תאריך: 18 נובמבר, 2019
מספר מינוי: 2050-2018
מספרנו: 376.שומה מייעצת

לכבוד,
ועדת ערר לפיצויים והיטלי השבחה - מחוז צפון
בדוא"ל: sharonmi@iplan.gov.il

הצדדים:
העוררת, קדרים אלון החזקות בע"מ
באמצעות:
עוה"ד נעה יגלה ואורי ששון
שמאי המקרקעין מר נחום פרמינגר
בדוא"ל: nahaifa@hotmail.com

משיבה 1 - הועדה המקומית לתו"ב גליל עליון
באמצעות:
עו"ד, ענת באור פרל
שמאי המקרקעין מר ערן דור און
doron@bezeqint.net

משיבה 2 - נתיבי ישראל, החב' הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ
באמצעות:
עו"ד טלי ענבר גולן
שמאית המקרקעין גב' פנינה נוי
Noy-aaa@zahav.net.il

א.ג.נ.,

שומה מייעצת לירידת ערך לפי ס' 197 לחוק התו"ב, עקב אישור תכנית תת"ל 30 חלק מחלקה[1] 4 בגוש 15537, מגרש 2001

תחנת תדלוק ושירותי דרך, "דור אלון" - קדרים

סימוכין: עררים מס' 8125/4+8124

בהתאם להוראות ס' 198 (ו)(2) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, מוניתי כשמאי מייעץ לוועדת הערר לפיצויים ולהיטל השבחה - מחוז צפון, לעניין הפגיעה במקרקעין שבנדון לפי ס' 197 לחוק התו"ב, עקב אישורה של תכנית תת"ל 30.

בהחלטת ועדת הערר מיום 23/10/2018, נקבע, בין היתר, כדלקמן:

> ***"... השוואת המצב התכנוני לפני ואחרי אישור התת"ל, מגלה תמורה דרמטית באפשרות הגישה מכביש 65 למקרקעין, עד כדי שינוי אופי תחנת התדלוק ופגיעה ביכולתה להעניק את שירותיה. משכך לטעמנו הרימה העוררת את נטל ההוכחה הראשוני הנדרש בשלב זה של ההליך, והראתה כי תביעת הפיצויים שהגישה עומדת בדרישותיו של סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.***
>
> ...
>
> ***בכפוף ליתר קביעותינו דלעיל, יתבקש השמאי המייעץ לבחון את כלל רכיבי שווי המקרקעין במצב הקודם בהשוואה לכלל רכיבי השווי במצב החדש, לרבות אלמנטים משביחים אם וככל שקיימים, ולקבוע האם נגרמה ירידת ערך למקרקעין ואם כן, מה שיעורה".***

בתאריכים 28/04/2019, 03/06/2019 ו-12/09/2019 קיימתי דיונים בנוכחות ב"כ ושמאי הצדדים. סיכומי הדיונים הועברו לצדדים.

[1] בהתאם לאתר "govmap" חלק מחלקה 27 בגוש 15537, בשטח של 5,133 מ"ר.

1. **<u>מטרת השומה:</u>**

אומדן הפגיעה במקרקעין שבנדון, בהתאם להוראות ס' 197 לחוק התכנון והבנייה תשכ"ה-1965, עקב אישורה של תת"ל 30.

2. **<u>המועד הקובע לשומה[2]:</u>**

22/11/2011- מועד הפרסום ברשומות על דבר אישורה של תת"ל 30.

3. **<u>ביקור בנכס:</u>**

ביקורים בנכס וסביבתו נערכו ע"י החת"מ בתאריכים: 23/11/2018 ו-15/03/2019.

4. **<u>פרטי הנכס:</u>**

גוש	15537
חלקה	4 (חלק)
שטח החלקה הרשום (עפ"י נסח)	70,729 מ"ר
מס' מגרש בהתאם לתכנית ג/11047	100
שטח מגרש נטו (עפ"י חוזה חכירה)	2,060 מ"ר
מהות	תחנת תדלוק ומסחר
זכויות קניניות	חכירה מהוונת
מיקום הנכס	קיבוץ קדרים

[2] סעיף 119 (ב) לחוק התו"ב קובע כי: "מועד פרסום ההודעה ברשומות יהיה המועד הקובע לעניין תביעת פיצויים לפי סעיף 197".

5. <u>תיאור הנכס וסביבתו:</u>

5.1. המקרקעין נשוא חוות הדעת, מהווים את מגרש מס׳ 100 בהתאם לתכנית ג/11047, בשטח של 2,060 מ״ר, הידוע כחלק מחלקה 4 בגוש 15537, ואשר שימשו עד לשנת 2016 כתחנת תדלוק הכוללת שטחי מסחר[3] ושירותי דרך ״דור אלון״ – ״קדרים״.

5.2. המקרקעין ממוקמים בסמיכות וממערב לכביש מס׳ 65 (כביש ״ואדי עארה״), בין משבצת קיבוץ קדרים (מדרום) וכביש מס׳ 85 (מצפון ; בסמוך למחלף ״נחל עמוד״).

5.3. החל משנת 2004 כמו גם במועד הקובע, חטיבת הקרקע שימשה לתחנת תדלוק ושרותי דרך. התחנה כללה 3 עמדות תדלוק מתחת לגגון בשטח של 284 מ״ר ומשאבת סולר. בנוסף, מבנה מסחרי בשטח עיקרי של 112 מ״ר המפוצל לחנות נוחות (״אלונית״) ובית קפה (״סי-אספרסו״), ושטחי שירות (ממ״ד ושירותים) בשטח של 10 מ״ר.

5.4. אין חולק כי ערב אישור התת״ל, הנגישות לתחנת הדלק הייתה באמצעות דרך פנימית (דרך מס׳ 1 - אשר חיברה ישירות[4] בין קיבוץ קדרים לכביש 65 באמצעות צומת לבאים מכל הכיוונים) אשר לא עלתה על עשרות מטרים בודדים.

5.5. כיום על הקרקע שבנדון ממוקמים סככת תחנת התדלוק וחנות הנוחות, לאחר שזו נסגרה ופורקה ממרבית מתקניה.

5.6. הגישה למתחם התחנה, המתאפשרת כיום הינה לאורכה של דרך המתמשכת על פני כ-2.5 ק״מ. יצוין כי הדרך החלופית אינה חופשיה למעבר שכן לאורכה מצויים שני שערי בטחון אותם יש לעבור בכל כיוון נסיעה, ואשר פתיחתם אינם בשליטת העוררת: האחד (הצפוני) – קיים פיזית בשטח אף שלא צוין בתכניות סטטוטוריות והשני (דרומי, חדש) – הוקם במיקום אשר נקבע עבורו בנספח תנועה מנחה של תת״ל 30.

5.7. בעת הביקור בנכס, ניתן להתרשם כי אין כל פעילות עסקית במתחם. הבינוי הנותר כולל את הגגון והמבנה המסחרי שאינם פעילים.

[3] חנות נוחות ובית קפה.

[4] דרך כביש הגישה התאפשרה גם הכניסה לקיבוץ קדרים, תחנת התדלוק מוקמה לפני שער הכניסה לקיבוץ ומחוץ לשטחו.

6. <u>המצב התכנוני:</u>

על הנכס, שבנדון חלות, בין היתר, תכניות בניין עיר כדלקמן:

<u>מצב קודם</u>

6.1. <u>תכנית ג/2916 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2664 מיום 16/01/1980</u>

מטרות התכנית, ליעד את השטחים המסומנים בצבע אדום לדרך וסלילת כביש; ליעד את השטח המותחם להקמת גשרים, גשרונים, תעלות, גדרות, קירות תומכים וכן לבצוע כל עבודות חפירה, מילוי והריסה הכרוכים בסלילת הכביש; סגירה וביטל דרכים כנדרש ע"י התכנית; הסדר הסתעפויות וצמתים.

בהתאם לתשריט התכנית הערוך בקנ"מ 1:10,000 כביש מס' 65 מסומן כתוואי דרך חדשה. ללא הסתעפויות וצמתים ממנה בסביבת המקרקעין שבנדון.

6.2. <u>תכנית מפורטת ג/4847 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 3744 מיום 18/02/1990</u>

בין מטרות התכנית, תיחום שטח פיתוח של קיבוץ קדרים; התווית רשת הדרכים למיניהן וסיווגן. מעיון בתשריט התכנית עולה כי דרך מס' 1 ברוחב 20 מ' מסתיימת בשוליה הצפוניים בכביש 65 (כביש זה מצוי מחוץ לתחום התכנית).

6.3. <u>תכנית ג/11047 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 4927 מיום 23/10/2000</u>

בהתאם לס' 1.7 התכנית מהווה שינוי לג/4847 ולג/4529, והוראותיה גוברות על הוראות כל תכנית אחרת החלה על השטח.

מטרות התכנית, שינוי יעוד קרקע מאזור חקלאי לתחנת תדלוק ושרותי דרך, ודרך מוצעת; ביטול יעוד לתחנת תדלוק שנקבע בתכנית מפורטת ג/4529 ותכנית ג/4847; וקביעת הוראות בניה.

מעיון בתשריט התכנית הערוך בקנ"מ 1:2,500 עולה כי המגרש שבנדון המסומן כמגרש מס' 100, בשטח של 2.06 ד' הינו ביעוד "תחנת תדלוק ושירותי דרך". עוד יצוין כי המגרש הצמוד אליו מסומן כ-"דרך מוצעת או הרחבה מוצעת", מגרש זה מהווה חלק מדרך הגישה הקיימת או המאושרת לתחנת התדלוק, כהמשך לפניה מוסדרת כמצוין (המצויה מחוץ לתחום התכנית) בשני מצבי התכנון, המסדירה את מכביש הגישה לנשוא השומה מכביש מס' 65.

בהתאם לנספח תנועה מחייב[5], ובהתאם לתכנית בינוי (מנחה) ותנועה, הערוכים בקנ"מ 1:500 ניתן לראות את הצומת המוסדר[6] עם כביש 65 הממוקם בסמיכות למקרקעין שבנדון. המגרש מסומן במרחק עשרות מטרים בודדים מנקודת ההצטלבות עם כביש 65, באופן בו הנגישות למתחם התחנה הינו מיטבי.

שימושים והוראות בניה: במגרש שייעודו תחנת תדלוק, תותר הקמת תחנת תדלוק מסוג ב' עפ"י תמ"א 18 לתחנות תדלוק. בתחום התחנה יותרו שטחי בניה בשטח של עד 120 מ"ר

[5] בהתאם לשומת המשיבה, מעיון במסמכי התכנית נכתב על הצומת המחבר את כביש מס' 65 עם כביש הגישה לקיבוץ כי הוא "צומת מוסדר". לטענתו, הצומת הנ"ל ממוקמת מחוץ לקו הכחול של התכנית, ובפניה שערך אל מהנדס התנועה מר דניאל ולין אשר ערך את נספח התנועה המחייב, נמסר לו כי לא עמד לנגד עיניו שום מסמך רישוי או תכנון המסדיר את הצומת וקביעתו כי מדובר בצומת "מוסדר" מתבססת על המצב בפועל (לתימוכין הציג את מכתבו של מר דניאל ולין מיום 25/11/2018).

[6] צוין מפורשות: "צומת מוסדר".

עפ"י השימושים המפורטים בתמ"א 18 לתחנה מסוג ב' - בית אוכל, חנות, משרדים ומחסנים לשירות התחנה. כמו כן תותר הקמת תחנת מידע.
זכויות הבניה הינן בהיקף כולל של 670 מ"ר הכוללים: 650 מ"ר עיקרי + 20 מ"ר שירות, תכסית 670 מ"ר, גובה 2 קומות. שטחי הבניה כוללים: 450 מ"ר לגגון, 110 מ"ר למבנה התחנה, 90 מ"ר לתחנת מידע ו-20 מ"ר שטחי שירות.

6.4. <u>רישוי</u>

1) היתר בניה[7] מס' 2003193 מיום 19/11/2003, ניתן להקמת תחנת תדלוק ופיתוח שטח. שטחי הבניה הינם כדלקמן: שטח עיקרי – 112.6 מ"ר; שטח שירות: שטח ממ"ד – 10 מ"ר; גג תחנה – 430 מ"ר; סה"כ ש"ש 440 מ"ר; גדר: 245 מ"א.

<u>מצב חדש</u>

6.5. <u>תת"ל 30 דרכים מס' 65 ו-85 פורסמה למתן תוקף בי.פ. מס' 6324 מיום 22/11/2011</u>

התכנית גובלת עם המקרקעין שבנדון[8]. התכנית קובעת הוראות מפורטות להרחבה, שדרוג ומחלוף של דרך מס' 65 ודרך מס' 85. התכנית כולל 7 מחלפונים, ביניהם מחלפון נגישות לקיבוץ קדרים ולקבר חבקוק על דרך מס' 65. התכנית מבטלת פניות שמאליות קיימות ומסדירה הפרדות מפלסיות על ידי מחלפונים לכל אורך התוואי, ובין היתר, מסדירה מחלפון נגישות לקיבוץ קדרים.
בהתאם לשלבי ביצוע התכנית (ס' 7), נקבע תנאי לתחילת ביצוע כל קטע – ביטול הגישה לתחנת התדלוק קדרים יקבע בין היתר משיקולי מזעור הפגיעה בתחנה; תנאי לניתוק דרך סטטוטורית או דרך גישה המוביל למבנה או שימוש שנבנה כדין – ביצוע בפועל של גישה חלופית, קבועה או זמנית, למבנה או לשימוש טרם ניתוק הדרך הקיימת.
מעיון בתשריט התכנית עולה כי התכנית ביטלה את החיבור בין כביש מס' 65 לבין דרך 1, לכל הבאים מכל הכיוונים. התת"ל הסדירה דרך חלופית המבוססת על מחלפון נגישות חדש ("מחלפון קדרים") הממוקם כ-1.5 ק"מ מדרום לחיבור שהיה קיים ערב אישורה של התכנית.

[7] צורף לשומת שמאית משיבה 2 ס' 13.6. בהתאם לתכנית היתר בניה מס' 2003193 שהוצגה בפני עולה כי שטח גגון התחנה 284 מ"ר.
[8] תכנית תנועה גיליון 7; תשריט 2.

