תאריך	:	02/05/2021
מספר מינוי	:	2658-2020
מספרנו	:	80

לכבוד,

ועדת הערר לתכנון ובניה - פיצויים והיטלי השבחה

מחוז ירושלים

העוררים:
1. פז חברת נפט בע"מ
2. שוקי תורג'מן

באמצעות עוה"ד אמיר כספרי ויורם אבירם
השמאים שאול רוזנברג וישראל ענבל

בדוא"ל: r-shamay@inter.net.il

המשיבות:
1. הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה
2. חברת נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ

באמצעות עו"ד דרור ממן
השמאים איריס ישראלי-דרור ואמיר דרור

בדוא"ל: israeli.iris@gmail.com

שומה מייעצת
ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה
חלקה 1 בגוש 34153
תחנת דלק "פז",
צומת האלה, מטה יהודה

בהתאם להוראות ס' 198 (ו) (2) לחוק התכנון והבניה התשכ"ה-1965 ובהתאם להחלטת ועדת הערר מיום 16.11.2020 בתיק מס' 9001/0119 מוניתי כשמאית מייעצת לעניין המחלוקת בדבר סכום הפיצויים בגין ירידת הערך במקרקעין שבנדון.

בהחלטת ועדת ערר מיום 16.11.2020 נקבע כדלקמן:

"בהסכמת הצדדים הערר יועבר לשמאי מייעץ לבחינה של כל רכיבי התביעה וטענות הצדדים..."

1. מטרת השומה

אומדן סכום הפיצויים בגין ירידת הערך במקרקעין שבנדון, ככל שחלה, בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה תשכ"ה - 1965.

התכנית הפוגעת: תמ"א 29/3/א'

2. **<u>מועדים</u>**

- המועד הקובע לשומה: מועד פרסום מתן תוקף לתמ"א 3/29/א' – 07.11.2013
- מועד ועורך הביקור בנכס: נערך ע"י החת"מ ביום 28.02.2021
- מועד הדיון: ביום 02.03.2021 קיימתי דיון בנוכחות שמאי הצדדים באופן מקוון באמצעות תוכנת ZOOM. סיכום הדיון הועבר לצדדים.

3. **<u>מסמכים שהוצגו</u>**

להלן פירוט המסמכים שהוגשו ע"י שמאי הצדדים:

<u>מטעם העוררים</u>:

- שומה מטעם עוררת מס' 1 (פז חברת נפט בע"מ) מיום 21.06.2016 שנערכה ע"י השמאים שאול רוזנברג וישראל ענבל.
- כתב ערר כולל נספחים מטעם ב"כ העוררים עו"ד יורם אבירם (ב"כ עורר מס' 2 מר שוקי תורג'מן) ועו"ד ממשרד ש. הורוביץ ושות' - עו"ד אמיר כספרי ועו"ד ברק ליפשיץ (ב"כ עוררת מס' 1 פז חברת נפט בע"מ) מיום 13.01.2019.
- חוזה חכירה מיום 05.04.1984 בין עדן ממ"י לבין עדן רפאל.
- שטר העברת זכות שכירות מיום 12.03.1991 בין עדן רפאל לבין תורג'מן יהושע.
- הסכם מיום 16.12.2014 בין שוקי תורג'מן לבין פז חברת נפט בע"מ.
- החלטת ועדת הערר מיום 16.11.2020 בתיק שבנדון (תיק ערר מס' 9001/0119).
- דף והרמוניקות חלקיות של היתרי בניה מס' 1218, 4608,4783,10195,0608, 20882.
- הסכם שכירות מיום 11.11.1997 בין חב' פלאפון תקשורת בע"מ לבין פז חברת נפט בע"מ.
- הסכם שכירות מיום 30.04.2010 בין חב' פלאפון תקשורת בע"מ לבין פז חברת נפט בע"מ.
- הסכם קמעונאי מיום 06.06.1993 בין פז חברת נפט בע"מ לבין יהושע תורג'מן.
- הסכם בין פז חברת נפט בע"מ לבין שוקי תורג'מן מיום 22.06.2005.
- תוספת להסכם העברת הפעלה מיום 08.12.2005 בין פז חברת נפט בע"מ לבין יהושע תורג'מן.
- עמ"נ 14-10-50958, עמ"נ 273/05, בר"מ 6547/14.
- מסמך מיום 25.04.2021 מטעם רו"ח אורון מור החשב הראשי של פז חברת נפט בע"מ, לו צורפה טבלת הכנסות והוצאות בתחנת הדלק בשנים 2012 – 2020.

מטעם המשיבה:

- שומה מטעם משיבה מס' 2 (חב' נתיבי ישראל) מיום 04.03.2019 שנערכה ע"י השמאים איריס ישראלי-דרור ואמיר דרור.
- כתב תשובה מטעם ב"כ המשיבה מס' 2 (חב' נתיבי ישראל) – עו"ד דוד כחלון ועו"ד גלית רובינשטיין.
- בג"ץ 7309/06.
- מסמך מיום 23.02.2021 מטעם מנהל אגף מקרקעין בחברת נת"י.
- התייחסות להשלמת מסמכי העוררים מיום 24.03.2021.

4. <u>פרטי המקרקעין</u>

מהות הנכס הנדון	:	תחנת תדלוק ומסחר
גו"ח	:	34153/1
שטח חלקה רשום	:	56,033 מ"ר
מגרש מס'	:	1 (חלק) לפי תמ"מ 3/1 (מי/375)
שטח מגרש	:	3,965 מ"ר
מושא השומה	:	מגרש א' לפי תשריט שצורף לחוזה החכירה ממנהל מקרקעי ישראל
שטח מושא השומה	:	1,550 מ"ר
זכויות משפטיות	:	חכירה
כתובת	:	תחנת דלק "פז", צומת האלה, מטה יהודה

5. <u>תיאור הנכס והסביבה</u>

הנכס הנדון מהווה את מגרש א' לפי תשריט שצורף לחוזה חכירה ממנהל מקרקעי ישראל, חלק ממגרש מס' 1 לפי תמ"מ 3/1 (מי/375) בחלקה 1 בגוש 34153, צומת האלה בתחום מועצה מקומית מטה יהודה.

הנכס נשוא השומה, ממוקם בצד המזרחי של כביש מס' 38 בקטע הדרך שבין מושב זכריה/צומת עזקה ליישוב שריגים/לי-און, ודרומית לכביש מס' 375.

כביש מס' 38 מהווה כביש אורך המחבר את אזור עמק האלה עם כביש ארצי מס' 1.

כביש מס' 375 מהווה כביש רוחב המוביל אל היישובים באזור עמק האלה.

סביבת הנכס מאופיינת בשטחים פתוחים ושטחי טבע נרחבים לרבות אזורים בעלי ערך היסטורי ונופי, לרבות גנים לאומיים (עמק האלה, בית גוברין, שמורת מערת שורק, פארק בריטניה וכו').

מגרש מס' 1 לפי תמ"מ 3/1 (מ/375) ששטחו 3,965 מ"ר, מהווה חלק מחלקה 1 בגוש 34153 (ששטחו הרשום הינו 56,033 מ"ר) וממוקם בצידה המערבי.

מגרש א' לפי התשריט שצורף לחוזה החכירה עם מנהל מקרקעי ישראל הינו בשטח של 1,550 מ"ר והוא מהווה את החלק המערבי של מגרש מס' 1 לפי תמ"מ 3/1 (מי/375) .

גבולות הנכס :

מדרום - כביש פנימי ומעברו מתחם שירותי הצלה וכבאות ושטחים פתוחים
מצפון - כביש מס' 375 ומעברו שטחים פתוחים
ממזרח - קרקע המיועדת לשטח למלונאות עליו מבנה ששימש בית חולים גריאטרי
ממערב - כביש מס' 38 ומעברו שטחים פתוחים

צורתו ההנדסית של מגרש א' נשוא השומה, הינה רגולרית (בקירוב) דמוית מלבן בסמוך לצומת הכבישים הראשיים (כביש מס' 38 ו-375) במפלס הגבוה משמעותית ביחס למפלס הכביש. רוחב החזיתות של המגרש הפונות לכבישים שבנדון (שהינו מעל ל- 68 מ' בחזית מערבית וכ- 22 מ' בחזית צפונית), מאפשרים לו חשיפה למרחק גדול יחסית לנוסעים במקטע כבישים אלו.

בתחום מגרש א' בנויה תחנת תדלוק הכוללת מבנה משרד ומסחר.

תחנת התדלוק כוללת 3 עמדות תדלוק כאשר בכל עמדה 4 פיות. השטח מקורה בסככה הבנויה לוחות פח או מתכת לרוב הכוללת תאורה פלורוסנטית.

בצמוד לעמדות התדלוק בנוי מבנה בשטח של כ- 102 מ"ר הכולל חנות נוחות ("yellow") בשטח של כ- 40 מ"ר (הכוללת גם חדר שירותים) וכן שטחי אחסנה, משרד ומקלט. בצמוד לחנות קיים אזור ישיבה חיצוני בשטח של כ- 20 מ"ר.

בצידה הדרומי של תחנת התדלוק ממוקמת אנטנה סלולרית.

בנוסף, בצידו הדרומי והצפוני של המגרש קיימים מקומות חניה לשימוש לקוחות התחנה.

הגישה למתחם התחנה מהבאים מדרום דרך כביש פנימי המתפצל מכביש 38 ומהבאים מצפון, מכביש 375 ממזרח וממערב.

<u>תצ"א ע"ג רקע של גו"ח (המגרש מסומן בריבוע אדום)</u>



6. **<u>מצב תכנוני</u>**

<u>מצב קודם</u>

6.1. **<u>תכנית מי/251</u>**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2209 מיום 01.04.1976.

מטרת התכנית הינה שינוי ייעוד 'אזור יער' לייעוד 'שטח מקומות מיוחדים'.

בהתאם לתשריט התכנית מסומן המגרש שבנדון בייעוד 'שטח המיועד לתחנת דלק'.

בייעוד זה תורשה הקמת תחנת דלק כולל בנין תחנה, מסעדה ושירותים.

בניה בשטח תהא בכפוף לתכנית בניה מפורטת ובאישור הוועדות המוסמכות הנוגעות בדבר.

תוואי הדרכים ורוחבם יהיה כמסומן בתשריט.

החיבור יהיה לדרך מס' 302 בלבד ולא יהיה חיבור לדרך מס' 3 (בית ג'ובארין).

6.2. **<u>תכנית מי/200</u>**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2578 מיום 15.11.1979.

תכנית זו הינה תכנית מתאר מקומית למועצה אזורית מטה יהודה.

תכניות מפורטות ותשריטי חלוקה שאושרו כחוק לפני שתכנית מתאר זו אושרה סופית, תשארנה בתוקף במידה שהוראותיהן אינן נוגדות הוראות תכנית זו. פרטים תכנוניים בתכנית מפורטת שאינם מופיעים בתכנית זו ואושרו כחוק לא יראו בהם סתירה בין התכנית המפורטת ובין תכנית זו.

התכנית אינה מבטלת מס' תכניות ובין היתר את תכנית מס' מי/251 (תחנת דלק בצומת האלה).

6.3. **<u>תמ"מ 3/1 (מי/375)</u>**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2587 מיום 13.12.1979.

התכנית משתרעת על שטח של כ- 32.375 דונם במתחם הידוע בשם "צומת האלה".

<u>מטרות התכנית:</u>

- קביעת אזורי מלונאות ותחנת דלק, שרותי דרך ומסעדה, וזאת בשינוי מהיעוד שנקבע בתכנית המתאר מחוזית לירושלים, לפיה האזור בייעוד אזור חקלאי ויער.
- ביטול תכנית מפורטת מס' מי/251.
- קביעת תכנית בינוי הכוללת הוראות בדבר העמדת מבנים, צורתם, גובהם, קווי בניין, שטחי בניה, חלוקה לשימושים, התווית דרך חדשה, הרחבת דרך קיימת, ביטול דרך, שלבי ביצוע - הכל כמפורט בתכנית הבינוי ושלבי הביצוע (נספח מס' 1) ובהוראות התכנית.

ייעוד הקרקע שבנדון והוראות הבניה:

בהתאם למסמכי התכנית המגרש שבנדון מהווה את מגרש מס' 1 בשטח של 3,965 מ"ר בייעוד 'שטח לתחנת דלק, שרותי דרך ומסעדה' כחלק משלב א' לביצוע (מתוך ג' שלבים).

בצמוד למגרש שבנדון, בין היתר שטח נרחב למלונאות ונופש.

בשטח בייעוד ל'תחנת דלק, שרותי דרך ומסעדה' תותר בניה עד 2 קומות, לרבות קומות עמודים והכל בהתאם למפורט בנספח מס' 1.

כבישים וגישת כלי רכב:

כביש הגישה העיקרי יהיה מצפון לכביש אזורי מס' 302. כביש זה יהיה דו-סטרי.

לפני הפעלת שטח המלונאות והנופש, יש להרחיב כביש גישה זה בחזית תחנת הדלק באופן שיוכל להיות דו-סטרי בפועל, כאמור לעיל.

כאשר יגיע נפח התנועה היומי בכביש ארצי מס' 3 לבית גוברין ל- 4,000 כלי רכב ליממה, תהיה מע"צ (בתאום עם משרד התחבורה) רשאית לנתק את החיבור מכביש זה מכיוון דרום למתחם הנדון ולמתחם תחנת הדלק, וגישת כלי הרכב תתנהל ע"י כביש הגישה שמצפון בלבד.

תקבע זכות מעבר לצמיתות למגרש מס' 1 דרך מגרש מס' 2.

השטחים המיועדים לדרכים יופקעו ע"י הוועדה המקומית לתכנון ולבניה מטה יהודה בהתאם לחוק.

6.4. **תמ"א 7/3**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 3956 מיום 19.12.1991.

בסעיף 6ב' לתקנון התכנית נקבע כי רוחב הרצועה לתכנון יהיה:

בכל הדרכים שברשת הדרכים הארצית – 300 מ'.

במחלף של שתי דרכים או יותר – מעגל שמחוגו 300 מ' ומרכזו במפגש צירי הדרכים.

בצומת של שתי דרכים או יותר – מצולע שקודקודיו על צירי הדרכים, במרחק של 150 מ' ממפגש הצירים.

בסעיף 6ד' לתקנון התכנית נקבע כי:

כל עוד לא נקבעה רצועת הדרך, בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת, לא תאושר ברצועה לתכנון כל תכנית מפורטת לבניה או לסלילה, למבני שרות ולמערכות תשתית. משתאושר תכנית מפורטת בה נקבעה רצועת הדרך וקווי הבניין שלה, יתבטלו ההגבלות על הבניה או הסלילה לפי סעיף זה.

בסעיף 8א' לתקנון התכנית נקבע כי:

א. מרחק קווי הבניין מציר רצועת הדרך ייקבע בתכניות מתאר או בתכניות מפורטות ויהיה:

בדרך מהירה : 75 מ' לפחות ו- 150 מ' לכל היותר.

בדרך פרברית מהירה : 50 מ' לפחות ו- 100 מ' לכל היותר.

בדרך ראשית : 50 מ' לפחות ו- 100 מ' לכל היותר.

בדרך אזורית : 40 מ' לפחות ו- 80 מ' לכל היותר.

ב. בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת ניתן לקבוע, בקטעי דרך שונים, קווי בניין במרחקים שונים מציר הדרך, בתחום שבין מרחק מרבי לבין המרחק המזערי המפורט בסעיף קטן א'.

קווי בניין אלה ייקבעו עבור בניה לשימושי קרקע שונים ובהתאם לנאמר בסעיף קטן ד'.

ד. מרחקי קווי הבניין, כאמור בסעיף קטן ב', ייקבעו על פי תוצאות בדיקה של מספר שיקולים.

בסעיף 14 לתכנית נקבע כי:

ג. בתכנית מתאר מקומית ובתכנית מפורטת מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום חריגה של רצועת הדרך מהרצועה לתכנון, לעומת המסומן בתשריט של תכנית זו או בתשריט של תכנית מתאר.

ד. החריגה לפי סעיף קטן ג' תימדד מציר רצועת הדרך לציר הרצועה לתכנון, ולא תעלה על 750 מ' בכיוון אופקי, ובתנאי שאין בכך שינוי מהותי במאפייני השטח.

6.5. **תכנית מי/678**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 4027 מיום 23.07.1992.

שטח התכנית משתרע על כ- 24.4 דונם במתחם צומת האלה.

מטרות התכנית הינן:

שינוי צומת הכבישים הידוע בשם "צומת האלה" ע"י ביטול דרך קיימת והתווית דרך חדשה.

שינוי ייעוד שטח מאזור חקלאי א' לשטח פתוח ציבורי.

שינוי ייעוד שטח דרך קיימת לשטח פתוח ציבורי.

שינוי ייעוד שטח חקלאי א' לדרך חדשה.

הקמת גשרונים, תעלות, גדרות, קירות תומכים וכל עבודות העפר הכרוכים בסלילת הכבישים.

6.6. **תמ"א 29/3**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 4967 מיום 01.03.2001.

תכנית מתאר ארצית לדרכים, שינוי מס' 29 לתמ"א 3 – דרך מס' 39 מעמק האלה לירושלים.

מטרת התכנית הינה שינוי תשריט התכנית העיקרית בנוגע להוספת דרך ראשית מס' 39 בקטע שבין דרך מס' 38 (עמק האלה) עד למפגש עם דרך אזורית מס' 3877 (ירושלים).

<u>שינוי בתשריט</u>:

הוספת דרך ראשית מס' 39 בקטע שבין דרך 38 (עמק האלה) למפגש עם דרך אזורית מס' 3877 וכביש הרכבת.

ביטול דרך אזורית מס' 375 בקטע שמהמפגש עם דרך מס' 38 ועד למפגש עם דרך מס' 386. על אף האמור בסעיף זה ימשיכו לחול הוראות התכנית העיקרית על דרך מס' 375 וזאת עד לסלילתה בפועל של דרך מס' 39 בקטע מצומת האלה ועד לירושלים. נסלל קטע מדרך מס' 39 התחום בין שני מחלפים שעפ"י תכנית זו, תבוטל דרך אזורית מס' 375 באותו הקטע.

ביטול דרך אזורית מס' 385 מנקודת המפגש עם דרך מס' 38 ועד למפגש המערבי עם דרך מס' 369, ומהמפגש המזרחי של דרך מס' 385 עם דרך מס' 369 ועד לנ.צ. 163600,127100.

הוספת ארבעה מחלפים על דרך מס' 39. מחלף במפגש דרך מס' 39 עם דרך מס' 38. מחלף במפגש דרך מס' 39 עם דרך מס' 10 בבית שמש. מחלף במפגש דרך מס' 39 עם דרך מס' 386. מחלף על דרך מס' 39.

קטעים המסומנים בנספח א' כקטעי המינהור בקו אדום מרוסק יבוצעו במינהור. המיקום המדויק של הכניסות והיציאות למנהרות יקבעו בתכנית המפורטת לאור מסקנות תסקיר השפעה על הסביבה.

6.7. **<u>תמ"א 35</u>**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5474 מיום 27.12.2005.

בהתאם לתשריט התכנית, מסומן מחלף צומת האלה במפגש דרכים מס' 38 ו- 39.

הסביבה כולה מהווה חלק ממרקם שמור משולב ביער ויעור.

<u>מצב חדש</u>

6.8. **<u>תמ"א 29/3/א'</u>**

התכנית פורסמה למתן תוקף בי.פ. 6689 מיום 07.11.2013.

תכנית מתאר ארצית ברמה מפורטת לדרך מס' 39 בקטע מדרך מס' 38 ועד לירושלים.

בהתאם לתשריט התכנית הקרקע שבנדון מסווגת בייעוד 'שטח לדרך ו/או לעיצוב נוף' והמבנה שבתחומה מסומן להריסה.

<u>מטרות התכנית</u>:

- ליעד שטחים לדרך מס' 39 ומחלפיה וכבישי גישה לבית שמש.
- לקבוע את המותר והאסור בתחום התכנית.

- ליעד את השטח המסומן לדרך לשם הקמת דרכים, מתקני דרך, מבני שירות, גשרים, גשרונים, מנהרות, מעברים, תעלות גדרות, קירות תומכים וכן כל עבודה הנדסית נוספת הנדרשת לשם הקמת הדרך ומתקניה.
- לבטל דרכים כנדרש ע"י התכנית.
- ליעד שטחים בתחום התכנית לטיפול נופי ושיקום סביבתי ואקולוגי, ולאמצעים למניעת מפגעי רעש.
- להסדיר את נשוא הניקוז בשטח התכנית.
- להסדיר הסתעפויות, צמתים ומחלפים.
- צמצום ומניעה של מפגעים סביבתיים בעת התכנון המפורט לביצוע, בעת הקמת הדרך ולעת תפעולה.

<u>תכליות ושימושים</u>:

שימושים בקרקע או מבנה יהיו על פי התכליות המפורטות בפרק זה לגבי האזור בו נמצאים הקרקע או המבנה:

- דרך – תוואי למעבר רכב, הולכי רגל או בעלי חיים, לרבות מסילת ברזל, מבני דרך או תנועה, קיר תומך, קיר או סוללה למניעת רעש וכן תעלה, חפיר ומעביר מים בצד הדרך או מתחת לה, ולרבות מתקני דרך. ניתן יהיה לאשר תכנית מפורטת בתחום תכנית זו המתירה הקמת מסועים לשינוע חומרי גלם, ובלבד שתהיה בהפרדה מפלסית מהדרך.
- תעלת מים – שטח להסדרת/הטיית נחל כדרוש לסלילת הדרך בתכנית זו.
- מתקנים הנדסיים – מתקני וקווי מים, גז, תקשורת, חשמל, דלק, ביוב וניקוז.
- מתקן דרך – בהתאם לקבוע בסעיף 4 לתמ"א 3, לרבות קירות אקוסטיים.
- מבנה שירות – בהתאם לקבוע בסעיף 4 לתמ"א 3, למעט תחנות תדלוק, מסעדות וקיוסקים.
- רצועה לקו חשמל מתח עליון – רצועת קרקע ברוחב המסומן בתשריט כאשר בה מסומנים קווי חשמל מתח עליון.
- רצועה למסילת ברזל – השימושים המותרים יהיו עפ"י הקבוע בתמ"א 23.
- שטח ניקוז – שטח להסדרת ניקוז. לאחר השלמת הסדרת הניקוז בפועל, ניתן יהיה להתיר שימוש חקלאי בשטח זה, וזאת באישור צוות לתכנון מפורט לאחר התייעצות עם רשות הניקוז.

קווי בניין:

- מרחק קווי הבניין מציר רצועת הדרך יהא כמסומן בתשריטים 1 ו-2, ואולם, ניתן לקבוע בתכניות מתאר מקומיות גובלות, קווי בנין קטנים יותר, באופן ובמידה הקבועים בסעיף 8 לתיקון 7 לתמ"א 3.
- מקום בו אין סימון בתשריט, יהיו קווי הבניין בהתאם לתמ"א 3 או לתמ"א 23, הכל לפי העניין.
- קווי הבניין, כפי שנקבעו בסעיף זה, אין בהם כדי לפגוע בתכניות שאושרו לפני אישורה של תכנית זו.
- למרות האמור לעיל, בשטח שמעל תחום דרך המצוי במנהרה, לא יחולו קווי הבניין.
- ועדה מקומית, באישור הוועדה המחוזית, ולאחר התייעצות עם משרד התחבורה, רשאית להתיר בתחום קווי הבניין שימושים חקלאיים מובהקים.

