחרי – חנות נוחות yellow


שטח תחנת התדלוק

6.2.3. מבנים נוספים:

בחלק הצפוני של החלקה מצויים מבנים ותיקים ומוזנחים, עשויים קונסטרוקציית ברזל ומחופים פח איסכורית, אשר שימשו בעבר לעסקים, כגון: סיכה, רחיצה, תיקון תקרים ופחחות רכב. המבנים לא בשימוש והם מגודרים, ללא אפשרות גישה.

לא הוצגו בפני היתרי בניה למבנים והם אינם מהווים חלק מחוות הדעת.



מבנים נוספים שאינם בשימוש החלק המערבי של החלקה

7. מצב משפטי – הזכויות במקרקעין:

7.1. נסח רישום:

בהתאם להעתק נסח רישום מפנקס הזכויות של לשכת רישום המקרקעין (טאבו) באר שבע, שהופק באמצעות האינטרנט ביום 19.9.2017, עולים פרטי הרישום הבאים:

רשות	:	עיריית רהט
גוש וחלקה	:	חלקה 30 בגוש 100650
שטח רשום	:	3,212 מ"ר
בעלות רשומה	:	מדינת ישראל – בשלמות

7.2. חוזה חכירה:

להלן פרטי עיקרי חוזה החכירה מיום 10.11.1987 שנחתם בין ממ"י ("המחכירה") לבין "פז חברת נפט בע"מ" ("החוכרת"):

מס' מגרש	:	מגרש מס' 2 בתכנית 1/223/02/7 (כמצוין בהסכם המכר)
שטח המוחכר	:	3,130 מ"ר, בחלוקה כדלקמן: - שטח התחנה – 1.5 דונם ; - השטח המסחרי – יתרת המגרש ;
מטרת החכירה	:	שטח התחנה - תחנת תדלוק בלבד ומתקני שירות לפי אישור המחכיר ; שטח מסחרי – מסעדה ו/או שירותי סיכה ורחצה ו/או תיקוני צמיגים וחשמל.
תקופת החכירה	:	49 שנים מיום 13.3.1983 ועד יום 13.3.2032 + אופציה להארכה ל – 49 שנים נוספות.
תשלום	:	- שטח התחנה: דמי חכירה שנתיים המהווים תמלוגים בשיעור 4% מכל העמלות המשתלמות לחוכר במשך השנה שחלפה, החל מהיום הראשון לחודש אפריל ועד היום האחרון בחודש מרץ, בגין כ"א מסוגי הדלק. - השטח המסחרי: דמי חכירה ראשוניים בשיעור 80% מהשווי בתוספת דמי חכירה שנתיים בשיעור 5% מהיתרה הבלתי משולמת.

7.3. <u>הסכם מכר:</u>

להלן פרטי עיקרי חוזה המכר מיום 1.4.2015 שנחתם בין "פז חברת נפט בע"מ" ("המוכרת") לבין חב' גלים א.ח. סחר בע"מ ("הרוכשת"):

הממכר	:	זכויות המוכרת בחלקות 30 ו- 31 בגוש 100650 (בשטח 3,212 מ"ר ו- 1,228 מ"ר, בהתאמה), לרבות המחוברים הקיימים ולמעט הציוד העילי (מנפקות, משאבות, מחשבים, הציוד בחנות היילו, מיתוג וכו') הקשור לתחנת התדלוק, אשר יפורק ויפונה רק בתום תקופת הסכם האספקות.
התמורה	:	10.5 מיליון ₪ + מע"מ.
תשלום לרמ"י	:	בגין היוון חוזה החכירה תישא המוכרת בסכום של 170,000 ₪ לכל היותר. במידה והתשלום יעלה על הסכום הנ"ל יישא הרוכש בכל יתרת הסכום.

8. <u>המצב תכנוני:</u>

8.1. <u>תכנית 397/03/17</u> (פורסמה למתן תוקף בי.פ 4860, מיום 1.3.2000)**:**

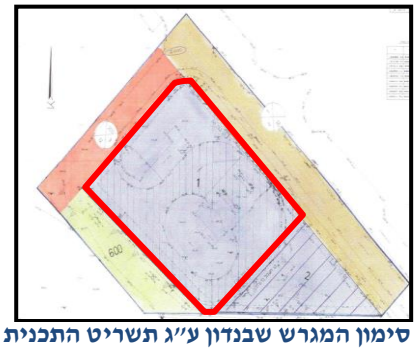
התכנית הינה תכנית מפורטת המשתרעת על פני 7.6 דונם.

במסגרת תשריט התכנית סומן המגרש שבנדון כמגרש מס' 1, בשטח של 3.24 דונם, המסווג כ"**שטח לתחנת תדלוק ושירותי רכב**", בו מותרת הקמת תחנת תדלוק מדרגה א'.

להלן הוראות התכנית למגרש:

% בניה : 15% עיקרי (*) + 2% שירות (**)

תכסית מרבית : 17% (***)



סימון המגרש שבנדון ע"ג תשריט התכנית

(*) בחישוב השטחים העיקריים העיליים יכללו: גגון משאבות, משרד, מקלט, מחסן שמנים, ח. מתדלקים, שירותים, ח. גנרטור, מיכלי דלק וכד'.

(**) בחישוב השטחים למטרות שירות מעל הקרקע יכללו: חדר גנרטור ומתקנים טכניים אחרים.

(***) תותר בניית מס' מבנים על מגרש אחד. המרחק בין המבנים יהי ע"פ תכנית בינוי באישור הועדה המקומית.

שימושים מותרים: מותר להקים ולהפעיל בתחום התחנה חנות למכר צרכי רכב, בית אוכל, משרדים ומחסנים לשרות התחנה ובתנאי ששטחם הכולל לא יעלה על 70 מ"ר.

8.2. <u>רישוי:</u>

א. ביום 19.9.1983 ניתן היתר בניה מס' רט/1779 לבנית תחנת דלק כולל: מחסן, משרד, מקלחת, שירותים, סה"כ 50.5 מ"ר וכן מיכלי דלק.

ב. ביום 10.2.1987 ניתן היתר בניה מס' רט/1779א' להחלפת גג היפרי בגג קנלטות.

ג. ביום 4.12.1990 ניתן היתר בניה מס' רט/1779ב' לבנית תוספת למחסן שמנים + משרד בשטח 14.08 מ"ר.

ד. ביום 3.1.1993 ניתן היתר בניה מס' רט/1779ג' להטמנת מיכל סולר נוסף לתחנת דלק.

להלן שטחי הבניה המפורטים בתכנית בקשה להיתר לפיה ניתן היתר בניה מס' רט/1779 ב':

גגון	:	235.60 מ"ר
מחסן	:	14.50 מ"ר
משרדים	:	28.58 מ"ר
חדרי שירות	:	12.20 מ"ר
מקלט	:	9.30 מ"ר

9. שומות ועמדות הצדדים:

9.1. סיכום השוואתי של סכומי השומה:

להלן מסקנת השווי לזכויות הבעלות בנכס שבנדון ללא פיתוח וללא מע"מ בשומות הצדדים:

מרכיב	משיבה	משיג
שטח התחנה	₪ 5,946,000	₪ 700,000
השטח המסחרי	₪ 154,000	₪ 154,000
סך שווי המגרש	**₪ 6,100,000**	**₪ 854,000**

9.2. סיכום שומת המשיב:

9.2.1. גישת השומה וערכי הבסיס:

א. שטח התחנה:

המשיב קבע את השווי באמצעות שקלול גישת העלות (היוון הרווח התפעולי וחילוץ שווי שיורי לקרקע) וגישת היוון ההכנסות (דמ"ש לקרקע). לצורך יישום 2 גישות השומה המשיב מסווג את תחנת התדלוק כתחנה "בינונית"[1], שהיקף מכירותיה הינו **275 ק"ל/חודש** וזאת ע"ב בדיקה שערך (ללא אסמכתאות).

