תאריך: ד' אדר תשפ"א
16 פברואר 2021
מספר אופק: 38457
תיק רמ"י: 10496080א'

לכבוד
המשיג:
שירותי דרך מניבים בית עזרא 2017 בע"מ
באמצעות עו"ד דוד כחלון
ב"כ המשיג
כתובת מייל: office@dklaw.co.il

המשיבה:
רשות מקרקעי ישראל
באמצעות מר שגיא צברי שמאי מקרקעין
ראש תחום בכיר שמאות בפועל מרחב ירושלים
כתובת מייל: sagiz@land.gov.il

החלטת ועדת השגות[1]

מגרשים מספר 21א ו- 21ב' לפי תב"ע 42/01/02/8 חלק מחלקה 21 בגוש 2522, בית עזרא

ההשגה שלפנינו הוגשה על החלטה בהשגה ראשונה, שניתנה ביום 31/10/2019 על ידי שמאית המקרקעין, גברת מלי בנימין רוזן (להלן: "**השמאית המחוזית**"), בעניין שווי המקרקעין שבנדון.
השמאית המחוזית בחנה את השומה מטעם רשות מקרקעי ישראל, שנערכה ביום 29/5/2018 על ידי שמאי המקרקעין, מר יוסי אורון (להלן: "**שמאי המשיבה**") ואת השומה מטעם המשיג, שנערכה ביום 18/3/2019 על ידי שמאי המקרקעין מר שלמה גנץ ומר עמיר עזר (להלן: "**שמאי המשיג**").
כנגד החלטת השמאית המחוזית הוגשה השגה שניה מטעם המשיג, שנערכה ביום 9/12/2019.
דיון בע"פ (באמצעות "זום") נערך בפני הוועדה ביום 27/10/2020.

1. <u>מטרת ההחלטה:</u>

קביעת שווי זכויות הבעלות המלאה בקרקע, ללא מע"מ וללא הוצאות פיתוח, לצורך גביית דמי חכירה מהוונים בגין הקצאת קרקע בפטור ממכרז.

2. <u>המועד הקובע:</u>

המועד הקובע להחלטה זו הוא 28/12/2017.

3. <u>ביקור בנכס:</u>

נערך ביום 15/9/2020 על ידי מר אייל יצחקי, חבר הוועדה.

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

4. <u>תמצית תאור הנכסים והסביבה:</u>

אין מחלוקת לעניין סעיף זה, ליתר פרוט ראו שומות הצדדים.

א. הנכסים שבנדון הם שני מגרשים צמודים מספר 21א' ו- 21ב' בתכנית 42/101/02/8 המיועדים לתחנת תדלוק ושרותי דרך הממוקמים בכניסה המערבית של מושב בית עזרא מכביש 4.

ב. המגרשים הם חלק מחלקה 21 בגוש 2522 ושטחם לפי טבלת שטחים בתשריט תכנית 42/101/02/8 הוא:

שטח מגרש 21א'	1,423 מ"ר
<u>שטח מגרש 21ב'</u>	<u>913 מ"ר</u>
סה"כ	2,336 מ"ר

ג. פני הקרקע מכוסים צמחיית בר נמוכה. הטופוגרפיה של המגרשים וסביבתם מישורית.

ד. מושב בית עזרא ממוקם במישור החוף הדרומי, בין אשדוד לאשקלון, ומשתייך מוניציפאלית למועצה האזורית באר טוביה.

החלקה ממוקמת בסביבה חקלאית בסמיכות לבתי המושב.

5. <u>המצב התכנוני הרלוונטי:</u>

אין מחלוקת לעניין סעיף זה, ליתר פרוט ראו שומות הצדדים.

על הנכס שבנדון חלה תכנית מתאר מס' 42/101/02/8, אשר פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5013 מיום 23/8/2001.

התכנית היא תכנית נקודתית החלה על שטח של כ- 5.7 דונם.

מטרת התכנית היא יצירת מסגרת תכנונית להקמת מרכז שירותי דרך לאורך כביש מספר 4, בכניסה למושב בית עזרא.

התכנית מסווגת את מגרשים 21א' ו- 21ב' בייעוד "שטח לתחנת תדלוק ושירותי דרך" וקובעת כי השימושים המותרים במגרשים אלו הם:

במגרש 21א' - תחנת תדלוק, למעט שירותי רחיצה.

במגרש 21ב' - מבנה רחיצה לרכב לרבות משרד, שירותים ומחסנים נלווים.

זכויות הבניה במגרשים הן כדלקמן:

מספר מגרש	שטח מגרש במ"ר	מס' קומות מרבי	שטח עיקרי עילי	שטח שירות עילי	סה"כ שטחי בניה	תכסית במ"ר
21א	1,423	1	460	20	480	480
21ב	913	1	170	30	200	200

בשולי טבלת הזכויות נכתבה הערה ולפיה: "במסגרת השטחים הנקובים לעיל מותר להקים בית אוכל, חנות, משרדים ומחסנים לשרות התחנה, ששטחם העיקרי אינו עלה על 120 מ"ר".

התכנית קובעת כי היתרי בניה יוצאו על פי הוראותיה ועל פי תכנית בינוי ופיתוח, שתאושר על ידי הוועדה המקומית, בכפוף לתנאים הבאים:

א. תאום הבקשה להיתר עם המשרד לאיכות הסביבה או עם איגוד ערים לאיכות הסביבה וחברת

מקורות.

ב. תאום עם משרד הבריאות.

ג. הגשת נספח אקוסטי להבטחת מניעת מפגעים לשכונה הסמוכה.

ד. אישור תכניות הסדרי תנועה מפורטות על ידי רשויות התמרור.

6. <u>המצב המשפטי:</u>

אין מחלוקת לעניין סעיף זה, ליתר פרוט ראו שומות הצדדים.

6.1 <u>מרשם המקרקעין</u>

להלן פרטי הזכויות על פי העתק נסח רישום[2] לחלקה 21 בגוש 2522 שבנדון מיום 30/10/2019 שהופק באמצעות האינטרנט:

- שטח החלקה הרשום הוא 422,953 מ"ר.
- זכויות הבעלות רשומות על שם רשות הפיתוח בשלמות.
- החלקה מצויה בתחום השיפוט של מועצה אזורית באר טוביה.
- על החלקה רשומה הערה בדבר עתיקות.

6.2 <u>הסכם בין המושב ליזם</u>

ביום 10/3/2016 נחתם הסכם בין בית עזרא מושב עובדים להתיישבות שיתופית בע"מ ("המושב") לבין י.ד. מניבים (בית עזרא) בע"מ ("היזם") שאלו עיקריו:

- המושב והיזם התקשרו בהסכם על מנת לפעול במשותף להקמת תחנת תדלוק בשני המגרשים נשוא השומה. התחנה תכלול מבנה רחיצה לרכב, חנות נוחות, משרד, שירותים ומחסן נלווים, באמצעות תאגיד שיוקם, שבו המושב יחזיק 28% מהמניות והיזם ביתרה.
- היזם יהיה אחראי למימון כלל הוצאות התאגיד, שיידרשו לצורך הקמת התחנה ותפעולה השוטף עד לתום 14 שנים ממועד הפעלת התחנה.
- היזם יישא בתשלום הנדרש לרמ"י על מנת להקצות את המקרקעין לתאגיד בסכום של עד 2,500,000 ₪.
- במקרה שהתשלום הנדרש על ידי רמ"י יעלה על הסכום הנ"ל, המושב יממן את יתרת התשלום ועד לדרישת תשלום כוללת של 3,250,000 ₪, בתנאי אשראי מהתאגיד.
- במקרה שהתשלום הנדרש ע"י רמ"י יעלה על 3,250,000 ₪, אזי יבוטל ההסכם ללא טענות הדדיות, אלא אם הצדדים יסכמו אחרת.
- במועד חתימת ההסכם היזם ישלם למושב 35,000 ₪ בתוספת מע"מ בגין הוצאותיו עבור ניהולו והוצאתו לפועל של הסכם זה עד להתקיימות התנאים המתלים.
- החל מתחילת פעילות עסקית מסחרית בתחנה, התאגיד ישלם למושב סכומים כדלקמן:
  1. בשנתיים הראשונות מתחילת הפעילות המסחרית – 22,000 ₪ מדי חודש.
  2. בשנה השלישית – 24,000 ₪ מדי חודש.
  3. החל מהשנה הרביעית – 25,000 ₪ מדי חודש.

[2] בהתאם להחלטת השמאית המחוזית.

4. מתום השנה ה- 14, היזם יעביר למושב 4% ממניותיו בתאגיד, באופן ששיעור האחזקות בתאגיד יהיה 68% ליזם ו- 32% למושב. המושב יהיה זכאי לקבל את יתרת חלקו ברווחי התאגיד, בהתאם להון המניות המוחזק על ידו, בקיזוז התשלום החודשי בסך של 25,000 ₪.
5. "התשלומים למושב יבוצעו מידי חודש בכל מקרה, וזאת גם במקרה בו לא יהיו כספים מספיקים בתזרים המזומנים של התאגיד לצורך ביצועם. במקרה כאמור יהיה היזם אחראי להעמיד לתאגיד את המימון שיידרש על מנת לבצע את התשלומים למושב"[3].

- סעיף 15 להסכם העוסק בחלוקת רווחי התאגיד, קובע כדלקמן:

היזם - יהיה זכאי לרווחי התאגיד על פי שיעור אחזקותיו בתאגיד (סע' 15.1).

המושב - במהלך 14 השנים הראשונות לאחר הפעלתה המסחרית של התחנה, חלקו של המושב ברווחים יהיה כפי התשלומים כמפורט לעיל בלבד.

לאחר 14 שנה מתחילת פעילותה המסחרית של התחנה, יהיה המושב זכאי לתשלום נוסף, מעבר לתשלומים כמפורט לעיל, וזאת עד לגובה חלקו ברווחי התאגיד בהתאם לשיעור אחזקותיו. דהיינו, התשלומים הקבועים למושב יקוזזו מחלקו ברווחי התאגיד, והיתרה תועבר גם היא למושב (סע' 15.2.2).

- ככל שהדבר יתאפשר עפ"י הוראות התב"ע, היזם יהיה רשאי להקים משרדים בשטח של 400 מ"ר, על גג התחנה לשימושו של היזם בלבד. הוצאות ההקמה של המשרדים יחולו על היזם בלבד והוא לא יידרש לשלם לתאגיד דמי שימוש (עבור השימוש במשרדים).

7. <u>מסקנת השווי בשומות הצדדים:</u>

להלן קביעת השווי הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ בשומות הצדדים למועד הקובע 28/12/2017:

מטרת השומה	שומת המשיבה	השגה ראשונה	החלטת השמאית המחוזית	השגה שניה
שווי הבעלות	₪16,700,000	₪2,906,000	₪13,829,000	₪2,906,000

8. <u>החלטת השמאית המחוזית:</u>

8.1 גישת השומה לרכיב הקרקע לתחנת תדלוק

הנכס הוא קרקע ריקה (המורכבת משני מגרשים צמודים) המיועדים להקמת תחנת תדלוק. שווי הקרקע יוערך בגישת היוון ההכנסות (היוון דמי השכירות הראויים לקרקע), לפי פרק כ' לקווים המנחים מיולי 2010 בעניין "עריכת שומות לתחנות תדלוק"

8.2 הרלבנטיות של הקווים המנחים

טיעוני שמאי המשיג ביחס למידת הרלוונטיות של הקווים המנחים, לאור התמורות שחלו בשוק הדלק, ההגיון מאחוריהם או מידת השקיפות וההנמקה שבהם, אינם מהווים חלק מתחום ההכרעה של השמאית המחוזית בהליך ההשגה, וכשמאית האגף היא כפופה להם.

[3] נקבע בסעיף 10.3 להסכם.

8.3 הערכת כמות הדלקים שתימכר בתחנה

כמות הדלקים שתימכר חושבה כמכפלה של הערכים הבאים:

א. נפח התנועה הממוצע בקטעי כביש מס' 4 הרלבנטים, שהוא 31,050 כלי רכב ליממה[4].

ב. מאחר שקיימת אפשרות כניסה מהכיוון הנגדי, יש להביא בחשבון תוספת של 10% למספר כלי הרכב שפוקדים את התחנה.

ג. לפי הקווים המנחים, שיעור המתדלקים מתוך תנועת הרכבים נע בין 3%-4.5%. לצורך התחשיב נלקח בחשבון על הצד הזהיר שיעור של 3%. על שיעור זה יש לבצע שתי הפחתות. הפחתה בשיעור של 35% לאור קיומה של תחרות עם שתי תחנות דלק נוספות בקטע הכביש הרלבנטי. הפחתה נוספת בשיעור של 10% עקב נגישות נחותה לתחנה ביחס לנגישות לתחנות דלק אחרות בסביבה.