ציר הדרך – מתוך נספח ג' הנחיות סביבתיות לתכנון המפורט לביצוע:

ציר הדרך יתוכנן בתחום תזוזה של 20 מטר לכל צד במישור האופקי ובתחום תזוזה של 5 מטר לכל צד במישור האנכי, ובלבד של תהיה חריגה של הדרך מגבולות רצועת הדרך.

כל העבודות האחרות, ככל שהן מתייחסות לציר הדרך, תוסטנה עם תזוזת הציר, עם התאמות נדרשות.

גינון – מתוך נספח ג' הנחיות סביבתיות לתכנון המפורט לביצוע:

בשטחים המיועדים לתכנון נוף יתוכנן וביצוע גינון באחד האופנים הבאים, או שילוב שלהם: נטיעות של עצים ושיחים, שזרוע בצמחית הבר המקומית עם מקבצי שיחים ועצים, עיבוד חקלאי.

בשטחים פתוחים ובקטעים בהם הדרך סמוכה לשמורת טבע/גן לאומי או חוצה אותם, ייעשה שימוש במינים מקומיים בהתאם לרשימה שתאושר ע"י רשות הטבע והגנים.

מי שהיה אחראי על סלילת הדרך יהיה אחראי לתחזוקה שוטפת של הגינון המבוצע על ידו.

זמן משוער לתחילת ביצוע התכנית:

התחלת ביצוע התכנית יהיה בתוך 15 שנה מיום אישורה.

7. **רישוי**

7.1. **רישיון בניה מספר 4608 שאושר בועדה ביום 15.06.1975**

מהות הבניין ותכליתו: תחנת תדלוק מוצעת.

המבקש ועורך הבקשה: מחלקת בינוי פז חברת נפט בע"מ.

הוצגה לעיוני הרמוניקת היתר הבניה בלבד. מעיון בטבלת שטחי הבניין שבהרמוניקת ההיתר עולה כי שטחי הבניה המאושרים הינם כדלקמן:

מהות השטח	שטח מוצע	גובה (מ')	נפח
משרד וחנות אביזרים	15.4 מ"ר	3.2	49.28
מחסן שמנים	18.04 מ"ר	3.2	57.73
שירותים	10.97 מ"ר	3.2	35.1
מקלט	15.24 מ"ר	3.2	48.76
כניסה למקלט	1.95 מ"ר	3.2	6.24
סה"כ	61.6 מ"ר		197.11

7.2. **<u>רישיון בניה מספר 4783 מיום 26.02.1976 (לא שייך למגרש א' שבנדון)</u>**

מהות הבניין ותכליתו: בנית מסעדה.

המבקש: עדן רפאל.

הוצגה בפני רק חלק מהרמוניקת היתר הבניה בלבד. לא ניתן ללמוד על מיקום שטח המסעדה. העוררים לא טענו בפניי כי שטח זה ממוקם בתחום מגרש א' שבנדון ובהתאם לביקור בנכס נראה כי שטח זה נכלל מחוץ לתחום מגרש א' שבנדון.

7.3. **<u>רישיון בניה מספר 0608 מיום 13.04.1984</u>**

מהות הבניין ותכליתו: הקמת גגון פטריה בשטח של 120 מ"ר מעל תחנות מילוי בצומת האלה.

המבקש ועורך הבקשה: פז חברת נפט בע"מ.

הוצגה בפני רק חלק מהרמוניקת היתר הבניה בלבד. לא הוצג תשריט ההיתר.

להלן טבלת שטחי הבניה המאושרים עפ"י הרמוניקת היתר הבניה:

מהות השטח	שטח קיים	שטח מוצע	גובה (מ')
גגון		120 מ"ר	5.5
משרדי חנות אביזרים	14.1 מ"ר		
מחסן	14.28 מ"ר		
חדרי שירות	12.32 מ"ר		
מקלט	16.52 מ"ר		
מסעדה[1]	74.00 מ"ר		
סה"כ	131.2 מ"ר	120 מ"ר	

[1] היות ולא הוגשה תכנית היתר הבניה והעוררים לא תבעו על שטח מסעדה, אני מניחה כי שטח המסעדה לא במגרש נשוא השומה.

7.4. **<u>רישיון בניה מספר 1218 מיום 24.02.1985</u>**

מהות הבניין ותכליתו: הקמת גג מעל תחת תדלוק קיימת.

הוצגה לעיוני הרמוניקת היתר הבניה בלבד.

תכנית ההיתר אינו כולל שטחים.

7.5. **<u>רישיון בניה מספר 10195 מיום 12.06.1994</u>**

להקמת מזנון ותקריה. להלן טבלת שטחי הבניה המאושרים עפ"י הרמוניקת היתר הבניה:

מהות השטח	שטח קיים	שטח מוצע	סה"כ
שטח עיקרי	46.8 מ"ר	55.5 מ"ר	102.3 מ"ר
שטח שירות	16.2 מ"ר		16.2 מ"ר
סה"כ			118.5 מ"ר

7.6. **<u>רישיון בניה מספר 20882 מיום 18.05.2000</u>**

הוצג לעיוני דף היתר בניה להקמת תורן לאנטנת פלאפון והצבת מבנה יביל בחלקה 1 בגוש 34153 שבנדון.

8. **<u>מצב משפטי</u>**

8.1. **<u>העתק רישום מפנקס הזכויות</u>**

בהתאם להעתק רישום מפנקס הזכויות המתנהל בלשכת רישום מקרקעין ירושלים, מיום 30.10.2016, עולים הפרטים הבאים:

גוש וחלקה:	34153/1
המספרים הישנים של החלקה:	ספר זכריה (מ-2) 1 דף 1
שטח חלקה:	56,033 מ"ר
רשויות:	מ.א. מטה יהודה
בעלויות:	קרן קיימת לישראל, בשלמות
הערות:	רשומות מספר הערות בדבר אתר עתיקות.
	רשומה הערה בדבר שמורת יער מיום 26.01.2016, בהתאם
	לקובץ תקנות מס' 7491 עמ' 917 – 921 מיום 16.02.2015.
	כל פעולה טעונה אישור שר החקלאות.

8.2. **<u>חוזה חכירה</u>**

הוצג לעיוני העתק הסכם חכירה מיום 05.04.1984 בין מנהל מקרקעי ישראל (המחכיר) לבין עדן רפאל (החוכר), ממנו עולה כי המחכיר התחייב להחכיר לחוכר את המגרש, ששטחו 1.5 דונם, אשר נמסר לו כבר-רשות על פי הסכם פיתוח מיום 16.06.1975. שטח המגרש הוחכר עם כל הבנוי עליו.

תקופת החכירה – 49 שנים (18.05.1975 – 17.05.2024).

מטרת החכירה – תחנת תדלוק ומתקני שרות על שטח של 1.5 דונם (שטח התחנה) וביתרת שטח המגרש (השטח המסחרי) מסעדה ו/או שרותי סיכה ורחצה ו/או תיקוני צמיגים וחשמל בלבד. אסור לחוכר להשתמש במוחכר או בחלק ממנו למטרה אחרת בלי לקבל על כך הסכמה מפורשת מראש ובכתב מעת המחכיר.

דמי חכירה – בגין שטח התחנה ישולמו דמי חכירה שנתיים מראש המהווים תמלוגים בשיעור של 4% מכל העמלות המשתלמות לחוכר לשנה בגין כל סוגי הדלקים (עמלה – ההפרש הכספי שבין המחיר שעל החוכר לשלם לחברת הדלק המספקת לו את הדלק בגין כל כמות סוג דלק שקנה ממנה במשך השנה שחלפה, לבין המחיר של מכירת אותה הכמות של אותו סוג דלק לצרכן בשטח התחנה), ובגין השטח המסחרי דמי חכירה שנתיים בשיעור של 5% מהיתרה הבלתי משולמת (דהיינו מההפרש שבין ערך השטח המסחרי לבין דמי החכירה הראשוניים[2] באם שולמו). דמי החכירה השנתיים יעלו בהתאם למנגנון שנקבע בהסכם החכירה.

חידוש החכירה – לא יאוחר משנה לפני גמר תקופת החכירה יהיה החוכר רשאי לבקש מהמחכיר לחדש את החכירה לתקופה נוספת של 49 שנים לפי תנאי חוזה החכירה שיהיו נהוגים אז לגבי חכירה מחודשת.

תקנות בנוגע לבניה – בניה או שינוי בבניינים שהוקמו או תוספת עליהם טעונים אישור מראש ובכתב מאת המחכיר ואישור תכנית הבניה ע"י מוסדות התכנון המוסמכים.

שינוי ייעוד הקרקע – בכל מקרה שישתנה ייעודה של הקרקע עפ"י דין במשך תקופת החכירה, יהיה המחכיר רשאי לבטל את החכירה לפי חוזה זה בכל עת לפני תום תקופת החכירה או החכירה המחודשת, במקרה זה ייתן המחכיר לחוכר שנה מראש הודעה על הביטול. לא יאוחר מתום שנה מתאריך ההודעה יהיה החוכר חייב לפנות את המוחכר.

המחכיר יפצה את החוכר בעד הפינוי ע"י תשלום שווים של המבנים שהוקמו עפ"י חוזה זה ובגין תשלום ערכה של יתרת תקופת החכירה או החכירה המחודשת מתאריך הפינוי ועד מועד סיומה לולא בוטלה, כפי שיוערכו ע"י השמאי הממשלתי ליום הפינוי.

המחכיר ישלם לחוכר את הפיצוי האמור רק לאחר ביצוע הפינוי בשלמותו ומילוי שאר הוראות סעיף 25(ד).

[2] המהווים 80% מערך השטח המסחרי כפי שהוערך על-ידי השמאי הממשלתי.

8.3. **נספח להסכם החכירה**

הוצג לעיוני נספח להסכם החכירה, מיום 05.04.1984, במסגרתו התחייב מר עדן רפאל להעביר למנהל מקרקעי ישראל, באורח בלתי חוזר, את כל הסכומים המגיעים לו ואשר יגיעו לו בעתיד מחברת "פז" עבור דמי החכירה עפ"י שטח חכירת המשנה שנחתם בינו לבינה, לצורך כיסוי דמי החכירה המגיעים להם ואשר יגיעו להם עפ"י חוזה החכירה.

שטח המגרש – 1,550 מ"ר.

מטרת החכירה – הקמת תחנת תדלוק, שרות סיכה ורחיצה ומזנון.

8.4. **שטר חכירת משנה – נספח להסכם החכירה**

הוצג לעיוני העתק שטר חכירת משנה מיום 05.04.1984 בין מר עדן רפאל לבין "פז – חברת נפט בע"מ. בין היתר עולה כי במסגרת השטר התחייבה החברה לשלם למחכיר דמי חכירה עבור כל שנה לתקופת החכירה בסכום זהה לסכום המשתלם בגין אותה שנה למנהל ע"י המחכיר עפ"י החכירה הראשית.

שטח המגרש – 1,550 מ"ר.

מטרת החכירה – הקמת תחנת תדלוק, שרות סיכה ורחיצה ומזנון.

לשטר צורף תשריט חכירה בו מסומן המגרש המוחכר כמגרש מס' א', הממוקם בצידו המערבי של מגרש מס' 1 לפי תכנית מי/375.

8.5. **שטר העברת זכות שכירות**

הוצג לעיוני העתק שטר העברת שכירות מיום 12.03.1991 ממנו עולה כי מר עדן רפאל (המעביר) העביר למר תורג'מן יהושע (מקבל ההעברה), את כל זכויותיו והתחייבויותיו מהסכם החכירה שנחתם ביום 05.04.1984 לעניין מגרש א' בגוש 34153 ששטחו 1,550 מ"ר, תמורת הסך של 1 שקל.

8.6. **הסכם קמעונאי פז – תורג'מן מיום 06.06.1993**

הוצג לעיוני העתק הסכם התקשרות מיום 06.06.1993 שנחתם בין מר יהושע תורג'מן לבין "פז" חברת נפט בע"מ המקנה לתורג'מן זכויות הפעלה בלעדיות בתחנה.

8.7. **הסכם פז – תורג'מן מיום 22.06.2005**

הוצג לעיוני העתק הסכם התקשרות מיום 22.06.2005 שנחתם בין מר שוקי תורג'מן לבין "פז" חברת נפט בע"מ שעיקרו הסדרת הפעלת תחנת הדלק ע"י חברת "פז" הממוקמת בחלק מחלקה א' לפי תכנית מי/375 בגוש 34153, ששטחה הינו כ- 1,550 מ"ר. במסגרת ההסכם נקבע כי תקופת השכירות תעמוד על 5 שנים החל מיום 01.06.2005 ולחברת פז תינתן אופציה להארכת תקופת השכירות ב- 5 שנים נוספות. התמורה החודשית הבסיסית שתשולם ע"י חברת "פז" (חוכרת המשנה) למר שוקי תורג'מן (החוכר) הינה בסך של [redacted] ₪ בתוספת מע"מ. [redacted]

[redacted]

8.8. **<u>תוספת להסכם פז – תורג'מן מיום 08.12.2005</u>**

הוצג לעיוני העתק תוספת מיום 08.12.2005 להסכם ההתקשרות שנחתם בין הצדדים ביום 22.06.2005. עיקר מטרת התוספת הינה הסדרת חובות מר תורג'מן לחב' פז.

8.9. **<u>הסכם פז – תורג'מן מיום 16.12.2014</u>**

הוצג לעיוני העתק הסכם התקשרות מיום 16.12.2014 שנחתם בין מר שוקי תורג'מן לבין "פז" חברת נפט בע"מ שעיקרו הסדרת הפעלת תחנת הדלק ע"י חברת "פז" הממוקמת בחלק מחלקה א' לפי תכנית מי/375 בגוש 34153, ששטחה הינו כ- 1,550 מ"ר. במסגרת ההסכם נקבע כי תקופת השכירות תעמוד על 5 שנים ו- 5 חודשים החל מיום 01.01.2015 ועד ליום 31.05.2020 ולחברת פז תינתן אופציה להארכת תקופת השכירות ב- 5 שנים נוספות. התמורה החודשית הבסיסית שתשולם ע"י חברת "פז" (חוכרת המשנה) למר שוקי תורג'מן (החוכר) הינה בסך של [redacted] ₪ בתוספת מע"מ. [redacted] באם במהלך השנה האחרונה לפני תום האופציה תהיינה מכירות התחנה הממוצעות מעל 312 ק"ל, תהיה פז מחויבת לממש את האופציה. במידה והרשויות במדינת ישראל תממשנה את התוכנית הקיימת ויבנה מחלף על שטח התחנה, יבוא ההסכם לידי סיום 90 ימים קודם למועד בו יתחייב פינוי התחנה לצורך בניית המחלף.

בתקופת ההסכם יהיו נתונות לחב' פז מלוא זכויות השימוש וההכנסות מהמקרקעין לרבות מהעסקים הנוספים המצויים בשטח התחנה כגון האנטנה הסלולרית.

8.10. **<u>הסכם שכירות- אנטנה סלולרית – מיום 11.11.1997</u>**

הוצג לעיוני העתק הסכם שכירות בלתי מוגנת מיום 11.11.1997 בין מר שוקי תורג'מן (המשכיר) לבין חברת פלא-פון תקשורת בע"מ (השוכרת), ממנו עולה כי שטח של 100 מ"ר בתחנת תדלוק פז בצומת האלה הידוע כחלקה 1 בגוש 34153, מושכר לצורך הצבת מבנה יביל וכן יושכר שטח שבו יוצבו ויוקמו תורן ועוגנים וכן תושכר דרך הגישה אל תורן (מטרת השכירות הינה הקמה והפעלה של ציוד ומכשירי קשר אלחוטיים שונים, הקמת מתקן קשר אלחוטי הכולל תורן אנטנות ואביזריהם לרבות עוגנים), החל מיום 15.09.1997 ועד ליום 14.09.2002 עם אופציה להארכה החל מיום 15.09.2002 ועד ליום 15.08.2007, בתמורה לדמי שכירות חודשיים בסך של 1,300 $ בתוספת מע"מ (למעט התשלום הראשון ממנו יופחת סך של 750 $ בתוספת מע"מ אשר שולם משכיר)

8.11. **<u>הסכם הארכת שכירות- אנטנה סלולרית – מיום 30.04.2010</u>**

הוצג לעיוני העתק הארכת הסכם שכירות בלתי מוגנת מיום 30.04.2010 בין פז חברת הנפט בע"מ (המשכיר) לבין חברת פלא-פון תקשורת בע"מ (השוכרת), ממנו עולה כי בהמשך להסכם השכירות

[3] בלבד שאין מדובר בבנזין וסולר שימכרו באמצעות התקן פזומט לכוחות הבטחון, צה"ל ולקוחות אחרים שהסכם התקשרות איתם הינו תולדה של מכרז ארצי לאספקת דלקים.
[4] בלבד שאין מדובר בבנזין וסולר שימכרו באמצעות התקן פזומט למינהל הרכב הממשלתי ולקוחות אחרים שהסכם התקשרות איתם הינו תולדה של מכרז ארצי לאספקת דלקים לציים שמעל 4,000 כלי רכב

שנחתם ביום 11.11.1997 ולהסכם הארכת שכירות מיום 14.08.2007, הצדדים מסכימים להאריך את הסכם השכירות להקמה והפעלת מתקן קשר אלחוטי עד ליום 31.05.2015.

החל מיום 15.08.2010 ועד ליום 01.01.2013 דמי השכירות יהיו בהתאם לתקופת הארכה הראשונה (לפי הקבוע בהסכם השכירות מיום 14.08.2007). החל מיום 01.01.2013 יוגדלו דמי השכירות החודשיים ויעמדו על סך של 8,820 ₪ בתוספת מע"מ, כאשר אלו יהיו צמודים למדד המחירים לצרכן (מדד הבסיס יהיה המדד שהיה ידוע ביום 14.08.2007).

9. **<u>סכום הפיצויים בגין ירידת הערך במקרקעין שבנדון עפ"י שומות הצדדים</u>**

תכנית	גובה ירידת הערך לפי שומת שמאי העוררים	גובה ירידת הערך לפי שומת שמאי המשיבה
תמ"א 29/3/א'	12,676,000 ₪	973,405 ₪

10. **<u>העובדות שאינן שנויות במחלוקת</u>**

- איתור וזיהוי הנכס בהתאם להסכמות ונתוני הצדדים.
- שטח החנות – 40.5 מ"ר, שטח המרפסת המרוצפת הצמודה לחנות – 20 מ"ר, ומקדם שווי לחנות - 0.25.

לאחר שבחנתי את הנתונים לעיל אני מקבלת את הסכמת הצדדים בנקודות אלו.

11. **<u>ריכוז עיקרי המחלוקת בין שמאי הצדדים</u>**

להלן המחלוקות שבין הצדדים כפי שעולות משומותיהם, המסמכים שהועברו ומהדיון:

נושא	עמדת שמאי העוררים	עמדת שמאי המשיבה
גישת השומה	פיצוי בגין ירידת הערך למקרקעין (כולל המחוברים). מצב קודם – שווי תחנת דלק פעילה, שטח המסחר, אנטנה סלולרית, לצמיתות. מצב חדש – דרך ששוויה אפס.	פיצוי בגין ירידת הערך לרכיב הקרקע בלבד (ללא המחוברים). מצב קודם – שווי מרכיב הקרקע של תחנת הדלק ושל שטח המסחר, לצמיתות. מצב חדש – שווי מרכיב הקרקע של תחנת הדלק ושל שטח המסחר, לשימוש ביניים למשך 12 שנים (עד למועד צפוי מוערך של תפיסת החזקה).
חלק החוכרים בפגיעה	אין התייחסות רלוונטית	תחנת התדלוק – 79% שטח המסחר – 29%
הפחתה בגובה ירידת הערך בגין סיכון לפגיעה בשווי הקרקע במצב הקודם	אין התייחסות רלוונטית	הובאה בחשבון הפחתה בשיעור של 50% מגובה ירידת הערך הגולמית, לאור הסיכון בפגיעה בשווי המקרקעין במצב הקודם
שיעורי היוון	שיעור היוון לתחנת התדלוק הבנויה – 10% שיעור היוון לאנטנה סלולרית הבנויה – 8%	שיעור היוון לתחנת התדלוק הבנויה – 10.5% שיעור היוון לרכיב הקרקע תחנת התדלוק – 7.5% שיעור היוון לרכיב הקרקע של שטח המסחר – 7%
אומדן שווי תחנת תדלוק	אומדן שווי תחנת התדלוק נערך בהתאם לנתוני ההכנסות וההוצאות בתחנת הדלק שבנדון בהיוון הרווח התפעולי הממוצע שהתקבל בין השנים 2012 – 2014. הנתונים שהוצגו: היקף מכירות שנתי ממוצע – [redacted] (ק"ל) שיעור רווח- [redacted] רווח שנתי- [redacted] ₪ רווח יזמי- [redacted]% שווי תחנה פעילה- [redacted] ₪	הוערך בהתאם לקווים המנחים, על בסיס היוון ההכנסות וחילוץ הקרקע, קביעת מקדם למציאת דמ"ש לקרקע ושיטת הכופל הגס. נתונים שנקבעו לצורך כך: היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל) – 3,397 מרווח שיווק – 647 ₪ שיעור רווח – 45% רווח שנתי- 1,038,572 ₪

		רווח יזמי- 10.5% שווי תחנה פעילה- 9,891,166 ₪ רווח יזמי לניכוי – 25% עלויות בניה לניכוי – 2,500,000 ₪ מקדם דמי שכירות למרכיב הקרקע – 20% מקדם דמי שכירות ראויים – 4.5%
שווי השטח המסחרי ואנטנה סלולרית	שווי מ״ר בנוי למסחר – 16,000 ₪. האנטנה סלולרית הוערכה בהתאם להיוון דמ״ש ששולמו בפועל.	שווי מ״ר בנוי למסחר – 16,000 ₪. שווי מ״ר קרקע מבונה למסחר – 7,000 ₪. לא הובא בחשבון שווי אנטנה סלולרית.

12. **<u>עמדות וטיעוני הצדדים למחלוקת:</u>**

בטרם ארחיב לעניין עיקרי המחולקת שבין הצדדים, אני סבורה כי נכון להקדים התייחסות קצרה לסוגיות משפטיות שעלו בעת שערכתי שומה זו.

במסגרת המינוי שנתקבל בתיק שבנדון במסגרת החלטת ועדת הערר, לא הוגדרו ולא נכתבו הנחיות משפטיות לעניין סוגיות מסוימות שעלו בדיון.