7. <u>המצב הקנייני:</u>

7.1. בהתאם להעתק רישום מפנקס הזכויות[9], מיום 26/04/2010, עולים עיקרי הפרטים הבאים:

גוש:	15537
חלקה:	4
שטח החלקה:	70,729 מ״ר
בעלויות:	מדינת ישראל; בשלמות

7.2. בהתאם לתוספת מספר 1 לחוזה החכירה, מיום 27/04/2014, עולים עיקרי הפרטים הבאים:

בתאריך 17/05/2005 נחתם חוזה חכירה בין מינהל מקרקעי ישראל לבין חברת קדרים – אלון אחזקות בע״מ.

מגרש:	100 (לפי תכנית ג/11047)
גו״ח:	חלק מחלקה 4 בגוש 15537
שטח חכירה:	2,060 מ״ר
מטרת החכירה:	תחנת תדלוק ושירותי דרך
תקופת חכירה:	49 שנים החל מיום 28/04/2002 ועד 27/04/2051
	ועוד תקופת חכירה נוספת החל מתום תקופת החכירה
קיבולת הבניה:	670 מ״ר

[9] צורף לשומת המשיבה 2 (בגין פיצויי הפקעה בקיבוץ קדרים).

8. <u>טיעוני הצדדים</u>:

להלן יוצגו עיקרי טעוני הצדדים, כפי שבאו לידי ביטוי בשומותיהם, במסמכי התגובה ובדיונים שנערכו בפני, וההכרעה בנקודות השנויות במחלוקת.

8.1. <u>שומות הצדדים</u>

תכנית	מועד קובע	שומת המשיבות	שומת העוררת
תת"ל 30	22/11/2011	לא חלה פגיעה[10]	15,950,000 ₪

8.2. <u>תכנית תת"ל 30 למועד הקובע 22/11/2011:</u>

8.2.1. <u>עיקרי עמדת ב"כ ושמאי העוררת:</u>

לטענת העוררת, בעקבות אישור תת"ל 30 הכניסה המאושרת לתחנת התדלוק הנדונה, כפי שאושרה בתכנית ג/11047 תבוטל ובמקומה נקבעה כניסה חדשה במרחק של כ-1.3 ק"מ דרומית לכניסה הקיימת. לאחר ביצוע התכנית, המעבר הנותר[11] הינו דרך שטח המשבצת של קיבוץ קדרים המסרב אפשרות מעבר חופשי בו לבאי התחנה (לקוח פוטנציאלי יאלץ לעבור 2 שערים חשמליים לכל כיוון המופעלים מרחוק אשר אינם בשליטת מפעיל התחנה). מבחינה מעשית, לטענת העוררת, דרכי הגישה נחסמו לחלוטין, ובניגוד להלכת "קורן" אין המדובר פגיעה כלכלית כי אם בביטול מלא של אפשרויות השימוש בקרקע, המהווה עילת תביעה לפי ס' 197 לחוק התו"ב.

ביום 14/05/2014 הגישה העוררת תביעת פיצויי ירידת ערך לוועדה המקומית. התביעה התמקדה בשינוי לרעה אותו הסבה תת"ל 30 תוך ביטול הגישה לכלי רכב מהכביש הארצי אל המקרקעין שבנדון, בדגש כי התת"ל אינה מתווה גישה חלופית סבירה למקרקעין, וגורמת לפגיעה אנושה בתחנה.

המתודולוגיה בה נקט שמאי המשיבה בשומתו, לבחינת היקף הפגיעה, הינה בגישת העלויות, הכוללת הערכת סך העלויות הצפויות לחברה בגין בניית תחנת תדלוק חלופית דומה לזו הקיימת, בניכוי השווי האלטרנטיבי לנכס הקיים (כך צוין בשומתו). בהתאם לנתוני החברה עולה כי הושקעו בהקמת התחנה הקיימת (כולל ריבית והצמדה למועד הקובע) כ-13,200,000 (לפני מע"מ)[12]. בנוסף, הובאו בחשבון בשומתו גם תשלום לרמ"י עבור קרקע (1,000,000 ₪) ורווח יזום בשיעור של 15% (2,130,000 ₪). מכאן מגיע שמאי העוררת לשווי כולל של 16,330,000 ₪ ערב אישורה של תכנית תת"ל 30 (מצב קודם) ובמעוגל 16,000,000 ₪ (כך בשומתו). שומת העוררת כוללת בנוסף גם את הערכת הפגיעה בגין אובדן הכנסות בתקופה שבה התחנה לא תהיה פעילה. אולם, לטענת שמאי העוררת גישת היוון דמי השכירות איננה מתאימה להערכה כאשר הכוונה היא להעתיק את התחנה למיקום חלופי.

[10] נקבעה בשומת המשיבה מס' 1 ירידת ערך בסך 130,000 ₪, אולם זו חוסה בצל סעיף 200 לחוק התו"ב.

[11] צוין כי רק חלק מדרך הגישה החדשה למקרקעין נכלל בתכנית הפוגעת והופקע מהקיבוץ בעקבותיה. יתרת הדרך, שייכת לקיבוץ, כך שהתכנית מחייבת מעבר בשטח פרטי דבר שאינו מקובל ובלתי סביר.

[12] בשומתו ציין כי עלות תחנה כזו בממוצע צ"ל בגבולות של כ-2 מש"ח כולל עלויות פיתוח והעברת תשתית מהיישוב, אולם בשל מאפייני המגרש (שיפוע והעדר תשתיות בסביבה) עלויות הפיתוח הסתכמו ב-7.6 מש"ח אשר בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מתקבל 13.2 מש"ח.

במצב הקודם נאמד השווי על בסיס רכיב הקרקע בלבד, מבוסס על תשלומי מע"צ לקיבוץ בגין זכויותיו בקרקע אשר נלקחה לשם הרחבת הדרך (25,000 ₪/דונם)[13] ובסך כולל של 50,000 ₪. בהתאם לאמור לעיל, הפגיעה הוערכה על ידי העוררת בסכום כולל של 15,950,000 ש"ח (נכון למועד הקובע).

<u>ערכי שווי בשומת העוררת:</u>

שמאי העוררת טען כי לשם קביעת ערכה של תחנת התדלוק ניתן להעריך את כמות מכירת הדלקים בתחנה בממוצע של 200 ק"ל/לחודש, תוך ציפייה סבירה לעליית מכירות בעתיד בגבולות של 2% לשנה. נתונים אלו נקבעו בהתבסס על ממוצע המכירות בשנים 2009-2011 בתחנה הנדונה[14], כמפורט להלן:

נתון	שנת 2009	שנת 2010	שנת 2011
ממוצע חודשי כולל (*)	191	196	206
בנזין	58%	64%	64%
סולר	42%	36%	36%
תדלוק בהנחה (**)	56%	53%	

הערות:

(*) המכירות עלו בשנים אלו בגבולות של 3%-5% בכל שנה. בהתחשב בהגדלת רמת המינוע בגליל, שמאי העוררת הניח עלייה עתידית בשיעור של 2%.

(**) אחוז התדלוק בהנחה בתחנה זו גדול באופן משמעותי מהמקובל.

נתוני התחנה תואמים להגדרת תחנה קטנה בהתאם לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי (מיולי 2010) - בה היקף המכירות מתחת ל-200 ק"ל/לחודש ולרוב מצויות בתוך שטח קיבוץ או מושב, או בסמוך לצירים בהם התנועה מועטה. בהתאם לקווים מנחים אלו, משולם בד"כ לבעלים של תחנה קטנה בגבולות הסך של 200 ₪/לק"ל.

בהתאם לנתונים אלו, לטענת שמאי העוררת מתקבל כי דמי השכירות הראויים לתחנה הינם בסך של 40,000 ₪/לחודש[15] (480,000 ₪/לשנה).

<u>תחשיב העוררת:</u>

מצב קודם: שווי המקרקעין נקבע בסך של 16,000,000 ₪ עפ"י גישת העלויות, כדלקמן:

שווי בגישת העלויות (בש"ח)	
עלויות להקמת תחנה חלופית בהתאם לעלות התחנה הקיימת	13,200,000
תשלום למנהל עבור הקרקע באומדן למועד הקובע	1,000,000
רווח יזום 15%	2,130,000
שווי במצב קודם בגישת העלות	16,330,000
סה"כ שווי במצב קודם (במעוגל) ב-₪	**16,000,000**

[13] הוצגה שומת מע"צ אשר נערכה ע"י השמאית פנינה נוי (שמאית נת"י בהליך זה) לשם אומדן פיצויי ההפקעה ראויים בגין תת"ל 30 בקיבוץ קדרים. בה נקבע כי בגין אובדן זכויות עיבוד שווי מ"ר קרקע מופקע הינו לפי 23 ₪/למ"ר למועד הקובע 07/02/2012.

[14] הוצג מסמך ריכוז נתונים כספיים מאת רו"ח של העוררת (מסמך מיום 07/05/2019 חתום ע"י רו"ח מתי אזולאי מברית פיקוח 2000 אגודה שיתופית) כתמיכה בנתוני המכירה בהם נקב.

[15] 200 ק"ל/לחודש X 200 ₪/ק"ל/חודש = 40,000 ₪/ בחודש.

שווי בגישת היוון הכנסות (בש"ח)[16]	
תחנת הדלק	
כמות הדלקים החודשית ב-ק"ל	200
דמ"ש לחודש/לק"ל	200
דמי שכירות ראויים לחודש ב-₪	40,000
דמי שכירות ראויים לשנה ב-₪	480,000
מכפיל עפ"י "מודל גורדון"	17
סה"כ שווי ב-₪	8,160,000
שווי חנות נוחות אלונית	
שטח במ"ר	62
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	100
דמ"ש חודשיים ב-₪	6,200
דמ"ש שנתיים ב-₪	74,400
מכפיל עפ"י "מודל גורדון"	17.00
סה"כ שווי ב-₪	1,260,000
שווי בית קפה (שטח המסחר)	
שטח במ"ר	50
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	150
דמ"ש חודשיים ב-₪	7,500
דמ"ש שנתיים ב-₪	90,000
מכפיל עפ"י "מודל גורדון"	17
סה"כ שווי ב-₪	1,530,000
סה"כ שווי במצב קודם (במעוגל) ב-₪	**10,950,000**

מצב חדש : 2 ד' X25,000 ₪/לדונם = 50,000 ₪

סה"כ ירידת הערך: **15,950,000** ₪

[16] תחשיב העוררת נערך לפי "מודל גורדון" לפי שיעור היוון 8% לשנה ובכפוף להנחת גידול שנתי במכירות בשיעור של 2%. הערת החי"מ - המכפיל עפ"י "מודל גורדון" בו נקט שמאי המשיבה מבטא שיעור היוון של 5.9%.

"מודל גורדון"		
R=		0.08
G=		0.02
K=(1+G)/(R-G) =	1.02/0..6=	17

<u>עיקרי התייחסות שמאי וב"כ העוררת לטיעוני המשיבות:</u>

- המקרה הנדון נבדל במובהק מהמקרים אשר נדונו בפסיקה אליה הפנו הוועדה המקומית ונתיבי ישראל (המשיבות). לטענת העוררת, מהפסיקה הקיימת עולה כי בכדי לפטור את הגורם החייב בתשלום פיצויים לפי ס' 197 לחוק מהטעם שנוצר "נזק כלכלי" בלבד, נדרש, כי לאחר אישור התכנית, הדרך החדשה שתיווצר לתחנת התדלוק תהיה דרך חופשית וסבירה באופן בו הנהג הסביר יסכים לעבור בה. לא כך הוא במקרה הנדון. לטענת העוררת השינוי בהסדרי התנועה בעקבות התכנית הפוגעת היה דראסטי והטיל מגבלות חמורות, עד לאיפוס התנועה לתחנת התדלוק וסגירתה[17]. מכאן, שתת"ל 30 הסבה נזק למקרקעין, לתכונותיהם הקרקעיות האובייקטיביות ולאפשרויות השימוש וההנאה מהם. נזק זה הינו בר פיצוי.
- ועדת הערר קבעה בהחלטתה כי קיימת פגיעה במקרקעין עקב אישור תכנית תת"ל/30 וקבעה כי אישור התכנית הביא לתמורה דרמטית של הגישה לתחנה וכי הדרך החדשה שאושרה כביכול במסגרתה היא "אינה ריאלית" (ר' סע' 125 להחלטה).
- שמאי הוועדה המקומית קבע כי השווי במצב החדש נמוך ב-130,000 ₪ ביחס למצב הקודם ואילו שמאית נת"י קבעה שווי זהה בשני מצבי התכנון. קביעות אלו מנוגדות לאמירות ספציפיות בהחלטת ועדת הערר לפיה המקרקעין נפגעו עקב אישור התכנית וכי חלה החמרה והקשיה בגישה למקרקעין, שכאמור לדברי ועדת הערר הפכה לבלתי ריאלית.
- הגישה המוצגת בהיתר והצומת המוסדר, היו קיימים ערב אישור תכנית ג/11047 וערב הוצאת היתר הבניה. צומת זה בוצע ע"י מע"צ. הגישה לתחנה הייתה מכביש מס' 65 באמצעות כביש מס' 1 שהוא כביש הכניסה לקיבוץ קדרים, אשר אושר בתכנית ג/4847 משנת 1990. הגישה לתחנה הייתה במרחק של עשרות מטרים מכביש מס' 65. הן הכניסה לקיבוץ והן היציאה מהקיבוץ כללו את כל הפניות השמאליות, כלומר ניתן היה לפנות לקיבוץ הן מדרום והן מצפון.
- לטענת שמאי העוררת, במקרה הנדון, לא הובאה ראיה אחת לפיה קיים פגם תכנוני כל שהוא בתכנון הצומת שנבנה ע"י מע"צ ואשר שימש ערב אירוע הנזק כגישה היחידה הן לקיבוץ קדרים והן לתחנה, ומכאן, אין להפחית משווי המקרקעין במצב קודם כפי שנטען ע"י המשיבות.