לאחר ביצוע הפחתות מתקבל שיעור מתדלקים ממוצע של 1.755%[5].

ד. כמות דלק ממוצעת לתדלוק של 35 ליטר.

לאור האמור, המכירות הצפויות בחודש הן כ- 629 קילו ליטר לפי התחשיב הבא:

31,050 x 1.1[6] x 1.755%[7] x 30 ימים x 35 ליטר = 629,391 ליטרים לחודש

8.4 מרווח השיווק

מרווח השיווק כפי שפורסם על ידי מינהל הדלק והגז לתדלוק עצמי בנזין 95 לתאריך 1/12/2017 הוא 604 ₪ לקילו ליטר ללא מע"מ.

8.5 דמ"ש ראויים למרכיב הקרקע כנגזרת ממרווח השיווק

בהתאם לקווים המנחים, שיעור דמה"ש המקובלים לקרקע ממרווח השיווק ברוטו נע בטווח שבין 18% לתחנה קטנה ועד ל- 30% לתחנה גדולה. בהתחשב בטווח האמור, בסיווג התחנה לפי כמות מכירת הדלקים הצפויה להימכר בה ומאפייניה הצפויים, הגיעה השמאית המחוזית לכלל דעה, כי יש לקבוע את דמה"ש לקרקע בשיעור של 25% ממרווח השיווק.

8.6 שיעורי היוון

שיעור היוון מקובל לקרקע בהתאם לפרק ט"ו לקווים המנחים, נע בטווח של 5%-6% ואף פחות מכך למועד הקובע.

שיעור ההיוון הכולל לנכסים מסחריים בנויים עפ"י פרסומי השמ"ר למחצית השנייה של שנת 2017 עמד על 7.2%.

בהתאם לקווים המנחים בשומת תחנת תדלוק יש להוסיף ביחס לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסים מסחריים תוספת של 1.5%.

לאור האמור יש להביא בחשבון שיעור היוון כולל של 8.7% לקרקע.

[4] בהתאם לספירות התנועה המפורסמות ע"י הלמ"ס נפח התנועה היומי הממוצע בקטע 40 (מצומת אבא הלל עד צומת אשכולות) הוא 29,200 כלי רכב; ובקטע 50 (מצומת אשכולות עד הכניסה הדרומית לאשדוד) הוא 32,900 כלי רכב.

[5] 1.755% = 0.9 x 0.65 x 3%.

[6] מקדם כניסה לרכב מהנתיב הנגדי.

[7] שיעור הנכנסים לתחנה מתוך תנועת כלי הרכב בכיוון הנסיעה צפונה בכביש 4.

8.7 שווי מרכיב הקרקע לתחנת תדלוק

על פי הערכים שנקבעו ובהתאם לקווים המנחים חושב מרכיב הקרקע לתחנת התדלוק כדלקמן:

$$\frac{12\times 629 \text{ ק"ל} \times 25\% \times 604 \text{ ש"ח}}{8.7\%} = 13{,}108{,}701 \text{ ש"ח}$$

8.8 ניכוי עלויות הפיתוח משווי הקרקע למטרת תחנת תדלוק

השמאית המחוזית קבעה את עלויות הפיתוח בהסתמך על תעריפי אגרות והיטלי פיתוח של המועצה האזורית באר טוביה, ממודדים למועד הקובע.

תעריף אגרות והיטלים למ"ר קרקע במועד הקובע הוא 140.50 ₪ ולמ"ר מבונה 325.12 ₪.

השמאית המחוזית ייחסה לתחנת הדלק שתוקם במגרש 21א' שטח קרקע של 1,303 מ"ר[8], ושטח בנוי של 360 מ"ר[9].

עלויות הפיתוח הן לפיכך 183,075 ₪[10] + 117,042 ₪[11] = 300,117 ₪.

שווי הקרקע ללא פיתוח הוא 12,808,584 ₪ = 300,117 ₪ - 13,108,701 ₪

8.9 התייחסות להסכם בין המושב ליזם

ההסכם בין המושב ליזם לפיו הוערכו דמי ההיוון בסך של 2,500,000 ₪ אינו נתון השוואה רלוונטי לקביעת השווי.

8.10 מכרזי רמ"י לקרקע לתחנות תדלוק

תוצאות מכרזי רמ"י לקרקע לתחנת דלק, שנערכו בין השנים 2016-2018, בחצבה, קיבוץ בחן ובכניסה לקרני שומרון בטווח שבין 3,118,000 ₪ ל- 12,399,888 ₪ אינן רלוונטיות להשוואה לאור ההבדלים המשמעותיים בין המגרשים נשוא המכרזים לקרקע נשוא השומה ולאור טווח הערכים הנרחב בין תוצאות המכרזים.

8.11 שווי זכויות הבניה למסחר

שווי הקרקע למבנה המסחרי במגרש 21א הוערך בגישת העלויות, דהיינו, תחשיב חילוץ משווי הנכס כבנוי.

השמאית המחוזית ניתחה 5 עסקאות השוואה למכירת חנויות באשדוד, שבוצעו בשנים 2015 - 2107, על פיהן נמצא שווי ממוצע בסך של 16,091 ₪ למ"ר בנוי.

חילוץ שווי הקרקע בוצע באמצעות ניכוי רווחי יזמי בשיעור של 25%, עלויות בניה ופיתוח בסך של 4,000 ₪ למ"ר, הפחתה של 20% בגין מיקום והפחתה של 15% בגין לגודל כדלקמן:

שווי מ"ר בנוי	16,091 ₪ :
בניכוי רווח יזמי 25%	12,873 ₪ :
בניכוי עלויות בניה ופיתוח (4,000 ₪)	8,873 ₪ :
בהתאמה למיקום (0.8)	7.098 ₪ :
שווי הקרקע לאחר התאמה לגודל (0.85)	6,034 ₪ :

[8] לפי שטח מגרש 21א' של 1,423 מ"ר, בניכוי שטח המבנה מסחרי שיוקם בו של 120 מ"ר.
[9] לפי סה"כ שטחי בניה של 480 מ"ר במגרש 21א', בניכוי 120 מ"ר שטחי מבנה מסחרי.
[10] 183,075 ₪ = 140.50 ₪ x 1,303 מ"ר.
[11] 117,042 ₪ = 325.12 ₪ x 360 מ"ר.

שווי זכויות הבניה למסחר בשטח של 120 מ״ר 724,034 ₪

8.12 ניכוי עלויות פיתוח לחלק המסחרי

עלויות הפיתוח חושבו בסך של 16,860 ₪[12] + 39,014 ₪[13] = 55,874 ₪

שווי זכויות הבניה למסחר בבעלות מלאה ללא פיתוח הוא 668,160 ₪

שווי זכויות הבניה למסחר ללא פיתוח וללא מע״מ הוא 571,077 ₪

8.13 שווי זכויות הבניה למתקן שטיפה

שווי הקרקע למתקן השטיפה במגרש 21ב הוערך בגישת העלויות (חילוץ משווי כבנוי).

שווי מתקן השטיפה כבנוי ייקבע באמצעות היוון דמי שימוש למתקני שטיפה.

השמאית המחוזית ניתחה 5 עסקאות שכירות של מתקני שטיפה בתחנות תדלוק בערים שונות, על פיהן נמצא שווי דמ״ש חודשיים ממוצעים בסך של 9,300 ₪.

השמאית המחוזית קבעה את שיעור ההיוון להכנסות מהשכרת מתקן שטיפה בנוי זהה לשיעור ההיוון אותו קבעה בגין השכרת קרקע פנויה לתחנת תדלוק, דהיינו 8.7%.

לאור האמור השווי של מתקן השטיפה כבנוי הוא 1,282,759 ₪.

רכיב הקרקע למתקן השטיפה חושב באמצעות חילוץ של רווח יזמי בשיעור של 20%, עלות מתקן השטיפה בסך של 250,000 ₪ ועלות הכשרת המגרשים בסך של 100,000 ₪ לסך של 719,000 ₪.

8.14 ניכוי עלויות פיתוח למתקן שטיפה

השמאית המחוזית ייחסה למתקן השטיפה שיוקם במגרש 21ב׳ שטח קרקע של 913 מ״ר ושטח בנוי של 200 מ״ר.

עלויות הפיתוח חושבו בסך בסך של 128,279 ₪[14] + 65,023 ₪[15] = 193,302 ₪.

שווי זכויות הבניה למתקן שטיפה בבעלות מלאה ללא פיתוח הוא 525,663 ₪.

שווי זכויות הבניה למסחר ללא פיתוח וללא מע״מ הוא 449,285 ₪.

8.15 סה״כ שווי קרקע

השמאית המחוזית קבעה את שווי הקרקע למועד הקובע (28/12/2017) כסכימה של זכויות הבניה הסחירות לשימושים השונים כדלקמן:

שווי מרכיב הקרקע לתחנת תדלוק	12,808,584 ₪
שווי מרכיב הקרקע למסחר	571,077 ₪
שווי מרכיב הקרקע למתקן שטיפה	449,285 ₪
סה״כ שווי הקרקע במעוגל	13,829,000 ₪

9. <u>טיעוני / עמדת המשיג:</u>

9.1 אי-רלוונטיות של הקווים המנחים להערכת תחנות תדלוק

שגתה השמאית המחוזית, כאשר העריכה את שווי הקרקע לפי פרק כ׳ לקווים המנחים של

[12] 16,860 ₪ = 120 מ״ר X 140.50 ₪.
[13] 39,014 ₪ = 120 מ״ר X 325.12 ₪ .
[14] 128,279 ₪ = 913 מ״ר X 140.50 ₪.
[15] 65,023 ₪ = 200 מ״ר X 325.12 ₪ .

השמאי הממשלתי הראשי, שעוסקים בהערכת שווי תחנות תדלוק. הקווים המנחים נערכו ביולי 2010 מעל שבע שנים לפני המועד הקובע. בתקופה זו חלו שינויים משמעותיים בשוק הדלק, שהפכו אותם לבלתי רלוונטיים, כאלה שאינם מאפשרים עוד ביצוע שומות לפיהם. אמנם שוק תחנות הדלק הוא דיסקרטי והמידע לגביו מועט, באופן שמביא לנטייה של שמאים להיצמד לקווים המנחים, אולם, בחלוף הזמן חלו שינויים, שמביאים לתוצאה תלושה מהמציאות. השינויים שחלו הצדיקו בדיקה מחודשת של השמאית המחוזית את הערכים שנקבעו בקווים המנחים, אך השמאית המחוזית נמנעה מביצוע בדיקה. בכך שגתה.

להלן השינויים המשמעותיים שארעו מאז עריכת הקווים המנחים:

א. שחיקת מרווח השיווק: מרווח השיווק של בנזין 95 אוקטן, שהיה בעת עריכת הקווים המנחים, כשהוא מוצמד למועד הקובע הוא כ- 743 ₪ לקילו ליטר בממוצע.

לעומת זאת, במועד הקובע היה מרווח השיווק 604 ₪ לקילו ליטר. בנוסף, היתה ציפייה במועד הקובע להפחתה נוספת של מרווח השיווק לסך של 524 ₪ לקילו ליטר.

ב. בתקופה הרלוונטית עלה שכר המינימום בכ- 28.7% ריאלית, באופן שפגע בשיעור הרווח בתחנות תדלוק. בנוסף, בתקופה התגברו הציפיות לביטול ההכרה בעבודה בתחנת תדלוק כעבודה מועדפת.

ג. מאז 2010 ועד למועד הקובע נצפתה מהפכה של חדירת כלי רכב חשמליים.

להלן יעדי משרד האנרגיה לחדירת כלי רכב חשמליים בעתיד:

שנת יעד	שיעור מכירת כלי רכב חשמליים מסך מכירות רכב פרטי
2022	5%
2025	23%
2028	61%
2030	100%

שוק המכוניות הפרטיות, שהוא העוגן הכלכלי להכנסות תחנות תדלוק, צפוי לעבור להנעה חשמלית, אשר תוטען בעמדות טעינה. צפוי כי חלק מתחנות התדלוק יעברו לשיווק גז להנעת משאיות ויתרת תחנות התדלוק יחדלו בהדרגה מפעילות או יעברו הסבה. להערכתם, שיעור הרווחיות מעמדות הטענה חשמליות צפוי להיות נמוך עקב התחרות עם עמדות הטעינה במבני מגורים.

ד. שיפורים טכנולוגיים שהביאו לחסכון בדלק

היקף מכירות הדלקים בתחנות שהיו פעילות ב- 2010 לרוב נותר ללא שינוי בשל שינוי בטכנולוגיה, אשר הוביל לירידה בצריכת הדלק הממוצעת לק"מ נסיעה, והן מגידול במספר תחנות התדלוק.

