תאריך עברי : כ"ז אדר א תשפ"ב
תאריך לועזי : 28 פברואר 2022
מס' תיק רמ"י : 60373106א'
מס' אופק : 37924
לקביעת שכ"ט : 10.0 יח' שומה

לכבוד

הגב' סוניה כהן	מר אלי חוגג	מר ירון ספקטור
צוות לקידום עסקות חקלאי משבצות	שמאי מקרקעין מטעם רמ"י	שמאי מקרקעין מטעם המשיג
מרחב עסקי דרום ברמ"י	דרך מיתר 17, מיתר	יגאל אלון 53, תל-אביב
soniac@land.gov.il	elihogeg@gmail.com	yaron@yaron-spector.co.il

הכרעה בהשגה ראשונה[1] - גוש 40190 חלקה 4 (בשלמות), מגרש 2 לפי תוכנית 163/02/12

1. רקע ומטרת השומה:

1.1. נתבקשנו ע"י הצדדים, באמצעות רשות מקרקעי ישראל - להלן: **"רמ"י או המשיבה"** להכריע במחלוקת בעניין שווי המגרש הנדון, זאת לצורך גביית דמי חכירה מהוונים בגין שימוש נוסף - מגזר חקלאי.

1.2. השומה מטעם המשיבה נערכה על ידי שמאי המקרקעין מר אלי חוגג, מיום 30.10.2018 - להלן: **"שמאי המשיבה"**.

1.3. ההשגה שבנדון הוגשה על ידי "אילות מסחר ושירותי דרך" שותפות מוגבלת, להלן: **"המשיגה"**, באמצעות שומה מיום 18.08.2019, שנערכה על ידי שמאי המקרקעין מר ירון ספקטור - להלן: **"שמאי המשיגה"**.

1.4. ביום 05.08.2020 התקיים דיון ב - ZOOM , בנוכחות שמאי הצדדים.

1.5. תקציר הדיון הופץ לצדדים בתאריך 20.8.2020, תוך קביעת מועד סופי להשלמת מסמכים ותגובות, לא יאוחר מיום 1.10.2020.

1.6. ביום 10.09.2020 העביר השמאי מטעם המשיגה מסמכים כדלקמן:
- הסכמי שכירות לתחנות תדלוק בנויות.
- עלויות ביצוע הקמת תחנות תדלוק.
- כתבות ומסמכים נוספים לגבי שינויים צפויים בענף הדלק, בעקבות מעבר לכלי רכב בהנעה חלופית.

1.7. עד למועד הסופי הנקוב לעיל, לא התקבלו מסמכים או תגובות מצד המשיבה/ שמאי המשיבה.

2. זיהוי הנכס:

גוש:	40190
חלקה:	4 (בשלמות)
מגרש:	2 עפ"י תכנית 163/02/12
שטח:	1,193.44 מ"ר
מהות הנכס:	קרקע ביעוד לתחנת תדלוק
מיקום הנכס:	בסמוך וממזרח לקיבוץ אילות

[1] בהתאם לקובץ החלטות מועצת מקרקעי ישראל, סעיף 4.20, סימן ב'.

3. **<u>הזכויות המוערכות:</u>**

זכויות הבעלות המלאה במרכיב הקרקע, <u>ללא מע"מ וללא פיתוח</u>, בכפוף למטרת השומה.

4. **<u>המועד הקובע לשומה:</u>**

14.06.2018 - המועד הקובע בשומת המשיבה.

5. **<u>מועד הביקור בנכס:</u>**

ביקור בנכס נערך ביום 14.11.2021 על ידי החי"מ.

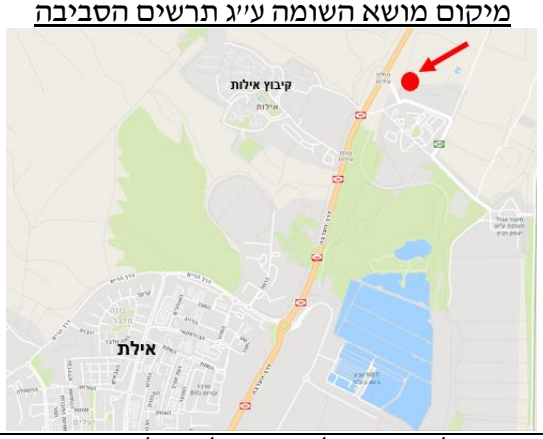
6. **<u>תיאור הנכס והסביבה:</u>**

מושא השומה מהווה מגרש בשטח של כ-1,194 מ"ר הממוקם כ-3 ק"מ צפונית לאילת, בסמוך וממזרח לקיבוץ אילות ובתחום שיפוטה של המועצה האזורית חבל אילות.
סביבתו של המגרש מאופיינת בשטחים פתוחים, אם כי בסמוך אליו מתקנים הנדסיים של חב' מקורות.
צורתו של המגרש אינה רגולרית, דמוית מעין משולש, כשהגישה אליו היא באמצעות כביש מס' 109, המסתעף מזרחה (באמצעות כיכר) מכיוון כביש מס' 90 (כביש הערבה) והמוביל לכיוון מעבר הגבול ע"ש יצחק רבין. יצוין שהמגרש מצוי במפלס נמוך מכביש מס' 90.
נכון למועד הביקור בנכס, המגרש הנדון ריק ופנוי, אם כי במרחבו פזורים מתקני צנרת של חב' 'מקורות', פני הקרקע מישוריים יחסית.
הפיתוח הסביבתי ברמה חלקית הכוללת כבישים ושבילי עפר.

<u>מיקום מושא השומה ע"ג תשריט מאת רמ"י</u>



<u>מיקום מושא השומה ע"ג תרשים הסביבה</u>



<u>הגישה אל המגרש</u>



<u>מבט אל המגרש ולכיוון מחלף אילות/כביש 90</u>



7. מצב משפטי - הזכויות במקרקעין:

כאמור, מושא השומה מהווה את גוש 40190 חלקה 4 (בשלמות). להלן, פרטי הרישום ביחס לחלקה שבנדון, בהתאם לנסח הרישום מפנקס הזכויות, שהופק על ידינו באמצעות האינטרנט:

רשויות:	עיריית אילת			
שטח רשום:	1,193 מ"ר			
בעלויות				
מס' שטר	תאריך	מהות הפעולה	בעלים	החלק בנכס
19491/2012/1	16/8/2012	רישום בעלות לאחר הסדר	מדינת ישראל	בשלמות

8. המצב התכנוני - תכנית 163/02/12:

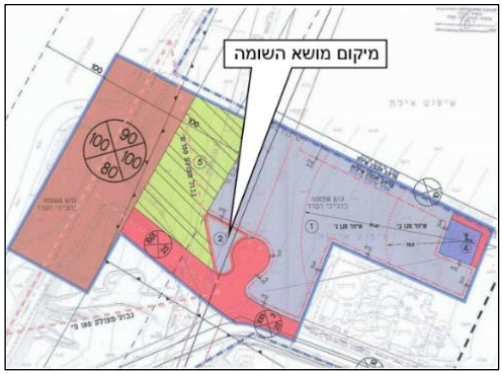
מבדיקה באתר רמ"י ומנהל התכנון, עולה כי נכון למועד הקובע, מושא השומה נכלל בתחום גבולותיה של תכנית 163/02/12, שפורסמה למתן תוקף לעיתונים ביום 15.08.2011. מטרתה העיקרית, יצירת מסגרת תכנונית להקמת מתחם מסחרי ותחנת דלק בכניסה לעיר אילת, תוך שינוי יעוד הקרקע משטח לא לבניה לאזור מסחרי, שטח שירותי דרך, שטח למתקנים הנדסיים, דרכים ושצ"פ מיוחד.