בתשריט המצב הקודם ערב הפגיעה, רואים במפורש את הצומת וכפי שמציין שמאי המשיבה 1, הוא פנה לעורך נספח התנועה של תכנית ג/11047 לבירור

[17] הוצג גרף המציג את הפגיעה במכירות הדלקים בתחנה החל ממחצית השנייה של שנת 2013 מועד בו התחילו העבודות לביצוע התכנית הפוגעת. באוקטובר 2014 נסגירה בפועל הכניסה הראשית לתחנה בצומת המאושרת במצב הקודם ונפתחה הכניסה הזמנית במרחק של כ- 400 מ' דרומה ובסמוך ולאחר מועד זה חלה ירידה משמעותית נוספת. בקיץ 2016 הסתיימו העבודות ונפתחה הכניסה הקבועה מכוח התכנית הפוגעת. לאחר מכן ביקרו רכבים מעטים מאוד את תחנת התדלוק ומסיבה זו בלבד היא נסגרה.

הסוגיה. בתשובת עורך נספח התנועה אשר צורפה לחוות דעת המשיבה 1, נאמר במפורש כי בעיניו של מומחה לכבישים הוא רואה שהצומת תוכנן ובוצע בהתאם להנחיות מע"צ.

עוד נטען, כי כל החיבורים של כביש מס' 65 לכבישים קיימים בתכנית ג/2916, כולל החיבור לכביש מס' 85 בצומת קדרים, סומנו באותו אופן בדיוק כפי שסומן החיבור של כביש מס' 1 לכביש מס' 65 בתכנית ג/4847. חיבורים רבים של כבישים חדשים לכבישים קיימים סומנו בתכניות עבר באופן דומה. קבלת טענת המשיבות משמעה כי כל החיבורים לא אושרו באופן חוקי וכי נת"י (מע"צ לשעבר) פעלה באופן לא תקין.

המשיבות מעולם לא טענו בשום שלב[18] כי הצומת שהוביל לקיבוץ קדרים, אשר אושר בתכנית ג/4847 בשנת 1990, אינו מאושר באופן סטטוטורי. טענה זו העומדת בסתירה להחלטת ועדת הערר, הועלתה לראשונה בחוות הדעת מטעמן בהליך שבנדון, ומטעם זה יש לדחותה על הסף. לטענת ב"כ העוררת, ראשית, האמור מעיד על כך שטענה זו אינה נכונה - לנתיבי ישראל יש את המומחיות לנושאים הללו והייצוג המלא בכל אותם הליכים, כך גם לוועדה המקומית העוסקת בהליכי רישוי ובאישור תכניות בסמכות מקומית. לו היה ממש בטענה זו חזקה עליהן שהיו מעלות טענה זו במועד מוקדם יותר ושהוועדה המקומית לא הייתה מעניקה היתרי בניה לתחנה ומבנים בקיבוץ, שהרי בהתאם לטענתה הגישה אליו לא הייתה מוסדרת מבחינה סטטוטורית. שנית, מדובר בהרחבת חזית חמורה - אי אפשר אחרי כל ההליכים בפני ועדת הערר ובפני הות"ל לטעון טענה חדשה שאינה טענה משפטית, ובמיוחד טענה הסותרת את החלטת ועדת הערר, בה נקבע במספר סעיפים שונים כי צומת הכניסה לקיבוץ הינו מסדר.

- האמור לעיל, לעניין הרחבת חזית, נטען גם ביחס לטענת שמאית נת"י כי קונה סביר היה צריך לקחת בחשבון כי מערכת הדרכים בסביבה עתידה להשתנות לאור רוחבו של תוואי כביש 65 הכולל פחות נתיבים ממה שנקבע בהגדרת דרך ראשית בתמ"א 3.
- בשומות המשיבות הועלתה טענה לעניין השערים בתחום הקיבוץ המהווים חלק ממרכיבי הביטחון של הקיבוץ בהתאם להנחיית פיקוד העורף:
  - השער הדרומי סומן בנספח התנועה של התכנית (מפנה גם לס' 121 בהחלטת ועדת הערר). נת"י הקימה שער זה במיקום בו הוא סומן במסמכי תכנית תת"ל/30. שער זה נפתח באמצעות ביצוע שיחה לגורם בתוך הקיבוץ.

[18] לטענת ב"כ העוררת, המשיבות לא טענו זאת באף אחד מהמקרים הבאים: בהליכי הרישוי הקשורים לקיבוץ; בהליכי רישוי הקשורים לתחנה כולל במסגרת היתר בניה שהוועדה המקומית עצמה העניקה; בהליכי ההשגה והדיונים הארוכים שהתקיימו לגבי תת"ל/30, שבהם נושא התחנה וחלופות הגישה אליה נדון באריכות רבה; בדיון בוועדה המקומית; במסגרת תגובות לערר ובקשות לסילוק על הסף; בדיונים הפרונטליים בפני שני הרכבים שונים של ועדת הערר ובהשלמות הטיעון ע"י הצדדים.

- השער הצפוני היה קיים לפני אישור התכנית, הוא לא נכלל בקו הכחול ולא בוטל. שער זה ניתן היה לפתיחה לרכבים ע"י גורמים מטעם התחנה ובהתקשרות טלפונית (וזאת כל עוד התחנה עבדה).
- לא רק שהקיבוץ לא מנע את הכניסה לתחנה הוא אפשר לעוררת לשלוט על פתיחת וסגירת השער הצפוני.
- נושא זה הועלה ע"י המשיבות בפני ועדת הערר ונדחה.
- טענת נת"י לפיה הכביש המצוי בתחום משבצת הקיבוץ שדרכו מתבצעת הגישה למקרקעין לאחר אישור התכנית הפוגעת הוא ציבורי ולכן "אין אפשרות לסגור אותו בשערים" הועלתה לראשונה בחוו"ד ומהווה הרחבת חזית ואף סותרת את המצב הסטטוטורי והמצב בפועל. השערים מהווים חלק ממרכיבי הביטחון של הקיבוץ והם נדרשים בהתאם להנחיות פיקוד העורף. השער החדש נבנה על ידי נת"י בהתאם להוראות התכנית הפוגעת והועבר על ידה לשליטת הקיבוץ. גם טענת שמאי המשיבה לפיהם קיום של השערים החשמליים אינה הנחיה סטטוטורית הינה שגויה וסותרת את התכנית הפוגעת וההחלטה.
- רק חלק מדרך הגישה החדשה לתחנה נכללה בתכנית הפוגעת והופקעה מהקיבוץ. יתרת הדרך (מהשער הצפוני ועד לתחנה) לא נכלל בתכנית, לא הופקע, ומחייב מעבר בשטח פרטי של הקיבוץ.

- לכאורה, ניתן להכשיר תחנה פנימית של הקיבוץ על הקרקע הנדונה, במצב החדש. אולם למעשה אפשרות זו אינה ישימה היות והתחנה, כתחנה פנימית מרוחקת מאזור המגורים של הקיבוץ, והיות והקיבוץ אינו משלם לרמ"י דבר עבור תחנה פנימית הרי, שהוא יעדיף להקים תחנה כזו במקום הכי נגיש לצרכיו. מה גם שאם יוחלט להפוך את התחנה הנדונה לתחנה פנימית הרי שנגרם נזק של כמה מיליוני שקלים כהפרש בין התשלום שהיה נדרש ע"י רמ"י, בין תחנה פנימית בה לא משולם מאום לרמ"י לבין תחנה מסחרית. המציאות הוכיחה שלא ניתן להמשיך את הפעילות בתחנה אפילו לא כתחנה פנימית וזו נסגרה.
- לטענת שמאי העוררת, אין חשיבות לכך שרווחיות התחנה הייתה נמוכה (רק 4%) כפי שסבור שמאי המשיבה 1. החברות מסתכלות על רווח כלל ארצי. מצומת גולני עד צומת עמיעד כל תוואי השטח גוזר עלויות הקמה כמו בתחנת קדרים. בנכס הנדון נערכה עסקה בה כל התנאים היו ידועים לצדדים ובכלל זה גם עלויות ההקמה. מכאן שהתמלאו התנאים של שווי שוק.
- בהתייחס לשומת נת"י, נטען כי שומתה שהוגשה לוועדת הערר נפסלה, היות ועסקה בטיעונים משפטיים. משעה שהבסיס המשפטי נדחה על ידי ועדת הערר, חוו"ד זו אינה רלבנטית עוד. שומתה החדשה הינה שומה מבוססת הנחה כי במצב הקודם לתכנית תת"ל 30 צומת הכניסה לקיבוץ ולתחנת התדלוק לא הייתה מוסדרת תכנונית וסטטוטורית עובדה לה השפעה רבה על שיעור ההיוון וכפועל

יוצא על השווי. לעניין עובדת היות הצומת מוסדר מפנה שמאי העוררת לאמירות ועדת הערר בהחלטה. ומכאן, לגישתו יש לדחות את שומת נת"י המבוססת על מצג שגוי. תיקון בשיעור ההיוון השגוי ובגידול הצפוי בשיעור של כ-2% בכמויות הדלקים יביאו בהכרח לתוצאת שווי גבוהה יותר.

- בהתייחס לטענה, כי התחנה יכלה להמשיך ולמכור דלקים גם לאחר אישור תת"ל 30, נטען כי התובעת ניסתה להמשיך לקיים את התחנה ואולם הדבר לא צלח בידה.
- באשר לטענה לפיה קמו במהלך השנים 2010 -2014 תחנות מתחרות במרחב הגיאוגרפי הרלוונטי לתחנה הנדונה. נטען כי, תחנות אלה ממוקמות במרחק רב מהתחנה וכי אין להן השפעה על היקף מכירות הדלקים בתחנה הנדונה וכי קיימות תחנות תדלוק מתחרות הקרובות יותר מאשר התחנות החדשות בהם נקב שמאי המשיבה[19] ולאלה הייתה השפעה על התחנה הנדונה עוד טרם אישור תת"ל 30. מכאן שנפח מכירות הדלקים בתחנה הנדונה ערב אישור תת"ל 30 גילם המצאות תחנות אלה בסביבה.

[19] לטענת שמאי המשיבה 1, במהלך השנים שבין 2010 עד 2014 רק בתחום המרחב התכנוני של גליל עליון נבנו והחלו לפעול 3 תחנות תדלוק: תחנת התדלוק בצומת כח, אשר נבנתה לפי היתר ראשון משנת 2010 והיתר שינויים משנת 2012; תחנה בכניסה למושב שדה אליעזר אשר נבנתה בשנים שבין 2011-2014; ותחנה בכניסה למושב משמר הירדן

8.2.2. <u>עיקרי עמדת המשיבות הועדה המקומית לתו"ב ונתיבי ישראל:</u>

א. <u>עיקרי עמדת הועדה המקומית (משיבה 1):</u>

1. <u>טענה מקדמית – היעדר חיבור סטטוטורי והשפעת סוגיה זו על קונה מרצון:</u>

שמאי המשיבה טען כי לא נמצא תיעוד המעיד כי הצומת המקורית אשר חיברה בין ציר כביש 65 לדרך הגישה של הקיבוץ וממנה לתחנת הדלק, קיימת מבחינה סטטוטורית. לטענתו, בהיעדר תכנון סטטוטורי לצומת לא ניתן לטעון כי הצומת בוטל. עוד נטען כי הגישה הישירה לתחנה הינה ממגרש 101 אשר הוגדר ע"י תכנית ג/11047 כשטח דרך וכי גישה זו לא שונתה עם אישור תת"ל 30. בהתאם לאמור לעיל, נטען כי לא ניתן לתבוע על פגיעה בשווי המקרקעין לפי ס' 197 לחוק התו"ב. עם זאת, ובהתייחס להחלטת ועדת הערר כי קיימת עילת תביעה, לטענת שמאי המשיבה, לעובדה כי הצומת לפני אישור תת"ל 30 אינה סטטוטורית יש השלכה מהותית על שווי התחנה במצב הקודם. לטענתו, קונה סביר יביא בחשבון כי הצומת עליו נשענת התחנה אינו מעוגן במסמך תכנוני מאושר, וכי כביש 65 הוגדר כ-"דרך ראשית מוצעת" בהתאם לתמ"א 3 על תיקוניה[20], אולם בפועל כביש זה לא עמד בהגדרה זו, ועל כן צפוי כי מערך הדרכים הקיים ישתנה, ויתמחר את הסיכון הקיים כי הגישה לתחנה תשתנה. בעניין זה הוסיף וטען כי, בהסתמך על מסמכי תכנית תמ"מ 2 תיקון 9 ולאור מערך ייעודי הקרקע בה[21], סביר כי השינוי יבוצע מדרום לקיבוץ ולא מצפון לו[22].

ב"כ המשיבה, הוסיפה וטענה כי נושא ההסדרה הסטטוטורית של הנגישות לתחנה מכביש 65 במצב הקודם, כלל לא נדון בוועדת הערר והוועדה המקומית אפילו לא טענה בעניין זה, בשים לב לכך שגם לא הוגשה חוות דעת שמאית מטעמה טרם החלטת ועדת הערר וטרם הדיון. לטענתה, ועדת הערר יצאה מנקודת הנחה שהצומת מוסדר אולם אין יסוד עובדתי ותכנוני שהונח לשם כך בפניה. במסגרת ס' 138 להחלטה, אפשרה ועדת הערר לוועדה המקומית לתקן כביכול את המחדל שבאי צירוף חוות דעת שמאית טרם הדיון בפניה ואכן לראשונה רק טרם הדיון בפני השמאי המייעץ הוגשה חוות דעת כזו המפרטת את כל תשתית הנתונים הצריכה לעניין, ובפרט לעניין אי-קיומה של גישה מוסדרת סטטוטורית בין כביש 65 לתחנה במצב הקודם, הגם שזו קיימת בפועל ואין על כך מחלוקת. אין מדובר באיחור להעלאת הטענה

[20] תמ"א 3 שינוי 11 ב' מחוז צפון י.פ. 5107 מיום 29/08/2002. התכנית הגדירה "דרך ראשית" – כדרך לשני כבישים חד-סיטריים במסלולים מופרדים שבכל אחד מהם שני נתיבים לפחות עם כניסות ויציאות על ידי מחלפים או צמתים. בפועל כביש 65 היה דרך לשני כבישים חד-סיטריים שבכל אחד מהם נתיב אחד. עוד נטען כי ציר הדרך המסומן בתשריט ג/2916 הינו 50 מ' לעומת ציר הדרך בפועל של כ-20 מ' (בהתאם למדידות גראפיות שערך).

