תאריך עברי	:	ט' בחשוון תשפ"א
תאריך לועזי	:	27.10.2020
מס' תיק לקוח	:	10495496א
מספרינו (אופק)	:	אופק - 34902
לקביעת שכ"ט	:	11.9 יח' שומה

לכבוד:

הגב' אורנה שבתאי	מר אברם גלעד	מר רוני שרוני
צוות לקידום עסקות חקלאי	שמאי מקרקעין (שמאי המשיבה)	שמאי מקרקעין (שמאי המשיגה)
מרחב עסקי ירושלים רשות מקרקעי ישראל	הארז 83, אורנית	המבדיל 10/19 רמת גן
ornas@land.gov.il	ab.gilad@gmail.com	ronishar@gmail.com

הנדון: הכרעה בהשגה ראשונה[1]

גוש 2706 חלקה 5 (חלק), מגרשים מס' 2+1 בתכנית 258/02/6, קרקע לתחנת תדלוק ומסחר - קיבוץ כפר מנחם

1. מבוא ומטרת השומה:

1.1. נתבקשנו ע"י הצדדים, באמצעות פניית רשות מקרקעי ישראל (רמ"י) שנתקבלה ביום 19.11.2018, להכריע במחלוקת שבין הצדדים לעניין שווי הבעלות למרכיב הקרקע שבנדון, ללא פיתוח וללא מע"מ, לצורך גביית דמי חכירה בגין עדכון זכויות חדשות לפי תכנית 258/02/6.

1.2. השומה מטעם רמ"י מיום 28.2.2018, נערכה ע"י שמאי המקרקעין מר אברם גלעד, להלן: "**שמאי המשיבה**"; ההשגה שבנדון מיום 22.8.2018, הוגשה מטעם המשיגה באמצעות שומתו של שמאי המקרקעין מר רוני שרוני, להלן: "**שמאי המשיגה**".

1.3. בתאריך 21.1.2019 התקיים דיון במשרדנו בירושלים, בנוכחות שמאי ונציגי הצדדים. סיכום עיקרי הדיון הופץ לצדדים ביום 29.1.2019, תוך מתן אפשרות להשלמת מסמכים עד ליום 14.3.2019.

1.4. במהלך הדיון ביקשה המשיגה לשנות את המועד הקובע בשומת במשיבה למועד עריכתה (28.2.2018). שומת רמ"י מהווה שומה מעודכנת משומה קודמת, ללא שינוי במועד הקובע. כיוון שאין בסמכותנו לדון בכך, נתבקשה המשיגה לפנות לרמ"י בעניין זה. עד כה לא הועברה אלינו התייחסות ובהתאם לכך הכרעה זו תדון במועד הקובע כמופיע בשומת המשיבה.

1.5. בתאריך 18.2.2019, הועברה על ידי שמאי המשיגה התייחסות למתקן שטיפה ומכרזי קרקע לתחנות תדלוק.

1.6. בתאריך 20.2.2019, הועברו על ידי שמאי המשיבה התייחסות לחנות נוחות ומתקן שטיפה.

1.7. בתאריך 5.3.2019 ולאחר בקשת רמ"י, ניתנה ארכה להשלמת התייחסותה בעניין עלויות הפיתוח לנכס

[1] בהתאם לקובץ החלטות מועצת מקרקעי ישראל, אפריל 2019, סעיף 4.20, סימן ב'.

הנדון, תוך מתן אפשרות להשלמת תגובות ומסמכים עד ליום 18.4.2019.

1.8. בתאריך 31.3.2019, הועברו על ידי רמ"י, התייחסות בקרת רמ"י לעלויות הפיתוח ואומדן לעלויות הפיתוח.

1.9. בתאריך 15.4.2019, הועברה על ידי שמאי המשיגה התייחסות לחנות נוחות, למתקן שטיפה ולעלויות הפיתוח.

1.10. בהכרעה זו ולאחר שלא התקבלה הסכמת הצדדים בנושא עלויות הפיתוח להפחתה, יקבעו ערכי השווי כולל פיתוח, כאמור בפרק 10.2.6.

2. נתוני זיהוי

גוש	: 2706.
חלקה	: 5 (בחלק).
מגרשים	: 1+2 בהתאם לתכנית מס' 258/02/6.
מהות הנכס	: קרקע לתחנת תדלוק ומסחר.
שטח המגרשים	: מגרש מס' 1 בשטח 1,500 מ"ר, מגרש מס' 2 בשטח 2,000 מ"ר.
מיקום	: מערבית ובצמוד לכביש הכניסה לקיבוץ כפר מנחם.

3. הזכויות המוערכות:

זכויות הבעלות למרכיב הקרקע, ללא פיתוח וללא מע"מ, בכפוף למטרת השומה.

4. המועד הקובע לשומה:

המועד הקובע להכרעה הינו בהתאם למועד הקובע בשומת שמאי המשיבה - 1.3.2017.

5. מועד הביקור בנכס:

ביקור בנכס נערך ע"י החי"מ, ביום 22.10.2020.

6. תיאור הסביבה והנכס:

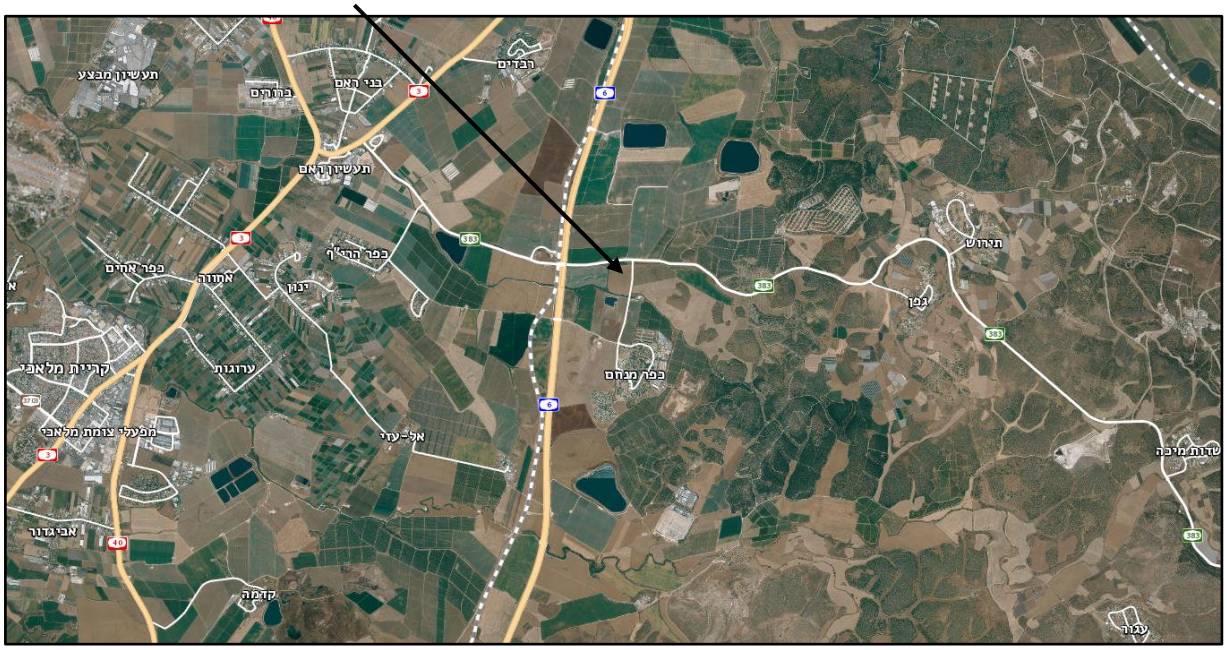
6.1 הסביבה:

הנכס הנדון מצוי כ- 100 מ' מדרום ל"צומת חרובית", המחברת בין כביש הכניסה הצפוני לקיבוץ כפר מנחם לבין כביש מס' 383, בתחום המועצה האזורית "יואב". כביש 383 באורך כ- 20 ק"מ, מקשר בין כביש מס' 3 (צומת "שערי אברהם") ממערב, לבין כביש מס' 38 (צומת עזקה) מדרום מזרח. לאורך הכביש מצויים הישובים: שדות מיכה, תירוש, גפן, כפר מנחם וכפר הרי"ף. בספטמבר 2018 נוספה תחנת הרכבת "קריית מלאכי-יואב", כ- 1.5 ק"מ ממערב.

לאורכו של כביש 383 אין תחנות תדלוק, כאשר תחנות התדלוק הקרובות ביותר מצויות ממערב בסביבת "צומת ראם" וממזרח בכניסה למושב זכריה ו"בצומת האלה".

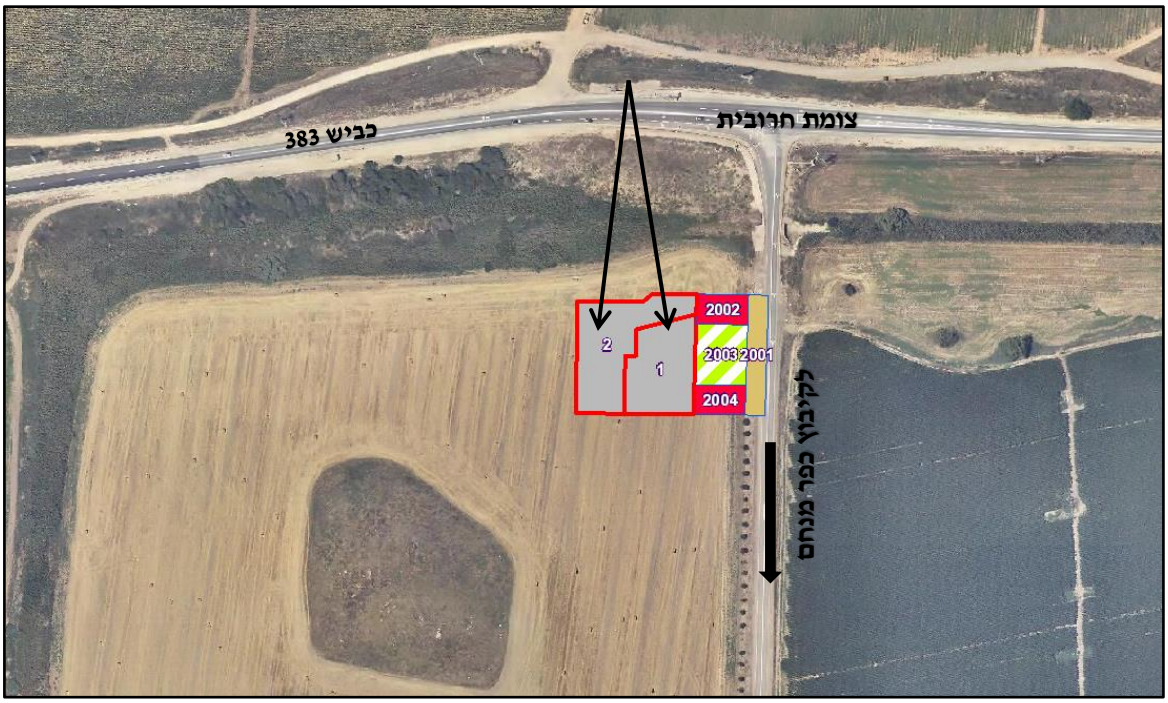
סביבת הנכס חקלאית ברובה וחלקה מהווה אתרים היסטוריים ומסלולי טיולים בטבע.

הפיתוח בסביבת הנכס חסר למעט כבישים.