כתוצאה מהיצמדות השמאית המכריעה לקווים המנחים נתקבלה תוצאת שווי גבוהה פי ארבעה מהשווי האמיתי. ניתן להווכח באי הסבירות גם ביחס לדמי היתר בשיעור 91%, שאותם צפו הצדדים לעסקה בנכס עצמו של 2,500,000 ₪.

9.2 גישת השומה הראויה

השמאית המחוזית קבעה את השווי בגישת היוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים למגרש כריק ופנוי בייעוד תחנת תדלוק. שיטה תחשיבית זו שגויה, שכן בשנים האחרונות חברות הדלק שינו את אסטרטגיית הפיתוח העסקי. החברות נמנעות משכירת קרקעות ריקות לתחנות תדלוק לתקופה ארוכה ובניה בהן, כפי שהיה בעבר. חלף כך חברות הדלק בוחרות לשכור תחנות בנויות לתקופות של עד 10 שנים עם אופציה להארכה, ובכך למצמם סיכון שבו הן נושאות ולהעביר סיכון לבעלי הנכסים.

לביסוס עמדתם הפנו לדו"ח תקופתי לשנת 2017 של חב' אופקטרא נדל"ן והשקעות בע"מ, הכולל 4 שומות IFRS לתחנות תדלוק, שטרם נבנו במועד עריכתן בקרית אתא, עיילבון, שדה יעקב וערד, הכוללות חוזה עם חברת דלק. בכל החוזים מושכרות התחנות כבנויות, כאשר עלויות הבניה יושתו על הבעלים.

חלף השיטה התחשיבית, שבה נקטה השמאית המחוזית, שמאי המשיג סבורים שיש לקבוע את שווי הקרקע בגישת היוון ההכנסות מהתחנה כבנויה ולאחר מכן לחלץ את שווי הקרקע משוויה כבנויה.

9.3 הערכת כמות הדלקים שתימכר בתחנה

הערכת כמות הדלק שתימכר בתחנה רלוונטית הן בגישה התחשיבית שבה נקטה השמאית המחוזית והן בגישה המתאימה לדעת שמאי המשיג.

לדעת שמאי המשיג, השמאית המחוזית הפריזה בהערכת כמות הדלק שתימכר בתחנה של 629 קילו ליטר.

הקביעה המופרזת נובעת מההנחה השגויה המעוגנת בקווים המנחים, שלפיה 3.0%-4.5% מכלי הרכב החולפים בנתיבים הצמודים לתחנה ייכנסו לתדלק בה.

ניתן להיווכח בשיעור המופרז שקבעה השמאית המחוזית בסקירת נתוני השוואה של כניסות כלי רכב לתדלוק בתחנות תדלוק אחרות כדלקמן:

התחנה	שנה	נפח תנועה בחודש	מספר כלי רכב שתדלקו בחודש	שיעור כניסה
"דלק" געתון נהריה[16] - גישה ישירה מכביש 4	2016	834,000	10,296	**1.23%**
"פז" עמיעד[17] - גישה עקיפה מכביש 90	2013	360,000	4,118	**1.14%**
צומת גילת[18] - גישה ישירה מדרך 25 ומדרך 241	2011	502,800	8,857	**1.76%**
בצומת גילת[19] - גישה ישירה מדרך 25 ומדרך 241	2015	636,600	9,194	**1.44%**

[16] לפי שומת IFRS.
[17] לפי שומת IFRS.
[18] בהתאם להחלטת ועדת השגות מיום 23.6.2019.
[19] בהתאם להחלטת ועדת השגות מיום 23.6.2019.

על נתוני הכניסות יש לבצע ארבע התאמות כדלקמן:

א. תחרותיות בסביבת התחנה שבנדון

התחנה שבנדון (במושב בית עזרא) צפויה לקום בקטע הכביש שבין אשקלון מדרום לבין אשדוד מצפון. אורכו של קטע זה קצר מ- 20 ק"מ ולאורכו 4 תחנות תדלוק לאורך נתיב הנסיעה לכיוון צפון[20]. מכאן שצפויה תחרות גדולה, שתחייב הפחתה ביחס להנחה בדבר שיעור כלי הרכב שיתדלקו בתחנה.

ב. דרך הגישה אל התחנה

התחנה בבית עזרא צפויה לקום במגרש פנימי, שעל מנת להגיע אליו מהכביש ולחזור ממנו אל הכביש, יש לבצע 3 פניות לכל כיוון, בקטעי כביש פנימיים באורך כולל של כ- 620 מ'. עובדה זו מציבה את התחנה בעמדה נחותה משמעותית ביחס לתחנות האחרות בקטע הכביש הרלבנטי, אשר חלקן כוללות גישה ישירה מכביש 4, ולחלקן מחייבת הגישה פניה אחת ונסיעה בקטע כביש של 250 מ' בלבד. המתדלק הסביר יעדיף לעצור בתחנות אלו.

ג. מהירות הנסיעה בקטע הכביש הסמוך

מהירות הנסיעה המותרת בכביש 4 בסמוך לנכס הינה כ- 90 קמ"ש, אך בבדיקה שערכו שמאי המשיג נמצא, כי רוב כלי הרכב נוסעים בקטע הכביש שבנדון במהירות בטווח של 100-110 קמ"ש. מהירות הנסיעה הגבוהה מפחיתה גם היא את שיעור המתדלקים ביחס לנפח התנועה בכביש המהיר הסמוך.

ד. כניסת רכב לתדלוק מהנתיב הנגדי

במועד הקובע, צומת בית עזרא היא צומת "T" לא מרומזר, המחבר בין כביש 4 לכביש גישה למושב. פנייה שמאלה מנתיבי הנסיעה בכיוון דרום לכביש הגישה למושב מחייבת חציה של 2 נתיבי הנסיעה בכיוון הנגדי בהם מהירות הנסיעה גבוהה. החזרה מתחנת הדלק לכביש הגישה מחייבת אף היא חצייה של נתיבי הנסיעה כאמור והשתלבות בדרך מהירה. על פי סיכום פגישה מיום 26/12/2018 בין נציגי מושב בית עזרא לבין נתיבי ישראל, עולה כי במסגרת הרחבת הכביש בקטע שבנדון, אפשרות הפניה שמאלה אל המושב מהנתיב הדרומי והפניה שמאלה חזרה תבוטל, והגישה למושב מכיוון צפון תתאפשר אך ורק דרך מחלף עתידי שייבנה במפגש כביש 4 וכביש אזורי 3711.

לאור האמור שמאי המשיג סבורים, כי שיעור כלי הרכב אשר יפנו שמאלה כדי לתדלק ולחזור לכיוון דרום, עד למועד סגירת הצומת, שואף לאפס.

[20] תחנת "סונול" בצומת הכניסה למושב בית שיקמה, במרחק של 11 ק"מ מדרום לתחנה שבנדון; תחנת "פז" סילבר הממוקמת מצפון לצומת סילבר, במרחק של כ- 8 ק"מ מדרום לתחנה שבנדון, נהנית מגישה וחזרה ישירה לנתיבי הנסיעה לכיוון צפון; תחנת "דלק" בצומת אמונים בכניסה למושב שדה עוזיהו, במרחק של 3 ק"מ מצפון לתחנה שבנדון; תחנת "דלק דור" אלון הממוקמת מצפון לצומת גן יבנה, במרחק של כ- 5.5 ק"מ מצפון לתחנה שבנדון, נהנית מגישה וחזרה ישירה לנתיבי הנסיעה לכיוון צפון וכוללת מרכז מסחרי גדול וצמוד.

לאחר ארבע ההתאמות הללו מוערך ששיעור כלי הרכב, שייכנסו לתדלק בתחנה, יהיה 1% מנפח התנועה ולכן צפוי שכמות הדלקים שתימכר בתחנה תהיה:

31,209[21] x 1.0% X 30 ימים X 35 ליטר = 328 קילו ליטר לחודש

בתחשיב זה לא הופנמה השפעת משבר הקורונה, שצמצמה משמעותית את כמות הדלק הנמכרת בכל הארץ.

9.4 מרווח השיווק

במועד הקובע לשומה 28/12/2017 היה מרווח השיווק לבנזין 95 בסך של 604 ₪ לקילו ליטר. אלא שבתאריך 3/10/2017, כשלושה חודשים לפני המועד הקובע, הודיעה ועדת המחירים הממשלתית על שימוע לחברות הדלק להמלצתה להפחית 80 ₪ לקילו ליטר וכן להפחית את עמלת התדלוק העצמי ב- 160 ₪ לקילו ליטר. פרסום שכזה יוצר ציפיה להפחתת מחירים. לכן, לצורך הערכת דמי השכירות לתחנות דלק בנויות, העריכו שמאי המשיג את מרווח השיווק בסך של 524 ₪ לקילו ליטר[22]. השמאית המחוזית התעלמה מהציפיות לחלוטין, בכך שגתה.

9.5 דמי השכירות הראויים לקילו ליטר מהתחנה כבנויה

דמי השכירות לקילו ליטר לתחנה כבנויה נקבעו בגישת ההשוואה. להלן נתוני השוואה לדמי שכירות לתחנות בנויות שמקורם בשומת IFRS:

מיקום התחנה	מועד השכרה	כמות דלק[23]	דמ"ש חודשיים	דמ"ש לק"ל
מושב צפרייה	15/10/07-15/10/23	200	₪50,000	₪250
א.ת. חולון	30/11/10-30-/11/19	350	₪73,130	₪209[24]
א.ת. אשדוד	1/9/13-1/9/38	350	₪93,216	₪266[25]
דרך בן צבי תל אביב	1/96-1/21	500	₪105,000	₪210[26]
צומת סגולה פ"ת	25 שנה מהפעלה	550	₪ 144,500	₪ 263
הרצליה ליד ש. תעופה	1/7/14-30/9/36	600	₪198,420	₪331
מחלף גנות - השבעה	1/1/10-1/1/23	650	₪175,000	₪269[27]
א.ת. חולון	1/6/16-30/5/2026	775	₪205,000	₪265[28]

בניתוח העסקאות יש להביא בחשבון את ההתאמות הבאות:

א. כל הסכמי השכירות המוצגים לעיל נחתמו לפני הודעת השימוע מיום 3/10/2017, להפחתת מרווח השיווק ב- 80 ₪ לקילו ליטר.

ב. החוזה באיזור התעשייה חולון מ- 2011 בסך של 209 ₪ לקילו ליטר, נחתם בתקופה שבה הייתה ציפייה להפחתה משמעותיות של 113 ₪ לקילו ליטר במרווח השיווק, שהתרחשה ב-

[21] נפח התנועה היומי הממוצע בקטע כביש מס' 4 הרלבנטי לפי ספירות תנועה המפורסמות באתר הלמ"ס ובתוספת של 1% למועד הקובע.
[22] לפי 604 ₪ לקילו ליטר ההפחתה המומלצת של 80 ₪ לקילו ליטר.
[23] כמות דלק נמכרת בחודש בקילו ליטר.
[24] דמ"ש כוללים חנות נוחות של כ- 124 מ"ר.
[25] דמ"ש כוללים חנות נוחות של כ- 120 מ"ר.
[26] דמ"ש ממודדים. דמ"ש בסיסיים היו כ- 60,000 ₪.
[27] כולל חנות נוחות. דמ"ש ממודדים, כאשר דמ"ש בסיסיים היו כ- 162,000 ₪.
[28] באם המכירות בתחנה יעברו סך של 775 ק"ל לחודש ישולמו בנוסף דמ"ש של 250 ק"ל לחודש.

1/9/2011.

ג. החוזה ב- א.ת. אשדוד מ- 2013 נחתם לאחר שביום 1/6/2012 הועלה מרווח השיווק מחדש לסך של 636 ₪/ק"ל, הגבוה משמעותית ממרווח השיווק לאחר הרפורמה האחרונה.

לאחר ההתאמות שמאי המשיג סבורים, כי דמי השכירות החודשיים הראויים לתחנות בנויות שמוכרות 300-400 ק"ל בחודש, כדוגמת התחנה נשוא השומה, הם כ- 210 ₪ לקילו ליטר.