[21] לטענתו, השטח מצפון לישוב קדרים המוגדר כשטח חקלאי נוף כפרי פתוח ממוקם בתחום אזורי רגישות 1 ו-3. השטח מדרום לקיבוץ מוגדר כישוב כפרי קהילתי ומוגדר כאזור ללא הגבלות סביבתיות.

[22] לטענתו, עדות מחזקת לטענה זו ניתן למצוא בנימוקי החוקרת שדנה בהתנגדויות לתכנית תת"ל 30 (כמפורט בציטוט המובא בעמ' 19 בשומתו).

בדבר העדר גישה סטטוטורית לתחנה, מאחר וכפי שוועדת הערר קבעה הורם הנטל הראשוני לקיומה של פגיעה, אולם טרם נתקיים דיון מקיף בשאלת השווי של המצב הקודם המושפע מהנושא התכנוני. ככל שוועדת הערר יצאה מנקודת הנחה בהחלטתה שקיימת פגיעה במקרקעין עקב ביטול נגישות או ניתוק התחנה מכביש 65, במצב הקודם, הרי שהנחה זו בעייתית נוכח העובדה שבמצב הקודם כלל לא הייתה קיימת נגישות סטטוטורית מכביש 65 וכל קונה מרצון שהיה מבצע בדיקה סבירה היה רואה במסמכי התכנון שלא קיימת גישה מוסדרת תכנונית לתחנה. לגופו של עניין, נטען כי בתקנון תמ"א/3 תיקון 7, בכביש 65 המסווג כדרך ראשית עפ"י ס' 7 א' 2, ניתן להסדיר את הגישות אליו או במחלפים או דרך צמתים. ס' 7 ה' לתמ"א/3 קובע כדלקמן: מידות של רצועת הדרך בצמתים ומחליפים יקבעו בתכניות מתאר מקומיות או בתכניות מפורטת. לפיכך, ממשלת ישראל בהיררכיה הגבוהה ביותר שלה קבעה כי בכדי שתהיה משמעות אמיתית לצומת מעבר לרשות זמנית להשתמש בה, יש לאשרה לא בהיתר, או בתיאום עם מע"צ/נת"י, אלא בתכנית.

2. <u>התייחסות לטענות העוררת:</u>

- לטענת שמאי המשיבה, הטענה העיקרית המופיעה בתביעת העוררת הינה שתת"ל 30 ביטלה הלכה למעשה את תחנת התדלוק, כתוצאה מחסימת דרכי הגישה הקיימות לתחנה מבלי שסופקו דרכי גישה חדשות. בהתייחס לטענה זו, טען שמאי המשיבה כי תת"ל 30 לא חסמה את דרך הגישה לתחנה. דרך הגישה לתחנה שהותוותה על ידי תכנית ג/11047 נשארת על כנה גם לאחר אישור תת"ל 30. תת"ל 30 הסדירה ושינתה את הסדרי התנועה בסביבה כחלק מהרחבת כביש 65, באופן בו הגישה אל הקיבוץ הינה דרך מחלפון קדרים, וכפועל יוצא מכך, הגישה אל התחנה וממנה אמנם התארך, אך הינו בטוח יותר. תת"ל 30 לא ביטלה את התחנה, לא מונעת גישה לתחנה, לא מפחיתה נגישות, ואף לא שינתה את היקף התנועה הנע על ציר כביש 65. לכל היותר יכולה העוררת לטעון כי בעקבות הסדרי התנועה החדשים והתארכות הדרך אל התחנה יגיעו פחות מכוניות לתחנה. מכאן, אין בתת"ל 30 כדי להרע באופן מהותי את רמת הנגישות[23] מכביש 65 למקרקעין במצב התכנוני החדש.
- בהתייחס לטענת העוררת כי לאחר יישום תת"ל 30, המעבר היחידי לתחנה יהיה דרך שטח שאינו שייך לעוררת וכי הקיבוץ מתנגד למעבר כלי

[23] לטענת המשיבות, תוספת של כ-2.5 ק"מ בקירוב לצורך הגעה מכביש ראשי אל המקרקעין וחזרה הינו מרחק סביר אשר אינו עולה כדי שינוי דרמטי לרעה ביחס למצב הקיים, ועל כן התכנית לא הביאה לביטולה של הנגישות כי אם לכל היותר להפחתתה.

רכב אל תחנת התדלוק דרך השטח הפרטי שלו, בין היתר באמצעות שערים חשמליים, טען שמאי המשיבה כי:

- גם במצב קודם הגישה לתחנה לא הייתה בבעלות העוררת.
- בפועל הקיבוץ מנע מהעוררת גישה לתחנה, וזאת למרות שהקיבוץ בעצמו הוא חלק מבעלי המניות של חברת קדרים – אלון החזקות בע"מ, ועל כן, התביעה צריכה להיות מופנית אל הקיבוץ.
- קיומם של שערים חשמליים אינם הנחיה סטטוטורית אלא שיקול בלעדי של הקיבוץ. מניעת מעבר כלי רכב ע"י חסימת דרכים ציבוריות באמצעות שערים תגרום לפגיעה בתחנה אולם אנו דנים בפגיעה תכנונית ולא בפגיעה עצמית של בעל מניות בחברה, יהיו שיקוליו אשר יהיו.

  בעניין זה, ב"כ המשיבה הוסיפה וטענה כי הוצגה אלטרנטיבה תחבורתית (באמצעות חוות דעת יועץ התחבורה מר לייבוביץ), אשר תהפוך את דרך הגישה לפחות מסורבלת, ובכך לצמצם את הנזק הנטען. אלטרנטיבה זו נשענת על העתקת השערים למיקומים אחרים, ואף ניתנה הבהרה נוספת מטעם יועץ התחבורה במענה לטענה שהעתקת השער כרוכה בפגיעה בפרטיות של עסקים לאורך הכביש הפנימי. צוין כי העוררים החליטו שלא לקבלה.

- גישת העלות, אותה מציין שמאי העוררת ולפיה הוא גם קובע את גודל הפיצוי אינה רלוונטית כלל במקרה הנדון וזאת מהטעמים הבאים:
  - בעת קביעת שווי המקרקעין בפיצויים לפי ס' 197 יש לבחון את שווי השוק של המקרקעין.
  - שווי שוק של תחנת דלק נקבע בהתבסס על היקף מכירות הדלקים ומכאן שהגישה לקביעת שווי השוק הינה היוון ההכנסות ממכירת הדלקים בתחנה. קונה מרצון שיבוא לבחון את התחנה לצורך רכישתה, לא יתעניין כמה זו עלתה, אלא מה היקף מכירות הדלקים שלה.
  - תת"ל 30 כלל לא שינתה את יעוד הקרקע של הנכס ולכן לא ברור מדוע דורשת העוררת מהמשיבה לפנותה מהשטח. המשיבה לא דרשה פינוי ו/או הפקעה משטח התחנה. התחנה יכולה להמשיך למכור דלקים גם לאחר אישור תת"ל 30.
  - במידה והעוררת מעוניינת בסגירת או העברת התחנה אין היא יכולה לדרוש במסגרת תביעה לפי ס' 197 את עלות המחוברים שבתחנה.

- בכל מקרה הפער בין עלות ממוצעת של תחנת דלק בסד"ג של התחנה שבנדון, בהתאם לקווים המנחים של השמאי הממשלתי לעלות שקבע שמאי העוררת הינה אדירה. בהתאם לקווים מנחים העלות הינה של כ-2 מש"ח בעוד העלות בשומת העוררת הינה של כ-13.25 מש"ח.
- בהתייחס לנתוני ההשקעות בתחנה, אשר הוצגו ע"י שמאי העוררת, ועל בסיסן נטען כי עלות הקמת התחנה בשנת 2004 היה 7.6 מש"ח ועל בסיסן הוערכה עלות הקמה תחנה תחליפית דומה במועד הקובע בסך של 13.2 מש"ח, שמאי המשיבה ציין כי לא זו בלבד כי רכיבים רבים אינם רלוונטיים לענייננו, אלא יש לאמוד את השווי האובייקטיבי של תחנת תדלוק. לטענת שמאי המשיבה, מבדיקה שערך, בהתאם לפרסומים של חברת "דור אלון" באתר רשות ני"ע, עולה כי בשנים שבין 2005 ל-2010 עלות הקמת תחנת תדלוק נעה בין 0.5 מיליון דולר ל-1.5 מיליון דולר, כולל הציוד הנדרש, ללא הקרקע. בשנת 2011 עלות ההקמה בהתאם לפרסומים אלה עשויה לנוע בין 4-5 מיליון ₪, כולל הציוד הנדרש, ללא הקרקע, ואולם עלויות אלה כוללות הליכי רישוי ותכנון. מכאן, לטענתו, ניתן לראות כי במונחים דולריים העלויות לא השתנו בין 2004 ל- 2011, ולכן אין כלל מקום לאותו הפקטור המיושם בחוות דעת שמאי העוררת.
- בהתאם לשומת העוררת התחנה אינה כלכלית[24]. נכס מסחרי ששוויו 16 מש"ח (כנטען), המניב בשנה 644,400 ₪ (מגלם ש.ה. 4%) אינו כלכלי, ולכן סגירתה נובעת משיקול כלכלי ללא קשר לתכנית תת"ל 30.

במהלך הדיונים הוסיף וטען כי תחנות תדלוק הן עסק בעל סיכון, ואחד מהסיכונים בהפעלת עסק מסוג זה הוא הקמה של תחנות המתחרות[25] על קהל היעד של אותה תחנה.

[24] לטענת שמאי המשיבה, שומת שמאי העוררת מציגה מצג חד משמעי, לפיו התחנה אינה כלכלית במצב הקודם. שווי התחנה כעסק חי בהתאם לשומה הנו 10,950,000 ₪ בהתאם לשומתו, עלות ההקמה לפי שומתו 14,200,000 ₪. התשואה מאוד נמוכה ביחס לעלות. לפי שומת העוררת ניתן לראות שאין ירידת ערך. בשומתו נקבע שווי מצב קודם 16,000,000 ₪. עוד קובע שמאי העוררת כי נכון למועד הקובע עלות ההקמה היא 13,200,000 ₪, וכי עלות הקמה של תחנה בסדר גודל זה היא 2,000,000 ₪. לפי מספרים אלה העלות העודפת בהקמת התחנה בקדרים היא כ-9,700,000 ₪.

[25] לטענתו, במהלך השנים שבין 2010 עד 2014 רק בתחום המרחב התכנוני של גליל עליון נבנו והחלו לפעול 3 תחנות תדלוק: תחנת התדלוק בצומת כח, אשר נבנתה לפי היתר ראשון משנת 2010 והיתר שינויים משנת 2012; תחנה בכניסה למושב שדה אליעזר אשר נבנתה בשנים שבין 2011-2014; ותחנה בכניסה למושב משמר הירדן. מכאן, בסמוך למועד הקובע התחנה הנדונה הושפעה מתחנות תדלוק חדשות שהוקמו במרחב. תחנות אלה מאוד רלוונטיות לעניין קהל היעד שהשתמש בשרותי תחנת תדלוק קדרים: האוכלוסייה הנעה מכיוון קריית שמונה למרכז הארץ, "נתפסת" ע"י אותן שתי תחנות בצומת כח ובשדה אליעזר. האוכלוסייה העולה לכיוון רמת הגולן, קיים סיכוי סביר שתשמש בתחנת הדלק במשמר הירדן וכן קהל התיירות הפנימית, נפתחה בפניו עוד אופציה ע"י הפתיחה של שלושת התחנות החדשות.

- לטענת שמאי המשיבה, נתוני התחנה מהשנים 2011 עד 2013 מראים כי אין עליה במכירות הדלקים, וכי פעילות התחנה המשיכה להתקיים. לפעילות זו קיים שווי, אשר לא בא לידי ביטוי בשומת העוררת. לטענת שמאי המשיבה, בחודש נובמבר 2011 לא ניתן היה לחזות מתי יתחילו העבודות למימוש תת"ל/30, דבר שהובא בחשבון בשומתו באומדן השווי.
- בהתייחס לנתון EBITDA (שהוצג במסמך רו"ח של החברה מיום 07/05/2019), נטען כי זהו נתון פיננסי של חברה, ואין מתודה שמאית הקובעת שווי למקרקעין של החברה בהתבסס על נתון זה.
- לטענת שמאי המשיבה, אחת המחלוקות בין השמאים מתמקדת בשיעור ההיוון הראוי לתחנה הנדונה. אין מחלוקת על נתון מכירה ממוצעת לחודש של כ-200 ק"ל בין השנים 2009-2011. כמו כן, קיימת מחלוקת לגבי השימוש ב-"מודל גורדון" לצמיחה ואם יש מקום להשתמש בו. לטענת שמאי המשיבה אין מקום להשתמש במודל זה לצורך הערכת שווי נכס מקרקעין כגון תחנת תדלוק. לטענתו, שמאי העוררת הגדיל לעשות ויישם את המודל גם על השטחים המסחריים של התחנה.
- באשר לטענה כי עלויות ההקמה הכוללות פיתוח ובניה על תוואי ציר דרך 65 גבוהות בקטע שבין צומת עמיעד ועד לאזור הכניסה לרביד (באזור זה ממוקמת גם התחנה הנדונה), עקב התוואי ההררי הקיים, הדבר נכון באשר לתוואי השטח ההררי. לא מדובר בתוואי כביש ארוך המחייב פריסה של תחנות תדלוק דווקא בו. קונה מרצון בבואו לבחון קנית תחנת תדלוק בנויה ופעילה לא יביא בחשבון בשיקוליו את העלות העודפת בהקמת התחנה, אלה יפנה לאלטרנטיבות אחרות מצפון או מדרום לקטע זה של הכביש.
- בהתייחס לדמי השכירות לשטחי המסחר, קיימת מחלוקת באשר לדמי השכירות הראויים (שמאי העוררת טוען כי הם בסך של כ-125 ₪/למ"ר לחודש). אולם, בהתייחס לנתוני שמאי העוררת (דמ"ש וש.ה), מתקבל כי שווי שטחי המסחר (110 מ"ר) הינם בסך של 2,805,000 ₪. בגישת החילוץ (בניכוי יזמות 25% ועלות הקמה ישירה בסך של 4,650 ₪ למ"ר + 20% עקיפות), מתקבל כי שווי הקרקע למסחר הינו בסך של 1,630,200 ש"ח (מ"ר מבונה עיקרי למסחר הינו בסך של 14,820 ₪/מ"ר).
  חוץ משטחים אלה (110 מסחר), קיימים עוד שטחים עיקריים 450 מ"ר גגון, 90 מ"ר תחנת מידע, 20 מ"ר שירות. היות והקרקע המפותחת נשארת על כנה וכן קיימות זכויות בניה, הרי ששווי רכיב הפיתוח בלבד + שווי זכויות הבניה שלא נעלמו לאחר אישור תת"ל/30 הוא כ-16,300,000 ₪, מכאן שלא חלה ירידת ערך.