ייעודי קרקע ושימושים:

בהתאם לתוכנית זו, מושא השומה מסומן כמגרש מס' 2 ביעוד שטח לשירותי דרך בו תותר הקמת תחנת תדלוק מדרגה ב' לפי תמ"א 18 שינוי מס' 4, בהיקף זכויות כדלקמן:

יעוד	תא שטח	גודל מגרש במ"ר	שטחי בניה במ"ר				סה"כ שטחי בניה	אחוזי בניה כוללים	תכסית	מס' קומות	
			מעל הכניסה הקובעת		מתחת לכניסה הקובעת					מעל הכניסה הקובעת	מתחת לכניסה הקובעת
			עיקרי	שירות	עיקרי	שירות					
שטח לשירותי דרך	2	1,196	620	--	--	--	620	52%	52%	2	--

תמצית הערות רלוונטיות:



- ניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, מרחב מוגן וכן שירותים הנדרשים ישירות לתפעול תחנת התדלוק לרבות חדר מתדלקים, מחסן ומשרד.
- השטח הכולל המותר לבנייה של כל השימושים האמורים לא יעלה על 130 מ"ר.
- שירותים סניטריים בגודל הנדרש על פי כל דין, לא יבואו במניין השטח האמור.
- חובה לספק שמנים לרכב, שירותי מים למקרר (רדיאטור) ועמדה למילוי אויר בצמיגים.
- תובטח אספקת דלק לרכב בתחנת התדלוק גם בעת הפסקת זרם החשמל.
- תקן החנייה יהיה עפ"י התקן הארצי התקף בעת הוצאת היתרים, החניה תהיה כולה בתחום המגרש.
- מבני השירות והאחסנה לא יפנו לכיוון כביש מס' 1.
- אחסון שמנים וחומרי דלק יותרו אך ורק בתוך מבנים סגורים ובתנאי אצירה ואיטום מתאימים.
- תחנת הדלק תבנה בהתאם לתקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק) התשנ"ז 1997.
- עם תחילת התכנון המפורט יבוצעו קידוחי ניטור לעומק של 50 מ'.
- תנאי לקבלת היתר בניה עבור מבנים ומתקנים בתחום התוכנית הוא אישור מהנדס הוועדה להשלמת הסטת כל התשתיות עפ"י המסומן בתשריט.

- תנאי לאכלוס (טופס 4) הוא ביצוע בפועל של הסדרי התנועה לפי התוכנית המאושרת על ידי מע"צ-החב' הלאומית לדרכים ומשרד התחבורה ולפי התוכנית הגיאומטרית המפורטת שאושרה ע"י מע"צ ובפיקוחה.
- היתר בניה למגרש לשירותי דרך יוכן על פי הנחיות המשרד להגנת הסביבה, לרבות התייחסות למישוב אדים.
- התחנה תיבנה לפי הוראות תמ"א 18, על עדכוניה והתיר הבניה יאושר ע"י נציבות המים, מקורות, היחידה לאיכות הסביבה, אגף התחבורה.

9. סיכום שומות ומחלוקות הצדדים:

	שומת המשיבה	שומת המשיגה
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח	₪ 7,241,000	₪ 860,000

9.1. סיכום שומת המשיבה:

9.1.1. גישת השומה וערכי הבסיס:

תחנת תדלוק:

בקביעת שווי מרכיב הקרקע לתחנת התדלוק, מתבסס שמאי המשיבה על גישת הוון ההכנסות מפעילות התחנה ("עסק חי"), תוך חילוץ מרכיב הקרקע וכן על גישת היוון ההכנסות מדמ"ש לקרקע.

לצורך כך, מתבסס שמאי המשיבה על נתוני מכירות דלקים בתחנות דלק בסביבה, בתקופה שבין 1.4.2014 לבין 31.3.2017, כדלקמן:

תחנה	ממוצע מכירות חודשי
פז "לשם" אילת	816
"פז אדום" אילת	447
דלק רח' הספורטאים	350
דור אלון – אילות	348
ממוצע ללא חריגים	**382**

בסיכומו של דבר, בהתחשב במיקומו של המגרש הנדון, ביציאה מאילת ובצמוד למרכז מסחרי גדול המהווה מוקד משיכה למבקרים, קובע שמאי המשיבה כמות מכירות דלקים צפויה בסך **385 ק"ל לחודש.**

מסחר/חנות נוחות:

לצורך קביעת ערכי הבסיס למסחר התבסס שמאי המשיבה על גישת היוון ההכנסות מדמ"ש, תוך חילוץ מרכיב הקרקע, כפי שיפורט להלן:

- נתוני דמ"ש לשימושי מסחר מתוך שומה מכרעת לפי תיקון 84 לחוק התו"ב[2]:

תאריך	גו"ח	חברה/חנות	שטח	דמ"ש למ"ר	התאמה לחזית מתחם	התאמה לזמן	דמ"ש מתואם למ"ר
31.12.15	40029/2-4	מבנה D	לא נרשם	₪ 70.4	1.4	1.05	₪ 103
20.04.16	40029/51	ביג	460	₪ 60	1.3	1	₪ 78
25.05.16	40029/51	ביג	410	₪ 60	1.3	1	₪ 78
חידוש חוזה	מתחם ביג	כפר השעשועים	450	₪ 105	1	1	₪ 105
ממוצע							**₪ 91**

- שומות IFRS לשנים 2013-2016 במתחם ביג אילת, לפיהן ממוצע דמ"ש לשנת 2016 בסך **131** ₪ **למ"ר**.

משקלול דמ"ש לעיל, קבע דמ"ש בסך 104 ₪ למ"ר, בהיוון בשיעור 9%, תוך ניכוי יזמות (25%), עלויות בניה (4,500 ₪/מ"ר) והתאמה למיקום (0.8), התקבל שווי מ"ר מבונה מתואם בסך **5,267** ₪, **ללא מע"מ וכולל פיתוח.**

[2] השמאית דורית פריאל מתאריך 9.1.2017 בעניין גו"ח 40029/51, מתחם ביג אילת, למועד קובע 6.2016.

9.1.2. <u>עקרונות התחשיב:</u>

<u>עקרונות בגישת היוון ההכנסות מפעילות התחנה הבנויה, תוך חילוץ מרכיב הקרקע (עסק חי):</u>

- הובא בחשבון כי מרווח השיווק הוא 556 ₪ לק"ל[3].
- הובאו בחשבון הוצאות תפעול תחנת הדלק בשיעור 45%.
- הרווח התפעולי השנתי הוון בשיעור 10.5%[4].
- הובאה בחשבון יזמות בשיעור 20%.
- הופחתו עלויות בניה תחנת תדלוק בסך 2,400,000 ₪[5].

<u>עקרונות בגישת היוון הכנסות מדמ"ש לקרקע לתחנת תדלוק:</u>

- הובא בחשבון דמ"ש ראויים לקרקע לתחנה בשיעור 20% ממרווח השיווק לעיל[6].
- דמ"ש לקרקע הוונו בשיעור 7%[7].

<u>עקרונות כלליים:</u>

- הובא בחשבון כי בתחום תחנת התדלוק יופעלו שימושי מסחר/ חנות נוחות בשטח של 50 מ"ר, לפי שווי מ"ר מבונה למסחר בסך 5,276 ₪, התקבל שוויה בסך 263,325 ₪ ללא מע"מ וכולל פיתוח[8].
- הופחתו עלויות סלילת כביש גישה לתחנה בסך 250,000 ₪.
- הובאה בחשבון דחיה עד להקמה בשיעור 6% למשך שנה.
- עלויות הפיתוח בסך 252,165 ₪ בהתאם לדו"ח שצורף להזמנת השומה ונערך ע"י "פארטו הנדסה בע"מ" בהצמדה למדד תשומות הבניה[9].