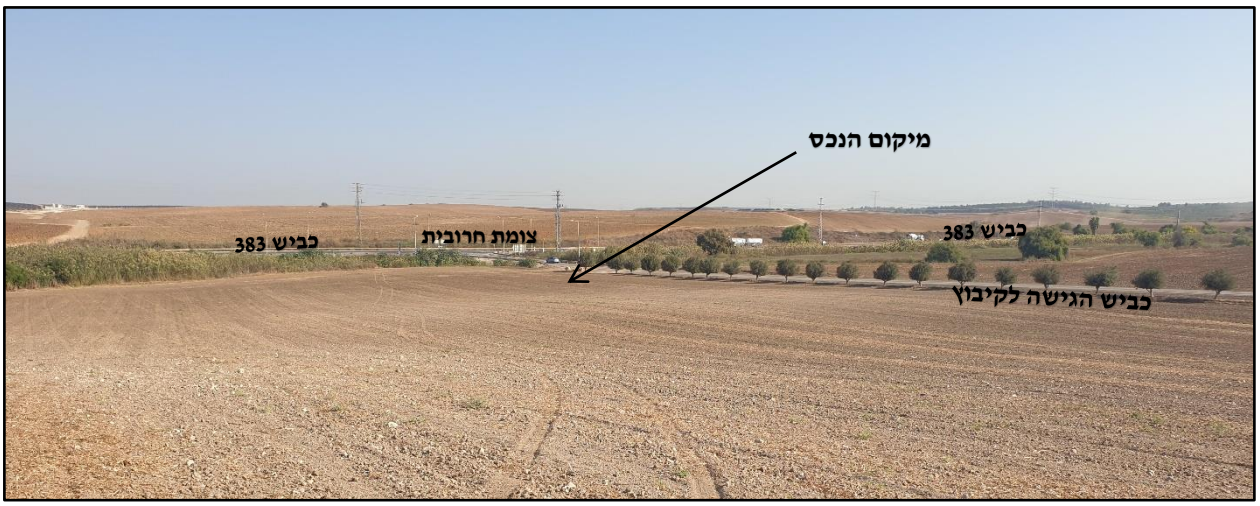


6.2. **<u>הנכס:</u>**

הנכס הנדון בשטח כולל בסך 3,500 מ״ר לשירותי דרך, מורכב עפ״י תכנית מס׳ 258/02/6, ממגרש מס׳ 1 בשטח 1,500 מ״ר ומגרש מס׳ 2 בשטח 2,000 מ״ר (מסומנים באפור). הנכס ממוקם בצד המערבי של כביש הגישה הצפוני לקיבוץ כפר מנחם, כ- 100 מ׳ דרומית ל״צומת חרובית״. צורתם המאוחדת של המגרשים רגולרית, דמוית מרובע עם מגרעת בצדו הצפון מערבי. פני הקרקע מישוריים בעלי שיפוע קל היורד מכוון דרום מערב לכוון צפון מזרח. נכון למועד הביקור בנכס, טרם החלו בעבודות הבניה.



מבט מכוון דרום מערב



7. מצב משפטי - הזכויות במקרקעין:

בהתאם להעתק רישום מפנקס הזכויות שהופק באמצעות האינטרנט ביום 24.8.2020, עולה כי הנכס מצוי בתחום גוש מס' 2706, בחלקה מס' 5 בשטח 148,265 מ"ר.
הבעלות בידי הקרן הקיימת לישראל בשלמות, לפי שטר מס' 1966/1855/1, בחלוקה מיום 14/9/1986.

8. מצב תכנוני:

בהתאם לבדיקה תכנונית שנערכה, עולה כי על הנכס הנדון חלה בין היתר התכנית הרלוונטית הבאה:

8.1. **תכנית 258/02/6:**

התוכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. מס' 4871 ביום 11/4/2000, להלן עיקריה:

מטרת התכנית:

יצירת מסגרת תכנונית לתחנת תדלוק דרג ג', על ידי שינויים ביעודי הקרקע וקביעת הנחיות ומגבלות בניה.

תכליות ושימושים:

מגרש מס' 1: מיועד להקמת תחנת דלק מדרגה ג' עפ"י תמ"א 18. בהתאם לתכנית בינוי שתאושר ע"י הוועדה המקומית.

מגרש מס' 2: השטח מיועד לשימושים המסחריים המותרים, עפ"י תמ"א 18.

מגבלות:

אסורה כל בניה בתחום מצולע של 150 מ', עפ"י המסומן בתשריט.

היתרי בניה:

ינתנו עפ"י תכנית זו. תנאי להוצאת היתר בניה יהיה נספח תנועה וחניה המאושר ע"י משרד התחבורה ולאחר פתרון הנדסי שיאושר ע"י משרד הבריאות בנושא שפכים ומים.
על היזם להסדיר נתיב האטה בצומת, עם דרך מס' 383, לאורך גבולה המזרחי של התכנית בתאום עם מ.ע.צ.

עתיקות:

אין לבצע כל עבודה בתחום שטח עתיקות מוכרז ללא אישור בכתב מרשות העתיקות. במידה ויתגלו עתיקות בשטחים שאינם מוכרזים, יש להפסיק את העבודות לאלתר ולהודיע לרשות העתיקות.

תקופת הביצוע:

תוך 3 שנים מיום אישור התכנית.

טבלת זכויות בניה - מצב מוצע:

יעוד	מס' מגרש	שטח המגרש	זכויות בניה ב- % מעל הכניסה הקובעת			תכסית ב-%	קומות
			עיקרי	שרות	סה"כ		
שרותי דרך	*1	1,500	30	3	33	33	1
	**2	2,000	20	3	23	23	2

הערות לטבלה:

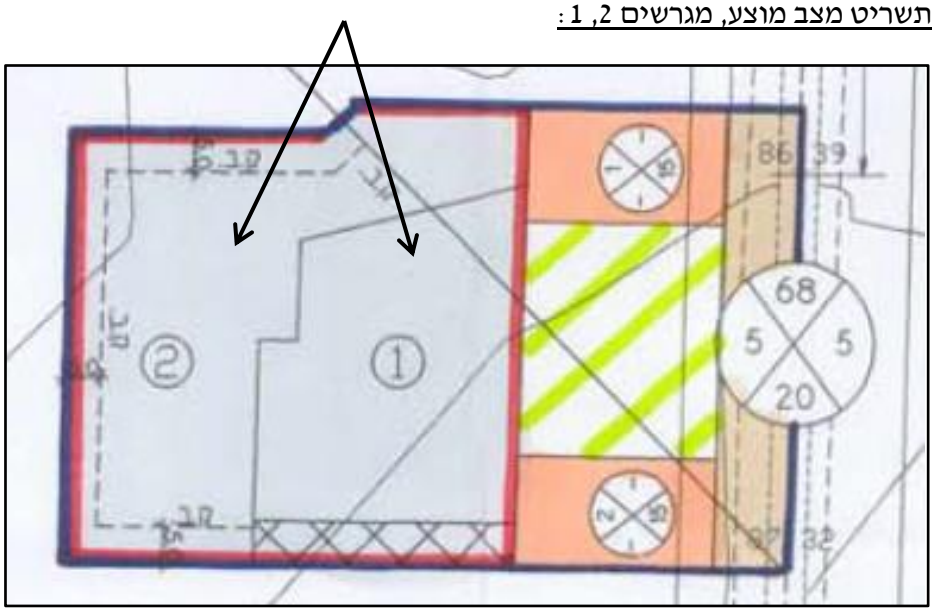
* מיועד לתחנת דלק.

** מיועד לשימוש מסחרי.

מותר להקים ולהפעיל בתחנה בית אוכל, חנות, משרדים ומחסנים לשירות התחנה ששטחם הכולל אינו עולה על 120 מ"ר.

מותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומתקנים לכל שירותי דרך.

- תשריט מצב מוצע, מגרשים 1, 2:



8.2. **<u>תכתובות עם מהנדס הוועדה לתכנון ובניה יואב:</u>**[2]

בהתכתבויות שנערכו בין השנים 2016-2018, בין מר מנחם וייס ממחלקת התכנון ברמ"י, לבין מהנדס המועצה והועדה לתכנון ובניה יואב, הובהר לראשון כי לאחר בדיקת השימושים המותרים ע"י היועץ המשפטי לוועדה, במגרש מס' 1 יותר להקים 120 מ"ר בלבד עבור מסחר ובמגרש מס' 2 יותרו שימושים לשירותי דרך בלבד, שאינם כוללים מסעדה, בית קפה וחנויות, אלא שירותים כגון: תיקוני פנצ'רים, חשמליה וכו'.

8.3. **<u>סיכום המצב התכנוני:</u>**

בהתאם לאמור לעיל, הכרעה זו תתייחס להנחיות כמופיע בתכנית מס' 258/02/6, במגבלות הבינוי והשימושים שהוצבו על ידי מהנדס הוועדה המקומית יואב, כדלהלן:

8.3.1. **<u>במגרש 1:</u>**

- תחנת תדלוק מדרגה ג'.
- 450 מ"ר עיקרי, 45 מ"ר שרות. עבור שימושים נלווים לתחנת הדלק (בית אוכל, חנות, משרדים ומחסנים).
- השטח המסחרי לא יעלה על 120 מ"ר.

8.3.2. **<u>במגרש 2:</u>**

400 מ"ר עיקרי, 60 מ"ר שרות. עבור שירותי דרך כגון: שירותי סיכה, מבנים ומתקנים לכל שירותי הרכב, שאינם כוללים מסעדה, בית קפה וחנויות.

[2] העתקי התכתובות מוצגים בשומת המשיבה.

9. שומות ועמדות הצדדים:

להלן מסקנת שווי זכויות הבעלות בנכס שבנדון, בהתאם לשומות הצדדים, **כולל פיתוח וללא מע"מ**, במעוגל:

	שמאי המשיבה	שמאי המשיגה
מגרש 1	₪ 4,333,000	₪ 2,097,000
מגרש 2	₪ 1,184,000	₪ 625,000

9.1. סיכום שומת שמאי המשיבה:

9.1.1. גישת השומה וערכי הבסיס:[3]

ערכי הקרקע למגרשים בנכס הנדון נקבעו במס' גישות בהתאם לשימושים השונים המותרים כמפורט להלן:

9.1.1.1. **עבור קרקע לתחנת התדלוק (מגרש 1)** - השווי נקבע בהתבסס על גישת הוון הכנסות מדמי שכירות ראויים לקרקע, בהתאם לכמות הדלקים המוערכת למכירה בתחנה.

- כמות הדלקים הצפויה להימכר - השמאי התבסס על דו"ח ספירת תנועה שמצא בלמ"ס לשנת 2015, לפיו בקטע הרלוונטי של כביש 383 נעים לשני הכוונים 8,200 כלי רכב בממוצע. לאחר הפחתת 50% לכוון אחד, בתוספת 15% להיקף תנועה עבור פתיחת תחנת הרכבת המתוכננת בסמוך, סה"כ 4,715 כלי רכב. בהתייחס לקווים המנחים העריך השמאי את מס' המתדלקים לפי 3.5%, בתוספת 20% לנכנסים מהכוון הנגדי, לפי 30 ימי עבודה (כולל סופ"ש) ותדלוק בסך 35 ליטר לכלי רכב וקיבל היקף מכירות בסך **208 ק"ל/חודש**.
- דמי השכירות הראויים - השמאי הציג 7 נתוני שכירות לקרקע לתחנות תדלוק במקומות שונים בארץ, לפי 100-180 ₪/ק"ל, עפ"י כמות הדלקים הנמכרת בכל תחנה, ללא ציון מועד ההסכמים. לבסוף ובהתייחס לקווים המנחים, קבע השמאי כי לאור גודל התחנה סביר להתבסס על 20% ממרווח השיווק ברוטו למועד הקובע מרץ 2018 (**611 ₪/ק"ל**). **סה"כ 122 ₪/ק"ל**.
- שיעור היוון לקרקע - השמאי התבסס על היוון בשיעור **7.5%**.

9.1.1.2. **עבור קרקע למסחר - לחנות הנוחות (מגרש 1)** - שווי הבסיס למ"ר מבונה נקבע בהתייחס למס' גישות:

9.1.1.2.1. **הפדיון העסקי** - השמאי התבסס על נתוני פדיון ושכירות שקיבל ממס' מקורות:

- דוחו"ת תקופתיים של חברת דלק לשנים 2012-2014: הוצגו נתוני פדיון עסקי מחנויות הנוחות של חברת "דלק", סה"כ התקבל פדיון ממוצע בסך כ- 161,000 ₪/חודש/חנות. בהתייחס לקווים המנחים ולאחר קביעת דמי שכירות כשיעור מהפדיון (7.5%), חלוקה בשטח חנות אפקטיבי ממוצע (100 מ"ר) והתאמה למיקום (0.9), קיבל השמאי דמי שכירות מתואמים בסך 109 ₪/מ"ר.
- שומה מכרעת בחדרה למועד 8.12.2010 גו"ח 10049/73-75: לפיה ציין השמאי שעל כביש מס' 4 במיקום לא סואן התקבלו מחזורי מכירות בסך 120,000-124,000 ₪.[4]

[3] ליתר פירוט והרחבה ראו החל מעמ' 9 בשומת המשיבה.

[4] חישוב ביניים בהתאם למשתנים בסעיף הקודם וללא התאמה למיקום, מצביע על דמ"ש בסך 91.5 ₪/מ"ר.