הכרעותיי בסוגיות כגון חלקם של החוכרים בפגיעה, סוגיית שימוש הביניים, והאם הפיצוי הינו בגין המקרקעין בשלמות או בגין רכיב הקרקע בלבד נסמכו על שיקול דעתי תוך הישענות על החוק והפסיקה הידועים לי. אף על פי כן, הצדדים אינם מנועים מלשוב ולטעון בסוגיות אלו בפני הערכאה המשפטית הרלוונטית, הלוא היא ועדת הערר.

להלן עיקרי המחלוקת שבין הצדדים כפי שעולות משומותיהם ומהדיון:

12.1. **<u>עמדת שמאי העוררים:</u>**

<u>גישת אומדן שווי הנכס (קרקע לתחנת דלק או תחנת דלק פעילה)</u>:

עמדת שמאי העוררים הינה כי הפיצוי בגין ירידת הערך למקרקעין שבנדון צריך לכלול גם את הפיצוי בגין המחוברים.

את שווי המצב הקודם (כאשר הקרקע בייעוד לתחנת דלק, שירותי דרך ומסעדה) יש לאמוד בהתאם לשווי הבנוי של תחנת התדלוק, שטח המסחר והאנטנה הסלולרית והכל לצמיתות.

לא קיים שווי למקרקעין במצב החדש בייעוד לדרך כאשר המבנים מסומנים להריסה (שווי אפס).

עמדת ב״כ העוררים הינה כי אין לאבחן בין הקרקע לבין הבנוי עליה וכי הפיצוי שצריך להיות מחושב הינו בגין המקרקעין כולל הבנוי עליה כאמור. לא קיים שום ביסוס בחוק או בפסיקה ביחס

לטענת שמאי המשיבה כי הפיצוי שיש לתת בשלב ירידת הערך הינו רק ביחס לקרקע והפיצוי ביחס למחוברים יינתן רק במועד ההפקעה. יש לדחות טענה זו.

<u>שווי במצב חדש - שימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית</u>:

עמדת שמאי וב"כ העוררים הינה כי יש לדחות את גישת המשיבה ביחס לאומדן שווי המצב החדש כשימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית.

לטענת ב"כ ושמאי העוררים אין הבדל משמעותי בין שומות הצדדים ביחס לשווי התחנה הבנויה כולל חנות הנוחות, אך קיים הבדל משמעותי ביחס לירידת הערך שנקבעה וזאת בשל המסקנה השגויה בשומת המשיבה, כי הפיצוי בגין ירידת הערך (שנקבע ע"ס של כ- 970,000 ₪) והפקעת המקרקעין (כפי שייקבע במועד ההפקעה) לא יהווה 100% משווי המקרקעין או סכום זהה בו יוכל בעל הזכויות לרכוש מקרקעין חלופי. בנוסף חשוב להדגיש כי עפ"י שיטת המשיבה אף נעלם לו המרכיב היזמי מגובה הפיצוי.

מנגנון הפיצוי הדו-שלבי בא להיטיב עם הנפגע ולא להרע לו.

ב"כ העוררים טוען כי במקרה בו נת"י היו מאשרים את התכנית ובאותו מועד היו גם מפקיעים את המקרקעין, הפיצוי שהיה מתקבל היה בגובה שווי תחנת הדלוק הבנויה כולל חנות הנוחות (לגביה אין הבדלים משמעותיים בין הצדדים).

לכן, באומדן שווי המצב החדש המביא בחשבון את שימוש הביניים עד לביצוע ההפקעה, בהתאם לשומת המשיבה, נוצר מצב אבסורדי בו נת"י תוכל להפקיע את המקרקעין ולטעון כי לא קיימת כלל ירידת ערך שהרי שימוש הביניים שמתאפשר בתקופה זו מאיין את הפגיעה.

לטענת ב"כ העוררים, לאחר מועד אישור התכנית, הקרקע הופכת ללא סחירה בייעוד דרך והמבנים מסומנים להריסה. אף אחד לא יקנה את הקרקע ובנוסף לא יהיה כלכלי להשקיע במחוברים כלל וכלל.

ב"כ העוררים טוען כי לא אמורים לגרוע את ההכנסות בתקופת הביניים מכספי הפיצויים ועניין הדחייה הוא דבר שגוי מהיסוד. לטענתו, ההכנסות בתקופת הביניים היו מתקבלות במגרש אחר אשר היה נרכש מכספי הפיצויים.

לטענת ב"כ העוררים יש רלוונטיות לדחייה רק במקום בו זכויות הנפגע במקרקעין פוקעות עד למועד ההפקעה. במקרה שבנדון מדובר במצב אחר בו הזכויות הן של חוכרים לדורות.

כל עניין הדחייה פה הוא סובייקטיבי ולא אמור להילקח בחשבון.

ברגע שאושרה התכנית, נת"י יכולים למחרת להפקיע את המקרקעין ולהתחיל בביצוע.

בתגובה לטענת שמאי המשיבה כי ייתכן מצב שבו הקרקע לא תופקע בכלל ואז העוררים ייהנו הן מפיצוי בגין ירידת ערך והן מהמשך שימוש בקרקע, טוען ב"כ העוררים כי מי שאישור את התכנית היא נת"י ולא העוררים ולכן שומה עליהם לפעול ליישמה.

אין רלוונטיות למועד הביצוע של התכנית שנרשם בתקנון התכנית מכיוון ולטענתו במקרים רבים תכניות מתממשות גם לאחר מועד זה ואין בכך שום פגם. מציין כי יש פס"ד של בימ"ש העליון שתומך בטענתו.

בכל מקרה, לטענתו אין מצב זה דומה למצב בו מימוש התכנית תלוי באישור תכנית מפורטת נוספת או כל דחייה תכנונית דומה. המדובר בהשפעות חיצוניות שחלו לאחר מועד אישור התכנית שאין לתת להן ביטוי באומדן גובה הפיצוי.

כתימוכין לטענתו מפנה לפסיקות שונות (עמ"נ 5095810/14 הועדה המקומית לתו"ב עמק חפר נ' בר מאיר וכן לעמ"נ 273/05 וברי"מ 6547/14).

<u>חלק החוכרים בפגיעה</u>:

עמדת שמאי וב"כ העוררים הינה כי חלקם של החוכרים במקרקעין וכנגזרת בפיצויי ירידת הערך הינו 100% ואין מקום להתערב בעניין חלוקת הפיצוי בין התובעים. ירידת הערך שנגרמה הינה ביחס למקרקעין ולא לבעל המקרקעין. כך נקבע גם בסעיף 197 לחוק.

עמדתם ביחס לחלקם של החוכרים במקרקעין מתבססת על 2 פרמטרים שנקבעו בחוזה החכירה מיום 05.04.1984:

במסגרת סעיף 9 לחוזה החכירה ("חידוש החכירה"), נקבע כי בנוסף לזכות החכירה שנקבעה לחוכר לתקופה של 49 שנים עד לשנת 2024, קיימת לחוכר זכות לבקש חידוש החכירה לתקופה של 49 שנים נוספות, לא יאוחר משנה אחת לפני גמר תקופת החכירה.

דהיינו המדובר בזכות חכירה לדורות בכל מובן ועניין.

במסגרת סעיף 26 לחוזה החכירה ("שינוי יעוד הקרקע"), נקבע כי במקרה בו ישתנה יעודה של הקרקע במשך תקופת החכירה, המחכיר יפצה את החוכר בעד הפינוי, הן ע"י תשלום שווים של המבנים שהוקמו עפ"י חוזה החכירה והן ע"י תשלום ערכה של יתרת תקופת החכירה או החכירה המחודשת מתאריך הפינוי ועד מועד תומה לולא בוטלה.

לפיכך ברור כי הנ"ל משקף זכויות השוות ערך כמעט לבעלות מלאה על המקרקעין.

בתגובה לטענת ב"כ המשיבה כי האפשרות לחידוש חוזה החכירה אינה מוקנית ומוטלת בספק, משיב ב"כ העוררים כי לא היה מקרה אחד שרמ"י לא חידשו את חוזה החכירה ונטל ההוכחה על המשיבה להראות אחרת.

כמו כן בתגובה לטענת שמאי המשיבה כי במידה ויחודש חוזה החכירה אז הוא יחודש לתקופה קצרה ועל בסיס מערכת תשלומים גבוהים יותר, משיב ב"כ העוררים כי יש לבחון את האמור במועד הקובע ולא לעתיד.

בתגובה לטענות ב"כ המשיבה ופס"ד אליהן מפנה ביחס לפיצוי המגיע לחוכרים, רק בגין שווי המחוברים, משיב ב"כ העוררים כי פס"ד שהציג ב"כ המשיבה, המצביעים על פיצוי שווי המחוברים בלבד ללא פיצוי בגין שווי הקרקע, רלוונטי רק לקרקע חקלאית ששונה ייעודה ואז יש צורך להשיב את הקרקע לרמ"י (סעיף 15 להסכמי החכירה שנחתמים מול רמ"י). זה איננו המקרה שבנדון וזה לא דומה לחוזה החכירה במקרה שלנו, בו עסקינן בזכות חכירה לדורות מלאה כאשר במסגרת החוזה כאמור מוגדר כי הפיצוי יינתן הן בעבור המחוברים והן בעבור יתרת תקופת החכירה לרבות המחודשת.

<u>מקדם סיכון עקב מגמות תכנון קודמות</u>:

עמדת שמאי העוררים כי יש לדחות את טענת שמאי המשיבה ביחס להפעלת מקדם סיכון על סכום ירידת הערך לאור מגמות תכנון שאושרו עובר למועד אישורה של התכנית הפוגעת.

לטענת שמאי העוררים מדובר בקרקע שייעודה לתחנת דלק אושר כבר בשנת 1979 ולאחר מכן אושרו רצף של תכניות אשר מאז אישורם ועד למועד אישורה של התכנית הפוגעת לא קרה דבר. בכלל, הניסיון לקבוע שקיים סיכון או ירידת ערך בגין תכניות קודמות נטען ללא כל הוכחות. מדובר בטענה לא מפורשת ולא מוסברת שממילא לא ניתן היה לתבוע בגינה ירידת ערך.

<u>תחשיב שווי תחנת תדלוק</u>:

שמאי העוררים מציגים את טבלת מרווח השיווק לשנת 2013 כפי שפורסמה באתר משרד התשתיות:

משרד התשתיות הלאומיות, האנרגיה והמים - מינהל הדלק והגז				
סל הוצאות שיווק בשקלים חדשים - שנת 2013				
תאריך	כל הארץ		באילת	
	סל הוצאות שיווק	תוספת בעד שירות מלא	סך הוצאות שיווק	תוספת בעד שירות מלא
	ללא מע"מ	כולל מע"מ	ללא מע"מ	כולל מע"מ
	ק"ל	ליטר	ק"ל	ליטר
01.01.2013	645	0.18	645	0.15
01.02.2013	645	0.18	645	0.15
01.03.2013	645	0.18	645	0.15
01.04.2013	641	0.18	641	0.15
01.05.2013	641	0.18	641	0.15
01.06.2013	641	0.18	641	0.15
01.07.2013	641	0.18	641	0.15
01.08.2013	641	0.18	641	0.15
01.09.2013	641	0.18	641	0.15
01.10.2013	647	0.18	641	0.15
01.11.2013	647	0.18	647	0.15
01.12.2013	647	0.18	647	0.15
סה"כ ממוצע לשנת 2013	643.5	0.18	647	0.15

לאחר מכן מציג את נתוני ההכנסות וההוצאות מתחנת התדלוק שבנדון כפי שנמסרו לו על-ידי חברת "פז" ואת אלו מהוון לצמיתות בשיעור היוון שהוערך על ידו ב- 10% (מציין כי בהתאם לקווים המנחים של השמאי הממשלתי שיעור ההיוון לתחנות דלק גבוה בכ- 1.5% מנכסים מסחריים וזאת בגין הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק) כמפורט להלן:

מהות	מהרווחיות	שנת 2012	שנת 2013	שנת 2014	שנת 2015
<u>הכנסות</u>					
סה"כ כמות דלק שנתי					
סה"כ סכום מכירות מדלק					
סה"כ סכם מכירות שמנים ומוצרים נלווים					
סה"כ הכנסות ממכירות כללי					
<u>עלות רכישת דלק</u>					
עלויות רכישת דלק לתחנה					
יתרת שווי - מרווח שיווק					
<u>הוצאות תפעוליות</u>					
תשתיות					
הובלה					
שכר עבודה/תפעול					
עמלת כרטיסי אשראי					
חשמל					
ארנונה					
מים					
ביטוח					
סה"כ הוצאות תפעוליות					
סה"כ רווח תפעולי					
סה"כ רווי תפעולי ממוצע בין השנים 2012 - 2014 (לא כולל שנת 2015)					
שיעור היוון					
סה"כ שווי מרכיב תחנת התדלוק					

<u>תחשיב שווי לשטח המסחר</u>:

<u>ערכי שווי מסחר</u>:

עמדת שמאי העוררים הינה כי שווי מ"ר בנוי למסחר הינו בסך של 16,000 ₪, בהתבסס על מס' שומות מכריעות בסביבת הנכס, כמפורט להלן:

שמאי מכריע	גו"ח	כתובת	מועד קובע	שווי מ"ר בנוי מסחר	שווי מ"ר קרקע מבונה מסחר	הערות
גבע בלטר	5151/24	נהר הירדן 1 בית שמש	04.04.2013	13,333 ₪		
גבע בלטר	5205/15	יגאל אלון 20 בית שמש	15.11.2013	16,000 ₪		שומה מכרעת לתחנת דלק
מוטי דיאמנט	34294/3	בית שמש	25.09.2014		10,500 ₪	
נאוה סירקיס	5205/15	יגאל אלון 22 בית שמש	21.01.2015	16,000 ₪	7,000 ₪	שומה מכרעת לתחנת דלק

<u>תחשיב שווי שטח המסחר</u>:

מהות	שטח	מקדם שווי	שטח אקו'
שטח חנות הנוחות	40.5 מ״ר	1	40.5 מ״ר
שטח אקו' מרפסת מרוצפת הצמודה לחנות הנוחות	20.0 מ״ר	0.25	5 מ״ר
סה״כ שטח אקו'			45.5 מ״ר
שווי מ״ר בנוי למסחר			₪ 16,000
סה״כ שווי חנות הנוחות			₪ 728,000

<u>תחשיב שווי לאנטנה הסלולרית</u> :

סה״כ תקופה	לצמיתות
דמי שכירות חודשיים משולמים לא כולל מע״מ (שע״ח דולר 3.661 ₪ / $ למועד הקובע)	₪ 4,759
סה״כ דמי שכירות שנתיים	₪ 57,112
שיעור היוון	8%
סה״כ שווי אנטנה סלולרית	₪ 713,895

<u>תחשיב ירידת הערך</u> :

סעיף	**סה״כ שווי**
מרכיב תחנת התדלוק	₪ 11,234,561
שטח מסחרי - חנות	₪ 728,000
אנטנה סלולרית	₪ 713,895
סה״כ שווי הנכס	₪ 12,676,456
סה״כ שווי הנכס (במעוגל)	**₪ 12,676,000**

12.2. **<u>עמדת שמאי המשיבה:</u>**

<u>גישת אומדן שווי הנכס (קרקע לתחנת דלק או תחנת דלק פעילה):</u>

עמדת ב״כ המשיבה הינה כי את ירידת הערך יש לאמוד באופן אובייקטיבי ולא סובייקטיבית לבעל המקרקעין.

עמדת שמאי המשיבה הינה כי הפיצוי בגין ירידת הערך למקרקעין שבנדון לפי סעיף 197 לחוק הינו רק בגין ירידת הערך שנגרמה לאור שינוי ייעוד הקרקע, וכי רק בעת מועד תפיסת החזקה ותשלומי הפיצויים, יובא בחשבון פיצוי בגין המחוברים. זאת, בין היתר, בהתבסס על כך שגם לאחר שינוי ייעוד הקרקע לדרך ניתן להמשיך בפעילות תחנת התדלוק ויתר המבנים עד לביצוע ההפקעה בפועל והריסת המבנים.

ב״כ המשיבה טוען כי הפיצוי עבור המחוברים יינתן בעת תפיסת החזקה אך בהגינותו מציין כי לא ידוע לו על התחייבות של המשיבה לשלם פיצוי עבור המחוברים בעת תפיסת החזקה.

לטענת שמאי המשיבה הפיצוי שיינתן עבור המחוברים במועד ההפקעה יכלול את רכיב הרווח היזמי.

<u>שווי במצב חדש - שימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית</u>:

את שווי המצב הקודם יש לאמוד בהתאם לשווי מרכיבי הקרקע של תחנת התדלוק ושל שטח המסחר, לצמיתות.

את שווי המצב החדש יש לאמוד בהתאם לשווי מרכיבי הקרקע של תחנת התדלוק ושל שטח המסחר בהתאם לשימוש ביניים לתקופה של 12 שנים עד למועד המוערך של תפיסת החזקה ומימוש התכנית בפועל.

תקופת שימוש הביניים המוערכת עד למועד תפיסת החזקה ומימוש התכנית בפועל, מתבסס על הזמן המשוער שנקבע בתקנון תמ"א 29/3/א' עד למועד תחילת ביצוע התכנית שהינו 15 שנה מיום אישורה, ובנוסף על בדיקה שנערכה על-ידי שמאי המשיבה לפיה ביצוע התכנית אינו מופיע בתוכניות החומש של חברת נתיבי ישראל[5] על הצד הזהיר נקטה בתקופה של 12 שנה מהמועד הקובע.

לטענת ב"כ המשיבה מקדם הדחיה הוכר כבר אצל שמאים מכריעים ובין היתר מציין את שומתו המייעצת של בצלאל קציר בגו"ח 3797/5 בקרית עקרון ביחס לתביעת פיצויים בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק. לטענתו, במסגרת שומה זו הובאה בחשבון דחיה של 5 שנים עד למימוש התכנית.

שמאי המשיבה מציינים שומה מכרעת של השמאי המכריע אייל יצחקי בגו"ח 10046/28 לתחנת תדלוק בדרך 4, דרום חדרה, במסגרתה נדונה סוגית שינוי ייעוד חלק מהחלקה לדרך וכתוצאה מכך נפגע ערכם של המקרקעין. במסגרת השומה המכרעת הובא לטענתה מקדם דחיה עד למימוש התכנית.

לטענת שמאי המשיבה כי סך הפיצוי שיינתן בסוף ההליך יהווה אף מעבר ל- 100% כיוון שהוא יכלול הן את הפיצויים בגין ירידת הערך בשלב זה, הן את ההכנסות שיצטברו בכל שנה ושנה עד למועד ההפקעה והן את הפיצוי עבור המחוברים בשלב ההפקעה.

<u>חלק החוכרים בפגיעה</u>:

עמדת שמאי המשיבה הינה כי יש לאבחן מהו החלק המיוחס לחוכרים/חוכרי משנה (העוררים) ומהו החלק המיוחס לבעלים (קק"ל/רמ"י) מתוך סך שווי זכויות הבעלות, בהתייחס לתביעת ירידת הערך שבנדון.

לטענת ב"כ המשיבה, זכות החוכרים במועד הקובע הינה לחכירה עד לשנת 2024 (דהיינו לכ-11 שנים נוספות החל מהמועד הקובע) ולא קיימת להם זכות אוטומטית לחידוש החכירה. יש להראות היתכנות ממשית ולא אפשרות ערטילאית שאולי תקרה. שמאי המשיבה אף מוסיפים כי מכיוון ושונה ייעוד הקרקע לא בטוח כלל וכלל שיחדשו להם את החכירה וגם אם כן יחדשו אז זה יהיה לתקופה קצרה עד למועד ההפקעה המוערך ועל בסיס מערכת תשלומים גבוהים יותר.

[5] כתימוכין הצהיר ביום 23.02.2021 מר ויקטור מוקי , מנהל אגף מקרקעין נתיבי ישראל, כי תמ"א 3 /29 א' אינה מיועדת לביצוע בתכנית החומש של חברת נת"י.

בנוסף, בתגובה לטענות ב"כ העוררים ביחס לאמור בסעיף 26 לחוזה החכירה לעניין גובה הפיצויים שישולמו במקרה בו שונה ייעוד הקרקע, טוען ב"כ המשיבה כי התשלום שנטען ביחס ליתרת תקופת החכירה אינו אוטומטי והוא יינתן רק לאחר ביצוע הפינוי בשלמותו ורק בהתאם להוראות סעיף 25(ד) לחוזה החכירה.

לטענת שמאי המשיבה ביחס לאמור בסעיף 26 לחוזה החכירה לעניין התשלום על הקרקע, ציינו כי בהתאם לתנאי חוזה החכירה, לא שולמו דמי חכירה ראשוניים והתשלומים מתבצעים בגין כל שנה ושנה ולכן רמ"י אינה צריכה לפצות אותם על דבר מלבד השקעותיהם על הקרקע.

כמו כן טוען ב"כ המשיבה כי הפיצוי עבור המבנים לא נולד בחלל הריק ויש לו עיגון בהחלטות קודמות. במערכת היחסים שבין בעל הקרקע והמחזיק יש כללים ברורים שלא חורגים מציפייה של בעל הזכויות לפיצוי בגין ההשקעות על הקרקע לפחות. יש פער בין הציפיה הסובייקטיבית לכללים האובייקטיבים של הרשות ביחס לפיצוי. לעניין זה מפנה לבג"צ 3939/99 קיבוץ גן נחום נ' מדינת ישראל וכן לפס"ד 551/04 אבשלום נ' רכבת ישראל ולפס"ד תא/712101/13 עין חרוד איחוד נ' נתיבי ישראל.

את חלק החוכרים/חוכרי המשנה בקרקע (העוררים) יש לאמוד תוך אבחנת חלקם היחסי בשווי תחנת התדלוק לעומת חלקם היחסי בשטח המסחר.

על אף האמור לעיל, במסגרת שומת שמאי המשיבה צוין כי בהתאם להסכם החכירה נרשם כי ככל שמשתנה ייעוד הקרקע, הפיצוי לחוכרים הינו בגובה שווי המבנים וכן בגין שווי החכירה ליתרת תקופת החכירה.

<u>תחנת התדלוק</u>:

החוכרים לא שילמו בגין הקרקע במועד תחילת החכירה ומשלמים תמלוגים שוטפים בשיעור של 4% מהפעילות.

חלק הבעלים חושב על-ידי היוון[6] התמלוגים המהווים שיעור של 4% מסך הפדיון השנתי הצפוי.

חלק החוכרים מהווה את היתרה.

<u>שטח המסחר</u>:

השטח המסחרי בגינו נתבע פיצוי, בשטח של 40.5 מ"ר בהתאם לשומת התובעים, המשמש כחנות נוחות yellow בתוספת רחבת חצר בשטח של כ- 20 מ"ר.

עמדת שמאי המשיבה הינה כי בחוזה החכירה החלק המתייחס לדמי החכירה הראשוניים מחוק ו/או לא נקבע סכום דמי חכירה ראשוניים ולפיכך ההנחה היא כי החוכרים לא שילמו דמי חכירה ראשוניים.

תשלום דמי החכירה הינו בהתאם לערך הקרקע המשמשת לשטח המסחר, בשיעור של 5% לשנה.