ב. השטח המסחרי:

המשיב קבע את השווי בגישת ההשוואה הישירה תוך ניתוח 5 מכרזים שפורסמו ע"י רשות מקרקעי ישראל בחודש 8/2015 (בש/29/2015 ובש/2015/87) כדלקמן:

מס"ד	מס' מגרש	שטח	ממוצע כלל ההצעות	עלויות פיתוח	סה"כ, ללא מע"מ	שטח אקוו'	שווי מ"ר מבונה אקוו'	מקדמי התאמה		שווי מ"ר מבונה אקוו' מתואם
								מיקום	גודל	
1	539	1,863 מ"ר	₪ 1,127,685	₪ 470,065	₪ 1,597,750	1,211 מ"ר	₪ 1,319	1.2	1.3	₪ 2,058
2	540	1,617 מ"ר	₪ 1,863,861	₪ 407,995	₪ 2,271,856	1,051 מ"ר	₪ 2,162	1.2	1.3	₪ 3,372
3	541	1,710 מ"ר	₪ 1,540,133	₪ 431,460	₪ 1,971,593	1,112 מ"ר	₪ 1,747	1.2	1.3	₪ 2,725
4	542	2,890 מ"ר	₪ 1,310,634	₪ 729,193	₪ 2,039,827	1,879 מ"ר	₪ 1,086	1.2	1.4	₪ 1,824
5	1	1,825 מ"ר	₪ 1,666,466	₪ 161,390	₪ 1,827,856	1,504 מ"ר	₪ 1,215	1	1.35	₪ 1,640

מהנתונים לעיל ולאחר שנוטרלו התוצאות החריגות (מס"ד 2 ו-5) **מתקבל שווי ממוצע, בסך של 2,203 ₪/מ"ר מבונה אקוו', כולל פיתוח (גולם חצר).**

9.2.2. עקרונות התחשיב:

- הערכת השווי לשטח התחנה בוצעה באמצעות שקלול גישת העלות (היוון הרווח התפעולי וחילוץ שווי שיורי לקרקע) וגישת היוון ההכנסות (דמ"ש לקרקע).
- הערכת השווי לשטח המסחרי בוצעה באמצעות גישת ההשוואה הישירה.
- בעת הערכת שווי שטח התחנה בגישת העלות הובאו בחשבון הוצאות הפעלה בשיעור 45%, שיעור היוון לרווח התפעולי 10.5%, רווח יזמי 20% ועלות בניה בסך 2,352,000 ₪[2].
- בעת הערכת שווי שטח התחנה בגישת היוון ההכנסות נגזרו דמה"ש בגובה של כ- 23% ממרווח השיווק ולגביהם הובא בחשבון שיעור היוון 7% .
- הובאו בחשבון הוצאות פיתוח בסך 613,951 ₪ (ע"ב מכרזי רמ"י) מאושרות ע"י בקר רמ"י.

---

[1] ע"פ הקווים המנחים היקף המכירות לחודש נע בטווח של 200-500 ק"ל. אומדן המכירות נקבע לאור מיקום התחנה במרכז המע"ר של העיר רהט וברחוב הראשי של העיר (עומר אל מוכתאר)

[2] עלויות בניה בסך 2.1 מיליון ₪ ע"ב הקווים המנחים של השמ"ר לפיהם עלות בניית תחנה גדולה הינה 3.1 למועד 7/2010. לאחר הצמדה למדד תשומות הבניה (12%+) התקבלו עלויות הבניה כאמור.

9.2.3. תחשיב השומה:

א. שטח התחנה:

היוון הרווח התפעולי הנקי וחילוץ שווי הקרקע בגישת העלות	
ממוצע מכירת ק"ל בחודש	275
מרווח שיווק	₪ 622
פדיון חודשי	₪ 171,050
שיעור הוצאות הפעלה (45%)	₪ 76,973
רווח תפעולי חודשי	₪ 94,078
שווי תחנה כבניה ע"ב היוון רווח תפעולי (10.5%)	₪ 10,751,714
בניכוי יזמות (20%)	₪ 8,959,762
עלויות בניה	-₪ 2,352,000
סה"כ יתרה לקרקע	**₪ 6,607,762**

היוון דמ"ש לקרקע	
ממוצע מכירת ק"ל בחודש	275
מרווח שיווק	₪ 622
דמ"ש חודשי (23%)	₪ 38,486
דמ"ש שנתי	₪ 461,835
שווי הקרקע ע"ב היוון דמ"ש (7%)	**₪ 6,597,643**

משקלול גישות השומה לעיל (משקל שווה) מתקבל שווי של **6,602,702** ₪, **כולל פיתוח.**

ב. השטח המסחרי:

מרכיב המסחר	
סה"כ השטח המסחרי	70 מ"ר
שווי מ"ר מבונה למסחר	₪ 2,203
סה"כ שווי המרכיב המסחרי	**₪ 154,178**

ג. סיכום:

סה"כ שווי המתחם נשוא השומה	
שווי שטח התחנה	₪ 6,602,702
שווי השטח המסחרי	₪ 154,178
סה"כ שווי הקרקע, כולל פיתוח	₪ 6,756,880
עלויות פיתוח	-₪ 613,951
סה"כ שווי הקרקע, ללא פיתוח במעוגל	**₪ 6,100,000**

9.3. סיכום שומת המשיג:

9.3.1. גישת השומה וערכי הבסיס:

א. שטח התחנה:

המשיג קבע את שווי באמצעות חילוץ מרכיב הקרקע מהתמורה ששולמה ע"פ הסכם למכירת הנכס הנדון בסך 10.5 מיליון ₪.

בנוסף, הוא חישב את השווי בגישת העלות (היוון הרווח התפעולי וחילוץ שווי שיורי לקרקע) ע"ב נתוני מכירות התחנה ב-3 השנים האחרונות **בסך 990 ק"ל/שנה** בממוצע.

ב. השטח המסחרי:

המשיג מקבל את השווי שקבע המשיב בשומתו, בסך 154,000 ₪.

9.3.2. עקרונות התחשיב:

- הערכת השווי לשטח התחנה בוצעה באמצעות חילוץ השווי השיורי לקרקע מהתמורה ששולמה במסגרת הסכם המכר לגבי הנכס הנדון. בנוסף, הוצג תחשיב בגישת העלות (היוון הרווח התפעולי וחילוץ שווי הקרקע).
- שווי השטח המסחרי נקבע בהתאם לשומת רמ"י.
- בשתי הגישות הובא בחשבון רווח יזמי 20% ועלות בניה בסך של 7,088,352 ₪[3].

[3] העלות הנ"ל מבוססת על עלות בנייה בפועל של תחנת "פז", לאחר ביצוע התאמות לשטחים הבנויים בתחנה שבנדון. לאור בקשת המשיגה לא יצוינו פרטי זיהוי ונתונים מדויקים המהווים נתונים מסחריים סודיים.