9.1.1.2.2. **<u>גישת היוון הכנסות</u>** - השמאי התבסס על דמי שכירות ממקומות שונים:

- <u>דמי שכירות למסחר בתחנות דלק</u>:

מיקום	שטח במ"ר	דמ"ש למ"ר	תאריך הנתון	דמי שכירות ממוצעים	התאמה למיקום	דמי שכירות מתואמים למ"ר
תחנות דלק פז בכניסה לבית שמש, צומת מסמיה ובית יצחק	70-170	בטווח של 152 ₪ - 190 ₪	אוק-09	171 ₪	0.7	120 ₪
תחנת דלק בכניסה למשמר הירדן	120-160	100 ₪	אוג-11	100 ₪	0.85	85 ₪
הוצעו לשכרה שטחי מסחר בתחנת דלק פז במתחם ישפרו מודיעין	50-150	110 ₪	2012	110 ₪	0.75	83 ₪
בהתבסס על הכרעתה של השמאית גבע בלטר בתחנת תדלוק בבית שמש (איזור התעשייה הצפוני)מתאריך 28.8.2014 בגו"ח 5205/15	35	120 ₪	8.2014	120 ₪	0.7	84 ₪

הוצגו דמי שכירות למסחר במתחמי תחנות תדלוק שונות מהשנים 2009-2014, סה"כ בממוצע 93 ₪/מ"ר.

- <u>דמי שכירות לחנויות במתחם פז הסמוך לכביש 1</u>: הוצגו 3 נתוני שכירות לפי 100-185 ₪/מ"ר,[5] כממוצע ולאחר התאמה למיקום (0.6), קיבל השמאי דמי שכירות מתואמים בסך 89 ₪/מ"ר.

- <u>סיכום גישת היוון ההכנסות והפדיון העסקי</u>:

סה"כ התקבלו דמי שכירות ממוצעים בסך 97 ₪/מ"ר. לאחר היוון (8.5%), יזמות (25%), הפחתת עלויות בניה (4,500 ש"ח/מ"ר), קיבל השמאי שווי בסך **6,447** ₪/**מ"ר למ"ר מבונה כולל פיתוח וללא מע"מ, לפני דחיה.**

9.1.1.2.3. **<u>גישת ההשוואה</u>** - השמאי התבסס על נתוני מכרז מס' מר/247/2016 מיום 7.3.2017, בצומת מסמיה, למגרש מסחרי בשטח 2,449 מ"ר. בממוצע ל- 2 ההצעות הגבוהות קיבל השמאי שווי בסך כ- 4,792,000 ₪/דונם (ללא פיתוח). לאחר חלוקה בשטח ברוטו (600 מ"ר),[6] והתאמה למיקום (0.75), קיבל השמאי שווי מתואם בסך **6,000** ₪/**מ"ר ללא פיתוח וללא מע"מ**.

9.1.1.2.4. **<u>סיכום שווי הבסיס למ"ר למסחר/חנות נוחות</u>** - השמאי בחר לקבוע את שווי הבסיס למסחר בהתייחס לנתון שהתקבל בגישת היוון ההכנסות, **קרי 6,447** ₪/**מ"ר למ"ר מבונה כולל פיתוח וללא מע"מ, לפני דחיה**.

9.1.1.3. **<u>עבור קרקע לשירותי דרך, ללא שימושי מסחר (מגרש 2)</u>**

שווי הקרקע נקבע בהתייחס לכך כי במגרש מס' 2 בשטח 2,000 מ"ר יופעל מתקן שטיפה בשטח 40 מ"ר, מתוך 460 מ"ר מ"ר ברוטו, כאשר יתרת הזכויות ישמשו לשירותי דרך על בסיס ערכי השווי לתעשיה ומלאכה:

[5] לא הוצגו חוזי שכירות. צוין כי הפרטים נמסרו בעל פה.

[6] לפי תכנית בר/265: 500 עיקרי+100 מ"ר שרות.

9.1.1.3.1. שווי למ"ר מבונה בסיסי לקרקע לתעשיה ומלאכה - שווי הקרקע הוערך בגישת ההשוואה הישירה מנתוני עסקות לקרקע מא.ת. באר טוביה, מא.ת. ורדון ובגישת הוון ההכנסות מנתוני דמי שכירות ממקומות שונים.

- נתוני עסקות קרקע לתעשיה ומלאכה - א.ת. באר טוביה:

תאריך	גו"ח	מספר מגרש	שטח מגרש בדונם	תמורה	התאמה לדונם	שווי דונם מתואם
13.5.2014	2475/30	30	1.647	₪ 1,800,000	1	₪ 1,092,896
7.1.2015	2475/27	35	5.013	₪ 5,000,000	1	₪ 997,407
23.2.2015	312/45	45	14.5	₪ 14,500,000	1.1	₪ 1,100,000
4.3.2015	2476/25	25	0.649	₪ 780,000	0.95	₪ 1,141,757

בממוצע קיבל השמאי שווי בסך כ- 1,083,000 ₪/דונם. לאחר חלוקה בשטח אקווי' (850 מ"ר/דונם),[7] תוך מתן התאמה למועד קובע (1.05), התקבל שווי מתואם בסך 1,338 ₪/מ"ר אקווי' מנוטרל חצר, כולל פיתוח וללא מע"מ, לשנים 2018, 2017.

- נתוני עסקות קרקע לתעשיה ומלאכה - א.ת. ורדון:

מס' מגרש	גו"ח	שטח בדונם	מחיר מכירה	אגרות והיטלים לקרקע	סה"כ	שווי דונם
8	1698/137	1.219	₪ 1,104,526	₪ 173,525	₪ 1,278,051	₪ 1,048,442
12	1698/141	1.156	₪ 1,300,000	₪ 164,557	₪ 1,464,557	₪ 1,266,917

בממוצע קיבל השמאי שווי בסך כ- 1,158,000 ₪/דונם. לאחר חלוקה בשטח אקווי' (880 מ"ר/דונם),[8] התקבל שווי מתואם בסך 1,316 ₪/מ"ר אקווי' מנוטרל חצר, כולל פיתוח וללא מע"מ, לשנים 2018, 2017.

- נתוני שכירות של מבנים מוסבים מסביבה כפרית ומתימורים:[9]

הובאו בחשבון דמ"ש מתואמים ממוצעים בסך 21.6 ₪/מ"ר המגלמים חצר. לאחר היוון מתואם (8.2%), יזמות (15%), עלות בניה (1,300 ₪/מ"ר) ונטרול חצר (0.8), קיבל השמאי שווי בסך כ- 1,160 ₪/מ"ר מבונה מנוטרל חצר, כולל פיתוח וללא מע"מ.

- סיכום שווי הבסיס למ"ר תעשיה ומלאכה:

	מקור הנתונים	שווי מ"ר קרקע מבונה	התאמה למיקום	מעבר לבעלות מלאה	שווי מ"ר קרקע מבונה מתואם למיקום	מקדם עצימות	חלקו במסקנה
א	באר טוביה	₪ 1,338	0.95	1.03	₪ 1,309	0.33	₪ 436
ב	ורדון	₪ 1,316	1	1.03	₪ 1,355	0.33	₪ 452
ג	היוון וחילוץ	₪ 1,160	1.1	1	₪ 1,276	0.33	₪ 425

לאחר התאמות למיקום (0.95-1.1) ובעלות (1-1.03), התקבל ממוצע משוקלל **בסך 1,310 ₪ מ"ר אקווי' כולל פיתוח וללא מע"מ, לפני דחיה.**

[7] לפי תכנית 6/119/03/8 : שטח ק"ק 500 במקדם 1, שטח ק"א 500 במקדם 0.4, חצר בשטח 500 מ"ר במקדם 0.3.
[8] לפי תכנית 1/180/03/6 : שטח ק"ק 600 במקדם 1, שטח ק"א 400 במקדם 0.4, חצר בשטח 400 מ"ר במקדם 0.3.
[9] לא הוצגו פרטים או חוזים. צוין בתגובה כי הנתונים נלקחו משומות הכרעה והשגה ראשונה.

9.1.1.4. **<u>עבור קרקע למתקן שטיפה (מגרש 2)</u>** - שווי הקרקע הוערך בגישת הוון ההכנסות מנתוני דמי שכירות לפי 5,000 ₪/חודש למתקן בשטח 40 מ״ר מבונה גולם חצר. לאחר היוון (9%), יזמות (25%) ועלות בניה למתקן בינוני (200,000 ₪), קיבל השמאי שווי בסך **333,333 ₪ כולל פיתוח וללא מע״מ, לפני דחיה**.

9.1.2. **<u>עקרונות התחשיב:</u>**

- התחשיב בוצע בהתאם לזכויות בתכנית 258/02/6, בהתייחס לפרשנות הוועדה המקומית.
- בחישוב שווי הקרקע לתחנת התדלוק, הובאו בחשבון דמי שכירות לקרקע לפי 20% ממרווח השיווק הידוע במרץ 2017, בשיעור היוון 7.5%.
- הובא בחשבון כי שטח אפקטיבי למסחר/חנות נוחות הינו 100 מ״ר, בדומה לניתוח שבוצע בנתוני ההשוואה.
- הובא בחשבון שווי נפרד למתקן שטיפה לקרקע בשטח 40 מ״ר, בגבולות מג׳ מס׳ 2.
- הובא בחשבון כי השטח האקווי׳ למגרש מס׳ 2 ביעוד שירותי דרך (בניכוי בינוי ותכסית בסך 40 מ״ר עבור מתקן השטיפה), הינו **728 מ״ר מבונה אקווי׳**.[10]
- הובא בחשבון מקדם דחיה בסך 0.92 (שנה וחצי בשיעור היוון 6%), עבור כלל היעודים.
- הובאו בחשבון עלויות פיתוח בהתאם לפרק כ״ה לקווים המנחים משנת 2017, עבור מגרש 1: 214,500 ₪ ועבור מגרש 2: 211,300 ₪.[11]

9.1.3. **<u>תחשיב השומה:</u>**

מגרש 1	
קרקע לתחנת תדלוק	
צפי מכירות בק"ל/חודש	208
דמי השכירות לקרקע לק"ל (20% ממרווח השיווק 611 ₪)	122 ₪
סך הכנסות מדמי שכירות לשנה	304,911 ₪
שיעור היוון	7.5%
סה"כ שווי הקרקע כולל פיתוח וללא מע"מ	4,065,477 ₪
מקדם התאמה דחיה לשנה וחצי בשיעור 6%	0.92
שווי הקרקע לתחנת התדלוק, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	3,740,000 ₪
קרקע לחנות הנוחות	
שווי למ"ר מבונה כולל פיתוח	6,447 ₪
שטח אפקטיבי במ"ר	100
מקדם התאמה דחיה לשנה וחצי בשיעור 6%	0.92
שווי הקרקע לחנות הנוחות, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	593,141 ₪
סיכום השווי	
שווי הקרקע למגרש מס' 1, כולל פיתוח וללא מע"מ	**4,333,000 ₪**
הוצאות פיתוח	214,050 ₪
שווי הקרקע למגרש מס' 1, ללא פיתוח וללא מע"מ	**4,119,000 ₪**

[10] 728 מ״ר = שטח ברוטו בניכוי מתקן השטיפה 420 מ״ר במקדם 1, חצר בניכוי כלל הבינוי בשטח 1,540 מ״ר במקדם 0.2.

[11] מגרש 1: 214,050 ₪ = 190 ₪/מ״ר * 495 מ״ר מבונה + 80 ₪/מ״ר * 1,500 מ״ר מגרש.
מגרש 2: 211,300 ₪ = 155 ₪/מ״ר * 460 מ״ר מבונה + 70 ₪/מ״ר * 2,000 מ״ר מגרש.

מגרש 2	
קרקע לשרותי דרך	
שווי למ"ר מבונה אקווי' כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 1,310
שטח אקווי' לשרותי דרך	728
שווי הקרקע לשרותי דרך	₪ 953,680
מקדם התאמה דחיה לשנה וחצי בשיעור 6%	0.92
שווי הקרקע לשרותי דרך, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	₪ 877,386
קרקע למתקן שטיפה	
קרקע למתקן שטיפה	₪ 333,333
מקדם התאמה דחיה לשנה וחצי בשיעור 6%	0.92
שווי הקרקע לתחנת התדלוק, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	₪ 306,667
סיכום השווי	
שווי הקרקע למגרש מס' 2, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 1,184,052**
הוצאות פיתוח	₪ 211,300
שווי הקרקע למגרש מס' 2, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 970,000**

סיכום השווי ללא פיתוח	
שווי הקרקע למגרש מס' 1, ללא פיתוח וללא מע"מ	₪ 4,119,000
שווי הקרקע למגרש מס' 2, ללא פיתוח וללא מע"מ	₪ 970,000
סה"כ שווי הקרקע למגרשים מס' 2+1, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 5,089,000**

סיכום השווי כולל פיתוח	
שווי הקרקע למגרש מס' 1, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 4,333,000
שווי הקרקע למגרש מס' 2, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 1,184,052
סה"כ שווי הקרקע למגרשים מס' 2+1, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 5,517,052**

9.2. **<u>סיכום שומת שמאי המשיגה:</u>**

9.2.1. **<u>גישת השומה וערכי הבסיס:</u>**[12]

ערכי הקרקע למגרשים בנכס הנדון נקבעו במס' גישות בהתאם לשימושים השונים המותרים כמפורט להלן:

9.2.1.1. **<u>שווי הקרקע לתחנת התדלוק (מגרש 1)</u>**:

שווי הקרקע נקבע בהתבסס על גישת הוון הכנסות מנתוני הרווח התפעולי הצפוי **לתחנה בנויה**, בהתאם לכמות הדלקים המוערכת למכירה.