- תכנית ג/21670 "תכנית מתאר קיבוץ קדרים" (מס' 0560540-253), אמנם אינה רלוונטית למועד הקובע, שכן זו הופקדה בחודש מרץ 2019, אולם היא מצביעה על כך שמדובר על מגרש סחיר עם זכויות בניה[26] במועד הקובע ולאחריו.

3. <u>אומדן הפגיעה בשומת המשיבה 1:</u>

בשומת המשיבה, הערכת השווי בשני מצבי התכנון נעשתה לפי שווי שוק, עפ"י כמויות מכירת הדלקים בתחנה או עפ"י היוון דמי השכירות (הנגזרים אף הם מהיקף מכירות הדלקים). במצב קודם, שווי רכיב תחנת הדלק הבנויה נקבע לפי היוון דמי שכירות ראויים בסך של 40,000 ₪/לחודש (כפי שאף ציין שמאי העוררת), המגלמים 200 ק"ל X 200 ₪/לק"ל לחודש. שווי רכיב השטח המסחרי נקבע בהתאם לדמי שכירות ראויים למסחר בסביבה (בכפוף להתאמות הנדרשות). שיעור ההיוון נקבע בהתאם לקווים המנחים בהם נקבע כי שיעור היוון ראוי לתחנת דלק יהיה גבוה[27] מזה הנהוג בנכסים מסחריים בסביבה. לטענת שמאי המשיבה, שיעור ההיוון הראוי למסחר בסביבה[28] הינו בשיעור של 9.5%, ובהתאם הובא בחשבון בשומתו שיעור היוון של 11%. במצב הקודם, הוספה פרמיית סיכון בשל העובדה כי הצומת אינה מוסדרת תכנונית ולכן שיעור ההיוון במצב הקודם נקבע בשיעור של 12%. עוד נטען, כי מאחר ושטחי המסחר בתחנה נשענים בלעדית על התחנה יש להוון גם אותם בשיעור היוון דומה.

במצב חדש, שווי רכיב תחנת הדלק הבנויה נקבע, בכפוף להנחה כי הקיבוץ לא יימנע מעבר רכבים בדרך הגישה הקיימת/המוצעת ע"י מע"צ וכי התחנה תמשיך לפעול ולשרת את ציבור הנוסעים המשתמש בציר כביש 65. הובא בחשבון כי קיבולת המכירות בתחנה אינו אמור להשתנות לאור הנטען דלעיל, ובדגש כי תת"ל 30 אינה מונעת גישה לתחנה, אינה משנה את הגדרת הדרך ואת היקפי התנועה בכביש, והיא זו אשר הסדירה את הגישה לקיבוץ ולתחנה מבחינה בטיחותית. יחד עם זאת, באומדן השווי, הובאו בחשבון פרקי זמן כדלקמן: פרק זמן של 5 שנים בין אישור התת"ל לביצוע עד הניתוק בפועל בין הצומת הלא מוסדרת תכנונית לתחנה - בו הובאו בחשבון דמי השכירות

---

[26] מעיון במסמכי התכנית שהוצגו בפני עולה כי המגרש שבנדון הינו ביעוד תעסוקה ותחבורה מס' 402. השימושים המותרים בו בהתאם לס' 4.8.1. הינם: "תעשיה נקיה בלבד (היי-טק), משרדים, קליניקות, סדנאות ובתי מלאכה למלאכות נקיות, שירותים טכניים ושירותי רווחה, מסחר קמעונאי, שירותי הסעדה, שטחים פתוחים ושבילי גישה ושירות, מקלטים, חניות ומתקני חצר". "תחנת דלק בהתאם לתכנית ג/11047 המאושרת סעיף 1.13: תותר הקמת תדלוק מסוג ב' עפ"י תמ"א 18 לתחנות דלק. בתחום התחנה יותרו השימושים המפורטים בתמ"א 18 לתחנה מסוג ב' – מסעדה, חנות, משרדים ומחסנים לשירות התחנה. כמו כן, תותר הקמת תחנת מידע". זכויות הבניה הינן כדלקמן: 721 מ"ר עיקרי + 103 מ"ר שרות ובסה"כ 824 מ"ר. בתחום תחנת הדלק יותרו שטחי בניה בשטח של עד 120 מ"ר עבור השימושים המפורטים בסעיף 4.8.1.

[27] 1.5% תוספת לשיעור היוון מקובל למסחר באזור התחנה.

[28] שיעור היוון זה נקבע בהתבסס על שומות מכריעות באזורי הפריפריה, עסקאות תשואה, וסקר השמאי הממשלתי לעניין שיעורי היוון (לתימוכין, הציג בין היתר, שומות מכריעות של השמאים המכריעים כדלקמן: שומת אבישי זיו לנכס בגו"ח 19158/25 בכרמיאל בה נקבע ש.ה. 9.5% לתקופת השימוש החורג למסחר לשנת 2013; שומת מוטי דאמנט לנכס בגו"ח 15033/53-56 בטבריה; דיווחים מיידים של קרן השקעות בנדל"ן ריט 1 מהשנים 2011 ו-2013 לגבי נכסים בנתיבות, ביוקנעם ובאשדוד).

החודשיים לפי שיעור היוון 12%, פרק זמן של 5 שנים לתקופת הסתגלות - בו הובאו בחשבון דמי שכירות חודשיים מופחתים[29] בסך של 24,000 ₪ בלבד לפי שיעור היוון 11%, ולאחריו חזרתה של התחנה לפעילות שוטפת - בו הובאו בחשבון דמ"ש חודשיים בסך של 40,000 ₪ לפי שיעור היוון 11% (מהוונים לצמיתות). שווי רכיב המסחר חושב באופן דומה.

אומדן הפגיעה מסתכם ב-130,000 ₪, המהווים ירידה בשיעור של 2.9% מערך הנכס. לטענת שמאי המשיבה, שיעור זה מצוי בתחום הסביר בהתאם לס' 200 לחוק התו"ב, ולכן אין לראות את הנכס הנדון כנפגע מאישור תת"ל 30.

4. **<u>ערכי שווי בשומת המשיבה 1:</u>**

רכיב תחנת הדלק: לפי דמי שכירות ראויים בסך של 40,000 ₪ (כאמור לעיל).

שטחי מסחר: לטענת שמאי המשיבה דמי השכירות הראויים לשטחי המסחר בתחנה הינם 45 ₪/למ"ר לחודש. דמי שכירות אלו נקבע בהתאם לחוזי שכירות, כדלקמן:

מיקום (*)	מועד ההסכם	דמי שכירות למ"ר לחודש
מתחם גן הצפון	03/01/2010	74 ₪
מתחם גן הצפון	17/11/2010	75 ₪
צומת מחניים	01/11/2005	45 ₪
קיבוץ דפנה	10/10/2010	16.6 ₪

(*) הערות: כל החוזים המוצגים הינם בבתי עסק הממוקמים על צירים ראשיים; החוזה בדפנה והחוזים בגן הצפון נשענים על כביש מס' 918; צומת מחניים הינה צומת מרכזית באצבע הגליל.

5. **<u>תחשיב בשומת המשיבה 1:</u>**

מצב קודם	
תחנת דלק	
דמי שכירות ראויים לחודש ב-₪	40,000
דמי שכירות ראויים לשנה ב-₪	480,000
שיעור היוון	12%
סה"כ שווי ב-₪	4,000,000
שטח מסחרי	
שטח במ"ר	112
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	45
דמ"ש שנתיים למ"ר ב-₪	540
שיעון היוון	12%
סה"כ שווי ב-₪	504,000
סה"כ שווי במצב קודם (במעוגל) ב-₪	**4,500,000**

[29] ירידה ממוצעת בהיקף מכירות של כ-40% פרושה על 5 שנים.

מצב חדש									
תחנת הדלק									
תקופה	תאור	תקופה בשנים	שיעור היוון	היקף מכירות ממוצע בק"ל	דמי שכירות חודשיים ב-₪	דמי שכירות שנתיים ב-₪	מקדם היוון	מקדם דחייה	שכירות מהוונת ב-₪
1	אישור תת"ל - ביצוע הניתוק	5	12%	200	40,000	480,000	3.6	1	1,728,000
2	פרק זמן הסתגלות	5	11%	120	24,000	288,000	3.7	0.59	628,704
3	פעילות התחנה השוטפת	צמיתות	11%	200	40,000	480,000	1/0.11	0.35	1,527,272
סה"כ שווי ב-₪									3,883,976
שטח מסחרי									
תקופה		תקופה בשנים					מקדם היוון	מקדם דחייה	שכירות מהוונת ב-₪
1		5					3.6	1	217,728
2		5					3.7	0.59	79,216
3		צמיתות					1/0.11	0.35	192,436
סה"כ שווי ב-₪									489,380
סה"כ שווי במצב חדש (במעוגל) ב-₪									**4,370,000**
ירידת הערך בגין אישור תת"ל 30									**130,000**

ב. <u>עיקרי עמדת נתיבי ישראל (משיבה 2):</u>

1. <u>פסיקה:</u>

שמאית נת"י הפנתה לפסיקה[30] ממנה עולה כי נזק כלכלי אינו בר פיצוי לפי ס' 197 לחוק התו"ב. לטענה שינוי סדרי התנועה לא פגע באף תכונה מיוחדת של המקרקעין ולא שינה את ייעודו, ואין לראות בשינוי סדרי התנועה כפגיעה במקרקעין.

2. <u>מצב התכנוני:</u>

שמאית נת"י מפנה לתשריטי תכנית ג/2916, ג/4847 ו-ג/11047, וטוענת כי תכניות אלו אינן מסדירות תכונית וסטטוטורית את הגישה לתחנת התדלוק מכביש מס' 65. עוד עולה מתכניות אלה כי תחנת התדלוק מתחברת לכביש פנימי, וכי עפ"י התכנון רוחב כביש 65 צ"ל 50 מ' בעוד שבפועל רוחבו כ-20 מ'. במצב חדש, תת"ל 30 לא שינתה את יעוד המגרש שבנדון ואת הגישה הישירה לתחנה, ולכן אין בסיס לטענת העוררת כי הכניסה המאושרת לתחנה כפי שאושרה בתכנית ג/11047 מתבטלת. תת"ל 30 הסדירה מבחינה תכונית וסטטוטורית את הכניסה לקיבוץ קדרים. כביש הגישה הפנימי מהמחלף החדש עד לכניסה לקיבוץ הופקע ושולמו בגינו פיצויים, וכיום כביש זה מהווה דרך ציבורית בתחום אחריותה המלא של נת"י ולכן אין אפשרות לסגור אותו בשערים.

הסדרי התנועה החדשים, מחד מאריכים את דרכי הגישה לתחנה וממנה לבאים מכל הכיוונים (בעד כ-2.6 ק"מ), ומאידך מסדירים מבחינה תכונית וסטטוטורית את הגישה לתחנה ולקיבוץ, ומעלים את רמת הבטיחות. בהתאם לחוו"ד יועץ תנועה מיום 05/10/2014 ביחס לתחזיות התנועה לכביש לשנים הבאות, מעלה כי נפח התנועה אמור לגדול.

3. <u>רישוי:</u>

עפ"י מסמכי היתר הבניה הגישה לתחנת התדלוק הינה באמצעות כביש פנימי, אין התחברות לכביש 65. אין התייחסות לכניסות/יציאות מתחנת התדלוק. עפ"י גיליון דרישות לבקשה להקמת תחנת הדלק, אין דרישה לקבלת אישור משרד התחבורה, יועץ תנועה או נת"י (לשעבר מע"צ).

4. <u>שווי:</u>

לטענת שמאית נת"י, לעובדה כי צומת הכניסה לקיבוץ קדרים ולתחנת התדלוק לא הייתה מוסדרת מבחינה תכונית וסטטוטורית השפעה על שווי התחנה, במצב הקודם. קונה סביר יביא בחשבון כי מערכת הדרכים בסביבת הנכס אמורה להשתנות, דבר אשר ישפיע על שווי הנכס. שמאי העוררת לא

[30] ע"א 650/83 הועדה המקומית לתו"ב זבולון נ' מלאכי קורן ; בר"ם 5514/06 מיום 17/10/2006 מאיר רוטמן נ' הועדה המקומית לת"ב חיפה ; בר"מ 10512/02, עע"ם 10549/02 הועדה המקומית לתו"ב חדרה נ' יוסף כהן מיום 31/01/2007 ; החלטות ועדת ערר מחוז צפון בערר מס' 928/07 מפגש נעמן בע"מ ;

הביא בחשבון בשומתו עובדות אלו והן אינן באות לידי ביטוי בשווי הנטען בשומתו.

