דוד דדון – **שמאי מקרקעין, עו"ד (LL.M)**

שמאי מכריע ומייעץ לפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה – 1965

תאריך : 05.10.2025

מס' בקשה : 1081-2024

ערר מס' : רג/92007/0521

מספרנו : 8919

<u>לכבוד</u>

ועדת ערר לתכנון ובניה פיצויים והיטלי השבחה מחוז תל אביב

לכבוד

העוררת,

פז חברת נפט בע"מ

דוא"ל:

<u>באמצעות</u>

ב"כ עו"ד אמיר כספרי

דוא"ל: amirc@s-horowitz.com

ב"כ עו"ד נועה שמואלי

דוא"ל: noa.shmueli@s-horowitz.com

ב"כ עו"ד מור פינקלשטיין

דוא"ל: mor.finkelstein@s-horowitz.com

מר שאול רוזנברג שמאי מקרקעין

דוא"ל: r-shamay@rosenberg.co.il

מר רוני שרוני שמאי מקרקעין

דוא"ל: roni@rosenberg.co.il

מר ערן יואבי שמאי מקרקעין

דוא"ל: raneryo@gmail.com

המשיבה 1,

הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן

דוא"ל: hilik-b@ramat-gan.muni.il

<u>באמצעות</u>

ב"כ עו"ד אילנה בראף

דוא"ל: ilana@htlaw.co.il

עו"ד עדינה פיבלביץ

דוא"ל: adina-f@ramat-gan.muni.il

מר גד דגני שמאי מקרקעין

דוא"ל: office@degani-beny.co.il

מר ניר בני שמאי מקרקעין

דוא"ל: niro@gadi-degani.co.il

המשיבה 2,

נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ

דוא"ל: barakyakovc@nta.co.il

<u>באמצעות</u>

ב"כ עו"ד דוד כחלון

דוא"ל: office@dklaw.co.il

עו"ד ושמאי מקרקעין דורון חבקין

דוא"ל: office@havkin.org.il

מר ספיר נח שמאי מקרקעין

דוא"ל: sapir@havkin.org.il

מר ברק כהן מנהל מחלקת תביעות 197 חב' נ.ת.ע

דוא"ל: barakyakovc@nta.co.il

ג.א.נ.,

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

דוד דדון – שמאי מקרקעין, עו"ד (LL.M)
שמאי מכריע ומייעץ לפי חוק התכנון והבנייה, התשכ"ה – 1965

חוות דעת בכתב

בחינת תביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965

עקב אישור תכנית תשתית לאומית 70/א' – רכבת קלה במטרופולין ת"א – הקו הסגול – מקטע מערבי בהתאם להחלטה מיום 08.05.2024 של ועדת ערר בתיק משפטי רג/92007/0521

גוש : 6180, חלקה : 443 [בשלמות]

תחנת דלק "פז קרית גן", דרך אלוף שדה 52, שכונת הבילויים, רמת גן

1. כתב מינוי

בהתאם להודעת מינוי מס' 1081-2024 מיום 23.04.2025, התמניתי ע"י יו"ר מועצת שמאי המקרקעין כשמאי מייעץ בהתאם לתיקון 84 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה-1965 לנכס הנדון, לפי בקשת כבוד יו"ר ועדת הערר עוה"ד נורית טביב מזרחי ע"פ הוראת סע' 14(ג)(2) לתוספת השלישית לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965.
בהתאם להחלטה שניתנה ביום 08.05.2025, נתבקשתי לחוות את דעתי המקצועית בכתב לנכס מושא הערר, בשאלת "האם התוכנית גרמה לפגיעה במקרקעין" וככל שימצא שחלה פגיעה, לקבוע את שיעורה, וזאת בכפוף להנחיות שניתנו לשמאי המייעץ בהחלטה האמורה.

2. מטרת חוות הדעת

מתן חוות דעת בכתב לוועדת הערר במחלוקת שבין הצדדים, בדבר אומדן ירידת הערך אשר חלה במקרקעין הנטענת ע"י העוררים, כהגדרתה בסעיף 197 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 ובכפוף להנחיות שניתנו לשמאי המייעץ בהחלטה האמורה.
הגורם הנבחן: חלקה מס' 443, לפי התכניות תת"ל/70א'.
מועד קובע לאומדן[1]: מועד הפרסום ברשומות – 18.07.2017.

3. מועד קיום דיון מקצועי

התקיים דיון מקצועי ביום 31.07.2025, בהסכמת הצדדים באמצעות שיחת וועידה בווידאו (אפליקציית Zoom) להבהרת הטיעונים, העובדות והסוגיות השנויות במחלוקת.
במהלך הדיון המקצועי הוצג לצדדים הפרוטוקול, ולאחר מכן הופץ העתק הפרוטוקול לצדדים.

4. מועד ביקור בנכס ובסביבתו

ביקור בנכס ובסביבתו נערך ביום 11.06.2024 ע"י החי"מ [במסגרת חבר ועדת השגות – הפקעה].
בוצע ביקור עצמאי בנכס ללא שמאי הצדדים.
בזמן הביקור ניכר כי התחנה הוסרה.

[1] **לפי סעיף 119(ב) לחוק התו"ב "מועד פרסום ההודעה ברשומות יהיה המועד הקובע לענין תביעת פיצויים לפי סעיף 197."**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

5. פרטי המקרקעין

כתובת	:	תחנת דלק "פז קרית גן", דרך אלוף שדה 52, שכונת הבילויים, רמת גן.
גוש	:	6180.
חלקה	:	443 (בשלמות).
שטח חלקה רשום[2]	:	1,578.00 מ"ר.
זכויות[3]	:	בעלות פרטית.
מהות הנכס	:	תחנת דלק שהייתה פעילה במועד הקובע, חברת פז, "פז קרית גן".

6. עיקרי המסמכים

6.1 פרוטוקול דיון בוועדת הערר לפיצויים והיטל השבחה מחוז תל אביב מיום 11.02.2024.

6.2 החלטת ועדת הערר לפיצויים והיטל השבחה מחוז תל אביב מיום 08.05.2025.

6.3 שומה מטעם העוררת, נערכה על ידי שמאי המקרקעין מר שאול רוזנברג לרבות נספחיה.

6.4 שומה מטעם המשיבה 1, נערכה על ידי שמאי המקרקעין מר גדי דגני.

6.5 שומה מטעם המשיבה 2, נערכה על ידי שמאי המקרקעין עו"ד דורון חבקין ומר ספיר נוח.

6.6 תצלום העתק נסח רישום מקרקעין אינטרנטי שצורף כנספח לתגובת נת"ע לתביעה, מיום 04.03.2019.

6.7 כתבי ערר עם נספחים.

6.8 כתבי תשובה לעררים עם נספחים.

6.9 פרסום הודעת ההפקעה בי.פ. 7629, מיום 28.11.2017.

6.10 הסכם בין נת"ע לפז מחודש 04/2019.

6.11 מסמך השלמת נתונים מהעוררת, מיום 15.09.2025.

6.12 תוכניות בנין עיר החלות על המקרקעין.

6.13 מסמכי התכנית הפוגעת, לרבות תשריט, תקנון, וכד'.

6.14 עסקאות השוואה שהוצגו על ידי הצדדים, קביעות שמאים מכריעים בסביבה הקרובה והחלטות ועדות ערר ובית משפט רלוונטיות.

6.15 מסמכים נוספים.

7. מועד קובע

מועד קובע, יום תחילת התכנית.

סעיף 119 (ב) לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 *" מועד פרסום ההודעה ברשומות יהיה המועד הקובע לעניין תביעת פיצויים לפי סעיף 197 ".*

המועד הקובע לבחינת ירידת הערך [שווי מצב קודם ושווי מצב חדש], כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד פרסום אישור התוכנית/מועד קובע
תכניות תת"ל/70א'	18.07.2018

[2] בהתאם להעתק נסח רישום מקרקעין שהועבר לידי משמאי הצדדים ומידע העולה מ- govmap.

[3] לפי עמדות הצדדים ונסח רישום. פירוט נוסף לגבי הזכויות והסתייגויות בעניין זה ראה בפרק המשפטי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

8. תיאור הנכס והסביבה

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב הפיזי של הנכס.

8.1 תיאור סביבת הנכס

מיקום הנכס

הנכס מושא חוות הדעת מהווה את תחנת דלק "פז קרית גן", הממוקמת בדרך אלוף שדה 52, שכונת הבילויים, רמת גן.

תיאור הסביבה

שכונת הבילויים מהווה שכונת מגורים ותיקה בעיר רמת גן הבנויה בגובה משתנה.
ניכרים בשכונה תהליכי התחדשות עירונית בהם נבנים מבני מגורים בבניה רוויה וגבוהה יותר.
הנכס מושא ההחלטה ממוקם בחלק הדרומי ביותר של השכונה, מעברה הצפונית של דרך אלוף שדה, המהווה דרך ראשית ועורקית בסביבה, דו-סטרית לתנועה בה מס' נתיבי תנועה לכל כיוון.
הדרך גובלת במס' שכונות ועירים.
המקרקעין ממוקמים כ- 1 ק"מ מערבית למחלף אלוף שדה בכביש מס' 4.

גבולות סביבת הנכס

מצפון - רחוב פנחס ומעברו שכונת מתחם נגבה בעיר רמת גן.
ממזרח - שכונת נווה יהושע בעיר רמת גן.
מדרום - דרך אלוף שדה ומעברה שכונת רמת חן, רמת שקמה והפארק הלאומי.
ממערב - שכונת תל גנים בעיר גבעתיים.

תיאור סביבת הנכס

כאמור הנכס מושא חוות הדעת ממוקם בחלק הדרומי ביותר של השכונה, בצמוד לדרך הראשית אלוף שדה.
מוצאה של דרך אלוף שדה ממחלף אלוף שדה בכביש 4 במזרח, וסיומה במערב במפגש עם רחוב המאבק וכן כהמשך של דרך השלום המובילה לערים גבעתיים ותל אביב.
בדרך אלוף שדה קיים בחלקה שיקוע ומנהרה מתחת למחלף במפגש הרחובות אלוף שדה, הירדן ופרץ ברנשטיין.
בסביבה מס' תחנות תדלוק, לרבות סונול המכבים, תחנת פז נוספת בדרך אלוף שדה ועוד.
פיתוח: בסביבה קיים פיתוח עירוני מלא [פיתוח: כבישים, מדרכות, חשמל, תאורה, מים, ניקוז, תיעול].
נגישות לנכס: מדרך אלוף שדה מדרום.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

8.2 תיאור המגרש

גוש : 6180.
חלקות : 443 (בשלמות).
שטח חלקה רשום[4] : 1,578.00 מ"ר.

צורת החלקה/מגרש : רגולרי דמוי טרפז ומידותיו :
אורך חזית צפונית כ- 67 מ'.
אורך חזית דרומית כ- 69 מ'.
אורך חזית מזרחית כ- 25 מ'.
אורך חזית מערבית כ- 24 מ'.
טופוגרפיה : פני הקרקע הטבעיים מישוריים.
בינוי : על המגרש בנויה במועד הקובע תחנת תדלוק על כלל מתקניה וכן מבנה תחנה אשר שימש כחנות נוחות Yellow.

8.3 תיאור הנכס

הנכס
מושא חוות הדעת מהווה זכויות בעלות בחלקה הנדונה בשטח של 1,578 מ"ר רשום, המהווה מגרש בייעוד אזור מיוחד לשימושים של תחנות תדלוק.
ניכר כי התחנה הוקמה בהתאם לרישיון בניה מס' 8758 מיום 13.03.1966 (לו אותרה גם תעודת גמר), שהתיר הקמת בניין תחנת דלק המכיל: 1 מחסן, 1 משרד, 1 חדר חשמל ונוחיות בשטח של 52.00 מ"ר, גגון בשטח של 176.95 מ"ר מעל אי המשאבות, 5 מיכלים תת קרקעיים.
בהמשך הופקו היתרים נוספים לרבות להוספת משאבות תדלוק, ושינוי מיקום מבנה מחסן ומשרדים.
בהתאם להיתר מיום 13.01.2005 הותרה הסבת משרדי תחנת דלק פז לחנות נוחות לשרות עצמי (חנות Yellow) לתקופה של חמש שנים, שינויים פנימיים וחיצוניים, ללא תוספת שטח (שטח של 94.39 מ"ר).
ניכר כי לא הוארכה בפועל תקופת השימוש החורג.

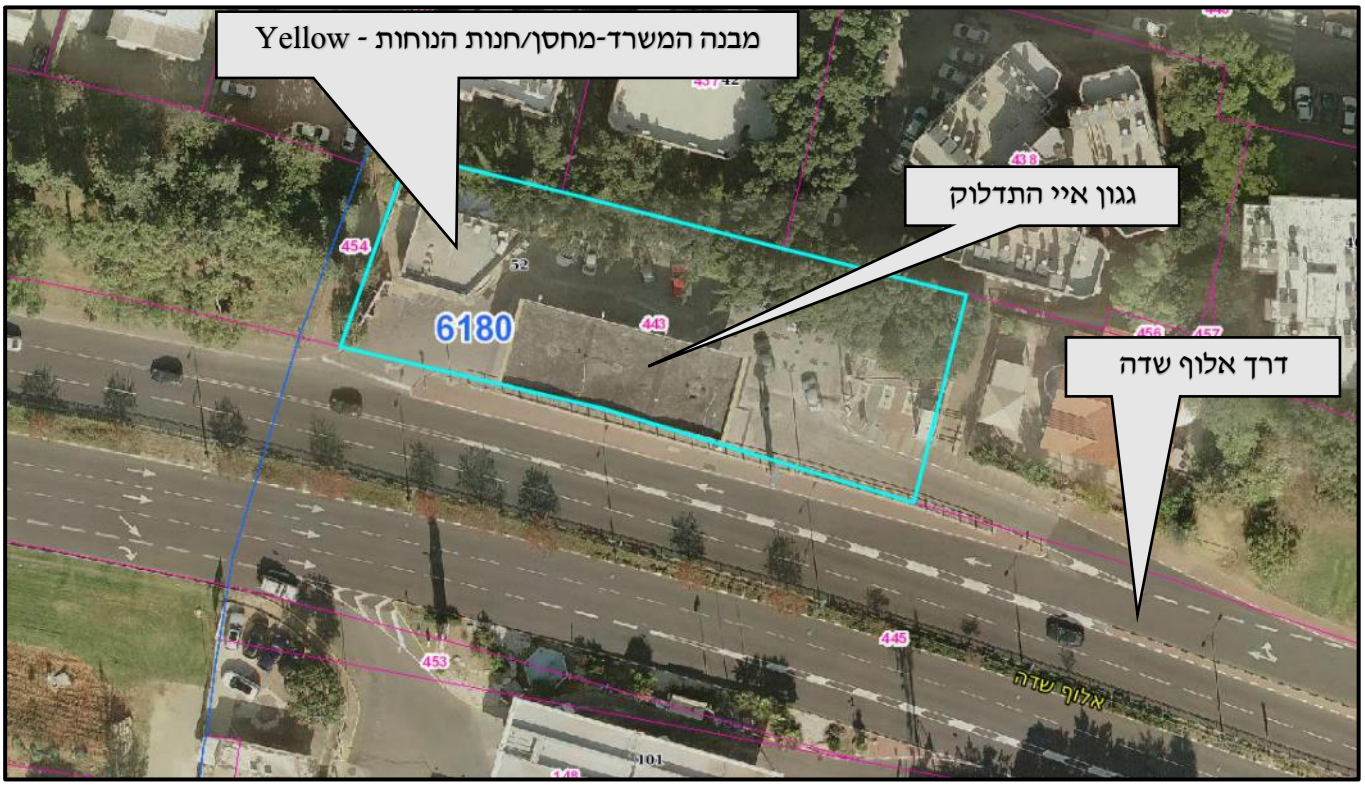
סוג בניה:
חנות הנוחות בבנייה קונבנציונאלית, מבנה הבנוי משלד בטון וקירות חוץ מבלוקים בחיפוי חיצוני וגג בטון שטוח.

מצב פיזי ותחזוקתי:
בהתאם לתצלומים מאתר גוגל מפות למועד 10/2018 ניכר כי המבנים במועד הקובע במצב פיזי ותחזוקתי טוב התואם את שימושם כתחנת דלק פעילה.
בהתאם לתצלומים מ- 09/2022 מאתר גוגל מפות, ניכר כי התחנה אינה פעילה ובשלבי הריסה.

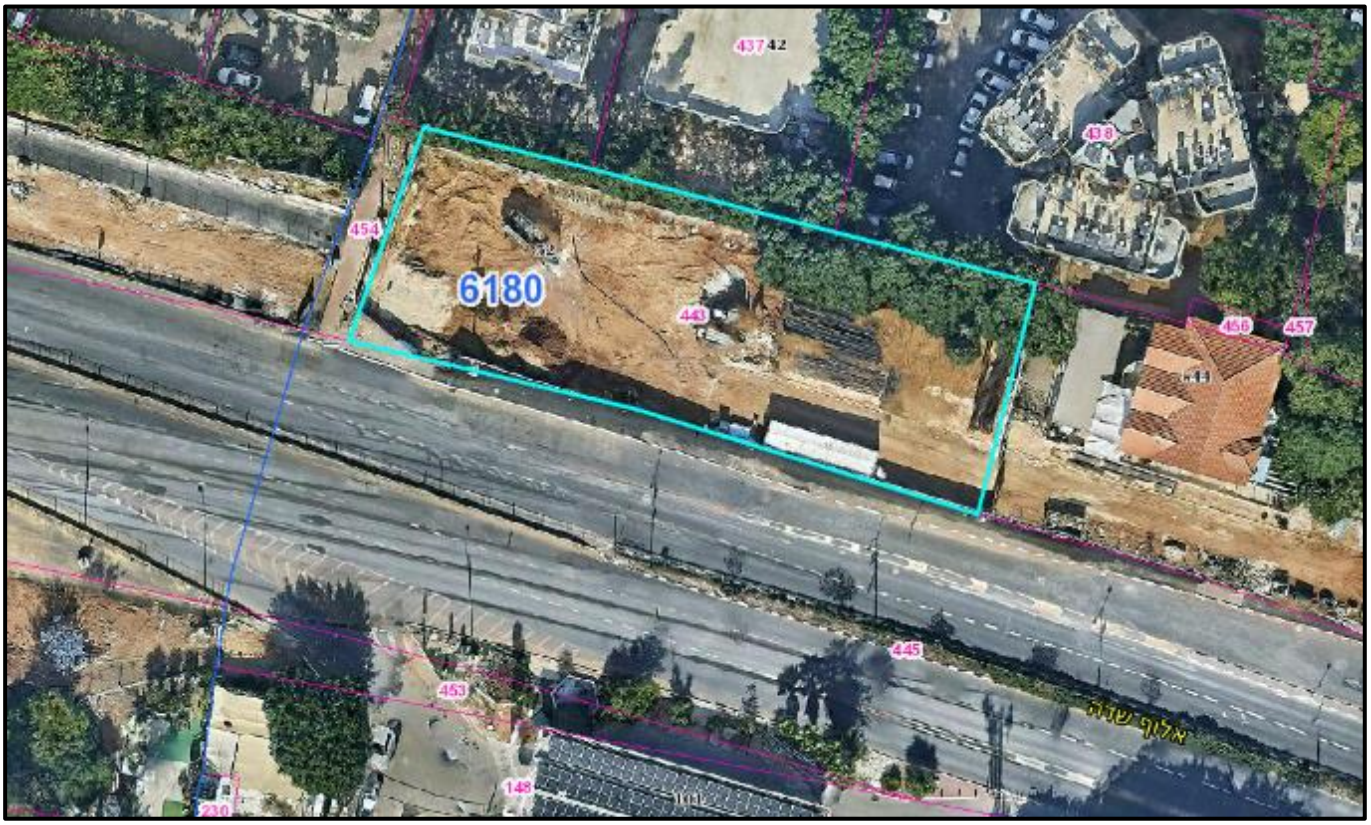
[4] בהתאם להעתק נסח רישום מקרקעין לחלקה ומידע העולה מ- govmap.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

תצ"א של החלקה וסביבתה מאתר ה– GIS של הוועדה המקומית רמת גן משנת 2017 (מתוחם בכחול)



תצ"א של החלקה וסביבתה מאתר ה– GIS של הוועדה המקומית רמת גן משנת 2024 (מתוחם בכחול)



רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02–6569085 | פקס' 02–5853464 | נייד 052–5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

תצלום תלת ממד מוצפן של החלקה וסביבתה מאתר "סימפלקס" – נכון ליום 09.11.2024



תצלום מייצג מסביבת הנכס הקרובה[5]



[5] תצלום מהמשך הקו הסגול של המקרקעין, בקרבה למקרקעין.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

9. מצב משפטי (בהתאם לשומות הצדדים)

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב המשפטי.

9.1 נסח רישום מקרקעין

בהתאם למידע העולה מתצלום העתק נסח רישום מקרקעין אינטרנטי מס' 85926 שצורף כנספח לתגובת נת"ע לתביעה, מיום 04.03.2019, המהווה העתק רישום מפנקס הזכויות, המתנהל בלשכת רישום מקרקעין תל אביב יפו, עולים הפרטים כדלהלן:

גוש	:	6180.
חלקה	:	443.
שטח חלקה	:	1,578.00 מ"ר.
בעלויות	:	פז חברת נפט בע"מ.
הערות	:	הערה על הפקעה סעיפים 5 ו- 7 לטובת מדינת ישראל/משרד התחבורה. הערה: פורסם בי.פ 7629 מיום 28.11.2017, עמודים 1670-1685.

9.2 פרסום הודעת ההפקעה

בהתאם להודעת ההפקעה, פרסום בילקוט הפרסומים 7629, י' בכסלו התשע"ח, 28.11.2017, עולים עיקרי הפרטים הבאים:

בתוקף סמכות לפי סעיפים 5 ו– 7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור), 1943, הקרקע המתוארת בסעיף 5 דרושה לצורך תשתית ציבורית של דרך ולפיכך יש כוונה לרכוש את כל הזכויות בקרקע, בהתאם לפקודה.
התקופה לתחילת ביצוע מטרת הרכישה המפורטת בסעיף 1 היא 8 שנים ממועד פרסום הודעה זו ברשומות.
בכוונת שר התחבורה והבטיחות בדרכים לקנות חזקה בקרקע האמורה, ועל כל אדם שיש לו חזקה בקרקע האמורה למסור את חזקתו בה בתוך 60 ימים מיום פרסום הודעה זו.
ניכר כי בין הקרקעות בסעיף 5, מצוי גו"ח 6180/443 בשטח של 1,578 מ"ר לרכישה.

9.3 הסכם בין נת"ע לפז

בהתאם להסכם בית נת"ע לבין חברת פז חברת נפט בע"מ, מחודש 04/2019, עולה כי מועד מסירת החזקה הצפוי הינו לא יאוחר מ- 31.03.2020.
אולם תיתכן דחייה של מסירת החזקה במקרקעין.
נת"ע תודיע לפז על המועד הנדחה למסירת החזקה במקרקעין המופקעים וזאת בהודעה מוקדמת שלא תפחת מ- 60 יום ממועד מסירת החזקה.
עד למועד מסירת החזקה במקרקעין המופקעים, תהא חברת פז רשאית לעשות כל שימוש ו/או פעילות עסקית כפי שהיה נהוג עד כה.
הואיל ואין חולק כי מגיעים לחברת פז פיצויים בגין ההפקעה ובגין מחוברים, אולם הצדדים חלוקים לגבי סכום הפיצויים, ישולמו הפיצויים שהוערכו ע"י נת"ע בסך כולל של 43,550,000 ₪ נכון ליום 28.11.2017 בתוספת הפרשי הצמדה וריבית.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>הערות הח"מ למצב המשפטי</u>

חוות דעת זו אינה מהווה חוות דעת משפטית.

יודגש כי לא הועברו לידי מסמכים משפטיים מעבר למפורט לעיל, והנ"ל בהתאם לאמור בשומות הצדדים והחלטת ועדת הערר.

חוות דעת זו הינה ביחס להנחיות המשפטיות כפי שנכתבו בהחלטת ועדת הערר.

חלק היחסי להגדרת זכויות הנישום ומהות הזכויות האמור בחוות דעת זו הינו בהתאם להגדרת העוררים והמשיבה בחוות דעתם ובהתאם להחלטת ועדת ערר, הגדרה זו הינה עניין משפטי וככל שהעוררים/המשיבה חולקים על כך עומדת בפניהם האפשרות לציין זאת בפני ועדת הערר.

נתבקשתי לאומדן גובה ירידת הערך בלבד ביחס למקרקעין ולא לשאלות המשפטיות בכל עניין.