- <u>כמות הדלקים הצפויה להימכר</u> - השמאי התבסס על היקף מכירות נמוך במעט משמאי המשיבה, סה"כ **200 ק"ל/חודש**.
- <u>מכירת שמנים ומוצרים נלווים</u> - השמאי התבסס על היקף מכירות בשיעור 2% מהיקף המכירות הצפוי לדלקים, סה"כ **כ- 28,600** ₪/**שנה**.
- <u>מרווח השיווק</u> - בשל הירידה ההדרגתית במרווח השיווק לאורך השנים, ביצע שמאי המשיגה ממוצע בערכי השנים 2017-2018, סה"כ **594.98** ₪/**ק"ל**.
- <u>שיעור הרווח התפעולי</u> - בהתייחס לקווים המנחים, לפיהם שיעור הרווח התפעולי בתחנה בנויה לאחר ניכוי

[12] ליתר פירוט והרחבה ראו החל מעמ' 14 בשומת המשיגה.

הוצאות הינו 30%-55% ממרווח השיווק, קבע השמאי בתחשיבו רווח תפעולי בשיעור **55%**.[13]

- <u>שיעור היוון</u> - השמאי הביא בחשבון על פי הקווים המנחים, תוספת בשיעור 1.5% לנכסים מסחריים בגין הסיכונים הענפיים. סה"כ **9%**.
- <u>יזמות</u> - הובא בחשבון רווח יזמי בשיעור 22.5%
- <u>עלות הקמת תחנת התדלוק</u> - השמאי הציג אומדן עלויות שנערך על ידי חברת "סיגמא הנדסה" עבור קיבוץ כפר מנחם, לפיו עלות הקמת התחנה העתידית (מגרש בשטח 1,500 מ"ר, מבנה בסיסי עד 150 מ"ר, עד 6 מנפקות), נאמדת בסך **5,135,000** ₪.

9.2.1.2. **<u>עבור קרקע למסחר/חנות נוחות (מגרש 1)</u>**:

השמאי קבע את השווי למ"ר מבונה לחנות הנוחות על פי ערכי השווי לתעשיה מאזור התעשיה נחם ב' בבית שמש (750 ₪/מ"ר מבונה אקווי'), ביחס של 3 :1. סה"כ **2,250** ₪/**מ"ר אקווי' כולל פיתוח חלקי וללא מע"מ**.

9.2.1.3. **<u>עבור קרקע לשירותי דרך, ללא שימושי מסחר (מגרש 2)</u>**:

שווי הקרקע לשירותי דרך נקבע בהתבסס על נתוני מכרז מס' ים/29/2017 מיום 20/6/2017 עבור 15 מגרשים בשטחים של 1,864-5,053 מ"ר, ביעוד לתעשיה ומלאכה, באזור התעשיה נחם ב' בבית שמש. סה"כ קיבל השמאי שווי ממוצע בסך כ- 1,020,000 ₪/דונם כולל פיתוח חלקי. לאחר חלוקה בשטח אקווי' (960 מ"ר/דונם),[14] והתאמה למיקום (0.7), התקבל שווי מתואם בסך **כ- 750** ₪/**מ"ר אקווי' כולל פיתוח חלקי וללא מע"מ**.

9.2.2. **<u>עקרונות התחשיב:</u>**

- התחשיב בוצע בהתאם לזכויות בתכנית 258/02/6, בהתייחס לפרשנות הוועדה המקומית.
- לתחנת תדלוק בנויה, הובא בחשבון רווח תפעולי בשיעור 55% ממרווח השיווק, לפי היוון בשיעור 9%.
- הובא בחשבון מקדם דחיה בסך 0.89 (שנתיים בשיעור היוון 6%), לכלל היעודים.
- הובא בחשבון שטח אקווי' למסחר/חנות נוחות בסך 100 מ"ר.
- הובא בחשבון כי השטח האקווי' למגרש 2 ביעוד שירותי דרך, הינו **937 מ"ר מבונה אקווי'**.[15]
- הובאו בחשבון עלויות פיתוח בסך כ- 275 ₪/מ"ר קרקע. לכלל הנכס הנדון בשטח 3,500 מ"ר.[16]

[13] בפרק העקרונות נכתב 45%.

[14] לפי תכנית מי/ב/350 : שטח ק"ק 600 במקדם 1, שטח ק"א 600 במקדם 0.4, חצר בשטח 400 מ"ר במקדם 0.3.

[15] 937 מ"ר = שטח בינוי ברוטו 460 מ"ר במקדם 1.25, יתרת חצר בשטח 1,540 מ"ר במקדם 0.25.

[16] לפי 40% מסך עלות הפיתוח שהתקבלה למ"ר קרקע במכרז רמ"י מס' יש/40/2015 עבור מגרש לתחנת תדלוק בקרני שומרון.

9.2.3. **<u>תחשיב השומה:</u>**

מגרש 1	
קרקע לתחנת תדלוק	
צפי מכירות בק"ל/חודש	240
מרווח השיווק	₪ 594.98
סך הכנסות מדלקים לשנה	₪ 1,713,542
סך הכנסות משמנים ומוצרים נלווים לשנה	₪ 34,271
סך ההכנסה השנתית	₪ 1,747,813
עלויות תפעול - 45%	-₪ 786,516
רווח תפעולי שנתי	₪ 961,297
שיעור היוון	9.0%
סה"כ שווי תחנת תדלוק בנויה כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 10,681,081
רווח יזמי	1.225
שווי התחנה בניכוי רווח יזמי	₪ 8,719,250
עלות בניית התחנה	₪ 5,135,000
שווי הקרקע לתחנת התדלוק, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 3,584,250**
קרקע לחנות הנוחות	
שווי למ"ר מבונה כולל פיתוח	₪ 2,250
שטח אפקטיבי במ"ר	100
שווי הקרקע לחנות הנוחות, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 225,000**
סיכום השווי	
סה"כ	₪ 3,809,250
מקדם התאמה דחיה לשנתיים בשיעור 6%	0.89
שווי הקרקע למגרש 1, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 2,096,869**

מגרש 2	
קרקע לשרותי דרך	
שווי למ"ר מבונה אקווי' כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 750
שטח אקווי' לשרותי דרך	937
שווי הקרקע לשרותי דרך	₪ 702,750
מקדם התאמה דחיה לשנתיים בשיעור 6%	0.89
שווי הקרקע למגרש 2, כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 625,445**

סיכום השווי ללא פיתוח	
שווי הקרקע למגרש מס' 1, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 2,096,869
שווי הקרקע למגרש מס' 2, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 625,445
עלות פיתוח (40% מעלות הפיתוח בקרני שומרון)	**₪ 961,800**
סה"כ שווי הקרקע למגרשים מס' 2+1, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 1,760,514**

סיכום השווי כולל פיתוח	
שווי הקרקע למגרש מס' 1, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 2,096,869
שווי הקרקע למגרש מס' 2, כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 625,445
סה"כ שווי הקרקע למגרשים מס' 2+1, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 2,722,314**

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

בשומות, בדיון שהתקיים במשרדנו ביום 21.1.2019 ובהתייחסויות שלאחר הדיון, העלו הצדדים את עיקרי הטענות הבאות:

9.3.1. **<u>טענות המשיגה:</u>**

- פריסת תחנות תדלוק - הקיבוץ נמצא על כביש רוחב 383, המחבר בין כבישי אורך 38 ו- 3/40. ממזרח על כביש 38, ממסילת ציון ועד לבית גוברין ישנן כ- 12 תחנות תדלוק. ממערב על מקטע כביש באורך של כ- 7 ק"מ לכביש יש כ- 11 תחנות תדלוק. לפיכך, מתקבלת כמות עצומה של כ- 23 תחנות תדלוק סביב הקיבוץ ועוד מספר תחנות מתוכננות.
- נתוני השוואה לתחנת התדלוק - בחנתי 2 מכרזים של רמ"י מהשנים 2016 ו- 2018. האחד בקרני שומרון על כביש 55 עם הצעה זוכה בסך 3.3 מיליון ₪, כאשר ההצעה השנייה עמדה על 50% מכך, ממוצע ההצעות במכרז הינו 1.3 מיליון ₪. השני בחצבה על כביש 90 עם הצעה זוכה בסך 3.1 מיליון ₪, כאשר ההצעה השנייה נמוכה ב- 30% מהראשונה. אי אפשר להתעלם מנתוני ההשוואה שלפיהם ההצעות הגבוהות הן 3 מיליון ₪ והממוצע עוד נמוך בהרבה מכך. כמו כן יש מעט מאוד הצעות, דבר שמצביע על רמת הביקושים.
- שמאי רמ"י הציג 4 נתוני מכרזי רמ"י לתחנות תדלוק על מנת לאשש את שומתו. בכל ההצעות שהציג לא זכתה אף חברת דלק הנמנית על החברות הגדולות (פז, דלק, סונול, דור) נתון המעיד על הכדאיות הכלכלית להקמת תחנת דלק, זאת בהתייחס לעובדה כי חברות הדלק הנ"ל שולטות בצורה כמעט מוחלטת בכל שרשרת ההובלה וההספקה של דלקים בכל רחבי הארץ.
  - התוצאות בבחן ובמודיעין הינן חריגות ואין בהם כדי להעיד על הכלל.
  - ממוצע מגרש לתחנת דלק ללא שתי התוצאות החריגות, כ- 3.2 מיליון ₪.
  - ממוצע כלל המגרשים כולל שתי התוצאות החריגות כ- 4.4 מיליון ₪.

  המסקנה העולה מכך היא כי לא נכון להשוות את תוצאות הזכייה הגבוהות, לנשוא ההשגה המצוי במיקום נחות ביחס אליהן. הנכס הוא בסמוך לצומת חרובית על כביש הגישה הצר לקיבוץ כפר מנחם, שאינו יכול להכיל כמות גדולה של כלי רכב.

  עובדה היא שלמרות פניה ל- 10 חברות דלק, עד היום אף אחת לא מוכנה להשקיע באזור זה, בטענה שאין כדאיות כלכלית.
- אבקש לציין כי יש הכרעה של השמאי המחוזי אסף אשכנזי לתחנת תדלוק במחסיה, צפונית לבית שמש, משנת 2015 (מועד קובע 2014). מרווח השיווק היה 642 ₪, הנתונים די דומים (גודל התחנה 3.3 דונם, שטחי שירות 120 מ"ר למבנה וכ- 400 מ"ר לגג), נקבע שווי בסך 3.35 מיליון ₪ ל- 200 ק"ל. זאת על אף שמרווח השיווק היה גבוה מהרבה משלנו.

  כך גם ניתן לראות בהכרעה ממושב זנוח שצרף שמאי המשיבה, למרות שמרווח השיווק ירד ויתר הנתונים די דומים התקבלה בשומתו עלייה בשווי הקרקע בשיעור 65%.
- מאחר וניתן להקים בקרקע לתעשיה גם תחנת תדלוק. לא יכול להיות ששווי קרקע לתחנת תדלוק יהיה גבוה משווי קרקע לתעשיה.
- ספירת תנועה ומרווח השיווק - אני לא חולק על כמויות הק"ל בשומת המשיבה, אך כן חולק על גובה מרווח השיווק. החל משנת 2014 יש ירידה קבועה במרווח השיווק שמובילה לירידת ערך כלכלית של תחנות

התדלוק ובסכומים אלה אין כדאיות כלכלית להקמה. גם כניסת הרכבים החשמליים לשוק מורידה דרמטית את צריכת הדלק במשק. אני קבעתי ממוצע לשנים 2017-2018.