9.6 חישוב דמי שימוש לקרקע כשיעור מתוך מרווח השיווק

לחלופין, במידה שהוועדה תקבל את גישת השמאית המחוזית לפיה ראוי להעריך את שווי הקרקע באמצעות היוון דמי השכירות הראויים לקרקע (ולא לתחנה בנויה), הרי ששמאי המשיג חולקים על קביעת השמאית המחוזית ולפיה יש להעריך את דמי השכירות לקרקע לפי 25% ממרווח השיווק. זאת בהתאם לטווח דמ"ש לקרקע, שנקבעו בפרק כ' בקווים המנחים, שהוא 18%-30% ממרווח השיווק. לעמדתם, הקביעה אינה עדכנית ומוגזמת. מאז כתיבת הקווים המנחים חלה ירידה במרווח השיווק ביחס למחיר בשער בית הזיקוק וגם הוקטן שיעור הרווח ביחס למרווח השיווק כדלקמן:

א. ירידה בשיעור מרווח השיווק

להלן דוגמאות לטווח מרווח השיווק מהמחיר בשער בית הזיקוק בשנתיים שלפני עריכת הקווים המנחים:

מועד	עלות ק"ל בנזין 95 בשער בתי הזיקוק[29]	מרווח השיווק ק"ל בנזין 95	מרווח השיווק מהמחיר בבית הזיקוק
01/10/2008	₪4,829	669	13.9%
01/04/2009	₪4,042	686	17.0%
01/10/2009	₪4,610	703	15.2%
01/04/2010	₪5,022	685	13.6%
01/10/2010	₪4,832	702	14.5%
ממוצע	**₪4,667**	**₪689**	**14.8%**

להלן דוגמאות לטווח מרווח השיווק מהמחיר בשער בית הזיקוק סמוך למועד הקובע:

מועד	עלות ק"ל בנזין 95 בשער בתי הזיקוק	מרווח השיווק ק"ל בנזין 95	מרווח השיווק מהמחיר בבית הזיקוק
01/12/2017	₪4,644	[30]₪604	13.0%
01/12/2017	₪4,644	[31]₪524	11.3%
01/05/2018	₪4,965	[32]₪556	11.2%

ב. ירידה ברווחיות ביחס למרווח השיווק

השמאית המחוזית קבעה שיעור דמ"ש לקרקע של 25% ממרווח השיווק, שהוא שיעור רווח

[29] עלות הבנזין בשער בתי הזיקוק שווה למחיר לצרכן ללא מע"מ בקיזוז מרווח השיווק.
[30] בהתעלם מהודעת ועדת המחירים ב- 1/10/17 על הפחתה צפויה של 80 ₪ במרווח השיווק.
[31] בגילום ועדת המחירים ב- 1/10/17 על הפחתה צפויה של 80 ₪ במרווח השיווק.
[32] לאחר אימוץ חלקי של המלצת ועדת המחירים (הפחתת 50 ₪ ממרווח השיווק במקום 80 ₪).

היסטורי לתחנה גדולה. אולם, מאז עריכת הקווים המנחים ועד למועד הקובע עלו ההוצאות הקבועות והמשתנות, באופן ששחק את הרווח.

להלן חישוב יתרת דמ"ש לקרקע למועד הקובע (28/12/2017), בהנחה שההוצאות הקבועות והמשתנות לקילו ליטר דלקים לא השתנו מאז 2010:

מועד	עלות ק"ל בנזין 95 בשער בז"ן	מרווח השיווק	הוצאות קבועות ומשתנות	יתרה לדמ"ש לקרקע	דמ"ש ממרווח השיווק
01/12/2017	₪4,644	₪604	516.8	₪87.2	14.44%
01/12/2017	₪4,644	₪524	516.8	₪7.2	1.37%
01/05/2018	₪4,965	₪556	516.8	₪39.2	7.05%

מהאמור עולה, כי בהנחה שלא חל שינוי בהוצאות הקבועות והמשתנות מאז 2010, הרי שכתוצאה מההפחתה במרווח השיווק חלה ירידה בשיעור דמ"ש לקרקע, עד כדי אחוזים בודדים ממרווח השיווק.

ג. הערכת השמאית המחוזית את דמי השכירות לקרקע בשיעור של 25% ממרווח השיווק, נובעת בין היתר מהערכתה השגויה, אותה ביססה על הקווים המנחים, ולפיה מדובר בתחנה גדולה המוכרת 629 ק"ל בחודש. בפועל, התחנה צפויה להיות בינונית ולמכור 328 ק"ל לחודש. לכן, גם לשיטת השמאית המחוזית יש לקבוע שיעור נמוך יותר.

9.7 שיעור ההיוון לדמי שכירות לקרקע

השמאית המחוזית קבעה שיעור היוון לתזרים ההכנסות מהשכרת הקרקע בשיעור של 8.7%. המדובר בקביעה שגויה.

בשנים האחרונות התקבלו החלטות בדבר צמצום השימוש ברכבי בנזין ודיזל (העלאת מיסים על מנועים מזהמים, סובסידיה לכלי רכב מונעים חשמל, מתווה ותאריך יעד למעבר השוק לכלי רכב חשמליים). כמו כן, יצרניות הרכב הגדולות בעולם העבירו את מרבית תקציבי המו"פ לפיתוח מכוניות חשמליות ואוטונומיות, כך שההנחה הסבירה היא כי תחול הפחתה דרמטית עתידית בכלי רכב ממנועי בנזין או סולר.

האמור לעיל מגדיל סיכון ומחייב העלאה של שיעור ההיוון לדמ"ש לקרקע.

שמאי המשיגים הפנו לקביעת ועדת השגות בצומת גילת מיום 23/06/2019 באשר לשיעור היוון להכנסות מתחנת תדלוק בצומת גילת כדלקמן:

מהות	03/12/2011	25/03/2015
שיעור היוון לתחנה בנויה	10.80%	10.00%
שיעור היוון לקרקע לתחנה	9.80%	9.00%

9.8 שיעור ההיוון לתחנה כבנויה

שמאי המשיג סבורים, כי שיעור ההיוון הראוי להערכת שווי תחנת תדלוק בנויה הוא 11%. זאת, בהתבסס על הסיכונים הצפויים בענף שיווק הדלקים ובהתאם לקביעה של השמאי המכריע גיל הרצברג בגן השומרון גו"ח 10082/107,108. להלן התחשיב לשיעור ההיוון שנקבע:

שיעור דמ"ש משווי הנכס	11.00%
שיעור ריבית חסרת סיכון ומס על דמ"ש	5.00%
תשואה נטו למשקיע	6.00%
שווי עתידי	50.00%
שווי נוכחי	100.00%
מס' תקופות להחזר השקעה	11.90

9.9 שיעור התוספת לדמי השכירות בגין השטח המסחרי

שגתה השמאית המחוזית כשקבעה את שווי הקרקע למסחר בגישת ההשוואה לעסקאות מכר של חנויות קטנות של עד 42 מ״ר באשדוד.

שטח למסחר בתחנת תדלוק איננו דומה לשטח מסחרי עירוני רגיל, שכן החשיפה המסחרית שלו היא נגזרת מהיקף המתדלקים בתחנה.

בהקשר זה הפנו שמאי המשיג לנתוני השוואה העולים מהדו״ח התקופתי לשנת 2017 של חברת אופקטרא נדל״ן והשקעות בע״מ, כדלקמן:

1. תחנת דלק בעיילבון – דמ״ש בסך 3% ממחזור ההכנסות של חנות הנוחות.
2. תחנת דלק בערד – דמ״ש 7% ממחזור ההכנסות של חנות הנוחות.

יש להניח כי שיעור דמ״ש בבית עזרא נמוך יותר, מאחר שהתחנה ממוקמת באזור כפרי, להבדיל מתחנה עירונית[33].

השמאי המכריע גיל הרצברג בהחלטתו העריך דמ״ש בגין חנות נוחות ומכירות נלוות בשיעור של 5% מהדמ״ש משיווק דלקים. שטח החנות נשוא החלטתו היה 40 מ״ר.

לפי התב״ע שטח הבניה הכולל לבית אוכל, חנות נוחות, משרדים ומחסנים לשרות התחנה, יהיה עד 120 מ״ר. יש להביא בחשבון, כי 40 מ״ר משטח זה ישמשו את משרדי תחנת התדלוק, מחסן התחנה, שירותים ומשרד תחנת השטיפה, וכ- 80 מ״ר ישמשו לחנות או בית אוכל.

על כן, ובהתחשב בקרקע לתחנת השטיפה הצמודה, שמאי המשיג הביאו בחשבון תוספת של 10% לדמ״ש בגין שיווק דלקים, בגין הכנסות מהשטח המסחרי בתחנה.

9.10 דמ״ש לקרקע לתחנת שטיפה

השמאית המחוזית קבעה את דמי השכירות הראויים לקרקע לתחנת שטיפה באמצעות השוואה לדמי שכירות, שמשולמים בתחנות שטיפה אחרות, אולם שגתה בכך שלא ביצעה התאמה בין תחנות שטיפה באזורים עירוניים צפופים דוגמת תל-אביב, ירושלים וראשל״צ, לבית תחנות שטיפה באזור כפרי כדוגמת התחנה נשוא השומה.

על בסיס נתוני השוואה מאזורים שאינם עירוניים שמאי המשיג העריך, כי דמי השכירות הראויים לקרקע מותאמת למתקן שטיפה ושטח לניקוי ידני במגרש 21ב׳ שבנדון, הם כ- 7,000 ₪ לחודש.

[33] ראו החלטת ועדת השגות מיום 3/10/2019 ביחס לשימושים חורגים בקיבוץ נען, בה נקבע /שאין להשוות בין קרקע בשימוש מסחרי באזור עירוני לבין קרקע בשימוש מסחרי בשטח מושב/ קיבוץ.

9.11 שיעור ההיוון להכנסות מהשטח המסחרי וקרקע לתחנת שטיפה

יש להוון את השטחים המסחריים הנלווים במתחם בשיעור ההיוון הראוי לשטח מסחרי נכון למועד הקובע (28/12/2017) בתוספת 1.5% בגין הסיכון הגבוה הגלום בפעילות תחנת דלק ושטחים נלווים. בהתאם העריכו שמאי המשיג את שיעור ההיוון בסך של 8.7%.

9.12 דחייה עד למועד מימוש

שגתה השמאית המחוזית שלא קבעה דחיה בתחשיב השווי.

מאחר שהערכת השווי בוצעה בגישת היוון הכנסות, הרי שיש להביא בחשבון דחייה למשך שנתיים, עד לקבלת היתר בניה במגרשים שבנדון, בניית התחנה והמתקנים הנלווים וקבלת הכנסות מחברת הדלק שתפעיל את התחנה וממפעיל תחנת השטיפה/השטח המסחרי. שיעור ההיוון לדחיה הוא 5%, כך שמתקבל מקדם בשיעור 90.7% (0.907)[34].

9.13 עלויות פיתוח

שמאי המשיג קבעו את עלויות הפיתוח בהסתמך על תעריפי אגרות והיטלי פיתוח של המועצה האזורית באר טוביה.

על פי חישוביהם תעריף אגרות והיטלים למ"ר קרקע נכון למועד הקובע הוא 141 ₪; ולמ"ר מבונה 326 ₪.

בהתאם קבעו עלויות פיתוח להפחתה בגין הקרקע בסך של 329,376₪[35] וכן עלויות פיתוח להפחתה בגין שטחים מבונים בסך של 221,680 ₪[36].

9.14 גישת ההשוואה הישירה

השמאית המחוזית קבעה את שווי המגרש בסך של 12.8 מש"ח מבלי שהציגה נתוני השוואה כלל. במכרזי רמ"י האחרונים לא התקבלו ערכים דומים להערכתה. ראוי היה לעשות השוואה למחירי מגרשים ותחנות בנויות. להלן נתוני השוואה שנמצאו:

א. במכרז רמ"י 39/2019 שווק מגרש לתחנת תדלוק בכניסה לקיבוץ בחן מכביש 90 במחיר של 5,888,888 ₪. במכרז קודם הוצע סך של כ- 12 מש"ח, אך המחיר היה גבוה והבנק סירב לממן את הרכישה.

ב. בתאריך 16/8/2018 דווח על מכירת 1/3 מהזכויות בתחנת הדלק בשדה עוזיה, הממוקמת במרחק של 3 ק"מ מצפון למקרקעין שבנדון, מזרחית לכביש 4.

התחנה שמופעלת על ידי חברת "דלק" נבנתה לפי היתר בניה מיום 10/12/2009, כך שיש להניח שחוזה ההתקשרות עם חברת דלק נחתם בשנים 2008-2009 בהתאם לדמ"ש, שהיו מקובלים טרם הרפורמות שהפחיתו את מרווח השיווק. התחנה נהנית מגישה קצרה ונוחה מכביש 4.

מחיר העסקה ל- 1/3 מהזכויות היה 4,890,000 ₪, המשקף שווי של 14,670,000 ₪ לתחנה

[34] 0.907 = 1.05^2 / 1.
[35] 329,376 ₪ = 141 ₪ x 2,336 מ"ר.
[36] 221,680₪ = 326₪ x 680 מ"ר.

בשלמות. בתחשיב חילוץ שווי הקרקע מתקבל כ- 7,362,000 ₪.