למען הסר ספק, אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות הקנייניות ו/או החוזיות במקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

10.מצב תכנוני ורישוי

לטענות הצדדים, אין מחלוקת לגבי המצב התכנוני והרישוי.

בהתאם למידע שנמסר על ידי הצדדים, על הנכס חלים נתוני התכנון והרישוי הרלוונטיים[6], כדלהלן:

תכנוני – מצב קודם

תכנית רג/156/א' פורסמה למתן תוקף בי.פ. 1406 מיום 02.11.1967.

תשריט התכנית:

ניכר כי המקרקעין הנדונים מהווים את מגרש מס' 20 בייעוד "אזור מיוחד".

תכליות:

מגרש מס' 20 מיועד אך ורק לתחנת דלק, למכירת דלק בלבד, באשור הוועדה המקומית בהסכמת לועדת המחוזית ובתיאום עם משרדי הבריאות והתחבורה.

זכויות בניה:

שטח מגרש מינימאלי	:	1,370 מ"ר.
אחוז בניה	:	20% בקומה.
מס' קומות	:	2 קומות.
קווי בניין	:	באישור הוועדה המקומית בהסכמת הוועדה המחוזית.
הערות	:	מיועד אך ורק לתחנת דלק למכירת דלק בלבד.

תכנית תמ"א/3 פורסמה למתן תוקף בי.פ 2247 מיום 26.08.1976.

מטרות התכנית:

התווית השלב הראשון של רשת הדרכים במדינה.

סעיף 4 – רוחב הרצועה המתוכננת:

רוחב הרצועה המתוכננת של דרך ראשית יהיה, כפי שמסומן בתשריט התווית דרך ולא יעלה על 80 מ'.

רוחב הרצועה המתוכננת של דרך אזורית יהיה, כפי שמסומן בתשריט התווית הדרך ולא יעלה על 60 מ'.

סעיף 5 – מרחק בין קו הבניין וציר הדרך:

אם לא נקבע אחרת בתשריט, בתשריט התווית הדרך או בתכנית מתאר מקומית יהיה המרחק בין קו הבניין ובין ציר הדרך:

בדרך ראשית – 100 מ'.

בדרך אזורית – 80 מ'.

[6] יודגש כי פירוט התכניות, לפי שומות הצדדים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית רג/340 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 2591 מיום 27.12.1979.

תשריט התכנית:

ניכר כי המקרקעין הנדונים מהווים מגרש בייעוד "מגרש מיוחד".

רשימת תכליות:

עפ"י רשימת התכליות ניכר כי השימוש הינו לפי תכנית מפורטת לתכלית מיוחדת שתקבע ע"י הועדה המקומית עפ"י תשריט בינוי ובאשור הוועדה המחוזית.

הוראות בניה:

שטח מגרש מינ' : 500 מ"ר.

רוחב מינ' : 18 מ' רוחב של מגרש.

היקף בינוי, קומות ומרווח : לפי תשריט בינוי ובהסכמת הועדה המחוזית.

סעיף 4 - יחס לתכניות מפורטות:

תכניות מפורטות ותשריטי חלוקה שאושרו כחוק, לפני שתכנית המתאר אושרה סופית, יישארו בתוקף רק כדי אי-סתירה בין הוראותיהם לבין הוראות תכנית זו.

פרטים והוראות נוספים בתכנית מפורטת שאינם מופיעים בתכנית זו לא יראו בהם סתירה בין התכנית המפורטת לתכנית זו.

הרחבת דרכים -סעיף 88:

הועדה המקומית יכולה באישור הוועדה המחוזית להגדיל או להקטין את הרוחב של דרך כל שהיא, או של קטע של הדרך וכן את קווי הבניה. החלטה כזו לא תראה כתיקון לתכנית.

רוחב דרך אלוף שדה:

מעיון בתשריט ברוזטת הדרך, ניכר כי התכנית קובעת את דרך אלוף שדה בצמוד מדרום למקרקעין הנדונים ברוחב של 31 מ'.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית תמ"א/3 שינוי מס' 7</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ 3956 מיום 19.12.1991.

<u>מטרות התכנית:</u>

א. להתוות את רשת הדרכים הארצית.

ב. לקבוע מדרג ותפקוד של דרכים וקטעי דרך ברמה ארצית.

ג. לחייב את מערכת התכניות שלפי פרק ג' בחוק - לקבוע ולשמור את רצועות הקרקע עבור רשת הדרכים הארצית.

ד. לקבוע הנחיות לעריכת תכניות לדרכים.

ה. לקבוע כללים למניעת מפגעים סביבתיים ולשמירת הנוף בכל הקשור להתוויית דרכים, לסלילתן ולשימוש בהן.

ו. לקבוע כללים לדרכים נופיות.

ז. לתחום את הסטיות המותרות.

<u>סעיף 7 – רצועת הדרך:</u>

רוחב מירבי של רצועת הדרך יהא:

(1) בדרך מהירה - 100 מ'.

(2) בדרך פרברית מהירה - 60 מ'.

(3) בדרך ראשית - 50 מ'.

(4) בדרך אזורית - 40 מ'.

בקטעי דרך בה מופרדת הדרך לשני כבישים חד-סיטריים, שהמרחק ביניהם עולה על מחצית רוחב רצועת הדרך, הרוחב המירבי של רצועת הדרך של כל כביש, בקטעים אלה, 60% מהרוחב המירבי שנקבע לעיל לרצועת הדרך של אותה דרך.

בקטעי דרך, ניתן לצרף לרצועת הדרך שטחים עבור מסילות ברזל או דרכי שרות, נתיבי השתזרות, מערכות ניקוז או מדרונות בהתאם לתנאי קרקע מיוחדים, ולקבוע בתכנית לקטעים אלה לשם כך, רוחב גדול מן המצוין לעיל. הכל בהתאם לתכנית מפורטת לדרך.

בתחום רצועת הדרך ניתן יהיה לקבוע, באמצעות תוכניות מתאר או תוכניות מפורטות, זכויות לבניה מתחת לפני הקרקע ומעל לפני הדרך ובלבד שלא יפגעו המטרות, התפעול, השימושים והבטיחות בדרך, ולא ייגרמו מפגעים או מטרדים, לדעת מוסד התכנון, לשימושי הקרקע שלהם ייקבעו זכויות הבניה.

<u>סעיף 10 - תכנית לדרך:</u>

א. תכנית מתאר מקומית או תכנית מפורטת הכוללת הוראות בדבר התוויתן של רצועות דרכים הנמנות על רשת הדרכים הארצית, או שינוי התוויתן או הרחבתן, לרבות תכנית על פי סעיף 261 לחוק, תכלול בין היתר, הוראות, פרטים ומסמכים בדבר, בין היתר:

1. תוואי ורוחב רצועת הדרך ומיקום הצמתים והמחלפים בה, שיוצגו בתשריט (תנוחה אופקית על גבי מפה מצבית) בקנ"מ 1:5000 לפחות, ובשטחים בנויים, או מיועדים לבניה – תשריט בקנ"מ 1:1250 לפחות.
2. קווי בנין לשימושים שונים, לפי סעיף 5, שיוצגו בתשריט כאמור.
3. שטחים המיועדים למתקני דרך ולמבני שרות, לאורך הדרך, שיוצגו בתשריט כאמור.
   בתוכניות המוגשות עפ"י סעיף 261 לחוק לא תחול חובת ציון כל מבני שרות.
4. חתך עקרוני לאורך הדרך.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

תכנית תמ"א/23/א' פורסמה למתן תוקף בי.פ 4687 מיום 15.10.1998.

מטרת התוכנית:

להתוות רשת של מסילות ברזל עבור רכבות מסוגים שונים של מערכת הסעת המונים ובכך לפתור את בעיית הצפיפות התחבורתית בגוש דן, ליצור תנאים להעדפת התחבורה הציבורית, להביא לניצול יעיל של הקרקע, לתרום לתכנון הכולל של המטרופולין ולהפחית את הבעיות הסביבתיות הנגרמות מעומס התחבורה וכל זאת על ידי:

1. יעוד שטחים לפיתוח רשת מסילות ברזל למערכת הסעת המונים על פני מפלס הקרקע, מתחת למפלס הקרקע ומעל למפלס הקרקע.
2. קביעת תוואים, תחנות אזורי תחזוקה והנחיות לתכנונם.
3. קביעת הנחיות לתכנון מפורט בתכניות מתאר מחוזיות למחוזות ת"א והמרכז ובכלל זה הוראות גמישות.
4. קביעת דרישות להבטחת איכות הסביבה ולמניעת מטרדים ומפגעים ובין היתר הצורך בתסקירי השפעה על הסביבה.
5. קביעת תחום הסטיות המותרות מתכנית זו בתכניות מתאר מחוזיות ומקומיות.

סעיף 5 - הגדרות:

רצועה לתכנון: רצועת קרקע שבתחומה תעבור רצועת המסילה.

סעיף 7 - רצועה לתכנון:

בתחום הרצועה לתכנון ניתן לייעד בתכנית מתאר מחוזית שטח לרצועת מסילה.

רוחב הרצועה לתכנון יהיה כדלהלן:

במפלס קרקע ומעל מפלס קרקע – 30 מ', אשר ייקבעו על פי מדידת 15 מ' לכל צד מציר הרצועה לתכנון.

מתחת למפלס הקרקע – 40 מ', אשר ייקבעו על פי מדידת 20 מ' לכל צד מציר הרצועה לתכנון.

סעיף 8 - רצועת המסילה:

בתכנית מיתאר מחוזית ניתן יהיה לאשר בתחום רצועת המסילה את התכליות הבאות:

המסילה, הסוללה או המחפורת, השוליים, דרכי השדה, תעלות ניקוז, מיתקני איתות, מפגשי המסילה עם דרך, בין שהם חד מפלסיים ובין שהם רב מפלסיים, מעברים, גשרים, מנהרות, הסתעפויות, תחנות, משרדים ובתי מלאכה הקשורים ישירות לתפעול מערכת הסעת המונים, מגרשי עיתוקים והערכות וכל מבנה הנדסי אחר הקשור למסילת הברזל, מתקנים למניעת מפגעים סביבתיים ועוד.

בתכנית מתאר מחוזית, הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, מותר לקבוע הוראות שיש בהם משום סטיה של רצועת המסילה של רכבת עירונית, מהרצועה לתכנון כפי שנקבעה בתכנית זו, הכל בהתחשב בשיקולים המפורטים בסעיף 14 ובמקרים הבאים:

(1) הצורך בשינוי התוואי עקב מגבלות הנדסיות.

(2) הצורך בשינוי התוואי בגלל מכשולים פיזיים.

(3) הצורך בשינוי התוואי לשם התאמתו לתנאים המקומיים.

(4) הצורך במניעתם של מפגעים בטיחותיים וסביבתיים.

ובלבד שהסטייה לא תעלה על 200 מ' בכיוון האופקי, כאשר המדידה תתבצע מציר הרצועה לתכנון לציר רצועת המסילה המתוכננת, ובתנאי שלא ייגרם בכך שינוי מהותי במטרת התוואי בקטע שבו מוצעת הסטייה, כפי שנקבע בתכנית זו.

רוחב רצועת המסילה ייקבע בתכניות המתאר המחוזיות בהתאם לשיקולים המפורטים בסעיף 14.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סעיף 14 - שיקולים להחלטה בתכניות המחוזיות:</u>

הבחירה בין התוואים, הסטת התוואים, קביעת רוחב רצועת המסילה, המרחק בין ציר רצועת המסילה לבין קו הבניין, עומק המנהרות, שינוי במיקום התחנות הראשיות ומיקום התחנות המשניות, הבחירה במיקום אזורי תחזוקה ותפעול, תוספת או ביטול תוואים עבור הרכבת קלה, ייקבעו בתכנית מתאר מחוזית ובהתחשב, בין היתר, בשיקולים הבאים:

- שיטת ההקמה, התפעול והדרישות ההנדסיות של האמצעים שיבחרו למערכת הסעת ההמונים המשולבת.
- מניעת פגיעה ביציבות הקרקע והמבנים שמעליה ומתחתיה.
- מניעת מפגעים בטיחותיים.
- השפעות סביבתיות צפויות מעל מפלס הקרקע ומתחתיה, והאפשרויות למזעור המפגעים על ידי אבטחת אמצעים להפחיתם.
- **העדפת השימוש בשטחים המיועדים לדרך ובשטחים ציבוריים פנויים אחרים בקביעת תוואי המסילות.**
- הצורך בגמישות עתידית להרחבת מערכת הסעת ההמונים המשולבת.
- התחשבות בשיקולים של שיפור השירות לאור הפיתוח העירוני.

<u>סעיף 15 - הפקעות:</u>

בתכניות מתאר מקומיות או מפורטות הנגזרות מתכנית מתאר מחוזית המייעדות שטחים למעבר רצועת המסילה ולתחנות, מעל פני הקרקע או מתחת לפני הקרקע, ייקבעו הוראות לפיהן ניתן יהיה להפקיע לצרכי ציבור ככל שההפקעה דרושה להקמת המסילה ולהפעלתה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית תמ"מ/5 פורסמה למתן תוקף בי.פ 6077 מיום 15.04.2010.

מטרות התכנית:

1. ייעוד שטחים לפיתוח אזורים עירוניים בדגש של שילוב שימושים, כגון מגורים, מלונאות, מרכז עסקים ראשי מטרופוליני ואזורי תעסוקה אחרים. קביעת התנאים לתכנון ופיתוח שטחים אלו והתאמתם לצרכי אוכלוסייה שונים, תוך שמירת האיזון ביניהם.
2. התווית מערכות תחבורה לפיתוח מערכת הסעת המונים רבת קיבולת וקביעת הוראות לתמרוץ שימושי קרקע אינטנסיביים באזורים מוטי תחבורה ציבורית.
3. ייעוד שטחים פתוחים לסוגיהם השונים וקביעת הוראות לשימורם וטיפוחם ושמירה על נגישותם לציבור הרחב.
4. קביעת התנאים להולכת מערכות תשתית הנדסית, תוך צמצום מפגעים סביבתיים.
5. קביעת התנאים והתמריצים לחידוש הערים וקידום פעולות שיקום ובינוי מחדש, צורך העלאת איכות הסביבה העירונית.
6. שימור ערכי טבע.
7. קביעת עקרונות לטיפול ומניעת מפגעים סביבתיים.
8. קביעת ההנחיות, ההוראות והתנאים לעריכה ולאישור של תכניות מתאר מקומיות.
9. קביעת הוראות למעקב, בקרה ועדכון תכנית זו.

רמת דיוק התכנית, סטיות מותרת והוראות גמישות:

לפי סעיף 9.1.1, סטיות הנובעות מקנה המידה של התשריט, שאינו מאפשר דיוק מבחינת האיתור, מבחינת גודל השטח, ומחמת התנאים הטופוגרפיים של השטח, תהיינה מותרות ואין לראות בכך שינוי לתכנית.

לפי סעיף 9.1.2, סימון הסמלים במסמכי התכנית אינו מהווה איתור מדויק ויש לראות בו מגמה כללית לאיתורו הרצוי של השימוש.

מיקומו המדויק, גודלו וגבולותיו יקבעו בתכנית מקומית.

חובת עריכת תכניות מקומיות ויחס לתכניות אחרות:

לפי סעיף 9.2.1, אין בתכנית זו כשלעצמה, משום מתן אישור לתכנון הכלול בתשריטים, כל עוד לא אושר התכנון בתכנית אחרת על פי החוק ועל מנת לתת תוקף לתכנון זה, יהיה צורך לנקוט לגבי כל תכנית, בהליכים הנדרשים על פי כל דין.

לפי סעיף 9.2.2, לא יינתן היתר בניה על פי תכנית זו ולא יותר שימוש בקרקע או בבניין על פיה, אלא על-פי תכנית מפורטת.

לפי סעיף 9.2.3, תכנית שתאושר על פי הוראות הגמישות שנקבעו בתכנית מתאר ארצי, לא תהווה שינוי לתכנית זו.

הוראות מעבר:

לפי סעיף 9.5.2, על אף האמור בתכנית זו, תכנית מקומית שפורסמה למתן תוקף לפני אישורה של תכנית זו, או אושרה מכוח הוראות סעיף 9.5.1 תישאר בתוקפה והוראותיה גוברות.

הייתה הוצאת היתרי בניה מכוחה מותנה באישורה של תכנית מפורטת, ניתן יהיה לאשר תכנית מפורטת התואמת אותה בתנאי שהתקיים דיון בתכנית המפורטת לפי סעיף 9.5.1.

לפי סעיף 9.5.3, שטח שעל פי תכנית זו ייעודו אינו זהה ליעוד הנוכחי שלו על פי תכנית בת תוקף או שאין לגביו תכנית בת תוקף כלל, לא יחול שינוי בייעודו מכוח כניסתה לתוקף של תכנית זו.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סימון אזור הנכס נשוא חוות הדעת:</u>

מעיון בתשריט ניכר כי דרך אלוף שדה מסומנת כ"דרך ראשית".

במרכז רוחב הדרך, ניכר כי מסומן תוואי "רכבת קלה על פי תמ"א 23/א"" בסימון בקו סגול.

ניכר כי סביבת הנכס הקרובה מסומנת כ"אזור עירוני בדגש מגורים".

<u>תוואי רכבת קלה:</u>

תוואי רכבת קלה על פי תמ"מ/1/5 (הקו האדום) מסומן בתשריט ובנספח תחבורה כקו כחול-אפור.

תוואי רכבת קלה מסומן בתשריט ובנספח תחבורה כקו סגול.

לפי סעיף 6.7.1, על תוואי הרכבת הקלה, המסומנים על פי תמ"א – 23/א' יחולו הוראות התמ"א על שינוייה.

בכל סתירה בין תכנית זו לתמ"א 23/א' יגברו הוראות התמ"א.

לפי סעיף 6.7.3, באזורים עירוניים, הכוללים שימושים למגורים, תותר התווית מסילה במפלס הקרקע או תת הקרקע ולא תותר מסילה מוגבהת מפני הקרקע למעט במעבר צמתים.

<u>דרכים:</u>

לפי סעיף 6.3.1, על הדרכים והמחלפים הקבועים בתכנית זו יחולו הוראות תכנית המתאר הארצית לדרכים תמ"א 3.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית תמ"א/23/א'/4 פורסמה למתן תוקף בי.פ 6121 מיום 12.08.2010.

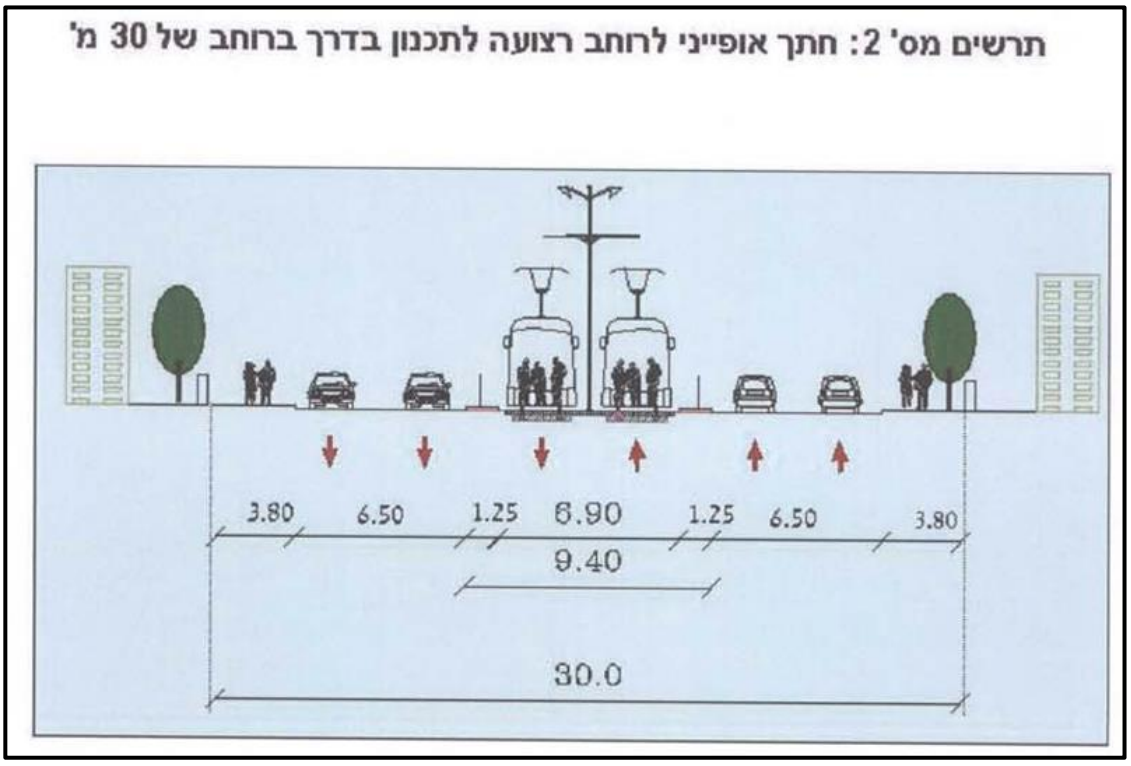
תכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים.

תשריט התכנית:

ניכר כי בסביבת הנכס על תוואי רחוב אלוף שדה מתוכנן תוואי רכבת קלה – קו סגול.

סעיף חתכים אופייניים לרוחב רצועות לתכנון:





רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סעיף 2 - מטרות התכנית הן:</u>

פריסת רשת קווי מתע"ן במטרופולין תל אביב בהתאמה לשימושי קרקע קיימים ומתוכננים, שיפור הקישוריות בין אמצעי תחבורה, שיפור השירות לנוסע, יצירת תנאים והעדפת תחבורה ציבורית על פני רכב פרטי והפחתת עומס תנועה, זאת באמצעות:

(1) קביעת רצועות נוספות לתכנון קווי מתע"ן לאלה שנקבעו בתמ"א 23א' וביטול חלק מהרצועות לתכנון שאושרו בתמ"א 23.

(2) קביעת הנחיות לתכנונם ולהקמתם של קווי מתע"ן המסומנים בתכנית זו.

(3) קביעת הנחיות לתכנון ולהקמת תחנות למתע"ן.

(4) קביעת הנחיות לתכנון ולהקמת אזורי תחזוקה ותפעול (דיפו).

<u>סעיף 3 - חלק מעיקרי תמ"א 23/א/4 - התפיסה התכנונית:</u>

1. התמ"א יוצרת שלד תחבורתי המיועד להנחות את תכנון ופיתוח המטרופולין, באופן שתכנון המטרופולין בעשורים הבאים יוכל להתייחס למערכת הסעת המונים קונקרטית, בין השאר, מבחינת אפשרויות פיתוח מוקדים לאורך הצירים, ציפוף וגיוון של פעילויות ותכליות, שינוי בזכויות בניה, שילוב אמצעי תחבורה אחרים, התאמת דרישות חניה ועוד.
2. המערכת כוללת רשת מלאה של 7 קווי מתע"ן.
3. כל קו מתע"ן מיועד לשרת אזור מסוים, ויש לו מוצא ויעד מובחנים. הוא עובר לאורך פרוזדור שנמצא כבעל משמעות מבחינה אורבנית ומבחינה תחבורתית, כמתאים מבחינה הנדסית ולפי אפשרויות היישום והמימוש שלו. על כן יש משמעות לכל קו, והוא מאופיין בצבע ייחודי.
4. כל הקווים יוצרים רשת בעלת קישוריות בין קווי המתע"ן לבין עצמם ובין תחבורה ציבוריות אחרות ובעיקר לרשת מסילות הברזל של רכבת ישראל, המזינות אלה את אלה.
5. **התמ"א שומרת זכויות דרך באמצעות קביעת רצועות לתכנון רק עבור הרשת הדרושה לפיתוח. כך שהמגבלות המוטלות על הסביבה הן לרשת קונקרטית בלבד.**
6. **רוחב הרצועות לתכנון נקבע תוך התחשבות מרבית ברוחב זכויות הדרך המאושרות או המתוכננות, מתוך מגמה לצמצם ככל הניתן את המגבלות על המגרשים הגובלים.**
7. כל קו ברשת נבחן בהתאם לשיקולים תפעוליים.
8. לכל קו נקבע אזור תחזוקה (דיפו) הדרוש לתפעולו, לצרכים החזויים שלו, ואין שמירת שטח אופציונלית לבחירה בעתיד. השטחים הקבועים בתמ"א מצומצמים יותר מאלה שנקבעו בתמ"א 23א', וגבולותיהם נקבעו על רקע תכנון הנדסי ראשוני בהתאם לצורך התפעולי.
9. רשת הקווים הקבועה התמ"א משרתת אזור נרחב במטרופולין ת"א הכולל גם את הטבעת התיכונה. לערים הנכללות בתחום השירות שהיה בתמ"א 23א' נוספו ראשל"צ, נס ציונה, רחובות, רמלה, לוד, יהוד, אזורים נוספים של פ"ת, רמת השרון והוד השרון.
10. התמ"א מבטלת תוואים שנמצאו בלתי ישימים ומשחררת אזורים נכרים, בעיקר במרכז המטרופולין, ממגבלות תכנוניות.
11. התמ"א אינה קובעת טכנולוגיה להסעת המונים ואינה קובעת את מפלס המעבר של קו המתע"ן.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סעיף 4.4 - הנחיות לתכנית מחוזית מפורטת:</u>

התמ"א נועדה להנחות את התכנון המפורט של המתע"ן ולקבוע כללים שיאפשרו את הקמת המערכת ומימושה.