- מתקן שטיפה - מתקן שטיפה כשמו כן הוא, מתקן. דהיינו מרכיב טכני אשר איננו קשור בקשר ישיר למקרקעין. לא ברור למה הוחרג משירותי הדרך, שווי הקרקע זהה לכל שירותי הדרך. לא מדובר בעסק חי. באותה מידה "מתקן שטיפה" יכול להיות גם עובד עם מכשיר "גרניק" מקצועי המיועד לשטיפת רכבים וסככה לשאיבת אבק וניקוי רכבים האם גם אז יחשב כחלק מן המקרקעין ?
מסיור שערכתי, ברוב תחנות הדלק באזור אין מתקן שטיפה. האזור שלנו הינו כפרי עם ישובים מועטים בסביבתו ואינו מצדיק מבחינה כלכלית מתקני שטיפה.
מעבר לכך בתחשיב השווי לא ביטא שמאי המשיבה את הפסד החצר. לפי חישוב מתקבל ששווי החצר גבוה משווי הקרקע הממוצע בנכס ובהתאם לכך מתקן השטיפה אינו תורם לשווי.[17]
- עלויות הקמה והסדרה ופיתוח - בהתאם לאומדן עלויות שקיבלנו מחברת "סיגמא הנדסה" (מצורף כנספח לשומה), עלות התחנה בלבד בתוך המגרש כ- 5 מיליון ₪. בנוסף, נדרשת עלות תשתיות לחיבור חשמל, ביוב, מים וכו' בסך כ- 900,000 ₪ וכן הסדרת תנועה לפי התב"ע בעלות של כ- 500,000 ₪. סה"כ כ- 6.4 מיליון ₪. בשומתי הבאתי בחשבון עלויות פיתוח לפי הערכים בתחנת התדלוק בקרני שומרון בהפחתת 60%, בשל טופוגרפיה הררית קשה וקירות תמך. הסדרי התנועה ומטלות התב"ע השונות נכנסו כחלק מעלויות הפיתוח ולא הופחתו בנוסף וכך גם עלות חנות הנוחות, כיוון שיצאנו מחישוב של קרקעות ולא מבנוי.
- גישת השומה לחנות נוחות ולשירותי דרך - אנחנו עורכים שומה לקרקע וחילוץ מדמי שכירות יוצר עיוותים. ישנה עדיפות לעסקאות בקרקע באזור ולא משטחים בנויים. האופציה המיטבית היא תעשיה.
בחישובי למסחר מוגבל, יצאתי ממכרזי רמ"י לקרקע מאזור תעשיה נחם ב' עם הפחתה למיקום ולא מבנוי. הנתח המסחרי אצלנו קטן ומוגבל לשירותי דרך שלדעתי מקבילים לתעשיה.
- דחיה למימוש - האזור המדובר מוכרז כאתר עתיקות בתב"ע ובילקוט הפרסומים, יש בו ארכיאולוגיה, מקווה מים, נחל ועוד, שיעכבו את הקמת תחנת התדלוק. לכן יש לבטא דחייה גדולה מהסטנדרט בשל העיכובים צפויים והסיכון הגלום במקרה וימצאו עתיקות בזמן עבודות ההקמה.

9.3.2. **<u>טענות המשיבה:</u>**

- תחנות דלק בסביבה - אין בסביבה ריכוז גדול של תחנות, ממזרח כמעט ואין שום תחנה. שמאי המשיגה התייחס למיקומים שלא משפיעים באופן ישיר על התחנה.
- נתוני השוואה לתחנת התדלוק - המבחן הראשון שיש לבצע הוא מבחן הסבירות. לפי השומה הנגדית, שווי הקרקע של התחנה הוא 2.2 מיליון ₪. בחנתי מכרזי רמ"י דומים על מנת להשוות:
  - 3/2018 בישוב בחן ליד בת חפר שווקה קרקע בסכום 12.4 מיליון ₪ על כביש 5714.
  - במושב חצבה שווקה קרקע בסכום 3.1 מיליון ₪. במקרה זה מדובר בתחנה פנימית ללא גישה מכביש הערבה, כאשר כבר קיימת תחנה נוספת גדולה בעין חצבה.
  - 3/2016 בקרני שומרון שווקה קרקע בשווי של כ- 5.5 מיליון ₪כולל שטחי מסחר. מדובר בתחנה פנימית בתוך הישוב (מיועדת לשרת רק את תושבי הישוב) ולא בתחנה הממוקמת על הכביש הראשי. יש שטחי

[17] בהתייחסות מיום 15.4.2019 הציג השמאי את טענתו זו, אך נתוני התחשיב אינם תואמים את נתוני הנכס הנדון.

מסחר של 10 דונם ועוד דונם בתוך התחנה.

- מגרש נוסף בא.ת. מבצע, ליד באר טוביה. מדובר על תחנה פנימית. השווי שנקבע הינו 5.6 מיליון ₪. הייתה אף התייחסות לנושא בוועדת השגות שנערכה לאחרונה.
- במודיעין יש תחנה ששוויה נקבע בסך של 13 מיליון ₪, כאשר גם אם מנטרלים את המסחר מקבלים שווי גבוה בהרבה.

- מרווח שיווק - קבעתי את מרווח השיווק לפי המרווח שהיה ידוע בהתאם לקווים המנחים, בסך 611 ₪.
- דמי שכירות ביחס למרווח השיווק - השומה מבוססת על הקווים המנחים של תחנות תדלוק, גם אם יש בעיות בקווים המנחים הללו. לפי הקווים המנחים 30%-18%, אני הבאתי בחשבון 20% ברף התחתון.
- ספירת תנועה - השתמשתי במה שהתפרסם באותה עת, לפי 8,200 רכבים ביום והוספתי עוד גידול של 15% מתחנת הרכבת. לשם אינדיקציה, כבר היום מדווחים 12 אלף כלי רכב, כך שהאומדן שנתתי היה נמוך בהרבה מהמציאות.
- מסחר/חנות נוחות - הצגתי נתונים מחוזי שכירות למסחר. בנוסף הצגתי נתונים שנלקחו מנתוני הבורסה.
- מתקן שטיפה - למתקני השטיפה יש תרומה מאוד גבוהה לשווי וזה לא הובא בחשבון בשומת המשיגה. העלויות נלקחו מסקר של השמאי הממשלתי. הייתה התייחסות לסקר הזה בשומת השגה של השמאית נאטאלי אשכר מהשמאי הממשלתי בקרית גת וגם בוועדת השגות מ- 2018 על שומתה. אין לי את הסקר עצמו, הנתונים התקבלו בע"פ.
- דחיה - הבאתי בחשבון דחייה של שנה וחצי מיום השיווק, אין סיבה לתת דחייה גדולה מכך למימוש.
- עלויות הפיתוח - תועבר בדיקה והתייחסות של בקר רמ"י. רוב תחנות התדלוק יושבות על צירי כביש, כך שהמחיר מגלם גם את החיבור לכביש המרכזי.

10. דיון והכרעה:

10.1 שאלת השומה:

עיקר פעילותה של תחנת תדלוק נובעת ממכירת דלקים וכן ממכירת מוצרים משלימים לכלי הרכב ולבאים אליה. פעילותה של התחנה מושפעת ממספר משתנים, בהם: מיקומה, מידת חשיפתה, הנגישות אליה וכן קרבתה לצירי תנועה מרכזיים ו/או למוקדי פעילות אותם פוקדים כלי הרכב ומכך לכמות הדלקים הנמכרת בה, מה שמשפיע באופן ישיר גם על הפעילויות העסקיות האחרות המצויות בתחומה.
המחלוקת העיקרית בין הצדדים עסקה בנתוני ההשוואה הראויים עליהם יש להתבסס בקביעת שווי הקרקע, לתחנת התדלוק, למסחר ולשירותי דרך.

10.1.1 תחנת תדלוק (מגרש 1):

שמאי המשיבה התבסס על גישת היוון ההכנסות מדמי שכירות ראויים לקרקע, בהתייחס לנתוני ספירת תנועה של הלמ"ס משנת 2015, בעוד שמאי המשיגה התבסס על גישת היוון הכנסות מנתוני הרווח התפעולי הצפוי לתחנה בנויה, על פי אותם נתוני למ"ס, תוך שימוש בשיטת החילוץ לקביעת השווי.
בנוסף, הציגו הצדדים מכרזי קרקע לתחנות תדלוק בערכים הנעים בין 13,000,000 - 3,100,000 ₪.

בשל השונות הגבוהה המתקבלת מנתוני המכרזים אשר נובעת מהמאפיינים, מהמיקום ומפוטנציאל השימוש השונים לכל תחנה, שימוש בהם יצריך מתן מקדמי התאמה חריגים העשויים להוביל לעיוות בתוצאת השווי שתתקבל. על כן אני סבור כי אין לעשות בהם שימוש כנתוני השוואה.

אני דוחה גם את טענת שמאי המשיגה לפיה, קרקע לתחנת תדלוק אינה יכולה להיות גבוהה מקרקע לתעשיה כיוון שיעוד לתעשיה מאפשר גם תחנת תדלוק. בתחנת תדלוק השווי נקבע בגישת היוון ההכנסות, המושפעת מהיקף המכירות בתחנת תדלוק ספציפית. גישה זו שונה מגישת ההשוואה הנהוגה בתעשיה. כך לדוגמא, באזור המרכז לעומת הפריפריה, ערכי קרקע לתעשיה יהיו גבוהים יותר באופן משמעותי, בעוד שבחישוב לפי היקף מכירת דלקים עפ"י רמת הנסועה באותם מיקומים, עשויה תוצאה זו להתהפך.

כמו כן, אני דוחה את טענת שמאי המשיגה להשוואה לתוצאות שנתקבלו בשומות ההכרעה שנערכו באגף, במחסיה ובזנוח.[18]

לטעמי יש לבחון את שווי השוק של הקרקע בהתייחס לכלל הפרמטרים הרלוונטיים למיקום ולמועד הקובע המיוחסים לנכס הנדון, דוגמת: שיעור ההיוון, רווח יזמי, שיעור ההוצאות מהמחזור, עלויות הקמה, עלויות פיתוח וכיו"ב. עפ"י בדיקתי נמצא כי בין נשוא השומה לבין הנכסים בהכרעות אלה, קיימים הבדלים בפרמטרים הנ"ל, לפיכך ובמסגרת הכרעתי אערוך בדיקה עדכנית ובלתי תלויה.

אינני מקבל את טענת שמאי המשיגה, כי לתחנות המוזכרות במזרח ממסילת ציון לבית גוברין ובמערב על כביש 3 ו- 40, יש השפעה ישירה על התחנה. מיקומן מרוחק, אינו על אותו ציר ומשפיע בצורה עקיפה על התחנה הנדונה.

[18] הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה מיום 31.5.2015, לתחנת תדלוק מחסיה, מועד קובע 28.9.2014.
הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה מיום 30.6.2013, לתחנת תדלוק זנוח בכניסה הדרום מזרחית לבית שמש, מועד קובע 8.8.2012.

בשים לב לשאלת השומה, בהכרעה זו תובא בחשבון גישת היוון ההכנסות מדמי השכירות הראויים, הן לקרקע והן לתחנה בנויה, לפי היקף הדלקים הצפוי להימכר בתחנה. בהתבסס על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה **המעודכנים למועד הקובע** ועל הקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי, פרק כ' - עריכת שומות לתחנות תדלוק, כמופיע בפרק 10.2.

10.1.2. **<u>מסחר/חנות נוחות (מגרש 1):</u>**

שמאי המשיגה התבסס על ערכי השווי למסחר/חנות נוחות בהתבסס על ערכי השווי שקיבל ממכרזי קרקע לתעשיה ומלאכה באזור התעשיה נחם ב', לפי יחס של 1:3. שמאי המשיבה התבסס על מגוון נתוני השוואה החל מנתוני פדיון של חנויות נוחות בארץ וכלה בדמי שכירות למסחר ומכרז למסחר.

אני דוחה את גישת שמאי המשיגה. אמנם בצדק טוען השמאי כי שיטת החילוץ עשויה ליצור עיוותים בערכי השווי לקרקע. אך קביעת שווי קרקע למסחר/חנות נוחות בהתבסס על ערכי שווי לתעשיה, גם אם ביחס של 1:3, מבלי לאשש קביעה זאת בנתוני השוואה משני היעודים המצביעים על יחס זה, עשויה ליצור עיוות אף גדול יותר.

אני דוחה גם את הנתונים עליהם התבסס שמאי המשיבה. לעניין **הפדיון עסקי** - בהתאם לפרק ז' לקווים המנחים שימוש בנתוני הפדיון העסקי יעשה במקרים בהם שלוש גישות השומה המקובלות אינן ישימות, זאת כיוון שדמי השכירות הראויים בנכס מחושבים לפי פדיון ולא על בסיס השוואה לדמי השכירות הנהוגים, כמקובל.[19] לעניין **נתוני השוואה המצויים במיקומים מרכזיים** - נתונים אלה, דוגמת צומת מסמיה המגלם פוטנציאל, תחנת הדלק פז על כביש 1, או תחנות תדלוק שמצויות במתחמי קניות, מגלמים היקף מכירות גבוה של דלקים ובהתאם לכך גם הניצול המסחרי יהיה גבוה משמעותית מהנכס הנדון.