ג. מחירי מכר של תחנות במודיעין גבוהים משאר התחנות מאחר שבכניסה למודיעין יש שתי תחנות בצומת שילת בשני צדי הדרך, התחנות נהנות מבלעדיות על ציר, שנעות בו כל יום אלפי מכוניות ולכן שווין גבוה.

בבחינת עסקאות ההשוואה חשוב לנתח את הנסיבות הספציפיות בכל תחנה ואת המסלולים שכלי הרכב עושים והתחרות בסביבה.

התחנה שבנדון צפויה להתחרות באופן ישיר מול התחנה בשדה עוזיה. לפיכך, בהנחה שהביקוש לצריכת דלקים בסביבה קבוע, ניתן להעריך כי לאחר פתיחת תחנת התדלוק במקרקעין שבנדון, שווי הקרקע בשתי תחנות התדלוק לא יעלה על 8 מיליון ₪.

9.15 השוואה לדמי השכירות לקרקע

השמאית המחוזית קבעה דמי שכירות לקרקע בשיעור 25% ממרווח השיווק, מבלי שהציגה נתוני השוואה. ראוי היה לעשות השוואה לדמי שכירות בתחנות אחרות. להלן שני נתוני השוואה שנמצאו:

א. תחנת דלק בעילבון[37]

להלן פרטי ההתקשרות עם חברת הדלק בהסכם מיום 16/2/2017 (עשרה חודשים לפני המועד הקובע):

מכירות	דמ"ש
מכירת דלקים עד 250 ק"ל לחודש	₪10,000
מכירת דלקים מ- 250 ק"ל עד 350 ק"ל לחודש	₪80
מכירת דלקים מעל 350 ק"ל לחודש	₪90
מכירת שמנים ותוספים (% מהפדיון)	15%
מכירת שרותי רחצה (אם תהיה)	₪2,500
דמש"ח מינימאליים כולל למכונת רחצה	₪12,000
דמש"ח למבנים מסחריים שיושכרו (% מדמש"ח)	3%

האמור לעיל משקף דמי שכירות לקרקע, במכירת עד 250 ק"ל, של 40 ₪ לקילו ליטר.

ב. תחנת דלק בערד

ביום 27/2/2017 (כעשרה חודשים לפני המועד הקובע) נחתם הסכם להשכרת מגרש בייעוד תחנת תדלוק, שבו נקבעו דמ"ש חודשיים מינימליים ל- 9 שנים מתחילת ההפעלה בסך של 12,000 ₪. בגין כל ק"ל מעל 100 ק"ל שימכרו בתחנה בחודש ישולמו 9% ממרווח השיווק. דמי השכירות משקפים פחות מ- 10% ממרווח השיווק.

10. טיעוני / עמדת המשיבה:

10.1 שוק תחנות הדלק הוא ייחודי. 90% ממנו מוחזק על ידי 4 חברות גדולות והמידע לגביו מועט. לנוכח הקושי באיסוף מידע ענפי מהימן, ברור שלצורך ביצוע שומת מקרקעין אחת לקרקע

[37] מתוך שומות IFRS שצורפו לדו"ח תקופתי לשנת 2017 של חב' אופטקרא נדל"ן והשקעות בע"מ.

לתחנת תדלוק יש להתבסס על הערכים הענפיים, שנקבעו בקווים המנחים.
למעשה, המשיגה עצמה גם מתייחסת למודל ואינה חולקת עליו, אלא רק קובעת ערכים אחרים לפי אותו סוג תחשיב.

10.2 אמנם מספר התחנות עולה במרוצת השנים, אך מנגד גם כמות המכוניות עולה ועמה מכירות הדלקים. בשנים האחרונות כמות הדלק שנמכרה במדינה עלתה ב-15%.

10.3 המגרש נשוא השומה פונה לעורק תנועה ראשי, כביש 4, בו כמות תנועה גדולה מאד. השמאית המחוזית הפחיתה הפחתות ראויות בגין תחרות 35% ו- 10% בגין נגישות. אין להפחית מעבר לכך.

10.4 יש לדחות את טיעון שמאי המשיג באשר להשפעת משבר הקורונה, במועד הקובע טרם פרץ משבר הקורונה.

10.5 חברות הדלק עדיין שוכרות קרקע ובונות בעצמן. יש לעשות בדיקה של אופן ההתקשרות בטרם קובעים, שהתחנות נבנות תמיד על ידי בעלי הקרקע, כפי שטען שמאי המשיג.

10.6 החוזה שנקשר לגבי הנכס בין המושב ליזם אינו רלוונטי. מדובר בהסכם עסקי בין הצדדים, שאינו מעיד על השוק, שהוא קשה לניתוח.

10.7 שיעור הכניסה לתדלוק של כלי רכב חולפים נקבע בקווים המנחים על בסיס סקרים ובחינה מעמיקה. אי אפשר לבטל ערכים אלה ללא בדיקה יסודית.

10.8 גם תחנות התדלוק בעיר מודיעין פועלות בתחרות ביניהן. אין להן בלעדיות, כפי שטען שמאי המשיג.

10.9 תוצאת השווי שקבעה השמאית המחוזית בגישת העלויות ("תחשיב חילוץ") לקרקע למתקן השטיפה, ששטחו כדונם, בסך של כ-650,000 ₪ כולל פיתוח איננה סבירה, שכן שווי דונם לתעשייה בסביבה הוא כמיליון וחצי ₪.

11. <u>דיון והכרעה:</u>

11.1 הרלוונטיות של הקווים המנחים להערכת תחנות תדלוק

שמאי החוכרת טען, כי פרק כ' בקווים המנחים, שקובע כללים שמאיים להערכת תחנות תדלוק, אינו רלוונטי לשומת הנכס שבנדון. זאת לנוכח השינויים המשמעותיים שחלו בענף הדלק בישראל בשבע השנים, שבין שנת 2010 (בה נערכו הקווים המנחים) לבין המועד הקובע בשנת 2017. שמאי רמ"י לעומת זאת סבור, שלנוכח מורכבות שוק הדלק והמידע החלקי שבו, יש לערוך את השומה לפי הקווים המנחים, שהם תוצאה של עבודת סקר וניתוח סדורים.
לשם הכרעה בסוגיה כבדת משקל זו נציין, כי חלק מהפרקים של הקווים המנחים קובעים כללים לשומת נכסים מיוחדים המשתייכים לשוק מובחן כגון מטמנות אשפה, מחצבות, מקבצי דיור, תחנות תדלוק ועוד. קווים מנחים אלה נערכו בין היתר על בסיס נתונים כמותיים ענפיים, שיש בהם כדי לסייע בפתרון סוגיות שמאיות ואף יש בהם כדי להציע טווח ערכים ומקדמים נורמטיבי, שהם תוצאה של ניתוח אותם נתונים ענפיים.
מטבע הדברים, בחלק מענפי הכלכלה, שאליהם משתייכים הנכסים נשוא הקווים המנחים,

חלים בחלוף השנים שינויים, שמקטינים בהדרגה את הרלוונטיות של הקווים המנחים.

יצויין בשולי הדברים, מבלי שיש לכך רלוונטיות לשומה שבנדון, שלצד קווים מנחים אלה העוסקים בנכסים יחודיים המשתייכים לענפים כלכליים מסויימים, קיימים גם קווים מנחים "כלליים" העוסקים בעיקר בסוגיות נדל"ניות עקרוניות, שבהם לא חלו שינויים מאז כתיבתם ולא צפויים לחול שינויים גם בטווח העתיד הנראה לעין (כגון פרק ד' העוסק במחיר הראוי של חלקות משלימות ונשלמות).

נשאלה איפא השאלה: האם הפרק המסויים של הקווים המנחים העוסק בתחנות תדלוק (פרק כ') נותר רלוונטי לקביעת שווי הקרקע המיועדת לתחנת תדלוק במועד הקובע 28/12/2017?

עיון בפרק כ' של הקווים המנחים מלמד, שיש בו שני סוגי הנחיות:

א. קביעת רמת הרלוונטיות של גישות השומה השונות. בין היתר, נקבע בקווים המנחים שגישת היוון ההכנסות על בסיס כמות נמכרת היא הגישה השימושית, לנוכח העובדה, שגישת ההשוואה בדרך כלל אינה ישימה, וכן הנחיות ליישום גישת היוון ההכנסות.

ב. סקירת ערכים כמותיים מוצעים בתחשיב היוון ההכנסות, שמבוססים על סקירת נתונים ענפיים ותצפיות כגון: שיעור המכוניות שפוקדות את התחנה מתוך התנועה החולפת בכביש, נפח הדלק הממוצע שנמכר בתדלוק אחד, דמי השכירות הממוצעים שנצפו לקילו-ליטר, דמי השכירות הממוצעים לקילו-ליטר להשכרת מגרש (מרכיב הקרקע) ועוד.

עיון בתחשיב שומת המשיג מלמד, שלמעשה על אף שסבר, שהקווים המנחים אינם רלוונטים, הרי שהוא פעל על פיהם בכל הקשור לבחירת גישת השומה ולאופן יישומה (קביעת פדיון לפי תנועה, מציאת כמות דלק צפויה להימכר, שיעורי היוון וכו'). טענתו, אם כן, מתמקדת ברלוונטיות של ערכים הכמותיים המומלצים בקווים המנחים, שאינם מעודכנים לשוק שהשתנה מאז כתיבתם.

אכן, ניתן להיווכח ללא קושי בשינויים הכלליים המשמעותיים שחלו בענף הדלק בחלוף 7 שנים מאז פרסום הקווים המנחים כגון שינויים ברמת התחרות בענף[38], שינויים טכנולוגיים בכלי הרכב, שהביאו לחסכון בדלק, חדירה של תחבורה שאינה מונעת בדלק (בעיקר חשמלית) ושינויים ברגולציה העמוקה הקיימת בשוק הדלק, שהביאה לשחיקה ברווח התפעולי בתחנות תדלוק.

לאור האמור, החלטתנו תיערך על פי גישות השומה ועקרונות השומה הכלליים, שהותוו בפרק כ' של הקווים המנחים (כפי שעשו שמאי שני הצדדים). עם זאת, הערכים הכמותיים שהומלצו בקווים המנחים, שדרושים ליישום גישת היוון ההכנסות, ייבחנו מחדש וייקבעו לפי מיטב השפיטה באופן עצמאי. זאת מתוך התובנה שחלו בשוק שינויים, שסביר שהביאו לשינוי ניכר בערכים הללו.

נציין עוד באמירת אגב, כי נודע שאכן לאחרונה החלה עבודה באגף שומת מקרקעין לעדכון הקווים המנחים במסגרתה נאספים נתונים ענפיים, שנבחנים בשיתוף מומחים ומתורגמים

[38] התחרות מושפעת בעיקר ממספר תחנות התדלוק במדינה ומהנסועה הכוללת.

להמלצות מעשיות לביצוע שומה. מלאכה זו טרם נסתיימה ותוצרי הביניים של העבודה טרם נודעו ובהחלטה זו לא יוטמעו.

11.2 גישות השומה המתאימות להערכת שווי הקרקע שבנידון בשימושה לתחנת תדלוק

משהוכרע שעקרונות החישוב של שווי קרקע לתחנת תדלוק, שהותוו בקווים המנחים, נותרו רלוונטיים נשאלת השאלה: מהן גישות השומה המתאימות לשומת הנכס שבנדון?

אנו סבורים שבמקרה שבנדון ראוי לשום את הקרקע בשלוש גישות שומה:

א. גישת היוון ההכנסות, שהיא הגישה השימושית להערכת תחנות תדלוק, כפי שנקבע בקווים המנחים. גישה זו למעשה מייחסת רנטה מסויימת לנכס מתוך הרווח התפעולי (שהוא מרווח השיווק המוכפל בכמות הצפויה הנמכרת).

ב. ניתוח הסכם ההתקשרות בין היזם לבין המושב. ההסכם מבטא את גמירות הדעת שבין הצדדים בנכס שבנדון עצמו ומהווה עסקת השוואה חשובה.

ג. גישת השוואה למכר מגרשים המיועדים לתחנות תדלוק. גישה זו קשה ליישום הן בשל מיעוט נתוני ההשוואה והן מאחר שהתחנות נבדלות בינן לבין עצמן במשתנים רבים, שקשים להערכה או לאיתור כגון: נפח התנועה בציר, רמת חשיפה אל התנועה בכביש, רמת התחרות עם התחנות האחרות בסביבה ועוד.

11.3 אופן יישום גישת היוון ההכנסות

שמאי המשיג סבור שיש להוון את דמי השכירות הראויים לתחנה בנויה ולא למגרש כריק ופנוי, שכן בשנים האחרונות חברות הדלק נמנעות מהשכרת קרקע, כפי שהיה בעבר וכיום הן מתקשרות בחוזים להשכרת תחנות בנויות.