התמ"א קובעת כי התכנון המפורט של מערכות מסילתיות יתבצע באמצעות תכנית מתאר מחוזית ברמה המפורטת, או בתכנית דרך.

מערכות מסילתיות (כמו רכבות קלות) דורשות מתקנים פיזיים כמו: מיקום מדויק של המסילה בתוך זכות הדרך, קווים ותשתיות חשמל המתלווים אליהם וכן מתקנים טכניים ובטיחותיים שונים.

למתקנים אלה יש השלכות על הסביבה, ולצורך הקמתם נדרשים, על פי רוב, היתרי בניה או הרשאות.

על כן נדרש לקבוע אותם בתכנית מפורטת אשר תצביע על מיקומם המדויק ואלה יפורסמו ליידוע הציבור, בהתאם למנגנון שנקבע בחוק התכנון והבנייה.

התמ"א קובעת כי התכנון המפורט בה יהיה באמצעות תכנית מתאר מחוזית ברמה מפורטת שכן קווי המתע"ן הקבועים בה חוזים רשויות מקומיות ומחוזות.

<u>סעיף 5.2 - רוחב הרצועות לתכנון:</u>

קווי המתע"ן, המוצעים בתמ"א, עוברים בעיקר בתחום סביבה עירונית בנויה וצפופה, בתחום הדרכים המאושרות בעלות רוחב משתנה.

בבחירת הצירים נלקחה בחשבון גם האפשרות לקיים הסדרי תנועה סבירים בצד קו המתע"ן, תוך התחשבות בבינוי הקיים והמתוכנן משני צדי הדרך.

באזורים מסוימים, קווי המתע"ן חוצים שטחים שטרם פותחו, בתחום דרכים מתוכננות ומוצעות.

בהתאם לכך, קובעת התמ"א את רוחב הרצועות לתכנון הנדרשות לשמירה עד לתכנון קו המתע"ן, אשר מיקומו ורוחבו המדויקים ייקבעו בעת התכנון המפורט.

לפיכך, הרוחב של הרצועות לתכנון, שנקבע בתמ"א, אינו אחיד, והוא נקבע תוך התחשבות בסביבה אותה הוא חוצה, ומתוך מטרה לאפשר, מצד אחד, גמישות תכנונית לקביעת המיקום המדויק של הקו בתוך זכות הדרך ואפשרות לקיים בצדו נתיבי תנועה ורוחב סביר של מדרכות, ומהצד השני, להימנע ככל הניתן מהטלת מגבלות על הבינוי הקיים והמתוכנן משני צדי הרצועה לתכנון.

רוחב הרצועות לתכנון שנקבע והתחום הנדרש לשמירה עד לתכנון המפורט, חלים הן במפלס הקרקע והן מתחת ומעל למפלס הקרקע.

<u>סעיף 6 - יחס לתכניות אחרות ולהיתרים:</u>

לפי סעיף 6.4.3, תכנית זו משנה את תכנית המתאר המחוזית תמ"מ 5 ותמ"מ 21/3 לעניין מערכת הסעת המונים.

לפי סעיף 6.5, התכנית אינה משנה או מבטלת זכויות שנקבעו לבניה או לשימוש במקרקעין בתכניות מקומיות שאושרו קודם ליום תחילתה, למעט בתוואים המסומנים בתשריט כ"דרך שטרם אושרה" ול"רצועת תכנון לקו מתע"ן בלבד".

לפי סעיף 6.6, תכנית זו אינה משנה הקלות שאושרו בקווי בניין ואינה משנה צמצום רוחב רצועה לתכנון טרם אישורה, לאורך דרכים בהן עוברת הרצועה לתכנון.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סעיף 8 - רצועות לתכנון קווי מתע"ן:</u>

<u>רוחב רצועת התכנון:</u>

א. רוחב הרצועה בשטח המיועד לפיתוח, במקום בו מוצעת הרצועה לתכנון בתחום שטרם נקבעה בו דרך, לא יפחת מ- 35 מטרים.

ב. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך, שרוחבה 30 מטרים או יותר, יהיה רוחב הרצועה לתכנון כרוחב זכות הדרך.

ג. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך שרוחבה קטן מ- 30 מטרים, רוחב הרצועה לתכנון יהיה כרוחב זכות הדרך בצירוף המרחקים בין קווי הבניין, לכל מפלס, שנקבעו בתכניות המאושרות הגובלות בשני צידי הדרך המאושרת עד כדי רוחב מרבי של 30 מטרים ובתחום זה יחולו גם הוראות סעיף 13.2 ו- 13.3.

ד. במקום בו הרצועה לתכנון מיועדת לקו מתע"ן בלבד, רוחבה יהיה 15 מטרים.

לפי סעיף 8.5, כל עוד לא אושרה רצועת מסילה בתכנית כאמור בסעיף 9, לא תאושר ברצועה לתכנון כל תכנית ולא יינתן כל היתר או הרשאה ולא תיסלל כל דרך למטרה אחרת.

לכשתאושר תכנית לרצועת מסילה יתבטלו ההגבלות על פי סעיף זה.

לפי סעיף 8.7, על אף האמור בסעיף 8.5 שלעיל, רשאי מוסד תכנון, לאחר התייעצות עם משרד התחבורה, לאשר בתחום הרצועה לתכנון תכניות שאינן לביצוע קווי מתע"ן, אם אין בהם לשנות את קווי הבניין המאושרים בתכנית קודמת לכיוון תוואי הרצועה, ואין בהן כדי לשנות את השימושים בתחום קווי הבניין לכיוון תוואי הרצועה, ולאחר ששוכנע כי:

1. לא תיפגע בכך האפשרות לאשר רצועת מסילה, ולבצע ולתפעל קווי מתע"ן, בתחום הרצועה לתכנון לרבות בתחום קווי הבניין.
2. לא תיפגע מטרת התכנית בדבר מתן עדיפות לתחבורה הציבורית.

<u>סעיף 9 - רצועת המסילה בתחום רצועת התכנון:</u>

לפי סעיף 9.1, ניתן יהיה לייעד בתחום הרצועה לתכנון, רצועת מסילה עבור רכבת קלה, בתכנית מתאר מחוזית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת.

לפי סעיף 9.2, ניתן יהיה לייעד רצועת מסילה בתכנית דרך ובלבד שהתכנית תכלול את כל רצועת המסילה שבתחום המחוז.

לפי סעיף 9.4, בתכנית לרצועת מסילה כאמור בסעיף 9.1, מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון כמסומן בתכנית זו ובהתקיים התנאים הבאים:

1. קיומן של מגבלות הנדסיות.
2. קיומם של מכשולים פיזיים.
3. התאמת התוואי לתנאים מקומיים.
4. שיפור השירות והנגישות לאוכלוסייה המקומית.
5. מניעת מפגעים בטיחותיים וסביבתיים.
6. מניעת פגיעה ביציבותם של מבנים גובלים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סעיף 13 - קווי בניין של דרכים בהם עוברת רצועה לתכנון:</u>

1. במקום שבו הרצועה לתכנון עוברת בשטח שיועד לדרך, על פי תכנית מאושרת, יהיו קווי הבניין של הדרך כפי שנקבעו בתכניות בנות תוקף קודם אישורה של תכנית זו.
2. מבלי לגרוע מהאמור בסעיף 1 לעיל, במקום שבו נקבעה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך שרוחבה אינו עולה על 30 מ', לא תותר הקלה בקווי הבניין של אותה הדרך הגובלים עם הרצועה לתכנון, ויראו בכך סטייה ניכרת מתכנית.
3. הוראות סעיף 2 לעיל, לא תחול במקרים הבאים:

(1) אם אושרה הקלה לבניין, טרם אישורה של תכנית זו ומבוקשת ביחס אליו הקלה שאינה משנה את מידת החריגה שלו מקו הבניין הפונה אל הרצועה לתכנון.

(2) אם הוקם בניין על פי היתר, טרם שנקבעו קווי בניין של אותה הדרך בתכניות שקדמו לתכנית זו, ומבוקשת ביחס אליו תוספת בניה שאינה משנה את מידת החריגה שלו מקו הבניין הפונה אל הרצועה לתכנון.

(3) אין בהוראת סעיף (3) כדי לחייב מוסד תכנון לתת אישור הקלה כאמור.

(4) לאחר אישור רצועת מסילה בתכנית כאמור בסעיף 9, לא תותר כל בניה בשטח שבין גבול רצועת המסילה לבין קו הבניין פרט לתכליות והשימושים המנויים בסעיף 10 לעיל, לרבות במפלס שמתחת לקרקע, אלא באישור הועדה המחוזית, ולאחר התייעצות עם משרד התחבורה.

הוראת סעיף זה תבוטל לאחר ביצוע בפועל של קו רכבת קלה.

<u>נספח א' לתקנון התכנית - טבלה 2: רצועות לתכנון תיאור מהלך הקווים:</u>

עולה כי הקו הסגול, בקטע הרחוב "אלוף שדה" עובר החל מדרך מס' 4 ועד רח' עודד ומהווה את תוואי הרצועה מאושרת בתמ"א 23א'.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנית מתאר ארצית 18 – לתחנות תדלוק

תכנית מתאר ארצית תמ"א 18 פורסמה למתן תוקף מיום 22.08.1976.
מטרת התכנית לקבוע קריטריונים להקמת תחנות תדלוק במרחב העירוני והבין עירוני, בעניינים תחבורתיים וסביבתיים, ולסווג את תחנות התדלוק לטיפוסים שונים בהתאם לתפקודיהן, על מנת לתת את ההנחיות לכל טיפוס או לקבוצת טיפוסים בנפרד.

תכנית מתאר ארצית תמ"א 1/18 פורסמה למתן תוקף בי.פ. 3471 מיום 30.07.1987.
בין מטרות התכנית:
להבטיח שירות נאות לצרכנים של תחנות תדלוק, למנוע מפגעים תחבורתיים וסביבתיים לרבות זיהום מי התהום, עקב הקמתן והפעלתן של תחנות תדלוק.

התכנית מסווגת את תחנות התדלוק לשלוש דרגות: א', ב' ו- ג':

1. תחנת תדלוק מדרגה א' נועדה לספק דלק לרכב שמשקלו הכולל המותר לפי כל דין אינו עולה על 4 טון, ובתחנה שבחניון מבונה – מותר גם לתת שירותי סיכה.
2. על תחנת תדלוק מדרגה ב' יחולו ההוראות החלות על תחנות תדלוק מדרגה א' בסייגים ובתוספות אלה: מותר לספק בה דלק לרכב, יהא משקלו אשר יהא; מותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומיתקנים לסיכה, לתיקון תקרים, לחשמלאות רכב ומיתקנים לשרותי רכב וכיוצ"ב, למעט מתקנים למכונאות רכב, לפחחות, לצבעות, לתיקון קפיצים ולבדיקות של רכב ושל פליטת עשן ומתקנים העלולים לגרום למפגעים סביבתיים של ממש. מותר להקים ולהפעיל בה קיוסק או מזנון.
3. תחנת תדלוק מדרגה ג' נועדה לספק דלק לרכב מכל סוג, יהא משקלו של הרכב אשר יהא, ומותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומיתקנים לכל שירותי החזקת רכב, לקיוסק ,למזנון או למסעדה.

התכנית קובעת תנאים נוספים, כדלהלן:

א. לא תאושר הקמתה של תחנת תדלוק אלא על פי תכנית מפורטת המייעדת, בין שאר הוראותיה, את המקום לתחנת תדלוק.
ב. לא היו בתכנית מתאר מקומית הוראות בדבר אתרים לתחנות תדלוק, לא תאושר תכנית מפורטת, אלא לאחר שאושר שינוי לתכנית המתאר המקומית בדבר האתר לתחנת התדלוק.
לא נקבעו בתכנית מתאר מחוזית הוראות מפורשות בדבר אתרים לתחנות תדלוק, ניתן לאשר את התכנית המפורטת להקמת תחנת תדלוק, ולא יהא צורך מחמת זה בלבד בשינוי תכנית המתאר המחוזית.

התכנית קובעת הוראות נוספות ביחס לתחנות תדלוק.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית מתאר ארצית תמ"א 2/18</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ. 4473 מיום 02.01.1997.
מטרות תכנית זו הן:

(1) להבטיח שרות נאות לצרכנים של תחנות תדלוק.

(2) למנוע מפגעים תחבורתיים, בטיחותיים וסביבתיים לרבות, זיהום מי התהום, עקב הקמתן והפעלתן של תחנות תדלוק.

(3) להתאים ולאפשר הרחבה של מערך תחנות התדלוק בהתאם לצרכי האוכלוסייה במדינת ישראל ולגידולה.

(4) כדי לאפשר את השגת המטרות האמורות בפסקאות (1) (2) ו- (3) לקבוע תבחינים (קריטריונים) למיקומם של תחנות תדלוק, לתכנונן, להקמתן ולהפעלתן.

<u>התכנית משנה, בין היתר, את השימושים המותרים בתחנות בדירוגים השונים, כדלהלן:</u>

1. <u>תחנת תדלוק מדרגה א'</u> - מותר לספק בה דלק לרכב שמשקלו הכולל המותר לפי כל דין אינו עולה על 4 טון; מותר להקים ולהפעיל בתחום התחנה חנות לממכר צרכי רכב, בית אוכל, משרדים ומחסנים לשרות התחנה ובתנאי ששטחם הכולל לא יעלה על 70 מ"ר, בתחנת תדלוק א' המצויה בחניון מבונה ניתן לספק גם שירותי סיכה.
2. <u>תחנת תדלוק מדרגה ב'</u> - על תחנה זו יחולו ההוראות החלות על תחנות תדלוק מדרגה א', בסייגים ובתוספות אלה: מותר לספק בה דלק לרכב, יהא משקלו אשר יהא; מותר להקים ולהפעיל בתחומה מתקנים ומבנים לשרותי רכב למעט מתקנים למכונאות רכב, לפחחות, לצביעה, לתיקון קפיצים ולבדיקות של רכב ופליטות עשן שלו. מוסד תכנון רשאי, בתכנית מקומית, להגדיר מתקנים נוספים האסורים להקמה אם לדעתו הם עלולים לגרום למפגעים של ממש; מותר להקים ולהפעיל בה בית אוכל, חנות, משרדים ומחסנים לשרות התחנה ששטחם הכולל אינו עולה על 120 מ"ר.
3. <u>תחנת תדלוק מדרגה ג'</u> - על תחנות תדלוק זו יחולו ההוראות החלות על תחנות תדלוק מדרגה ב' בתוספת הבאה: מותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומיתקנים לכל שירותי הרכב.

עוד נקבע כי ניתן לאשר תכניות מפורטות להקמת תחנת תדלוק באזור שיועד בתכנית למסחר משולב בעסקים, או תעשיות עתירות ידע ובחניון לרכב באזור מגורים אם התחנות הן בדרגה א'-ב'.
מקום שבתכנית מקומית ייעדו מקרקעין לתעשייה או לתעשייה משרדים ומסחר, או למרכזי תחבורה, יהיו גם תחנות דלק במשמע, גם אם לא נאמר כך במפורש והיא כשאין בתכנית המקומית כוונה אחרת משתמעת.

<u>תכנית מתאר ארצית תמ"א 3/18</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5233 מיום 30.10.2003.
התכנית מתירה שימוש בגפ"מ (גז פחמימני מעובה) בתחנות התדלוק.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית מתאר ארצית תמ"א 4/18</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5568 מיום 23.08.2006.

התכנית מסווגת את תחנות הדלק ל- 5 דרגות (זעירה, דרגה א', דרגה ב', דרגה ג', ולצריכה עצמית) על כל אחת מהן יחולו הוראות התכנית שנקבעו.

<u>תכנית להקמת תחנת תדלוק (סעיף 7)</u>:

לא יינתן היתר ולא תוקם תחנת תדלוק אלא על פי תכנית המייעדת שטח לתחנת תדלוק והכוללת הוראות של תכנית מפורטת.

ניתן להפקיד תכנית לתחנת תדלוק או לאשרה או ליתן היתר לפי סעיף 8 להקמתה אף אם לא נקבעו בתכנית מתאר מחוזית הוראות בדבר תחנות תדלוק ולא יהא צורך מחמת זה בלבד בשינוי תכנית המתאר המחוזית.

<u>היתר לתחנת תדלוק שלא על פי תכנית לתחנת תדלוק (סעיף 8)</u>:

על אף האמור לעיל, מוסד תכנון רשאי לתת היתר לתחנת תדלוק שלא על פי תכנית לתחנת תדלוק בהתקיים התנאים הבאים:

א. מקום שתכנית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, מייעדת מקרקעין לתעשייה או לשימוש משולב הכולל תעשייה, משרדים ומסחר, או לייעוד של חניון שאינו לתחבורה ציבורית בלבד ובלבד שהחניון האמור אינו באזור בנוי למגורים, רשאי מוסד התכנון להתיר הקמת תחנת תדלוק מכל דרגה, וזאת כשאין בתכנית כאמור כוונה אחרת משתמעת לעניין הקמת תחנות תדלוק בתחומה.

ב. מקום שתכנית כוללת הוראות של תכנית מפורטת מייעדת מקרקעין למלאכה, לתעשייה, לחניון שאינו לתחבורה ציבורית בלבד ובלבד שהחניון האמור אינו באזור בנוי למגורים, או למבני ציבור או למבני משק ביישוב כפרי, רשאי מוסד תכנון להתיר הקמתה של תחנת תדלוק לצריכה עצמית.

ג. לא יינתן היתר על פי סעיף זה, אלא אם בתחנת התדלוק מתקיימים התנאים הקבועים בתכנית זו.

ד. לא יינתן היתר להקמת תחנת תדלוק בשטח המיועד בתכנית לדרך.

ה. היתר להקמת תחנת תדלוק על פי סעיף זה יהיה תואם לשטחי הבניה ולמגבלות הבניה הקבועות בתכנית שמכוחה מוצא ההיתר ולא ניתן בהיתר להוסיף זכויות בניה ולשנות מגבלות בניה הקבועות בתכנית.

<u>תכנית מתאר ארצית תמ"א 1/4/18</u> פורסמה למתן תוקף בי.פ. 7299 מיום 07.07.2016.

<u>מטרת התכנית</u>:

שינוי בהוראות תמ"א 4/18 - תכנית מתאר ארצית לתחנות תדלוק לצורך:

- קביעת כללים להקמת תחנות תדלוק לגז טבעי דחוס (גט"ד) לצורך קידום דלקים מבוססי גז טבעי לתחבורה.
- מתן אפשרות לקידום תכניות והיתרים מכוח תמ"א 38 לחיזוק מבנים הסמוכים לתחנות תדלוק.
- שינוי מרחקים מינימליים בין תחנות תדלוק לשימושי קרקע אחרים.
- קביעת נהלי התייעצות בתכניות והיתרים לתחנות תדלוק.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית מתאר ארצית תמ"א 2/4/18</u> פורסמה למתן תוקף בוועדת שרים מיום 20.11.2017.

<u>בין מטרות התכנית:</u>

קביעת מרחקים מינימליים מתחנות תדלוק; ביטול הצורך בשמירת מרחקים ממלונאות; שינוי החישוב של שטחי הבינוי המותרים בתחנות תדלוק; תוספת שטחי בינוי בעת בניה מחדש של תחנה קיימת, ועוד.

<u>ביחס לתחנת תדלוק מדרגה א' נקבעו בין היתר השינויים, כדלהלן:</u>

"ניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, וכן כל השירותים הנדרשים ישירות לתפעול תחנת התדלוק."

"השטח העיקרי המותר לבניה לא יעלה על 80 מ"ר. מוסד תכנון רשאי לאשר שטחי שירות נוספים הנדרשים עפ"י דין לתפעול תחנת התדלוק, לרבות שירותים סניטריים ומרחב מוגן.".

<u>ביחס לתחנת תדלוק מדרגה ב' נקבעו בין היתר השינויים, כדלהלן:</u>

"ניתן להתיר בשטח תחנת התדלוק מסעדה, בית קפה או קיוסק, חנות, וכן כל השירותים הנדרשים ישירות לתפעול תחנת התדלוק."

"השטח העיקרי המותר לבניה לא יעלה על 130 מ"ר. מוסד תכנון רשאי לאשר שטחי שירות נוספים הנדרשים עפ"י דין לתפעול תחנת התדלוק, לרבות שירותים סניטריים ומרחב מוגן."

<u>ביחס לסעיף מס' 7, נקבעו בין היתר השינויים, כדלהלן:</u>

ביטול סעיף 7.3 ובמקומו יבוא:

"ניתן להפקיד תכנית לבנייה מחדש של תחנת תדלוק קיימת או לאשרה אף אם אינה עומדת בהוראות סעיפים 6.2(ד), 6.2(ט), 6.3(ד), 6.3(ט), 6.4(ב), 10, 13.3(ב), ו- 15, ובלבד שהתכנית לבנייה מחדש לא תגדיל את כמות המנפקות, לא תכלול שימושי קרקע רגישים כאמור בס' 15.1, לא תקטין את המרחקים המינימליים הקיימים לשימושים רגישים ולא תקצר את אורך מסלול ההמתנה ביחס למסלול ההמתנה הקיים."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

תכנוני – מצב חדש

תכנית תת"ל/70א' פורסמה למתן תוקף בי.פ. 7546 מיום 18.07.2017.

דברי ההסבר לתכנית:

התכנית לקו הסגול של הרכבת הקלה במטרופולין ת"א נועדה לקבוע רצועת מסילה לקו מתע"ן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) לרבות מיקום תחנות, שטחי התארגנות ומתקנים הנדסיים נוספים המיועדים להפעלת הרכבת הקלה.

הקו הסגול, המוצע בתכנית זו, הוא חלק מרשת קווי מתע"ן שנקבעו בתמ"א 4/א/23 - תוכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב - (להלן – "התמ"א") שקבעה את הרצועות לתכנון של הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב.

התכנית להלן היא חלק מסדרה של תכניות לתשתיות לאומיות, שישלימו את מארג קווי הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב, הקבוע בתמ"א.

תכניות אלה יצטרפו לתכניות המתאר המחוזיות המפורטות המאושרות הכוללות את תוואי הקו האדום.

התכנית ממקמת את רצועת המסילה, בתוך תחום הרצועה לתכנון, כפי שנקבעה בתמ"א למעט מספר מצומצם של שינויים. התכנית מתבססת בעיקרה על דרכים מאושרות בתכניות שאושרו קודם לאישורה של התמ"א.

תחילתו של הקו הסגול, בתכנית זו, במסוף 2000 בת"א בסמוך לתחנת רכבת ישראל (תחנת סבידור), מסוף אוטובוסים וקו המתע"ן האדום.

התכנית כוללת הוראות מפורטות המאפשרות, בהתאם לסעיפים 145, ו- 261(ד) ו- 261(ה) לחוק התכנון והבניה, לבצע את כלל העבודות הנדרשות לצורך הקמת הקו באמצעות מתן הודעה, היתר או הרשאה, או בפטור מהיתר לפי העניין ובהתאם לדין.

מטרת התכנית:

התוויה, סלילה והקמה של מסילה לרכבת קלה ומתקנים נוספים המהווים חלק מהמתע"ן במטרופולין תל אביב, בתחומי הערים תל אביב יפו, גבעתיים, רמת גן, קריית אונו וגבעת שמואל, כחלק מרשת קווי מתע"ן על פי תוואי הקו הסגול בתמ"א.