- בגישת העלות הובא בחשבון רווח תפעולי בשיעור 40% ממרווח השיווק (שיעור הוצאות – 60%). הרווח התפעולי הוון בשיעור היוון 10.5%.
- הובאו בחשבון הוצאות פיתוח 809,424 ₪[4], נכון למועד הקובע.

9.3.3. תחשיב השומה:

א. שטח התחנה – גישת החילוץ ע"ב הסכם מכר בנכס הנדון:

חילוץ רכיב הקרקע לפי העסקה בנושא השומה	
התמורה בעסקה	10,500,000 ₪
בניכוי יזמות (20%)	8,750,000 ₪
עלויות בניה	-7,088,352 ₪
רכיב מסחרי	-154,000 ₪
שווי רכיב הקרקע, כולל פיתוח	1,507,648 ₪
עלות פיתוח	-809,424 ₪
סה"כ שווי מרכיב הקרקע, ללא פיתוח	698,224 ₪
סה"כ שווי מרכיב הקרקע, ללא פיתוח (במעוגל)	**700,000 ₪**

שטח התחנה – גישת העלות (היוון הרווח התפעולי וחילוץ שווי הקרקע) ע"ב מכירות ב-3 שנים אחרונות:

"עסק חי"	
ממוצע מכירת ק"ל בשנה	990
מרווח שיווק	622 ₪
רווח תפעולי נקי לק"ל (40% ממרווח השיווק)	249 ₪
רווח תפעולי לשנה	246,312 ₪
הנ"ל מהוון (10.5%) - שווי התחנה כבניה	2,345,829 ₪
בניכוי רווח יזמי (20%)	1,954,857 ₪
עלות בניה	-7,088,352 ₪
סה"כ שווי שטח התחנה	**שווי שלילי**

נתוני השוואה ישירה כאינדיקציה לשווי:

- מכרז רמ"י בש/79/2015 מיום 16.8.2015 לגבי 3 מגרשים בשטח כולל של 9.6 דונם, הממוקמים בסמוך לישוב אשלים ומיועדים לתחנת תדלוק, מסחר ושרותי דרך. ההצעה הזוכה – 1,111,500 ₪, לא כולל פיתוח. היקף תנועת כלי רכב בקטע הדרך הסמוך למגרש הנ"ל דומה לנכס הנדון[5].
- מכרז רמ"י בד/12/2016 מיום 13.4.2016 לגבי מגרש בשטח 5.6 דונם הממוקם בישוב אבו-קרינאת ומיועד לתחנת תדלוק בדרגה ג'. ההצעה הזוכה – 1,115,840 ₪, ללא פיתוח.
- מכרז רמ"י בש/164/2015 מיום 15.11.2015 לגבי מגרש לתעשייה בשטח של 6.5 דונם, הממוקם בנאות חובב ולגביו הוצג מכתב ולפיו המ.מ.ת. תתמוך בשינוי ייעודו למסחר ותחנת דלק. ההצעה הזוכה – 5,678,910 ₪, ללא פיתוח.

ניתן להוציא היתר בניה לתחנת תדלוק בכל דרגה ע"פ תמ"א 18, בכפוף לתשלום היטל השבחה הנאמד ע"י המשיג בכחצי מיליון ₪.

4 ע"ב ניתוח מכרזי רמ"י למגרשים מסחריים ברהט (בש/29/2015 ו- בש/87/2015) מתקבלת עלות פיתוח ממוצעת בסך 250 אש"ח/דונם.
5 ע"פ ספירת תנועה בכביש 40 (קטע הדרך בין צומת חלוקים לצומת טללים) נכון לשנת 2016, עוברים בו בממוצע יומי כ-5,800 כלי רכב. ברהט לעומת זאת אין נתוני ספירת כלי רכב אלא נתון לגבי מספר כלי הרכב בישוב (12,871 נכון לשנת 2016). בהנחה כי כ-50% מהם עוברים בסמוך לתחנה כלומר, כ- 6,000 רכבים ביום – בדומה למגרש באשלים.

9.4. <u>טענות משלימות של הצדדים:</u>

9.4.1. <u>טענות המשיג:</u>

- **מכירות דלקים** – היקף המכירות ב-3 השנים האחרונות (מאומת ע"י רו"ח וכן ע"י מנטר) הינו תוצאה של מכירת דלקים לא מוסדרת (פיראטית) ברחבי העיר שמהווה תחרות קבועה לנכס הנדון וזאת, בנוסף ל-2 תחנות תדלוק דיסקאונט, המציעות הנחות ומחירים יותר אטרקטיביים. נוכח המועד הקובע שבנדון נתוני מכירות מהעבר הרחוק אינם רלבנטיים לאומדן השווי.

  בנוסף, הבדיקה שערך המשיב ולפיה קבע את היקף מכירות הדלקים – איננה אפשרית.
- **נתוני השוואה לאינדיקציה** – 2 מכרזי רמ"י לתחנות תדלוק כוללים שטח מגרש, זכויות בניה ושימושים בהיקף נרחב יותר מהנכס הנדון ובגינם שולמה תמורה בסך של כ- 1.1 מיליון ₪, לא כולל פיתוח. אף המגרש בנאות חובב הינו בשטח גדול יותר ומאופיין בחשיפה ובגישה מידית מכביש 40, ולגביו שולמה תמורה נמוכה יותר מהשווי שקבע המשיב.
- **שווי מחוברים (תחנת תדלוק)** – עלות בניה של התחנה מהיסוד היא כ- 7 מיליון ₪. לאור העובדה כי תחנות התדלוק נתונות תחת רגולציה מאסיבית מבחינת איכות סביבה, בטיחות וגהות המצריכות שדרוג, שיפוץ ותחזוקה גבוהה יש להביא בחשבון כי מצבה הפיזי של התחנה הוא טוב וכמעט ללא פחתים. האסמכתא אותה הציג המשיב לעלות בניית תחנת תדלוק איננה מבוססת על נתוני אמת וחסרות בה עלויות עקיפות.
- **הסכם מכר לנכס הנדון** – הקונה שילם מחיר גבוה מדי. האלטרנטיבה – לרכוש קרקע זמינה באז"ת "עידן הנגב" ולבנות עליה תחנה - זהה בעלותה. בעת ניתוח עסקת המכר יש להפחית את שוויו של מגרש 2.

9.4.2. <u>טענות המשיב:</u>

- **מכירות דלקים** – לאור טיפול המשטרה בתחנות הפיראטיות והעובדה שהעיר משנה את התנהגותה הפלילית בנושא, ובהתחשב בעובדה ששתי התחנות דלק האחרות בעיר קטנות וישנות, נראה שלתחנה פוטנציאל גבוה מאוד. לכן, נראה שהדיווח לרו"ח לא אמין.
- **עסקת המכר** – בניתוח העסקה, לאחר חילוץ יזמות ובניכוי עלויות בניה ע"פ השמאי הממשלתי, מתקבל שווי דומה לזה שנקבע בשומתי. בנוסף, מדובר ב"עסקת נטו" כאשר בנוסף לתמורה הרוכש נושא בתשלום דמי היוון לגבי הסכום העולה על 170 אש"ח.
- **נתוני השוואה לאינדיקציה** – תחנת הדלק באבו קרינאת שהמשיג ציין בשומתו אינה רלוונטית ביחס לנכס הנדון. לגבי מכרז למגרש לתעשייה בנאות חובב ובניגוד לטענת המשיג (כ-0.5 מש"ח), הוצגה דרישת תשלום היטל השבחה בסך של כ- 6 מיליון ₪.
- **שווי מחוברים (תחנת תדלוק)** – ע"פ מכתבו של אדר' ישראל מסילטי מיום 2.4.2017, עלות הקמת תחנת תדלוק מדרגה ב' במושב ברוש הסתכמה בכ- 4.2 מיליון ₪. בעת קביעת שווי המחוברים יש להיצמד להנחיות של הקווים המנחים ולהתייחס לפחתים הפיזיים של התחנה. בנוסף, מאחר ששווי המרכיב המסחרי נקבע בגישת ההשוואה הישירה – שווי המחוברים מתייחס לתחנת התדלוק בלבד. להבדיל מטענת המשיג במסגרת שומת השגה לתחנת תדלוק בצאלים הוא קבע עלות בנייה בסך 1.8 מיליון ₪.