בהעדר נתוני השוואה לקרקע לחנות נוחות, ניתן לקבל את גישת ההשוואה עליה התבסס שמאי המשיבה, תוך שימוש בשיטת החילוץ לקביעת שווי הקרקע, עבור חלק מנתוני השכירות שהציג, בתוספת נתונים שהוצגו בהכרעות אגף למסחר בתחנות תדלוק באזור, תוך מתן התאמות רלוונטיות לנכס הנדון.

10.1.3. **<u>מתקני דרך (מגרש 2):</u>**

שמאי המשיגה קבע את השווי למתקני דרך על פי גישת ההשוואה, בהתבסס על תוצאות מכרזי קרקע לתעשיה ומלאכה בפיתוח חלקי, מאזור התעשיה נחם ב', תוך מתן התאמה למיקום. שמאי המשיבה קבע את השווי על פי גישת ההשוואה, בהתבסס על עסקות מאזורי התעשיה ורדון ובאר טוביה, בתוספת שיטת החילוץ מנתוני שכירות לנכסים חקלאיים מוסבים.

אני מקבל את גישת ההשוואה הישירה לקרקע לתעשיה ומלאכה בה בחרו שמאי הצדדים, שכן מדובר בגישה המתאימה ביותר לאותו שימוש ומצריכה ביצוע התאמות מינימלי, זאת בשונה משיטת החילוץ בה השתמש שמאי המשיבה בנוסף, הרגישה יותר לשינוי בפרמטרים דוגמת: שיעור היוון, רווח יזמי, עלויות בניה ברמות גמר שונות ושטחי חצר שאין ודאות לעניין אחידותם.

בנסיבות אלה ובשל קרבתם הגיאוגרפית של אזורי התעשיה ורדון ובאר טוביה אל הנכס הנדון, ביחס לאזור התעשיה נחם ב' המרוחק יותר, הוחלט להתבסס על הנתונים החל משנת 2015 מוורדון ובאר טוביה, תוך מתן התאמות רלוונטיות לנכס הנדון.

[19] פרק ז' לקווים המנחים - ביצוע שומה על פי הפדיון העסקי בנכס הנישום.

10.2. **<u>עקרונות השומה:</u>**

10.2.1. **<u>תחנת תדלוק - מגרש מס' 1:</u>**

10.2.1.1. **<u>מרווח השיווק:</u>**

אני דוחה את טענת שמאי המשיגה כי יש להביא בחשבון מרווח שיווק נמוך מהמרווח שנקבע למועד הקובע בשל מגמת הירידה שחלה בשנים האחרונות. מרווח השיווק שנלקח לצורך התחשיב הינו הערך המפורסם על ידי מינהל הדלק והגז במשרד האנרגיה לתדלוק עצמי בנזין 95 לחודש מרץ 2017, **בסך 611 ₪/ק"ל.** באשר לטענת שמאי המשיגה כי יש לבטא הפחתה במרווח השיווק עקב הירידה המתמשכת בשנים האחרונות. עקרונית אני מקבל את טענתו כי קיים סיכון בהתמשכות מגמה זו, אך לטעמי נכון יותר לבטא זאת כתוספת במרכיב הסיכון שבשיעור ההיוון.

10.2.1.2. **<u>ספירת תנועה:</u>**

שמאי המשיבה התבסס בשומתו על 208 ק"ל, הנשענים על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס) לשנת 2015 (סה"כ 8,200 כלי רכב ובתוספת 15% עבור תחנת הרכבת העתידה להיפתח בסמוך, סה"כ 9,430 כלי רכב). שמאי המשיגה לא חלק על קביעה זו.

מבדיקה שנערכה באתר הלמ"ס נמצאו דוחו"ת מעודכנים הרלוונטיים למועד הקובע, לפיהם מס' כלי הרכב הממוצע ליממה (לכל ימות השבוע) עמד על: 8,200 בשנת 2015, 12,000 בשנת 2017, 11,600 בשנת 2018 ו-11,700 בשנת 2019. לפיכך סביר להתבסס בהכרעה זו על 11,000 כלי רכב ליממה לשני הכיוונים למועד הקובע (3.2017), מהם תחושב מחצית לצד אחד, **סה"כ 5,500 כלי רכב ביממה.**

10.2.1.3. **<u>צפי מכירות:</u>**

בהתאם לקווים המנחים פרק כ', בתחנות הממוקמות על ציר בינעירוני שבו היקף התנועה ידוע, יוערך מס' המתדלקים בתחנה בטווח שבין 3%-4.5% מהיקף התנועה לכיוון הנסיעה שממנו הכניסה לתחנה, בהתייחס למס' גורמים, בהם:

- הסדר תנועה נוח לנוסעים מ- 2 הכיוונים (עשויה להוסיף עד 20% כניסות).
- רמת הנגישות בהתאם למרחק ונוחות הכניסה/יציאה מהתחנה.
- מהירות הנסיעה בקטע הכביש (מהירות גבוהה עשויה להוריד את מס' הנכנסים).
- מס' תחנות הדלק בקרבת מקום.

מחד, הקרקע לתחנה הנדונה אינה ממוקמת בדיוק על כביש 383, אלא כ- 100 מ' דרומית לצומת, על דרך הגישה לקיבוץ כפר מנחם, מה שעשוי לפגוע במספר כלי הרכב הנכנסים. מאידך, מיקומה הסמוך לצומת "חרובית" ובתוספת מסלול ההאטה,[20] יאפשרו כניסה נוחה לבאים משני הכיוונים של כביש 383, מה שעשוי דווקא להגדיל את כמות הכניסות.

בנוסף, כביש 383 מהווה כביש בין עירוני משני, בו מהירות הנסיעה מוגבלת ל- 80 קמ"ש בלבד ואין תחנות תדלוק נוספות לאורכו, מה שעשוי להגדיל עוד את כמות הכניסות.

לפיכך, ניתן לאמץ את גישת הצדדים לפיה שיעור המתדלקים יעמוד על 3.5%, בתוספת 20% בלבד לנכנסים

[20] עפ"י תב"ע יש להסדיר נתיב האטה בצומת עם דרך מס' 383. בהתאם לאומדן בקרת הפיתוח של רמ"י הוערכו מסלולי האטה והאצה.

מהכוון השני, בחישוב לפי 30 ימי עבודה (כולל סופ"ש) ותדלוק בסך 35 ליטר לכלי רכב. לסיכום, בהתייחס לכך שמדובר ב- 5,500 כלי רכב ביממה, הרי שהיקף המכירות יעמוד על כ- **240 ק"ל/חודש במעוגל**.[21]

10.2.1.4. **דמ"ש ראויים:**

שמאי המשיבה קבע את דמי השכירות הראויים **עבור קרקע לתחנה** בשיעור 20% ממרווח השיווק, בעוד שמאי המשיגה קבע את עלויות התפעול לפי 45% ממרווח השיווק ובהתאם לכך מתקבל כי דמי השכירות הראויים **לתחנה בנויה** הינם בשיעור 55% מסך ההכנסות.

אני מקבל את גישת שמאי המשיבה ודוחה את גישת שמאי המשיגה.

בשל היקף הדלקים הצפוי להימכר כ- 240 ק"ל, מסווג הנכס הנדון כתחנה קטנה על גבול הבינונית, לפיכך:

למרכיב הקרקע - בהתאם לקווים המנחים, שיעור דמי השכירות המקובלים ממרווח השיווק ברוטו, הינו בין 18% לתחנה קטנה ועד 30% לתחנה גדולה. בהתייחס למאפייני התחנה וגודלה על פי כמות הדלקים הצפויה להימכר, סביר כי דמי השכירות הראויים לקרקע כפי שנקבעו בשומת המשיבה בשיעור 20%, מצויים בטווח הסביר. **סה"כ כ- 122** ₪/**ק"ל**.

לתחנה בנויה - בהתאם לקווים המנחים, שיעור דמי השכירות המקובלים ממרווח השיווק ברוטו, הינו בין 30% לתחנה קטנה ועד 55% **לתחנה גדולה**. שיעור דמי השכירות עולה ככל שהתחנה גדלה. בהתאם לכך אין זה סביר לקבוע דמ"ש שתואמים לתחנה גדולה.

עפ"י סעיף 4 לדברי הסבר בקווים המנחים, דמ"ש נטו לתחנה בנויה מהווים נגזרת של כמות הדלקים הנמכרת בתחנה בהתאם לנוסחה לקו מגמה לינארי:

$y=0.0003x+0.3535$ (ק"ל/חודש הנמכרים בתחנה=x, דמי שכירות נטו=y).

לפיכך, שיעור דמי השכירות נטו מכמות הדלקים הצפויה להימכר בתחנה בסך 240 ק"ל, הינו $y=42.55\%$.[22]

10.2.1.5. **שיעור היוון:**

לעניין כניסתם של כלי הרכב החשמליים לשוק - עקרונית אני מקבל את טענת שמאי המשיגה כי קיים סיכון בשל כניסתם של כלי רכב חשמליים. אנו מצויים בתחילתו של עידן בו גם חברות הרכב מהגדולות והחשובות בשוק מציעות דגמים חשמליים. למעשה מדובר בשינוי המאותת לשוק הדלקים הפוסיליים.

מבדיקה שערכנו עולה כי נכון לפברואר 2018 היו בישראל סה"כ כ- 720 כלי רכב חשמליים ו- 3,300 כלי רכב היברידיים נטענים,[23] כאשר סך כלי הרכב המנועיים הפרטיים לשנת 2018 עמד על כ- 2,980,000.[24]

לפי פרסום של משרד האנרגיה מסוף 2019, עולה כי בשונה ממדינות העולם, חדירת כלי הרכב החשמליים לישראל היא איטית ומצומצמת, זאת למרות שלישראל יתרונות משמעותיים באימוץ רכבים חשמליים ביחס למדינות העולם בשל התנאים הייחודיים המתקיימים בה דוגמת: שטח מדינה קטן, עלות דלקים פוסיליים גבוה ביחס לחשמל וחדשנותם הטכנולוגית של תושבי המדינה. אך למרות זאת שיעור החדירה של רכבים חשמליים נותר זניח.[25] בהתאם לאמור לעיל, נראה כי בשנים הקרובות לא צפוי מהפך בשוק זה וחדירה משמעותית של כלי רכב חשמליים לישראל עשויה להתפרס על פני מס' שנים לא מבוטל. שינוי אפשרי במגמה

[21] 243 ק"ל/חודש = 35 ק"ל * 30 יום * 1.2 * 0.035 * 5,500 כלי רכב ביממה.

[22] 240*0.0003+0.3535 = 42.55%

[23] עפ"י מסמך מרכז המחקר והמידע של הכנסת מיום 18.2.2018.

[24] עפ"י הודעת הלמ"ס לתקשורת: "כלי רכב מנועיים בשנת 2018", מיום 19.5.2019.

[25] עפ"י פרסום של משרד האנרגיה: "רכב חשמלי בישראל" מיום 19.11.2019.

זו יתאפשר בין היתר תוך שילוב הקלות ממשלתיות משמעותיות ארוכות טווח במיסוי ופריסה ארצית רחבה של עמדות טעינה.

שמאי המשיגה טוען כי עקב הירידה המתמשכת בשנים האחרונות במרווח השיווק, יש לבטא לכך הפחתה. עקרונית, אני מקבל את טענת שמאי המשיגה כי קיים סיכון בהתמשכות מגמה זו, אך יש לבטא לכך התאמה במרכיב הסיכון שבשיעור ההיוון.

בהתאם לכל האמור לעיל, נראה כי בשלב זה סביר לבטא תוספת קלה בשיעור ההיוון, כביטוי לעלייה האפשרית בכלי הרכב החשמליים בשנים הבאות והירידה המתמשכת במרווח השיווק.

עפ"י פרסומי השמ"ר למחצית הראשונה של שנת 2017 עמד שיעור ההיוון לנכסים מסחריים על 7.2%. בתוספת 1.5% על פי הקווים המנחים, מתקבל היוון בשיעור 8.7% לתחנה בנויה. שיעור ההיוון המקובל לקרקע בהתאם לפרק ט"ו לקווים המנחים, נע בטווח של 5-6% ואף פחות מכך.

שמאי המשיגה קבע את שיעור ההיוון עבור תחנה בנויה לפי 9%, המגלמים עפ"י הקווים המנחים את שיעור ההיוון בנכסים מסחריים בתוספת 1.5%. שמאי המשיבה קבע את שיעור ההיוון עבור קרקע לתחנה בשיעור 7.5%, לפי אותם עקרונות.

לפיכך, נראה כי שיעורי ההיוון שנקבעו בשומות הצדדים מגלמים כבר תוספת ובהתאם לכך אני מאמץ אותם. סה"כ: **9% לתחנה בנויה ו- 7.5% לקרקע.**

10.2.1.6 **<u>יזמות לתחנה בנויה:</u>**

בשל מיקומה של התחנה, אני מקבל את שיעור היזמות שניתן על ידי שמאי המשיגה בשיעור 22.5%.