עיקרי הוראות התכנית:

התכנית קובעת:

1. שטח לרצועת מתע"ן, במפלס הקרקע, שבו ניתן יהיה להקים, בין השאר, מסילה לרכבת קלה, תחנות להעלאת נוסעים והורדתם, מתקנים ותשתיות הדרושים להפעלת המתע"ן מעל ומתחת לקרקע.
2. הוראות לעניין הקמת תחנות להעלאה ולהורדה של נוסעים, הקמת תחנה לתחבורה ציבורית, להקמת גשרים, מנהרות ומעברים משוקעים להפרדה מפלסית בין רצועת המתע"ן לבין מעבר רכב, מעבר הולכי רגל, הוראות לשטחי התארגנות הדרושים בתקופת ההקמה.
3. הוראות ותנאים לבינוי ופיתוח שיאפשרו, לפי העניין, מתן היתרי בניה, הרשאות או מתן הודעה על עבודות להקמת המסילות, תחנות להעלאת נוסעים והורדתם וכל המתקנים הנדרשים להקמה ולתפעול המתע"ן.
4. הוראות לשמירה על הסביבה, ולצמצום מפגעים סביבתיים ובטיחותיים.
5. הוראות גמישות ביחס למרכיבים שונים של התכנית.
6. יעוד קרקע לדרך או להרחבת דרכים וקביעת יעוד קרקע בתוכם לרצועת מתע"ן.
7. הוראות לעניין הפקעתן של קרקעות לצרכי ציבור לרבות הפקעה זמנית.
8. הוראות להריסת מבנים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תשריט התכנית:</u>

ניכר כי לפי גיליון מס' 17 של תשריט התכנית, המקרקעין מסווגים בייעודים של דרך מוצעת, מתקנים הנדסיים, והבניינים בתחום המגרש מסומנים להריסה.

<u>ייעוד דרך מאושרת – סעיף 4.1:</u>

כל שימושים הנכללים בהגדרת "דרך" על פי סעיף 1 לחוק התכנון והבניה וכן השימושים הבאים:

ב"רצועת מתע"ן" יותרו גם השימושים הבאים: מסילות ברזל לרכבת הקלה, תחנות לאיסוף נוסעים והורדתם, מערכת הזנה חשמלית מעל ומתחת לקרקע, מתקני שליטה ובקרה הדרושים להפעלת הרכבות, מתקני וקווי תשתית ותקשורת, חדרים טכניים, מתקנים ואמצעים לטיפול שוטף, גדרות הפרדה, חדרי מנוחה לנהגים, שבילי אופניים, חניית אופניים וכל מתקן הנדסי הנחוץ להקמה ולתפעול המתע"ן.

ועוד.

<u>ייעוד דרך מוצעת – סעיף 4.2:</u>

כאמור בסעיף 4.1.1 בתקנון התכנית.

בשטחים המסומנים בתשריט כ"דרך מוצעת" בהם מסומנים מבנים להריסה, מחוץ לרצועת המתע"ן, תבוצע הריסת המבנים ככל שיידרש.

הוראות בתכנית כאמור בסעיף 4.1.2.

בתום הריסת המבנים כאמור בסעיף 4.1.2 (ב), או בתום תקופת ההפקעה, לפי המוקדם, יבוטל יעוד "דרך מוצעת" וייעודה יהיה כפי יעודה ערב אישורה של תכנית זו.

<u>ייעוד מתקנים הנדסיים – סעיף 4.3:</u>

שימושים: חדרים טכניים המיועדים למתקנים לתפעול המתע"ן הכוללים בין השאר מתקני חשמל, מתקני השנאה, מתקני מיתוג ועוד.

הקמת חדרים טכניים תותר מתחת למפלס הקרקע.

במפלס הקרקע של השטח המיועד למתקנים הנדסיים יותרו פתחי אוורור, פתחים להכנסת ציוד.

<u>טבלת זכויות והוראות בניה – סעיף 5:</u>

היקף בניה בייעוד מתקנים הנדסיים בתת הקרקע: 780 מ"ר (תותר חצר אנגלית).

היקף בניה בייעוד מתקנים הנדסיים מעל הקרקע: 350 מ"ר (חדר טכני עילי יותר בתנאים).

<u>הפקעות וזכויות מעבר – סעיף 6.5:</u>

השטחים המיועדים לפי תכנית זו לדרך או לכל צורך ציבורי אחר, ובכלל זה שטחים למתקנים הנדסיים, יופקעו ויירשמו על שם הרשות המקומית או מדינת ישראל, בהתאם להודעתה של הרשות המפקיעה.

לפי סעיף 6.5.5, על שטח שאינו בבעלות ציבורית, אשר מיועד בתכנית זו להפקעה או להפקעה זמנית, יחולו עד לפרסום הודעה על כוונה לרכוש את הקרקע לצורכי ציבור לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943, התכניות החלות עליו ערב תחילתה של תכנית זו או תכנית אחרת שאושרה לאחר מכן.

ייעוד שנקבע על פי תכנית זו, לשטח כאמור לעיל, ייכנס לתוקפו עם פרסום הודעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות.

על אף האמור לעיל, לא יותר לבנות בשטח המיועד, על פי תכנית זו, לדרך או לרצועת מתע"ן לרבות רצועת מתע"ן תת קרקעית, ולא יינתן לגביו אישור לשימוש חורג, אף אם הייעוד על פי תכנית זו לא נכנס לתוקפו.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מבנים להריסה - סעיף 6.6:</u>

המבנים המסומנים בתשריט להריסה והמצוינים בתחום רצועת המתע"ן יהרסו במלואם או באופן חלקי, בהתאם לשיקול דעתו של הגורם המוסמך, ככל הנדרש לביצוע תכנית זו, ובכפוף להוראות החוק.

נהרס מכוחה של תכנית זו מבנה עליו חלות הוראות תמ"א 38, תהיה הועדה המקומית רשאית להתיר את הקמתו מחדש בתוספת זכויות בניה הקבועות בתמ"א 38, בכפוף לתנאים הקבועים בה.

הריסה המבנים תותר בכפוף לקבלת היתר בנייה כדין, ככל הנדרש.

<u>ביטול רצועות לתכנון בתמ"א 23/א/4 - סעיף 6.9:</u>

עם אישורה של תכנית זו יבוטלו הרצועות לתכנון על פי תמ"א 23/א/4 המסומנות בה בתחום מחוז תל אביב בקו צבע סגול, כמסומן בתשריט: "ביטול רצועות לתכנון של תמ"א 23/א/4".

<u>מימוש התכנית - סעיף 7.2:</u>

זמן משוער לתחילת ביצוע העבודות הוא 10 שנים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

רישוי – **מצב קודם**

בהתאם לשמאי הצדדים בשומותיהם, היתרי בניה ומסמכים רלוונטיים, כדלהלן:

רישיון בניה מס' 8587 **מיום** 08.12.1965

רישיון להקמת בניין תחנת דלק המכיל: 1 מחסן, 1 משרד ונוחיות בשטח של 44.85 מ"ר, גגון בשטח של 176.95 מ"ר מעל אי המשאבות, 5 מיכלים תת קרקעיים.

רישיון בניה מס' 8758 **מיום** 13.03.1966

רישיון להקמת בניין תחנת דלק המכיל: 1 מחסן, 1 משרד, 1 חדר חשמל ונוחיות בשטח של 52.00 מ"ר, גגון בשטח של 176.95 מ"ר מעל אי המשאבות, 5 מיכלים תת קרקעיים.

אותרה תעודת גמר להיתר 8758.

היתר בניה מס' 4822 **מיום** 17.02.1983

התיר להוסיף לתחנת דלק קיימת, משרד, מחסן ושירותים בשטח כולל של 77.62 מ"ר, מקלט בשטח של 14.46 מ"ר ושינויים.

לא אותרה תכנית היתר (גם לגישת שמאי הצדדים).

היתר בניה מס' 5520 **מיום** 03.10.1984

התיר שינויים לתכנית מס' 34316א' - שינוי מיקום המבנים, מחסן, משרד, ושירותים בשטח 81.84 מ"ר ומקלט בשטח 12.55 מ"ר.

מעיון בתכנית ההיתר ניכר כי מדובר בהקמת המשרדים שהיו בנויים בחלק המערבי של המגרש, כאשר מסומנים מבנים אחרים להריסה במגרש.

היתר בניה מס' 7722 **מיום** 08.07.1990

התיר הארכת אי תדלוק והוספת 2 משאבות תדלוק.

לא אותרה תכנית היתר (גם לגישת שמאי הצדדים).

היתר בניה מס' 8614 **מיום** 25.05.1992

התיר הטמנת 5 מיכלי דלק נוספים בשטח התחנה בנפח כולל של 77 מ"ק.

היתר בניה מס' 2004228 **מיום** 06.09.2004

התיר החלפת גדר הבטיחות.

לא קיימת בתיק הבניין תכנית היתר חתומה (גם לגישת שמאי הצדדים).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

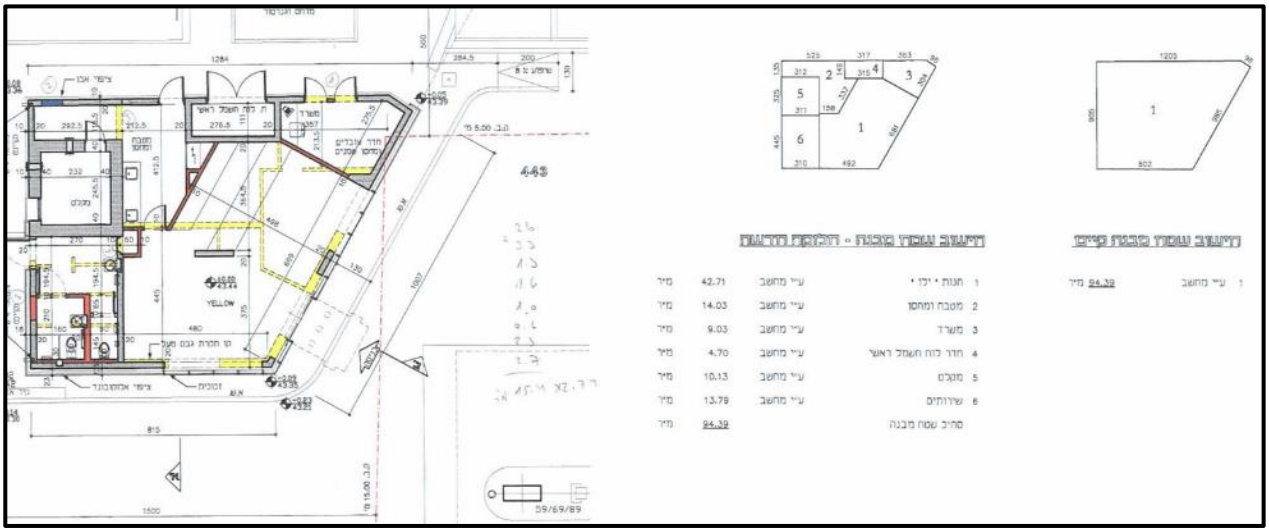
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>היתר בניה מס' 2004331 מיום 13.01.2005</u>

התיר להסב משרדי תחנת דלק פז לחנות נוחות לשרות עצמי (חנות Yellow) לתקופה של חמש שנים, שינויים פנימיים וחיצוניים, ללא תוספת שטח.

מעיון בתכנית ההיתר ניכר כי בנוי שטח של 94.39 מ"ר.

תצלום מתוך תכנית ההיתר:



<u>בהתאם להחלטת הוועדה לאישור הבקשה, עולים הפרטים הבאים:</u>

גושים חלקות: גוש: 6180 חלקה: 443 יעוד: שטח למגרש מיוחד.

יעוד: שטח למגרש מיוחד.

תכנית: ר"ג 156א'.

<u>זכויות בניה:</u>

תחנת דלק פז.

שטח המגרש: 1,578 מ"ר.

מס' תב"ע: רג/156א' אזור תכנוני: שטח למגרש מיוחד (לשימוש תחנת דלק בלבד).

% ומס' הקומות המותר: 30% בקומה, 2 קומות.

<u>החלטות ועדת המשנה בישיבה: 2004019 בתאריך: 14/11/2004:</u>

1. לדחות את ההתנגדויות מהנימוקים העיקריים הבאים:
   א. השימוש המבוקש תואם לשימושים בתמ"א 18.
   ב. אין בשימוש המבוקש תוספת רעש וריחות על המצב הקיים.
   ג. הכניסה לחנות היא מכיוון דרום ואינה פונה לבתי המתנגדים.
2. לאשר.

<u>בקשה להיתר בניה מס' 2016165 – לא מאושר לכן לאינדיקציה בלבד</u>

מעיון בתיק הבניין באתר הועדה המקומית עולה כי מדובר בבקשה לשלטי פרסום.

לא ניכר כי הופק היתר בניה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

רישיונות עסק – לאינדיקציה בלבד

בהתאם לרישיון עסק מס' 103627001 לתחנת התדלוק – בהתאם לשומת המשיבה 2 ומסמכים בתגובתה:

בהתאם להעתק רישיון לניהול עסק מיום 02.06.2005:

שם בעל העסק: פז חברת נפט בע"מ.

מהות העסק: תחנת דלק ותדלוק.

תוקף הרישיון: לצמיתות.

רישיון עסק מס' 104652000 לחנות הנוחות (חנות) – בהתאם לשומת המשיבה 2 ומסמכים בתגובתה:

בהתאם להעתק רישיון לניהול עסק מיום 19.09.2017:

שם בעל העסק: ילו רשת חנויות נוחות.

מהות העסק: מזנון, בית אוכל אחר, לרבות הגשת משקאות משכרים במקום.

תוקף הרישיון: 31.12.2020.

הערות הח"מ למצב התכנוני והרישוי

האמור אינו מהווה חוות דעת אדריכלית/הנדסית.

המצב התכנוני והרישוי הינו בהתאם להסכמות הצדדים ובהתאם למידע שהועבר לידי בלבד.

נתבקשתי לאומדן ירידת הערך בלבד ולא לשאלת "עצם החיוב", קרי לפרשנות התכנונית.

למען הסר ספק, אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות התכנוניות והרישוי במקרקעין מושא חוות הדעת.

האמור הינו בהתאם לעמדות הצדדים ולפי מסמכים שהוצגו בפני בהליך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

11. עקרונות גורמים ושיקולים

באומדן ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 ובכפוף להחלטת האמורה, הובאו בחשבון בין היתר העקרונות, הגורמים והשיקולים, כדלהלן:

11.1 נתבקשתי לחוות את דעתי המקצועית במחלוקת שנתגלעה בין הצדדים בדבר השבחה או ירידת ערך המקרקעין כתוצאה משינוי מצבם התכנוני של המקרקעין עקב אישורה של תכנית.

11.2 בהתאם להוראות סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965:

11.2.1 **תביעת פיצויים -** 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.

במקרה הנדון התכנית הנבחנת הינה תכנית תת"ל/70א'.

11.3 החלטת כבוד יו"ר ועדת ערר עוה"ד נורית טביב מזרחי בערר רג/92007/0521 בהחלטה מיום 08.05.2025.

11.4 טענות הצדדים והעובדות השנויות במחלוקת.

11.5 ביקור בנכס ובסביבתו.

11.6 מסמכים אשר הוצגו על ידי הצדדים.

11.7 מאפייני הנכס [הנתונים הפיזיים ותכנונים של הנכס].

11.8 מאפייני סביבה.

11.9 רמת הפיתוח והתשתיות.

11.10 המועד הקובע.

11.11 מצב תכנוני ורישוי – לצורכי חוות דעת זו בלבד, האמור אינו מהווה חוות דעת אדריכלית/הנדסית.

11.12 מצב משפטי – אין באמור בחוות דעת זו לקבוע את הזכויות הקנייניות ו/או החוזיות בנכס מושא חוות הדעת, חוות דעת זו אינה מהווה חוות דעת משפטית, האמור הינו בהתאם להסכמות הצדדים ובהתאם לתביעת העוררים ועמדת המשיבה לרבות הגדרת הזכויות בהחלטה.

11.13 חוות דעת זו נועדה למטרתה זו בלבד.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

12. עמדות הצדדים, דיון והכרעה

אומדני ירידת ערך המקרקעין בהתאם לשומות הצדדים, כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד קובע	ירידת ערך [שמאי משיבה 1]	ירידת ערך [שמאי משיבה 2][7]	ירידת ערך [שמאי עוררת]
תת"ל/70א'	18.07.2017	0 ₪	13,811,200 ₪	72,900,000 ₪

העובדות שאינן שנויות במחלוקת

תיאור הנכס והסביבה.

המצב הפיזי.

המצב המשפטי.

המצב התכנוני.

[7] בהתאם לשומת המשיבה 2 מיום 04.02.2021.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

העובדות השנויות במחלוקת

עמדת שמאי העוררת בהתאם לשומת העוררת מיום 16.04.2020

1. הוראות החוק והפסיקה בנושא ירידת ערך עפ"י סע' 197 לחוק התו"ב

1.1 סעיף 197 (א') לחוק התו"ב

"נפגעו ע"י 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 מהוועדה המקומית בכפוף לאמור בסעיף 200".

1.2 עקרון המנחה לעניין תחשיב ירידת ערך

אומדן שווי הפגיעה לפי שווי המקרקעין לפני המועד הקובע לשומה ושווים לאחר המועד הקובע.

בפס"ד בוכהאלטר נגד הוועדה המקומית לתו"ב רחובות (ע"א 8423/90), פסק כבוד השופט מלץ:

"מובן, שעל מנת לתת פיצויים לבעל זכות במקרקעין, מכוח סעיף 197 לחוק, חייב בית המשפט לקבוע ממצא לגבי שיעור הפגיעה במקרקעין, כלומר לגבי שיעור ירידת ערכם של המקרקעין שנגרמה ע"י התכנית. הפיצויים שיקבל בעל הזכות במקרקעין יהיו בשווי אותה ירידת ערך. כלומר, שהפגיעה נמדדת לפי שווי המקרקעין, כך שיש לשום את שווי המקרקעין לפני שהתכנית נתקבלה ואת שווים לאחר שהתוכנית נתקבלה".

2. עקרונות גורמים ושיקולים בשומה

בעת אומדן שווי הנכס הנדון הובאו בחשבון העקרונות הגורמים והשיקולים הבאים:

2.1 הובא בחשבון כי הנכס נשוא חוות הדעת הינו תחנת תדלוק, חלקה 443 בגוש 6180, הממוקמת בדרך אלוף שדה 52 ברמת גן.

2.2 הובא בחשבון מיקומה הייחודי של תחנת הדלק, הממוקמת בסמיכות לדרך אלוף שדה וממערב למחלף "אלוף שדה", המהווה עורק תנועה ראשי בסביבה, אשר מרכז את תנועת לי הרכב מכביש 4 לכיוון הערים רמת גן, גבעתיים ותל אביב.

יודגש מיקומה הספציפי של תחנת הדלק על דרך אלוף שדה, ציר תנועה מרכזי בכל האזור, הממוקמת בסמיכות לשכונות מגורים, למוקדי תרבות מושכי קהל בגוש דן (הספארי, הפארק הלאומי וקומפלקס המכביה) ולאזור התעשייה של גבעתיים.

הובא בחשבון מיקומה הייחודי של תחנת הדלק לאורך דרך אלוף שדה.

תחנת הדלק של חברת פז מהווה מוקד כלכלי מרכזי.

משמעות תכנית תת"ל 70 א' המייעדת את החלקה ביעוד מתקנים הנדסיים, כחלק משטח רצועת המתע"נ ולהפקעה, הינה למעשה הריסת תחנת התדלוק.

חברת פז מאבדת תחנת תדלוק מרכזית באזור בבעלות[8] ללא אפשרות לרכישת מקרקעין דומים והקמת תחנת תדלוק דומה לה באזור וזאת בשעה שהכללים הרגולאטוריים להקמת תחנת תדלוק במרחב העירוני הבנוי הוחמרו במשך השנים בעניין מרחק מצמתים, מרחק מבנייני מגורים ומבני ציבור, קביעת רדיוס מגן וכד'.

תוכנית תת"ל 70 א' המייעדת את החלקה להפקעה פוגעת בפריסת תחנות חברת פז במרחב העירוני.

[8] יתר תחנות פז בסביבת התחרות הינן בשכירות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.3 הובא בחשבון כי במצב הקודם על פי תכניות עירוניות רג/156/א ו- רג/340 החלקה הנדונה מסווגת ביעוד מגרש מיוחד להקמת תחנת תדלוק.

2.4 במצב חדש תכנית תת"ל 70/א מייעדת את החלקה כשטח לרצועת מתע"ן, דרך מוצעת ומתקן הנדסי, כאשר החלקה מיועדת להפקעה בשלמות.

מהות הפגיעה במקרקעין על פי תכנית 70/א משמעותה סגירת תחנת תדלוק פעילה בבעלות חברת פז והריסתה.

אומדן שווי הפגיעה במקרקעין הינו שווי מלוא הזכויות בתחנת הדלק על כל מרכיביה.

שווי המצב הקודם הינו - שווי תחנת התדלוק.

שווי המצב החדש הינו - שווי אפס.

יצוין, כי לשווי הנכס במצב החדש אין כל ערך כלכלי לשווי המקרקעין.

2.5 הובא בחשבון מצבם הפיסי והתחזוקתי של התחנה והשטחים הבנויים בה.

2.6 בחודש יולי 2010, פורסמו ע"י אגף שומת מקרקעין במשרד המשפטים קווים מנחים (פרק כ'), באשר לעקרונות לפיהם יש לערוך שומות לתחנות דלק.

בהתאם לקווים מנחים אלה, נקבע כי הגישה המועדפת לעריכת שומת תחנת תדלוק הינה גישת היוון ההכנסות:

"שומת שווי זכויות בתחנת תדלוק תיעשה בדרך כלל בגישת הוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים בנכס. דמי השכירות הראויים נגזרת של הרווח התפעולי בתחנה".

בקווים המנחים צוין בסעיף 9.א כי שיעור ההיוון הראוי בתחשיב שווי הזכויות (לכל בעלי הזכויות):

"שיעור ההיוון לדמי השכירות יהיה גבוה מזה הנהוג בנכסים מסחריים וזאת לנוכח הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק. הדעה השמאית הרווחת היא כי יש להוסיף לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסים מסחריים תוספת של 1.5%".

2.7 אומדן שווי הנכס נערך בהתייחס לנתונים המוצגים במסמך מרכז של נתוני מכירות דלקים, פדיון חנות ורווחיות תחנת הדלק שבנדון, בשנים 2013-2017, שאומת ע"י רו"ח הבעלים, משרד סומך חייקין, ביום 26.4.2018.

2.8 אומדן השווי נערך בגישת היוון הכנסות של הרווח התפעולי הנקי הממוצע של תחנת הדלק, המורכב מרווחים ממכירת הדלקים בתחנה, מרווחי חנות הנוחות יילו ורווחים ממרכיב הנדל"ן בתחנה (יילובוקס, "**MR.ICE**", כספומט ושילוט) בשנים 2013-2017, אשר הוונו לצמיתות בשיעור היוון ממוצע של 9% לשנה (שיעור היוון מעוגל כלפי מעלה).

בעת אומדן שווי הנכס הובאה בחשבון הפחתה בגין הצורך להסדרה סטטוטורית של השימוש לחנות נוחות ולהסדרת היתר בנייה כדין.

יצוין, כי לחנות קיים רישיון עסק כדין.

2.9 אומדן השווי נערך בקריטריון של קונה מרצון ממוכר ברצון וכחופשי מכל מחזיק חוב ושיעבוד.

2.10 בעת עריכת אומדן שווי מקרקעין לתחנת תדלוק אין אפשרות להפריד בניתוק אנכי בין המקרקעין ובין השימוש הכלכלי בהם.

המקרקעין יחד עם אמצעי התדלוק מהווים יחידה כלכלית אחת.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.11 כאמור, תחנת התדלוק הינה במיקום מרכזי על דרך אלוף שדה ומהווה מוקד כלכלי באזור ולאובדנה משמעות כלכלית גדולה לחברת פז.

להערכתי, אובדן תחנת הדלק במרחב העירוני מגדילה את הנזק בשיעור של 10% לכל הפחות משווי התחנה הבסיסי.

2.12 אומדן השווי ב- ₪ ואינו כולל מע"מ.

3. <u>תחשיבים</u>

הוצג בפני מסמך מרכז של נתוני מכירות, הכנסות ורווחיות של תחנת הדלק נשוא חוות הדעת בשנים 2013-2018, אשר נערך ע"י משרד רו"ח הבעלים, סומך חייקין[9], ביום 26.4.2018:

3.1 **<u>להלן טבלה מרכזת של נתוני מכירות הדלקים בתחנת הדלק הנדונה בשנים 2013- 2017</u>:**

שנה	כמות דלקים נמכרת בק"ל	
	חודשי	שנתי
2013	853.33	10,240
2014	829.25	9,951
2015	847.50	10,170
2016	894.42	10,733
2017	866.75	10,401
ממוצע	**858.25**	**10,299**

העולה מטבלה זו, שכמות הדלקים הממוצעת שנמכרה בתחנת הדלק הנדונה בשנים 2013-2017, עמדה על 858.25 ק"ל מדי חודש ו- 10,299 ק"ל מדי שנה.

כמות הדלקים הנמכרת הנה כמות גבוהה לכל הדעות ומעידה על מיקומה האסטרטגי של התחנה על דרך אלוף שדה.