אנו סבורים שהעדפת השחקנים בשוק מסויים לדרך התקשרות מסויימת או "חשיבה עיסקית" מסויימת היא אכן בעלת משקל מסויים בבחירת גישת שומה של אותו סוג נכסים, אך משקל זה אינו גדול.

ניתן להיווכח לדוגמה בכך שיזמים בבואם לנהל משא ומתן לרכישת מגרש לבניה מעדיפים לכלכל את צעדיהם באמצעות ביצוע תחשיב חילוץ וזאת גם באזורים שבהם יתרה קטנה או אפסית לקרקע מאיזורים שאינם מבוקשים בפריפריה. למרות זאת, בענף השמאות תהיה העדפה ברורה לשום את אותם הנכסים בגישת ההשוואה בשל יתרונותיה ורמת התוקף הגבוהה של התוצאה שמתקבלת בה.

במקרה שבנדון אנו סבורים, שתחשיב היוון של דמי השכירות לקרקע הוא פשוט יותר ליישום, שכן מספר השלבים התחשיביים שבו קטן יותר ולכן מטבע הדברים, סביר שהוא יניב תוצאת שווי מהימנה יותר.

11.4 קביעת תחנת התדלוק בגישת היוון ההכנסות (ללא פעילות מסחרית נלווית)

לשם יישום גישת היוון ההכנסות יש לקבוע שורה של ערכים, שיוצבו בתחשיב. לגבי חלק מערכים אלה קיימת הסכמה בין הצדדים ולגבי חלקם קיימת מחלוקת קוטבית ביניהם. להלן הכרעה באשר לערכים המרכיבים את תחשיב ההיוון:

א. התנועה במקטע הכביש

אין חולק שנפח התנועה הממוצע בקטע הרלבנטי של כביש 4 הוא 31,050 כלי רכב ליממה.

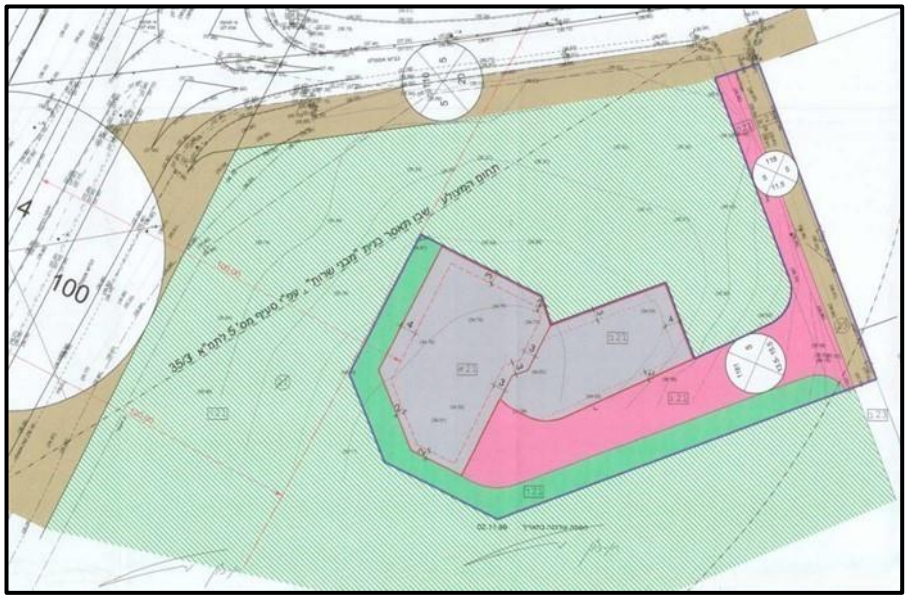
ב. שיעור הכניסות לתדלוק ביחס לתנועה

אנו מקבלים את טיעון שמאי המשיג, שלפיו שיעור הכניסות לתדלוק הוא נתון שסביר שהשתנה כלפי מטה במרוצת השנים מאז הסקירה שנערכה לקראת עריכת הקווים המנחים בראשית שנת 2010 ועד למועד הקובע. הסיבה לכך היא בין היתר התחרות הגוברת בענף כתוצאה מגידול במספר התחנות והשיפורים הטכנולוגיים, שהגדילו את הנסועה בין תדלוקים. בהקשר לכך נציין, כי שמאי המשיג הביא ראיות טובות לשיעור כניסה לתחנות הממוקמות לצד דרכים מהירות בשיעורים שבין 1% לבין 2% מתוך שומות שהוגשו כחלק מדוחות כספיים. ראיות אלה אמנם מועטות ואקראיות, אך זאת בשל המידע הגלוי המועט הקיים בענף הדלק. ראיות אלה לא נסתרו על ידי שמאי המשיבה.

לאור האמור ועל אף הקושי שבהערכת מקדמים סטטיסטיים ללא עבודת סקירה מוקדמת ומוקפדת, שיעור הכניסה יוערך מחדש, כאשר טווח הכניסות שהומלץ בקווים המנחים ישמש כרף עליון בלבד.

עיון בתשריט תב"ע 42/101/02/8 מלמד, כי התחנה המתוכננת במגרשים שבנדון איננה תחנה שהכניסה אליה היא באמצעות נתיב האָטָה מכביש 4 והיציאה ממנה אינה באמצעות נתיב האָצָה בדומה לחלק מהתחנות שבנויות לאורך כביש 4 כגון תחנת דור אלון גן יבנה הממוקמת כ- 6 קמ' צפונית לנכס באותו כיוון תנועה ו"פז סילבר" הממוקמת כ- 6.8 ק"מ מדרום לנכס באותו כיוון תנועה, אלא שהכניסה לתחנה היא מכביש שיוצא מכביש הכניסה למושב בית עזרא. הכניסה לתחנה לנוסעים בדרך 4 מחייבת שלוש פניות מלאות של 90° לאורך של כ- 200 מ'.

להלן חלק מתשריט התכנית להמחשת רמת הנגישות אל התחנה:



בסך הכל בכביש 4 במקטע שבין אשקלון לאשדוד נספרו על ידינו 8 תחנות תדלוק. מהן שתי

תחנות שנהנות מנתיב האָטָה נפרד, שמקנה כניסה מיידית מכביש 4 ושש תחנות עם גישה עקיפה מכביש שמסתעף מכביש אחר (כמו בתחנה שבנדון).

יצויין, שבחלק מאותן שש תחנות שמתחרות בתחנה, שאין להן גישה ישירה, המרחק הכבישי אל התחנה נמוך מהמרחק שבנדון (שהוא כאמור כ- 200 מ') לדוגמה: תחנת הדלק של חברת "דלק" בכניסה למושב שדה עוזיהו כ- 3 ק"מ מצפון לנכס באותו כוון תנועה, שהגישה אליו מכביש פנימי במרחק של 150 מ' או תחנת פז "עד הלום" שמרוחקת 160 מ' מדרך 4 ותחנת פז "תפוז" במרחק כ- 200 מ' מדרך 4.

עוד נציין כי התרשמנו, שהכניסה לתדלוק בתחנה על ידי הנוסעים דרומה צפויה להיות זניחה לנוכח הקושי בפניה מדרך 4 אל דרך הכניסה למושב תוך חציית התנועה הסואנת הנעה צפונה בכביש 4.

לאור התחרות הכללית שגברה בענף, התחרות הספציפית הרבה לאורך כביש 4 במקטע שבנדון ובפרט קיומן של שתי תחנות, שהגישה אליהן מיידית מנתיב האטה במרחק 6 ק"מ (אלון גן יבנה ופז סילבר) אנו קובעים שיעור כניסה שהוא דומה לשיעור המתדלקים מצירים דומים, שבהם קיימת תחרות גדולה כגון כביש 4, כביש 90 וכביש 25 שהציג שמאי המשיג בשומתו בשיעור של כ- 1.25%.

ג. כמות הדלק הממוצעת לתדלוק יחיד

השמאית המחוזית קבעה כמות דלק ממוצעת לתדלוק של 35 ליטר, לפי הקווים המנחים.

כפי שפורט לעיל, חלק מהשינויים שחלו מאז עריכת הקווים המנחים הם שינויים טכנולוגיים שהביאו לחסכון בדלק שמשמעותה הקטנה בכמות הדלק הנמכרת לנסוּעָה קבועה. בהעדר קווים מנחים עדכניים אנו מאמצים את נתוני הסקר שנערך ביום 30/10/2017 על ידי חברת דור אלון ושהוצג בהליך אחר של ועדת ההשגות ביחס לתחנת תדלוק צפונית לעיר קרית גת בגוש 3080 חלקה 14 שלפיו כמות דלק ממוצעת לתדלוק בתקופת הסקר היתה 28 ליטר.

בסיכום הנחות העבודה עד כאן מתקבל, שכמות הדלק הצפויה להימכר בחודש בתחנה שתקום במגרשים במועד הקובע היא:

31,050 X 1.25%[39] X 30 ימים X 28 ליטר = 326,025 ליטרים לחודש

מכירות כאלה, אם אכן יתממשו, יסווגו את התחנה כ"תחנה בינונית"[40].

ד. מרווח שיווק

אין חולק שבמועד הקובע לשומה 28/12/2017 היה מרווח השיווק לבנזין 95 לפי פרסום מיום 1/12/2017 בסך של 604 ₪ לקילו-ליטר. עם זאת, אנו סבורים שהפרסום של ועדת המחירים הממשלתית מתאריך 3/10/2017 על כוונתה להפחית את מרווח השיווק ב- 80 ₪ לקילו ליטר, יצרה ציפיה להפחתה במרווח השיווק.

כוונתה של ועדת המחירים להפחתה במחירים אינה מתגשמת בהכרח במלואה ולעיתים

[39] שיעור הנכנסים לתחנה מתוך תנועת כלי הרכב בכיוון הנסיעה צפונה בכביש 4.
[40] ראו סיווג תחנות בסעיף 2ב בפרק כ' בקווים המנחים.

במהלך השימוע משתכנעת הוועדה להפחית את מרווח השיווק באופן מתון יותר מהכוונה המקורית. קשה כיום בחלוף כשלוש שנים לשער את שיעור ההפחתה שצפה השוק. בהעדר מידע בדבר הציפיות של השחקנים הרלוונטיים בענף, יונח שהציפיה היתה לשיעור ההפחתה שהתממש לבסוף, שהוא הפחתה של כ- 48 ₪ לקילו-ליטר ל- 556.05 ₪ לקילו ליטר[41].

ה. שיעור דמי השכירות לקרקע מתוך מרווח השיווק

אנו מקבלים את טיעון שמאי המשיג, שלפיו שיעור דמי השכירות מתוך מרווח השיווק הוא נתון שסביר שהוקטן במרוצת השנים מאז הסקירה, שנערכה לקראת עריכה הקווים המנחים בראשית שנת 2010 ועד למועד הקובע. הסיבה לכך היא בין היתר התחרות הגוברת בענף כתוצאה מגידול במספר התחנות והגידול היחסי בעלויות הקבועות בהפעלת תחנה לקילו-ליטר.

ניתן לכמת את השחיקה במרווח השיווק באמצעות הצמדת המרווח, שהיה בעת עריכת הקווים המנחים, אל המועד הקובע והשוואתם למרווח במועד הקובע.

במועד עריכת הקווים המנחים ביולי 2010 היה מרווח השיווק 685.28 ₪ לקילו-ליטר. מרווח זה כשהוא מוצמד למדד המחירים לצרכן למועד הקובע בדצמבר 2017 הוא 730.78 ₪ לקילו-ליטר.

כאמור, במועד הקובע צפה השוק, שמרווח השיווק ירד ל- 556.05 ₪ לקילו-ליטר. מכאן שההפחתה הריאלית במרווח השיווק נצברה מאז עריכת הקווים המנחים לשיעור משמעותי של כ- 23.9%[42].

לאור האמור, ועל אף הקושי שבהערכת מקדמים סטטיסטיים ללא עבודת סקירה מוקפדת, שיעור הרווח הנותר למפעיל מתוך מרווח השיווק יוערך מחדש, כאשר שיעור הרווח שהומלץ בקווים המנחים ישמש כרף עליון בלבד.

בקווים המנחים שיעור דמה"ש המקובלים לקרקע ממרווח השיווק ברוטו נע בטווח שבין 18% לבין 30%. לנוכח השחיקה במרווח השיווק, התחרות הרבה במקטע כביש 4 שבין אשקלון לאשדוד וקיומן של שתי תחנות תדלוק שלהן כניסה ויציאה ישירות לדרך המהירה אנו מעריכים את דמי השכירות הראויים לפי שיעור של 16%.