5. <u>התייחסות נת"י לעיקרי טענות העוררת:</u>

- תת"ל 30 אינה חוסמת את הגישה לתחנה. דרך הגישה הייתה ונותרה באמצעות דרך פנימית.
- תת"ל 30 מסדירה את הכניסה לתחנת התדלוק והופכת את הכניסה והיציאה לבטוחה יותר. דרך הגישה הפנימית, המחברת את המפרידן לתחנה הופקעה ושולמו בגינה פיצויי הפקעה לקיבוץ קדרים, באופן שדרך זו אינה חלק ממשבצת הקיבוץ. הקיבוץ אינו רשאי להציב שערים חשמליים בתחום הדרך הציבורית. יתרה מכך, גם במצב קודם, דרך הגישה לא הייתה בבעלות התחנה, ובנוסף, לקיבוץ קדרים חלק בזכויות של חב' קדרים – אלון החזקות בע"מ, ולא ברור מדוע הקיבוץ מציב שערים החוסמים את הגישה לתחנה אשר בבעלותו.
- בהתייחס לנתוני ההשקעות התחנה, אשר צוינו במסמכי העוררת נטען כי חלק מהנתונים אינם רלוונטיים להשקעות בתחנה. כמו כן, מאחר והתחנה נבנתה זה מכבר יש להביא בחשבון מקדם המשקף את הפחת שהתחנה צברה ובטח שלא להוסיף הצמדה וריביות לעלויות.
- לעניין השווי במצב חדש, שמאי העוררת מסתמך על שומת נת"י שנערכה לפיצויי הפקעה ומסתמך כל שווי של אובדן זכויות עיבוד חקלאי שנקבע ע"ס 23 ₪ למ"ר, לקביעת שווי מצב חדש. באותה חוות דעת, מירב השטח בגינו שולמו פיצויי הפקעה הוא בייעוד דרך ובחלקים שאינם בייעוד דרך לא נרכשו זכויות כלשהן ע"י הקיבוץ. לפיכך, בהליך של התדיינות והבנה עם שמאי הקיבוץ סוכם על פיצוי כולל של 23 ₪ למ"ר קרקע. במצב החדש במקרה הנדון הייעוד הוא קרקע לתחנת תדלוק עם חוזה חכירה, ואין מקום לשווי קרקע בייעוד זה, כזהה לשווי קרקע בייעוד דרך עם פיצוי של אובדן זכויות עיבוד.
- שמאית נת"י מפנה לתכנית[31] ג/21670, אשר הופקדה ביום 19/03/2019 (י.פ הפקדה 8157), ממנה עולה שלא רק שתחנת התדלוק נשארת בייעודה אלא שאף מוסיפים לה זכויות. ב"כ נת"י הוסיפה וציינה כי תכנית זו מפריכה את טענת העוררת כי שטח התחנה הפך לחסרת ערך.

[31] כאמור, מעיון במסמכי התכנית (מס' 253-0560540) שהוצגו בפני עולה כי המגרש שבנדון הינו ביעוד תעסוקה ותחבורה מס' 402. השימושים המותרים בו בהתאם לס' 4.8.1. הינם: "תעשיה נקיה בלבד (היי-טק), משרדים, קליניקות, סדנאות ובתי מלאכה למלאכות נקיות, שירותים טכניים ושירותי רווחה, מסחר קמעונאי, שירותי הסעדה, שטחים פתוחים ושבילי גישה ושירות, מקלטים, חניות ומתקני חצר". "תחנת דלק בהתאם לתכנית ג/11047 המאושרת סעיף 1.13: תותר הקמת תדלוק מסוג ב' עפ"י תמ"א 18 לתחנות דלק. בתחום התחנה יותרו השימושים המפורטים בתמ"א 18 לתחנה מסוג ב' – מסעדה, חנות, משרדים ומחסנים לשירות התחנה. כמו כן, תותר הקמת תחנת מידע". זכויות הבניה הינן כדלקמן: 721 מ"ר עיקרי + 103 מ"ר שרות ובסה"כ 824 מ"ר. בתחום תחנת הדלק יותרו שטחי בניה בשטח של עד 120 מ"ר עבור השימושים המפורטים בסעיף 4.8.1.

6. **<u>אומדן הפגיעה:</u>**

לטענת שמאית נת"י, תחנות תדלוק שייכות לקבוצת נכסים הידועה כנכסים מיוחדים, המאופיינים בכך שנבנו ויועדו לשימוש ספציפי אחד. שווים קשור ישירות לרמת הפעילות הכלכלית המתנהלת בהם, ומקובל להעריכם כעסק חי. המתודולוגיה בה נקטה בשומתה הינה לאומדן השווי הינה בגישת היוון דמי השכירות לתחנה הבנויה, בכפוף לשיעור היוון המגלם את גורם הסיכון הגלום בהיוון לצמיתות של הכנסה עסקית המאפיינת תחנות דלק. שיעורי ההיוון אשר הובאו בחשבון בשומתה הינם בשיעור של 10% לשטחי המסחר, בהתאם לסקירת שיעורי תשואה בנכסים מניבים של השמאי הממשלתי למחצית השניה של שנת 2010 ולמחצית הראשונה של שנת 2011 הנעים בטווח שבין 8%-9% ובהתחשב במיקום בינוני פריפריאלי. שיעור ההיוון לדמי השכירות לתחנת הדלק גבוה מזה הנהוג בנכסים מסחריים וזאת לנוכח הסיכונים הקיימים בשוק הדלק. לטענתה הדעה הרווחת היא כי יש להוסיף לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסים מסחריים תוספת של 1.5%. אולם, היות והכניסה לא מוסדרת תכנונית ולאור העובדה כי הכביש הקיים אינו עומד בהוראות תמ"א 3 לדרך ראשית הן ברוחב והן במס' המסלולים, נקבע בשומתה שיעור היוון 12.5%.

בשומתה, נקבע כי תת"ל 30 גרמה לשיפור הבטיחות ולהסדרת הכניסה לקיבוץ קדרים מחד, ולהתארכות מרחק הנסיעה מכביש 65 לתחנת התדלוק מאידך, ולכן לטענתה בעקבות אישור התת"ל לא חלה ירידת ערך בנכס שבנדון בהתאם לס' 197 לחוק התו"ב.

7. **<u>ערכי שווי בשומת נת"י:</u>**

אין מחלוקת כי דמי השכירות החודשיים הראויים לתחנת תדלוק הינם בסך של 40,000 ₪, בהתחשב, בין היתר, באינטנסיביות תחנות הדלק בסביבה, בהתאמה למיקומה וגודלה של התחנה, וכן בהתחשב בקווים המנחים של השמאי הממשלתי, פרק כ' העוסק בעריכת שומות לתחנות תדלוק מיולי 2010.

ערכי השווי לשטחי המסחר נקבעו בשומתה לפי היוון דמ"ש בסך של 50 ₪/למ"ר, וזאת בהתבסס על עסקאות השוואה ממתחם גן הצפון וצומת מחניים בהם מושכרים שטחי מסחר בגבולות הסך של 75 ₪/למ"ר ו-50 ₪/למ"ר, בהתאמה.

8. <u>תחשיב נת"י:</u>

מצב קודם/מצב חדש	
תחנת דלק	
דמי שכירות ראויים לחודש ב-₪	40,000
דמי שכירות ראויים לשנה ב-₪	480,000
שיעור היוון	13%
סה"כ שווי ב-₪	3,840,000
שטח מסחרי	
שטח במ"ר	112
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	50
דמ"ש שנתיים למ"ר ב-₪	600
שיעון היוון	10%
סה"כ שווי ב-₪	672,000
סה"כ שווי בשני מצבי התכנון (במעוגל) ב-₪	**4,512,000**

ג. <u>עיקרי עמדת קיבוץ קדרים:</u>

במסגרת בירור הערר צורף קיבוץ קדרים כמשיב להליך, בכדי לאפשר לו להתייחס לשאלת הגישה אל תחנת התדלוק אחרי ביטול הגישה הישירה מהכביש הראשי. הקיבוץ התייחס להצעת נתיבי ישראל לשינוי מערך השערים החשמליים בתחומו. לגישתו, ובהתעלם מסוגיות משפטיות, ובלי להכיר בחובתו לקבל הצעה כגון זו, נטען כי השינוי המוצע אינו מעשי ובלתי הגיוני לחלוטין: השינוי המוצע, ימנע תנועה זורמת בין מתחמי הקיבוץ, יהיה כרוך בתחזוקה מכבידה, אינו ישים עפ"י הנחיות פיקוד העורף ומאפייני הקיבוץ ומהווה סיכון בטחוני.

8.2.3. <u>הכרעה:</u>

מטרת תכנית תת"ל 30 אשר פורסמה למתן תוקף ביום 22/11/2011, לקבוע הוראות מפורטות להרחבה, שדרוג ומחלוף של דרך מס' 65 ודרך מס' 85. התכנית מבטלת פניות שמאליות קיימות ומסדירה הפרדות מפלסיות על ידי מחלפונים לכל אורך התוואי, ובין היתר, מסדירה מחלפון נגישות לקיבוץ קדרים. בהתאם לתכנית זו, בוטל החיבור בין כביש מס' 65 לבין דרך 1, הסמוך לתחנת הדלק, לכל הבאים מכל הכיוונים, ובמקומו, תת"ל 30 הסדירה מחלפון נגישות חדש ("מחלפון קדרים") הממוקם כ-1.3 ק"מ דרומית לכניסה הקיימת ערב אישורה של התכנית.

ביום 14/05/2014, הגישה העוררת תביעת פיצויים לירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק, עקב אישורה של תת"ל 30, במסגרתה טענה כי התכנית הביאה לירידת ערך בסך כולל של 15,950,000 ₪, בשל שינוי לרעה בהסדרי התנועה בסמוך לתחנת הדלק, בשים לב כי תת"ל 30 אינה מתווה גישה חלופית סבירה למקרקעין, ועל כן גורמת לפגיעה אנושה בתחנה. לאחר ביצוע התכנית, המעבר הנותר[32] הינו דרך שטח המשבצת של קיבוץ קדרים המסרב אפשרות מעבר בו לבאי התחנה ומבחינה מעשית, דרכי הגישה נחסמו לחלוטין. לגישת העוררת, בניגוד להלכת "קורן" ולפסיקה עליה הפנו המשיבות, אין המדובר פגיעה כלכלית כי אם בביטול מלא של אפשרויות השימוש בקרקע, המהווה עילת תביעה לפי ס' 197 לחוק התו"ב.

הוועדה המקומית דנה בתביעת הפיצויים והחליטה לדחותה, בהחלטתה הסתמכה הוועדה המקומית על שני נימוקים עיקריים כדלקמן:

- אין בתת"ל 30 כדי להרע באופן מהותי את רמת הנגישות[33] מכביש 65 למקרקעין במצב התכנוני החדש. בעניין זה, נטען כי דרך הגישה במצב החדש עתידה להתחלק לשני חלקים:
  - חלקה הראשון – חלק דרך שהופקע ע"י נתיבי ישראל[34], ובו אין לקיבוץ כל שליטה או זכות מוקנית להצבת שערים ושלילת הגישה לציבור הרחב. בסופו של חלק זה יש פיצול ("מזלג") שבו הפונה ימינה עתיד להגיע לתחנת הדלק ושמאלה לקיבוץ.

[32] צוין כי רק חלק מדרך הגישה החדשה למקרקעין נכלל בתכנית הפוגעת והופקע מהקיבוץ בעקבותיה. יתרת הדרך, שייכת לקיבוץ, כך שהתכנית מחייבת מעבר בשטח פרטי דבר שאינו מקובל ובלתי סביר.

[33] לטענת המשיבות, תוספת של כ-2.5 ק"מ בקירוב לצורך הגעה מכביש ראשי אל המקרקעין וחזרה הינו מרחק סביר אשר אינו עולה כדי שינוי דרמטי לרעה ביחס למצב הקיים, ועל כן התכנית לא הביאה לביטולה של הנגישות כי אם לכל היותר להפחתתה.

[34] בעניין זה נתיבי ישראל ציינה כי תהיה נכונה להעתיק על חשבונה, כחלק מהסכמה כוללת (אם תגובש), ובמסגרת שינוי תכנוני סטטוטורי, את שער הכניסה לקיבוץ כך שיוצב אחרי המזלג ובתחילתו של הקטע המוביל לקיבוץ, וכן גידור של דרכי הגישה לקיבוץ באופן בו באי התחנה לא יוכלו להיכנס לקיבוץ, ויש בכך לגישתה תת מענה ראוי והולם לטענתו התובעת. העוררת, במסגרתה השלמת טיעוניה בערר 824/14 מיום 09/07/2018, ובערר 924/14 מיום 12/09/2018 התייחסה להצעה זו ובסיכומם טענה, כי הצעת נת"י מהווה פיקציה לשם הגנה מפני התביעה והיא אינה יכולה לשמש לשם דחייתה; גם הקיבוץ בחן הצעה זו ופסל אותה בטיעוניו.

חלקה השני - תחילתו לאחר "המזלג" והוא מוביל לתחנת הדלק. קטע זה נמצא במשבצת הקיבוץ ויעודו דרך ציבורית. לאור יעוד זה אין לקיבוץ זכות לחסום את המעבר לציבור הרחב.
זאת ועוד, בפני הקיבוץ, שהינו בעל השליטה בתובעת, קיימת האפשרות להציב את השערים במיקום שונה.

- בהתאם להלכה הפסוקה (פס"ד ברעלי, קורן וכהן) "נגישות" אינה מהווה תכונה קרקעית אובייקטיבית במקרקעין. לפיכך, התכנית איננה משנה את התכונות האובייקטיביות של המקרקעין, ומכאן שלכל היותר מדובר בנזק כלכלי עקיף שאינו בר פיצוי במסגרת ס' 197. עוד נטען כי גם אם ימצא כי אפשרות הגישה למקרקעין שונתה לרעה, עד כדי ביטול מוחלט של הנגישות, עדיין לא קמה לעוררת עילת תביעה בת פיצוי מכח ס' 197 לחוק התו"ב.