9.1.3. <u>תחשיב השומה:</u>

<u>גישת הוון ההכנסות מפעילות תחנה (עסק חי):</u>

סך מכירות חודשי (ק"ל)	385
מרווח שיווק	556 ₪
סה"כ הכנסות	214,079 ₪
הוצאות תפעוליות (45%)	96,336 ₪
רווח תפעולי חודשי	117,744 ₪
רווח תפעולי שנתי	1,412,928 ₪
שווי תחנה בנויה (שיעור הוון 10.5%)	13,456,410 ₪
בניכוי יזמות (20%)	11,213,675 ₪
עלויות בניה	2,400,000 ₪
סה"כ שווי הקרקע	**8,813,675 ₪**

<u>גישת הוון ההכנסות מדמ"ש לקרקע לתחנה:</u>

סך מכירות חודשי (ק"ל)	385
מרווח שיווק	556 ₪
סה"כ הכנסות	214,079 ₪
דמ"ש חודשי בשיעור 20% ממרווח השיווק	42,816 ₪
דמ"ש שנתי	513,790 ₪
שווי קרקע (שיעור הוון 7%)	**7,339,860 ₪**

שווי מרכיב הקרקע לתחנה משקלול שתי הגישות	7,929,386 ₪
שווי החלק המסחרי	263 ,325 ₪
שווי המגרש, ללא מע"מ וכולל פיתוח	8,192,711 ₪
בניכוי עלות סלילת כביש גישה (250,000₪)	7,942,711 ₪
בדחיה עד להקמה (שנה, 6%)	7,493,124 ₪
שווי המגרש ללא מע"מ כולל פיתוח, במעוגל	**7,493,000 ₪**
ניכוי עלויות פיתוח בהתאם לדוח בקר פיתוח מאת רמ"י	252,165 ₪
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח, במעוגל	**7,241,000 ₪**

---

[3] עפ"י אתר האינטרנט של משרד התשתיות.

[4] בהתאם לקווים המנחים שיעור הוון לדמ"ש לתחנה בנויה יהיה גבוה ב-1.5% משיעור הוון למסחר.

[5] בהתאם לקווים המנחים עלות בניה לתחנה ממוצעת באזור עירוני מפותח בשטח קרקע של כ-2 ד' ועליה 6 משאבות תדלוק היא כ-2.4 מיליון ₪. תחנות אלו מסווגות בד"כ כתחנות תדלוק מדרגות ב' או ג'. מושא השומה מסווג כתחנה מדרגה ב'.

[6] בהתאם לקווים המנחים לפיהם דמ"ש לקרקע הם בטווח שבין 18% ממרווח השיווק ברוטו לתחנה קטנה לבין 30% ממרווח השיווק ברוטו לתחנה גדולה, כשמושא השומה היא תחנה בינונית.

[7] בהתאם לקווים המנחים שיעור הוון מקובל לדמ"ש לבעל הקרקע לתחנה בנויה נע בין 6% ל-8%.

[8] בהתחשב בשטח עיקרי כולל לפי תוכנית 163/02/12 בסך 620 מ"ר, שמתוכו 130 מ"ר יותרו לשימוש מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, מרחב מוגן ושירותים לתפעול התחנה לרבות חדר מתדלקים, מחסן ומשרד.

[9] תחשיב: 221,197 ₪ X 1.14 = 252,165 ₪.

9.2. **<u>סיכום שומת המשיגה:</u>**

9.2.1. <u>גישת השומה וערכי הבסיס:</u>

<u>תחנת תדלוק:</u>

בקביעת שווי מרכיב הקרקע לתחנת התדלוק, מתבסס שמאי המשיבה על שקלול ארבע גישות שומה, כדלקמן:

- גישה א – גישת הוון ההכנסות מדמ"ש לקרקע לתחנת תדלוק.
- גישה ב – גישת הוון ההכנסות מדמ"ש לתחנה בנויה, תוך חילוץ מרכיב הקרקע.
- גישה ג – גישת הוון ההכנסות מפעילות התחנה ("עסק חי"), תוך חילוץ מרכיב הקרקע.
- גישה ד – ניתוח מכרז רמ"י לשני מגרשים למסחר ותחנת תדלוק, תוך נטרול שווי המגרש המסחרי.

בשימוש בגישות א'-ג', מתבסס שמאי המשיגה על נתון כמות מכירות הדלקים בתחנת "דור אלון" הסמוכה, בכניסה לקיבוץ אילות בסך 348 ק"ל לחודש.
לאחר מתן הפחתה בשיעור 40% למיקום, גודל, צורת החלקה, מגבלת מס' המשאבות והקושי במיקומם בתחום התחנה, נגישות, חשיפה וסוגי כלי רכב מתקבל סך מכירות של **210 ק"ל לחודש.**

בשימוש בגישה ד' מתבסס שמאי המשיגה על תוצאת מכרז רמ"י מיום 23.07.2018 למגרשים בייעוד מסחר (3.75 ד') ותחנת תדלוק (1.84 ד') בסמוך לצומת עין חצבה וכביש מס' 90, המבטאת שווי בסך 1,240,000 ₪ לדונם קרקע בייעוד תחנת תדלוק[10]. לאחר התאמה לגודל המגרש, צורתו, מיקומו ורמת הנגישות מתקבל שווי קרקע בסך **1,180,000** ₪ **ללא פיתוח וללא מע"מ**[11].

<u>מסחר/חנות נוחות:</u>

שמאי המשיגה קובע שווי מ"ר מבונה למסחר בסך 1,600 ₪ ללא מע"מ וכולל פיתוח[12].

9.2.2. <u>עקרונות התחשיב:</u>

<u>קרקע לתחנת תדלוק בגישה א:</u>

- הובא בחשבון כי מרווח השיווק הוא 473 ₪ לק"ל[13].
- דמ"ש לק"ל בשיעור 15% ממרווח השיווק[14].
- שיעור הוון 10.5% המשקף את הסיכון ואי הוודאות בענף תחנות הדלק.

---

[10] המכרז נערך למגרש מס' 300 בשטח של כ-3,750 מ"ר ביעוד מסחר להיקף בינוי של 525 מ"ר ברוטו ולמגרש מס' 400 בשטח של כ-1,840 מ"ר ביעוד תחנת תדלוק מדרגה ב'. סכום הזכייה ל-2 המגרשים הוא 3,118,000 ₪ **לא כולל הוצאות פיתוח.**
בניכוי שווי מגרש 300 בסך 840,000 ₪ (525 מ"ר ברוטו X 1,600 ₪), מתקבל שווי למגרש מס' 400 בסך 2,278,000 ₪, קרי 1,240,000 ₪/דונם לא כולל פיתוח.

[11] יצוין שהוצגו בשומת ההשגה תוצאות מכרזי רמ"י, שומות מכריעות/השגות ראשונות והסכמי מכר ביחס לקרקעות לתחנות תדלוק מקרני שומרון, משגב דב, גן השומרון, נאות חובב, מבועים ובית שמש למועדים 03.04.2013-06.03.2016 המצביעים על שווי של 1,000,000 ₪ לדונם (בממוצע). אך לאור השונות בשווי הקרקע המושפע ממיקום התחנה, חשיפה לצירי תנועה ראשיים, גישה, צורה ושטח המגרש, היקף בינוי דרגת התחנה וכו' התבסס על שווי הקרקע בעסקת עין חצבה בלבד.