ו. דמי השכירות החודשיים הצפויים במועד הקובע

בסיכום הנחות העבודה עד כאן מתקבלים דמי שכירות צפויים לקרקע הם בסך של:

326.025 ק"ל x 556.05 ₪ x 16% = 29,000 ₪

ז. שווי בגישת היוון ההכנסות

רמת הסיכון בענף תחנות התדלוק גבוהה מאד כיום וגם במועד הקובע. זאת, לא רק בשל היותו ענף הנתון לרגולציה עמוקה, שמביאה לחשיפה עסקית להחלטות הרגולטור, אלא גם בשל חדירה צפויה של כלי רכב חשמליים, שצפויים להקטין משמעותית את מכירות הדלק בטווח זמן נראה לעין.

[41] מתוך https://www.gov.il/he/departments/general/marketing_gap
[42] ממרווח שיווק ריאלי של 730.78 ₪ למרווח שיווק צפוי של 556.05 ₪.

מכירת כלי רכב חשמליים בישראל החלה בכמויות קטנות בשנים 2011 – 2012 על ידי חברת בטר פלייס וכיום מהווה עדיין אחוזים בודדים מכלי הרכב שנמכרים בישראל. שיעור מכירות זה קטן מכדי להשפיע על רווחיות התחנות, אך צפוי שתוך שנים אחדות יגדל משמעותית שיעור המכוניות החשמליות הנעות בכבישים, באופן שיביא לירידה בכמות הדלק הנמכרת בישראל. לשם המחשה נציין, כי יעד משרד האנרגיה[43] הוא למכירת כלי רכב חשמליים בשיעור של 5% בשנת 2022 ו- 23% בשנת 2025.

אנו סבורים שראוי לכמת את הסיכון הגבוה בתחשיב ההיוון הן באמצעות קביעת תוספת לשיעור ההיוון לדמי השכירות הראויים (המבטאים את תוספת הסיכון בענף) וגם באמצעות קביעת שיעור ירידה שנתי צפוי במכירת הדלקים בישראל כתוצאה מחדירת כלי הרכב החשמליים.

בהמשך לכך, אנו סבורים ששיעור ההיוון, שקבעה השמאית המחוזית, בשיעור של 8.7%, שהוא גבוה בכ- 1.5% משיעור ההיוון הממוצע מנכס מסחרי במועד הקובע נוטה לצד הגבוה בעבור תזרים הכנסות המיוחס למרכיב הקרקע. אנו מוצאים לנכון לקבוע שיעור היוון שנתי נמוך יותר של 7.5%. גם שיעור זה הוא גבוה ביחס לשיעור ההיוון המקובל לקרקע ריקה ומבטא לטעמינו את הסיכון המוגבר, שנושא שחקן בענף הדלק.

קשה לאמוד את קצב הירידה בכמות הדלק כתוצאה ממעבר לתחבורה חשמלית. מתוך הנתונים החזויים של מכירת רכב חשמלי יונח, כי החל מ-5 שנים לאחר המועד הקובע (דהיינו בסוף שנת 2022) תחל מגמת ירידה בכמות הדלקים שתימכר בתחנות התדלוק בישראל. ההנחה היא שמגמה זו תימשך עד אשר לאחר 20 שנים מהמועד הקובע כמות הדלק תפחת עד כדי איזון של בין עלויות ההפעלה לבין ההכנסות, באופן שמצדיק הפסקת פעילות (רווח אפס).

תחשיב היוון תיאורטי לצמיתות של הקרקע בהתעלם מההפחתה הצפויה במכירות הדלקים מניב תוצאת שווי של כ- 4,317,000 ₪ לתחנה (לפי שיעור היוון כולל של 7.5%) ובדחיה של שנה אחת עד להקמת התחנה. תוצאה זו היא בבחינת רף עליון.

אך בהתחשב בדעיכה האיטית והמתמשכת הצפויה במכירת דלק מתקבלת תוצאת שווי בסך של כ- 2,596,000 ₪ לפי התחשיב הבא:

[43] ראו מסמך מדיניות משרד האנרגיה ממרץ 2019.

שנת פעילות	דעיכת מכירות	שיעור היוון לפי 7.5% לשנה[44]	דמי שכירות מהוונים
1	100.0%	93.02%	₪323,786
2	100.0%	86.53%	₪301,196
3	100.0%	80.50%	₪280,182
4	100.0%	74.88%	₪260,635
5	100.0%	69.66%	₪242,451
6	93.3%	64.80%	₪210,500
7	86.7%	60.28%	₪181,827
8	80.0%	56.07%	₪156,131
9	73.3%	52.16%	₪133,135
10	66.7%	48.52%	₪112,587
11	60.0%	45.13%	₪94,259
12	53.3%	41.99%	₪77,940
13	46.7%	39.06%	₪63,440
14	40.0%	36.33%	₪50,583
15	33.3%	33.80%	₪39,212
16	26.7%	31.44%	₪29,181
17	20.0%	29.25%	₪20,359
18	13.3%	27.20%	₪12,626
19	6.7%	25.31%	₪5,872
20	0.0%	23.54%	₪0
סה"כ			**₪2,595,902**

תחשיב שווי זה הוא תחשיב פסימי, מאחר שהוא מגלם הנחה בלתי סבירה, של אבדן שימוש מוחלט בתחנות התדלוק עם המעבר לאנרגיה חשמלית. אולם, סביר שגם לאחר המעבר לתחבורה חשמלית ייעשה שימוש אלטרנטיבי בתחנות התדלוק, שיניב הכנסה כגון עמדות טעינה, מרכזי טיפול ברכב וכו'. לאור האמור, אנו מניחים חדירת שימושים משלימים, שיביאו לתזרים אלטרנטיבי אחר הקשור לענף הרכב ולכן קובעים שווי שבין שימוש לצמיתות לבין שימוש כתחנת תדלוק בדעיכה של המכירות במשך 20 שנה כמוצג בטבלה.

שווי הקרקע לתחנה במעוגל יהיה אפוא כ- 3,456,000 ₪[45].

11.5 קביעת שווי הקרקע לפעילות שאינה תדלוק בתחנה

מלבד הזכות להקמת תחנת תדלוק במגרש 21א' מוקנות זכויות בניה של 120 מ"ר מסחרי ובמגרש 21ב' ששטחו 913 מ"ר מותרת בניה של 200 מ"ר (כולל שטחי שירות) לשימוש רחיצה לרכב לרבות משרד שרותים ומחסנים נלווים.

גישת השומה שבה נקטה השמאית המחוזית להערכת זכויות בניה אלה היא גישת העלויות (חילוץ רכיב הקרקע מהשווי כבנוי). אנו סבורים כי לנוכח השלבים התחשיביים הרבים,

[44] מהוון לסוף שנה.
[45] לפי הממוצע בין 4,317,000 ₪ לבין 2,596,000 ₪.

שבחלקם ערכים שנתונים להערכה סובייקטיבית (כגון שיעור היזמות הנדרש ועלות הבניה), הרי שעדיפה עלינו גישת ההשוואה לזכויות בניה בייעוד תעשיה ומסחר.

שווי זכויות הבניה למסחר ולרחיצת כלי רכב מושפע בעיקר ממתדלקים, אשר פוקדים את התחנה. הסיבה לכך היא רמת הנגישות הבינונית של המגרשים שבנדון אל דרך 4 (נדרשות כאמור שלוש פניות ונסיעה למרחק גדול יחסית של 200 מ' מכביש 4) הרי שצפוי שכמות הלקוחות לשימושים האחרים, שאינם מתדלקים, תהיה נמוכה.

ניתן לעשות השוואה בין השימושים למסחר ולשטיפת רכב למגרשים הממוקמים בצירים, שבהם שימוש מסחרי באיזורי התעשיה הסמוכים באשקלון, אשדוד ועד הלום.

להלן רמת המחירים המוערכת למגרשים באיזורי תעשיה סמוכים לבית עזרא בסוף שנת 2017:

א.תעשיה אשקלון דרום כ- 1.3 מש"ח לדונם[46]. באיזור מיעוט שמושי מסחר.

א.תעשיה אשקלון צפון כ- 1.7 מש"ח לדונם[47]. שמושי מסחר בחלק מהרחובות.

א.תעשיה אשדוד דרום כ- 3.0 מש"ח לדונם[48]. באיזור ריבוי שמושי מסחר.

אנו מתרשמים, ששווי המגרשים שבנדון, שאותם צפויים לפקוד כ- 400 מכוניות בממוצע ליום[49] בשימוש למסחר ולתחנת שטיפת מכוניות, הוא נחות ביחס למגרשי תעשיה/תעסוקה בצירים, שלאורכם חזית מסחרית באיזורי התעשיה באשדוד ובאשקלון וזאת בשל העדר מסה מסחרית קריטית ובשל ניתוק מהמרקם העירוני הצפוף של אשדוד ואשקלון.

לאור האמור, דונם לתעשיה/תעסוקה עם זכויות בניה טיפוסיות של 3 קומות עם חזית מסחרית אילו היה ממוקם במיקום שבנדון מוערך על ידינו בסך של 2,500,000 ₪ לדונם. יצויין בהקשר זה, שלשני מכרזים למגרש בייעוד מסחר ומשרדים בישוב הסמוך באר גנים ממאי 2020[50] לא נגשו מציעים גם לא במחיר המינימום, שהיה 1,000,000 ₪ לדונם כולל פיתוח. שני מגרשים מסחריים אלה מוצעים במכרז חדש בעת עריכת החלטה זו.

ניתוח יחידות אקוויוולנטיות מגולמות מרכיב חצר של שווי זה לפי זכויות בניה טיפוסיות של 120% מניב תוצאת שווי אקוויוולנטי כדלקמן:

[46] ראו עסקת מכר של מגרש A81 מיום 1/10/2017 בשטח 4,003 מ"ר שנמכרה במחיר של 5,000,000 ₪ כולל פיתוח. עסקה זו נותחה בהחלטת הוועדה בגו"ח 3069/6 מיום 3/8/2020.

[47] ראו מכרזי רמ"י רבים מיום 2/9/2018 (ים/323/2017) למגרשים במיקום מעולה בסמוך לתחנת הרכבת. קיימות זכויות בניה מסחריות בשיעור 5%. המגרשים שווקו במחירי ממוצע של כ- 2.25 מש"ח לדונם.

[48] איזור תעשיה חדש הממוקם ליד בית חולים אסותא, שבו זכויות בניה לתעסוקה בבינוי גבוה של 6 קומות + חזית מסחרית. ראו עסקה מיום 21/3/2018 למגרש ריק בגו"ח 2013/50 בשטח 10,007 מ"ר במחיר של 25,200,000 ₪ עסקה בגו"ח 2013/6 מיום 27/6/2019 בסך 15,674,400 ₪ לשטח של 4,976 מ"ר.

[49] לפי 1.25% מהמכוניות החולפות בדרך 4 במקטע שבנדון.

[50] מכרז ים/34/2020 מיום 20/5/2020.

קומה	זכויות	שטח	מקדם תועלת	שטח אקוויוולנטי
קרקע	40.00%	400	2.50	1,000
ראשונה	40.00%	400	1.00	400
שניה	40.00%	400	0.80	320
סה"כ				**1,720**
שווי דונם קרקע בייעוד תעשיה עם חזית מסחרית				₪2,500,000
שווי מ"ר אקוויוולנטי				₪1,453
שווי מ"ר מבונה אקוויוולנטי למסחר בקומת הקרקע				₪3,634

משנקבע שווי מ״ר מבונה למסחר ולמלאכה יחושב השווי של זכויות בניה אלה כדלקמן:

זכויות הבניה	שטח	שווי למ"ר	שווי כולל
זכויות הבניה למסחר	120	₪3,634	₪436,047
זכויות הבניה למכון שטיפה	200	₪1,453	₪290,698
סך הכל			**₪726,744**

שווי מרכיב הקרקע לתחנת התדלוק בגישה תחשיבית זו הוא אפוא 4,183,000 ₪[51].

11.6 ניתוח הסכם ההתקשרות בין היזם למושב

כמפורט בסעיף 11.2 לעיל, הסכם ההתקשרות מיום 10/3/2016 בין היזם לבין המושב מבטא את גמירות הדעת שבין הצדדים ביחס להעמדת הקרקע שבנדון עצמה לרשות היזם ומהווה עסקת השוואה חשובה.

למעשה, מבחינה כלכלית, היזם בראייתו מבצע פעולת השכרה של הקרקע ונדרש לתשלום ראשוני גדול ולאחריו זרם של תשלומים המהווים מעין תשלום דמי שכירות עבור הקרקע כדלקמן[52]:

- תשלום דמי חכירה מהוונים לרמ״י בסך של עד 2,500,000 ₪. במקרה שהתשלום יהיה גבוה יותר ועד לסך של 3,250,000 ₪ ישא המושב בהפרש.
- היזם ישלם למושב דמי שכירות החל מתחילת הפעילות המסחרית כדלקמן:
  1. בשנתיים הראשונות– 22,000 ₪ מדי חודש.
  2. בשנה השלישית – 24,000 ₪ מדי חודש.
  3. החל מהשנה הרביעית – 25,000 ₪ מדי חודש.
  4. מתום השנה ה- 14, היזם יעביר למושב 4% ממניותיו בתאגיד, באופן ששיעור האחזקות בתאגיד יהיה 68% ליזם ו- 32% למושב. המושב יהיה זכאי לקבל את יתרת חלקו ברווחי התאגיד, בהתאם להון המניות המוחזק על ידו, בקיזוז התשלום החודשי (המובטח בכל מצב) בסך של 25,000 ₪.