[6] בשיעור של 7.5%.

חלק הבעלים חושב על-ידי היוון[7] התמלוגים המהווים שיעור של 5% מסך ערך הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ.

חלק החוכרים מהווה את היתרה.

<u>שטח האנטנה הסלולרית</u>:

תחילה היו סבורים שמאי המשיבה כי אין לפצות בגין רכיב זה (בין היתר, כיוון שלא הוצג היתר בניה להקמתו). בהמשך ההליך כאשר הוצג היתר בניה להקמת האנטנה, טענו שמאי המשיבה כי מכיוון ולא מתוכננת תפיסת החזקה לפני שנת 2025 ניתן להמשיך לעשות שימוש באנטנה ללא כל פגיעה.

בכל מקרה סבורים שמאי המשיבה, כי מכיוון ולא הוצג חוזה עם רמ"י המתייחס לאנטנה סלולרית ובהתאם לא ידוע כמה תמלוגים משולמים בגינה לרמ"י, יש להניח כי חלק החוכרים בקרקע הינו בהתאם לחלק המסחרי, המהווה חלק זניח.

<u>מקדם סיכון עקב מגמות תכנון קודמות</u>:

עמדתם של שמאי המשיבה הינה כי כבר בהתאם למצב התכנוני שחל עובר למועד אישורה של תמ"א 29/3/א', נגרמה ירידת ערך למקרקעין ביחס לייעוד הקרקע והמצב התכנוני הבסיסי המאושר עפ"י תמ"מ 3/1 (מי/375).

במסגרת הדיון הדגישה כי בהתאם לתמ"א 29/3 וכפי שניתן לראות גם בתמ"א 35, מרחפת עננה תכנונית עוד במצב הקודם, אשר צפויה להשפיע באופן שלילי על שווי המקרקעין לאור הצפי להקמת מחלף בצומת האלה (בין היתר כיוון שגם נדרש לשמור קווי בניין ורדיוס מהדרכים הראשיות).

לפיכך, הובא בחשבון על-ידי שמאי המשיבה הפחתה מירידת הערך הגולמית, בשיעור של 50%, המבטאת לטעמם את הסיכון הרובץ על הקרקע עקב מגמות תכנון אשר החלו בשנת 1979 והתפתחו בשנים שלאחר מכן אשר יש בכוחן לכרסם ולא להיטיב עם הנכס שבנדון.

<u>תחשיב שווי תחנת תדלוק</u>:

שמאי המשיבה מציינים כי שמאי העוררים לא הרימו את נטל ההוכחה ביחס לטענתם לירידת ערך לאחר מועד אישורה של תמ"א 29/3/א'. להפך, בדו"ח הכנסות והוצאות שהציגו בשומה מטעם העוררים, נראה כי דווקא חלה מגמה הפוכה ובשנים 2014 ו- 2015 יש עלייה ברווח ובכל מקרה כמובן שאין ירידה ואין הפסקה של פעילות התחנה.

מה שכן ניתן ללמוד מדו"ח ההכנסות וההוצאות הינו שיש ירידה בכמות המכירות משנת 2012 ועד שנת 2015.

[7] בשיעור של 7%.

באופן כללי התחשיב שצורף לשומה איננו ברור ולא מפורט מספיק ביחס להכנסות והוצאות כגון שכר עבודה, הנהלה, רו״ח, מימון וכיו״ב ולפיכך אין להתבסס עליו.

בתגובה למסמכי ההשלמה שהוגשו ע״י העוררים בהמשך ההליך ביום 26.04.2021, טוענים שמאי המשיבה כדלקמן:

- הנתונים שהוצגו אינם מוסיפים מידע שהתבקש מעבר לנתונים שהוצגו בחוות דעת שמאי העוררים. כמו כן, הטבלה שהועברה אינה ערוכה כפי שנהוג להגיד דוחות כספיים מפורטים כמקובל.
- מהנתונים עולה כי תחנת הדלק ממשיכה ופועלת ברמת רווח דומה, גם לאחר המועד הקובע. הדבר לכשעצמו מחזק את טענתנו בדבר הדחיה לירידת הערך (באם קיימת).
- הטבלה שהועברה אינה כוללת את הפרוט הנדרש כפי שנטען בדיון וכפי שהתבקשו העוררים להעביר. לכן גם מהמסך שהועבר, לא ניתן לדעת אילו הוצאות נכללו, אין פרוט של שכר עבודה, הוצאות הנהלה (מנהל/צוות ניהול), רו״ח, הוצאות משפטיות ומימון.
- כפי שנכתב בתחתית הטבלה, הנתונים אינם כוללים תשלום למנהל מקרקעי ישראל ותשלום למפעיל.
- מהשוואה לקווים המנחים של שהשמאי הממשלתי, עולה כי מדובר בתחנה בסדר גודל בינוני ומטה. שיעור הרווח שנקבע בקווים המנחים נע בין 35% ל- 55% ממרווח השיווק, כאשר 55% מטבע הדברים מיוחס לתחנות גדולות אשר נהנות מתנועה רבה ויתרון לגודל.
- בעוד שלתחנה הנדונה שיעור הרווח הראוי הינו בסדר גודל של 40% - 45% לכל היותר. מהנתונים שהועברו עולה כי שיעור רווח בשנים 2012 – 2014 הינו חריג ביותר, כדלקמן:

  מרווח שיווק ממוצע בשנים אלו: 1,941,424 ₪

  רווח תפעולי ממוצע בשנים אלו: [redacted] ₪

  שיעור הרווח הינו 58%, כאשר בשנת 2012 הרווח מגיע ל- 63% ובשנת 2014 ל- 60%.

  שיעורים אלו הינם חריגים ואינם סבירים ומצביעים על כך שהרווח הינו לפני חלק מההוצאות שאמורות להיכלל בחישובו.

שמאי המשיבה מחשבים את שווי הקרקע לתחנת התדלוק בהתאם ל- 3 שיטות על בסיס האמור בפרק כ׳ לקווים המנחים של השמאי הממשלתי (עריכת שומות לתחנות תדלוק מחודש יולי 2010), תוך ביצוע ההתאמות הנדרשות.

<u>נתונים לאומדן שווי תחנת התדלוק כפי שהוצגו בשומת המשיבה</u>:

להלן נתוני תנועה בכביש 38 ובכביש 375 בקטעים הנדונים לשני הכיוונים המבוסס על נתוני הלמ״ס, כפי שמובא בשומת המשיבה:

נפח תנועה לפי דרך, קטע והיום בשבוע באלפים										
דרך 38 - קטע 10 מק"מ 0.0 עד ק"מ 10.0 - מצומת נחושה עד צומת האלה - מקום הצבה ק"מ 9.3										
כיוון	שנה	חודש	אורך קטע בק"מ	ממוצע יומי	ראשון	שני	שלישי	רביעי	חמישי	שישי	שבת
0	2010	1	10	7.8	8.5	7.5	8.2	8.6	8.5	6.5	6.8
0	2011	4	10	8.9	10.1	10	8.9	9.6	10.6	7.4	5.7
0	2012	8	10	9.1	10.3	10.2	10.4	10.4	10.7	7.3	4.3
0	2013	11	10	10.1	11.3	11	11.3	11	11.3	8.3	6.2
סה"כ ממוצע לשנים 2010 - 2013				9							
דרך 375 - קטע 10 מק"מ 0.0 עד ק"מ 5.4 - מצומת האלה עד צומת עציונה - מקום הצבה ק"מ 0.1										
כיוון	שנה	חודש	אורך קטע בק"מ	ממוצע יומי	ראשון	שני	שלישי	רביעי	חמישי	שישי	שבת
0	2010	1	5.4	4.9	5.5	4.8	5.1	5.5	5.4	3.9	4.2
0	2011	5	5.4	6.2	7.7	7	7.3	7	7.1	4.8	2.5
0	2012	9	5.4	6.5	7.4	7.4	7.3	7.5	7.9	5	2.8
0	2013	11	5.4	6.4	7.5	7	7.5	7.4	7.8	4.5	3
סה"כ ממוצע לשנים 2010 - 2013				6							

להלן נפח תנועה חודשי והיקף תדלוק שנתי מוערך כפי שמובא בשומת המשיבה:

מהות	סכום/יחידה/שיעור	הערות
ימים	30	
כלי רכב יומי כביש 38 - כיוון אחד	4,488	ממוצע לכל ימי השבוע (כולל שישי-שבת) ל- 2 הצדדים מוכפל ב- 50% לצד אחד עבור כיוון דרום-צפון
כלי רכב יומי כביש 375 - כיוון אחד	4,500	ממוצע לכל ימי השבוע (כולל שישי-שבת). צד מערב-מזרח 50% (חלקו נספר בכביש 38, הבאים מדרום), צד מזרח-מערב 100%
סה"כ כלי רכב יומי	8,988	
כמות כלי רכב חודשי	269,625	
אחוז מתדלקים	3%	בד"כ בין שיעור 3% ל- 4.5%. השיעור שהובא בחשבון מגלם את קשיי הנגישות לתחנה ואת התחרות
כמות תדלוק ממוצעת (ליטר)	35	
סה"כ תדלוק חודשי (ק"ל)	283.11	
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	3,397	סה"כ 12 חודשי פעילות בשנה. היקף המכירות דומה לנתוני המכירות שסופקו ע"י החברה.

להלן שווי הקרקע לתחנת תדלוק עפ"י נגזרת משווי תחנת תדלוק פעילה:

מהות	סכום/יחידה/שיעור	הערות
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	[redacted]	סה"כ 12 חודשי פעילות בשנה
מרווח שיווק לחודש 11/2013	[redacted]	לפי נתוני משרד התשתיות ל- 11/2013
סה"כ פדיון שנתי צפוי	[redacted]	
שיעור רווח	[redacted]	55% הוצאות
רווח שנתי צפוי ממכירת דלקים	[redacted]	
תוספת רווח ממכירות נלוות	[redacted]	בגין רווחים ממכירת שמנים, תוספת ומוצרים שונים
רווח שנתי כולל צפוי	[redacted]	
שיעור היוון	[redacted]	שיעור היוון לתחנה פעילה
שווי תחנה כפעילה	[redacted]	
רווח יזמי	[redacted]	
בניכוי רווח יזמי	[redacted]	

מהות	סכום/יחידה/שיעור	הערות
בניכוי עלויות בניה	[redacted]	
יתרה לקרקע	[redacted]	

להלן שווי הקרקע לתחנת תדלוק עפ"י היוון דמי שכירות ראויים למרכיב הקרקע:

מהות	סכום/יחידה/שיעור	הערות
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	[redacted]	
מרווח השיווק	[redacted]	
דמי השכירות למרכיב הקרקע (%)	[redacted]	בטווח שבין 18% - 30%
דמי שכירות שנתיים לקרקע	[redacted]	
שיעור היוון	[redacted]	
שווי מרכיב הקרקע	[redacted]	

להלן שווי הקרקע לתחנת תדלוק עפ"י כופל גס (לצרכי בדיקה בלבד):

מהות	סכום/יחידה/שיעור	הערות
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	[redacted]	
מחיר דלק לצרכן 11/2013	[redacted]	ללא מע"מ לחודש אפריל 2015 בשירות עצמי
סה"כ פדיון שנתי צפוי	[redacted]	
דמי שכירות ראויים בתחנה פעילה	[redacted]	בין 4.5% ל- 7%
שיעור רווח	[redacted]	
דמי שכירות למרכיב הקרקע (%)	[redacted]	45% * 4.5%
דמי שכירות שנתיים לקרקע	[redacted]	
שיעור היוון לקרקע	[redacted]	
שווי מרכיב הקרקע מהוון	[redacted]	

<u>תחשיב שווי שטח תחנת התדלוק</u>:

מצב קודם	
שווי מצב קודם - שווי ממוצע בשקלול 3 הגישות (במעוגל)	₪ 5,700,000
מצב חדש	
דמי שכירות שנתיים לקרקע	₪ 426,761
שיעור היוון לקרקע	7.50%
מס' שנים	12
שווי מצב חדש - שווי מרכיב הקרקע מהוון	₪ **3,301,116**

במכלול התחשיבים לעיל הובא בחשבון שווי קרקע לתחנת דלק במצב קודם בסך **5,700,000** ₪.

<u>חלקם של התובעים בקרקע</u>-

חלק החוכרים בירידת הערך חושב בהתאם לחלק היחסי בשווי הקרקע, כאשר שווי חלקם של הבעלים הנו היוון התמלוגים מסך הפדיון השנתי הצפוי (כ- 2.2 מ' ₪) לפי 7.5% כדלקמן:

[8] לטענת שמאי המשיבה, נקטו בגישה זהירה, שכן עלויות הבניה צריכות להיות אף גבוהות יותר. במסגרת הקווים המנחים לתחנות דלק צוין כי עלות בניה של תחנת דלק עם 8 משאבות הינו כ- 3.1 מ' ₪ ובמקרה הנדון יש 12 משאבות כך שמדובר בעלות של 3 מ' ₪ – 4 מ' ₪ ובתוספת עלויות דרכי גישה שנסללו לתחנה מתקבל אף כ- 4.5 מ' ₪. במסגרת שומה מכרעת שנערכה ע"י השמאי המכריע גיל הרצברג בגו"ח 10082/107,108 גן השומרון, הוערכו עלויות בנית תחנת דלק קטנה במיקום וטופוגרפיה עדיפים בכ- 3.5 מ' ₪

מהות	חלק הבעלים	חלק החוכרים
סך פדיון שנתי צפוי	₪ 2,198,037	
תמלוגים (4%)	₪ 87,921	
תמלוג מהוון	₪ 1,172,286	
שווי הקרקע	₪ 1,172,286	₪ 4,527,714
שיעור בשווי הקרקע	21%	79%

<u>תחשיב ירידת הערך לשטח תחנת התדלוק</u>:

שווי מצב קודם	₪ 5,700,000
שווי מצב חדש	₪ 3,301,116
ירידת ערך גולמית	₪ 2,400,000
בניכוי מקדם סיכון (50%)	₪ 1,200,000
סה"כ חלק החוכרים בפגיעה (79%)	₪ 953,203

<u>תחשיב שווי לשטח המסחר</u>:

<u>ערכי שווי מסחר</u>:

עמדת שמאי המשיבות הינה כי שווי מ"ר בנוי למסחר הינו 16,000 ₪ וכי שווי מ"ר קרקע מבונה הינו 7,000 ₪ בהתאמה למיקום ולנכס הנדון, בהתבסס על השומות המכריעות כמפורט להלן:

שמאי מכריע	גו"ח	כתובת	מועד קובע	שווי מ"ר קרקע מבונה מסחר
גבע בלטר	5205/15	יגאל אלון 20 בית שמש	15.11.2013	₪ 7,808
נאוה סירקיס	5205/15	יגאל אלון 22 בית שמש	21.01.2015	₪ 7,000

<u>תחשיב שווי שטח המסחר</u>:

מצב קודם			
מהות	שטח	מקדם שווי	שטח אקו'
שטח חנות הנוחות	40.5 מ"ר	1	40.5 מ"ר
שטח אקו' מרפסת מרוצפת הצמודה לחנות הנוחות	20.0 מ"ר	0.25	5.0 מ"ר
סה"כ שטח אקו'			45.5 מ"ר
שווי מ"ר קרקע מבונה למסחר			₪ 7,000
סה"כ שווי רכיב הקרקע - שטח המסחר			₪ 318,500

מצב חדש			
מהות	שווי רכיב הקרקע - שטח המסחר	שיעור היוון שנתי	דמ"ש לקרקע
דמי שכירות שנתיים - לקרקע ביעוד מסחרי	₪ 318,500	7%	₪ 22,295
מס' שנים			12
שיעור היוון			7%
שווי מרכיב הקרקע המהוון			₪ 177,082

חלקם של התובעים בקרקע-

חלק החוכרים חושב בהתאם לחלקם היחסי בשווי הקרקע. שווי הבעלים הינו היוון התמלוג השנתי המחושב לפי 5% מערך הקרקע(שווי הקרקע ללא מע"מ ופיתוח), מהוון לפי 7% לשנה כדלקמן:

מהות	חלק הבעלים	חלק החוכרים
שווי מצב קודם (שווי הקרקע)	₪ 318,500	
אומדן עלויות פיתוח	₪ 25,000	
ערך קרקע ללא פיתוח	₪ 293,500	
תמלוג שנתי (5%)	₪ 14,675	
תמלוג מהוון	₪ 209,643	
שווי הקרקע	₪ 209,643	₪ 83,857
שיעור בשווי הקרקע[9]	71%	29%

תחשיב ירידת הערך לשטח המסחרי:

שווי מצב קודם	₪ 318,500
שווי מצב חדש	₪ 177,082
ירידת ערך גולמית	₪ 141,418
בניכוי מקדם סיכון (50%)	₪ 70,709
סה"כ חלק החוכרים בפגיעה (29%)	₪ 20,203

<u>תחשיב שווי לאנטנה הסלולרית</u>:

עמדת שמאי המשיבה כי אין להביא בחשבון פיצוי בגין הפגיעה באנטנה הסלולרית הן מכיוון ולא הושג הסכם שכירות בתוקף והן מכיוון ולא הוצג חוזה עם רמ"י המתייחס לאנטנה ובהתאם לכך לא ידוע כמה תמלוגים משולמים בגינה.

<u>סה"כ ירידת הערך בהתאם לשומת המשיבה</u>:

סעיף	**סה"כ שווי**
ירידת ערך קרקע בשימוש לתחנת תדלוק	₪ 953,203
ירידת ערך קרקע בשימוש לחנות נוחות	₪ 20,203
סה"כ ירידת הערך	₪ **973,405**

12.3. **<u>הכרעה:</u>**

12.3.1. **<u>גישת אומדן שווי הנכס (קרקע לתחנת דלק או תחנת דלק פעילה):</u>**

שמאי וב"כ העוררים סבורים כי אין לאבחן בין הקרקע לבין הבנוי עליה וכי הפיצוי שצריך להיות מחושב הינו בגין המקרקעין כולל הבנוי עליה כאמור.

[9] בשומת המשיבה נרשם שיעור שווי קרקע שונה לאור טעות תחשיבית של התמלוג המהוון, אשר תוקנה לאחר מכן במסמך משלים שהוגש בהליך.

שמאי וב"כ המשיבה סבורים כי הפיצוי שיש לחשב בשלב זה הינו רק בגין ירידת הערך שנגרמה לאור שינוי יעוד הקרקע, וכי רק בעת מועד תפיסת החזקה ותשלומי הפיצויים, יובא בחשבון פיצוי בגין המחוברים. את עמדתם מבססים על הפרקטיקה הנהוגה לטענתם בתיקים אחרים של פיצויים דו-שלביים בהם עסקו/אותם הם מכירים, לפיה הפיצוי בשלב תביעת פיצויים לירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק הינו רק בגין רכיב הקרקע ואילו הפיצוי בגין רכיב המחוברים יינתן רק בשלב תביעת ההפקעה לכשתתקיים. לשאלתי ביחס להתחייבות משפטית כתובה על פיצוי העוררים בגין רכיב המחוברים בשלב ההפקעה, ענה ב"כ המשיבה ברוב הגינותו כי לא קיימת התחייבות כזו.

המסגרת הנורמטיבית לתביעת פיצויים הנה בהתאם לסעיף 197 לחוק אשר קובע כדלקמן:

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

סעיף 197 לחוק התכנון והבניה דן בפיצוי עקב פגיעה בערך מקרקעין כתוצאה מתכנית. **בע"א 1188/92 הועדה המקומית לתכנון ובניה ירושלים נ' ברעלי** נקבע שהפגיעה נבדקת לפי מבחן אובייקטיבי של הפגיעה במקרקעין ובתכונותיהם של המקרקעין ונמדדת לפי שווי המקרקעין לפני שהתכנית נתקבלה ולאחריה. עוד נקבע כי תכנית עשויה לפגוע במקרקעין ולהוריד את ערכם בשתי דרכים: פגיעה ישירה ופגיעה עקיפה אולם מן הבחינה של תכלית החוק, אין טעם להבחין, לעניין הזכות לפיצויים, בין פגיעה ישירה לפגיעה עקיפה והמבחן נעוץ בעצם הפגיעה: האם כתוצאה מן התכנית ירד ערך המקרקעין.

בית המשפט העליון קבע בהלכת חממי כי שינוי יעוד מכח תכנית, הפוגע בשווים של המקרקעין ושאין להגשימו אלא בדרך הפקעה עתידה, עשוי לזכות את הבעלים בפיצוי דו שלבי, פעם אחת- בשל שינוי היעוד ופעם שניה- בשל ההפקעה. התייחס לכך כב' השופט שמגר:

> "... אין בכך כדי לגרוע מן הזכות לקבל בעתיד גם פיצויים עבור ההפקעה לכשתבוצע, כי כאשר תבוצע ההפקעה תהיה בזו משום שלילת הבעלות, המזכה בפיצויים מכוח הוראותיו של החוק; אך שיעור הפיצויים עבור ההפקעה העתירה, כאשר תבוצע, יחושב כבר על יסוד ערכם של המקרקעין אחרי שינוי הייעוד, ועל-כן לא יהיה בשיעור הפיצויים עבור ההפקעה, כשלעצמו, כדי לבטא את הפגיעה אשר בה נפגע נכס המקרקעין בהשוואה לשוויו ערב התכנית החדשה, ששינתה את ייעוד המקרקעין.
> מכאן, כי שינוי ייעוד מכוח תכנית, הפוגע בשווים של מקרקעין, עשוי לזכות את הבעלים בפיצוי דו-שלבי, הפעם האחת בשל שינוי הייעוד והפעם השנייה בשל ההפקעה.

> אם הרשות המקומית מבקשת למנוע את כפל הטיפול בנושא הפיצויים, היא יכולה לבצע את ההפקעה מיד עם תחילתה של התכנית ובמקביל לכניסתה לתוקף. "

לפיכך במקרה בו חלפו שנים רבות ממועד אישור התכנית לביצוע ההפקעה בפועל, בשלב הראשון קמה זכותו של בעל הקרקע לפיצוי בגין פגיעה הנובעת משינוי יעודה של הקרקע לצורכי ציבור ובשלב השני קמה זכותו לפיצוי בגין ההפקעה עצמה.

הפיצוי הכולל שחולק לשני שלבים, מהווה את הפיצוי השלם[10] עבור שווי המקרקעין, ערב אישור התכנית הפוגעת.

לענייננו לא קיימת מחלוקת כי תכנית תמ"א 3/ 29 א' פוגעת במקרקעין פגיעה ישירה בדרך של הפקעה, ומסמנת את המבנים להריסה. נשאלת השאלה כיצד יש לאמוד את שווי המקרקעין ערב אישור התכנית הפוגעת? האם התכנית פגעה בתכונות הקרקע בלבד או שפגעה במכלול שווי המקרקעין?