10. דיון והכרעה:

10.1. גישת השומה – שטח התחנה:

בין הצדדים קיימת מחלוקת עקרונית לגבי בסיס הנתונים לפיו יש לקבוע את שווי שטח התחנה:
המשיב נקט בשתי גישות שומה המתבססות על אומדן מכירות דלקים (היוון הרווח התפעולי והיוון דמ"ש לקרקע).
המשיג נקט בשתי גישות שומה גם כן - הראשונה מתבססת על מכירות הדלקים בפועל בשלוש השנים האחרונות (היוון הרווח התפעולי) והשנייה מתבססת על התמורה ע"פ הסכם מכר מיום 1.4.2015 לגבי הנכס הנדון (חילוץ שווי הקרקע בגישת העלות).

במקרה הנדון מצאתי לנכון לקבוע את השווי באמצעות שקלול 2 גישות שומה בהן נקטו הצדדים:

א. גישת היוון הכנסות מדמ"ש לקרקע – קביעת שווי הקרקע באמצעות היוון דמ"ש ראויים לקרקע בהתבסס על אומדן מכירות דלקים.

ב. גישת העלות – חילוץ השווי השיורי לקרקע משווי התחנה כבנויה וזאת באמצעות ניתוח הסכם המכר לנכס הנדון.

גישת השומה בה נקטו שני הצדדים (היוון הרווח התפעולי) לא נמצאה על ידי כמתאימה במקרה הנדון וזאת, בשל ריבוי המשתנים המשמשים ליישומה ורגישותה לשינויים בהם ובעיקר נוכח עדיפותן של גישות השומה לעיל. לפיכך, מתייתר הדיון וההכרעה לגבי המשתנים המשמשים ליישומה, לרבות: שיעור ההוצאות מהפדיון ושיעור ההיוון לרווח התפעולי.

10.2. גישת השומה – השטח המסחרי:

המשיב קבע את שווי הקרקע למסחר (חנות נוחות) בגישת ההשוואה הישירה תוך ניתוח מכרזים למסחר. **המשיג** תומך בעמדת המשיב ומקבל את קביעתו.

בסוגיה זו מקובלת עלי גישת ההשוואה הישירה בה נקט המשיב וכן ערכי השווי אשר קבע ואומצו ע"י המשיג (154,000 ₪ לשטח התחנה ש"ע ל-2,200 ₪/מ"ר מבונה אקווי).

10.3. עקרונות השומה:

10.3.1. אומדן מכירות דלקים לחודש (בק"ל):

המשיב אמד את המכירות בסך של 275 ק"ל/חודש ואילו **המשיג** התבסס על המכירות בפועל ב-3 השנים האחרונות בהיקף של כ- 80 ק"ל/חודש.

כמפורט בהרחבה בסעיף 10.4.1 להלן, מצאתי לנכון במקרה הנדון לבסס את התחשיב על **אומדן מכירות דלקים בהיקף של כ- 300-350 ק"ל/חודש ובממוצע 325 ק"ל/חודש.**

10.3.2. מרווח שיווק:

מקובלת עלי עמדת הצדדים בסוגיה ולפיה מרווח השיווק לחודש מרץ בשנת 2016 הינו בסך של 622 ₪ - כמפורסם באתר האינטרנט של משרד התשתיות.

10.3.3. שיעור היוון לדמ"ש לקרקע:

המשיב הביא בחשבון שיעור היוון 7% לדמ"ש לקרקע. **המשיג** לא נקט בגישה זו.

במקרה הנדון מצאתי לנכון להביא בחשבון שיעור היוון 8.5% לדמה"ש לקרקע.

10.3.4. <u>שווי מחוברים לתחנת תדלוק:</u>

המשיב הביא בחשבון עלות בניה לתחנה בסך של כ- 2.3 מיליון ₪ וזאת ע"ב עלות בניית תחנת תדלוק גדולה ע"פ הקווים המנחים (למועד 7/2010), תוך ביצוע התאמות. לתימוכין הציג אומדן עלות בניית תחנת תדלוק דרגה ב' במושב ברוש בסך של כ-4.2 מיליון ₪. **המשיג** קבע כי שווי המחוברים הינו כ- 7.1 מיליון ₪ - ע"ב עלות בניה של תחנת תדלוק[6] שהקימה המשיגה, תוך התאמה לשטחים הבנויים בתחנה שבנדון.

בסוגיה זו אינני מקבל את עמדות הצדדים. המשיג הציג 2 מכתבים ממחלקת הייזום בחברת "פז", המתייחסים לעלות בניית תחנת תדלוק, ולהלן התייחסותי אליהם:

- עלות של כמיליון ₪ מיוחסת להיטל השבחה ואגרות והיטלי פיתוח שאינם רלבנטיים לרכיב עלויות הבניה.
- שטח הקרקע לתחנה שבנדון הוא כ-1.5 דונם ואילו שטח הקרקע של התחנה שנבנתה הינו למעלה מכפול (3.2 דונם) ולכן, יש לבצע התאמות בגין עלויות הקשורות להיקף שטח הקרקע (כגון: סלילה, גינון, חשמל וכיו"ב וכן העלויות העקיפות המשויכות להן).
- התחנה שבנדון נבנתה לפני כ-30 שנים ולכן ישנם רכיבי מחוברים שצברו פחתים ניכרים בהשוואה לתחנה חדשה. גם אם חלקם עוברים התאמות או מוחלפים מעת לעת נוכח החמרת התקנות – כפי שטוען המשיג, הרי שעדיין לא מדובר בכל המחוברים ואף לא במרביתם אלא ברכיבים ספציפיים.

לאור האמור לעיל, אינני מוצא לנכון להתבסס על האומדן שהציג המשיג מכיוון שחלק מרכיביו אינם רלבנטיים ואילו הרכיבים הרלבנטיים לא פורטו ולכן לא ניתן לבצע לגביהם התאמות מתבקשות. אף האומדן שהציג המשיב לא כולל שום פירוט ולא ברורה מומחיותו של החתום עליו בכל הנוגע לבניית תחנות תדלוק ולכן, גם הוא לא הובא בחשבון.

במקרה שבנדון מדובר על תחנה מדרגה א', בשטח של כ- 1.5 דונם, הממוקמת באזור עירוני מפותח וכוללת 4 משאבות דו צדדיות + משאבה חד צדדית לנפט. ע"פ הקווים המנחים עלות בניית תחנה מסוג זה, בשטח של כ-1 דונם, הינה כ- 1.8 מיליון ₪ (למועד 7/2010). בהתאמה לשטח הקרקע ולמספר המשאבות נניח תוספת של 25% לעלות הנ"ל וכן תוספות בגין התייקרות עלויות הבניה (כ-20%), החמרת התקנות[7] (20%) ועלות סלילת כביש הגישה הפנימי לתחנה (כ- 100 אש"ח[8]). מאידך ניתנה הפחתה בגין פחת למחוברים (10%-) ושווי הציוד העילי הפריק[9]. **לסיכום, בעת ניתוח הסכם המכר שבנדון הובאו בחשבון עלויות בניה בסך של כ-2.8 מיליון ₪.**

---

6 לאור בקשת המשיגה – לא תצוין העלות ופרטים מזהים על התחנה לגביה הוצגו עלויות הבניה.