ועדת הערר, בהחלטתה מיום 23/10/2018, התייחסה לנקודות השנויות במחלוקת. להלן עיקרי החלטתה:

א. מבחינה משפטית: הכרה בנגישות כתכונה במקרקעין לצורך תביעת פיצויים:

ועדת הערר דחתה את עמדתן הנחרצת של המשיבות הסבורות כי גם כאשר מדובר בביטול מוחלט של אפשרות הגישה למקרקעין, הנזק שנוצר אינו בר-פיצוי לפי ס' 197 לחוק התו"ב. להשקפת ועדת הערר, ככל שבחינה תכנונית-עובדתית מגלה, כי בעקבות אישור תכנית הפכו המקרקעין לבלתי נגישים או לבעלי נגישות ירודה ומסורבלת, באופן הפוגע להלכה ולמעשה באפשרות השימוש וההנאה מהם כפי שהוגדרו בתכניות חלות, אזי יהיה מדובר בפגיעה עקיפה בתכונותיהם האובייקטיבית[35] בגינה תתאפשר תביעה מכח ס' 197. בענייננו[36], תחנת התדלוק אשר תוכננה במקרקעין נועדה לשרת את ציבור הנוסעים על כביש 65. אפשרות הגישה בכלי רכב מכביש 65 אל עבר התחנה היא חלק בלתי נפרד מתכונותיה

[35] ..."איננו רואים מדוע לא תוכר, בנסיבות המתאימות, פגיעה הנובעת מביטול מוחלט או הרעה משמעותית באפשרות גישה למקרקעין בייעוד תחנת תדלוק ...לטעמנו, הרעה שכזו עשויה בהחלט לפגוע בתכונותיה האובייקטיביות של הקרקע, ואין ספק כי בינה לבין התכנית הפוגעת מתקיימת זיקה ברורה, ממשית והדוקה...".

[36] "המקרקעין שלפנינו מיועדים בתכנית תקפה (ג/11047) להקמת תחנת תדלוק סוג ב' עפ"י תמ"א 18, להבדיל (למשל) מתחנת תדלוק מצומצמת לצריכה עצמית של הקיבוץ בלבד. סיווג התחנה לא נקבע בהיסח הדעת ... מקורו במיקום אשר נבחר עבורה בקפידה, לאחר הליכי תכנון ממושכים הכוללים בין השאר ביטול יעוד לתחנת תדלוק במגרש אחר. בסופו של דבר הוחלט להציב את התחנה על "כביש הכניסה לקיבוץ קדרים – ליד כביש מס' 65" (ס' 1.6 להוראות תכנית 11047), תוך שבנספח התנועה מחייב הושם דגש על אפשרות גישה נוחה ומהירה מהכביש הארצי אל המקרקעין וחזרה.
זאת ועוד; תכנית 11047 הקנתה במקרקעין זכויות בניה בהיקף משמעותי של 670 מ"ר (450 מ"ר גגון, 110 מ"ר מבנה התחנה, 90 מ"ר תחנת מידע ו-20 מ"ר שטחי שירות). שטחים אלו לא הוקנו "לשם שמים" או מחמת הטעות, אלא בכדי לאפשר מגוון רחב של תכליות ושימושים בתחום התחנה, הכוללים מלבד אספקת דלק גם בית אוכל, חנות, משרדים, מחסנים ותחנת מידע.
נתונים אלו הם עיקר ולא ניתן להתעלם מהם. צומח מהם גזע מרכזי איתן המצביע בבירור על תכלית התכנון במקרקעין: הענקת שרותי תדלוק ודרך לציבור הנוסעים הרחב החולף בכביש 65 ... לתחנת התדלוק אין קיום משל עצמה, ולא ניתן להפרידה מהכביש הארצי את נוסעיו היא תוכננה לשרת. חסימה מוחלטת או הקשיה מהותית על גישת כלי רכב מכביש 65 אל עבר התחנה, הופכת אותה באחת מתחנת תדלוק ושירותים משלימים עבור תושבי קיבוץ קדרים ומבקריו".

הקרקעיות האובייקטיביות. ככל שגישה זו נפגעה באופן מהותי בעקבות אישור תת"ל 30, קמה לעוררת עילת תביעה טובה מכוחו של ס' 197 לחוק התו"ב.

בהתייחס לפסיקה אליה הפנו המשיבות, בעניין חיים דוד קורן ובעניין יוסף כהן, נטען כי דין[37] אחד לתכנית המפחיתה את נפח התנועה[38] בכבישים הסמוכים לתחנת התדלוק ומשכך מצמצת את רווחיותה, ודין שונה לתכנית הפוגעת בעצם יכולת ההגעה לתחנה לצורך קבלת שירותיה, ומשכך משנה את אופייה ותכונותיה. עוד יצוין כי עמדתה של ועדת הערר, היא כי האמור לעיל אינו פוגע בעקרון הוודאות אשר עמד ביסוד ההלכה אותה שנה כבוד בית המשפט העליון בפסיקות אלו.

ב. מבחינה תכנונית עובדתית: משמעות השינוי שחל בנגישות למקרקעין

הצדדים חלוקים בשאלה האם יש לקבוע כי בעקבות תת"ל 30 חל ניתוקה של התחנה מכביש 65 (כטענת העוררת) או האם יש לקבוע כי הנגישות לא בוטלה אלא לכל היותר פחתה (כטענת המשיבות). ועדת הערר מצאה כי אין להכריע במחלוקת זו, מאחר ואין חולק כי בנתון לתכליות ולשימושים המותרים במקרקעין, הפכה הגישה אליהם מהכביש הארצי למסורבלת איטית וארוכה.

ועדת הערר סבורה כי אפשרות גישה למקרקעין אינה עניין טכני. הגישה החדשה שהותוותה אינה ריאלית והיא הופכת את תחנת התדלוק מכזאת המשרתת את הציבור הרחב הנוסע בכביש 65 לכזאת המשרתת את תושבי קיבוץ קדרים ומבקריו. מדובר בפגיעה בתכונותיהם הקרקעית האובייקטיביות של המקרקעין. פגיעה הקשורה בקשר סיבתי הדוק עם אישור התת"ל ומשכך, קמה לעוררת עילת תביעה מכח ס' 197 לחוק התו"ב.

> ***"... השוואת המצב התכנוני לפני ואחרי אישור התת"ל, מגלה תמורה דרמטית באפשרות הגישה מכביש 65 למקרקעין, עד כדי שינוי אופי תחנת התדלוק ופגיעה ביכולתה להעניק את שירותיה.***
>
> ***משכך לטעמנו הרימה העוררת את נטל ההוכחה הראשוני הנדרש בשלב זה של ההליך, והראתה כי תביעת הפיצויים שהגישה עומדת בדרישותיו של סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.***
>
> ***...***
>
> ***בכפוף ליתר קביעותינו דלעיל, יתבקש השמאי המייעץ לבחון את כלל רכיבי שווי המקרקעין במצב הקודם בהשוואה לכלל רכיבי השווי במצב החדש, לרבות אלמנטים משביחים אם וככל שקיימים, ולקבוע האם נגרמה ירידת ערך למקרקעין ואם כן, מה שיעורה".***

בהתאם לאמור לעיל, בחינת השווי בשני מצבי התכנון, יבחן לאורה של החלטת ועדת הערר.

---

[37] בפסיקות אלו קבע בית המשפט העליון כלל ברור ומחייב לפיו כאשר עסקינן בתכנית המשנה את נפח התחבורה באזור ובכך גורמת לירידה בהכנסותיו של עסק סמוך כגון תחנת תדלוק, תרומת רשות התכנון לנזק קטנה. במקרים כגון אלו מדובר בפגיעה עקיפה בעלת קשר סיבתי חלש לתכנית, בגינה נוצר נזק כלכלי שאינו כרוך בשינוי תכונות הקרקע. נזק מסוג זה לא ניתן להיטיב מכוחו של ס' 197 לחוק. אולם,

[38] בעוד שכמות הלקוחות הפוטנציאלים החולפים ליד תחנת התדלוק אינה נמנית על 'תכונותיה הקרקעיות', לטעמה של ועדת הערר עצם אפשרות ההגעה אליה על ידי אותו הציבור אשר תוכנן ליהנות משירותיה- בהחלט כן.

<u>טענה מקדמית:</u>

במהלך ההליך שהתקיים בפני, העלו המשיבות טענה מקדמית חדשה להיעדר זכות תביעה לירידת ערך בהתאם לס' 197 לחוק התו"ב. טענה המבוססת בעיקרה על היעדר חיבור סטטוטורי במצב הקודם בין כביש מס' 1 לכביש מס' 65. לטענת המשיבות, בהיעדר תכנון סטטוטורי לא ניתן לטעון כי הצומת בוטל. עם זאת, בהתייחס להחלטת ועדת הערר כי קיימת עילת תביעה, נטען כי אין להתעלם מהעובדה כי קונה סביר היה צריך לקחת בחשבון כי מערכת הדרכים בסביבה עתידה להשתנות, בין היתר גם לאור רוחבו של תוואי כביש 65, וכי לעובדה זו השפעה מהותית על השווי במצב הקודם. העוררת, חולקת על קביעה זו, כמו גם על הצורך להפחית משווי המקרקעין במצב הקודם.

לאחר שבחנתי את מכלול טיעוני הצדדים בסוגיה זו, כמו גם את מסמכי התכניות החלות על המקרקעין שבנדון ובסביבתם, אני מאמץ את עמדת העוררת המגובה בעמדת ועדת הערר וסבור כי יש לדחות את טענת המשיבות. שקלול הנתונים כמפורט להלן, מביאים אותי לכלל דיעה כי קונה סביר היה מביא במועד הקובע כי הצומת מוסדר וכי קיימת נגישות מוסדרת למקרקעין שבנדון:

- הצומת בוצע ע"י מע"צ והיה קיים ערב אישור תכנית ג/11047 וערב הוצאת היתר הבניה;
- סימון הצומת כצומת מוסדר בהתאם למסמכי תכנית ג/11047 (הגם שהוא מחוץ לתחום הכחול של התכנית);
- סימון הכביש בתשריט תכנית ג/4847 באופן דומה בו סומן החיבור בין כביש מס' 65 לכביש מס' 85 בתשריט תכנית ג/2916, מעידים כי כך היה נהוג לסמן צמתים מוסדרים;
- ניתן היתר בניה לתחנת התדלוק משנת 2003(היתר מס' 2003193) בו ניתן לראות את חיבור דרך הגישה לתחנה (כביש מס' 1) עם כביש מס' 65.

קבלת עמדת המשיבות אינה נוחה, שכן בקבלתה ישנה הכרה כי רשויות התכנון והביצוע, האמונות על הליכי התכנון וחוקיות הביצוע כשלו במילוי תפקידם, בניגוד לחזקת המינהל התקין. אף לא נוחה הדעת כי עמדה זו מושמעת בפעם הראשונה בהליך של תביעת פיצויים, שעה שניתן היה להסדיר מצב דברים זה הן במועד אישור תכנית ג/11047 (בשנת 2000), או לכל המאוחר במועד אישור היתר הבניה (שנת 2003). לעניין זה עוד אוסיף ואציין כי, משעה שוועדת הערר החליטה שלצורך בחינת שאלת הפגיעה במקרקעין ימונה שמאי מייעץ, חזקה שוועדת הערר סבורה כי המצב התכנוני אשר הונח בפניה ואשר היווה את הבסיס להחלטתה, אינו מוטל בספק.

<u>מתודולוגיה לקביעת השווי:</u>

מחלוקת עיקרית נוספת, הינה באשר למתודולוגיה השמאית הראויה לבחינת שווי המקרקעין בשני מצבי התכנון. בעניין זה יש להפריד בין שני רכיבי התחנה, כדלקמן:

א. <u>שווי תחנת תדלוק:</u>

כפי שניתן להיווכח משומות הצדדים, השווי שנקבע לשטחי תחנת התדלוק נקבע בגישות שונות:

בשומות המשיבות, אומדן השווי נקבע בהתאם לצפי מכירות משוער (200 ק"ל) בגישת היוון ההכנסות, תוך שימוש במקדם היוון בשיעור של 12% - 13%.

ואילו, בשומת העוררת אומדן השווי נקבע בגישת העלות, הכוללת הערכת סך העלויות הצפויות לחברה בגין בניית תחנת תדלוק חלופית דומה לזו הקיימת. גישה זו הינה, לטענתו, הגישה המועדפת כאשר הכוונה להעתיק את התחנה למיקום חלופי. בהתאם לנתוני החברה עולה כי הושקעו בהקמת התחנה הקיימת (כולל ריבית והצמדה למועד הקובע) כ-13,250,000 (לפני מע"מ)[39]. בנוסף הובאו בחשבון תשלום לרמ"י עבוד הקרקע החלופית ורווח יזמי בשיעור של 15%.

בהתאם לקווים המנחים, מיולי 2010, "פרק כ': עריכת שומות לתחנות תדלוק", עולה כי ההתייחסות השמאית לנכס מסוג תחנת תדלוק מושפעת מתכונותיו הייחודיות של הנכס וייחודיותו של שוק הדלק. בדומה לנכסים מסחריים אחרים, קיימת שונות גבוהה בשווי תחנות תדלוק בהתאם למיקום אשר קובע את רמת הנגישות, רמת החשיפה המסחרית ורמת התחרות עם תחנות סמוכות. סיווג תחנות תדלוק מתבצע לפי קריטריון של מיקום (לדוגמא: אזורי תעשיה, קניות ובילוי וכו') ולפי קריטריון של כמות מכירת הדלקים. כמות הדלקים הנמכרת משקפת את נפח הפעילות העסקית בתחנה והיא הנתון העיקרי אשר מובא בחשבון בשומה.

בהתאם לקווים המנחים פרק כ' נקבע כי, שומת שווי זכויות בתחנת תדלוק תעשה בדרך כלל בגישת היוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים בנכס. דמי השכירות הראויים הם נגזרת של הרווח התפעולי בתחנה. בתחנה פעילה תיקבע כמות הדלקים הצפויה להימכר על בסיס נתוני המכירות בשנים האחרונות, תוך ביצוע התאמות לשינויים הצפויים בסביבה או בענף ככל שידועים (למשל שינויים צפויים בהסדרי התנועה בסביבה, שינוי בפיתוח העירוני, הקמת תחנות מתחרות בסביבה וכו'). מניתוח עסקאות שכירות של תחנות בנויות עולה כי נכון ליולי 2010 משולם בד"כ בין 200 ₪/לק"ל לבעלים של תחנה קטנה לבין 380 ₪/לק"ל בתחנה גדולה). ביחס לגישת העלויות – נקבע כי עלות הקמת תחנת תדלוק בדרך כלל לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה. יחד עם זאת, גישת העלויות יכולה לשמש בשומת תחנות דלק בנויות חדשות, בעיקר אם טרם הופעלו.

[39] בשומתו ציין כי עלות תחנה כזו בממוצע צ"ל בגבולות של כ-2 מש"ח כולל עלויות פיתוח והעברת תשתית מהיישוב, אולם בשל מאפייני המגרש (שיפוע והעדר תשתיות בסביבה) עלויות הפיתוח הסתכמו ב-7.6 מש"ח אשר בתוספת הפרשי הצמדה וריבית מתקבל 13.2 מש"ח.