מבחינה מעשית היזם רואה בהסכם, ככזה שמקנה לו את הזכות לקבלת המגרש לידיו בתמורה לתשלומים שמשולמים למושב. היזם מקים את התחנה על חשבונו, נושא במרכיב היזמות ונהנה

[51] לפי שווי פעילות התדלוק בתחנה בסך של 3,456,000 ₪ + שווי זכויות הבניה למסחר ולמכון שטיפה.
[52] לפי חוזה בין מושב בית עזרא לבין יזם כמפורט בסעיף 6.2 לעיל.

מתזרים ההכנסות מהפעלת התחנה.

התשלומים אותם צפה היזם עבור הקרקע בעת שביצע את ההתקשרות הם: 2,500,000 ₪ + דמי השכירות המהוונים.

אם יונח כי משך הזמן הצפוי לתכנון התחנה עד לקבלת היתר בניה ומשך ההבניה עצמה של התחנה במצטבר הוא כשלוש שנים ובשיעור היוון של 8% שהוא גבוה בכ- 1% מהמקובל בנכס עיסקי לתקופת חיים כלכליים של כ- 25 שנה יתקבל, כי הסכום המהוון של זרם דמי השכירות הוא כ- 2,600,000 ₪ לפי התחשיב הבא:

זמן בשנים	אירוע צפוי	יזם נומינלי	דמ"ש יזם בחודש	דמ"ש יזם בשנה	דמ"ש יזם מהוון לפי 8%
0	תשלום לרמ"י	₪2,500,000			
1	הקמה				
2	הקמה				
3	שנת הפעלה 1		₪22,000	₪264,000	₪209,572
4	שנת הפעלה 2		₪22,000	₪264,000	₪194,048
5	שנת הפעלה 3		₪24,000	₪288,000	₪196,008
6	שנת הפעלה 4		₪25,000	₪300,000	₪189,051
7	שנת הפעלה 5		₪25,000	₪300,000	₪175,047
8	שנת הפעלה 6		₪25,000	₪300,000	₪162,081
9	שנת הפעלה 7		₪25,000	₪300,000	₪150,075
10	שנת הפעלה 8		₪25,000	₪300,000	₪138,958
11	שנת הפעלה 9		₪25,000	₪300,000	₪128,665
12	שנת הפעלה 10		₪25,000	₪300,000	₪119,134
13	שנת הפעלה 11		₪25,000	₪300,000	₪110,309
14	שנת הפעלה 12		₪25,000	₪300,000	₪102,138
15	שנת הפעלה 13		₪25,000	₪300,000	₪94,573
16	שנת הפעלה 14		₪25,000	₪300,000	₪87,567
17	שנת הפעלה 15		₪25,000	₪300,000	₪81,081
18	שנת הפעלה 16		₪25,000	₪300,000	₪75,075
19	שנת הפעלה 17		₪25,000	₪300,000	₪69,514
20	שנת הפעלה 18		₪25,000	₪300,000	₪64,364
21	שנת הפעלה 19		₪25,000	₪300,000	₪59,597
22	שנת הפעלה 20		₪25,000	₪300,000	₪55,182
23	שנת הפעלה 21		₪25,000	₪300,000	₪51,095
24	שנת הפעלה 22		₪25,000	₪300,000	₪47,310
25	שנת הפעלה 23		₪25,000	₪300,000	₪43,805
סה"כ					**₪2,604,247**

בסך הכל על פי פרשנותינו לחוזה ובהנחה של שיעור ומשך חיים כלכליים זה, מתקבל כי הערך הנוכחי של תזרים התשלומים, שבו נושא היזם עבור הקרקע, הינו בסך של כ-

₪ 5,100,000 = ₪ 2,600,000 + ₪ 2,500,000.

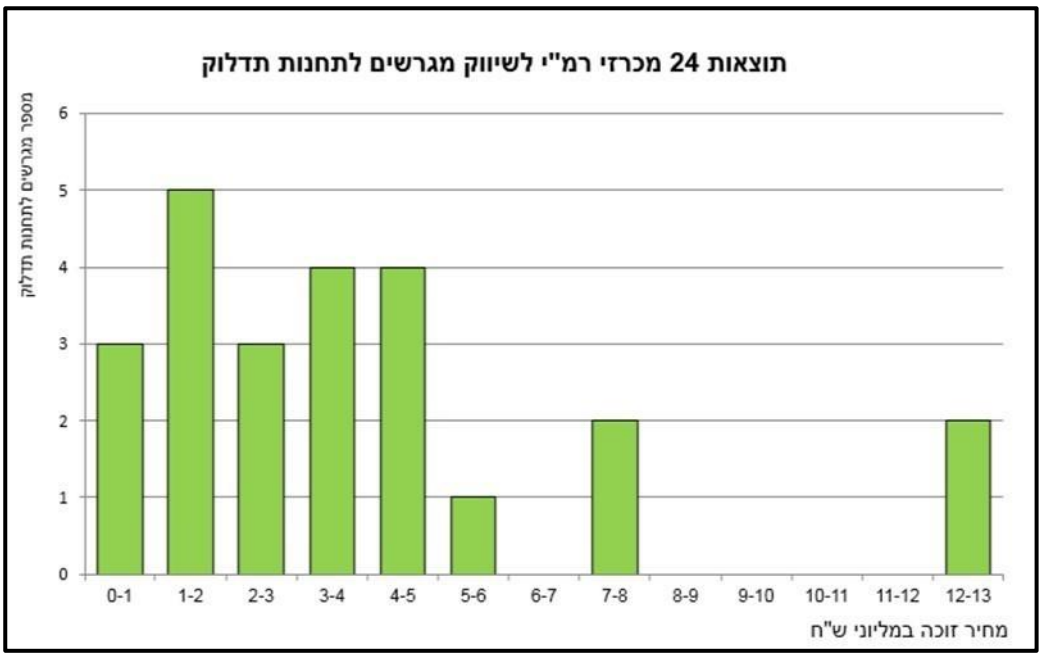
11.7 גישת ההשוואה

כאמור, גישת השוואה למכר מגרשים המיועדים לתחנות תדלוק קשה ליישום הן בשל מיעוט נתוני ההשוואה והן מאחר שהתחנות נבדלות בינן לבין עצמן במשתנים רבים, שקשים להערכה כגון: נפח התנועה בציר, רמת חשיפה של התחנה אל התנועה בכביש, רמת התחרות עם התחנות האחרות בסביבה ועוד.

באתר האינטרנט של רמ"י נמצאו תוצאות של 24 מכרזים למגרשים לתחנות תדלוק בין השנים 1999 ועד 2020. במכרזים אלה שווק מגרש בשלמותו כשהוא כולל זכויות בניה לבניית חנות נוחות ובחלק מהמקרים זכויות בניה נוספות.

שני מגרשים מתוך 24 המגרשים שווקו במחיר גבוה מאד של כ- 12.4 מש"ח ושאר 22 המגרשים שווקו בטווח מחירים רחב מאד, שנע בין 0.4 מש"ח לבין 7.0 מש"ח.

להלן תרשים הממחיש את גובה ההצעות הזוכות ב- 24 המכרזים:



בבחינת שני המגרשים ששווקו במחיר של 12.4 מש"ח נמצא כדלקמן:

א. המכרז הראשון מיום 11/3/2018 הוא למגרש לתחנת תדלוק בקיבוץ בחן בעמק חפר. לאחר הזכיה במכרז עקב סרוב הבנק לממן את העסקה במחיר המוצע – העסקה בוטלה. המגרש הוצע שוב למכירה במכרז חוזר מיום 16/6/2019 ונמכר במחיר נמוך משמעותית של 5.9 מש"ח.

ב. המגרש באזור התעשיה של מודיעין סמוך לכביש 431. במגרש הוקמה תחנת הדלק "מיקה", שהיא אמנם ללא גישה ישירה מכביש 431 אולם, הוא נהנה מהעובדה שלאורך כל 21 הקילומטרים של כביש 431 מראשון לציון ועד למודיעין אין תחנות תדלוק מתחרות כלל. התחרות המועטה שבציר (שהיא יחודית בענף) הביאה להתעניינות רבה מאד למכרז, שאליו

ניגשו 45 מציעים (התעניינות חריגה) ולמחיר הגבוה שהוצע.

בנסיבות אלה שני המכרזים הגבוהים הללו אינם יכולים לשמש להשוואה.

המחיר הממוצע של שאר 22 המכרזים לתחנות הוא 3.1 מש"ח.

בחלק מהמכרזים שווק המגרש, שבו זכויות בניה נוספות או פוטנציאל לדוגמה: במכרז מיום 23/7/2018 לתחנת תדלוק הפונה לכביש 90 באיזור חצבה הוקנו זכויות בניה למרכז מסחרי של 375 מ"ר עיקרי, במכרז מיום 12/11/2008 לתחנת תדלוק באיזור התעשיה מישור אדומים הוקנו זכויות בניה למרכז מסחרי של 505 מ"ר עיקרי, במכרז מיום 11/5/2008 בכביש 90 באיזור עין בוקק שווק מגרש של 6 דונם. כך גם במכרז מיום 13/11/2019, שבו שווק מגרש ששטחו 6.7 דונם. לאור האמור נראה, כי בחלק מהמכרזים נדרשת התאמה כלפי מטה. היחס למגרש שבנדון שבו מותרת בניה של שטח מסחרי טיפוסי של 120 מ"ר, שטח מלאכה של 200 מ"ר ושטח הקרקע שבו רגיל לתחנת תדלוק.

נמצא כי ברוב מגרשי ההשוואה קיים מידע דל/חלקי, שאינו מאפשר שימוש בהם כנתוני השוואה. באשר למיעוט המגרשים, שלגביהם מידע מספיק לניתוח, לא נמצאו מגרשים דומים למגרש שבנדון.

למרות זאת, ניתן לקבוע בהכללה, כי סביר ששווי התחנה שבנדון יהיה בצד העליון של הטווח השכיח של המכרזים ב- 20 השנים האחרונות שבין 3 מיליון ₪ לבין 5 מיליון ₪. זאת בשל מיקומה לצד כביש 40 הסואן מחד, אך מנגד בסביבה תחרותית מאד (שבה 8 תחנות מתחרות) וללא גישה ישירה מהדרך.

בשל העדר נתוני השוואה דומים, הרי שתוצאת השוואה כללית זו (שמצויה בטווח ערכים) יכולה לשמש כגישת בקרה בלבד.

11.8 שיקלול תוצאות שהתקבלו בגישות השונות ומסקנת השווי

תוצאת השווי שהתקבלה בגישה הכלכלית למחזור המכירות הצפוי היא כ- 4,183,000 ₪.

תוצאת השווי שהתקבלה בניתוח הסכם ההתקשרות בנכס היא כ- 5,100,000 ₪.

אנו סבורים כי יש לייחס לגישה הכלכלית משקל גבוה יותר מהתוצאה שנתקבלה בניתוח הסכם ההתקשרות וזאת בשל הנחות העבודה שבניתוח הסכם זה ובשל עצם ביסוסה על מחיר יחד.

תוצאת השווי שמתקבלת מהנחת מחיר כפול לגישה הכלכלית היא:

0.667 x ₪ 4,183,000 + 0.333 x ₪ 5,100,000 = ₪ 4,490,000

תוצאת שווי זו סבירה ביחס לתוצאות המכרזים שנסקרו בסעיף 11.7 לעיל.

בניכוי הוצאות פיתוח בסך של 551,838 ₪ כפי שנקבע בשומת רמ"י הרי ששווי הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ הוא 3,938,000 ₪.

12.<u>החלטה:</u>

בהתאם לכל האמור לעיל החלטנו לקבל חלקית את ההשגה ולקבוע את שווי שני המגרשים שבנדון בסך של 3,938,000 ₪ ללא פיתוח וללא מע"מ.

על החלטה זו ניתן לעתור לפני בית המשפט לעניינים מינהליים בתוך 45 ימים מהמועד שבו נשלחה ע"י הוועדה.

_____(-)_____	_____(-)_____	_____(-)_____
סיגלית שושן	עו"ד מיכל כהן	אייל יצחקי
סגנית השמאי הממשלתי	יו"ר הוועדה	שמאי מכריע