7 המשיג טען כי חלו שינויים בעלויות הבניה של תחנות תדלוק שלא באים לידי ביטוי בעלויות הבניה המפורטות בפרק כ' לקווים המנחים. אף על פי שלא צוינו מהם הרכיבים בגינם עלו עלויות הבניה, הובאה בחשבון למען הזהירות תוספת בשיעור 20% וזאת בהתאם לאמור בסעיף 2 (ה) לדברי ההסבר לקווים המנחים ("דרישות הקשורות באיכות סביבה").

8 הובאו בחשבון עלויות ע"פ חוברת "דקל" (10/2015) לגבי כביש גישה באורך של כ- 50 מ' וברוחב 8 מ' ובנוסף מדרכות ברוחב 4 מ' (2 מ' בכל צד). הובאו בחשבון עלויות יישור והכנה, פיזור והידוק מצע, תשתית, שכבה מקשרת, שכבה נושאת עליונה, ציפוי מאחה, אבן שפה וריצוף מדרכות באבן משתלבת.

9 לאור האמור בסעיף 10.4.2 ג' להלן. ההפרש בין העלות המצוינת בין שני המכתבים שהציגה המשיגה מהווה את עלות הציוד העילי הפריק והיא מסתכמת בכ- 650 אש"ח. לאור העובדה כי מדובר בציוד משומש שצבר פחת הובא בחשבון שווי של כ- 200 אש"ח.

10.3.5. <u>מקדם דחייה להפעלה:</u>

שני הצדדים לא הביאו בחשבון גורם זה.

מאחר שגישות השומה על בסיסן נקבע שווי הקרקע נגזרות מתזרים של הכנסות (שכ"ד) או משווי התחנה כבנויה (ניתוח הסכם המכר) יש להביא בחשבון דחייה עד להפעלת התחנה. בהתאם לכך, **הובאה על ידי בחשבון דחייה למשך כשנתיים לצורך הקמה והפעלה של התחנה באמצעות מקדם דחייה 0.9.**

10.3.6. <u>עלויות פיתוח:</u>

שני הצדדים קבעו את עלות הפיתוח בנכס הנדון ע"ב עלויות הפיתוח ששולמו במסגרת מכרזים למגרשים למסחר / משרדים בתחום העיר רהט, בסך של כ- 615 אש"ח (משיב) ו- 810 אש"ח (משיג). הפער בין הצדדים נובע ממסד נתונים שונה - בעוד **המשיב** התבסס על 7 מכרזים מהשנים 2014-2015 **המשיג** התבסס על 5 מכרזים משנת 2015.

בסוגיה זו אינני מקבל את עמדות הצדדים שכן, האומדן שהציגו גבוהים מהאומדן הראוי וזאת עקב הסתמכות על מכרזים למגרשים המיועדים למסחר ומאופיינים באחוזי בניה גבוהים (115%-70% עילי) המגדילים את היקף עלויות הפיתוח וזאת להבדיל מהמגרש שבנדון המאופיין בבינוי מועט יחסית (כ-10% בניה בפועל). **לאור האמור לעיל, מצאתי לנכון להביא בחשבון עלויות פיתוח נורמטיביות (רמה רגילה), המסתכמות ב- 387,200 ₪**[10].

במקרה הנדון וכפי שנהגו הצדדים, יוחסו כלל עלויות הפיתוח לשטח התחנה.

10.4. <u>נתונים לאומדן השווי וקביעת ערכי הבסיס:</u>

10.4.1. <u>**היקף מכירות דלקים בתחנה:**</u>

המשיג התבסס כאמור על מכירות מאומתות משלושת השנים האחרונות, בהיקף ממוצע של כ- 80 ק"ל/חודש, הנובעות לדבריו ממכירה פיראטית של דלקים ברחבי העיר ותחרות מצד תחנות תדלוק מתחרות (תחנות דיסקאונט)[11].

המשיב בחר שלא להתבסס על נתוני המכירות הנ"ל, מאחר שהם אינם מאפיינים את התחנה שבנדון אלא תחנות קטנות הנמצאות בדרך כלל בתוך שטח קיבוץ או מושב או בדרכים בהן התנועה מעטה, ולכן אמד את היקף המכירות בכ- 275 ק"ל/חודש המאפיין תחנה בינונית וזאת לאור מיקום התחנה במרכז הרחוב הראשי של העיר.

אין עוררין כי מכירות הדלקים המדווחות בתחנה נמוכות באופן חריג לאור מיקומה במרכז העיר רהט. על כן נשאלת השאלה – **האם מכירות הדלקים בשנים האחרונות נובעות מתחרות עסקית והן מגלמות את מאפייני התחנה והסביבה התחרותית או שמא ישנו גורם אחר בגינו המכירות נמוכות והתחנה אינה ממצה את הפוטנציאל שלה ?**

לשם בחינת סבירות המכירות המדווחות בשנים האחרונות, ערכתי בדיקה ולהלן ממצאיה:

---

[10] ע"פ פרק ה' לקווים המנחים (פברואר 2017) הובאה בחשבון עלות של 100 ₪/מ"ר קרקע בתוספת 220 ₪/מ"ר בנוי.

[11] יצוין כי המשיג הציג נתוני מכירות של 2 תחנות תדלוק הממוקמות בערים מרכזיות ומוכרות כמויות דלק דומות למכירות המדווחות של התחנה שבנדון (לאור בקשת המשיגה לא לפרסם נתונים אודות התחנות הנ"ל – לא יצוינו פרטי הזיהוי שלהן). לדעתי, נתוני ההשוואה הללו אינם רלבנטיים כלל לענייננו לאור השוני הניכר בינם ובין הנכס שבנדון – מדובר בתחנות תדלוק זעירות על מגרשים של כחצי דונם, הכוללות 2 משאבות דו צדדיות כ"א וממוקמות ברחובות פנימיים וללא חשיפה משמעותית.

א. <u>מכירות התחנה לאורך השנים</u>:

לבקשתי המציאו הצדדים נתוני מכירות היסטוריים של התחנה – החל ממועד הפעלתה ועד לאחרונה, למעט מספר שנים - מהם עולים הממצאים הבאים:

- ב-4 השנים הראשונות להפעלת התחנה (1985-1988) <u>מכירות התחנה עלו בצורה עקבית</u> עד שהתבססו בשנת 1989 על כ- 300 ק"ל/חודש.
- משנת 1989 ועד לשנת 2002[12] עמד <u>ממוצע המכירות החודשי על כ- 325 ק"ל</u> (גבוה – 382 ק"ל/חודש, נמוך – 271 ק"ל/חודש), והיה לכל הפחות דומה לאומדן המכירות אותו קבע המשיב (275 ק"ל/חודש).
- החל משנת 2003 חלה ירידה דרסטית במכירות התחנה ועד לשנת 2015 הן עמדו <u>ממוצע חודשי של כ- 100 ק"ל</u> (גבוה – 144 ק"ל/חודש, נמוך – 73 ק"ל/חודש).