הערה: בשנת 2014 אירע אירוע מלחמתי אשר נמשך 51 ימים (מערכת "צוק איתן"), אשר בא לידי ביטוי בנתוני המכר והרווחיות של התחנה.

3.2 **<u>להלן טבלה מרכזת של מחזור ההכנסות מחנות נוחות</u>**

שנה	מחזור ההכנסות מחנות הנוחות יילו	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 431,900	₪ 5,182,795
2014	₪ 430,811	₪ 5,169,733
2015	₪ 454,751	₪ 5,457,010
2016	₪ 451,494	₪ 5,417,928
2017	₪ 469,718	₪ 5,636,612
ממוצע	**₪ 447,735**	**₪ 5,372,816**

[9] מצורף כנספח.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3.3 <u>להלן טבלה מרכזת של הרווחיות התפעולית מתחנת הדלק בשנים 2013- 2017:</u>

שנה	רווח תפעולי (דלקים+שמנים, חנות יילו, נדל"ן)	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 514,684	₪ 6,176,208
2014	₪ 497,754	₪ 5,973,048
2015	₪ 533,471	₪ 6,401,652
2016	₪ 513,128	₪ 6,157,536
2017	₪ 500,564	₪ 6,006,768
ממוצע	**₪ 511,920**	**₪ 6,143,042**

העולה מטבלה זו, הרווחיות התפעולית הממוצעת בתחנת הדלק הנדונה בשנים 2013-2017, עומדת על 511,920 ₪ מדי חודש ובסה"כ 6,143,042 ₪ מדי שנה.

3.4 <u>להלן העתק טבלאות תחשיב רווחיות תפעולית חודשית של תחנת הדלק הנדונה בשנים 2013-2017:</u>

2013 ₪

	דלקים + שמנים	יילו	נדל"ן	סה"כ
רווח גולמי לפני הנחות	1,025,514	91,142	2,084	1,118,741
סה"כ הנחות	(433,433)			(433,433)
סה"כ תשתיות	(14,941)			(14,941)
ש.לילה/רחיצה/אחרים	7,269			7,269
רווח גולמי	584,409	91,142	2,084	677,636
עלויות הובלה	(19,917)			(19,917)
עמלת אגוראי	(56,883)	(516)		(57,399)
עמלת כרטיסי אשראי ופזו	(40,116)	(2,862)		(42,978)
סה"כ הוצאות משתנות	(116,916)	(3,378)	-	(120,295)
שכר	-	-		-
קד"מ	(7,675)	-	-	(7,675)
הוצאות תפעול	(7,351)	(4,192)		(11,543)
אחזקה	(4,801)	(752)	-	(5,553)
מיסים ואגרות	(17,861)	-		(17,861)
הוצאות כלליות	(25)	-		(25)
סה"כ הוצאות קבועות	(37,713)	(4,944)	-	(42,657)
סה"כ	429,780	82,820	2,084	514,684

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

2014

₪

	דלקים + שמנים	יילו	נדל"ן	סה"כ
רווח גולמי לפני הנחות	1,010,997	93,190	2,891	1,107,078
סה"כ הנחות	(437,903)			(437,903)
סה"כ תשתיות	(15,334)			(15,334)
ש.לילה/רחיצה/אחרים	6,549			6,549
רווח גולמי	564,309	93,190	2,891	660,391
עלויות הובלה	(18,812)			(18,812)
עמלת אגוראי	(55,919)	(418)		(56,337)
עמלת כרטיסי אשראי ופזו	(37,636)	(2,981)		(40,617)
סה"כ הוצאות משתנות	(112,367)	(3,399)	-	(115,766)
שכר	-	-		-
קד"מ	(6,431)	-	-	(6,431)
הוצאות תפעול	(6,037)	(4,379)		(10,416)
אחזקה	(5,413)	(789)	-	(6,202)
מיסים ואגרות	(23,823)	-		(23,823)
הוצאות כלליות	-	-		-
סה"כ הוצאות קבועות	(41,704)	(5,167)	-	(46,872)
סה"כ	410,238	84,624	2,891	497,754

2015

₪

	דלקים + שמנים	יילו	נדל"ן	סה"כ
רווח גולמי לפני הנחות	1,041,536	93,090	3,359	1,137,985
סה"כ הנחות	(469,691)			(469,691)
סה"כ תשתיות	(15,929)			(15,929)
ש.לילה/רחיצה/אחרים	5,843			5,843
רווח גולמי	561,758	93,090	3,359	658,206
עלויות הובלה	(18,890)			(18,890)
עמלת אגוראי	(58,611)	(434)		(59,045)
עמלת כרטיסי אשראי ופזו	(31,159)	(2,732)		(33,891)
סה"כ הוצאות משתנות	(108,660)	(3,166)	-	(111,826)
שכר	-	-		-
קד"מ	(4,486)	-	-	(4,486)
הוצאות תפעול	(5,303)	(3,554)		(8,857)
אחזקה	(9,856)	(709)	(23)	(10,588)
מיסים ואגרות	11,021	-		11,021
הוצאות כלליות	-	-		-
סה"כ הוצאות קבועות	(8,623)	(4,264)	(23)	(12,909)
סה"כ	444,475	85,660	3,337	533,471

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

2016

₪

	דלקים + שמנים	יילו	נדל"ן	סה"כ
רווח גולמי לפני הנחות	1,109,668	90,588	4,267	1,204,523
סה"כ הנחות	(520,712)			(520,712)
סה"כ תשתיות	(16,387)			(16,387)
ש.לילה/רחיצה/אחרים	6,397			6,397
רווח גולמי	578,965	90,588	4,267	673,821
עלויות הובלה	(20,133)			(20,133)
עמלת אגוראי	(62,420)	(392)		(62,812)
עמלת כרטיסי אשראי ופזו	(30,402)	(2,343)		(32,744)
סה"כ הוצאות משתנות	(112,955)	(2,734)	-	(115,690)
שכר	-	-		-
קד"מ	(3,721)	-	-	(3,721)
הוצאות תפעול	(4,345)	(3,670)		(8,014)
אחזקה	(17,673)	(1,014)	-	(18,687)
מיסים ואגרות	(13,240)	-		(13,240)
הוצאות כלליות	(1,341)	-		(1,341)
סה"כ הוצאות קבועות	(40,320)	(4,684)	-	(45,003)
סה"כ	425,690	83,170	4,267	513,128

2017

₪

	דלקים + שמנים	יילו	נדל"ן	סה"כ
רווח גולמי לפני הנחות	1,113,089	92,249	4,580	1,209,918
סה"כ הנחות	(546,909)			(546,909)
סה"כ תשתיות	(16,230)			(16,230)
ש.לילה/רחיצה/אחרים	6,548			6,548
רווח גולמי	556,498	92,249	4,580	653,327
עלויות הובלה	(20,109)			(20,109)
עמלת אגוראי	(59,207)	(406)		(59,612)
עמלת כרטיסי אשראי ופזו	(30,098)	(2,441)		(32,539)
סה"כ הוצאות משתנות	(109,414)	(2,847)	-	(112,260)
שכר	-	-		-
קד"מ	(4,310)	-	-	(4,310)
הוצאות תפעול	(5,417)	(2,996)		(8,413)
אחזקה	(12,938)	(1,270)	(77)	(14,284)
מיסים ואגרות	(13,244)	-		(13,244)
הוצאות כלליות	(251)	-		(251)
סה"כ הוצאות קבועות	(36,161)	(4,266)	(77)	(40,504)
סה"כ	410,924	85,137	4,503	500,564

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

3.5 <u>תחשיב שווי הנכס</u>

שנה	רווח תפעולי (דלקים+שמנים, חנות יילו, נדל"ן)	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 514,684	₪ 6,176,208
2014	₪ 497,754	₪ 5,973,048
2015	₪ 533,471	₪ 6,401,652
2016	₪ 513,128	₪ 6,157,536
2017	₪ 500,564	₪ 6,006,768
ממוצע	**₪ 511,920**	**₪ 6,143,042**

<u>מרכיב</u>	**<u>תוצאה</u>**
רווחיות תפעולית שנתית ממוצעת בשנים 2013- 2017	₪ 6,143,042
שווי הנכס בהיוון של 9% לצמיתות	₪ 68,256,027
סה"כ שווי הנכס במעוגל	₪ 68,260,000
הפחתה בגין הסדרת רישוי לחנות נוחות	₪ 2,000,000
יתרת שווי תחנת התדלוק	₪ 66,260,000

3.6 <u>השפעת אובדן תחנת תדלוק במרחב העירוני :</u>

הובא בחשבון מיקומה הייחודי של תחנת התדלוק הממוקמת בסמיכות וממערב למחלף "אלוף שדה", המהווה עורק תנועה ראשי בסביבה, המרכז את תנועת כלי הרכב מכביש 4 לכיוון הערים רמת גן, גבעתיים ותל אביב.

בדגש על מיקומה הספציפי של תחנת התדלוק על דרך אלוף שדה, ציר תנועה מרכזי בכל האזור, הממוקמת בסמיכות לשכונות מגורים, למוקדי תרבות מושכי קהל בגוש דן (הספארי, הפארק הלאומי וקומפלקס המכביה) ולאזור התעשייה של גבעתיים.

תחנת התדלוק של חברת פז מהווה מוקד כלכלי מרכזי. הפקעת מקרקעי התחנה והריסתה מהווים אובדן של תחנת תדלוק מרכזית בבעלות[10] עבור חברת פז, ללא אפשרות לרכישת מקרקעין דומים והקמת תחנת תדלוק מסדר גודל זה.

הפקעת המקרקעין והריסת תחנת הדלק הנדונה לאורך דרך אלוף שדה פוגעת בפריסת תחנות חברת פז במרחב העירוני. וזאת בשעה שהכללים הרגולאטוריים להקמת תחנת תדלוק במרחב העירוני הבנוי הוחמרו במשך השנים בעניין מרחק מצמתים, מרחק מבנייני מגורים, קביעת רדיוס מגן וכד'.

להערכתי, אובדן תחנת הדלק במרחב העירוני מגדילה את הנזק בשיעור של 10% לכל הפחות משווי התחנה הבסיסי.

<u>להלן תחשיב שווי הנכס הכולל את אובדן תחנת הדלק במרחב:</u>

<u>מרכיב</u>	**<u>תוצאה</u>**
שווי תחנת הדלק	₪ 66,260,000
תוספת לשווי הנכס בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב (10%)	₪ 6,626,000
סה"כ שווי הנכס במעוגל	₪ 72,900,000

4. <u>השומה:</u>

על פי הנתונים המפורטים בחוות דעתי זו שלעיל, הריני מעריך את אומדן שווי הפגיעה במקרקעין הנדונים על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, חלקה 443 בגוש 6180, בשימוש תחנת תדלוק, וזאת בגין אישורה של תכנית תת"ל 70/א בסך של- **72,900,000** ₪.

[10] יתר תחנות פז בסביבת התחרות הינן בשכירות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עמדת שמאי המשיבה 1 בהתאם לשומת המשיבה 1 מיום 03.03.2021

1. התייחסות לשומת שמאי התובעים:

התייחסויות זו הינה למעלה מן הצורך ומיוחסת כהערות לחוות דעת שמאי התובעים ולקביעותיו בה אשר אינן מוסכמות עלינו כלל ועיקר.

1.1 התייחסות לשווי התחנה לפי מצב תכנוני קודם:

1.1.1 שמאי התובעים לא הביא בחשבון בשומתו את הרצף התכנוני הרלוונטי שחל על החלקה:

בשומתו של מר שאול רוזנברג המצב הקודם הרלוונטי בחלקה נשוא חוות הדעת הינו תכנית רג/340 שאושרה למתקן תוקף מיום 27.12.79 ולאחר מכן תמ"א 3 שינוי מס' 7 שאושרה מיום 21.11.1991.

התכניות אותן הציג שמאי התובעים הן רק חלק מהתכניות החלות על החלקה במצב הקודם.

בשומה שערך מר שאול רוזנברג אין כל אזכור לתמ"א 23/א, תמ"א 23/א/4 ותמ"מ 5.

שלושת התכניות שצוינו לעיל שינו את המצב התכנוני החל על החלקה נשוא השומה.

משכך ברור כי ייעוד החלקה במצב הקודם, ערב אישור תת"ל 70 א' הינו לדרך, ייעוד אשר השתנה כבר עם אישור תמ"א 23/א' בשנת 1998.

די בעיון בתכניות אלה ובמסוימות שלהם בכדי לאיין את התביעה בגין הנכס נשוא השומה שבנדון.

1.1.2 פס"ד רומן- ברג

שמאי התובעים לא הביא בחשבון את הלכת בית המשפט העליון בעניין ברמ 5898/16 רומן ברג ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון (נבו):

"איני סבור כי ניתן להורות על פיצוי המערערים גם בגין ירידת ערך שגרמו תכניות העבר בגדרו של הסעיף במתכונתו זו. ער אני לכך שתוצאה זו מותירה את המערערים ללא פיצוי בגין הפגיעה שגרמו תכניות העבר שהתבטאה בירידת ערכם. ואולם, פגיעה זו אינה חוסה תחת קורתו של סעיף 197."

פס"ד רומן – ברג קבע כי אין אפשרות לתבוע פגיעה בגין תכניות שאושרו בעבר ולפני התכנית הנטענת כפוגעת.

1.1.3 שיעור ההיוון שהביא בחשבון שמאי התובעים לא מייצג את הסיכון בנכס שבנדון

שיעור ההיוון על פי שמאי התובעים הינו 9%, שיעור ההיוון נלקח מתוך פרק כ' בקווים המנחים של אגף שומות המקרקעין במשרד המשפטים (תוספת של 1.5% לשיעור ההיוון הנהוג בנכסים מסחריים).

נוכח המצב התכנוני החל על החלקה ערב אישור תת"ל 70 א', כל קונה מרצון אשר היה מעלה על דעתו לרכוש את הנכס היה מביא בחשבון את המצב התכנוני השרוי על החלקה שבנדון.

הסיכון ברכישת תחנת תדלוק "פז" קרית גן במצב התכנוני שלעיל הינו גבוה מאוד ומשקף שיעור היוון גבוה בהרבה משיעור ההיוון שהביא שמאי התובעים.

שיעור היוון לנכס מסוג זה שמעליו מרחפת "עננה תכנונית" הינו בגבולות ה- 15%.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

1.1.4 <u>תקופת ההיוון שהביא בחשבון שמאי התובעים אינה מייצגת את המצב התכנוני החל על החלקה</u>

שמאי התובעים מהוון את ממוצע ההכנסות השנתי לאינסוף.

נוכח המצב התכנוני החל על החלקה כל קונה סביר היה מביא בחשבון כי התחנה תפסיק להתקיים בתוך כ- 5 שנים מערב אישור תת"ל 70 א' ולכן לא שייך להוון את ממוצע ההכנסות לאינסוף.

1.1.5 <u>ההכנסות בעבר אינן משקפות את המגמות הירוקות והמעבר לרכבים חשמליים</u>

שמאי התובעים קבע כי ממוצע ההכנסות השנתי שיש להוון עומד על 6,143,042 ₪ סכום זה הינו נגזרת של ממוצע ההכנסות בין השנים 2013-2017.

ממוצע ההכנסות של תחנת דלק משנים קודמות אינו מביא בחשבון את המגמות הירוקות הקיימות כיום במשק, אשר משפיעות בקשר ישיר על ההכנסות העתידיות הצפויות מתחנת תדלוק.

- **<u>מדיניות ממשלתית למשק האנרגיה בשנים הקרובות:</u>**

עפ"י מסמך המדיניות "יעדי משק האנרגיה לשנת 2030" שפורסם במרץ 2019, ישנה מגמה ברורה למעבר להנעה חלופית – חשמל וגז טבעי.

בהתבסס על צפי חדירת כלי רכב בשווקים העולמיים, תוך המשך מגמת השיפורים הטכנולוגיים והכלכליים בתחום הסוללות, יעדי משק האנרגיה לשנת 2030 הינם כי **100%** מהרכבים הפרטיים החדשים שימכרו בישראל יהיו חשמליים.

בנוסף נקבעו יעדי הביניים הבאים: 5% מהמכירות בשנת 2022, 23% מהמכירות בשנת 2025, ו- 61% מהמכירות בשנת 2028.

- **<u>הטבות מס' על קניית רכב היברידי/חשמלי</u>**

המיסוי על רכבים חשמליים נמוך יותר מאשר על רכבים ממונעים בדלק[11], צעד זה נועד לעודד את הצרכן לרכוש רכב חשמלי ובכך לחסוך עשרות אלפי שקלים (כתלות בסוג הרכב).

יש לציין כי המיסוי על רכישת רכב חשמלי צפוי לעלות בשנים הקרובות ע"מ לצמצם את ההפסד הצפוי מהצמצום במכירות הדלק.

חברות ובעלי עסקים המחזיקים ציי רכב נהנים מהנחות בשווי שימוש לרכב[12] היברידי בסך של 500 ₪ ורכב חשמלי בסך של 990 ₪ לחודש.

גם הטבה זו נועדה לעודד את המעסיקים והעובדים לעבור לשימוש ברכבים חשמליים.

- **<u>גודשי התנועה</u>**

צמצום גודש התנועה בכלל ובגוש דן בפרט הינו צורך הכרחי במציאות הקיימת כיום.

ישנם ניסיונות רבים לצמצום תנועת כלי הרכב במרכז הארץ חלקם כבר מומשו (CARPOOL, נתיבי +2/3, שירותי הסעות המונים), וחלקם נמצאים בתהליכי מימוש, (צמצום תקן החניה במרכז, מיסי גודש, חניות בכניסה לערים הגדולות).

[11] https://www.gov.il/he/departments/publications/reports/tax-outline.

[12] http://www.oto.org.il/?CategoryID=160&ArticleID=1613.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- **<u>שימוש במתע"ן</u>**

השימוש במתע"ן צפוי להוריד משמעותית את כניסת הרכבים לערי מרכז הארץ ובכך להביא לצמצום בשימוש בתחנות הדלק בערי המרכז.

מכל האמור לעיל לא ניתן לאמוד את שווי התחנה ביחס להכנסות משנים קודמות אלה להפך ברור כי ההכנסות השנתיות מהתחנה יקטנו בעשור הקרוב בעשרות אחוזים.

1.2 <u>התייחסות לשווי התחנה לפי מצב תכנוני חדש</u>

1.2.1 <u>שימוש ביניים עד לתפיסת חזקה בפועל</u>

שמאי התובעים אינו מביא בחשבון כי מיום פרסומה של תת"ל 70 א' למתן תוקף ועד פרסום הודעה על פי סעיף 5 ו- 7 התחנה עדיין פעילה ומניבה הכנסות.

כמו כן היה על שמאי התובעים להביא בחשבון בשווי מצב חדש את שווי התחנה כנגזרת של היוון הכנסות, עד לתפיסת החזקה בפועל כפי שהיה בוחן זאת קונה סביר דהיינו כ- 7 שנים.

1.2.2 <u>שימוש חורג מיום פרסום הודעה על פי סעיף 5 ו- 7</u>

שמאי התובעים לא הביא בחשבון בשומתו כי גם לאחר פרסום ההודעה לפי סעיף 5 ו- 7 המשיכה תחנת הדלק לפעול ולמעשה היה צורך בתקופה זו להגיש בקשה לשימוש חורג ולתשלום היטל השבחה בגינו.

1.2.3 <u>יעוד הקרקע עפ"י תת"ל 70 א':</u>

שמאי התובעים העריך את שווי החלקה לאחר אישורה של תת"ל 70 א' בשווי 0 מבלי להביא בחשבון את סיווג חלק מהחלקה עפ"י תת"ל 70 א' בייעוד מתקנים הנדסיים אשר הינם ייחודיים ובעלי ערך לפרויקט הרק"ל בכללו וכן לא הובא בחשבון ע"י שמאי התובעים שווי יתרת החלקה כדרך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2. <u>עקרונות ושיקולים בחוות הדעת:</u>

בהערכת הפגיעה בנכס שבנדון, אם בכלל, עקב אישורה של תת"ל 70א', הבאנו בחשבון את הגורמים והשיקולים הבאים:

2.1 הנכס נשוא חוות הדעת הינו תחת תדלוק הממוקמת בחלקה 443 בגוש 6180.

2.2 הובא בחשבון מיקום הנכס שבנדון, בדרך אלוף שדה במזרח העיר רמת גן.

2.3 חוות הדעת מתייחסת לשווי דמי הפיצויים הראויים לנכס שבנדון בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 א' לחוק התכנון והבניה.

2.4 השומה נערכה, בין היתר, עפ"י עקרונות סעיף 197 א' לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965 , אשר קובעים, בין היתר: "נפגעו ע"י תכנית, שלא בדרך הפקעה, מקרקעין הנמצאים בתחום התוכנית או גובלים עמו, מי שביום תחילתה של התוכנית היה בעל המקרקעין או בעל זכות בהם זכאי "לפיצויים מהוועדה המקומית, בכפוף לאמור בסעיף 200".

2.5 החלקה נכללת באופן ברור בתוואי הדרך ומסילות הברזל לפני אישורה של התכנית הנטענת כפוגעת תת"ל 70א' בתכנית שלהלן:

2.5.1 תמ"א 23א' שאושרה למתקן תוקף ביום 15.10.1998.

2.5.2 תמ"מ 5 שאושרה למתן תוקף ביום 28.04.2010.

2.5.3 תמ"א 23א'4 שאושרה למתן תוקף ביום 12.08.2010.

2.6 הלכת בית המשפט העליון בעניין רומן ברג:

בהלכת בית המשפט העליון בעניין ברמ 5898/16 רומן ברג ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון (נבו) נקבע כי אין אפשרות לתבוע פגיעה בגין תכניות שאושרו בעבר ולפני התכנית הנטענת כפוגעת. **"איני סבור כי ניתן להורות על פיצוי המערערים גם בגין ירידת ערך שגרמו תכניות העבר בגדרו של הסעיף במתכונתו זו. ער אני לכך שתוצאה זו מותירה את המערערים ללא פיצוי בגין הפגיעה שגרמו תכניות העבר שהתבטאה בירידת ערכם. ואולם, פגיעה זו אינה חוסה תחת קורתו של סעיף 197".**

2.7 כבר מהאמור לעיל בסעיפים 10.5 ו- 10.6 התביעה אמורה להידחות.

3. <u>השומה</u>

לאור האמור לעיל, הגענו למסקנה כי לא נוצרה ירידת ערך לפי סעיף 197 א' לחוק התכנון והבניה במקרקעין שבנדון עם אישור תת"ל 70 א' נכון לתאריך הקובע ה- 28.11.2017.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עמדת שמאי המשיבה 2 בהתאם לשומת המשיבה 2 מיום 04.02.2021

1. גישות השומה המתאימות לתחנת תדלוק:

1.1 גישת היוון ההכנסות:

בגישה זו, אומדים את שווי הנכס ע"י היוון ההכנסות הצפויות להתקבל לאורך יתרת החיים הכלכליים של הנכס. הגישה הזו מתאימה בעיקר לנכסים מניבים ו/או בעלי פוטנציאל הנבה.

שומת שווי זכויות בתחנת תדלוק תיעשה בדרך כלל בגישת היוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים בנכס. דמי השכירות הראויים הם נגזרת של הרווח התפעולי בתחנה.

1.2 גישת ההשוואה:

בגישה זו, אומדן השווי מתבסס על נתוני שוק ועסקאות בנכסים הדומים במיקומם, אופיים, רמת הסיכון בהם, מידת סחירותם וכיו"ב.

ההערכה מבוצעת ע"י התאמת מכלול הגורמים בין נכסי ההשוואה לנכס הנישום.

גישת ההשוואה תהיה בדרך כלל קשה ליישום וזאת נוכח השונות הגדולה בין התחנות ומיעוטם של מחירי ההשוואה. גם במקרים שבהם נמצאו מחירי ההשוואה קיים קושי בניתוחם ובקביעת מקדמי התאמה מאחר ומידע באשר לנתונים העסקיים בנכסי ההשוואה בדרך כלל אינו נגיש ומאחר ומחיר המכירה עלול להיות מושפע משיקולים של קונה מיוחד או מוכר מיוחד. יחד עם זאת גישה זאת תהיה עדיפה אם נמצאו נתוני השוואה מהימנים.

1.3 גישת העלויות:

בגישה זו הנכס מוערך ערך בסיס העלות הצפויה בבניית נכס אחר הדומה לנכס הנישום, עפ"י יישום עיקרון התחלופה. הגישה ידועה גם כגישת החילוץ.

עלות הקמת תחנת תדלוק בדרך כלל לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה.

יחד עם זאת, גישת העלויות יכולה לשמש בשומת תחנות דלק בנויות חדשות, בעיקר אם טרם הופעלו.