[12] בשומת ההשגה בהליך זה לא פורט אופן קביעת השווי למ"ר מבונה, אך נסמך על שומת ההשגה ביחס למגרש המסחרי הצמוד (מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/3) בה נקבעו ערכי השווי למסחר לפי גישת היוון ההכנסות מדמ"ש ושומה מכרעת להיטל השבחה במתחם ביג אילת, תוך חילוץ מרכיב הקרקע וכן על גישת ההשוואה הישירה למכרז רמ"י לקרקע למסחר בעיר אילת

[13] בהתאם לסל הוצאות שיווק לשנת 2019 שפורסם ע"י משרד האנרגיה – מנהל הדלק והגז מיום 01.07.2019 תוך מתן הפחתה של 15% להנחות דלקנים, חברות וציי רכב: 556.89 ₪ X 0.85 = 473 ₪).

[14] לטענתו, מאז נכתבו הקווים המנחים חלו שינויים בשוק הדלק ומרווח השיווק וכך בדמ"ש ביחס למרווח השיווק, שחושב בשיעור 15%.

קרקע לתחנת תדלוק בגישה ב:

- דמ"ש חודשיים לתחנה בנויה לק"ל 240 ₪[15].
- שיעור היוון 10.5%.
- שיעור יזמות 20%.
- עלויות בניה בסך 4,000,000 ₪[16].

קרקע לתחנת תדלוק בגישה ג:

- הוצאות הפעלת תחנת הדלק בשיעור 45%.
- שיעור הוון 11% [16].
- שיעור יזמות 20%.
- עלויות בניה בסך 4,000,000 ₪.

עקרונות כלליים:

- הובא בחשבון כי בתחום תחנת התדלוק יופעלו שימושי מסחר/ חנות נוחות, לפי שווי מ"ר מבונה למסחר בסך 1,600 ₪, התקבל שווי בסך 80,000 ₪, ללא מע"מ וכולל פיתוח.
- הובאה בחשבון דחיה עד להקמה בשיעור 6% למשך 2 שנים בגישות א, ב ו-ג.
- הופחתו עלויות סלילת כביש גישה בסך 250,000 ₪.
- עלויות פיתוח בסך 252,165 ₪ בהתאם לשומת המשיבה[17].

9.2.3. תחשיב השומה:

קרקע לתחנת תדלוק בגישה א:

סך מכירות חודשי (ק"ל)	210
מרווח שיווק	473 ₪
דמ"ש לק"ל (15% ממרווח השיווק)	71 ₪
דמ"ש חודשיים	14,911 ₪
דמ"ש שנתיים	178,929 ₪
שווי קרקע ביעוד תחנת דלק, במעוגל (שיעור הוון 10.5%)	1,700,000 ₪
שווי מרכיב קרקע למסחר	80,000 ₪
סך שווי הקרקע	**1,780,000 ₪**

קרקע לתחנת תדלוק בגישה ב:

סך מכירות חודשי (ק"ל)	210
דמ"ש חודשיים לק"ל תחנה בנויה	240 ₪
דמ"ש חודשיים לתחנה בנויה	50,400 ₪
דמ"ש שנתיים לתחנה בנויה	604,800 ₪
שווי תחנה בנויה (שיעור הוון 10.5%)	5,760,000 ₪
בניכוי יזמות (20%)	4,800,000 ₪
עלויות בניה	4,000,000 ₪
שווי הקרקע ביעוד תחנת דלק	**800,000 ₪**
שווי מרכיב קרקע למסחר	80,000 ₪
סך שווי הקרקע	**880,000 ₪**

[15] עפ"י חוזי שכירות לתחנות דלק בנויות מאשדוד, נתניה, ראשון לציון ובני דרום שנערכו בין השנים 2012-2013.

[16] בהתאם לפרק כ' לקווים המנחים עלות בניה לתחנת דלק באזור עירוני מפותח בשטח של כ-2 ד' ועליה 8 משאבות תדלוק המסווגת בד"כ כתחנת תדלוק מדרגות ב' ו-ג' נאמדת דאז בכ-3.1 מיליון ₪ ללא מע"מ, בבדיקה עם נציגי חברות הדלק השונות נמסר כי עלות ההקמה המינימלית לתחנת תדלוק קטנה הינה כ- 4,000,000 ₪ ולתחנה רגילה כ-7,000,000 ₪.

[17] 221,197 ₪ X 1.14 = 252,165 ₪ .

קרקע לתחנת תדלוק בגישה ג:

סך מכירות חודשי (ק"ל)	210
מרווח שיווק	₪ 473
סה"כ הכנסות	₪ 99,405
הוצאות תפעוליות (45%)	₪ 44,732
רווח תפעולי חודשי	₪ 54,673
רווח תפעולי שנתי	₪ 656,072
שווי תחנה בנויה (שיעור הון 11%)	₪ 5,964,292
בניכוי יזמות (20%)	₪ 4,970,243
עלויות בניה	₪ 4,000,000
שווי הקרקע ביעוד תחנת דלק, במעוגל	**₪ 970,000**
שווי מרכיב קרקע למסחר	₪ 80,000
סך שווי הקרקע	**₪ 1,050,000**

שקלול גישות א-ג	**₪ 1,236,667**
שווי הקרקע לאחר ביצוע דחיה עד להקמה (2 שנים, 6%)	₪ 1,100,629
עלויות פיתוח	₪ 252,165
שווי הקרקע בכפוף לשלוש הגישות ללא פיתוח, במעוגל	**₪ 848,000**

	שווי	משקל	שווי משוקלל
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח לפי גישות א'-ג'	₪ 848,000	0.2	₪ 169,600
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח לפי גישה ד'	₪ 1,180,000	0.8	₪ 944,000
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח לפי שקלול גישות א-ד (במעוגל)			₪ 1,110,000
ניכוי עלות ביצוע הסדרי תנועה			₪ 250,000
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח			**₪ 860,000**

9.3. **<u>טענות משלימות של הצדדים</u>[18]:**

9.3.1. <u>טענות שמאי המשיגה</u>:

- מדובר בתחנה קטנה ופנימית שאינה על ציר תנועה ראשי, כשנתון ההשוואה הקרוב ביותר הוא תחנת התדלוק "דור אילות" הסמוכה לה, כך שלא תיתכן כמות מכירות זהה, שסביר שתתחלק בין 2 התחנות.
- בסמוך ולאורך כביש 90 קיימות 8 תחנות תדלוק במרחק כולל של כ- 5 ק"מ שנפרסות ממרכז העיר אילת מדרום ועד לא.ת שחורת מצפון, מה שיוצר תחרות גבוהה. חלק מהתחנות עם חשיפה לציר תנועה ראשי (כביש 90), חלקן משרתות את באי ועובדי אזור התעשייה וחלקן את תושבי העיר והתיירים[19].
- מאפייני התחנה הנדונה, כגון גודלה, דרגתה ומיקומה שלא על ציר ראשי ובכיוון תנועה לאילת ולא מחוצה לה, לרבות התחרות מצד תחנות קיימות בסביבה מעידים על כמות המכירות הנמוכה הצפויה בה, כשלפי נתוני ספירות, התנועה על הציר המוביל לתחנה ולמעבר הגבול אף נמוכה מזו שנקבעה בשומת ההשגה.
- בעשור האחרון חלו שינויים בשוק הדלק, הקשורים בין היתר להתערבות ממשלתית ורגולציה שמטרתה הגברת התחרות בענף, לרבות מעבר לכלי רכב בהנעה חלופית, כך שהצפי הוא שעד שנת 2030 התלות בבנזין תצטמצם משמעותית לאור השימוש העולה ברכבים חשמליים והיברידיים[20].
הנ"ל מגביר את הסיכון ואי הוודאות בשוק תחנות התדלוק ומקטין את היקף צריכת הדלקים, מה שמותיר סימן שאלה לגבי המשך קיום תחנות התדלוק ואורך חייהן. לפיכך, הובא בחשבון שיעור היוון גבוה לצמיתות המשקף פעילות תחנה לטווח קצר, שבסופה למעשה לא יהיה שימוש בקרקע.
- לעמדת שמאי הרשות, הפעלת תחנת תדלוק בסמוך למרכז מסחרי תניב היקף מכירות גבוה יותר מתחנות אחרות בסביבה, בניגוד לעמדתו ולפי נתוני מכירות של תחנות הממוקמות בסמוך למרכזים מסחריים, אין קשר מובהק בין מיקומן לבין היקף המכירות[21].
- בשומת הרשות הופחתה עלות בניה לתחנת תדלוק בסך כ- 2 מיליון ₪, שאינה משקפת עלות בפועל לפי הסכמי ביצוע.
- מרכיב מסחרי בשטח של כ- 50 מ"ר כפי שהובא בחשבון בשומת הרשות מקובל וסביר לחנות נוחות למשל.
- מכרז רמ"י לקרקע לתחנת תדלוק על ציר הערבה בסמוך לצומת עין חצבה, מצביע על שווי דונם הנמוך בהרבה משומת רמ"י.