נשוא השומה מהווה תחנת דלק פעילה אשר שוויה נגזר מהיקף מכירות הדלקים ומכאן שהגישה לקביעת שווי תחנת הדלק, הינה היוון ההכנסות ממכירת הדלקים בתחנה ובדומה לגישה בה נקטו הצדדים. כמות הדלקים הנמכרת משקפת את נפח הפעילות העסקית והיא הנתון העיקרי באומדן השווי של המקרקעין הן במצב התכנוני הקודם עובר לאישורה של התכנית הפוגעת והן ביחס למצב התכנוני החדש אשר יפורט בהמשך.

רכיבי המקרקעין בעסק חי שזורים זה בזה והפרדתם מלאכותית בעיקר לנוכח העובדה כי מדובר בתחנה ותיקה.

גם מהטעם כי הפיצוי במקרה הנדון הוא דו שלבי , יש לחלק את הפיצוי באופן שבו החלקים ירכיבו בסופו של יום, את השלם. במידה ויובא בחשבון פיצוי בשלב הראשון, עבור רכיב הקרקע בלבד, מרכיב היזמות החל על שווי המבנים והקרקע, לא יבוא לידי ביטוי בשלב השני של הפיצוי שהרי רכיב היזמות בעסק חי משתייך לפעילות העסקית.

גזירה שווה עבור חנות הנוחות. בהתאם לקווים המנחים מיולי 2010, "פרק כ': עריכת שומות לתחנות תדלוק", עולה כי כמות הדלקים הנמכרת בתחנה היא נגזרת של מספר כלי הרכב הפוקדים את התחנה ובכך משקפת גם את הפוטנציאל המסחרי האחר בה כגון חנויות הנוחות.

[10] לעניין זה ראה הרציונל בעמ"נ (ת"א) 273/05 סימה גורנת ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה "הדרים" (עמ' 19 – 22).

במסגרת עמ"נ (ת"א) 07-202 ביטון יהודה ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה חולון עמד בית המשפט על כך שהפרשנות הראויה לביטוי "מקרקעין" בסעיף 197 לחוק, הינו הקרקע והמחוברים הבנויים עליה וכי לא ניתן לנתק ביניהם:

> **"...לביטוי "מקרקעין" שבסעיף 197 לחוק התכנון והבנייה אין הגדרה מסוימת (ספציפית). צריך לצקת בו תוכן פרשני. בעניין זה "הכלל הבסיסי" כך אומר השופט (כתוארו אז) ברק "הוא כי על הפרשן ליתן ללשון החוק אותה משמעות שהיא יכולה לשאת מבחינה לשונית והמגשימה את תכלית החקיקה"...**
>
> לשון החוק צריכה להתפרש כך שתתקיים "הרמוניה חקיקתית" הן בתוככי החוק פנימה והן במערך החקיקה הסובב את אותו עניין (מַטְרִיה) כולו (ברק, פרשנות החקיקה 331-327, 349). **מבחינה זו התוכן הפרשני הסביר ביותר של "מקרקעין" הוא זה המוגדר** בחוק המקרקעין ("קרקע" וביטוי זה מכיל בחובו "מגרש" או "חלקה רשומה"). משמעות זו משתלבת היטב לא רק ביחס ה"בין חוקי" אלא גם בתוך החוק פנימה (סעיף 1, סעיף 200 לחוק התכנון והבנייה). בחוק המקרקעין **הקרקע ומבנים המחוברים הם מקשה אחת. ניתוק המבנה, או חלק מסוים בו (כגון "דירה", "אגף" וכיו"ב) מצריך ציון מפורש בחוק. אין דבר בחוק התכנון והבנייה המציין הפרדה בין הקרקע למבנה המחובר לה בהקשר לפרק הפיצוי בגין פגיעה מתוכנית בכלל והוראת סעיף 197 לחוק בפרט"** (הדגשות של הח"מ, לא במקור).

עד כאן לעניין גישת אומדן השווי במסגרת תביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק, אשר צריך להתייחס כאמור אל המקרקעין בשלמות ולא אל הקרקע בלבד.

כעת נשאלת השאלה לעניין מועד הפיצוי של רכיב המחוברים.

בהתאם לפרקטיקה הנהוגה הפיצוי בגין המחוברים יינתן בשלב ההפקעה.

זאת, בין היתר, בהתבסס על כך שסימון מבנה להריסה בתכנית מסוימת אינו מחייב הריסתו יום לאחר כניסתה לתוקף של התכנית, אלא מועד הריסתו יכול שיהיה גם שנים לאחר מכן, אם בכלל. דהיינו המדובר בכוונה תכנונית בלבד שייתכן ואף לא תתבצע בפועל לעולם.

על כן, בהתאם לפרקטיקה הנהוגה אין להביא בחשבון את עלות הריסת המבנים בשלב הראשון של הפיצוי, מאחר שעלות זו אינה מהווה פגיעה עקב אישור תכנית. ככל שתמומש ההפקעה ותידרש הריסת המבנים[11], הפיצוי לתובעים ישולם בשלב תפיסת החזקה/ההפקעה.

לעניין החובה לפצות על רכיב המחוברים בשלב ההפקעה, אציין כי במסגרת סעיף 20 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור), 1943 נקבע כי פיצוי בגין הפקעה לפי פקודת הקרקעות, יינתן

[11] קיים סיכוי שהמבנים יועתקו.

ביחס למקרקעין בשלמות כולל הבניינים שבנויים על הקרקע (ואילו רק פיצוי בשווי רבע משטחה של הקרקע בלבד יופחת מסכום הפיצוי):

> "20(1) בסעיף זה – איזכורי שוויה של כל קרקע בלבד יפורשו כאיזכורי הסכום, שהיה מהווה את שוויה של הקרקע (שנתברר בהתאם להוראותיה של פקודה זו), אם לא חוברו אליה שום בנינים, עצים או דברים אחרים.
> **(2)(א) מקום ששטח הקרקע שנלקח, והוא נכלל במגרש, אינו עולה על רבע כלל שטחו של המגרש, ואין שום בנינים, עצים או דברים אחרים מחוברים אל הקרקע שנלקחה, לא ישתלמו פיצויים, ואם מצויים בנינים, עצים או דברים אחרים כאלה כל שהם המחוברים כן, יופחתו הפיצויים בסכום העולה כדי שוויה של הקרקע בלבד הנכללת בחלק המגרש שנלקח.**
> (ב) מקום ששטח קרקע שנלקח, והוא נכלל במגרש, עולה על רבע כלל-שטחו של המגרש, יופחתו הפיצויים בסכום שמתכונתו לערך הקרקע בלבד, הנכלל בחלק המגרש שנלקח, היא כמתכונת רבע כלל-שטחו של המגרש לכלל שטח-הקרקע, הנכלל בחלק המגרש שנלקח" (הדגשה של הח"מ, לא במקור).

בהתאם למפורט לעיל, אני מקבלת את עמדת שמאי העוררים כי אין להתעלם מרכיב היזמות בשקלול אומדן הפיצויים.

כפי שהובהר לעיל, רכיב היזמות בתחנות תדלוק אינו חופף באופן מלא לרכיב היזמות המוכר במבנה מגורים/משרד/מסחר למשל, כי אם היזמות מוטמעת וקשורה בד בבד עם הפעילות העסקית ותפעול תחנת התדלוק.

מהטעמים הללו, אני סבורה כי שווי המקרקעין עובר לאישורה של התכנית הפוגעת מהווה את ערכם הכולל של המקרקעין הנגזר מפעילותו העסקית. יחד עם זאת מאומדן הפיצוי שיקבע, יוחרג שווים של המחוברים שיפוצו בשלב ההפקעה בפועל ותפיסת החזקה בקרקע.

12.3.2. **<u>שווי במצב חדש - שימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית:</u>**

במצב הקודם, ייעוד הקרקע הינו ל'תחנת דלק, שירותי דרך ומסעדה' עם מבנה תחנת תדלוק וחנות נוחות הבנויים עליה בהתאם להיתרי בניה.

במצב החדש עפ"י תמ"א 29/3/א', שונה ייעוד הקרקע ל'שטח לדרך ו/או לעיצוב נוף' והמבנה שבתחומה סומן להריסה.

שמאי וב"כ העוררים סבורים כי יש לדחות את גישת המשיבה לאומדן שווי המצב החדש בהתאם לשימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית, שכן אז יווצר מצב אבסורדי בו לא יתקבל הפיצוי בשלמותו ועד למצב רעיוני שבו הדחיה תהיה גבוה במעט ואז יכול שלא יתקבל פיצוי בכלל.

שמאי וב"כ המשיבה סבורים כי שווי המצב החדש מהווה את שווי מרכיב הקרקע של תחנת התדלוק ושל שטח המסחר בהתאם לשימוש ביניים לתקופה של 12 שנים עד למועד המוערך של תפיסת החזקה ומימוש התכנית בפועל (בדומה לדחיית מועד מימוש התכנית).

הצדדים חלוקים כאמור ביחס לסוגית שימוש הביניים/דחיית מועד מימוש התכנית.

אני סבורה כי את סוגיה זו יש לבחון בכמה מישורים.

<u>המישור המשפטי</u>:

אכן, אני מסכימה עם ב"כ ושמאי העוררים כי לא קיימת פסיקה ענפה התומכת בגישה בה נקטה המשיבה לאומדן ירידת הערך לפי סעיף 197 לחוק במקרה של פיצוי דו-שלבי.

במסגרת ערר מס' 9045/12 משה עיני ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה זמורה ואח', נדונה סוגיית השימוש ביניים/דחיית מועד מימוש התכנית. ועדת הערר דחתה את טענת העוררים על קביעת השמאי המייעץ לדחיית מועד מימוש התכנית. במסגרת החלטת ועדת הערר נקבע, בין היתר:

> "אין כל ממש בטענה, כי השמאי המייעץ שינה את המועד הקובע לתשלום הפיצויים בכך שקבע מקדם דחיה לתקופה של חמש שנים. אכן, לפי סעי' 119(ב) לחוק את הפיצוי יש לפסוק למועד הקובע שהינו מועד פרסום התכנית לתוקף (בענייננו 21.07.08). השמאי המייעץ קבע, כי הפגיעה חושבה בגין שינוי ייעוד המגרש משטח לאזור ספורט עם אפשרות לשימוש למטרת קיוסק/סטיקייה לייעוד של דרך, והביא בחשבון כי הפגיעה בשינוי הייעוד הינה דחויה עד למועד המשוער לביצוע ההפקעה בפועל, שהעריך כי תיעשה 5 שנים לאחר המועד הקובע. השמאי המייעץ הבהיר, כי תקופה זו מובאת בחשבון מאחר וניתן להמשיך להשתמש בשטח המיועד לדרך ולהניב הכנסות משטח זה גם לאחר המועד הקובע (ור' ס' 6 לתכנית הקובע, כי שימוש שהיה מותר בתחילת התכנית דינו כדין שימוש חורג שהותר).
>
> על כן איננו רואים כל טעות בשומה שערך השמאי המייעץ בנושא זה. אין בכך שבתחשיב הפגיעה הובאה בחשבון דחיה למועד מימוש הפגיעה כדי לשנות מכך שתחשיב הפגיעה נעשה כדין למועד הקובע הוא יום פרסום התכנית. מקדם הדחיה שקבע השמאי המייעץ בהתחשב בשימוש הביניים נועד לשקף את הערכתו – המקובלת עלינו – שלמועד הקובע השוק אינו

צופה שהפגיעה תתממש מייד. לפיכך, היה על השמאי המייעץ לאמוד את מידת "ריכוך" הפגיעה במועד הקובע **בשל האפשרות לשימוש הביניים המותר כדין לפי הוראות התכנית עצמה.** באמצעות השימוש במקדם הדחיה הפחית למעשה השמאי המייעץ מהפגיעה בתכונות המקרקעין למועד הקובע עצמו את התועלת הכלכלת במהלך תקופת הדחיה המיוחסת לדעתו למקרקעין, בשווי המהוון לאותו מועד. מדובר בשיטה שמאית מקובלת ונפוצה, ולפיכך אנו דוחים את הטענות בנושא זה. בשולי הדברים יש לציין, כי תקופת הדחייה שהעריך השמאי המייעץ התבררה בדיעבד כקצרה הרבה יותר מהדחייה בפועל, ועולה כי העוררים נהנו – וממשים ליהנות – משימוש במקרקעין לתקופת ביניים אף ממושכת יותר מכפי שהעריך השמאי המייעץ. מכל מקום, האומדן נעשה למועד הקובע ובהתאם למה שניתן היה לצפות באות מועד ולא ראינו כל עילה להתערבותנו". (הדגשה של הח"מ)

להלן ההוראה הרלוונטיות מתוך תקנון תכנית מח/145/ג' המתוארת בהחלטת ועדת הערר שלעיל (סעיף 6 לתקנון תכנית מח/145/ג'), המתירה שימוש ביניים עד למועד מימוש התכנית:

"על תכנית זו תחולנה הוראות התכניות הקיימות באזור. במידה ותהה סתירה בין תכנית זו לבין הוראה של תכנית מתאר ו/או מפורטת אחרת תהיינה הוראות תוכנית זו עדיפות. **אולם שימוש שהיה מותר ביום תחילתה של תוכנית זו לא ייהפך לשימוש אסור מחמת תחילתה של תוכנית זו בלבד, אלא דינו יהיה כדין שימוש חורג שהותר..."** (הדגשה של הח"מ).

סוגיית שימוש הביניים/דחיית מועד מימוש התכנית נדונה אף במסגרת עמ"נ (מרכז) 16436-06-13 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ:

"...בעת עריכת חוות הדעת הבהירה השמאית (דבריה צוטטו בהחלטת ועדת הערר):

"סעיף 7.1.1 ג' לתקנון התכנית מאפשר שימוש ביניים שהיה קיים וזאת עד לתפיסה בפועל של השטח על ידי הגוף המוסמך..."

...דברים אלה מקובלים עלי ואיני מוצאת מקום להתערב בהם" (הדגשה של הח"מ)

החלטה זו כאמור מבוססת על חוות דעתה של השמאית המייעצת דורית פריאל בגו"ח 7921/108, 7923/72, 8379/89,90 בחרב לאת, לעניין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק. העוררים טענו כי שווי שימוש הביניים זניח ואילו המשיבה טענה לשווי שימוש ביניים. להלן ציטוט רלוונטי מהשומה המייעצת:

"לעניין הפחתת הפיצוי בגין שימוש הביניים-

בסעיף 7.1.1.ג' לתקנון התכנית נאמר כי: "שימוש ועיבוד חקלאי שהיו מותרים על פי כל דין ערב אישורה של תכנית זו, בשטח המיועד לדרך, יוכלו להמשיך ולהתקיים, עד לתפיסה בפועל של השטח ע"י הגוף המוסמך, ובלבד שלא תותר בהם כל בניה נוספת".

דהיינו אין מניעה לשימוש ביניים. תרומת שימוש ביניים זה עשויה להיות הכנסה מהקרקע עצמה למשך תקופה שסביר לצפותה כתקופת ביניים עד לתפיסת החזקה..." (הדגשה של הח"מ)

רציונל דומה נקבע גם במסגרת עמ"נ 50958-10-14 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' דוד בר מאיר ואח', המבוססת על שומתו המייעצת של השמאי המייעץ אבישי זיו:

"מסקנות השמאי המייעץ, אבישי זיו:

...

ג. **בתכנית נקבע כי עד למועד תפיסת המקרקעין יותר המשך עיבוד חקלאי במקרקעין.** לפי סעיף 7.9 בתקנון התכנית, בו צוין כי השלב הראשון בביצוע הכביש יהיה בתוך חמש שנים, קבע השמאי המייעץ כי משך הזמן הצפוי לשימוש הביניים החקלאי במקרקעין הוא 5 שנים.

...

קביעת השמאי המייעץ לפיה יש לקחת בחשבון תקופת ביניים בת 5 שנים היתה סבירה במועד בו נקבעה, ולא היה מקום להתערב בה..."
(הדגשה של הח"מ)

הנה כי כן, עולה כי בהתאם לפסיקה, נקבע כי גישת אומדן ירידת הערך למקרקעין בהחלת דחיית מועד מימוש תכנית/שימוש ביניים במצב החדש הינה גישה נכונה ומקובלת, אך זאת בהתבסס על כך ששימוש ביניים מותר על-פי דין בהוראות התכנית במצב החדש.

דא עקא, במסגרת הוראות תכנית תמ"א 29/3/א' שבנדון לא קיימת כל הוראה המתירה שימוש ביניים במקרקעין שבנדון בהתאם לשימוש שנעשה עד כה בפרט ו/או שימושים אחרים בכלל.

התכנית לכאורה שותקת בעניין זה ומעיון בתקנון התכנית עולה שדווקא מקום בו הותר שימוש ביניים נכתבה הוראה ברורה ביחס לכך. להלן ציטוט רלוונטי של סעיף 16.3 לתקנון התכנית:

"על אף השימושים הקבועים בתכנית זו, כל עוד לא בוצעו תכניות הדרך והמחלפים, או שלב משלבי הביצוע שלהם, יותר שימוש חקלאי בקרקע, שהייתה חקלאית טרם אישור התכנית, למעט בינוי כלשהו, בתיאום עם מגיש התכנית, כדי לאפשר ביצוע העבודה לפי תכניות העבודה"

במסגרת סעיפים 178 ו- 179 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, נקבע:

"178. מיום תחילת תקפה של תכנית רשאית הועדה המקומית, באישור הועדה המחוזית, וחייבת היא לפי דרישת הועדה המחוזית –

(1) לערוך רשימת בנינים בתחום התכנית שהם בנינים חורגים לפי התכנית או שיש בהם לפיה שימוש חורג, וכן רשימת הקרקעות בתחום התכנית שיש בהן לפיה שימוש חורג

(2) להמליץ על התקופה שבה מותר עוד להמשיך ולהשתמש בבניינים או בקרקעות כאמור שימוש חורג או שבה מותר לקיים בנינים כאמור כבניינים חורגים (להלן -תקופת מקסימום לחריגה)

179. נערכה רשימת בנינים וקרקעות כאמור בסעיף 178, ינהגו בה, בשינויים המחויבים לפי הענין, לעניין הפקדתה, התנגדות לה, אישורה ותחילת תקפה ולעניין כל דבר אחר, כבתכנית אשר הרשימה כאמור חורגת מהוראותיה"

לא הוצג לעיוני ולא ידוע לי על רשימת בניינים חורגים או קרקעות בתחום התכנית שיש בהן לפיה שימוש חורג, שהוכנה ביחס לתכנית שבנדון.

ידוע כי הכלל בדיני תכנון ובניה הוא כי מה שלא הותר במפורש הוא למעשה אסור.

כך נקבע בין היתר, במסגרת ע"א 1216/98 אבוטבול נ' ועדת ערר מחוז מרכז:

"על התכנית להתיר במפורש שימוש מסוים כדי שזה יהיה מותר. כל שאינו מותר מפורשות - אסור"

בהתאם למפורט לעיל, בהתייחס לכך שבמצב החדש עפ"י תמ"א 29/3/א', שונה ייעוד הקרקע ל'שטח לדרך ו/או לעיצוב נוף' והמבנה שבתחומה סומן להריסה, מבלי שהותר באופן מובהק בהוראות התכנית שימוש ביניים עד למועד מימוש התכנית בפועל, עולה לכאורה כי מבחינה משפטית גרידא, ספק אם ניתן היה לעשות שימוש ביניים במקרקעין מרגע ששונה ייעוד הקרקע לדרך והמבנים שבתחומה סומנו להריסה.

ככל שהיה מותר, הרי שגישת אומדן ירידת הערך בהתחשב באפשרות לשימוש ביניים במצב החדש עד למועד מימוש התכנית הינה גישה נכונה ומקובלת בפסיקה, כפי המפורט לעיל.

<u>המישור הכלכלי</u>:

כפי שציינתי לעיל, במסגרת הלכת חממי נקבעה אפשרות הפיצוי הדו-שלבי, אך יש לזכור כי הפיצוי הכולל שחולק לשני שלבים, מהווה את הפיצוי השלם[12] עבור שווי המקרקעין, ערב אישור התכנית הפוגעת.

[12] לעניין זה ראה הרציונל בעמ"נ (ת"א) 273/05 סימה גורנת ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה "הדרים" (עמ' 19 – 22).

מבחינה כלכלית, במקרה בו לדוגמא הפיצוי שיינתן בשלב הראשון (שלב ירידת הערך לפי סעיף 197 לחוק) יהיה בהתחשב כי במצב החדש קיימת אפשרות של שימוש ביניים עד למועד מימוש התכנית (בדומה לדחייה עד למועד מימוש התכנית), ובשלב השני יינתן פיצוי בגין המחוברים בלבד, אזי שלכאורה יתקבל פיצוי נמוך מהפיצוי הכולל לו היה ניתן בפיצוי חד שלבי בגין שווים המלא של המקרקעין.

אלא, שלא כך הם פני הדברים.

לפיצוי הנמוך לכאורה שמתקבל לכאורה בשלב הראשון (שלב ירידת הערך לפי סעיף 197 לחוק), יש להוסיף את הרווחים שבעל הנכס מפיק בכל שנה ושנה עד למועד מימוש התכנית ובתוספת הפיצוי בגין רכיב המחוברים שיינתן בשלב השני, כך בשקלול הדברים גם במקרה שכזה סך הפיצוי יהיה שלם מבחינה כלכלית.

להמחשת הדברים, אתן שתי דוגמאות, האחת דוגמא לתמורה הכוללת שתתקבל בפיצוי בדרך חד-שלבית, והשנייה לתמורה הכוללת שתתקבל בפיצוי בדרך דו-שלבית עם אפשרות לשימוש ביניים עד למועד מימוש התכנית. אראה כי בשתי הדרכים תתקבל בסופו של יום תמורה כוללת זהה.

דוגמא א' – הפקעה חד-שלבית בשנת 2010.

פיצוי מלא בשנת 2010 בגין שווי המקרקעין בשלמות בסך של 10,000,000 ₪

בעל המקרקעין רוכש תחנת דלק בנויה במקום אחר ומפיק רווחים בסך של 1,000,000 ₪ בכל שנה.

נניח שבשנת 2020 שווי המקרקעין שרכש יהיה זהה, דהיינו בסך של 10,000,000 ₪.

סך הרווחים שהצטברו הינם 10,000,000 ₪ (1,000,000 ₪ בכל שנה).

לפיכך במקרה זה שווי המקרקעין והרווחים שהפיק הנפגע בשנת 2020 הינם כ- 20,000,000 ₪.

דוגמא ב'- הפקעה דו-שלבית בשנת 2010 עם אפשרות לשימוש ביניים עד למועד מימוש התכנית בשנת 2020.

בשנת 2010 יינתן פיצוי בגין שווי המקרקעין בסך של 5,000,000 ₪ בלבד (שכן מתאפשר שימוש ביניים).

בעל המקרקעין רוכש בסכום זה תחנת דלק בנויה במקום אחר/מחצית מתחנת דלק בנויה במקום אחר ומפיק רווחים בסך של 500,000 ₪ בכל שנה.

לאור אפשרות שימוש הביניים במקרקעין שבנדון, עד למועד מימוש התכנית, בעל המקרקעין ממשיך להרוויח בכל שנה 1,000,000 ₪ מתחנת הדלק הבנויה במקרקעין שבנדון.