10.2.1.7 **<u>עלות הקמת תחנת התדלוק:</u>**

שמאי המשיגה קבע את השווי בגישת היוון ההכנסות מנתוני הרווח התפעולי הצפוי **לתחנה בנויה** ומפחית עלות בניה ישירה של 5,135,000 ₪, בהתבסס על אומדן עלויות שקיבל מחברת "סיגמא הנדסה".

אני דוחה את גישת שמאי המשיגה. בהתאם לסעיף 11 לקווים המנחים פרק כ', עלות ממוצעת להקמת תחנת תדלוק באזור עירוני בשטח כדונם ועליה 4 משאבות תדלוק תהיה כ- 1.8 מיליון ₪, בעוד עלות בניה ממוצעת לתחנת תדלוק באזור עירוני מפותח בשטח של כ- 2 דונם ועליה 8 משאבות תדלוק הינה כ-3.1 מיליון ₪. עלויות אלה אינן כוללות עלות סלילת דרכי שירות אל התחנה וממנה. התחנה שבנדון צפויה למכור כ- 240 ק"ל/חודש, בהתאם לכך מהווה תחנה בינונית על גבול הקטנה, וסביר שתכלול עד 4 משאבות תדלוק.

לטעמנו, יש להעדיף ולהתבסס על עלויות הבניה לתחנת תדלוק כמופיע בקווים המנחים, על פני עלויות הבניה של חברת "סיגמא הנדסה",[26] שכן עלויות הבניה בקווים המנחים נקבעו בהתאם לסקירה רחבה של מכרזים להקמת תחנות תדלוק.

לאור גודלה ומיקומה בקרבת קיבוץ כפר מנחם, נראה לנו כי עלות בנייה מקובלת לתחנה הנדונה בשטח של עד 1.5 דונם, הינה בסך של כ- 2,100,000 ₪, לאחר הצמדה למדד תשומות הבניה (יולי 2010),[27] מתקבלת עלות בסך כ- 2,500,000 ₪ במעוגל, ללא עלות לסלילת דרכי שירות.

[26] כפי שצוין בה, העלויות ניתנו כהערכה לא מחייבת ללא התבססות על תכנון או כתבי כמויות, אלא על ניסיון רב שנים.

[27] שיעור השינוי 14.2%

10.2.2. **<u>מסחר/חנות נוחות - מגרש 1:</u>**

בשל הקושי במציאת נתוני השוואה לקרקע עבור חנות נוחות בסביבה, נתבסס בהכרעה זו על נתונים מתחנות תדלוק הממוקמות בפאתי העיר בית שמש. בהם: שומה מכרעת להיטל השבחה,[28] עבור תחנת תדלוק בכניסה לאזור התעשיה הצפוני של בית שמש עם חשיפה גבוהה, בה נקבעו דמ"ש בסך 120 ₪/מ"ר. הכרעת אגף,[29] שניתנה במתחם "פז סנטר" בכניסה הצפון מערבית לבית שמש ולאזור התעשיה הצפוני ולה חשיפה גבוהה, בה נקבעו דמ"ש בסך 129 ₪/מ"ר. ההכרעה המוזכרת ב"זנוח",[30] בכניסה הדרום מזרחית לבית שמש, בה התבססו על דמ"ש לחנות נוחות בסך 67.5 ₪/מ"ר וההכרעה המוזכרת מ"מחסייה",[31] בצד הצפון מזרחי של העיר בית שמש בסמוך למושב מחסיה, בה התבססו על שווי בסך 220,000 ₪ כולל פיתוח לחנות נוחות בשטח 60 מ"ר, המגלמים דמ"ש בסך 72 ₪/מ"ר.[32] כל אלה מצביעים על דמ"ש הנעים בין 67.5-129 ₪/מ"ר.

כאמור, הנכס הנדון ממוקם על כביש הגישה לקיבוץ כפר מנחם ומתחבר בעזרת צומת "חרובית" לכביש מס' 383 בו היקף התנועה אינו ער. מיקומו יוביל למכירת דלקים בהיקף בינוני בגבול הנמוך ומכך תושפע רמת הפעילות ביתר השימושים הנלווים לתחנה. על כן ובהתאם למועד הקובע, מיקומו, רמת החשיפה והיקף הדלקים הצפוי בנכס הנדון, סביר לקבוע את דמ"ש הראויים למסחר/חנות נוחות לפי **85** ₪/**מ"ר**.

10.2.3. **<u>מתקן לשטיפת כלי רכב:</u>**

עקרונית, אינני מקבל את גישת שמאי המשיגה כי מתקן השטיפה הינו חלק ממכלול השימושים האפשריים ביעוד לשירותי דרך. בהתאם לקווים המנחים פרק כ', מוגדר מתקן לשטיפת מכוניות כפעילות עסקית נוספת ומניבה, אותה יש להעריך בנפרד מהפעילות העיקרית לממכר דלקים.

כיוון שכמות הדלקים הנמכרת בתחנה משפיעה ישירות על הפעילויות העסקיות האחרות בתחומה, הרי שיש לבחון את הפוטנציאל המסחרי בהתאם לסביבתה. לפיכך ובהנחה והיה מדובר בתחנה גדולה עם היקף תנועה גבוה, ניתן היה להניח כי גם אם יכנס חלק קטן מכלי הרכב לשטיפה הרי שהצבת מכונת שטיפה תהיה כדאית, אך במקרה שלפנינו בו הנכס הנדון מצוי בסמוך לכביש בין עירוני בו היקף התנועה אינו ער, לאורכו 4 מושבים, קיבוץ ותחנת רכבת משנית, אינו צמוד למרכז קניות, אזור תעשיה ו/או עיר כלשהי דוגמת ההכרעות שהוזכרו בזנוח ומחסיה הצמודות לעיר בית שמש, הרי שהקמת מתקן שטיפה בתחומו תהיה בעלת כדאיות נמוכה.

מעיון בהכרעת אגף שומת מקרקעין ובהחלטת וועדת השגות בעקבותיה בקריית גת, אותן הזכיר שמאי המשיבה,[33] נמצא כי מדובר בקרקע לתחנה מתוכננת **בצמוד לעיר קריית גת**, בקטע המחבר בין צומת לכיש לצומת פלוגות ובסמוך ליציאה מכביש 35 אל כביש 6, בה הוערך היקף הדלקים הצפוי לאחר השלמת המחלף בסך כ- 450 ק"ל/חודש ובהתאם לאלה גם נצמחת שם הכדאיות להקמת מתקן לשטיפת כלי רכב.

---

[28] הכרעה של השמאית גבע בלטר, גוש 5205, חלקה 15 (חלק), מיום 28.8.2014, למועד 11.2013.

[29] הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה, גוש 5203, חלקה 18 (חלק), מיום 22.12.2019, במתחם "פז סנטר", אזור התעשייה הצפוני בבית שמש, למס' מועדים, בהם שנת 2017.

[30] הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה מיום 30.6.2013, מועד קובע 8.8.2012.

[31] הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה מיום 31.5.2015, מועד קובע 28.9.2014.

[32] 72 ₪/מ"ר = 0.085 * 12 / 1.25 * (4,500 + (220,000 / 60))

[33] הכרעת אגף שומת מקרקעין בהשגה ראשונה מיום 28.8.2017 חוות הזרע מבחור בקריית גת, שאומצה במלואה בהחלטת וועדת השגות מיום 4.12.2018, למועד קובע 14.11.2016.

מעיון בהשגה בזנוח שהוזכרה אף היא, נמצא כי התחנה ממוקמת **בכניסה המזרחית לבית שמש** ובהתאם להיתר הבניה שהוצג, נתבקשה תחנת שטיפה שהקמתה מומשה.

זאת ועוד, מסיור שערכנו בתחנות תדלוק בכבישים בין עירוניים, בצומת האלה, זכריה ובצומת מסמיה הנחשבת למיקום מרכזי בה היקף התנועה גבוה משמעותית, נמצא כי למעט בתחנת הדלק של חברת דלק לא הוקמו ביתר התחנות מתקני שטיפה, לפיכך ניתן להניח כפי שטען שמאי המשיגה, כי כדאיות הקמת מתקן שטיפה במיקום זה עשויה להיות נמוכה.

בהתאם לכל האמור לעיל, אני דוחה את קביעת שמאי המשיבה לתוספת שווי עבור קרקע למתקן שטיפת כלי רכב במיקום זה ובהמשך לכך מתייתר הצורך לדון בטענת שמאי המשיגה להפסד החצר שלא נלקח בחשבון בשומת המשיבה.

10.2.4. **<u>מתקני דרך - מגרש 2:</u>**

10.2.4.1. **<u>מקדמי אקווי' לתעשיה:</u>**

אני מקבל את מקדמי האקווי' שניתנו בשומות הצדדים עבור קומת הקרקע, אך אינני מקבל את מקדמי האקווי' שנקבעו ליתרת הקומות מעל קומת הקרקע ולחצר. במרבית הנכסים לתעשיה בבאר טוביה וורדון לא מנוצלת הבניה ביתרת הקומות, לפיכך, לא נכון בשלב זה לבטא התאמה בשיעור 40% לכך, אך בשל הפוטנציאל הגלום בזכויות אלה, נכון יהיה לבטא התאמה נמוכה יותר. לטעמי שטח החצר בתעשיה משמש כהמשך לתהליך היצור ובהתאם לכך נכון יהיה לקבוע מקדם בשיעור מעט גבוה מ- 30%.

מקדמי אקווי' שיובאו בהכרעה זו, הן בנתוני ההשוואה והן בנכס הנדון: לבינוי בקומת הקרקע מקדם 1, לבינוי בקומות מעל קומת הקרקע מקדם 0.2 ולחצר מקדם 0.4.

10.2.4.2. **<u>התאמה למיקום ורמת פיתוח:</u>**

בהתייחס לנתוני ההשוואה מאזורי התעשיה וורדון ובאר טוביה, לא גילם שמאי המשיבה בתחשיבו, התאמה למיקום. מסיור שנערך במועד הביקור, נראה כי הנכס מצוי במיקום שאינו אופייני לאזורי תעשיה. בהתאם לכך, תובא בחשבון הפחתה בשיעור 25% מבאר טוביה הוותיק ו- 15% מוורדון שמצוי בשלביו ההתחלתיים. יש לציין שעסקות ההשוואה מאזורי התעשיה באר טוביה וורדון כללו עלויות פיתוח לקרקע בלבד.[34] לכן בניתוח השווי, יתווספו תחילה עלויות פיתוח לתכסית השטח המבונה בהתאם לתעריפי המועצות האזוריות באר טוביה ויואב, כך שההתאמות יערכו על שווי הקרקע כולל פיתוח.

10.2.4.3. **<u>התאמה למגבלת שימושים:</u>**

השימושים שיותרו במגרש 2 למתקני דרך, מהווים שימושים מוגבלים ביחס למגוון השימושים האפשרי בנתוני ההשוואה מאזורי התעשיה באר טוביה וורדון, בהתאם לכך תובא בחשבון התאמה בסך 0.9.

10.2.4.4. **<u>התאמה לבעלות מלאה:</u>**

שמאי הצדדים לא הביאו בחשבון התאמה לבעלות. בהתאם לפרק כ"ה לקווים המנחים, יש להביא בחשבון התאמה בשיעור 2%-4%. כיוון שבהכרעה זו יובאו ישמשו להשוואה תוצאות מכרזי קרקע בחכירה, תובא התאמה בשיעור 3% בלבד משווי הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ.

[34] מבדיקה שנערכה במועצות באר טוביה ויואב, עולה כי העסקות אינן כוללות עלויות פיתוח למבונה אלא רק עבור שטח המגרש וכל בקשה לבניה תחויב בהיטלים לבנוי בלבד. סה"כ כ- 335 ₪/מ"ר בנוי בבאר טוביה, סה"כ כ- 102 ₪/מ"ר בנוי בוורדון.

10.2.5. **<u>התאמה לדחייה למימוש:</u>**

אני מקבל את מקדם הדחייה לשנתיים בשיעור 6% (0.89), שהביא בחשבון שמאי המשיגה. משיחה שקיימתי עם האחראי על אזור זה ברשות העתיקות, הובהר כי אם ימצא כי ידרשו חפירות הצלה מעבר לחיתוכי הבדיקה שיש לערוך על מנת לקבל את אישורו להתחלת הבניה במקום, מדובר בתקופה של כחצי שנה. לפיכך ובהתחשב בתקופת ההקמה וההרצה, נכון יהיה לדעתי לבטא דחיה לשנתיים, סה"כ **מקדם 0.89**.