מבחינת נתוני המכירות לאורך השנים עולה כי בשנים הראשונות להפעלתה מכירות התחנה עלו בהדרגה עד להתייצבות בטווח של כ- 270-380 ק"ל/חודש. החל משנת 2003 ועד לאחרונה חלה ירידה דרסטית של כ- 70% בהיקף המכירות השנתי הממוצע של התחנה, כאשר מרביתה מיוחסת למכירות סולר (כ-90%).

ב. <u>הפעלת התחנה</u>:

מעיון בהסכם המכר לגבי הנכס הנדון עולה, כי קיימת בו התייחסות לא מעטה למערכת היחסים בין המשיגה למפעילי התחנה. להלן תמצית השתלשלות האירועים כפי שעולה מ-2 פסקי דין שאותרו על ידי[13]:

1. ביום 30.6.1985 נחתם בין הצדדים הסכם קמעונאי להפעלת התחנה.
2. בשנת 2001 ולאחר צבירת חובות רבים נחתם בין הצדדים הסכם הלוואה.
3. בשנת 2005 ולצורך מתן אפשרות נוספת למפעילים, נחתם הסכם במסגרתו שונתה שיטת הניהול כך שהחזר ההלוואה קוזז מעמלת המפעילים.
4. ביום 22.11.2007 הודיעה המשיגה למפעילים על סיום ההתקשרות בין הצדדים ובקשה לפינוי מוסכם של התחנה.
5. בשנת 2008 הגישה המשיגה נגד המפעילים תביעת פינוי לביהמ"ש השלום בב"ש ותביעה כספית לביהמ"ש המחוזי בב"ש.
6. בכתב התביעה במסגרת התביעה לפינוי טענה המשיגה כי:

(א) המפעילים לא שילמו עבור מוצרי דלק שרכשו ממנה, באופן שהצטבר חוב של כ-5 מיליון ₪; (ב) המפעילים מכרו סולר שלא נרכש מפז.

במסגרת פס"ד בת"א 1039/08 ובש"א 1827/08 מיום 8.12.2008 הורה בימ"ש השלום בב"ש למפעילים לסלק את ידם מהמקרקעין ולהחזיר את התחנה לידי המשיגה, תוך שהוא מקבל את טענות המשיגה במלואן.

---

[12] לא הוצגו נתוני מכירות לשנים 1995-1998, 1993.

[13] פס"ד מיום 8.12.2008 בת"א 1039/08 ובש"א 1827/08 – עטווה אלרומלי ואח' נ' פז חברת נפט בע"מ ופס"ד מיום 24.1.2017 בת"א 55224-08-16 אל רומילי עטווה ובניו ואח' נ' גלים א.ח. סחר בע"מ ואח'.

7. בנוגע לתביעה הכספית – ביום 1.12.2010 נחתם הסכם פשרה בין הצדדים ממנו עולה (א) מימוש פסה"ד של בית משפט השלום יעוכב כל עוד המפעילים מקיימים את הסכם הפשרה; (ב) החוב למשיגה יעמוד על 5 מיליון ₪ שיפרעו בתשלומים.
8. לאור הפרת ההסכם הנ"ל ע"י מפעילי התחנה, נחתם בין הצדדים הסכם נוסף ביום 6.6.2013, במסגרתו ניתנה למפעילים אפשרות נוספת לעמוד בהתחייבויותיהם.
9. ביום 17.2.2014 הבהיר ב"כ המשיגה למפעילים כי לאור הפרה נוספת של ההסכם האחרון הם נדרשים לפנות את התחנה באופן מידי.
10. ביום 1.4.2015 מכרה המשיגה את זכויותיה בתחנה לחברת גלים.

מהאמור לעיל עולה כי בתחילת שנות ה- 2000 הצטברו חובות כבדים של המפעילה כלפי המשיגה באופן שהביא את הצדדים לחתום במהלך השנים הבאות על מספר הסכמים אשר הופרו פעם אחר פעם ע"י המפעילים. יתרה מכך, המשיגה העלתה טענות שרובן התקבלו, בין אם בפס"ד ובין אם בהסכם הפשרה, כנגד התנהלות המפעילים.

מכאן, שהחל ממועד החתימה על הסכם ההלוואה ועד למכירת הנכס לצד ג' (ואף לאחר מכן), התאפיינו היחסים בין הצדדים במחלוקות רבות, תביעות משפטיות, הפרות הסכמים, הליכי הוצל"פ וכיו"ב <u>כך שבמהלך תקופה זו התחנה לא נוהלה באופן מיטבי לטובת שני הצדדים</u> ולכן, ככל הנראה, נמכרה בסופו של דבר.

ג. <u>תחרות עסקית:</u>

המשיג מציין שני גורמים מרכזיים אשר הובילו לירידה הדרסטית בהיקף המכירות של התחנה: מכירת סולר באופן פיראטי ברחבי העיר וכן תחרות מצד 2 תחנות תדלוק דיסקאונט הפועלות בעיר.

- <u>מכירת סולר פיראטית:</u>

במסגרת רפורמה במשק הדלק שמטרתה העיקרית הייתה הגברת התחרות בענף הוסר בשנת 1993 הפיקוח הממשלתי על מחיר הסולר לצרכן. עליית מחירי הסולר והרווח הגלום בענף כתוצאה מהסרת הפיקוח על מחירו יצרו תמריץ להקים תחנות דלק פיראטיות.

מדו"ח מבקר המדינה[14] עולה כי בשנת 1998 כבר פעלו ברחט כ- 110 תחנות תדלוק בחצרות מגורים, באמצעות שימוש במכלי סולר עיליים בנפח של 2,000-10,000 ליטר. מחיר הסולר בתחנות הפיראטיות נמוך במידה ניכרת מבתחנות הציבוריות ורוכשים אותו בעיקר נהגי מוניות, כלי רכב מסחריים ומשאיות, הגומעים אלפי קילומטרים בחודש וצורכים דלק רב. בשנים האחרונות ניכר כי הרשויות הרלבנטיות מבצעות פעולות אכיפה לסגירת הפעילות הפיראטית[15].

מהאמור לעיל עולה, כי מכירה פיראטית של סולר החלה בשנת 1993 בעקבות

[14] דו"ח על הביקורת בשלטון המקומי, באיגודים ובמוסדות להשכלה גבוהה לשנת 2003 ("תחנות תדלוק פירטיות").
[15] ראה למשל דו"ח ביקורת שנתי מס' 64א' (פורסם ביום 15.10.2013) שעוסק בטיפול משרד האנרגיה והמים בתחנות דלק פירטיות ובתחנות דלק פנימיות (עמ' 295).

רפורמה במשק הדלק ופתיחתו לתחרות. עד שנת 1998 פעלו ברהט מעל 100 נקודות מכירה פיראטיות לסולר.

- <u>תחנות תדלוק מתחרות:</u>

בתחום העיר רהט פועלות 2 תחנות תדלוק נוספות: תחנת תדלוק אביניש (א.ל. שרותי תדלוק רהט) הפועלת באזה"ת (בחלק המזרחי של העיר) ותחנת "תפוז" הפועלת בכניסה המערבית לעיר מכיוון צומת משמר הנגב.

תחנות אלה, גם אם הן מציעות מחירים אטרקטיביים והנחות, מהוות חלק לגיטימי מהתחרות בענף וניתן למצוא אותן בפריסה גיאוגרפית רחבה ולכן, גורם זה השפיע על כלל שוק הדלק בארץ ולא רק על העיר רהט ואין בו כדי להסביר את השינוי החד במכירות התחנה.