גישת ההשוואה תהייה בד"כ קשה ליישום וזאת לנוכח השונות הגדולה בין התחנות ומיעוטם של מחירי השוואה (גישה זו תהיה עדיפה אם נמצאו נתוני השוואה מהימנים).

בהתאם לאמור לעיל, אני סבור כי המתודולוגיה בה נקטו שמאי המשיבות ביחס לאומדן שווי רכיב תחנת הדלק הינה המתודולוגיה הנכונה לענייננו, וזאת תוך שימוש בגישת היוון ההכנסות[40]. בגישה זו דמי השכירות לתחנה בסך של 40,000 ₪/לחודש, נבחנו ונמצאו סבירים ביחס לנתונים הכספיים המוכחים, מהשנים האחרונות, של התחנה הנישומה וזאת תוך התחשבות בצפי המכירות של 200/ק"ל לחודש ודמ"ש של 200 ₪/לק"ל. יצוין כי נתונים אלה אינם שנויים במחלוקת בשומות הצדדים.

באשר לשיעור ההיוון, בהתאם לקווים המנחים פרק כ' נקבע כי, שיעור ההיוון הכולל מושפע בין היתר מרמת הסיכון של זרם ההכנסות וכי שיעור ההיוון לדמי השכירות הראויים בתחנת תדלוק לצורך שומת שווי השוק של התחנה יהיה גבוה מזה הנהוג בנכסים מסחריים. עוד נקבע בקווים המנחים, כי הדעה השמאית הרווחת היא כי יש להוסיף לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסים מסחריים תוספת של 1.5%.

בהתאם לסקירת שיעורי התשואה בנכסים מניבים במחצית השנייה של שנת 2011 אשר נערכה ע"י השמאי הממשלתי הראשי, עולה כי שיעור התשואה בנכסים מסחריים הינו בשיעור ממוצע של 8.3%. עוד עולה מהדו"ח כי, נמצא קשר מובהק בין רמת הקרבה של הנכס למרכז הארץ או למרכז הישוב לבין שיעור התשואה ממנו. בנכסים שמיקומם מרכזי נצפה שיעור תשואה נמוך ואילו בנכסים פריפריאליים נצפה שיעור תשואה גבוה (המשרעת בתשואה יכולים להגיע עד כדי 1% ויותר). בהתאם לאמור לעיל, הגעתי לכלל דעה כי שיעור ההיוון הראוי לתחנת התדלוק הנדונה הינו בשיעור של כ-11%. שיעור היוון זה מגלם את מכלול מאפייני המקרקעין, כמו גם הסביבה העסקית התחרותית המתפתחת נכון למועד הקובע. כמו כן, יש להביא בחשבון כי קיימת תרומה נוספת לשווי הנכס הנובעת מהפעילות המסחרית בו (חנות "אלונית" בשטח של 62 מ"ר + בית קפה בשטח של 50 מ"ר).

[40] לעניין זה אציין כי לא קיבלתי את מתודולוגית השווי בה נקט שמאי העוררת לפיה יש לשום את שווי התחנה בגישת העלות. יישומה של גישה זו אינה מובילה לשווי התחנה כפי שהיה רואה לפניו קונה מרצון אשר בבואו לרכוש תחנה כדוגמת התחנה הנדונה היה מביא בחשבון את היקף מכירת הדלקים בלבד ולא היה נותן את הדעת לעלויות אותן השקיע המוכר בתחנה בעת בנייתה. עלות זו מכונה לעיתים עלות שקועה או עלות אבודה (מוכר גם בשם הלועזי **sunk cost**) היא הוצאה שכבר בוצעה ולא ניתנת להחזר, ולכן כבר אינה רלוונטית לקבלת החלטות עתידיות.

ב. <u>שווי שטחי המסחר:</u>

אומדן שווי רכיב זה יחושב אף הוא בגישת היוון ההכנסות, לפי היקף השטח העיקרי 112 מ״ר לשימושי מסחר, לפי שיעור היוון 9.5% (בהתאם לשיעור התשואה למסחר בתוספת למיקום פריפריאלי). כפי שניתן להיווכח משומות הצדדים, קיימת מחלוקת מהותית באשר לדמי השכירות הראויים לשטחי המסחר. בחנתי את נתוני השווי אשר הוצגו בפני ע״י הצדדים (הסכמי שכירות ע״י שמאי המשיבה 1 וריכוז הנתונים הכספיים של התחנה ע״י העוררת). מנתוני השכירות אותם הציג שמאי המשיבה 1, אני סבור כי יש להביא בחשבון נתוני שווי הסמוכים למועד הקובע ומכאן אני סבור כי הנתונים ממתחם גן הצפון (המגובים בהסכמי שכירות משנת 2010) בסך של כ-75 ₪ למ״ר הינם המתאימים ביותר לנכס הנדון. מריכוז הנתונים הכספיים אותו הציג שמאי העוררת בדיון לא ניתן להסיק באשר לדמי שכירות לשטחי המסחר דווקא. יצוין כי שמאי העוררת בשומתו התבסס על הנחת דמי שכירות ללא אסמכתאות. על כן יובאו בחשבון דמ״ש חודשיים למ״ר בנוי מסחרי בגבולות של 75 ₪/מ״ר.

<u>שווי במצב חדש:</u>

שמאי הצדדים חלוקים באשר לשווי במצב חדש. לאחר שבחנתי את מכלול טיעוני הצדדים, ובכפוף להחלטת ועדת הערר, אני סבור כי לשם אומדן השווי יש לבחון את שווי מתחם התחנה ב-2 תקופות כדלקמן:

1. **פרק הזמן המשוער ממועד אישור התכנית ועד לפתיחת המחלפון:** פרק הזמן המשוער עד לפתיחת המחלפון החדש (בכפוף לעובדה תתאפשר נגישות במחלף זמני), מוערך בכ- 5 שנים (כבשומת המשיבה 1), בתקופה זו יש להביא הפחתה בהיקף מכירות הדלקים, הנובע משיבוש התנועה בצירים הסמוכים בשל עבודות ההקמה, לצד הגדלת שיעור ההיוון הנובע מרמת הסיכון. בהתאם לאמור לעיל, יובא בחשבון היוון דמי שכירות של 30,000 ₪ (המגלמים 150 ק״ל) לפי שיעור היוון 13% המגלם אף הוא את הסיכון. שטחי המסחר יחושבו אף הם במקדם מוגדל בשל רמת הסיכון (11.5%), בהתאמה.
2. **מיום פתיחת המחלף ואילך:** שווי הקרקע במצב חדש יוערך בכפוף לקביעת ועדת הערר לפיה השינוי התכנוני גרם לתמורה דרמטית במאפייניה[41].

אני סבור כי השווי שנקבע בשומת העוררת בהתבסס על שומת נת״י למטרת פיצויים אינו משקף את שוויה של הקרקע הנדונה. משעה שהקרקע הנדונה אינה מסווגת סטטוטורית כקרקע חקלאית, לא ניתן לקבוע את שוויה בהתבסס על שומת השמאית פנינה נוי (שמאית נת״י בהליך דכאן), אשר נערכה לצורך פיצויי הפקעה בגין זכויות עיבוד לחוכר.

[41] ***״... השוואת המצב התכנוני לפני ואחרי אישור התת״ל, מגלה תמורה דרמטית באפשרות הגישה מכביש 65 למקרקעין, עד כדי שינוי אופי תחנת התדלוק ופגיעה ביכולתה להעניק את שירותיה״.***

בכפוף למצבה הסטטוטורי של הקרקע על מגבלותיה הפיזיות והתכנוניות, הנני סבור כי ראוי לשום את שווי כקרקע בשימושים לתעשייה, ובכפוף לדחייה עד אישור תכנית בנין עיר.

בשומת ועדת השגות על שומות רמ״י, במתחם תעשיה בקיבוץ מחניים[42], נקבע שווי מ״ר מבונה לתעשייה במשבצת הקיבוץ, בהתבסס על נתוני שווי מהישוב חצור הגלילית בסך של כ-445 ₪/למ״ר מבונה, בהתאמה למועד ינואר 2012 (הסמוך למועד הקובע בנכס הנדון שהינו 22/11/2011). מכאן ששווי הקרקע הנדונה בהתאם להיקף הזכויות המותר לבניה בתכנית ג/11047 שהינו בסך כולל של 660 מ״ר אקווי[43], בשימוש לתעשייה למועד הקובע, נאמד בסך של 293,700 ₪[44], לפני דחיה עד לאישור תכנית בנין עיר חדשה.

השווי בדחיה על לאישור תכנית כנ״ל (החופף למשך זמן ביניים משוער לגמר ביצוע מערך הדרכים בהתאם לתת״ל 30 ; 5 שנים ש.ה 6%), הינו בגבולות של 220,275 ₪ ובמעוגל 220,000 ₪.

כמו כן, אני מוצא כי יש להביא בחשבון את תרומת מבנה המסחר הקיים ברמת גמר בסיסית ולפי עלות של 3,000 ₪/מ״ר (מגלם פחתים ; לפי שטח של 122 מ״ר ; ללא סככת התחנה[45]).

יצוין כי לא קיבלתי את טענת המשיבות באשר לתכנית מס׳ 253-0560540 אשר הופקדה ביום 19/03/2019, שכן זו הופקדה מספר שנים לאחר המועד הקובע ואינה רלוונטית למועד שומה זו, וזאת גם מפני שלוועדה המקומית זכות לגבות היטל השבחה לכשתאושר.

[42] מפורסם באתר אגף שומות מקרקעין במשרד המשפטים (החלטה שנתקבלה במוטב שלושה עליהם נמנה גם הח״מ)

[43] 650 מ״ר עיקרי * 1 (מקדם אקווי) + 20 מ״ר שירות * 0.5 (מקדם אקווי) = 660 מ״ר.

[44] 660 מ״ר X 445 ₪ = 293,700 ₪

[45] לעניין זה אציין כי במועד הביקור נראה כי מתקני התחנה (משאבות וכו׳) הועתקו למעט סככת התחנה.

תחשיב ההכרעה:

מצב קודם	
תחנת תדלוק	
דמי שכירות ראויים לחודש ב-₪ (200/ק"ל * 200 ₪ לק"ל)	40,000
דמי שכירות ראויים לשנה ב-₪	480,000
שיעור היוון	11.0%
סה"כ שווי ב-₪	**4,363,636**
שטח מסחרי	
שטח במ"ר	112
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	75
דמ"ש שנתיים למ"ר ב-₪	900
שיעון היוון	9.5%
סה"כ שווי ב-₪	**1,061,053**
סה"כ שווי מצב קודם ב-₪	**5,424,689**
מצב חדש	
תחנת תדלוק - 5 שנים	
דמי שכירות ראויים לחודש ב-₪ (150/ק"ל * 200 ₪ לק"ל)	30,000
שיעור היוון	13%
תקופה	5
סה"כ שווי ב-₪ (תקופת ביניים המוערכת ב-5 שנים עד להשלמת המחלף)	1,318,503
שטח מסחרי - 5 שנים	
שטח במ"ר	112
דמ"ש חודשיים למ"ר ב-₪	75
דמ"ש חודשיים ב-₪	8,400
שיעון היוון	11.5%
תקופה	5
סה"כ שווי ב-₪	381,947
תרומת הקרקע + מחוברים בדחייה ל-5 שנים	
שווי הקרקע בדחייה (כקרקע לעיבוד חקלאי)	220,000
תרומת המחוברים (122 מ"ר * 3000 ₪ למ"ר)	366,000
מקדם דחייה	0.75
תרומת הקרקע + מחוברים בדחייה ל-5 שנים	437,893
סה"כ שווי מצב חדש ב-₪	**2,138,343**
סה"כ ירידת הערך	**3,286,346**

9. <u>עקרונות ושיקולים בשומה:</u>

בעת אומדן הפגיעה החלה במקרקעין שבנדון לפי ס' 197 לחוק התו"ב, עקב אישורה של תכנית תת"ל 30 ובכפוף להחלטת ועדת הערר, הובאו בחשבון, בין היתר, הגורמים והשיקולים הבאים:

9.1. סעיף 197(א) לחוק התכנון והבניה קובע את הכלל הבסיסי, שלפיו תכנית הפוגעת שלא בדרך של הפקעה בזכותו של בעל מקרקעין המצויים בתחום התכנית או גובלים עמה (או בזכותו של בעל זכות בהם), מזכה אותו בפיצויים מהוועדה המקומית לתכנון ובניה. הסעיף מתווה את גבולותיה של תביעה לפיצוי בזו הלשון:

"נפגעו על ידי תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או גובלים עמה, מי שביום תחילתה של התכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי לפיצויים מהוועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200."

9.2. מיקום המקרקעין שבנדון בחלק הצפוני של קיבוץ קדרים.

9.3. רמת הפיתוח הסביבתי.

9.4. מאפייני הנכס נשוא חוות הדעת.

9.5. התוכניות החלות על הנכס נשוא חוות הדעת במצב התכנוני הקודם ובמצב התכנוני החדש.

9.6. זכויות חכירה מהוונות.

9.7. נתוני שווי השוואתיים רלוונטיים, תוך ביצוע ההתאמות המתאימות לנכס נשוא השומה ולתכונותיו הייחודיות.

9.8. המועד הקובע לאומדן ירידת הערך הינו 20/11/2011.

10. <u>שומה</u>:

עפ"י הנתונים המפורטים בחוות דעתי זו שלעיל ולאחר שבחנתי את שומות הצדדים ואת טיעוניהם כפי שבאו לידי ביטוי במסמכי התגובה ובישיבות שהתקיימו בפני, הגעתי לכלל דעה כי, הפגיעה במקרקעין שבנדון, עקב אישורה של תכנית תת"ל 30, הינה בסך של **3,286,346** ₪, נכון למועד הקובע 20/11/2011.

הסכומים שלעיל יוצמדו ויישאו ריבית כחוק.

ולראיה באתי על החתום,

יעקב פז, שמאי מקרקעין
שמאי מכריע לפי חוק התו"ב