לאור האמור, ובהתייחס למסמכים שנמסרו מחברת פז, שווי הנכס הוערך הן בגישת היוון ההכנסות לרווח התפעולי והן בגישת היוון ההכנסות מדי השכירות הראויים לנכס.

2. עקרונות ומרכיבים בהערכה:

בהערכת הפיצויים הראויים בגין ההפקעה בחטיבת הקרקע הובאו בחשבון העקרונות, והשיקולים הבאים:

2.1 הנכס נשוא השומה מהווה תחנת דלק פעילה, "פז קרית גן", בתחום המוניציפאלי של העיר רמת גן וידוע כחלקה 443 בגוש 6180.

שטח החלקה 1,578 מ"ר והיא ממוקמת כ- 800 מ' מערבית למחלף האלוף שדה.

2.2 על החלקה הנדונה ובסמוך אליה, הוחלה תכנית לתשתית לאומית מס' 70 א' רכבת קלה במטרופולין תל אביב קו סגול מערבי (להלן: " **התת"ל**") שפורסמה למתן תוקף בי.פ. מס' 7546 מיום 18/07/2017.

2.3 בגין אישור התת"ל, הוגשה ע"י בעלי הזכויות בנשוא חוות הדעת, תביעת פיצויים לירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה - 1965 (להלן: "החוק") לפיה הפיצוי בגין הפגיעה המקרקעין המוערך ע"י השמאי שאול רוזנברג הינו **72,886,000** ₪.

2.4 הודעה על כוונה לרכוש זכויות בקרקע ולקנות חזקה בקרקע שסעיף 5א לפקודה לא חל לגביה לפי סעיפים 5 ו- 7 לפקודת הקרקעות (רכישה לצורכי ציבור) 1943 לטובת פרויקט הרכבת המקומית הקו הסגול מקטע מערבי פורסמה בי.פ. מס' 7629 מיום 28/11/2017.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.5 ירידת ערך המקרקעין תבחן ראשית ע"י הבדיקה האם התכנית שינתה את התכונות הקרקעיות של המקרקעין ביחס למצבם טרם אישורה.
במידה ואכן שונו תכונות המקרקעין, יבחן שווי הנכס ערב אישור התכנית (מצב קודם) ולאחר אישור התכנית (מצב חדש).
כך קבעה ועדת ערר מחוזית למחוז המרכז, בערר מס' 112 97/03 **רומאן ברג ואח' נ' הועדה המקומית לתכנון ולבניה ראשל"צ, מע"צ, רכבת ישראל וחח"י** (להלן: "**ערר ברג**"):
"**לטעמנו, הוכחת פגיעה במקרקעין צריך שתעשה קודם לבדיקת שיעור ירידת ערך המקרקעין, ובנפרד מבדיקה זו. מקום בו לא נמצאה ולא הוכחה כל פגיעה במקרקעין אין כל מקום להמשיך ולבחון את קיומה של ירידת הערך במקרקעין, ואת שיעורה.**"
עוד קובעת ועדת הערר בערר ברג:
"**ועדת הערר מסכימה לגישה לפיה שאלת הפגיעה במקרקעין הינה בראש וראשונה שאלה תכנונית, וצריכה להיבחן לאור תכונות המקרקעין, הזכויות להשתמש, לבנות בהם ולנצלם, כמו גם הפוטנציאל הממשי לשיפור מצבם התכנוני, והשפעת התכנית על כל אלה.**"

2.6 בהתאם לסעיף 200 לחוק:
"**לא יראו קרקע כנפגעת אם נפגעה על ידי הוראה שבתכנית הנמנית עם אחת ההוראות המפורטות להלן ובלבד שהפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר בנסיבות העניין ואין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים**".
בהתאם לאמור לעיל יש לבחון, כי אם וככל שנגרמה פגיעה האם הינה בתחום הסביר.

2.7 ניתוח המצב התכנוני המצב הקודם:

<u>תכנית מפורטת:</u>

2.7.1 הייעוד המפורט של המקרקעין נשוא חוות הדעת הינו "אזור מיוחד" עפ"י תכנית מפורטת רג/156/א שפורסמה למתן תוקף ביום 02/11/1967, בהתאם לתכנית, המגרש מיועד אך ורק לתחנת דלק, למכירת דלק בלבד. זכויות בנייה של 20% בקומה בשתי קומות.

<u>תכנית המתאר המקומית:</u>

2.7.2 בהתאם לתכנית המתאר המקומית של רמת גן, רג/340 נשוא חוות הדעת מסווג ביעוד "מגרש מיוחד". השימוש הינו לפי תכנית מפורטת. לתכלית מיוחדת שתקבע ע"י הועדה המקומית עפ"י תשריט בנוי ובאישור הועדה המחוזית. הרוזטה של דרך אלוף שדה מסומן מדרום קובעת רוחב דרך של 31 מ'.

<u>תכנית המתאר המחוזית:</u>

2.7.3 תכנית המתאר המחוזית תמ"מ 5 אשר פורסמה למתן תוקף ביום 15/04/2010.
בהתאם לתשריט התכנית, האזור בו ממוקם נשוא חוות הדעת מסומן לדרכים, עירוני בדגש מגורים ורכבת קלה. תוואי הרכבת הקלה הינו עפ"י תמ"א 23/א'. התכנית אינה משנה את ייעודי הקרקע במקומות בהם יעודה אינו זהה ליעוד שנקבע בתכנית מאושרת.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכניות מתאר ארציות:</u>

2.7.4 **<u>דרכים</u>** - תמ"א 3 תיקון 7 אשר פורסמה למתן תוקף ביום 19/12/1991 קובעת הנחיות לעריכת תכניות לדרכים ראשיות כדוגמת דרך אלוף שדה הגובלת עם נשוא חוות הדעת מדרום. רוחב מירבי של רצועת הדרך בדרך ראשית הוא 50 מ'. תכנית זו אינה מבטלת את תוקפן של תכניות בנות תוקף.

2.7.5 **<u>תחנות תדלוק</u>** - תמ"א 18 על תיקוניה קובעות הוראות לעניין הקמת תחנות תדלוק והשטחים הנלווים להם.

2.7.6 **<u>רכבות</u>** - תמ"א 23 /א/ 4 אשר אושרה בשנת 2010 מסמנת את האזור בו ממוקם נשוא חוות הדעת לתכנון קווי מתע"ן. התמ"א מתווה שלד תחבורתי הכולל, בין היתר, תפרוסת קווי מתע"ן לפיתוח מערכת התחבורה הציבורית, אשר מטרתו לשמור זכויות דרך באמצעות קביעת רצועות לתכנון רק עבור הרשת הדרושה לפיתוח התכנית אינה משנה או מבטלת זכויות שנקבעו לבניה או לשימוש במקרקעין בתכניות מקומיות שאושרו קודם ליום תחילתה. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך, שרוחבה 30 מטרים או יותר, יהיה רוחב הרצועה לתכנון כרוחב זכות הדרך. בתכנית לרצועת מסילה מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון כמסומן בתכנית זו ובהתקיים תנאים מסוימים.

2.8 **<u>"הערכה התכנונית":</u>**

בפס"ד בר"ם 5898/16 ו- 7019/16 רומן ברג ואח' נ' הועדה המקומית לתו"ב ראשל"צ ואח' (להלן: **"פס"ד רומן ברג"**) שניתן בבית המשפט העליון בתאריך 10/03/2020, נקבע כי תכניות מתאר ארציות, גם לא מפורטות, יכולות לפגוע בערך המקרקעין ויחד עם זאת לא לזכות בפיצויי ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק. בסעיף 66 לפס"ד רומן ברג צוין כך:

"הנה כי כן, השפעתן של תכניות העבר על מקרקעי המערערים לא הגיעה לרף "הפגיעה" הנדרש לצורך גיבוש זכותם של המערערים לפיצוי לפי סעיף 197.

אין חולק כי היה בהן כדי להשפיע על ערכי המקרקעין, וזאת כפועל יוצא מהשפעתן על ציפיות השוק ביחס אליהם.

עם זאת, תכניות העבר התאפיינו במידה של אי ודאות, ולא היה בהן כדי לבשר למערערים על השינוי הקונקרטי הצפוי במקרקעיהם, גם אם בישרו על היתכנותו של שינוי כאמור.

"נקודת המפנה" בהקשר זה, שגיבשה לראשונה "פגיעה" במקרקעי העותרים הגיעה עם אישורה של תמ"מ 6/3 א ולא לפני כן.".

בסעיף 82 לפס"ד רומן ברג צוין כך:

"לפיכך, ונוכח מסקנתי כי הדין הקיים אינו מאפשר לפצות את המערערים בגין ירידת הערך שגרמו תכניות העבר, לא מצאתי עילה להתערב בקביעת השמאית המכריעה להתחשב בעננה התכנונית לצורך קביעת ערכי הקרקע במצב הקודם לאישור תמ"מ 6/3 א.".

בפס"ד רומן ברג תכניות העבר הן תמ"א 3 ותמ"א 23 שרמת מסוימותן נמוכה ביחס לתמ"א הנדונה. במקרה דנן, התמ"א הייתה מספיק מפורטת כדי להבהיר היכן בדיוק תעבור הרק"ל, ברמה של מטרים ספורים וליצור עננה תכנונית, אם לא למעלה מכך.

מעיון בתמ"א 23 /א/ 4 המבוססת על תמ"א 23 /א, ניתן היה לדעת בוודאות כי תוואי מתע"ן צפוי לעבור בדרך אלוף שדה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מחד, התכנית מאפשרת גמישות ברצועת התכנון של התוואי ויוצרת חוסר ודאות שכן, התכנית מפרטת מצבים רבים בהם ניתן לסטות מהרצועה המתוכננת כגון, קיומן של מגבלות הנדסיות, קיומם של מכשולים פיזיים והתאמת התוואי לתנאים מקומיים.
מסקירה של תוואי השטח בו ממוקמת תחנת התדלוק ניתן להבחין כי קיימת מנהרה/מחלף במפגש רחוב הירדן עם דרך אלוף שדה. מנהרה זו אכן יצרה קושי הנדסי לביצוע תוואי המתע"ן במרכז דרך אלוף שדה, כפי שעולה מקריאת התייחסות החוקר להתנגדויות שהוגשו בגין תת"ל 70 א.
מאידך, מעיון בתמ"א 23 /א/ 4 ניתן להבין כי באזור אלוף שדה התוואי אמור לעבור במרכז הדרך ולא בחלקו הצפוני, כמו כן, לא ניתן לדעת באיזה מפלס תונח הרק"ל.
לפיכך, בהתבסס על פס"ד רומן ברג, מיקומו הספציפי של הנכס והגמישות המתאפשרת בתמ"א, אנו סבורים כי התמ"א יצרה עננה תכנונית על המקרקעין ופגעה בשווים.
הפגיעה מוערכת על ידנו בשיעור של 20%.

2.9 **<u>ניתוח המצב התכנוני המצב החדש:</u>**
התכנית הנטענת כפוגעת הינה תת"ל 70/א אשר פורסמה למתן תוקף ביום 18/07/2017.
התכנית משנה את הייעוד המפורט של הנכס אשר יועד ערב התת"ל כ"אזור מיוחד" לתחנת תדלוק וכעת סומן בייעוד "דרך מוצעת" ו- "מתקנים הנדסיים."
המבנים בתחום הנכס מסומנים להריסה.
השטחים המיועדים לפי תכנית זו לדרך או לכל צורך ציבורי אחר ובכלל זה שטח למתקנים הנדסיים, יופקעו וירשמו על שם הרשות המקומית או מדינת ישראל.
התכנית קובעת כי נכס אשר מיועד בתכנית זו להפקעה או להפקעה זמנית, יחולו עליו עד לפרסום הודעה על כוונה לרכוש את הקרקע לצורכי ציבור לפי ס' 5 לפקודת הקרקעות, התכניות החלות עליו ערב תחילתה של תכנית זו או תכנית אחרת שאושרה לאחר מכן.
ייעוד שנקבע על פי תכנית זו, ייכנס לתוקפו עם פרסום הודעה לפי ס' 5 לפקודת הקרקעות.
בסעיף 7.2 מימוש התכנית, נרשם כי הזמן המשוער לתחילת ביצוע העבודות הוא – 10 שנים.
לאור האמור לעיל, אנו סבורים כי יש להביא בחשבון כי שווי המקרקעין במצב החדש כולל אפשרות להפעלת תחנת הדלק בכ- 7 שנים נוספות (בהנחה של פרסום ס' 5 שלוש שנים טרם תחילת העבודות).
כאמור, ייעוד הקרקע במצב החדש הינו "דרך מוצעת" ו- "מתקנים הנדסיים".
פרק ג' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי נרשם כי דרך עירונית המצויה בתוך המרקם העירוני וגובלת במגרשי בנייה תוערך בשיעור של 10% משווי קרקע בייעוד הנפוץ בסביבה, זאת בהתאם לנוהל שהשתרש בישראל. סביבת הנכס הינה סביבת מגורים מובהקת ולכן שווי הקרקע לדרך מוצעת יוערך כנגזרת בשיעור 10% משווי מ"ר מבונה למגורים.

2.10 בסעיף 119 (ב) לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965, נקבע כי המועד הקובע לעניין תביעת פיצויים לפי סעיף 197 לחוק הוא מועד פרסום ההודעה בדבר אישור התכנית ברשומות, דהיינו, 18/07/2017.

2.11 היתר הבניה לשימוש חורג לחנות הנוחות פג ויש להפחית משווי התחנה את עלות הוצאת היתר חדש לרבות עלות בגין היטל ההשבחה הצפוי.

2.12 הובא בחשבון גודל התחנה, המבנים הבנויים בה, גילה ומצב תחזוקתה הטוב.

2.13 הובא בחשבון סכום וזרם ההכנסות הקיים בפועל כפי שדווח ע"י חברת פז לשנים 2013-2017 תוך הפרדת ההכנסות המיוחסות לחנות הנוחות מההכנסות המיוחסות למכירות דלקים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

2.14 הובא בחשבון אומדן כמות הדלקים הצפויה להימכר וזאת בהתבסס על נתוני המכירות כפי שסופקו לנו ע"י פז חברת נפט בע"מ.

2.15 הובא בחשבון מרווח השיווק (המהווה הפרש בין המחיר בשער בית הזיקוק לבין המחיר לצרכן ללא הנחה וללא מע"מ), בהתבסס על ממוצע נתוני מרווחי השיווק לדלקים המצויים באתר לתשתיות לאומיות לשנים 2013 – 2017.

2.16 הובא בחשבון כי בהתאם לגודל התחנה ונפח המכירות הגבוה, דמי השכירות יהיו בטווח של כ- 55% ממרווח השיווק ברוטו.

2.17 הובא בחשבון כי שוק הדלק עבר תמורות הנובעות בין היתר מהתערבות ממשלתית, רגולציה, תקני בטיחות ועוד. כמו כן, התרחבות השימוש בכלי רכב היברידיים אשר פוגעים בסך מכירות הדלקים, היקפן ורמת השפעתם על השוק עולה מיידי שנה.
כפועל יוצא מכך, הסיכון בענף עולה.

2.18 הובא בחשבון גורם סיכון נוסף: מגמת הפחתת מרווח השיווק בשנים שקדמו למועד הקובע אשר קשורה במישרין לפגיעה בהכנסות התחנה, תהווה בעיה במעמד של קונה מרצון ומוכר ברצון, משכך קיימת פגיעה בשווי תחנת התדלוק נכון לתקופה שקדמה ובסמיכות לאישור התכנית המפקיעה (קרי יום פרסום הדו"ח משרד האנרגיה).

2.19 הובא בחשבון בתחשיב השווי עלייה בשיעור ההיוון לנכס, נוכח הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק כפי שנמנו לעיל.

2.20 הובא בחשבון כי שיעור היוון לפעילות העסקית הנוספת בתחנה כלומר חנות הנוחות הינו כפי הנהוג בנכסים מסחריים רגילים.

2.21 הובא בחשבון כי תחנת תדלוק היא נכס מניב, לפיכך שומת התחנה אינה כוללת מע"מ.

2.22 נושא זיהום הקרקע בתחום התחנה וההוצאות הקשורות באיכות הסביבה לא נלקחו בחשבון.

2.23 בהתאם להסכם שנחתם בין חברת נת"ע לחברת פז, בעלי הזכויות בנכס נשוא חוות הדעת, שולמו ע"י נת"ע פיצויי הפקעה בסך כולל של **43,550,000** ₪ **ללא מע"מ.**
פיצויים אלו כוללים הן את ירידת ערך המקרקעין בגין אישור תת"ל 70 א והן את פיצויי ההפקעה למצב החדש קרקע לדרך ומתקן הנדסי.
יודגש כי הפיצויים בגין ירידת ערך המקרקעין המוערכים בחוות דעת זו שולמו זה מכבר ע"י נת"ע ואין מקום לתשלום פיצויים נוסף בגין ירידת ערך המקרקעין.
כמון כן, במסגרת שומת פיצויי ההפקעה שנערכה על ידנו ביום 24/12/2018 (סימוכין 318-7) בעניין תחנת הדלק נשוא חוות דעת זו, לא הובאה בחשבון ירידת הערך עקב אישור תמ"א 4/א/23 שכן במועד זה, טרם ניתן פס"ד רומן ברג בבית המשפט העליון.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3. נתוני השוואה:

3.1 מגורים:

3.1.1 עסקאות מכר ברחוב הררי רמת גן:

תאריך עסקה	גו"ח	כתובת	קומה	חדרים	שטח מדווח במ"ר	מחיר מדווח	מחיר מדווח למ"ר
16/11/2017	6180/341	הררי 11	6	4	100	₪ 1,910,001	₪ 19,100
26/11/2017	6180/344	הררי 7	6	3	70	₪ 1,700,000	₪ 24,300
25/08/2017			6	3	70	₪ 1,730,000	₪ 24,700
23/07/2017		הררי 9	6	3	70	₪ 1,670,000	₪ 23,900
11/07/2017			5	3	70	₪ 1,649,999	₪ 23,600
01/05/2018	6180/346	הררי 17	6	4	100	₪ 1,749,999	₪ 17,500
29/04/2018			5	4	100	₪ 1,750,000	₪ 17,500
26/04/2018			5	4	100	₪ 1,750,000	₪ 17,500
24/04/2018			4	4	100	₪ 1,720,000	₪ 17,200
19/12/2017		הררי 19	6	4	100	₪ 1,870,000	₪ 18,700

3.1.2 עסקאות מכר רח' הבילויים 37 ו- 39, גו"ח 6180/426,431:

תאריך עסקה	קומה	חדרים	שטח מדווח במ"ר	מחיר מדווח	מחיר מדווח למ"ר
09/04/2018	5	3	80	₪ 1,695,000	₪ 21,200
25/01/2018	6	3	73	₪ 1,535,000	₪ 21,000
10/11/2017	6	4	107	₪ 2,014,999	₪ 18,800
08/11/2017	7	4	114	₪ 2,475,000	₪ 21,700
29/10/2017	5	3	72	₪ 1,510,000	₪ 21,000
24/10/2017	5	3	72	₪ 1,490,001	₪ 20,700
08/10/2017	6	3	73	₪ 1,560,000	₪ 21,400
01/10/2017	7	4	96	₪ 2,700,000	₪ 28,100
13/09/2017	6	4	107	₪ 2,000,000	₪ 18,700
10/08/2017	5	3	73	₪ 1,535,000	₪ 21,000
08/08/2017	5	4	80	₪ 1,990,000	₪ 24,900
28/06/2017	5	3	72	₪ 1,490,000	₪ 20,700
25/06/2017	5	3	72	₪ 1,490,000	₪ 20,700
05/06/2017	5	3	73	₪ 1,545,001	₪ 21,200
05/06/2017	5	3	72	₪ 1,490,000	₪ 20,700
22/05/2017	5	3	73	₪ 1,539,999	₪ 21,100

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

3.1.3 <u>עסקאות מכר ברח' נווה יהושוע 44 ו- 46, גו"ח 6180/52,53:</u>

תאריך עסקה	קומה	חדרים	שטח מדווח במ"ר	מחיר מדווח	מחיר מדווח למ"ר
17/05/2018	7	4	88	₪ 1,770,000	₪ 20,100
03/05/2018	7	4	93	₪ 2,080,000	₪ 22,400
22/04/2018	4	4	93	₪ 2,040,000	₪ 21,900
22/04/2018	1	5	102	₪ 2,133,000	₪ 20,900
28/02/2018	3	4	93	₪ 1,982,555	₪ 21,300
04/02/2018	7	5	112	₪ 2,000,000	₪ 17,900
04/02/2018	6	4	88	₪ 1,625,000	₪ 18,500
04/02/2018	8	5	112	₪ 1,980,000	₪ 17,700
04/02/2018	9	5	112	₪ 2,200,000	₪ 19,600
28/01/2018	1	5	125	₪ 1,920,000	₪ 15,400

3.1.4 <u>סיכום הנתונים וקביעת שווי למ"ר דרך מוצעת:</u>

מניתוח עסקאות ההשוואה עולה כי שווי מ"ר בנוי הינו בגבולות של כ- 21,000 ₪, כולל מע"מ.
בניכוי מע"מ, יזמות (20%) וע. בנייה כולל מרתף של 7,000 ₪ למ"ר מתקבל שווי של כ- 8,000 ₪ למ"ר מבונה.
לאור האמור, שווי מ"ר דרך מוצעת מוערך בשיעור 10% מהשווי הסביבה, קרי **800** ₪ **למ"ר.**

3.2 <u>מתקן הנדסי תעשייה/אחסנה בסביבה:</u>

הכרעה בהשגה ראשונה מיום 25/10/2018 , אופק 33609 מועד קובע – 01/01/2017:
השמאית הממשלתית המחוזית קבעה שווי של 2,230 ₪ למ"ר מבונה אחסנה לנכס הממוקם באזור התעשייה הצפוני בבני ברק.

הכרעה בהשגה ראשונה מיום 31/12/2017 , אופק 32100 מועד קובע – 01/01/2017:
השמאית הממשלתית המחוזית קבעה שווי של 2,271 ₪ למ"ר מבונה תעשייה לנכס הממוקם באזור התעשייה של ראש העין.

שומה מכרעת מיום 22/05/2018 , תיק 1082 2017 מועד קובע – 02/10/2014:
השמאי המכריע קבע שווי של 2,400 ₪ למ"ר מבונה אחסנה באזור תעשייה סגולה פתח תקווה.

סיכום:
המתקן ההנדסי במתחם מהווה קרקע בשטח 756 מ"ר.
השווי הממוצע העולה מניתוח הכרעות בסביבה הינו כ- 2,300 ₪ למ"ר מבונה תעשייה/אחסנה.
בהפחתה של 50% בגין מגבלות שימוש למתקן הנדסי מתקבל שווי של 1,150 ₪ למ"ר מבונה מתקן הנדסי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3.3 תחנת התדלוק:

נתונים שהובאו בחשבון לקביעת שווי התחנה:

קביעת מרווח שיווק כמדווח באתר מנהל הדלק והגז, משר האנרגיה:

שנת 2017		
	סל הוצאות שיווק	תוספת בעד שירות מלא
	ללא מע"מ	כולל מע"מ
תאריך	ק"ל	ליטר
01/01/2017	611.00	0.19
01/02/2017	611.00	0.19
01/03/2017	611.00	0.19
02/04/2017	608.00	0.19
01/05/2017	608.00	0.19
01/06/2017	608.00	0.19
02/07/2017	608.00	0.19

נתוני מכר דלקים והכנסות חנות נוחות כפי שדווח ע"י חברת פז:

שנת כספים	2013	2014	2015	2016	2017	ממוצע שנתי	ממוצע חודשי
מכירות בק"ל	10,240	9,961	10,170	10,733	10,401	10,301	858
מחזור יילו (₪)	5,182,795	5,169,733	5,457,010	5,417,928	5,536,612	5,352,816	446,068

שיעור מכירת סולר שנתי מסך הדלקים			
2013	5.60%	573 שנתי ק"ל	48 ק"ל חודשי
2014	5.60%	558 שנתי ק"ל	46 ק"ל חודשי
2015	5.70%	580 שנתי ק"ל	48 ק"ל חודשי
2016	5.90%	633 שנתי ק"ל	53 ק"ל חודשי
2017	6.10%	634 שנתי ק"ל	53 ק"ל חודשי

הערות:

- כפי שנמסר, כמות הסולר הנמכרת בתחנה הנה כ- 50,000 ליטר סולר בחודש (50 ק"ל).
  מבדיקות סטטיסטיות שנערכו כ- 50% מכמות הסולר החודשית הנמכרת בתחנה, נמכרת למוניות ועומדת על כ- 25,000 ליטר.
  45% לבעלי התקנים ו- 5% נוספים נמכר בשירות עצמי.
  מרווח השיווק המלא המחושב בסולר הנו 121.8 אג' ומרווח השיווק בתדלוק עצמי הנו 104.7 אג'.
  ההנחה בסולר למוניות ובעלי התקנים עומדת על 93 אג' כולל מע"מ כלומר – 79.5 אג' ללא מע"מ, לפיכך מרווח השיווק מתדלוק סולר והתקנים עומד על 42.3 אג'.
- נמסר מהחברה כי קיימות הכנסות בגין עמדת דואר: "יילו בוקס" התחשיב הנו עפ"י שיעור מהפדיון, הנ"ל הוכללו בהכנסות הממוצעות של החנות נוחות.
  (מדובר בהכנסה חודשית מעמדת "יילו בוקס" בסך של 3,000 ₪).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- הכנסות בגין שלט הפרסום פעיל קיימת הכנסה חודשית מפרסום בסך של – 2,500 ₪.