9.3.2. <u>טענות שמאי המשיבה</u>:

- מאחר והתחנה היא חלק ממתחם מסחרי, הרי שכלל שטח התחנה ישמש לעמדות תדלוק המספיק ליותר מ- 12 פיות.
- התחנה הנדונה היא נקודת עצירה ותדלוק גם ליוצאים צפונה מאילת, כך שכמות מכירות הדלקים בה אמורה להיות כ- 500 ק"ל על סמך תחנות אחרות בעיר אילת.
- גם אם במידה והקרקע לא תשמש לתחנת תדלוק בעתיד, ישונה יעודה ליעוד אחר.
- אומדן עלות הסטת כביש הגישה בסך כ- 250,000 ₪ נערך לאחר בירור מול קבלן עבודות כבישים.

---

[18] טענות שהעלו הצדדים בכתב בשומות ובמסמכי השלמה שהוגשו על ידם, וכן טענות שעלו בע"פ בדיון מיום 5.8.2020.
[19] פירוט התחנות ומפת פריסתן בעמ' 9-8 לשומת ההשגה.
[20] בעניין זה הוצגו בעמ' 21-18 פרסומים/כתבות/החלטות ממשלה וכיו"ב, שצורפו במסגרת השלמת מסמכים לאחר הדיון.
[21] בעניין זה הוצג בעמ' 22 לשומת ההשגה מידע לגבי היקף מכירות בתחנות הממוקמות במרכזים מסחריים באשדוד.

10. דיון והכרעה:

10.1. **שאלת השומה:**

כאמור לעיל, מושא השומה מהווה מגרש ריק ופנוי בשטח של כ- 1.9 דונם בייעוד לתחנת תדלוק, הצמוד למגרש בייעוד מסחרי[22] והממוקם כ-3 ק"מ צפונית לאילת, בסמוך וממזרח לקיבוץ אילות.
שאלת השומה נוגעת לגישת השומה לפיה נכון לאמוד היקף נתוני מכירות הדלקים הצפויה בתחנה שעתידה לקום במגרש הנדון וכנגזרת מכך את שוויו.
שמאי המשיבה התבסס על נתוני מכירות דלקים של תחנות תדלוק בסביבה המיידית ("דור אילות") והסמוכה בתחום העיר אילת ("פז אדום אילת", "רח' הספורטאים – יהל") וקבע כמות מכירות בסך 385 ק"ל לחודש, בהתחשב במיקום המגרש הנדון, הצמוד למגרש מסחרי גדול.
שווי מרכיב הקרקע לתחנה נקבע בהתבסס על גישת העסק החי (שווי התחנה הבנויה, תוך חילוץ מרכיב הקרקע וכן על גישת היוון ההכנסות מדמי השכירות לקרקע - כנגזרת מכמות מכירות הדלקים כאמור.

מנגד, שמאי המשיגה התבסס על שקלול של ארבע גישות שומה, שלוש מהן גישות שומה מקובלות לקביעת שווי תחנת תדלוק/קרקע לתחנה לפי הקווים המנחים[23], המבוססות על נתון כמות מכירות הדלקים בתחנת "דור אלון" הסמוכה, בכניסה לקיבוץ אילות בסך 348 ק"ל לחודש, תוך חישוב התאמות.
הגישה הרביעית היא השוואה ישירה לתוצאות מכרז רמ"י בעין חצבה ביחס לשני מגרשים צמודים בייעוד למסחר ותחנת תדלוק, תוך נטרול שווי המגרש המסחרי וקביעת שווי דונם לתחנת תדלוק.
בסיכומו של דבר, שמאי המשיגה ייחס משקל של 80% לגישת ההשוואה הישירה[24], ו- 20% ליתר הגישות כאמור.

בשים לב לכך שבמקרה הנדון מדובר **במגרש ריק ופנוי (גם בפועל)** בייעוד לתחנת תדלוק ולא בזכות לקרקע עליה פועלת תחנת תדלוק פעילה, הרי שמבין שלושת גישת השומה המקובלות לקביעת סוג נכס כנ"ל, עליהן התבססו הצדדים, אעדיף להתבסס על גישת היוון ההכנסות לדמי שכירות ביחס למרכיב הקרקע. בכך מתייתר הצורך לדון במחלוקות הצדדים לגבי פרמטרים שאין לגביהם מידע מובהק כגון : עלויות בניה, ורווח תפעולי (בגישת העסק החי).
לעניין גישת ההשוואה הישירה לתוצאות מכרז רמ"י, בה נקט שמאי המשיגה, לדעתי גישה זו קשה ליישום שכן מדובר במכרז בו המציע זכה בשני מגרשים, האחד בייעוד למסחר והשני לתחנת תדלוק, המצויים במיקום פנימי בסמוך לצומת עין חצבה וליישוב הקהילתי 'עיר אובות', במרחק של כ- 150 ק"מ צפונית למושא השומה. מעבר לכך, בסמוך ועל גבי ציר הערבה קיים מתחם מסחרי מצליח הממותג כנקודת עצירה בדרך לאילת הכולל תחנת תדלוק (פז עין חצבה), חנות נוחות וסניפי רשת מזון מהיר ובתי קפה. לפיכך לאור השונות הגדולה ובשל הצורך שבנטרול שווי המגרש המסחרי בניתוח תוצאות המכרז, לדעתי אין מובהקות השוואתית בינו לבין מושא השומה.

---

[22] מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/12.

[23] גישה א – גישת הוון ההכנסות מדמ"ש לקרקע לתחנת תדלוק.
גישה ב – גישת הוון ההכנסות מדמ"ש לתחנה בנויה, תוך חילוץ מרכיב הקרקע.
גישה ג – גישת הוון ההכנסות מפעילות התחנה ("עסק חי"), תוך חילוץ מרכיב הקרקע.

[24] יצוין שבשומת ההשגה הוצגו נתוני השוואה לערכי קרקע לתחנות תדלוק, לפי תוצאות מכרזי רמ"י, שומות מכריעות/הכרעות בהשגות ראשונות ועסקאות מכר מרחבי הארץ (קרני שומרון, משגב דב, גן השומרון, א. ת חובב מבועים ובית שמש למועדים 03.04.2013-06.03.2016 המצביעים על שווי של 1,000,000 ₪ לדונם (בממוצע). אך לאור השונות בשווי הקרקע המושפע ממיקום התחנה, חשיפה לצירי תנועה ראשיים, גישה, צורה ושטח המגרש, היקף בינוי דרגת התחנה וכו' התבסס על שווי הקרקע בעסקת עין חצבה בלבד.