חשוב לציין כי לצד העלייה בתחרות חלה במהלך השנים עלייה משמעותית במספר התושבים ברהט ובמספר כלי הרכב ואדגים (כל הנתונים מפרסומי הלמ"ס):

שנה	סך תושבים ברהט	סך מכירות דלקים בשנה			כמות כלי רכב ברהט				
		ק"ל בנזין	ק"ל סולר	סה"כ	רכבים פרטיים	משאיות	אוטובוסים ומוניות שירות	כלי רכב אחרים	סה"כ
1999	**27,530**	2,097	2,097	**4,194**	1,642	1,212	196	11	**3,061**
2015	**60,426**	761	182	**943**	7,681	3,297	613	76	**11,667**
% שינוי	**119%**	-64%	-91%	**-78%**	368%	172%	213%	591%	**281%**

בשורה התחתונה, בעוד מספר התושבים בעיר למעלה מהכפיל את עצמו ומספר כלי הרכב גדל כמעט פי 4 (!) כמות הדלקים הנמכרת בתחנה ירדה בכ-80%. ממצא זה לא נראה סביר ובוודאי שלא ניתן להסבירו בתחרות בין תחנות התדלוק בעיר.

ד. <u>סיכום:</u>

- **היקף מכירות דלקים בתחנה** – עד שנת 2002, למעט השנים הראשונות להפעלת התחנה, היקף המכירות בתחנה עמד על ממוצע חודשי של כ- 325 ק"ל/חודש. החל משנת 2003 חלה ירידה דרסטית במכירות הדלקים בתחנה (כ- 70%), כאשר מרביתה נובעת מירידה של כ-90% במכירות הסולר.
- **הפעלת התחנה** - החל מראשית שנות ה-2000 ועד למכירת הנכס לצד ג' בשנת 2015 (ואף לאחר מכן), התאפיינו היחסים בין הצדדים במחלוקות רבות, תביעות משפטיות, הפרות הסכמים, הליכי הוצל"פ וכיו"ב הנוגעים לאופן ניהול התחנה (לרבות טענה למכירת סולר שלא נרכש מחברת פז) ולמערכת היחסים בין הצדדים.
- **תחרות עסקית (מכירת סולר פיראטית)** - מכירה פיראטית של סולר החלה בשנת 1993 בעקבות רפורמה במשק הדלק ופתיחתו לתחרות. עד שנת 1998 פעלו ברהט מעל 100 נקודות מכירה פיראטיות לסולר. לאחרונה נוקטות הרשויות פעולות אכיפה לסגירת נקודות מכירה אלה.
- **תחרות עסקית (תחנות תדלוק מתחרות)** – לצד תחנת התדלוק שבנדון פועלות ברהט עוד שתי תחנות. במהלך 15 השנים האחרונות אוכלוסיית רהט הכפילה את

עצמה פי 2 ואילו כמות כלי הרכב הכפילה את עצמה פי 4. ע"פ נתוני המכירות המדווחים של התחנה חלה בתקופה זו ירידה של כ-80% במכירות הדלקים.

מהממצאים לעיל עולה כי קיימת לכאורה חפיפה בין התקופה בה החלה ירידה דרסטית במכירות התחנה (2003) לבין המועדים בהם התבצעו הפרות חוזרות ונישנות של ההסכמים מצד מפעילי התחנה, שהתגבשו לכדי תביעות כספיות ותביעות לפינויים.

מבחינת הגורמים אותם מייחס המשיג לירידה בהיקף המכירות עולה כי בשנים בהן התבססה מכירה פיראטית של סולר ברחבי העיר לא רק שלא נרשמה ירידה במכירות אלא שמכירות התחנה היו בשיאן (כך למשל בשנת 1999 נמכרו 350 ק"ל/חודש). כמו כן, לצד תוספת תחנות התדלוק בעיר חלה עלייה חדה במספר התושבים בעיר ועלייה חדה אף יותר במספר כלי הרכב בעיר.

בכל מקרה, גורמים אלה לא מצליחים להסביר את הירידה החדה והפתאומית במכירות התחנה.

לאור האמור לעיל, **לא מצאתי לנכון להתבסס על נתוני המכירות בפועל מהשנים האחרונות אלא על אומדן מכירות סביר לתחנה התואם את מיקומה המרכזי ומאפייניה, בהיקף של כ- 350-300 ק"ל/חודש ובממוצע – 325 ק"ל/חודש וזאת**, ע"ב המכירות בפועל בשנים שקדמו לירידה החדה והפתאומית במכירות התחנה.

10.4.2. **<u>הסכם המכר לנכס הנדון:</u>**

שני הצדדים מסכימים כי יש לבסס את השווי על ההסכם, אולם חלוקים על אופן ניתוחו. **אין עוררין כי הסכם מכר מהנכס הנדון שנערך סמוך למועד הקובע מהווה נתון ראשון במעלה ולכן התבססתי עליו**. בעת ניתוחו הובאו בחשבון הגורמים הבאים:

א. <u>תשלום דמי היוון לרמ"י:</u> ע"פ סעיף 7.6.1 להסכם מתחלק התשלום הנ"ל בין הצדדים כך שהמשיגה נושאת בתשלום של עד 170 אש"ח והרוכשת נושאת ביתרת הסכום. מדרישת תשלום דמי ההיוון עולה כי גובה התשלום לרמ"י מהווה כ-50% משווי הקרקע לתחנת תדלוק[16]. רוכש סביר, אשר מתייעץ עם אנשי מקצוע בטרם רכישת תחנת תדלוק בעלות של למעלה מ-10 מש"ח, היה מביא בחשבון לאור מאפייני התחנה, מיקומה ושוויה כי התשלום לרמ"י יהיה בגובה מיליוני שקלים ולכן מבחינתו יש לאמוד את התשלום לחומרה (דרישת התשלום עומדת על כ- 3 מש"ח). מאידך המוכרת תבקש להמעיט בגובהו של תשלום זה שכן הוא גורע מהתמורה נטו.

לאור שיקולים אלה הבאתי בחשבון כי במסגרת המו"מ בין הצדדים הוערך התשלום בכ-2 מש"ח.

ב. <u>זכויות פיתוח במגרש 2:</u> במסגרת ההסכם נמכרו, מלבד זכות החכירה במגרש שבנדון, גם זכויות פיתוח במגרש מס' 2 (גו"ח 100650-31, בשטח רשום של 1,228 מ"ר) הצמוד מדרום-מזרח למגרש מס' 1. מניתוח זכויות הבניה במגרש וע"ב השווי שקבע

[16] 52% = 5% לשנה * 10.4 (מקדם היוון ליתרת תקופת החכירה).

המשיב למסחר מתקבל שווי של כ- 1.1 מיליון ₪[17]. בהתחשב בכך שהמשיגה לא עמדה בהסכם הפיתוח לרבות אי הוודאות והסיכונים העלולים לנבוע מכך, הבאתי בחשבון הפחתה של כ- 15%-20% מהשווי. כלומר, שווי מגרש 2 לצורך ניתוח ההסכם הינו כ- 1 מיליון ₪.

ג. <u>מחוברים פריקים</u>: ע"פ סעיף 5.4.2 להסכם הציוד העילי (מנפקות, משאבות, מחשבים, ציוד שבחנות יילו, מיתוג וכו') יישאר שייך למשיגה אשר תפרק ותפנה אותו אלא אם כן ייחתם הסכם אספקות בין הצדדים.