המידע בהתאם להסכם שכירות שהובא לעיוננו.

נציין כי הוגשה בקשה להיתר הצבת השלט בשנת 2016, הבקשה לא אושרה נכון למועד הקובע, על כן לא נכללו הכנסות אלו בתחשיב השווי של הנכס.

<u>היטל השבחה:</u>

תחנת הדלק נבנתה בהתאם להוראות תכנית רג/156/א', המתירה הקמת תחנת דלק למכירת דלקים בלבד.

במהלך השנים נוספו מבנים נוספים בתחנה לשימוש משרדים ומחסן.

בשנת 2004 הוגשה ואושרה בקשה לשימוש חורג מתכנית למשך 5 שנים, המסבה את המשרדים והמחסן הקיימים לשימוש מסחרי חנות נוחות "YELLOW".

תוקף ההיתר פג בשנת 2009 ולא חודש אולם החנות נוחות עדיין פעילה ובעלת רישיון עסק פעיל (קרי, החנות פועלת בנכס כ- 14 שנים).

לצורך חישוב אומדן שווי תחנת הדלק, הובא בחשבון היטל השבחה בגין הפעלת חנות הנוחות.

לאור משך הזמן בו פועלת החנות בנכס, וכן הצפי כי אין כוונה להפסקת פעילותה, הובא תחשיב היטל ההשבחה בחישוב לצמיתות, בהפחתת החלק היחסי המשוערך, אותו שילמה החברה במעמד קבלת ההיתר הראשוני בשנת 2004.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

4. תחשיב חוות הדעת:

4.1 שווי הנכס במצב הקודם ערב אישור תת"ל – 70 א:

הערכת שווי תחנת דלק קיימת בהתאם לגישת היוון הרווח התפעולי			
הערכת שווי תחנת הדלק		**נתון**	**הערות**
אומדן צפי מכירות חודשי		858 ק"ל	לפי ממוצע מכר בין השנים 2013-2017 (לפי דיווח החברה צ"ל של 55.6 אג' לליטר) (חצי שנתי)
מרווח שיווק ראוי לפי נתוני מדד ארצי		ש. עצמי ללא מע"מ 608 ש"ח לק"ל	לפי דיווח חודשי קודם למועד הקובע
שיעור הרכבים בשירות מלא		758 ש"ח לק"ל 20.7%	גבוה בכ- 18 אג' לליטר מערכי שירות עצמי.
שיעור רכבים בשירות עצמי		608 ש"ח לק"ל 73.5%	
שיעור מכירות סולר		423 ש"ח לק"ל 5.8%	
מרווח שיווק משוקלל		628 ש"ח לק"ל	
סך רווח גולמי		**539,238** ₪	
סך רווח תפעולי	(כולל הנחות)	323,543 ₪	לאחר הפחתת 40% הוצאות
שיעור היוון		9.2%	שיעור היוון מסחרי 7.2% בתוספת 2% לסיכון בגין הפחתות במרווח השיווק
שווי תחנת דלק	ממכר דלקים	42,201,254 ₪	
הערכת שווי חנות הנוחות			
שטח מסחרי קיים		94 מ"ר	בהתאם להיתר בניה: מבנים בשטח 81.84 מ"ר ומקלט בשטח 12.55 מ"ר
דמי שכירות ראויים		378 ₪	מגלם 8% מפדיון חודשי ממוצע, כפי שדווח.
אומדן חודשי		35,685.44 ₪	
אומדן שנתי		428,225 ₪	
שיעור היוון ראוי		7.2%	
שווי חלק חנות הנוחות		5,947,573 ₪	
סיכום			
הערכת שווי תחנת הדלק		42,201,254 ₪	
הערכת שווי חנות הנוחות		5,947,573 ₪	
סה"כ		48,148,827 ₪	
הפחתות	היטל השבחה שימוש חורג תחשיב לצמיתות	2,621,286 ₪	
סה"כ		**45,527,541** ₪	

הערכת שווי תחנת דלק קיימת בהתאם לגישת היוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים לתחנה			
אומדן צפי מכירות חודשי		858 ק"ל	
מרווח שיווק ברוטו ללא מע"מ		628 ש"ח לק"ל	משוקלל עם שירות מלא
דמי שכירות ראויים לתחנה גדולה		55%	לפי תחנת דלק גדולה
שיעור היוון		9.2%	שיעור היוון מסחרי 7.2% בתוספת 2% לסיכון בגין הפחתות במרווח השיווק ושינויים בשוק הדלק
סה"כ		**38,684,483** ₪	
הכנסות יילו	ממוצע פדיון חודשי	446,067.97 ₪	296,581 ₪
שיעור דמ"ש מהפדיון	8.0%	35,685.44 ₪	
שיעור היוון		7.2%	
סה"כ		**5,947,573** ₪	
סיכום			
הערכת שווי תחנת הדלק		38,684,483 ₪	
הערכת שווי חנות הנוחות		5,947,573 ₪	
סה"כ		44,632,056 ₪	
הפחתות	היטל השבחה שימוש חורג תחשיב לצמיתות	2,621,286 ₪	
סה"כ		**42,010,770** ₪	

ממוצע שתי הגישות	**43,769,000** ₪
הפחתה בין העננה התכנונית	**20%**
סה"כ שווי הנכס ערב אישור תת"ל 70א	**35,015,200** ₪

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

4.2 שווי הנכס במצב החדש לאחר אישור תת"ל – 70א':

היוון הכנסות ל-7 שנים מתחנת דלק קיימת בהתאם לגישת היוון הרווח התפעולי			
היוון הכנסות מתחנת הדלק		**נתון**	**הערות**
אומדן צפי מכירות חודשי		858 ק"ל	לפי ממוצע מכר בין השנים 2013-2017 (חצי שנתי) (לפי דיווח החברה צ"ל של 55.6 אג' לליטר)
מרווח שיווק ראוי לפי נתוני מדד ארצי	ש. עצמי ללא מע"מ	604 ש"ח לק"ל	לפי דיווח חודשי קודם למועד הקובע
שיעור הרכבים בשירות מלא	758 ש"ח לק"ל	20.7%	גבוה בכ- 18 אג' לליטר מערכי שירות עצמי.
שיעור רכבים בשירות עצמי	608 ש"ח לק"ל	73.5%	
שיעור מכירות סולר	423 ש"ח לק"ל	5.8%	
מרווח שיווק משוקלל		628 ש"ח לק"ל	
סך רווח גולמי		**539,238** ₪	
סך רווח תפעולי שנתי	(כולל הנחות)	3,882,515 ₪	לאחר הפחתת 40% הוצאות
שיעור היוון		9.2%	שיעור היוון מסחרי 7.2% בתוספת 2%
היוון הכנסות ל-7 שנים	ממכר דלקים	19,410,070 ₪	
היוון הכנסות מחנות הנוחות			
שטח מסחרי קיים		94 מ"ר	בהתאם להיתר בניה: מבנים בשטח
דמי שכירות ראויים		378 ₪	מגלם 8% מפדיון חודשי ממוצע, כפי שדווח.
אומדן חודשי		35,685.44 ₪	
אומדן שנתי		428,225 ₪	
שיעור היוון ראוי		7.2%	
הכנסות חנות הנוחות		2,291,825 ₪	
סיכום			
הכנסות מתחנת הדלק		19,410,070 ₪	
הכנסות מחנות הנוחות		2,291,825 ₪	
סה"כ		21,701,895 ₪	
הפחתות	היטל השבחה שימוש חורג	881,593 ₪	
סה"כ			**20,820,302** ₪

היוון הכנסות מתחנת דלק קיימת בהתאם לגישת היוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים לתחנה			
אומדן צפי מכירות חודשי		858 ק"ל	
מרווח שיווק ברוטו ללא מע"מ		628 ש"ח לק"ל	משוקלל עם שירות מלא
דמי שכירות ראויים לתחנה גדולה		55%	לפי תחנת דלק גדולה
שיעור היוון		9.2%	שיעור היוון מסחרי 7.2% בתוספת 2% לסיכון
סה"כ		**3,558,972** ₪	
		17,792,564 ₪	
הכנסות יילו	ממוצע פדיון חודשי	446,067.97 ₪	296,581 ₪
שיעור דמ"ש מהפדיון	8.0%	35,685.44 ₪	
שיעור היוון		7.2%	
סה"כ		**428,225** ₪	
		2,291,825 ₪	
סיכום			
הכנסות מתחנת הדלק		17,792,564 ₪	
הכנסות מחנות הנוחות		2,291,825 ₪	
סה"כ		20,084,389 ₪	
הפחתות	היטל השבחה שימוש חורג	881,593 ₪	
	תחשיב לצמיתות		
סה"כ			**19,202,796** ₪

ממוצע שתי הגישות	**20,011,549** ₪

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

סיכום המצב החדש:

סיווג	יח' לחישוב	יחידות	שווי ליח'	סה"כ
דרך מוצעת	מ"ר קרקע	822	800	₪ 657,600
מתקנים הנדסיים	מ"ר מבונה אקוו'	887	1150	₪ 1,020,050
סה"כ				**₪ 1,677,650**
שווי דחוי ב-7 שנים				₪ 1,192,000
הכנסה נקייה מתחנת התדלוק				₪ 20,011,549
שווי הנכס במצב החדש				**₪ 21,204,000**

4.3 תחשיב ירידת ערך המקרקעין:

מרכיב	**תוצאה**
שווי הנכס במצב קודם - ערב אישור תת"ל 70א	₪ 35,015,200
שווי הנכס במצב חדש - לאחר אישור תת"ל 70א	₪ 21,204,000
ירידת ערך המקרקעין בגין אישור תת"ל 70א	**₪ 13,811,200**

5. סיכום חוות הדעת:

לאור כל האמור לעיל, הננו מעריכים את הפיצויים בגין ירידת ערך המקרקעין נשוא חוות הדעת כדלקמן:

13,811,200 ₪ - סכום הפיצויים אינו כולל מע"מ.

למען הסר ספק, בהתאם להסכם שנחתם בין חברת נת"ע לחברת פז, בעלי הזכויות בנכס נשוא חוות הדעת, שולמו ע"י נת"ע פיצויי הפקעה בסך כולל של **43,550,000 ₪ ללא מע"מ.**

פיצויים אלו כוללים הן את ירידת ערך המקרקעין בגין אישור תת"ל 70א' והן את פיצויי ההפקעה למצב החדש קרקע לדרך ומתקן הנדסי.

יודגש כי הפיצויים בגין ירידת ערך המקרקעין המוערכים לעיל שולמו זה מכבר ע"י נת"ע ואין מקום לתשלום פיצויים נוסף בגין ירידת ערך המקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מסמך תגובה לערר מטעם המשיבה 2 מיום 10.08.2021

1. **מטרת המסמך:**

חברת פז הגישה תביעה פיצויים לפי פרק ט' לחוק אשר נדונה בוועדה המקומית לתו"ב רמת גן.
תשובת נת"ע לתביעת הפיצויים בוועדה המקומית הוגשה בצירוף לחוו"ד לירידת ערך.
לאחר הכרעת הוועדה המקומית, חברת פז הגישה כתב ערר הכולל **טענות נוספות** (ערר 92007/0521). מסמך זה כולל את התייחסותנו לטענות העולות בערר. יש לקרוא מסמך זה בנוסף וכהמשך לחוו"ד הראשונה לירידת ערך סימוכין 7-318-1 ולשומת פיצויי ההפקעה שנערכה על ידנו ביום 24/12/2018 סימוכין 7-318 ("חוות הדעת הראשונה" , "שומת פיצויי ההפקעה").

2. **המסמכים עליהם התבססנו:**

- הערר.
- חוות דעת שמאי התובעת מר שאול רוזנברג מיום 16/04/2020.
- חוות הדעת הראשונה ושומת פיצויי ההפקעה.
- פרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי.
- חוות דעת חזי זיו לשווי תחנת התדלוק.
- חוות דעת רו"ח אבי דגן לביקורת הנתונים החשבונאיים.
- דו"ח חוקר לתכנית תת"ל 70/א קו סגול מערבי.
- שומה מכרעת לירידת ערך לפי סעיף 197 בעררים תא/95755/07 ו-95445/07 של השמאית מטעם וועדת הערר הגב' זיוה בלאושטיין מיום 19/06/2014.

3. **תגובתנו לטענות העולות בערר:**

3.1 סעיף 43 לערר:

> טענת נת"ע מרחיקת לכת אף יותר. לטענתה, על-אף שתמ"א 23/א/4 קבעה, כאמור לעיל, כי תוואי הרכבת הקלה יעבור **במרכז** דרך אלוף שדה, הרי שנוכח הוראות הגמישות שבתמ"א 23/א/4, **קונה מרצון חיה מעריך** בחערכה של 20% כי הרצועה לתכנון **תסטה** מהמיקום שנקבע לה בתכנית, כך שמסילת הרכבת תעבור בחלק הצפוני של דרך אלוף שדה (על המקרקעין), בהתאם לכך, נטען כי תמ"א 23/א/4 הביאה לירידת ערך של 20% במקרקעין (ראו סעי' 12.8 לשומת נת"ע). מדובר בטענה משוללת יסוד.

תגובתנו:

סעיף 9.4 להוראות תמ"א 23/א/4 קובע כי בתכנית לרצועת מסילה מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון ובהתקיים התנאים הבאים:

קיומן של מגבלות הנדסיות, קיומם של מכשולים פיזיים, התאמת התוואי לתנאים מקומיים, שיפור השירות והנגישות לאוכלוסייה המקומית, מניעת מפגעים בטיחותיים וסביבתיים ומניעת פגיעה ביציבותם של מבנים גובלים.

מסקירה של תוואי השטח בו ממוקמת תחנת התדלוק ניתן להבחין כי קיימת מנהרה/מחלף במפגש רחוב הירדן עם דרך אלוף שדה. מנהרה זו אכן יצרה קושי הנדסי לביצוע תוואי הרק"ל במרכז דרך אלוף שדה, כפי שעולה מקריאת התייחסות החוקר להתנגדויות שהוגשו בגין תת"ל 70א.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

להלן חלק מהתייחסות החוקר לתכנית, בהשגה שהגישה חברת פז ובה הוצעו חלופות נוספות לתוואי הרק"ל:

1. חלופה בציר, ועל פני הקרקע ברחוב אלוף שדה איננה אפשרית בגלל המנהרה הקיימת מתחת לרח' הירדם. רוחב המנהרה לא מאפשר הוספת מסילה.
2. החלופה על גשר מעל רח' הירדן בציר הרחוב יוצרת גשר ארוך במיוחד הפוגע בנוף העירוני ומהווה מטרד גדול יותר לתושבים.
3. חלופה של מנהרות בצד המנהרה הקיימת לא מתאפשרת תנועתית כיוון שתגרום לביטול הרמפות של התחברות לרח' הירדן.
4. העתקת התוואי לצד הדרומי של המנהרה הקיימת פוגעת באפשרות של התחברות לגשר במחלף אלוף שדה וזאת בגלל הצורך להיצמד לגשר מצידו הצפוני ע"מ לא לנתק את מסוף התחבורה הקיים במחלף. בנוסף, יהיה צורך בגשר אלכסוני ארוך שיחצה את רח' אלוף שדה.
5. מנהרה קצרה בשטח זה פוגעת בתפקוד מיטבי של הרכבת ויוצרת שיפועים בכניסה ויציאה מהמנהרה ומקרבת את תוואי המסילה לבתי מגורים.

"בנסיבות נתוני השטח, הפגיעה הינה הכרחית לצורך ביצוע הקו של הרק"ל בצורה המיטבית בהתחשב במכלול הנתונים: הנדסיים, אורבניים, טופוגרפיים ומזעור הפגיעה בתושבים".

המסקנה העולה מקריאת דוח החוקר היא שהנכס נשוא הערר ממוקם באזור מוגבל הנדסית בגין סמיכותו למנהרה צרה קיימת, רמפות עלייה לרח' הירדן ומסוף התחבורה בדרך אלוף שדה.

כאמור, סעיף 9.4 להוראות תמ"א 4/א/23 קובע כי בתכנית לרצועת מסילה מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון ובהתקיים מגבלות הנדסיות – **<u>הרלוונטיות לנכס נשוא הערר</u>**.

ראה תצלומי אוויר להמחשה (מתוך GIS עיריית רמת גן):



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net



מעיון בתצלומי האוויר ניתן להבחין כי המנהרה הינה דו סטרית הכוללת שני מסלולי נסיעה לכל כיוון. בין מסלולי הנסיעה קיימת מדרכת הפרדה צרה. קרי, הוספת תוואי רק"ל במרכז הדרך באזור הספציפי הזה אינה אפשרית מבחינה הנדסית.

3.2 <u>סעיף 44 לערר:</u>

כאמור לעיל, וכפי שאף נאמר מפורשות בשומת נת"ע, תשריט תמ"א 4/א/23, דברי ההסבר לה והחתכים האופייניים שצורפו לה, קובעים כולם כי מסילת הרכבת ועבור **במרכז** הרצועה לתכנון, באופן שיאפשר את המשך השימוש בדרכים הקיימות משני צידיה. ברור לחלוטין, כי אף קונה סביר לא היה חושב כי תתממש אפשרות תיאורטית, אשר אינה נוגעת במישרין למקרקעין, וכי מסילת הרכבת תסטה בצורה משמעותית כל כך. בענייננו, ברור כי קונה סביר היה חושב שהתכנית תתממש במתכונתה, וכפי שנאמר בעקרונותיה, כך שמסילת הרכבת ועבור במרכז דרך אלוף שדה, ולא בקצה הצפוני של דרך אלוף שדה. יתירה מזאת. בענייננו, כאמור, תחנת התדלוק לא מופקעת כיוון שתוואי הרכבת הקלה עובר עליה, אלא מהטעם, שדווקא במיקום זה, בחרה נת"ע למקם מתקנים הנדסיים שישרתו את הרכבת הקלה. ברור, שאין דרך סבירה לצפות, כי נת"ע תבחר להציב את המתקנים הטכניים והחנדסיים שישרתו קו רכבת קלה באורך עשרות קילומטרים, דווקא במקרקעין נשוא ערר זה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

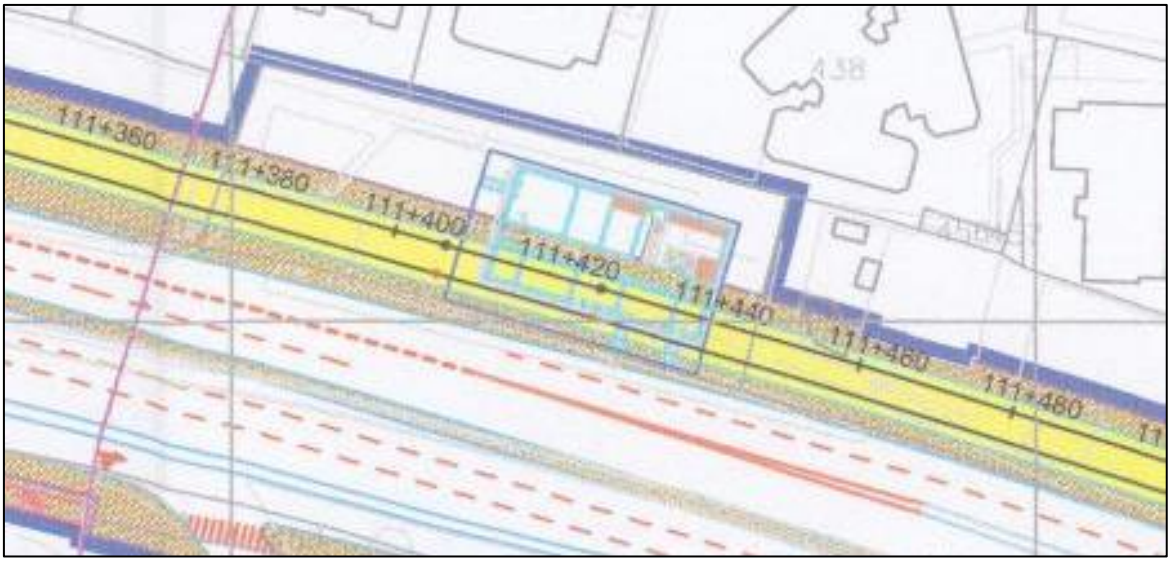
<u>תגובתנו</u>:

כפי שציינו לעיל, ניתן להבחין בעין "בלתי מזוינת" כי מעבר רק"ל במנהרת אלוף שדה איננה אפשרית מבחינה הנדסית. **<u>לעמדתנו המקצועית, אין ספק שקונה סביר היה מעדיף לרכוש תחנת תדלוק בעלת מאפיינים דומים ללא ה"גיבנת" של מעבר אפשרי של רק"ל</u>**.

אכן, קיים קושי לדעת מהו הפתרון ההנדסי למעבר הרק"ל באזור זה (תת קרקעי, גשר, הסטה לצד הדרומי של הכביש) אך מיקומה הספציפי של התחנה מצריך פתרון הנדסי הסוטה מהוראות התמ"א **ויוצר עננה תכנונית**.

הטענה כי תחנת התדלוק מופקעת כדי להציב מתקן הנדסי – איננה מדויקת.

להלן תשריט תנוחת המסילה המופיע במסמכי תת"ל 70/א:



ניתן להבחין כי **מסילת הרכבת בכל מקרה עוברת בתחום הנכס נשוא הערר** (מתחת לאיי התדלוק וגבול חנות הנוחות), אם כי הפקעת החלקה בשלמות אכן התבצעה לצורך המתקן ההנדסי.

3.3 <u>סעיף 45 לערר:</u>

> **מעבר לכך**, הטענה **העובדתית** כי תמ"א 4/א/23 הביאה לירידת ערך כל שהיא במקרקעין, הינה טענה עובדתית המצריכה ראיה. בענייננו לא רק שלא הוצגה כל ראיה כזו, אלא שבשומת נת"ע גם אין כל הסבר מדוע ההערכה הינה דווקא 20% ולא 5% או 25%. בהיעדר ראיה לכך שנגרמה ירידת ערך, ובהיעדר הסבר למקדם שננקט, ברור שאין להתייחס למקדם הפחתה כל שהוא.

<u>תגובתנו</u>:

בעררים תא/95755/07 ו-95445/07 נערכה שומה מכרעת לירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התו"ב.

השמאית מטעם וועדת הערר הגב' זיוה בלאושטיין קבעה ירידת ערך של 20% מכוח תמ"א 23/א אשר קדמה לתמ"מ 5/1 (ניתן להקביל תכניות אלו לתכניות תמ"א 23/א/4 ותת"ל 70/א בערר הנדון).

<u>להלן חלק מהכרעת השמאית</u>:

"תמ"א 23א' הינה תכנית מתאר ארצית גמישה המאפשרת חלופות רבות לתוואי מסילת ברזל למערכת הסעת המונים משולבת...לא ניתן להתעלם כלל מהשפעתה של תמ"א 23א' על שווי החלקות נשוא הדיון. אני מוצאת לנכון לייחס הפחתה של 20% לזכויות שטרם נוצלו (בשווי מ"ר מבונה). שיעור הפחתה זה

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מבטא את המגבלה במימוש זכויות נוספות, בתקופת הביניים עד לאישור תכנית מתאר מחוזית, את עובדת היכללות חלק משטח החלקות ברצועה לתכנון ועצם התגבשות עתידית לתוואי סופי".

אנו סבורים כי תמ"א 4/א/23 פגעה בשווי המקרקעין בשיעור של 20% המבטא אפשרות של התגבשות תוואי רק"ל עתידי בתחום הנכס נשוא הערר. לצורך הדוגמא, אם באופן תיאורטי היתה וודאות מוחלטת שתוואי הרק"ל יעבור בנכס נשוא הערר אזי שיעור הפגיעה היה מוערך על ידנו בגובה 90%.

כפי שצוין לעיל, מיקומו של הנכס באזור בעייתי מבחינת הנדסית יוצר עננה תכנונית לאפשרות מעבר עתידי של רק"ל המצריכה פתרון הנדסי למעבר החלקה באזור הספציפי הזה.