בשנת 2020 מבוצעת ההפקעה והוא מקבל פיצוי בגין המחוברים בסך של X ₪ (מחוברים שצברו פחת לעומת מצב בו היה מתקבל בגינם פיצוי בשנת 2010).

דהיינו בשנת 2020 הוא מחזיק בשווי תחנת דלק בנויה/מחצית מתחנת דלק בנויה ששוויה נניח לא השתנה, בסך של 5,000,000 ₪.

בנוסף, הפיק רווחים בסך של 5,000,000 ₪ בתחנת דלק זו שרכש (500,000 ₪ בכל שנה למשך 10 שנים).

כמו כן, הפיק רווחים בסך של 10,000,000 ₪ בתחנת הדלק שבנדון (1,000,000 ₪ בכל שנה למשך 10 שנים).

לבסוף, קיבל פיצויים בסך של X ₪ בגין המחוברים שצברו פחת.

דהיינו, סך כל הפיצוי במקרה בשנת 2020, סביר כי אינו נמוך מ- 20,000,000 ₪.

לפיכך בפן הכלכלי, אני דוחה את טענתו של ב"כ העוררים.

זאת, בין היתר מכיוון שפיצוי מלא ללא התחשבות בשימוש הביניים, יפיק פיצוי כפול (הן מפירותיה של תחנת הדלק הנוכחית ועד להפקעה בפועל, והן מפרותיה של תחנת הדלק החלופית אותה ירכוש מכספי הפיצוי), כך שהפיצוי שיתקבל יהיה הרבה מעבר לשלם.

<u>מישור הפרקטיקה הנהוגה בפועל ושיקולי צדק</u>:

לא קיימת ודאות כי סימון מבנה להריסה בתכנית מסוימת, תוביל להריסתו מיד עם כניסתה לתוקף של התכנית. ייתכן מצב בו מבנה מסומן להריסה בתכנית, ואילו מועד הריסתו יכול שיהיה גם שנים לאחר מכן, אם בכלל. דהיינו המדובר בכוונה תכנונית בלבד שייתכן ואף לא תתבצע בפועל. בנוסף, על אף האמור בסעיפים 178 ו- 179 לחוק התו"ב כפי שפורטו לעיל, לא בטוח שוועדה מקומית מונעת המשך שימוש במבנה שכזה, עד למועד מימוש התכנית בפועל.

האמור נכון ביתר שאת, שעה שבמסגרת בג"ץ 7309/06 פז חברת נפט בע"מ ואח' נ' ממשלת ישראל ואח' שניתן ביום 02.06.2014, צוין כי ביהמ"ש רשם לפניו את הצהרת המשיבים (ממשלת ישראל, המועצה הארצית לתכנון ובניה, מינהל מקרקעי ישראל, החברה הלאומית לדרכים בישראל בע"מ), כי יתאפשר המשך תפקודה של תחנת הדלק מושא העתירה – עד לתחילת העבודות לביצוע הדרך בקטע שאושר בתמ"א, לרבות הנגישות אליה.

לראיה, במקרה שבנדון על אף שהמבנים סומנו להריסה בתכנית וייעוד הקרקע שונה לדרך בשנת 2013, מאז ועד היום לא נמנע המשך שימוש בפועל במבנים לתחנת תדלוק ולא קמה כל דרישה להורסם או להפסקת שימוש מטעם הוועדה המקומית או הגוף המוסמך הרלוונטי.

<u>מסקנת ביניים</u>:

לפיכך, בהתחשב במכלול הדברים כפי שפורטו לעיל, אני סבורה כי יש להביא בחשבון את אפשרות שימוש הביניים של תחנת הדלק פעילה עד למועד מימוש התכנית ותפיסת החזקה בקרקע.

<u>תקופת שימוש הביניים/דחיית מועד מימוש התכנית:</u>

שמאי העוררים סבורים כי לא ניתן לאמוד תקופה זו שכן מדובר במשתנה סובייקטיבי שתלוי במשיבה (נת"י) בלבד.

שמאי המשיבה אומדים את תקופת שימוש הביניים/דחיית מועד מימוש התכנית ב- 12 שנים (על הצד הזהיר לטענתם). אומדן תקופה זו מתבסס על הזמן המשוער שנקבע בתקנון תמ"א 29/3/א' עד למועד תחילת ביצוע התכנית שהינו 15 שנה מיום אישורה, ובנוסף על בדיקה שנערכה על-ידי שמאי המשיבה לפיה ביצוע התכנית אינו מופיע בתוכניות החומש של חברת נתיבי ישראל נכון לשנת 2021.

אני סבורה כי לא נכון להעריך את תקופת הדחייה עד למועד מימוש התכנית בהתבסס על חוכמה שבדיעבד, אלא על בסיס הנחות או השערות אותן היה מביא בחשבון קונה סביר במועד כניסתה לתוקף של תמ"א 29/3/א' בשנת 2013.

חיזוק לכך, ניתן למצוא בין היתר במסגרת שומה מייעצת של השמאית המייעצת דורית פריאל בגו"ח 7921/108, 7923/72, 8379/89,90 בחרב לאת, לעניין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק שקיבלה תוקף במסגרת עמ"נ (מרכז) 16436-06-13 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ:

> "34. תקופת שימוש ביניים בת שנתיים היא מופרכת בעקרה, שכן מועד זה חלף מזמן
>
> בעת עריכת חוות הדעת הבהירה השמאית (דבריה צוטטו בהחלטת ועדת הערר):
>
> "סעיף 7.1.1 ג' לתקנון התכנית מאפשר שימוש ביניים שהיה קיים וזאת עד לתפיסה בפועל של השטח על ידי הגוף המוסמך. סעיף 7.9 לתקנון קובע כי יוחל בבצוע השלב הראשון של הכביש תוך 5 שנים מיום אישור התכנית. מאחר ושימוש הביניים מותר עד תפיסת החזקה וזו קודמת לבצוע הכביש לצורך התארגנות לקראת בצוע, הרי שסביר כי יובא בחשבון שימוש ביניים של שנתיים. שמאי הוועדה כלל לא התייחס לנושא זה במסמכים. בדיון העלה הנושא באופן סתמי ולא קצב זמן. שמאי העוררים טען שנושא זה זניח. שמאי מע"צ (החברה הלאומית – ז.ב.) אף הוא לא התייחס לנושא זה.
>
> ... לגופו של עניין טענה זו אינה סבירה במועד הקובע לנוכח מגבלת התחלת ביצוע של עד 5 שנים (תפיסת החזקה לצורך התארגנות קודמת להתחלת ביצוע)
>
> לעניין הטענה כי גם לעת חוות דעתי היה המשך של שימוש ביניים – **הרי שיש לבדוק את הצפי במשקפי קונה סביר במועד הקובע כמפורט לעיל".**
>
> לאור תשובת השמאית המייעצת קבעה וועדת הערר כי:

"מדובר בטענה חדשה הנטענת בערר ואשר לא נטענה למעשה בפני השמאית המכריעה לפיכך, ולו מטעם זה, יש לדחותה. בנוסף לכך, גם לגופה, לאור הנמקתה של השמאית המייעצת אין מקום להתערבות ועדת הערר בהכרעתה. ההנמקה של השמאית המייעצת סבירה היא. גם אם אולי היינו סבורים כי נכון למועד הקובע יתכן והיה מקום לצפי של תקופה אולי מעט ארוכה יותר (כשלוש או אפילו ארבע שנים), הרי שאין לומר כי הכרעתה של השמאית המייעצת נעדרת סבירות היא, ובכל מקרה זהו תחום מומחיותה ומקצועיותה, אשר ועדת הערר לא תתערב בה.

ונדגיש, כפי שכתבנו בהחלטות רבות , גם אם ניתן להגיע לתוצאה אחרת, לא די בכך כדי להביא להתערבותנו בשומה מייעצת, ובפרט לאחר תיקון 84 לחוק. כל עוד הכרעת השמאית המייעצת נעשתה במתחם הסבירות המקצועית, אין מקום להתערבותנו".

דברים אלה מקובלים עלי ואיני מוצאת מקום להתערב בהם" (הדגשה של הח"מ)

השקפה דומה הובאה גם במסגרת עמ"נ 50958-10-14 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' דוד בר מאיר ואח':

"נקודת המוצא היא כי המועד הקובע לצורך הערכת שווייה של פגיעה במקרקעין לפי סעיף 197 לחוק הוא יום פרסום ההודעה על התכנית ברשומות, ואין להידרש, לצורך שומת הפיצויים להתפתחויות שהתרחשו לאחר מועד זה...

קביעת השמאי המייעץ לפיה יש לקחת בחשבון תקופת ביניים בת 5 שנים הייתה סבירה במועד בו נקבעה, ולא היה מקום להתערב בה. ואמנם, עד למעוד כתיבת שורות אלה חלפה תקופה ארוכה פי שניים מתקופת הביניים שקבע השמאי המייעץ, וטרם נראה באופק מועד מימוש התכנית, אלא שאני מסכימה, כי אין לזקוף לחובת המשיבים את העיכוב בביצוע התכנית, כמו את השינויים הנקבעים בה מעת לעת, שלא על דעתם. המשיבים, המבקשים להתפרנס מן הגידולים החקלאיים שהם מגדלים במקרקעין, וזקוקים לתקופת וודאות ארוכה על מנת לקבוע מה לשתול ומה לגדל לפרנסתם, "שבויים" בהליכים התכנוניים, ובהעדר תאריך מוצהר למימוש התכנית אינם יכולים לתכנן את העתיד החקלאי של המקרקעין. מכאן, לא מצאתי להיענות לבקשת המערערת ומשיבה 12 לקבוע, בניגוד לחוק, תאריך אחר ממנו והלאה יחושבו הפיצויים מכוח סעיף 197, או להידרש להתפתחויות מאוחרות למועד יום פרסום התכנית ברשומות"

אכן במסגרת הוראות התכנית נקבע זמן משוער לתחילת ביצוע התכנית, אך אני סבורה כי מדובר בטווח מקסימאלי ובכל מקרה מדובר בזמן "משוער", כך שלכאורה התחלת ביצוע התכנית תוכל שתהיה גם קודם לכן, בתוך תקופה מוערכת זו. להלן ציטוט הסעיף הרלוונטי מהוראות התכנית (סעיף 13 לתקנון תמ"א 29/3/א'):

"זמן **<u>משוער</u>** לתחילת ביצוע התכנית התחלת ביצוע התכנית יהיה **<u>בתוך</u>** 15 שנה מיום אישורה"

אני סבורה כי תפיסת החזקה בקרקעות, תיעשה עוד קודם למועד התחלת ביצוע הכביש בפועל, בין היתר לצורך התארגנות לקראת ביצוע וכן להבטחת פעילות רציפה ופתרון מוקדם לסוגיות שונות כגון פינוי מורכב וכד'.

השאלה הנשאלת מהו הצפי במועד הקובע במשקפי קונה סביר לתפיסת החזקה בקרקע?

עסקינן בציר תחבורתי רוחבי ומרכזי חדש אשר יחבר את הנפה הדרומית (אשדוד אשקלון) לבירת ישראל מצידה הדרומי. הציר התחבורתי החדש יחבר בין הערים ירושלים, בית שמש, נפת אשקלון ומטרופולין באר שבע. הכביש הנדון מחולק למקטעי תכנון מפורט כאשר חלקם אושרו וחלקם בתכנון. אישור תמ"א 3/ 29 א' מהווה תכנון מפורט למקטע המערבי של הכביש, בין צומת האלה ועד גבול השיפוט של ירושלים, צור הדסה). בהתאם לפרוטוקול המועצה הארצית לתכנון ובניה מיום 5.3.2013 (המפורסם באתר מנהל תכנון זמין במסגרת הליך אישור התכנית שבנדון) נציגת מנהל התכנון הציגה את התכניות והבקשה כדלהלן:

> "דרך 39 מצומת האלה לירושלים מתוכננת במסגרת תמ"א 3/ 29 א' (מצומת האלה עד גבול השיפוט של ירושלים) ובמסגרת תמ"א 3/ 29 ב' (תוואי הדרך בתוך תחום ירושלים).
>
> בתאריך 1.11.2005 החליטה המועצה הארצית להתלות בין התכניות ולהמליץ לממשלה על אישור תמ"א 3/ 29 א' בתנאי שזו תוגש יחד עם תמ"א 3/ 29 ב' לכשתאושר. מאז ועד עתה לא קודם תכנון קטע הדרך בתוך תחום ירושלים. מאחר ואין צפי לתכנון הקטע בשנים הקרובות, משמעות ההתליה היא המשך דחייה משמעותית באישורו של קטע א'.
>
> הוועדה המחוזית ירושלים פנתה בבקשה לבטל את ההתליה בין שתי התכניות, היות ואי אישור קטע א' מונע אישורן של כ- 15,000 יח"ד ברמת בית שמש הנסמכות עליו. הבקשה נדונה בישיבת הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 13.2.2013 שהמליצה למועצה הארצית לבטל את ההתליה בין שתי התמ"אות.
>
> הוחלט:
>
> המועצה הארצית מחליטה לשנות את החלטתה מיום 1.11.2005 בה החליטה להתנות את העברתה של תמ"א 3 / 29 א' לממשלה, באישור תמ"א 3/ 29 ב'. זאת, לאחר שנוכחה המועצה כי בשנים שעברו מאז החלטתה לא קודם קטע ב' ועפ"י הגורם המוסמך לא צפוי הקטע להגיע לאישור בזמן הקרוב.
>
> מאחר והקמתן של כ- 15,000 יח"ד בבית שמש נסמכות על **<u>התכנון והביצוע</u>** של קטע א' בכביש 39, ותחילת מימושן עלול לעכב בשל החלטה זו, מחליטה המועצה הארצית להעביר לאישור הממשלה את תמ"א 3/ 29 א''' (הדגשה של הח"מ, לא במקור).

בישיבת הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 13.2.2013 הוחלט:

> "בפני הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית הוצג הצורך לבטל את ההתליה בין תמ"א 3/ 29 א' לבין תמ"א 3/ 29 ב', לאור המצב בו ביצוע אלפי יח"ד בבית שמש מותנה בביצוע דרך מס' 39 ממפגש דרכים 38/39 עד למפגש דרכים 10/39 (דרך מקומית בתכנית מתאר בית שמש). ולאור העובדה כי בתקופה שמאז החלטת המועצה בשנת 2005 ועד היום לא היה קידום בתכנון תמ"א 3/ 29 ב' וכי הועדה התרשמה כי התכנית לא תאושר בתקופה הקרובה.

> הועדה ממליצה למועצה הארצית לבטל את ההתליה בין התמ"אות. לצד זאת הועדה רואה חשיבות בהשלמת התכנון המפורט לדרך מס' 39 בירושלים, כחלק מהמערך הכולל של מערכת הכבישים במרחב."

לפיכך מקטע הדרך שבנדון (כביש 39 מצומת האלה ועד גבול השיפוט של ירושלים) תומך בתכנון והרחבת החלק הדרומי, של העיר בית שמש[13] דבר אשר מלמד על נחיצות הכביש והזמן הסביר שיביא בחשבון אדם מן הישוב לתחילת ביצוע הכביש.

בבואי לסקור את הצפי למועד מימוש התכנית בעיניו של קונה סביר בשוק, בחנתי, בין היתר, גם את מסמכי ההתקשרות וההסכמים שבין בעלי הזכויות, החוכרים וחוכרי המשנה במקרקעין שבנדון.

מעיון בהסכם ההתקשרות מיום 16.12.2014 שנחתם בין מר שוקי תורג'מן לבין "פז" חברת נפט בע"מ, עולה כי תקופת ההתקשרות לחכירת הקרקע ע"י חוכרי המשנה נחתמה לתקופה של 5 שנים ו- 5 חודשים עד ליום 31.05.2020 עם אופציה של חב' "פז" להארכת תקופה החכירה ל- 5 שנים נוספות, עד ליום 31.05.2025, בהודעה של כחצי שנה מראש. המדובר בחוזה סטנדרטי לכאורה של חב' "פז", אלא שיש לזכור כי חב' "פז" הייתה מודעת הן למועד תום תקופת החכירה בשנת 2024 והן לתמ"א 29/3/א' ולהפקעה הצפויה מכוחה, כפי שעולה מסעיפי הסכם ההתקשרות.

אני סבורה כי החוזה משקף ודאות גבוה יחסית של חב' "פז" לכך שההפקעה לא תקרה בתקופה השכירות הראשונה (5 שנים ו- 5 חודשים) עד ליום 31.05.2020. דהיינו, כ- 6.5 שנים לאחר המועד הקובע לתמ"א 29/3/א'.

תקופת השכירות הנוספת איננה ודאית כלל וכלל ומהווה אופציה שתלויה באישורה של חב "פז" בהתאם למצב הדברים וצפי ההפקעה כפי שישתקף לקראת מועד תום תקופת השכירות הראשונה (כחצי שנה קודם למועד זה בהודעה מראש).

כמו כן, בחנתי פסיקות של שמאים מכריעים במקרים דומים. בגין אישורה של תת"ל 3, 4/6 (הקמת כביש 9 באזור חדרה), נערכו מס' שומות מייעצות במסגרת תביעות ירידות ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה.

אציין, כי במסגרת סעיף 7.9 לתקנון תת"ל 3, 4/6 נקבע כי יוחל בביצוע השלב הראשון של הכביש בתוך 5 שנים מיום אישור התכנית.

להלן פירוט הנקבע במסגרת השומות המייעצות לעניין תקופת הדחייה המשוערת:

- במסגרת עמ"נ 16436-06-13 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ, צוטטה תשובתה של השמאית המייעצת דורית פריאל במסגרת הליך הערר ביחס

[13] תכניות 102-00055277, 102-0054791, 102-0066951 מהוות חלק משרשרת תכניות שתכנונם החלל בשנת 2011 ואושר בשנים 2016-2014 המשתרעות על שטח כולל של כ- 3000 דונם בתחום שיפוט בית שמש, הנועדו לאפשר את המשך פיתוח החלק הדרומי של העיר, כחלק מרצף שכונות הממשות את תכנית המתאר בש/200, והקמתן של שכונות שונות הכוללות כ- 7000 יח"ד, תעסוקה מסחר וכיו"ב.

לשומה המייעצת שערכה בגו"ח 7921/108, 7923/72, 8379/89,90, שקבעה כי סעיף 7.9 לתקנון התכנית אומנם קובע כי בתוך 5 שנים מיום אישור התכנית יוחל בביצוע השלב הראשון של הכביש, אך בשל כך שתפיסת החזקה קודמת לביצוע הכביש לצרכי התארגנות לקראת ביצוע, סביר להביא בחשבון שימוש ביניים לתקופה של שנתיים בלבד.

- במסגרת עמ"נ 50958-10-14 הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר נ' דוד בר מאיר ואח', צוטטו דבריו של השמאי המייעץ אבישי זיו מתוך השומה המייעצת, שקבע כי משך הזמן הצפוי לשימוש הביניים במקרקעין הוא 5 שנים.

- במסגרת שומה מייעצת מיום 25.06.2013 שנערכה ע"י השמאי המייעץ אייל יצחקי בגו"ח 10046/28, נקבע כי דחיה של 10 למימוש של פרויקט גדול של הקמת דרך מהירה הינה סבירה.

<u>מסקנה</u>:

בהתאם למפורט לעיל, בשקלול המגמות התכנוניות והשפעת התחבורה של האזור, הסכם ההתקשרות של התובעים מיום 16.12.2014 ותקופת הדחייה/שימוש הביניים שהובאה בחשבון במסגרת השומות המייעצות שנערכו ביחס לתת"ל 3, 4/6 כמפורט לעיל, אני סבורה כי במקרה הנדון יש להביא בחשבון כי הצפי הסביר במועד הקובע עד לתפיסת החזקה, הינו לתקופה כוללת של 10 שנים.

12.3.3. **<u>חלק החוכרים בפגיעה:</u>**

שמאי וב"כ העוררים סבורים כי חלקם של החוכרים במקרקעין וכנגזרת בפיצויי ירידת הערך הינו 100% ואין מקום להתערב בעניין חלוקת הפיצוי בין התובעים. שמאי וב"כ המשיבה סבורים כי לאור העובדה שלא שולם על הקרקע מראש וכי התשלום נעשה באמצעות תמלוגים בכל שנה ושנה, לחוכרים חלק יחסי בפגיעה/בירידת הערך שהינו יתרת שווי הקרקע בהפחתת חלק הבעלים המהווה היוון תשלומי החכירה/התמלוגים המוסכמים.

במסגרת ע"א 6826/93 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה כפר-סבא ואח' נ' חייט ואח' וערעורים שכנגד, פ"ד נא(2) 286 (1997), נקבע כי במסגרת תביעת פיצויים לפי ס' 197 לחוק המוגשת על ידי חוכר, יש להעריך את שווי זכויות החוכר בהתאם לתנאי החכירה, בשונה מהערכת שווי זכות הבעלות, כפי המפורט להלן:

> "למשיבים זכויות חכירה לדורות בחלקות הנפגעות. אין (ולא הייתה) כל מחלוקת, כי זכות חכירה לדורות אינה שוות ערך לזכות בעלות, אלא זכות פחותה מזכות בעלות, וכי **שורש ההבדל בין השתיים נעוץ בתנאי החכירה,** המגבילים את אפשרויות הניצול של הקרקע בידי החוכר, או המטילים עליו מיני חיובים שבעלים גמורים אינם צפויים להתחייב בהם"

במסגרת חוזה החכירה מיום 05.04.1984 שנערך בין מנהל מקרקעי ישראל לחוכר במקרקעין שבנדון, הוסכם, בין היתר, כדלקמן:

- במסגרת סעיף 9 לחוזה החכירה ("חידוש החכירה"), נקבע כי בנוסף לזכות החכירה שנקבעה לחוכר לתקופה של 49 שנים עד לשנת 2024, קיימת לחוכר זכות לבקש חידוש החכירה לתקופה של 49 שנים נוספות, לא יאוחר משנה אחת לפני גמר תקופת החכירה.

- במסגרת סעיף 26 לחוזה החכירה ("שינוי יעוד הקרקע"), נקבע כי במקרה בו ישתנה יעודה של הקרקע במשך תקופת החכירה, המחכיר יפצה את החוכר בעד הפינוי, הן ע"י תשלום שווים של המבנים שהוקמו עפ"י חוזה החכירה והן ע"י תשלום ערכה של יתרת תקופת החכירה או החכירה המחודשת מתאריך הפינוי ועד מועד תומה לולא בוטלה.

- בגין שטח התחנה ישולמו דמי חכירה שנתיים מראש המהווים תמלוגים בשיעור של 4% מכל העמלות המשתלמות לחוכר לשנה בגין כל סוגי הדלקים (עמלה – ההפרש הכספי שבין המחיר שעל החוכר לשלם לחברת הדלק המספקת לו את הדלק בגין כל כמות סוג דלק שקנה ממנה במשך השנה שחלפה, לבין המחיר של מכירת אותה הכמות של אותו סוג דלק לצרכן בשטח התחנה).