לסיכום, בגין רכיבים א' ו-ב' יש להביא בחשבון תוספת של כ-1 מיליון ₪ לתמורה, סה"כ – 11.5 מיליון ₪. סעיף ג' הובא בחשבון בעת קביעת שווי המחוברים.

10.4.3. **<u>מכרזים לתחנות תדלוק:</u>**

המשיב הציג לצורך ביסוס השווי שקבע 3 תוצאות מכרזי רמ"י לתחנות תדלוק. להלן התייחסותי למכרזים:

- מכרז מס' בש/79/2015 (אשלים): המגרש נשוא המכרז ממוקם לאורך כביש 211, בין צומת טללים לצומת מבצע חורב (לכיוון גבול ישראל-מצרים). נפח התנועה היומי הממוצע בקטע הכביש הנ"ל מסתכם בכ- 1,700 כלי רכב (לשנת 2004) וזאת להבדיל מנפח התנועה שציין המשיג (5,800 כלי רכב), המתייחס לקטע הדרך בין צומת טללים לצומת חלוקים (לאורך כביש מס' 40) ובו נפח התנועה גדול בלמעלה מפי 3.

מכאן, שקטע הכביש בו ממוקם נתון ההשוואה מאופיין בתנועת כלי רכב דלילה ואין בסביבתו ישובים עירוניים או אזורי תעשייה פעילים ולכן אינו רלבנטי לענייננו.

- מכרז מס' בד/12/2016 (אבו קרינאת): המגרש נשוא המכרז ממוקם לאורך כביש הגישה לישוב, המתפצל מכביש 25 (בקטע הדרך שבין צומת ערערה בנגב לצומת דימונה). מבחינת מאפייני המגרש ניכר כי הוא עתיד לשרת בעיקר את אזה"ת העתידי המתוכנן ביישוב וכן את תושבי המקום שכן, הוא מרוחק כ-1 ק"מ מכביש 25. עם זאת, נכון למועד המכרז הישוב מונה פחות מ- 1,500 תושבים ואילו אזה"ת טרם פותח וזאת בהשוואה למיקום הנכס הנדון במרכז העיר רהט (אשר מונה כ- 65,000 תושבים) וכוללת 2 אזורי תעשייה סמוכים.

לפיכך, נתון השוואה זה אינו בבחינת נתון השוואה דומה לנכס הנדון ממנו ניתן להקיש לגבי שוויו ולכן אינני מוצא לנכון להביאו בחשבון.

- מכרז מס' בש/164/2015 (נאות חובב): המגרש נשוא המכרז ממוקם בכניסה לאזור התעשייה נאות חובב בסמוך לכביש מס' 40. לאור מיקומו בסמוך לכביש ראשי עם תנועה יחסית ערה ובכניסה לאזור תעשייה נרחב ופעיל מדובר בנתון השוואה שהיה עשוי להיות רלבנטי אלמלא פרמטר מרכזי שטרם הובהר והוא גובה היטל ההשבחה

[17] כ- 1.1 מיליון ₪ = 2,200 ₪/מ"ר מבונה למסחר, גולם חצר * 1,228 מ"ר קרקע * 40% בניה. הובא בחשבון כי התוספת בגין המיקום המרכזי מתקזזת עם ההפחתה בגין צורת המגרש.

שיחול על הזוכים במכרז, וזאת בשל התרת שימוש לתחנת תדלוק במגרש המיועד לתעשייה: המשיג אמד את היטל ההשבחה בכ- 1/2 מיליון ₪, ואילו המשיב המציא את דרישת התשלום בסך של כ- 6 מיליון ₪.

בהתחשב בתמורה ששולמה במסגרת המכרז (כ-5.7 מיליון ₪) יש לרכיב היטל ההשבחה משקל מכריע בבואנו לנתח את העסקה. אולם משאין בידינו נתון זה אין באפשרותנו לנתח כראוי את העסקה ולכן לא ניתן להביאה בחשבון.

11. תחשיבי השומה:

11.1. שווי שטח התחנה:

היוון הכנסות מדמ"ש לקרקע:	
היקף מכירות חודשי בק"ל (ר' סעיף 10.4.1 לעיל)	325
מרווח שיווק	622 ₪
דמ"ש לקרקע ממרווח השיווק	23%
דמ"ש חודשיים לקרקע	46,495 ₪
שיעור היוון לדמ"ש לקרקע	8.5%
שווי קרקע לשטח התחנה, כולל פיתוח	6,563,929 ₪
עלות פיתוח (ר' סעיף 10.3.6 לעיל)	-387,200 ₪
מקדם דחייה להפעלה (ר' סעיף 10.3.5 לעיל)	0.9
שווי קרקע לשטח התחנה, ללא פיתוח	5,559,056 ₪
ובמעוגל	**5,560,000 ₪**

ניתוח הסכם המכר בגישת העלות (שווי שיורי לקרקע):	
תמורה בעסקה (ר' סעיף 10.4.2 לעיל)	11,500,000 ₪
בניכוי יזמות (20%)	9,583,333 ₪
שווי מחוברים (ר' סעיף 10.3.4 לעיל)	-2,800,000 ₪
שווי קרקע לשטח מסחרי	-154,000 ₪
שווי קרקע לשטח התחנה, כולל פיתוח	6,629,333 ₪
עלות פיתוח (ר' סעיף 10.3.6 לעיל)	-387,200 ₪
מקדם דחייה להפעלה (ר' סעיף 10.3.5 לעיל)	0.9
שווי קרקע לשטח התחנה, ללא פיתוח	5,617,920 ₪
ובמעוגל	**5,620,000 ₪**

משקלול השוויים לעיל, מתקבל כי שווי שטח התחנה הינו 5,590,000 ₪.

11.2. שווי השטח המסחרי:

כאמור בסעיף 10.2 לעיל, השווי הינו ע"פ שומת המשיב בסך **154,000 ₪.**

12. <u>השומה:</u>

בהתאם לכל האמור לעיל, שומתי המכרעת לשווי זכות הבעלות בנכס שבנדון בהתאם לזכויות החוזיות, הידוע כחלקה 30 בגוש 100650 וממוקם ברח' עומאר אל מוכתאר במרכז העיר רהט, כריק ופנוי למועד הקובע 10.3.2016 וזאת לצורך תשלום דמי היוון / דמי הסכמה, בסך:

א. <u>שטח תחנת התדלוק (כ-1.5 דונם):</u>

5,590,000 ₪ (חמישה מיליון חמש מאות ותשעים אלף ₪ בלבד)

ב. <u>השטח המסחרי (כ-1.7 דונם):</u>

154,000 ₪ (מאה חמישים וארבעה אלף ₪ בלבד)

הערכים הנקובים הינם ללא מע"מ וללא הוצאות פיתוח.

על החלטה זו יוכלו הצדדים להשיג בפני וועדת ההשגות לפי החלטת מועצת מקרקעי ישראל 1304 וזאת בתוך 45 יום מהמועד שבו הומצאה ע"י הרשות תשובה לפי נספח ח' לנוהל 34.03 של הנהלת רמ"י.

בברכה,

רועי בן-יהודה

שמאי מקרקעין מחוזי

מחוז ירושלים והדרום

<u>העתק:</u>

מר ירון-דוד ביטון – שמאי מרחב דרום, רמ"י בדוא"ל: davidb@land.gov.il