10.2. **<u>עקרונות השומה:</u>**

10.2.1. **<u>היקף הדלקים הצפוי להימכר בתחנה:</u>**

כאמור לעיל, במקרה הנדון מדובר **במגרש ריק ופנוי** (בפועל), לפיכך ישנו קושי אובייקטיבי ב"ניבוי" כמויות הדלקים שימכרו בתחנה העתידה לקום במגרש הנדון[25].

פרק כ' ועדכון מס' 1 לפרק זה שפורסם לאחרונה (פברואר 2022) - להלן: "**העדכון**" מאבחנים בין תחנות הממוקמות על ציר בינעירוני לבין תחנות המצויות באזור עירוני, בתחום ישוב או באזור תעשייה.

בתחנות הממוקמות על ציר בינעירוני שבו היקף התנועה ידוע יוערך מספר המתדלקים לפי שיעור מסוים מהיקף התנועה לכיוון הנסיעה שממנו הכניסה לתחנה, בהתחשב בגורמים כגון: הסדרי התנועה ואפשרות הכניסה לתחנה, רמת הנגישות של התחנה (המושפעת מהמרחק מציר התנועה ונוחות הכניסה והיציאה), מהירות הנסיעה הנורמטיבית של כלי הרכב, כמות תחנות מתחרות בסביבה, היקף האוכלוסייה אותה משרתת התחנה, לרבות הישענות על לקוחות עירוניים קבועים ו/או מזדמנים וזמני פעילות התחנה.

הקווים המנחים והעדכון להם לא קובעים מתודה להערכת היקף המתדלקים בתחנה עירונית (תחום ישוב או אזור תעשייה), אם כי מציינים שהיקף המכירות בה יקבע בדרך כלל ביחס לכמות התחנות המתחרות באזור, רמת אינטנסיביות השימוש בתחנות באזור ובהתחשב ברמת הנגישות והחשיפה של התחנה.

המגרש הנדון ממוקם אמנם בסמוך לצדי דרך בינעירונית (כביש 90), אם כי בסמוך ומצפון ליציאה/כניסה ראשית של העיר אילת, כשבצמוד אליו מגרש בייעוד מסחרי בו מתוכנן שימוש למרכז מסחרי פתוח. משכך, לדעתי פעילותה תושפע מהאזור העירוני של אילת וכמות התחנות המתחרות בסביבה וכן ממידת הצלחת מיתוגו של המבנה המסחרי העתיד לקום על המגרש המסחרי הצמוד כנקודת עצירה[26], זאת בשים לב לרמת הנגישות והחשיפה אליה ביחס לתנועת כלי רכב בכביש 90.

לפיכך, לדעתי **במקרה הנדון**, ישנו קושי אובייקטיבי ביישום המתודה שבאודמן כמות המכירות כנגזרת מנתוני ספירות התנועה, בשים לב לכך שבאופן טבעי מרבית הנופשים והמבקרים בעיר אילת, נוהגים ממילא לתדלק עם יציאתם את העיר וליהנות מהפטור ממע"מ על מחיר הדלק[27].

לא בכדי וכפי שצוין בשומת המשיבה, כמות מכירות הדלק בתחנת תדלוק "פז לשם אילת", הממוקמת על ציר 90 וביציאה מאזור התיירות והמלונות של העיר עומדת על מעל 800 ק"ל לחודש.

כמצוין בשומת ההשגה, בסביבת מושא השומה ולאורך כביש 90, קיימות 8 תחנות תדלוק פעילות, במרחק של ק"מ ספורים, הנפרשות מהעיר אילת וקיבוץ אילות מדרום עד לא.ת שחורת מצפון לו.

לפיכך, בהתחשב במיקום המגרש הנדון, רמת הנגישות והחשיפה אליו לרבות לתנועה מהכיוון הנגדי (לכיוון אילת), באמצעות כיכר תנועה ובהנחה שהתחנה העתידה לקום עליו, היא חלק ממיזם הכולל הקמת מתחם מסחרי פתוח במגרש הצמוד - אני סבור כי במקרה הנדון יש לאמוד את כמות מכירות הדלקים ביחס לכמות המכירות בתחנות מתחרות בעלות מאפיינים דומים, לרבות מבחינת הגורמים המנויים בעדכון לקווים המנחים והחלים באופן דומה לגבי מושא השומה, כדלקמן:

---

[25] כאמור בעדכון לקווים המנחים, אף חברות הדלק עצמן מתקשות לחזות מראש את היקף המכירות הצפוי בתחנה.

[26] ליתר פירוט לגבי מאפייני המגרש המסחרי, ר' הכרעתי מתאריך 31.1.2022 בעניין מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/12.

[27] כאמור בפרק תיאור הנכס, הגישה אל המגרש היא באמצעות כביש מס' 109, המסתעף מזרחה (באמצעות כיכר) מכיוון כביש מס' 90 (כביש הערבה), כך שמכביש 90 הגישה אפשרית משני כיווני התנועה.
לפי נתוני ספירות תנועה בצירים הנ"ל הסמוכים ביותר למועד הקובע, לפי אתר הלמ"ס (9.2019), היקף התנועה הממוצע בכביש 109 הוא 1,600 רכבים ביממה (בשני הכיוונים), כך שהתנועה בו דלילה יחסית, בעוד שהיקף התנועה בכביש 90, בקטע שבין הכניסה לחוף אלמוג באילת ועד לצומת קטורה (שאורכו כ- 50 ק"מ) עומד על 7,200 רכבים ביממה.

- <u>אומדן כמות המכירות ביחס לתחנת תדלוק "דור אילות":</u>

מדובר בתחנת תדלוק הכוללת חנות נוחות, המצויה במיקום דומה בסמוך לציר בינעירוני (כביש 90) ובמרחק דומה מהכניסה/יציאה לעיר אילת, פעילותה נשענת על האזור העירוני של אילת וקהל לקוחות קבוע בדמות תושבי קיבוץ אילות ואורחי המלון ופארק המים שבתחומו.

לפי נתונים שהוצגו בשומת המשיבה[28], היקף מכירות הדלקים בה עומד על **348 ק"ל לחודש.**

באופן דומה, פעילות התחנה העתידה לקום במושא השומה תישען על האזור העירוני וקהל הלקוחות של באי המתחם המסחרי המתוכנן במגרש הצמוד.

כמו כן לתחנה זו כמות דומה של תחנות פעילות ומתחרות המצויות על אותו הציר ובתחום העיר אילת.

כפי שטוען שמאי המשיגה, תחנה זו בעלת רמת נגישות וחשיפה עדיפה על פני מושא השומה (המצוי במפלס נמוך מכביש 90) ובנויה על מגרש גדול יחסית (כ- 5 דונם), המאפשר כניסת כלי רכב גדולים.

לפיכך, אני מקבל את עמדתו שהיקף המכירות במושא השומה צפוי להיות נמוך ביחס אליה.

<u>אומדן כמות המכירות ביחס לתחנת תדלוק "פז אדום":</u>

מדובר בתחנת תדלוק הכוללת חנות נוחות ומתקן שטיפה, המצויה בסמוך ליציאה מהעיר בתחום אזור התעשייה הצפוני של אילת, משכך פעילותה מושפעת מבאי אזור התעשייה הכולל שימושי תעשייה ומלאכה לצד שימושי מסחר (סופרמרקטים וכיו"ב).

לפי נתונים שהוצגו בשומת המשיבה, היקף מכירות הדלקים בה עומד על **447 ק"ל לחודש.**

כאמור באופן דומה, היקף הפעילות במושא השומה צפוי להישען על באי המרכז המסחרי המתוכנן במגרש הצמוד, אולם בהתחשב במיקומה בתוך העיר אילת, לרבות רמת נגישותה וחשיפתה לשד' ששת הימים, המובילה לשכונות המגורים בעיר, סביר שהיקף המכירות במושא השומה צפוי להיות נמוך ביחס אליה.