- בגין השטח המסחרי ישולמו דמי חכירה שנתיים בשיעור של 5% מהיתרה הבלתי משולמת (דהיינו מההפרש שבין ערך השטח המסחרי לבין דמי החכירה הראשוניים המהווים 80% מערך השטח המסחרי כפי שהוערך על-ידי השמאי הממשלתי). דמי החכירה השנתיים יעלו בהתאם למנגנון שנקבע בהסכם החכירה.

בהתאם לכך, אני מקבלת את עמדת שמאי המשיבה וסבורה כי לאור תנאי החכירה, בהם הבעלים מקבל תקבולים שנתיים מהחוכר עבור הקרקע, קיימת מערכת הסכמית של "שותפים" שצריכים לחלוק את הפיצוי.

כך מובא גם ע"י פרופ' אהרון נמדר בספרו "הפקעת מקרקעין, תשע"א 2011":

> "... כאשר מוקנים במקרקעין המופקעים זכויות שונות, הכלל הוא שכל בעלי הזכויות יצטרכו לחלק ביניהם את סך הפיצויים המגיעים בעבור "זכות הבעלות כשהיא נקיה מכל זכות אחרת. חלוקת הפיצויים ביניהם תיעשה לפי שווי כל זכות וזכות באופן יחסי למכלול הזכויות כולן. כך, למשל, כאשר מופקעים מקרקעין מוחכרים הרי שהרשות הציבורית תצטרך לשלם לחוכר בעבור ערך החכירה שלו, ואילו הבעלים יקבלו את שוויה המלא של קרקע פנויה פחות הסכום ששולם לחוכר."

לפיכך את אומדן הפגיעה בזכויותיהם של העוררים יש להעריך אך ורק עפ"י שווי השוק של סל הזכויות במקרקעין שהיו ברשותם במועד הקובע. חלקם של החוכרים בפגיעה/בירידת הערך מהווה חלק יחסי משווי המקרקעין, המהווה את יתרת השווי שבין שווי המקרקעין בשלמות, פחות חלקם היחסי של הבעלים **<u>בקרקע בלבד</u>** (לבעלים לא קיים חלק יחסי בשווי המחוברים והיזמות).

<u>תחנת התדלוק</u>:

החוכרים לא שילמו בגין הקרקע במועד תחילת החכירה ומשלמים תמלוגים שוטפים בשיעור של 4% מהפעילות. חלק הבעלים חושב על-ידי היוון[14] התמלוגים המהווים שיעור של 4% מסך הפדיון השנתי הצפוי ממכירת דלקים (ללא מכירות נלוות). את חלק זה אפחית מסך שווי תחנת התדלוק הבנויה.

<u>שטח המסחר</u>:

אני מסכימה עם שמאי המשיבה כי בחוזה החכירה החלק המתייחס לדמי החכירה הראשוניים מחוק ו/או לא נקבע סכום דמי החכירה הראשוניים ולפיכך ההנחה היא כי החוכרים לא שילמו דמי חכירה ראשוניים. העוררים לא חלקו על עמדה זו ולא הוכיחו אחרת.

תשלום דמי החכירה הינו בהתאם לערך הקרקע המשמשת לשטח המסחר, בשיעור של 5% לשנה.

חלק הבעלים חושב על-ידי היוון[15] התמלוגים המהווים שיעור של 5% מסך ערך הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ. את חלק זה אפחית מסך שווי שטח המסחר הבנוי.

<u>שטח האנטנה הסלולרית</u>:

שמאי המשיבה טוענים כי מכיוון ולא הוצג חוזה עם רמ"י ביחס לתמלוגים המשולמים בגין ההכנסות מהאנטנה הסלולרית, ההנחה הינה כי התמלוגים המשולמים הינם בדומה לשטח המסחרי.

אני סבורה כי ממילא לא קיימת ירידת ערך לשטח האנטנה הסלולרית[16] ולפיכך איננני נדרשת להכרעה בסוגיית חלקם של החוכרים בשטח זה.

12.3.4. **<u>מקדם סיכון עקב מגמות תכנון קודמות:</u>**

שמאי וב"כ העוררים סבורים כי יש לדחות את טענת שמאי המשיבה ביחס להפעלת מקדם סיכון על סכום ירידת הערך לאור מגמות תכנון שאושרו עובר למועד אישורה של התכנית הפוגעת, שכן טענה זו לא הוכחה וממילא לא קרה דבר במשך שנים רבות מאז מועד אישורן של התכניות הקודמות.

שמאי וב"כ המשיבה סבורים כי יש להביא בחשבון הפחתה מירידת הערך הגולמית, בשיעור של 50%, המבטאת לטעמם את הסיכון הרובץ על הקרקע עקב מגמות תכנון אשר החלו בשנת 1979 והתפתחו בשנים שלאחר מכן אשר יש בכוחן לכרסם ולא להיטיב עם הנכס שבנדון.

אני דוחה את עמדת שמאי המשיבה ביחס להפחתה מסך ירידת הערך בגין פגיעה נטענת בשווי המקרקעין כבר בתכניות קודמות, עובר למועד הקובע של תמ"א 29/3/א'.

[14] בשיעור של 7.5%.
[15] בשיעור של 7%.
[16] ראה בסעיף 12.3.5

ראשית כל, אינני סבורה כי קיימת פגיעה בשווי המקרקעין על בסיס תכניות קודמות שאושרו שנים רבות קודם למועד אישורה של תמ"א 29/3/א', בהתייחס למועד הקובע שהינו ערב אישורה של התכנית בשנת 2013.

אתייחס לתכניות הקודמות לתמ"א 3/ 29 א' אליהן מתייחסים גם שמאי המשיבה:

- ההוראה הקיימת בתמ"מ 3/1 (מי/375) משנת 1979, ביחס לאפשרות של ניתוק החיבור לתחנת התדלוק מכיוון דרום באם יגיע נפח התנועה היומי בכביש מס' 3 לבית ג'ובארין (ככל הנראה הכוונה למיקום כביש 38 במקטע זה כיום) ל- 4,000 כלי רכב ביממה, איננה רלוונטית ביחס למועד הקובע בשנת 2013, כ- 34 שנים לאחר אישור התכנית, שעה שנפח התנועה בכביש זה עלה ביותר מפי 2 מהנפח האמור בחלוף השנים (כבר בשנת 2001 קיים תיעוד כי נפח התנועה הינו פי 2 מנפח זה).

- ההוראה בתמ"א 7/3 ביחס למגבלת אישור תכנית מפורטת לבניה או לסלילה או למבני שרות ולמערכת תשתיות, מקום בו לא נקבעה רצועת דרך בתכנית מתאר מקומית או בתכנית מפורטת איננה רלוונטית ביחס לנכס הנדון בו עסקינן ברצועת דרך קיימת ובתחנת דלק פעילה הבנויה על-פי היתרי בניה מאושרים כחוק, בהתבסס על תכניות שאושרו עוד קודם למועד הקובע לתמ"א 7/3.

- הרחקת כביש מס' 375 (הכביש הצפוני) ממיקום תחנת התדלוק, במסגרת תכנית מי/678 שאושרה בשנת 1992, לא הוכחה כפוגעת בהיקף הפעילות של תחנת הדלק וממילא לא השתנתה הנגישות לתחנת הדלק גם במסגרת תכנית זו. בכל מקרה, ככל וקיימת פגיעה מעבר לכך הרי שהיא מתבטאת בשווי המקרקעין המתבסס בין היתר על גישת היוון ההכנסות.

- אישור תוכנית מתאר ארצית לדרכים תמ"א 3 שינוי 29 מוסיפה את הדרך הראשית מס' 39 בקטע שבין דרך מס' 38 (עמק האלה) עד למפגש עם דרך אזורית מס' 3877 (ירושלים). בהתאם לתשריט המצורף לתכנית נראה כי הכביש המיועד עובר מצפון לתחת הדלק. התכנית הנדונה תוכננה בקנה מידה רחב[17] ובאופן כוללני שלא מאפשר לזהות פגיעה קונקרטית במקרקעין. לא הוכח כי הוספת מחלף בצומת האלה ושינוי מינורי של תוואי כביש מס' 375 במקטע הרלוונטי, על פי הוראות תמ"א 29/3, יכול לפגוע בשווי תחנת התדלוק שבנדון. ההלכה[18] קובעת כי "פגיעה המזכה בפיצוי היא פגיעה מסוימת וקונקרטית, כך שאדם סביר המעיין בתכנית המתאר יוכל להבין ממנה- בשים לב לטיב המידע התכנוני הגלום בתכנית מזה, ולמאפייני החלקה הפרטיים מזה- מהן ההגבלות החדשות שהטילה תכנית המתאר על המקרקעין".

בהתאם למפורט לעיל, אין להביא בחשבון את ירידת הערך שנגרמה למקרקעין בעקבות תכניות מתאר שקדמו לתכנית הפוגעת ולא הקימו זכות לפיצוי.

[17] בקנ"מ של 1: 100,000
[18] ברמ 5898/16 רומן ברג ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה ראשל"צ.

12.3.5. **<u>אומדן שווי תחנת התדלוק - מצב קודם:</u>**

עקרונות לאומדן שווי תחנת תדלוק, גובשו ופורסמו כאמור בפרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי. קיימות 3 גישות לאומדן השווי. גישת ההשוואה (שתהיה קשה בד"כ ליישום לנוכח השונות הגדולה בין התחנות, בין היתר לאור נפח התנועה, רמת התחרות וכיו"ב וכן לאור מיעוט מחירי השוואה. גישה זו עדיפה כשקיימים נתוני השוואה מהימנים), גישת העלויות (עלות הקמת תחנת תדלוק בד"כ לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה) וגישת היוון ההכנסות (הגישה המקובלת. היוון הכנסות מדמ"ש ראויים שהינם נגזרת של הרווח התפעולי בתחנה).

אני סבורה כי במקרה הנדון, נכון יהיה להעריך את שווי תחנת התדלוק במצב הקודם בהתבסס על גישת היוון ההכנסות וביקורת על-ידי שימוש בגישות ההשוואה והעלויות (לעניין שווי הקרקע).

אומדן שווי תחנת התדלוק (ללא שטח המסחר) יוערך בהתאמה למסמך הכנסות והוצאות שהוצג על ידי שמאי העוררים (לא בהתאמה מלאה, כפי שיפורט בהמשך[19]) וכן בהתאם לפרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי. זאת בין היתר מהטעם שלא מצאתי שקיימים פערים משמעותיים ביחס לתוצאת השווי שמתקבלת בין הצדדים.

אומדן שווי שטח המסחר יוערך בהתאם לגישת ההשוואה, בדומה לערכי השווי שהוסכמו על-ידי הצדדים.

אף על פי כן, בשונה מעמדות הצדדים, אני סבורה כי יש להתחשב בשינויים והתמורות הצפויים בשוק זה, עקב התפתחות הטכנולוגיה והמעבר לרכבים חשמליים שהביאו לחסכון בדלק, כאשר מגמה זו הייתה ידועה כבר במועד הקובע, דבר אשר יתבטא בין היתר בערכים הכמותיים שדרושים ליישום גישת היון ההכנסות.

- **<u>תחשיב שווי תחנת התדלוק (ללא שטח המסחר והאנטנה הסלולרית):</u>**

<u>גישת היוון ההכנסות</u>:

התנועה במקטעי הכבישים (כביש 38 וכביש 375):

שמאי המשיבה אומדים את נפח התנועה הממוצע בסך של 8,988 כלי רכב ליום, בהתבסס על נתוני הלמ"ס לשנים 2010 – 2013.

להלן סקירת נפח התנועה במקטעים הרלוונטיים של כביש מס' 38 וכביש מס' 375, בהתאם לנפח התנועה שנסקר על-ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בין השנים 2012 – 2014 הרלוונטיות יותר ביחס למועד הקובע:

[19] תחילה נמסרו נתוני ההכנסות וההוצאות בקובץ אקסל לא חתום. לאחר דרישתי ולקראת סיום ההליך נמסר מסמך מיום 25.04.2021 מטעם רו"ח אורון מור (החשב הראשי של פז חברת נפט בע"מ). העמוד הראשון של המסמך כולל את פנייתו של רו"ח אורון מור וחתום על ידו, כאשר הוא מפנה לנספח א' למסמך הכולל לטענתו נתוני ההכנסות וההוצאות לשנים 2012 – 2020. יחד עם זאת, העמוד השני של המסמך הכולל את אותה הטבלה שנמסרה לי זה מכבר בקובץ האקסל, איננה חתומה והיא איננה נושאת את הכותרת "נספח א'".

דרך 38 - קטע 10 מק"מ 0.0 עד ק"מ 10.0 - מצומת נחושה עד צומת האלה - מקום הצבה ק"מ 9.3											
כיוון	שנה	חודש	אורך קטע בק"מ	ממוצע יומי (אלפים)	ראשון (אלפים)	שני (אלפים)	שלישי (אלפים)	רביעי (אלפים)	חמישי (אלפים)	שישי (אלפים)	שבת (אלפים)
0	2012	8	10	9.1	10.3	10.2	10.4	10.4	10.7	7.3	4.3
0	2013	11	10	10.1	11.3	11	11.3	11	11.3	8.3	6.2
0	2014	11	10	10.6	10.9	11.7	11.9	11.8	12.5	8.4	6.9
סה"כ ממוצע לשנים 2012 - 2014				9.93							
דרך 375 - קטע 10 מק"מ 0.0 עד ק"מ 5.4 - מצומת האלה עד צומת עציונה - מקום הצבה ק"מ 0.1											
כיוון	שנה	חודש	אורך קטע בק"מ	ממוצע יומי (אלפים)	ראשון (אלפים)	שני (אלפים)	שלישי (אלפים)	רביעי (אלפים)	חמישי (אלפים)	שישי (אלפים)	שבת (אלפים)
0	2012	9	5.4	6.5	7.4	7.4	7.3	7.5	7.9	5	2.8
0	2013	11	5.4	6.4	7.5	7	7.5	7.4	7.8	4.5	3
0	2014	3	5.4	7	7.6	7.6	7.7	7.6	8.1	5.3	5.3
סה"כ ממוצע לשנים 2012 - 2014				6.63							

אני מקבלת את עמדת שמאי המשיבה כי יש להביא בחשבון מחצית משיעור נפח התנועה בכביש מס' 375 מכיוון מערב לכיוון מזרח. נפח תנועה זה כולל תנועת רכבים על כביש 38 הן מכיוון דרום לכיוון צפון והן מכיוון צפון לכיוון דרום, כאשר נפח התנועה על כביש 38 מכיוון דרום לכיוון צפון מובא כבר בחשבון.

בשונה מעמדת שמאי המשיבה אני סבורה כי יש להביא בחשבון שיעור נפח תנועה חלקי מהכיוון הנגדי בכביש מס' 375 (ולא באופן מלא), המוערך על ידי ב- 50%.

א. <u>שיעור הכניסות לתחנת התדלוק ביחס לתנועה במקטעים הרלוונטיים של הכבישים</u>:

שמאי המשיבה אומדים את אחוז המתדלקים ביחס לכמות כלי הרכב החולפים בסמוך לתחנה בחודש ממוצע, בשיעור של 3%.

אכן בהתאם לפרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי נקבע כי בתחנות תדלוק הממוקמות על ציר בינעירוני שבו היקף התנועה ידוע יש להעריך את מספר המתדלקים בתחנה בטווח שבין 3% - 4.5% מהיקף התנועה לכיוון הנסיעה שממנו הכניסה לתחנה.

יחד עם זאת, אני סבורה שביחס למועד הקובע (כמעט 4 שנים מאז שנערכו הקווים המנחים), חלו תמורות שהשפיעו על אחוז המתדלקים ביחס להיקף התנועה, בין היתר בשל הגידול בתחרות הכוללת בענף בכלל ובצירים הסמוכים בפרט.

אחוז המתדלקים מושפע כמובן מהסדרי התנועה ואפשרות הכניסה לתחנה, מרמת הנגישות של התחנה, ממהירות הנסיעה הטבעית של כלי הרכב במקטעים הרלוונטיים, ומהתחרות ביחס לתחנות תדלוק סמוכות.

לתחנת התדלוק שבנדון קיימת כאמור גישה הן מכביש מס' 38 והן מכביש מס' 375.

מהירות התנועה בכבישים הללו הינה מהירה יחסית.

בכניסה מכיוון כביש מס׳ 38 קיים יתרון לאור העובדה שהכניסה הינה באמצעות נתיב האטה ישירות מהכביש.

בכניסה מכביש מס׳ 375 הכניסה הינה על-ידי פניה לכיוון תחנת התדלוק אשר נמצאת במרחק יחסית מציר הכביש.

בחנתי את פריסת תחנות התדלוק הסמוכות לתחנת התדלוק נשוא השומה בהתבסס על תצ״א ממערכת govmap נכון לשנת 2010, כפי המפורט להלן:

- כביש 38 – תחנות תדלוק עם גישה לנוסעים מכיוון צפון לכיוון דרום:

בחיבור של כביש מס׳ 1 עם כביש מס׳ 38 קיימת תחנת תדלוק של חברת ״פז״. התחנה ממוקמת על ציר כביש מס׳ 1 והגישה אליה באמצעות נתיב האטה ישירות מהכביש. קיימת גישה רק לכיוון תנועה אחד – לנוסעים מכיוון מזרח לכיוון מערב (ליוצאים מירושלים).

על כביש מס׳ 38, בין כביש מס׳ 1 למושב מסילת ציון, קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת על ציר הכביש והגישה אליה באמצעות נתיב האטה ישירות מהכביש. קיימת גישה רק לכיוון תנועה אחד - לנוסעים מכיוון צפון לכיוון דרום (לבאים מכיוון ירושלים והמרכז).

- כביש 38 – תחנות תדלוק עם גישה לנוסעים מכיוון דרום לכיוון צפון:

בסמוך למושב אשתאול, על כביש 38, קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת על ציר כביש מס׳ 38 והגישה אליה באמצעות נתיב האטה ישירות מהכביש. קיימת גישה רק לכיוון תנועה אחד – לנוסעים מכיוון דרום לכיוון צפון.

כביש 38 - תחנות תדלוק עם גישה לנוסעים בשני הכיוונים:

בכניסה הצפונית לבית שמש בסמוך לכביש 38 – קיימת תחנת תדלוק של חברת ״פז״. התחנה איננה ממוקמת על ציר הכביש, אלא בכניסה הצפונית לעיר בית שמש. קיימת גישה גם לבאים מכיוון דרום לכיוון צפון וגם להפך.

בכניסה למפעלי נחם הרטוב קיימת תחנת תדלוק. התחנה איננה ממוקמת על ציר הכביש אלא בכניסה למפעלי נחם הרטוב. קיימת גישה לאזור גם לבאים מכיוון צפון לכיוון דרום וגם להפך.

בכניסה לבית גוברין, על כביש מס׳ 35 המתחבר לכביש מס׳ 38, קיימת תחנת תדלוק. התחנה איננה ממוקמת על ציר הכביש, אלא בכניסה לבית גוברין. קיימת גישה גם לבאים מכיוון דרום לכיוון צפון וגם להפך.

בכניסה למושב זכריה, על כביש 38, קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת על ציר הכביש, אך הגישה אליה באמצעות פניה לתוך מושב זכריה. קיימת גישה גם לבאים מכיוון צפון לכיוון דרום וגם להפך.

- כביש 38 - תחנות דלק אזוריות:

בין אזור מפעלי נחם הרטוב למושב צרעה קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת במרחק רב יחסית מכביש מס׳ 38. סביר כי היא משרתת בעיקר את אזור מושב צרעה.

באזור התעשיה בהר טוב קיימת תחנת תדלוק. התחנה משרתת בעיקר את אזור התעשיה.

בכניסה לאזה״ת הצפוני בבית שמש – קיימת תחנת תדלוק של חברת ״פז״. סביר כי התחנה משמשת את אזור העיר בית שמש.

- כביש 375 – תחנות תדלוק עם גישה לנוסעים בשני הכיוונים:

על כביש 375, בין היישוב ביתר עילית למחסום צור הדסה, קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת על ציר כביש 375. הגישה המרכזית אליה היא בעיקר לבאים מכיוון מערב לכיוון מזרח אך קיימת אפשרות חלקית לבאים מכיוון מזרח לכיוון מערב.

בכניסה ליישוב מבוא ביתר קיימת תחנת תדלוק. התחנה ממוקמת בכניסה ליישוב והגישה אליה באמצעות פניה לתוך היישוב. קיימת גישה גם לבאים מכיוון צפון לכיוון דרום וגם להפך.

תחנות התדלוק הסמוכות לכביש מס׳ 1, מושב אשתאול ואזורי התעשיה נחם הרטוב וכן תחנות התדלוק באזור מבוא ביתר, ממוקמות במרחק רב של עשרות אלפי קילומטרים מתחנת התדלוק שבנדון וספק אם השפעתם משמעותית על כמות המתדלקים בתחנה שבנדון.

אני סבורה כי לתחנות התדלוק הסמוכות יותר לתחנת התדלוק שבנדון, כגון תחנות התדלוק שבאזור בית שמש, בית ג׳וברין וכיו״ב, קיימת השפעה משמעותית יותר על כמות המתדלקים בתחנה שבנדון.

בהתחשב במפורט לעיל ובשקלול כלל היתרונות והחסרונות של תחנת התדלוק שבנדון וכן לעומת תחנות התדלוק בסביבה, אני סבורה כי נכון למועד הקובע, סביר לאמוד את שיעור המתדלקים מתוך סך התנועה במקטעים הרלוונטיים בכביש מס׳ 38 ו- 375, בכ- 3.5% בממוצע.

ב. <u>כמות הדלק הממוצעת לתדלוק יחיד</u>:

שמאי המשיבה סבורים כי כמות הדלק הממוצעת לתדלוק הינה 35 ליטר.

אכן בהתאם לפרק כ׳ לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי נקבע כי כמות הדלק הממוצעת לתדלוק הינה 35 ליטר.

יחד עם זאת, אני סבורה שביחס למועד הקובע (כמעט 4 שנים מאז שנערכו הקווים המנחים), חלו תמורות שהשפיעו על כמות הדלק הממוצעת לתדלוק, בין היתר לאור השינויים הטכנולוגיים שהביאו לחסכון בדלק וכנגזרת לכמות הדלק הנמכרת לנסועה קבועה. במסגרת החלטת ועדת השגות מיום 16.02.2021 שנערכה לקרקעות לתחנות תדלוק במושב בית עזרא[20], צוין כי בהתבסס

[20] מגרשים מס׳ 21א׳ ו-21ב׳ לפי תכנית 42/01/02/8 חלק מחלקה 21 בגוש 2522.

על סקר שנערך על-ידי חבר דור אלון ביום 30.10.2017 התקבל כי כמות הדלק הממוצעת לתדלוק נכון לתקופת הסקר הינה 28 ליטר.

בהתחשב במועד הקובע שבנדון ב- 11/2013, אני סבורה כי כמות התדלוק הממוצעת לליטר נעה בטווח שבין 28 ליטר – 35 ליטר ובממוצע (בין השנים 2010 – 2017), כ- 31.5 ליטר.