10.2.6. **<u>עלויות פיתוח להכרעה:</u>**

שמאי המשיגה הביא בחשבון עלויות פיתוח בשיעור 40% בלבד מעלות הפיתוח שהתקבלה לתחנת תדלוק במכרז בקרני שומרון. בנוסף הציג כנספח, הערכה לעלויות הפיתוח שחושבו על ידי חברת "סיגמא הנדסה". שמאי המשיבה קבע את עלויות הפיתוח בהתאם לקווים המנחים ולאחר הדיון הוצגו עלויות פיתוח מתוקנות, שהוערכו על ידי בקר רמ"י וכוללות גם את הרחבת הכביש עבור מסלולי האצה והאטה לכניסה ויציאה מהמגרשים הנדונים. שמאי המשיגה השיג גם על עלויות אלה.

ראשית, אני דוחה את גישת שמאי המשיגה לפיה הובאו בחשבון עלויות פיתוח מתואמות בשיעור כה גבוה מבלי שהוצגה אסמכתא המאששת את השוני והיחס בין המקומות המושווים.

שנית, גם לאחר חוות הדעת לפיתוח שנערכה על ידי בקרת רמ"י, לא נפתרה המחלוקת.

עלויות פיתוח אינן בתחום מומחיותנו ובמיקום הנדון כפי הובהר לנו על ידי בקר רמ"י, ללא מסלול האטה בהתאם לדרישות התב"ע, לא תאושר וגם לא תתאפשר גישה סבירה לתחנת התדלוק. כלומר אין מדובר במטלת תב"ע שאינה קשורה באופן ישיר לנכס הנדון, לכן יש להכלילה בעלויות הפיתוח לחישוב.

כמו כן, באמדן של חברת "סיגמא הנדסה" נכתב כי הוא מתבסס על נתונים בסיסיים וללא הגשה או כל תכנית עקרונית וכי מדובר בהערכה לא מחייבת כיוון שאין תכנון ואין כתבי כמויות. כאשר אומדן הכמויות של בקרת רמ"י נערך על סמך הערכה בלבד כיוון שלא נמסר תכנון כלשהו.[35]

בהתאם למכלול הנתונים כאמור לעיל, לא אוכל לקבל באופן חד צדדי את עלויות הפיתוח שהוצגו על ידי מי מהצדדים והכרעה זו תיערך <u>לשווי כולל פיתוח</u>.

- **לאחר שתתקבל הסכמה בין הצדדים לגובה עלות הפיתוח להפחתה, ניתן יהיה לפנות אלינו עם נתון זה, לצורך החסרתו מהשווי כולל פתוח.**

[35] נמסר לי על ידי בקר רמ"י בבירור מאוחר יותר שנערך עמו.

11. נתונים לאומדן השווי וקביעת ערכי הבסיס:

11.1 נתונים לתחנת תדלוק - מגרש מס' 1:

- **היקף מכירות צפוי:**

ספירת תנועה יומית 2017 כביש 383 קטע 10, לשני הכיוונים		11,000
מחצית לכוון אחד ליממה		5,500
תוספת לנכנסים מהצד השני	20%	6,600
מס' כלי רכב מתדלקים ליממה	3.5%	231
סך כלי הרכב המתדלקים לחודש	30	6,930
סך היקף מכירות ק"ל לחודש במעוגל	35	**240**

11.2 נתונים למסחר/חנות נוחות - מגרש 1:

קרקע למסחר/חנות נוחות	
דמי שכירות למ"ר	₪ 85
שיעור היוון בדומה לשיעור ההיוון בתחנה	9%
שווי למ"ר בנוי (היוון 9%)	₪ 11,333
יזמות	22.5%
עלויות בניה למ"ר	₪ 4,300
שווי מ"ר מבונה כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 4,952
שווי מ"ר מבונה כולל פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 5,000**

11.3 נתונים למתקני דרך - מגרש מס׳ 2:

כאמור, בקביעת השווי לנכס הנדון תתבסס הכרעה זו על גישת ההשוואה הישירה למגרשים ריקים לתעשיה ומלאכה מאזורי התעשיה וורדון ובאר טוביה:

11.3.1 אזור התעשיה באר טוביה:

- **ניתוח עסקות השוואה:**

מועד העסקה	גו"ח	שטח מגרש במ"ר	תמורה	עלויות פיתוח לתכסית הבינוי	מחיר לדונם כולל פיתוח	התאמה לגודל	התאמה למועד	סה"כ
7/1/15	2475/27	5013	₪ 5,000,000	₪ 839,678	₪ 1,164,907	1	1.05	₪ 1,223,152
23/2/15	312/45	14500	₪ 14,500,000	₪ 2,428,750	₪ 1,167,500	1.1	1.05	₪ 1,348,463
4/3/15	2476/25	649	₪ 780,000	₪ 108,708	₪ 1,369,349	0.95	1.05	₪ 1,365,926
שווי דונם ממוצע לתעשייה כולל פיתוח וללא מע"מ, בתכסית 50%								₪ 1,312,513
שטח אקווי' במ"ר								810
שווי למ"ר אקווי'								₪ 1,620
מקדם התאמה למיקום ורמת פיתוח								0.75
מקדם התאמה לבעלות								1.03
שווי למ"ר מבונה אקווי' כולל פיתוח וללא מע"מ								**₪ 1,252**

- **שטח אקווי׳:**

תיאור	שטח	מקדם	שטח אקווי'
עיקרי ק"ק	500	1	500
שרות ק"ק	0	1	0
יתר הקומות	550	0.2	110
חצר	500	0.4	200
סה"כ שטח מ"ר מבונה אקווי'			**810**

11.3.2 אזור התעשיה ורדון:

- **ניתוח עסקות השוואה:**

מועד העסקה	גו"ח	שטח מגרש במ"ר	תמורה	עלויות פיתוח לתכסית הבינוי	מחיר לדונם כולל פיתוח	התאמה לגודל	התאמה למועד	סה"כ
5/11/15	1698/137	1219	₪ 1,104,526	₪ 74,559	₪ 967,256	1	1.05	₪ 1,015,619
3/9/17	1698/141	1156	₪ 1,300,000	₪ 70,706	₪ 1,185,731	1	1	₪ 1,185,731
שווי דונם ממוצע לתעשייה כולל פיתוח וללא מע"מ, בתכסית 60%								₪ 1,100,675
שטח אקווי' במ"ר								840
שווי למ"ר אקווי'								₪ 1,310
מקדם התאמה למיקום ורמת פיתוח								0.85
מקדם התאמה לבעלות								1.03
שווי למ"ר מבונה אקווי', כולל פיתוח וללא מע"מ								**₪ 1,147**

- **שטח אקווי׳:**

תיאור	שטח	מקדם	שטח אקווי'
עיקרי ק"ק	550	1	550
שרות ק"ק	50	1	50
יתר הקומות	400	0.2	80
חצר	400	0.4	160
סה"כ שטח מ"ר מבונה אקווי'			**840**

11.3.3. **סיכום נתוני הבסיס למ"ר מבונה אקווי' - מתקני דרך מגרש מס' 2:**

- **שווי למ"ר אקווי':**

שווי מ"ר אקווי' - א.ת באר טוביה	₪ 1,252
שווי מ"ר אקווי' - א.ת ורדון	₪ 1,147
שווי מ"ר אקווי', בממוצע	**₪ 1,199**
מקדם התאמה למגבלת שימושים	0.9
שווי מ"ר אקווי' מתואם, בממוצע	**₪ 1,080**

- **שטח אקווי':**

שטח המגרש במ"ר	2,000		
שטח מבונה בקומת הקרקע	460	1	460
יתרת חצר במ"ר	1,540	0.4	616
סה"כ שטח מבונה אקווי' במ"ר			**1,076**

12. תחשיב השומה:

12.1 מגרש מס' 1:

קרקע לתחנת תדלוק - לפי גישת דמי שכירות לקרקע	
מרווח השיווק (מרץ 2017)	₪ 611
צפי מכירות בק"ל/חודש	240
שיעור דמי השכירות הראויים לקרקע, ממרווח השיווק	20%
דמי השכירות לקרקע לק"ל	₪ 122
סך הכנסות מדמי שכירות לשנה	₪ 351,936
שיעור היוון לקרקע	7.5%
סה"כ שווי הקרקע לתחנת תדלוק כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,692,480**

קרקע לתחנת תדלוק - לפי גישת דמי שכירות לתחנה בנויה	
מרווח השיווק (מרץ 2017)	₪ 611
צפי מכירות בק"ל/חודש	240
סך הכנסות מדלקים לשנה	₪ 1,759,680
דמי שכירות נטו (42.55%)	₪ 748,744
שיעור היוון לבנוי	9.0%
סה"כ שווי תחנת תדלוק בנויה כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 8,319,376
רווח יזמי	1.225
שווי התחנה בניכוי רווח יזמי	₪ 6,791,327
עלות בניית התחנה	₪ 2,500,000
שווי הקרקע לתחנת התדלוק, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,291,327**
שווי ממוצע לקרקע לתחנת התדלוק, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,491,904**

קרקע למסחר/חנות הנוחות	
שווי למ"ר מבונה כולל פיתוח	₪ 5,000
שטח אפקטיבי במ"ר	100
שווי הקרקע למסחר/חנות נוחות, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 500,000**

סיכום מגרש 1	
סה"כ שווי הקרקע למגרש 1, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,991,904**
מקדם התאמה דחיה לשנתיים בשיעור 6%	0.89
שווי הקרקע למגרש 1, מתואם כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,443,000**

12.2. **מגרש מס׳ 2:**

קרקע לשרותי דרך	
שווי למ"ר מבונה אקווי' כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 1,080
שטח אקווי' לשרותי דרך	1,076
שווי הקרקע לשרותי דרך	₪ 1,161,567
מקדם התאמה דחיה לשנתיים בשיעור 6%	0.89
שווי הקרקע למגרש 2, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 1,034,000**

12.3. **סה״כ שווי הקרקע למגרשים 2+1:**

שווי הקרקע למגרש מס' 1, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 4,443,000**
שווי הקרקע למגרש מס' 2, ללא פיתוח וללא מע"מ	**₪ 1,034,000**
סה"כ שווי הקרקע למגרשים מס' 2+1, כולל פיתוח וללא מע"מ	**₪ 5,477,000**

12.4. **פער משומות הצדדים:**

	מגרש 1	מגרש 2
שומת המשיבה כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 4,333,000	₪ 1,184,052
הכרעה כולל פיתוח וללא מע"מ	₪ 4,443,000	₪ 1,034,000
פער ביחס לשומת המשיבה	**2.5%**	**14.5%**

12.5. **ערכי השווי להכרעה:**

בהתאם לתוצאות השווי שהתקבלו, עולה כי במגרש מס׳ 1 הפער משומת המשיבה קטן מ- 10% ובמגרש 2 הפער משומות הצדדים גבוה מ- 10%. לפיכך אני מאמץ את השווי כולל פיתוח וללא מע״מ שהתקבל בשומת המשיבה למגרש מס׳ 1. במגרש מס׳ 2 יובא בחשבון השווי שהתקבל בתוצאת תחשיב הכרעה זו, כדלהלן:

שווי הקרקע למגרש מס' 1, ללא פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 4,330,000**
שווי הקרקע למגרש מס' 2, ללא פיתוח וללא מע"מ, במעוגל	**₪ 1,034,000**

13. <u>השומה:</u>

בהתאם לכל האמור לעיל, הגענו לכלל דעה כי שווי זכויות הבעלות במגרשים מס׳: 1, 2 על פי תכנית מס׳ 258/02/6, הידועים כחלקה 5 בגוש 2706, למטרת גביית דמי חכירה, בגין עדכון זכויות חדשות לפי תכנית זו, **<u>כולל פיתוח</u> וללא מע״מ:**

<u>מגרש מס׳ 1</u>: 4,330,000 ₪ (ארבעה מיליון, שלוש מאות ושלושים אלף ש״ח בלבד).

<u>מגרש מס׳ 2</u>: 1,034,000 ₪ (מיליון, שלושים וארבעה אלף ש״ח בלבד).

<u>הערת הח״מ</u>

לאחר שתתקבל הסכמה בין הצדדים לגובה עלות הפיתוח להפחתה, ניתן יהיה לפנות אלינו בבקשה משותפת עם נתון זה, לצורך החסרתו מהשווי כולל פתוח.

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 ההכרעה בהשגה הראשונה ע״י מזכירות המחוז באגף שומת מקרקעין.

ב ב ר כ ה,

יחיאל שטרית
שמאי מקרקעין מחוזי
מחוז ירושלים והדרום

<u>העתקים:</u>
מר שגיא צברי: שמאי מרחב עסקי ירושלים, רשות מקרקעי ישראל.
גלעד מינץ: מרכז משק קיבוץ כפר מנחם.