- <u>סיכום ומסקנה:</u>

כאמור לעיל, במקרה הנדון מדובר **במגרש ריק ופנוי** (בפועל), כך שישנו קושי אובייקטיבי ב"ניבוי" כמות הדלקים שימכרו בתחנה העתידה לקום במגרש הנדון, בשים לב לכך שכאמור תושפע ממידת הצלחת מיתוגו של המתחם המסחרי העתיד לקום על המגרש המסחרי הצמוד כנקודת עצירה[29].

נתוני מכירות הדלקים בתחנות ההשוואה לעיל, מצביע על היקף מכירות ממוצע בגבולות 400 ק"ל לחודש, כך שבהתחשב במאפייני תחנות ההשוואה ומאפייני מושא השומה כמפורט לעיל ובכך שכניסת תחנה נוספת תגביר את התחרות בסביבה, סביר לאמוד את כמות מכירות הדלקים במושא השומה בגבולות הטווח של **250 -300 ק"ל לחודש**, המשקף היקף פעילות של תחנה בינונית, כמתוכנן במושא השומה.

10.2.2. **<u>דמ"ש ראויים לקרקע לתחנת תדלוק, כנגזרת ממרווח השיווק:</u>**

בגישה זו, קבע שמאי המשיבה דמ"ש לקרקע בשיעור 20% ממרווח השיווק בסך 556 ₪ לק"ל, המהווים כ- 111 ₪ לק"ל, לפי כמות מכירות דלקים בסך 385 ק"ל לחודש.

מנגד, לשיטת שמאי המשיגה, יש לחשב הפחתה בשיעור 15% ביחס למרווח השיווק, בגין הנחות דלקנים וציי רכב, כך קבע דמ"ש לקרקע בשיעור 15% ממרווח שיווק בסך 473 ₪ לק"ל, לפי כמות מכירות דלקים בסך 210 ק"ל לחודש.

---

[28] יוער שבמעמד הדיון התבקשו נציגי הרשות להעביר את נתוני המכירות המוצגים בשומתה, אך לדבריהם זה לא ניתן.

[29] ליתר פירוט לגבי מאפייני המגרש המסחרי, ר' הכרעתי מתאריך 31.1.2022 בעניין מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/12.

כאמור, במקרה הנדון מדובר בשווי **מגרש ריק ופנוי (גם בפועל)** בייעוד לתחנת תדלוק ולא בשווי מרכיב קרקע עליה פועלת תחנת תדלוק פעילה. לפיכך, איני רואה מקום לייחס הפחתה כלשהי ביחס למרווח השיווק כפי שביצע שמאי המשיגה, שייתכן ורלוונטית במקרה של קביעת דמ"ש ראויים לתחנה בנויה (הנגזרים מהיתרה התפעולית וההנחות ממרווח השיווק ברוטו) או במקרה של דמ"ש ראויים למרכיב קרקע של תחנה פעילה, כאמור בעדכון לקווים המנחים.

כאמור, לדעתי סביר לקבוע היקף מכירות דלקים בגבולות **250-300 ק"ל לחודש**, לפיכך, יובאו בחשבון דמ"ש מקובלים, לפי העדכון לקווים המנחים בשיעור 13% ממרווח השיווק ברוטו ובסך **72** ₪/**ק"ל**.[30]

10.2.3. **<u>קביעת שיעור ההיוון לדמ"ש לקרקע בהתחשב בשינויים צפויים בשוק הדלק:</u>**

בגישת היוון ההכנסות מדמ"ש לקרקע, קבע שמאי המשיבה שיעור היוון 7%, לצמיתות.

מנגד, שמאי המשיגה קבע שיעור היוון 10.5% לצמיתות, המשקף את פעילות התחנה לטווח קצר, שבסופה למעשה לא יהיה שימוש בקרקע, לאור הסיכון ואי הוודאות בענף תחנות הדלק.

לעמדתו, בעשור האחרון חלו שינויים בשוק הדלק, הקשורים בין היתר להתערבות ממשלתית ורגולציה שמטרתה הגברת התחרות בענף, לרבות מעבר לכלי רכב בהנעה חלופית, כך שהצפי הוא שעד שנת 2030 התלות בבנזין תצטמצם משמעותית לאור השימוש העולה ברכבים חשמליים והיברידיים[31].

העדכון לקווים המנחים, מביא לידי ביטוי את השינויים שחלו בחלוף למעלה מעשור מאז שפורסם פרק כ' לקווים המנחים (שנת 2010) לרבות שינוי מהותי ברגולציה הצפוי סביב שנת 2030, לפיו בכוונת מרבית המדינות המפותחות לאסור על ייצור כלי רכב פרטיים בעלי מנוע בעירה פנימית ולעבור באופן מדורג לטכנולוגיה לא מזהמת, לרבות כלי רכב בהנעה חשמלית[32].

כתוצאה, מגמה זו צפויה לגרום לירידה בביקוש לבנזין ולסולר- וכאן להשפעה על שווי תחנות התדלוק.

לפיכך, בהתאם לעדכון יופרד מודל ההכנסות לשתי תקופות, כך שבתקופה הראשונה תחושב ההכנסה המהוונת עד לשנת 2030 לפי שיעור ההיוון שיקבע לקרקע לתחנת התדלוק ובתקופה השנייה תתווסף לשיעור ההיוון פרמיית סיכון בשיעור 1%.

<u>שיעור ההיוון לקרקע לתקופה הראשונה ועד לשנת 2030:</u>

בקביעת שיעור היוון לקרקע, אתבסס על סקר שיעורי תשואה בנכסים מניבים של השמאי הממשלתי, הנכון למועד הקובע (חציון שני לשנת 2018) לפיו שיעור ההיוון לנכסים מסחריים בנויים הוא 7.2%, תוך חישוב הפחתה בשיעור 0.75% - כאמור בעדכון לקווים המנחים, כך מתקבל שיעור היוון לקרקע 6.45%.

<u>שיעור ההיוון לקרקע לתקופה השנייה (לאחר שנת 2030):</u>

תתווסף פרמיית סיכון בשיעור 1%, קרי 7.45%.

---

[30] 72 ₪/ק"ל = 0.13 * 556 ₪

[31] בעניין זה הוצגו בעמ' 18-21 פרסומים/כתבות/החלטות ממשלה וכיו"ב, שצורפו במסגרת השלמת מסמכים לאחר הדיון.

[32] כמפורט בעדכון, היעדים במדינת ישראל לחדירת רכבים פרטיים בשנת 2030, לפי מסמך יעדי משק האנרגיה 2030, שהוכן בשנת 2018 במשרד האנרגיה:
בהתאם למודלים של גופים בינלאומיים, לפיהם נקבע יעד מכירות של 100% רכבים חשמליים פרטיים, מסך מכירות הרכבים בשנת 2030. בנוסף, נקבעו יעדי ביניים: 5% לשנת 2022, 23% לשנת 2025 ו 61% לשנת 2028. הנחות העבודה העיקריות בבסיס יעדים אלה הן: עד לשנת 2025 ישתווה מחירו של רכב חשמלי ממוצע לזה של רכב עם מנוע בעירה פנימי (ללא הטבות מס) והיצע הדגמים של רכבים חשמליים המיובאים לישראל יהיה מספק.

10.2.4. **<u>שווי מרכיב הקרקע למסחר/חנות נוחות:</u>**

שמאי המשיבה קבע כי בתחום תחנת התדלוק יופעלו שימושי מסחר/חנות נוחות בשטח מבונה בסך 50 מ״ר, כשערכי השווי למסחר נקבעו בגישת היוון ההכנסות מדמ״ש ממתחם ביג באילת, תוך חילוץ מרכיב הקרקע והתאמה למיקום, כך התקבל שווי מ״ר מבונה מתואם בסך 5,267 ₪, ללא מע״מ וכולל פיתוח[33].