ג. <u>מרווח שיווק</u>:

בהתבסס על נתוני מרווח השיווק המפורסמים באתר המשרד לתשתיות לאומיות וכן על פי אתרי חברות הדלקים, עולה כי נכון למועד הקובע ב- 11/2013 הינו 647 ₪.

ד. <u>שיעור הרווח (אחוז הוצאות)</u>:

הצדדים חלוקים ביחס לשיעור הרווח. שמאי המשיבה קבעו שיעור רווח של 45% בעוד ששמאי העוררים קבעו שיעורי רווח בין 63% - 80% בשנים 2012-2020 . שיעור הרווח הממוצע בשנים 2012-2014 לפיו נקבע תחשיב העוררים הנו 58% ושיעורו למועד הקובע 52%. בהתאם לקווים המנחים כאמור לעיל, יתרת רווח לבעל התחנה לאחר ניכוי ההוצאות והרווח למפעיל נע בין 35%-55%. שמאי המשיבה אינם מבססים את קביעתם בעוד שמאי העוררים מציגים נתוני הכנסות והוצאות[21].

בגישה זהירה, אביא בחשבון שיעור רווח בדומה לשומת העוררים וכפי שמפורט בטבלת ההכנסות והוצאות נכון למועד הקובע לשנת 2013 שהינו 52%.

ה. <u>שיעור ההיוון</u>:

הצדדים חלוקים ביחס לשיעור ההיוון לתחנת הדלק. בעוד ששמאי העוררים סבורים כי שיעור ההיוון הראוי הינו 10%, שמאי המשיבה סבורים כי שיעור ההיוון הראוי הינו 10.5%.

ראוי לכמת את הסיכון הגבוה בתחשיב ההיוון גם באמצעות קביעת תוספת לשיעור ההיוון המבטא את תוספת הסיכון לענף .

בחנתי את שיעור ההיוון שנקבע במסגרת מס׳ שומות מכריעות רלוונטיות שנערכו לתחנות תדלוק פעילות כמפורט להלן:

- במסגרת שומה מכרעת שנערכה ע״י השמאי המכריע גיל הרצברג בגו״ח 10082/107,108 בגן השומרון, הובא בחשבון שיעור היוון של 11%.

[21] תחילה נמסרו נתוני ההכנסות וההוצאות בקובץ אקסל לא חתום. לאחר דרישתי ולקראת סיום ההליך נמסר מסמך מיום 25.04.2021 מטעם רו״ח אורון מור (החשב הראשי של פז חברת נפט בע״מ). העמוד הראשון של המסמך כולל את פנייתו של רו״ח אורון מור וחתום על ידו, כאשר הוא מפנה לנספח א׳ למסמך הכולל לטענתו נתוני ההכנסות וההוצאות לשנים 2012 – 2020. יחד עם זאת, העמוד השני של המסמך הכולל את אותה הטבלה שנמסרה לי זה מכבר בקובץ האקסל, איננה חתומה והיא איננה נושאת את הכותרת ״נספח א׳׳.

- במסגרת שומה מכרעת שנערכה ע"י השמאי המכריע אייל יצחקי לירידת ערך לפי סעיף 197 לתחנת תדלוק בדרך 4 בדרום העיר חדרה (בגו"ח 10046/28), הובא בחשבון שיעור היוון של 11% לתזרים ההכנסות של תחנת התדלוק הפעילה הממוקמת בדרך לא עירונית.

- במסגרת שומה מכרעת שנערכה ע"י השמאי המכריע יעקב פז לירידת ערך לפי סעיף 197 לתחנת תדלוק "דור אלון" בקיבוץ קדרים (מגרש 2001, גו"ח 15537/4), הובא בחשבון שיעור היוון של 11% לתזרים ההכנסות של תחנת התדלוק לאור מיקומה הפריפריאלי.

לאור המפורט לעיל ובהתייחס למיקומה של תחנת התדלוק בדרך לא עירונית המגלם בחובו סיכונים ביחס להשתנות פוקדי התחנה, אני סבורה כי שיעור ההיוון הראוי לרכיב תחנת התדלוק הינו 11%.

<u>להלן תחשיב שווי רכיב תחנת הדלק בהתבסס על המפורט לעיל בגישת היוון ההכנסות</u>:

<u>גישה א'</u>:

מהות	סכום/יחידה/שיעור
ימים	[redacted]
כלי רכב יומי כביש 38 - כיוון אחד	[redacted]
כלי רכב יומי כביש 375 - כיוון אחד	[redacted]
סה"כ כלי רכב יומי	[redacted]
כמות כלי רכב חודשי	[redacted]
אחוז מתדלקים	[redacted]
כמות תדלוק ממוצעת (ליטר)	[redacted]
סה"כ תדלוק חודשי (ק"ל)	[redacted]
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	[redacted]
היקף מכירות שנתי ממוצע לשנים 2012 – 2014, בגישה זהירה בהתאם לטבלת הכנסות והוצאות שהוצגה ע"י העוררים (ק"ל)	[redacted]
מרווח שיווק (נובמבר 2013)	[redacted]
סה"כ פדיון שנתי צפוי	[redacted]
שיעור רווח (בהתאם למסמך הכנסות והוצאות שהוצג ע"י העוררים נכון לשנת 2013)	[redacted]
רווח שנתי צפוי ממכירת דלקים	[redacted]
תוספת רווח ממכירות נלוות בקיזוז הוצאות	[redacted]
רווח שנתי כולל צפוי	[redacted]
שיעור היוון	[redacted]
שווי תחנת תדלוק פעילה (רכיב תחנת התדלוק בלבד ללא שטח המסחר/אנטנה סלולרית)	[redacted]

<u>גישה ב' (המכפיל הגס כביקורת)</u>:

מהות	סכום/יחידה/שיעור
היקף מכירות שנתי מוערך (ק"ל)	[redacted]
מחיר דלק לצרכן ממוצע לנובמבר 2013	[redacted]
סה"כ פדיון שנתי צפוי	[redacted]
דמי שכירות ראויים בתחנה פעילה	[redacted]
דמי שכירות שנתיים לתחנה הבנויה	[redacted]
שיעור היוון לתחנה הפעילה	[redacted]
שווי מרכיב תחנת התדלוק	[redacted]

<u>גישת ההשוואה (כביקורת בלבד):</u>

- במסגרת שומה מכרעת שנערכה ע"י השמאי המכריע גיל הרצברג בגו"ח 10082/107,108 בגן השומרון, נקבע כי שווי תחנת התדלוק הפעילה (רכיב תחנת התדלוק בלבד ללא שטחי המסחר) הינו 9,178,869 ₪ למועד קובע 26.03.2015. שווי זה נקבע בהתבסס על היוון רווח תפעולי שנתי כולל מכירות נלוות בסך של 1,009,676 ₪, המבוסס על היקף מכירות שנתי של 3,884 ק"ל.

- בהתאם לפרסום באתר מאי"ה, עולה כי ביום 26.11.2013 רכשה קרן ההשקעות בנדל"ן "סלע קפיטל" בתמורה לסך של 30,000,000 ₪ חלקה בשטח של 1,876 מ"ר שבנויה עליה תחנת תדלוק שכוללת חנות נוחות ומתקן לשטיפת כלי רכב בשטח מבונה כולל של כ- 500 מ"ר, הממוקמת ברח' רוז'נסקי 7 באזור התעשייה מערב ראשון לציון (גו"ח 3946/300). תחנת התדלוק וחנות הנוחות מושכרות לחברת "פז" ומתקן שטיפת כלי הרכב מושכר למפעיל אחר. סה"כ דמ"ש השנתיים לכלל שטח התחנה הינם כ- 2,510,000 ₪ נטו, המשקפים דמ"ש חודשיים של כ- 209,167 ₪. לחברת "פז" חוזה עד דצמבר 2015 ו- 2 אופציות לתקופה של 3 שנים כל אחת.

<u>מסקנת ביניים:</u>

בהתאם למפורט לעיל, על הצד הזהיר אני סבורה כי שווי תחנת התדלוק הפעילה (ללא שטח המסחר והאנטנה הסלולרית), הינו כ- **10,100,000** ₪.

<u>חלק החוכרים בפיצוי</u>:

כאמור לעיל, החוכרים לא שילמו בגין הקרקע במועד תחילת החכירה ומשלמים תמלוגים שוטפים בשיעור של 4% מהפעילות. חלק הבעלים יחושב על-ידי היוון[22] התמלוגים המהווים שיעור של 4% מסך הפדיון השנתי הצפוי ממכירת דלקים (ללא מכירות נלוות). את חלק זה אפחית מסך שווי תחנת התדלוק הבנויה על מנת לאמוד את חלקם של החוכרים בפיצוי.

מהות	שווי/שיעור
סך פדיון שנתי צפוי	2,114,180 ₪
תמלוגים (4%)	84,567 ₪
תמלוג מהוון (מהוון ב- 7.5%[23])	1,127,563 ₪
סך שווי התחנה הבנויה	10,100,000 ₪
חלקם היחסי של הבעלים בתחנה (1,127,563 ₪ / 10,100,000 ₪)	11.164%
שיעור שווי החוכרים בתחנה הבנויה	**88.836%**

[22] בשיעור של 7.5%.
[23] משקף שיעור היוון עבור קרקע לתחנת דלק 6% + 1.5% עבור סיכון

- **<u>תחשיב שווי שטח המסחר</u>**:

<u>תחשיב השווי בהתבסס על גישת ההשוואה</u>:

שמאי הצדדים הציגו מספר שומות מכריעות, במסגרתן נקבעו ערכי שווי למסחר בתחנת דלק בסמוך לנכס באזור העיר בית שמש.

שמאי הצדדים מסכימים על שווי בנוי בסך של 16,000 ₪. שמאי המשיבה סבורים כי כנגזרת שווי מ״ר קרקע מבונה הינו בסך של 7,000 ₪.

בחנתי את השומות המכריעות שהציגו הצדדים.

אני סבורה כי עדיף להתבסס על השומות המכריעות שנערכו לחנויות נוחות בתחנות תדלוק[24] ולא לשטחי מסחר אחרים שאינם חלק מתחנות תדלוק.

בהתחשב ביתרונות אל מול החסרונות של תחנת התדלוק שבנדון (ממוקמת על צירי תנועה מרכזיים, אך עם תחרות רבה יחסית של תחנות תדלוק סמוכות) אל מול תחנת התדלוק שנבחנה במסגרת השומות המכריעות (הממוקמת על ציר ראשי בעיר בית שמש, בסמוך לאזה״ת, כאשר בעיר קיימות רק 2 תחנות תדלוק), אני סבורה בדומה לעמדות עקרוניות של הצדדים, כי שווי מ״ר בנוי למסחר הינו 16,000 ₪ ושווי מ״ר קרקע מבונה למסחר הינו 7,000 ₪.

הצדדים כאמור מסכימים על שטח מסחר אקו׳ של 45.5 מ״ר (המורכב מ- 40.5 מ״ר שטח בנוי ו- 20 מ״ר שטח חצר מרוצפת שהובא בחשבון מקדם שווי 0.25) ולאחר שבחנתי את היתר הבניה כאמור אני מקבלת את הסכמתם לעניין זה.

לפיכך מתקבל כי שווי שטח המסחר הבנוי הינו 728,000 ₪[25] וכי שווי הקרקע לשטח המסחר הינו 318,500 ₪[26].

<u>חלק החוכרים בפיצוי</u>:

כאמור לעיל, תשלום דמי החכירה הינו בהתאם לערך הקרקע המשמשת לשטח המסחר, בשיעור של 5% לשנה. חלק הבעלים יחושב על-ידי היוון[27] התמלוגים המהווים שיעור של 5% מסך ערך הקרקע ללא פיתוח וללא מע״מ. את חלק זה אפחית מסך שווי שטח המסחר הבנוי.

[24] שומה מכרעת שנערכה ע״י השמאית המכריעה גבע בלטר בגו״ח 5205/15 ברח׳ יגאל אלון 20 בעיר בית שמש נכון למועד קובע 15.11.2013 וכן שומה מכרעת שנערכה ע״י השמאית המכריעה נאוה סירקיס באותו הנכס למועד קובע 21.01.2015.
[25] 16,000 ₪ X 45.5 מ״ר אקו׳
[26] 7,000 ₪ X 45.5 מ״ר אקו׳
[27] בשיעור של 7%.

מהות	שווי/שיעור
שווי מצב קודם (שווי הקרקע)	₪ 318,500
אומדן עלויות פיתוח (כפי שנקבע על-ידי שמאי המשיבה ומוסכם עלי)	₪ 25,000
ערך קרקע ללא פיתוח	₪ 293,500
תמלוג שנתי (דמי חכירה המהווים 5% מערך הקרקע ללא פיתוח וללא מע"מ)	₪ 14,675
תמלוג מהוון (מהוון בשיעור של 7% לקרקע)	₪ 209,643
שווי חלקם של הבעלים בקרקע	₪ 209,643
סך שווי שטח המסחר הבנוי	₪ 728,000
שיעור שווי הבעלים משטח המסחר הבנוי	28.797%
שיעור שווי החוכרים משטח המסחר הבנוי	**71.203%**

- **<u>תחשיב שווי האנטנה הסלולרית</u>**:

שמאי העוררים סבורים כי יש להביא בחשבון ירידת ערך לשטח האנטנה הסלולרית ואילו שמאי המשיבה סברו תחילה שאין להביא בחשבון ירידת ערך לשטח האנטנה הסלולרית ולאחר שהוצג בפניהם היתר הבניה לשטח זה, סברו כי בכל מקרה חלק החוכרים בשווי שטח זה הינו זניח.

עוד נימקו שמאי המשיבה כי מכיוון ולא מתוכננת תפיסת חזקה לפני שנת 2025 לטענתם, ניתן לעשות המשך שימוש והפעלת האנטנה ללא כל פגיעה. בנוסף אין ודאות להמשך פעילות האנטנה הסלולרית מכיוון ולא הוצגו מסמכים המצביעים על כך שניתן להאריך את הסכם ההתקשרות מעבר ליום 31.05.2015.

אני דוחה את טענת שמאי העוררים לעניין זה.

מקובל לאמוד את שווי שטח האנטנה הסלולרית בגישת היוון ההכנסות.

שמאי העוררים אומדים את שווי האנטנה לצמיתות. אני סבורה כי אומדן שווי האנטנה הסלולרית לצמיתות טעות יסודית היא, אשר מובילה למסקנה שגויה.

היתר הבניה לאנטנה הסלולרית שבנדון הופק כבר בשנת 2000. לאור השינויים הטכנולוגים והעובדה כי שוק הסלולר הינו דינמי ומתקדם יחסית, כאשר כבר במועד הקובע ועד להיום הצפי הוא להתכנות של שינויי פריסת אנטנות, רכישה ע"י חברות מתחרות וצמצום אנטנות, התפתחות מוצר שתדרוש הריסה והקמה מחדש של מוצר אחר לגמרי, כמו גם לאור העובדה שלא הוצג לעיוני הסכם שכירות לתקופה שמעבר לתום תקופת השכירות שצוינה בחוזה שהוצג לעיוני (שהינה ביום 31.05.2015), אני סבורה כי תום "החיים הכלכליים" של האנטנה הסלולרית הינו עד למועד ההפקעה הצפויה, דהיינו 10 שנים מהמועד הקובע.

לפיכך, בהתחשב בכך שעד למועד ההפקעה הצפויה אין מניעה לעשות שימוש דומה בשטח זה, אינני סבורה כי יש להביא בחשבון פיצוי בגין ירידת ערך לרכיב זה.

לפיכך אין רלוונטיות לחלק החוכרים בפיצוי לשטח זה.

- **<u>סיכום – שווי זכויות החוכרים במקרקעין במצב הקודם</u>**:

רכיב במקרקעין	שווי	חלק החוכרים בשווי המקרקעין	סה"כ שווי חלק יחסי של החוכרים
תחנת תדלוק	₪ 10,100,000	88.836%	₪ 8,972,437
מסחר	₪ 728,000	71.203%	₪ 518,357
סה"כ שווי זכויות החוכרים במקרקעין - מצב קודם	₪ 10,828,000		₪ ***9,490,794***

12.3.6. **<u>אומדן שווי שימוש ביניים בתחנת התדלוק - מצב חדש:</u>**

בהתאם למפורט לעיל, שווי המצב החדש יוערך בהתחשב בשימוש ביניים אפשרי בתחנת התדלוק עד למועד תפיסת החזקה/ההפקעה, שהוערך על-ידי ב- 10 שנים מהמועד הקובע לתכנית.

שימוש הביניים הוערך על-ידי היוון דמ"ש השנתיים לרכיב תחנת התדלוק ולרכיב שטח המסחר לתקופה של 10 שנים, בשיעור היוון גבוה ב- 2% משיעור ההיוון שהובא בחשבון במצב הקודם, לאור אי הסחירות שנוצרה מרגע אישור התכנית וייעוד המקרקעין לדרך עם סימון המבנים להריסה, וכן לאור הסיכונים ואי הודאות במועד מימוש ההפקעה/תפיסת החזקה.

תחנת דלק	
דמ"ש שנתיים	₪ 1,115,000[28]
מס' שנים	10
שיעור היוון	13.00%
שווי תחנת הדלק הבנויה - לתקופת הביניים בלבד	₪ 6,050,261
חלק החוכרים	88.836%
שווי חוכרים בתחנת דלק	₪ 5,374,811
מסחר	
דמ"ש שנתיים	₪ 61,880[29]
מס' שנים	10
שיעור היוון	10.50%
שווי שטח המסחר הבנוי - לתקופת הביניים בלבד	₪ 372,194
חלק החוכרים	71.203%
שווי חוכרים בשטח המסחר	₪ 265,013
סך שווי המקרקעין – מצב חדש	
סה"כ שווי החוכרים במקרקעין - מצב חדש	₪ **5,639,824**

[28] ממוצע דמ"ש השנתיים שהתקבלו משקלול גישת היוון ההכנסות והמכפיל הגס באומדן שווי תחנת הדלק הפעילה.
[29] דמ"ש שנתיים למסחר הוערכו בשיעור של 8.5% משווי שטח המסחר הבנוי.

12.3.7. **<u>שווי המחוברים:</u>**

שמאי המשיבה הביאו בחשבון כאמור כי שווי המחוברים הינו 2,500,000 ₪ וזאת על הצד הזהיר לשיטתה שכן שווים צריך להיות אף גבוה מכך.

שמאי העוררים אינם קובעים או מתייחסים לשווי המחוברים, למעט הבהרה שנתנו במסגרת הדיון כי בתחנה 3 משאבות ו- 12 פיות ולא 12 משאבות כפי שסוברים שמאי המשיבה.

אציין כי בהתאם להיתרי הבניה ולביקור שערכתי בנכס, אכן צודקים ב"כ העוררים כי בנכס הנדון 3 משאבות תדלוק בלבד עם 12 פיות.

במסגרת סעיף 11 לפרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי (עריכת שומות לתחנות תדלוק) מיולי 2010, עלות בניה של תחנת תדלוק מושפעת בעיקר משטחה וממספר המשאבות שבה אך גם מאורך נתיבי הגישה אליה, טופוגרפיה, מרחק מפיתוח קיים ודרישות של ועדות התכנון. עוד צוין כי על פי סקירת מכרזים להקמת תחנות תדלוק שנערכה ביוני-יולי 2010 ע"י אגף שומת מקרקעין, עלות בניה לתחנה ממוצעת באזור עירוני מפותח בשטח קרקע של כדונם ועליה 4 משאבות תדלוק (המסווגות בדרך כלל כתחנת תדלוק מדרגה א') הינה כ- 1,800,000 ₪ ללא מע"מ.

בהתאמה לנכס שבנדון, יש להביא בחשבון התייקרות עלויות הבניה בגין התאמה לזמן של כ- 3.5 שנים עד למועד הקובע, אך מנגד יש להביא בחשבון כי תחנת התדלוק כוללת 3 משאבות תדלוק בלבד וכן יש לשקלל את הפחתים שנצברו במשך כ- 30 שנה.

במסגרת השומה המכרעת של השמאי המכריע גיל הרצברג בגו"ח 10082/107,108 בגן השומרון, אליה מפנים שמאי המשיבה, אכן הובאה בחשבון עלות בניה בסך של 3,650,000 ₪ ועלויות פיתוח בסך של 850,000 ₪, ובסה"כ 4,500,000 ₪. אלא, שמעיון בשומה המכרעת עולה כי זו נערכה ביחס למגרש ריק לתחנת תדלוק חדשה, מדרגה ב' (הכוללת בד"כ כ- 8 משאבות) עם גגון בשטח של כ- 400 מ"ר, באזור מפותח ומיושב (בכניסה למושב גן שומרון), למועד קובע 26.03.2015.

בהתאמה לנתונים המפורטים לעיל ובהתחשב במיקום התחנה, גודלה ומספר משאבות התדלוק,

אומדן שווי עלות הבניה כחדשה כ- 2.5 מ' ₪ בדומה לנקבע ע"י שמאי המשיבה ולאחר ניכוי

הפחת שנצבר ממועד הקמתה אני סבורה כי שווי המחוברים מסתכם בסך של כ- 1,850,000 ₪[30].

12.3.8. **<u>תחשיב ירידת הערך:</u>**

בהתאם למפורט לעיל, תוך הנחה כי הפיצוי בגין המחוברים יינתן בשלב השני (שלב ההפקעה), אני סבורה כי ירידת הערך שנגרמה במקרה הנדון הינה כדלקמן:

[30] שווי מחוברים בתחנה חדשה : 2,500,000 ₪
שיעור הפחת משנת ההקמה ועד מועד אישור התכנית (1.5%, 38 שנה , 5%) : 25%
עלות מחוברים בניכוי הפחת (2,500,000 ₪ X 0.75) במעוגל : 1,850,000 ₪

תחשיב ירידת ערך לחלק החוכרים במקרקעין (בניכוי שווי המחוברים)	
סה"כ שווי החוכרים במקרקעין - מצב קודם	9,490,794 ₪
סה"כ שווי החוכרים במקרקעין - מצב חדש	5,639,824 ₪
סה"כ ירידת ערך לחלק החוכרים במקרקעין	**3,850,970** ₪
שווי המחוברים	1,850,000 ₪
סה"כ ירידת ערך לחלק החוכרים במקרקעין בניכוי שווי המחוברים	**2,000,970** ₪

13. **<u>השומה</u>**

לאור כל האמור לעיל, בהתייחס לכלל המסמכים שהוצגו בפני במסגרת ההליך, הגעתי לכלל דעה כי סכום הפיצוי המיוחס לחלקם של החוכרים במקרקעין, בגין ירידת הערך במקרקעין שבנדון לפי סעיף 197 לחוק, שנגרמה כתוצאה מאישורה של תמ"א 29/3/א', הינו בסך של **2,000,970** ₪ נכון למועד קובע 07.11.2013.

על סכום זה תחול הצמדה כחוק.

ולראיה באתי על החתום,

רמה מאור, שמאית מקרקעין
שמאית מכריעה לפי חוק התו"ב