שמאי המשיגה אינו חולק על היקף השימוש למסחר/חנות נוחות בתחום תחנת התדלוק, אך לשיטתו יש לקבוע את שווי מרכיב הקרקע של שימוש זה לפי 1,600 ₪ למ״ר מבונה[34].

קביעת השמאים משני הצדדים להיקף שימוש מסחרי לחנות נוחות בסך 50 מ״ר היא סבירה בהנחה שהתחנה העתידה לקום עליו, היא חלק ממיזם הכולל הקמת מתחם מסחרי פתוח במגרש הצמוד.

בהתאם לעדכון לקווים המנחים, שווי מרכיב הקרקע לחנות נוחות יקבע בגישת היוון ההכנסות מדמ״ש, כנגזרת מנתוני הפדיון של חנות הנוחות או דמ״ש המשולמים בנכס עצמו (עדיפות ראשונה) או על בסיס נתוני השוואה מתחנות תדלוק דומות במאפייניהן (עדיפות שניה) או על בסיס דמ״ש מקובלים לשטחים מסחריים אחרים בסביבת התחנה (עדיפות שלישית) או עסקאות מכר בהם (עדיפות אחרונה).

בהיעדר נתוני פדיון או דמ״ש בתחנה הנדונה או בתחנות בסביבה, בהכרעתי אתבסס על ערכי השווי למ״ר מבונה למסחר, כפי שנקבעו על ידי בהכרעה בהשגה ראשונה לשימוש המסחרי במגרש הצמוד, תוך מתן התאמה לאופי מסחרי/גודל של חנות נוחות.

10.2.5. **<u>דחייה לזמינות/מימוש:</u>**

שמאי המשיבה קובע דחיה לתקופה של שנה בשיעור 6%, בגין גורמים אלו.

מנגד, שמאי המשיגה קובע דחיה לתקופה של שנתיים בשיעור דומה, המשקף לשיטתו לוח זמנים ארוך יחסית לאור מגבלת העתקת תשתיות, איכות סביבה ותחבורה.

בשים לב לקרקע כריקה ופנויה והוראות התוכנית לגבי ביצוע העתקת תשתיות אני מקבל את קביעתו של שמאי המשיגה.

10.2.6. **<u>עלות העתקת כביש גישה:</u>**

לשיטת שמאי המשיבה יש להפחית משווי המגרש 250,000 ₪ בגין עלות העתקת כביש גישה, המבוססת לטענתו על בירור שערך עם קבלן ביצוע כבישים.

שמאי המשיגה, אינו חולק על קביעתו.

לדעתי ככל שיש להפחית בגין גורם זה, הרי שמגולם בעלות הפיתוח הסביבתי עד לראש המגרש בהתאם לדוח בקר פיתוח[35] ובמקדם הדחייה כאמור.

10.2.7. **<u>עלויות פיתוח:</u>**

תובא בחשבון עלות הפיתוח המיוחסת למגרש הנדון כפי שחושבה בשומת המשיבה בהתבסס על דוח בקר פיתוח מאת רמ״י.

---

[33] 104 ₪ למ״ר, בהיוון בשיעור 9%, תוך ניכוי יזמות (25%), עלויות בניה (4,500 ₪/מ״ר) והתאמה למיקום (0.8)

[34] בשומת ההשגה בהליך זה לא פורט אופן קביעת השווי למ״ר מבונה, אך נסמך על שומת ההשגה ביחס למגרש המסחרי הצמוד (מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/3) בה נקבעו ערכי השווי למסחר לפי גישת היוון ההכנסות מדמ״ש ושומה מכרעת להיטל השבחה במתחם ביג אילת, תוך חילוץ מרכיב הקרקע וכן על גישת ההשוואה הישירה למכרז רמ״י לקרקע למסחר בעיר אילת.

[35] ר׳ סעיף 10 לדוח בקר הפיתוח, לפיו עבודות הפיתוח כוללות, בין היתר, כבישים ומדרכות.

11.תחשיב השומה:

שווי הקרקע לתחנת תדלוק	
מרווח השיווק באילת נכון למועד הקובע	₪556.0
שיעור דמי השכירות הראויים לקרקע ממרווח השיווק לפי העדכון לקווים המנחים	13%
דמי השכירות לקרקע לק"ל	₪72
צפי מכירות בק"ל/חודש	275
סך הכנסות מדמי שכירות לשנה	₪238,524
שיעור היוון כולל לקרקע עד 2030	6.45%
פרמיית סיכון נוספת כתוצאה מהשינוי בשוק הדלקים לאחר 2030	1.0%
שיעור היוון כולל לקרקע החל מ- 2030	7.45%
סה"כ ערך נוכחי להכנסות עד 2030, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪1,951,322
סה"כ ערך נוכחי להכנסות החל מ- 2030, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪1,351,757
שווי הקרקע לתחנת תדלוק כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪3,303,080**
שווי מרכיב הקרקע לחנות נוחות	
שווי מ"ר מבונה למסחר במרכז מסחרי פתוח במגרש צמוד[36]	₪1,500
בהתאמה לאופי מסחרי לחנות נוחות וגודל (1.35)	₪2,025[37]
שטח אפקטיבי במ"ר	50
שווי הקרקע למסחר/חנות נוחות, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪101,250**
שווי מגרש 2 לפי תוכנית 163/02/12 ללא מע"מ וכולל פיתוח	**₪3,404,330**
מקדם דחיה לשנתיים בשיעור 6%	0.89
שווי מגרש מתואם ללא מע"מ וכולל פיתוח	₪ 3,029,853
ניכוי עלות פיתוח לפי שומת המשיבה ובהתאם לדוח בקר פיתוח מטעם הרשות	₪ 252,000
שווי המגרש ללא מע"מ וללא פיתוח	₪ 2,777,853
במעוגל	**₪ 2,780,000**

12.השומה:

בהתאם לכל האמור לעיל, שומתי המכרעת לשווי זכויות הבעלות המלאה בנכס הנדון, הידוע כגוש 40190 חלקה 4 (בשלמות), מגרש 2 לפי תוכנית 163/02/12, בסמוך וממזרח לקיבוץ אילות ובתחום שיפוטה של המועצה האזורית חבל אילות, בסך:

2,780,000 ₪ (שני מיליון שבע מאות ושמונים אלף ש"ח)

- **הערך הנקוב לעיל, הוא ללא מע"מ וללא הוצאות פיתוח.**
- **על החלטה זו יוכלו הצדדים להשיג בפני ועדת ההשגות לפי סעיף 4.20 בסימן ב' בקובץ החלטות מועצת מקרקעי ישראל, וזאת בתוך 60 יום מהמועד שבו הומצאה ע"י מזכירות המחוז באגף שומת מקרקעין, ההכרעה בהשגה ראשונה.**

שלומי גבאי
שמאי מקרקעין מחוזי
מנהל מחוז ירושלים והדרום

העתק:
מר ירון ביטון ראש תחום בכיר שמאות מקרקעין, מרחב עסקי דרום, רמ"י davidb@land.gov.il

[36] ר' הכרעתי מתאריך 31.1.2022 בה נקבע שווי דונם מתואם למסחר במגרש הצמוד (מגרש 1 לפי תוכנית 163/02/12) בסך 750,000 ₪, בתכסית 50%, קרי 1,500 ₪ למ"ר מבונה.

[37] משקף דמ"ש בגבולות 62 ₪ למ"ר= 0.085/12* 1.2 * (5,250 ₪ עלות בניה + 2,025 ₪)