אכן, קיימות מס' חלופות למעבר התוואי (הסטה מדרום לדרך אלוף שדה, מנהור, גשר, צמצום נתיבים קיימים) ולכן שיעור הפגיעה שנקבע הינו 20% בלבד.

3.4 <u>סעיפים 46-48 לערר:</u>

> **לבסוף**, גם לו יתואר כי תמ"א 4/א/23 **הביאה** לסיכון של 20% שתוואי הרכבת הקלה יעבור על **המקרקעין**, ומדובר בטענה משוללת יסוד, הרי שכאמור תמ"א 4/א/23 הביאה עמה סיכוי, **חרבה** יותר משהביאה עמה סיכון, וזאת נוכח העלייה הצפויה בכמות **הרכבים** שתיחשף לתנחנת **התדלוק**, עקב ביטול **הנתיבים** העוברים בשיקוע הקיים.
>
> ודוק. פו אינה חולקת על כך, כי בהתאם להלכה שנקבעה בבר"מ 5898/16 **ברג נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון** (פורסם בנבו, 10.03.2020), ככל שתמ"א 4/א/23 גרמה לירידת ערך נוכח "עננה תכנונית", פו אינה זכאית לפיצוי בגין אותה ירידת ערך, אגב תביעה זו. טענת פו היא, **כי מבחינה עובדתית תמ"א 4/א/23 לא הביאה לכל ירידת ערך, ולהיפך, היא דווקא הביאה להשבחת המקרקעין.**
>
> **אין זה למותר לציין, כי גם בשומת ההפקעה של נת"ע נבדק שווי המקרקעין ב"מצב קודם", אולם שם לא ניתן כל מקדט שהוא בגין "עננה תכנונית". ונתמה, האם אותה "עננה תכנונית" נוצרה בין הגשת שומת ההפקעה להגשת שומת נת"ע! ברור כי מדובר בניסיון פסול של נת"ע "לשפר עמדות", אגב הגשת שומתה המעודכנת, אשר יש לדחותו.**

<u>תגובתנו</u>:

ראשית, יצויין כי שומת פיצויי ההפקעה שנערכה על ידנו ביום 24/12/2018 (סימוכין 2-318-7) **<u>קדמה</u>** לפס"ד בר"מ 5898/16 ו- 7019/16 רומן ברג ואח' נ' הועדה המקומית לתו"ב ראשל"צ ואח' שניתן בבית המשפט העליון בתאריך 10/03/2020.

פסק הדין חל רטרואקטיבית ולכן סוגיית ה"עננה התכנונית" הובאה בחשבון בחוו"ד לירידת ערך ולא הובאה בחשבון בשומת פיצויי ההפקעה.

לפיכך, הטענה כי מדובר בניסיון "לשפר עמדות" – איננה נכונה.

הטענה כי תמ"א 4/א/23 "השביחה" את שווי המקרקעין בגין ביטול הנתיבים העוברים בשיקוע הקיים – **<u>שגויה</u>**. שכן, מקריאת התכנית לא ניתן להעלות על הדעת כי תוואי הרק"ל יבטל את השיקוע הקיים. זאת, כפי שיוסבר להלן:

כאמור, נתון כי התחנה ממוקמת במיקום בעייתי מבחינת הנדסית. לשיטת ב"כ העוררת, סביר כי יבוטל השיקוע הכולל **ארבעה נתיבי נסיעה תת קרקעיים** לטובת מעבר רק"ל.

בפועל, סעיף הגמישות בתכנית **נועד בדיוק לפתור בעיות הנדסיות מסוג** זה ולכן התכנית מאפשרת הסטת הקו בגין מגבלות הנדסיות.

לאור האמור, המסקנה אליה הגיעו ב"כ העוררת אינה סבירה ונעוצה בעובדה שהניתוח שערכו נעשה מעיני העוררת בלבד.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3.5 <u>סעיף 56-52 לערר:</u>

> גם בישוטות הוועדה המקומית ונת"ע ישנה התייחסות לתקופת ביניים, אולם באופן מעט שונה. בשומות נטען, כי במועד תקובע קונה מרצון היה מעריך כי התחנה ונמשיך לפעול ולהשיא רווחים במשך 7 שנים, כביכול, עד שתופקע בפועל, וכי יש להביא זאת באומדן ה"מצב החדש". מדובר בעמדה משוללת יסוד.
>
> **ראשית**, כבר נקבע, כי אין להתחשב בשימוש בתקופת הביניים בהערכת השווי ב"מצב חדש" (ראו ערר (חי) 9010/12 **מרגלית נ' ועדה מקומית לתכנון ובנייה קרית אתא** ס' 19-13 (פורסם בנבו, 27.10.2015)). ודי בכך כדי לדחות טענה זו.
>
> **שנית**, הטענה כי יש להתחשב בשימוש הביניים הינה טענה משוללת יסוד, אשר במידה ותתקבל תאפשר לרשויות התכנון להביא לכך שלא יצטרכו לשלם כל פיצוי בגין הפקעה, לא במועד אישור התכנית, ולא במועד תחפקעה בפועל. ונסביר זאת באמצעות דוגמה מספרית.
>
> נניח שנכס מסחרי מרוויח מיליון ש"ח בשנה, ובהתאם לכך ערכו מוערך בעשרה מיליון ש"ח. אין מחלוקת, כי כל עוד לא נעשה שינוי ברווחי הנכס, שוויו של הנכס הוא עשרה מיליון ש"ח. כך, גם בעוד שבע, עשר או שלושים שנים, שווי הנכס יהיה עשרה מיליון ש"ח. ברור אפוא, כי במידה ורשות תבקש להפקיע את המקרקעין, היא תצטרך לשלם פיצוי בסך עשרה מיליון ש"ח.
>
> אלא, שהוועדה המקומית ונת"ע בטיעוניהן, פיתחו תיאוריה, אשר במידה ותתקבל הן לא תיאלצנה לשלם לבעלים כל פיצוי. במקום להפקיע את המקרקעין היום, התכנית תורה כי המקרקעין יופקעו רק בעוד עשר שנים. במקרה כזה, לטענת הוועדה המקומית ונת"ע, על-אף ששווי המקרקעין בעוד עשר שנים עדיין יהיה עשרה מיליון ש"ח, לא יחיה צורך לפצות את הבעלים ולו בשקל אחד, לא במסגרת פיצויי 197, ולא במסגרת פיצויי הפקעה. כך, במענה לתביעת ה-197 וטענן הרשות כי במשך תקופת הביניים הנכס ירוויח עשרה מיליון ש"ח (מיליון ש"ח כל שנה, כאמור), ולכן לא נגרם לו כל נזק, ובמענה לתביעת ההפקעה תטען הרשות, כי התכנית כבר קבעה כי המקרקעין יופקעו, ולכן שווי המקרקעין במועד פרסום הודעת הפקעה הוא אפס. בכל הכבוד, מדובר בתוצאה שחדעת אינה סובלת. הפקעת מקרקעין מחייבת פיצוי מלא על שווי תמקרקעין, וברור כי העובדה שעסקינן בפיצוי ידו שלביי, אינה יכולה לפטור את הרשות מהעגקת **הפיצוי המלא** בגין הפקעת המקרקעין.

<u>תגובתנו:</u>

תקנון תת"ל 70/א קובע כי נכס אשר מיועד בתכנית זו להפקעה או להפקעה זמנית, יחולו עליו עד לפרסום הודעה על כוונה לרכוש את הקרקע לצורכי ציבור לפי ס' 5 לפקודת הקרקעות, התכניות החלות עליו ערב תחילתה של תכנית זו או תכנית אחרת שאושרה לאחר מכן.

ייעוד שנקבע על פי תת"ל 70/א, ייכנס לתוקפו עם פרסום הודעה לפי ס' 5 לפקודת הקרקעות.

בסעיף 7.2 – מימוש התכנית, נרשם כי הזמן המשוער לתחילת ביצוע העבודות הוא 10 שנים.

לאור האמור לעיל, הבאנו בחשבון כי שווי המקרקעין במצב החדש כולל אפשרות להפעלת תחנת הדלק בכ-7 שנים נוספות עד לשינוי היעוד בפועל לדרך מוצעת (בהנחה של פרסום ס' 5 שלוש שנים טרם תחילת העבודות).

ויודגש – לא מדובר בשימוש ביניים. ייעוד המקרקעין לדרך אינו נכנס לתקופו עד לפרסום ס' 5 לפקודת הקרקעות, דהיינו עד לפרסום הכוונה על רכישת זכויות בנכס, ייעודו נשאר כפי שהיה טרם אישור תת"ל 70/א.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

3.6 **<u>סעיף 58 לערר:</u>**

> **ראשית,** הנחת שמאי הוועדה המקומית ונת"ע הינה כי קונה מרצון היה מעריך כי יחלפו שבע שנים מיום אישור התכנית ועד ההפקעה בפועל. אלא שהנחה זו נשללת נוכח התבטאויותיה המפורשות של נת"ע ביחס לקו הסגול. כך, בשנה שחלה עובר לאישורה של התכנית התפרסם בכלי התקשורת כי עבודות התשתית להקמת הקו הסגול יחלו **בשנת 2018**. כך גם, כחודשיים עובר למועד הקובע, **ובעקבות פרסום המכרזים של נת"ע לתכנון עבודות הנדסה אזרחית של הקו הסגול**, פורסם בתקשורת כי על פי תכנית העבודה של נת"ע, העבודות יחלו בשנת 2018.

<u>תגובתנו:</u>

עסקינן בתביעה לירידת ערך מקרקעין כתוצאה מאישור תת"ל 70/א.

בהוראות התת"ל עצמה, נרשם כי הזמן המשוער **<u>לתחילת</u>** ביצוע העבודות הוא 10 שנים.

בחינת ירידת ערך המקרקעין צריכה להיעשות ביחס להוראות התכנית ולא על סמך כתבות בעיתונות למיניהן.

3.7 **<u>סעיפים 67-68 לערר:</u>**

> מהיכרות רבת שנים של פז עם שוק תחנות התדלוק, עם ה"שחקנים" המעטים המצויים בו, אשר פז היא אחד מהם, ומניסיון העבר, פז יכולה להעיד כי **תחנה, אשר "ענגת" הפקעה מכוח תכנית מאושרת מרחפת עליה, לא תימכר**. אף אחת מחברות הדלק לא תיקח על עצמה את הסיכון העסקי העצום לרכוש ולנהל נכס בשווי עשרות מיליונים, בידיעה כי בכל יום הוא עלול להיות מופקע. יתרה מכן, ההנחה שהחברה תמשיך להרוויח את אותו הסכום במשך שבע השנים הבאות, מתעלמת מכך שכאשר ישנה סכנת הפקעה יום יומית, במקרה של תקלה כזו או אחרת, לא יהא כדאי לתקן אותה, לא ישתלם להשקיע במקרקעין, לא ניתן יהיה להתקשר בחוזים ארוכי טווח וכן הלאה, מה שישפיע על רווחיות התחנה. **בנסיבות אלה, וכך מלמד ניסיונה של פז, אף אחת מהחברות הרלוונטיות לרכישת התחנה, לא הייתה עושה כן.**
>
> **משמעות הדבר הינה, כי קונה מרצון רלוונטי יעריך את שווי המקרקעין, לאחר אישור התכנית הקובעת, באפס. זאת, גם אם היה מעריך כי ייקח זמן מה עד להפקעת המקרקעין בפועל.**

<u>תגובתנו:</u>

טענת ב"כ העוררת כי *"תחנה, אשר "ענגת" הפקעה מכוח תכנית מאושרת מרחפת עליה, לא תימכר"* מחזקת עוד יותר את עמדתנו כי עצם האפשרות של מעבר תוואי רק"ל בתחום הנכס מכוח תמ"א 4/א/23 – **פגעה בשווי המקרקעין**.

לגופו של עניין, הטענה כי שוויה של תחנת תדלוק אשר מניבה הכנסות לתקופה של 7 שנים הוא אפס!! – אין לה כל אחיזה במציאות.

לעמדתנו, שווי המקרקעין במצב החדש הינו כ-**20,000,000** ₪ הנגזר מהיוון הכנסות של הפעילות העסקית בתחנה. ברור איפוא כי שוויו נכס מקרקעין מניב אינו יכול להיות 0.

3.8 **<u>סעיף 70 לערר:</u>**

> שיעור ההיוון בשומת פז חושב בהתאם לשיעור הקבוע בקווים המנחים, ואף עוגל כלפי מעלה, לכדי של 9% (ראו סעיפים 10.6 ו-10.8 לשומת פז). בניגוד לשומת פז, הן הוועדה המקומית והן נת"ע קובעות **שיעור תוספת מוגדל ביחס לשיעור שנקבע על ידי השמאי הממשלתי**. כך, בשומת נת"ע נקבע שיעור היוון של 9.2% (תוספת של 2% לשיעור ההיוון של נכסים עסקיים), ללא כל הסבר מדוע יש להוסיף הפחתה נוספת על המלצת השמאי הממשלתי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תגובתנו:</u>

התוספת לשיעור ההיוון מעבר למקובל נקבעה בין היתר בגין התרחבות השימוש בכלי רכב היברידיים, מגמת הפחתת מרווח השיווק בשנים שקדמו למועד הקובע – אשר קשורה במישרין לפגיעה בהכנסות התחנה.

בהתאם למידע שנמסר ממומחה לתחנות תדלוק, מר חזי זיו, עולה כי בשנת 2016 היו בארץ כ-500 כלי רכב חשמליים ועשרות אלפי כלי רכב היברידים.

הנחת היסוד העתידית של חברות הדלק, בשנה זו, הייתה, שבשנת 2025 שיעור החדירה של רכב חשמלי יהיה קרוב ל-10% מכלל כלי הרכב בארץ ושיעור החדירה של רכב היברידי יהיה כ-20%-25% מכלל כלי הרכב.

בהתאם לכך הואט קצב הקמת תחנות הדלק ובנוסף, החברות החלו להשתחרר מתחנות דלק.

לאור האמור, בתחשיב השווי קבענו תוספת של 0.5% נוסף לשיעור ההיוון הכולל.

3.9 **<u>סעיפים 78-75 לערר:</u>**

> הן שומת הוועדה המקומית והן שומת נת"ע שוגות בכך שהן לא מביאות בחשבון את השפעת מיקומה האסטרטגי של תחנת התדלוק על שווי המקרקעין, וגורמות בכך להערכת חסר של המקרקעין ב"מצב קודם".
>
> כאמור בהנחיות השמאי הממשלתי, בעת הערכת שווי תחנת תדלוק, יש לתת משקל למיקום תחנת התדלוק, מאחר והוא "קובע את רמת הנגישות, רמת החשיפה המסחרית, ורמת התחרות עם תחנות סמוכות" (סעיף 1.ג. לקווים המנחים). כן נקבע שם, כי מחירן של תחנות התדלוק מגלם שיקולים נוספים שאינם קשורים לרווחיות התחנה, כגון שיקולי שיווק ופריסה של חברות הדלק (סעיף 1.ז. לקווים המנחים).
>
> מיקום תחנת התדלוק דנן הוא מיקום אסטרטגי מאין כמותו. כפי שהוסבר בסעיף 11.6 לשומת פז, תחנת התדלוק ממוקמת על עורק תחבורה בין-עירוני ראשי, במרכז גוש דן, בסמיכות לאזורי מגורים, אזורי תעשייה ומרכזים מסחריים, המנקז תנועת כלי רכב רבים הפוקדים את האזור בכל ימות השבוע. יתרה מכך, מדובר בנכס ייחודי, שכן בשל הוראות דין שונות, תחנות תדלוק אינן מוקמות יותר בסמיכות כה רבה לבתי מגורים.
>
> בשומת פז נאמדה תוספת השווי בגין מרכיבים אלו בשיעור של 10%. לעומת זאת, הן שומת הוועדה המקומית והן שומת נת"ע מעדכות תוספת כלשהי הנובעת ממיקום התחנה וייחודיות תכונותיה.

<u>תגובתנו:</u>

שווי התחנה שנקבע בהתאם לנתונים הכספיים הספציפיים שלה מגלם את כל מרכיבה ה"ייחודיים". בנוסף, מהתייעצות שערכנו עם מומחה חזי זיו בעניין "מאפיינים ייחודיים של תחנת התדלוק ומיקומה הייחודי" עולים הפרטים הבאים:

בחינת מצבה הכלכלי של פז לאחר הפקעת תחנת התדלוק מגלה דווקא כי ההיפך הוא הנכון - לכל אורך רחוב דרך השלום בצדו הצפוני ישנן שלוש תחנות בלבד וכולן בתפעול של חברת "פז". שתי התחנות שלא הופקעו מושכרות לחברת "פז" ומופעלות על ידה. התחנה האחת היא תחנת "פז" אוסלקה, אשר ממוקמת 800 מ' מיד אחרי תחנת "פז" קריית גן.

התחנה השנייה, "פז" השלום נמצאת במרחק של כשני ק"מ מתחנת "פז" אוסלקה על אותו הציר.

מיום שנסגרה התחנה נשוא הערר מרבית תדלוקיה (כ-40%-50% מכלל התדלוקים) יעברו לתחנת "פז" אוסלקה אשר יש לה אפיונים מיוחדים (גודל התחנה, מיקום איי התדלוק המאפשר תדלוקים ומהירים בו זמנית, חנות "יילו" גדולה המוכרת מוצרים רבים ומגוונים), מסעדה ומכונת רחיצה שמהוות עוגן לכניסת כלי רכב.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

10%-20% נוספים מהתדלוקים של תחנת "פז" קריית גן יעברו לתדלק בתחנת "פז" השלום. מכאן, שכ-50%-70% מהתדלוקים של תחנת תדלוק "פז" קריית גן ימשיכו לתדלק בתחנות אלה של חברת "פז" גם לאחר הפקעתה של התחנה נשוא הערר.

יוצא אפוא כי אם היינו הולכים לשיטתו של שמאי התובעת וכתב הערר, היה עלינו להפעיל **<u>מקדם הפוך</u>** ולא להוסיף לסכום הנתבע 10% כפי שמשתקף בערר.

3.10 <u>סעיף 80 לערר:</u>

> **ראשית,** התחשיב נערך בהתאם לשתי חלופות: (1) גישת היוון הרווח התפעולי; (2) גישת היוון דמי שכירות ראויים. **אלא, שתחנת התדלוק נשוא הערר אינה מושכרת על-ידי פז ואינה מושכרת לפז.** מדובר בתחנה בבעלות פז, אשר מתופעלת על-ידי פז. בנסיבות אלה, לא היה מקום להידרש לגישת היוון דמי שכירות ראויים, אשר אינם רלוונטיים לתחנה דנן.

<u>תגובתנו:</u>

בהתאם לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי, שומת שווי שוק לתחנת תדלוק יכולה להיערך במס' גישות, **כאשר היוון דמי השכירות ראויים לתחנה נחשבת לגישה מועדפת.**

שקלול מס' גישות בשומת מקרקעין נותן אינדיקציה נוספת לשווי אשר כך או כך אינו שונה מהותית במקרה הנדון.

3.11 <u>סעיפים 82-83 לערר:</u>

> **ולבסוף,** בשומת נת"ע נערכת הפרדה בין הרווח התפעולי של תחנת הנוחות, לרווח התפעולי של תחנת התדלוק. עמדה זו מתעלמת מכך, כי מרכיב הפדיון והרווח התפעולי מחנות הנוחות הינו חלק מהרווח התפעולי של מכלול תחנת התדלוק. למעשה, אין הבדל בין מכירת דלק בתחנת התדלוק לבין מכירת מוצרים אחרים בחנות הנוחות. ברור אפוא, **כי יש להתייחס למרכיב הרווח התפעולי מחנות הנוחות כחלק מן הרווח של תחנת התדלוק עצמה.**

<u>תגובתנו:</u>

בהתאם לפרק כ' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי, שומת חלקים מניבים של הפעילויות האחרות (חנות נוחות, שטיפת רכב וכו') תיערך בנפרד מהפעילות העיקרית לממכר דלקים וזאת עפ"י כללי השמאות המקובלים כגון גזירת דמי השכירות הראויים לפי הפדיון העסקי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>להלן עיטוטי עיקרי טענות העדדים בהתאם לפרוטוקול הדיון שנערך ביום 31.07.2025,</u>

<u>כדלהלן:</u>

<u>נתונים כללים</u>

<u>בעלות בנכס</u>: פז חברת נפט בע"מ, ח.פ. 21605. בשלמות.

<u>גוש</u>: 6180 <u>חלקה</u>: 443 <u>שטח רשום</u>: 1,578 מ"ר. בשלמות.

<u>מהות הנכס</u>: תחנת דלק פעילה, חברת פז, "פז קרית גן".

<u>שטח בנוי</u>: 94 מ"ר חנות נוחות, 7 איי תדלוק וסככת קירוי בשטח 176.95 מ"ר, עפ"י היתרי בניין קיימים.

<u>מועד קובע</u>: 18.07.2017 [מועד אישור תמ"ל/70א'].

תכנית	מועד קובע	גובה ירידת הערך לפי ס' 197		
		שמאי משיבה 1	שמאי משיבה 2	שמאי עוררת
תמ"ל/70א'	18.07.2017	0 ₪	13,811,200 ₪	72,900,000 ₪

<u>עלויות המחוברים במצבם הפיזי</u>: 3,850,000 ₪.

<u>הארה כללית</u>:

בנכס הנדון, מתקיים הליך מקביל בוועדת השגות לאומדן גובה פיצוי הפקעה, החת"מ משמש כחבר בוועדת השגות.

<u>החלטה</u>

ביום 08.05.2024 ניתנה החלטת על ידי ועדת ערר מחוז תל אביב, יו"ר עו"ד נורית טביב מזרחי, כדלהלן:

<u>סעיף 56 להחלטה</u> *"השמאי המייעץ יאמוד אפוא את שווי תחנת התדלוק **במצב הקודם** וככל ויסבור כי לאור תוכניות הדרכים הארציות קיימת "עננה תכנונית" יביאה בחשבון בהתאם לקבוע בהלכת רומן ברג".*

<u>סעיף 57 להחלטה</u> "בהערכת שווי **המצב החדש**, יתחשב השמאי המייעץ ביעוד למתקנים הנדסיים ולדרך כיעוד נדחה אשר עד לכניסתו לתוקף של יעוד נדחה זה חל מצב הביניים. השמאי המייעץ יבחן גם את הטענה בנושא שימושי הביניים, וזאת בשים לב לכך שבהתאם להוראות התכנית, פרק הזמן לתחולתה של התוכנית הינו 10 שנים והיעוד נדחה עד לפרסום הודעת ההפקעה כאמור. לטענת המשיבות יש להתחשב בשימושי ביניים משך 7 שנים בעוד לטענת העוררת לא היה כל "קונה סביר" *לתחנת התדלוק משעה שהתכנית הייתה "על המדף". בענייננו, הודעת ההפקעה יצאה ארבעה חודשים אחרי אישור התוכנית ודה פקטו היה שימוש ביניים של כ- 3 שנים ומחצה".*

<u>סעיף 58 להחלטה</u> *" אשר לטענת העוררת לתוספת של 10% לשווי הנכס "בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב" (ראו עמ' 24 לשומת פז), מצאנו לדחות טענה זו....."*.

<u>סעיף 59 להחלטה</u> *"על כן, אנו מורים על מינויו של שמאי מייעץ אשר יבחן האם התוכנית גרמה לפגיעה במקרקעין; וככל שימצא שחלה פגיעה, יקבע את שיעורה."*.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>טיעוני העוררת</u>

<u>עו"ד כספרי אמיר – ב"כ העוררת</u>

<u>סעיף 49 + סעיף 56</u> – "עננה תכנונית", הוועדה ביקשה להתייחס ל- 3 התכניות המפורטות בסעיף 49 להחלטתה.

<u>אחת</u> – אין מחלוקת כי תחנת התדלוק נמצאת מחוץ לזכות הדרך שהופיע בכל התוכניות, זה המקום היחידי שבו חב' נ.ת.ע חרגה מקו רצועת הדרך להנחת מתקנים הנדסיים.

<u>שנית</u> – הבדל בו חב' נ.ת.ע העריכה את "העננה התכנונית" בשיעור הפחתה של 20 אחוז לבין האופן בו העריכה הוועדה המקומית בשיעור של 100 אחוז.

<u>כשבוחנים את התכניות</u>:

<u>אחת</u> – בעניינו זכות הדרך והרצועה לתכנון חופפות חפיפה מלאה ורוחבן 31 מ'.

<u>שנית</u> – תחנת התדלוק מצויה מחוץ לזכות הדרך ולכן אף בעלים סביר לא היה צריך להניח שתחנת הדלק תפגע מהתוכניות.

<u>ברצוני להציג את התכניות, התכניות מוצגות, כדלהלן:</u>

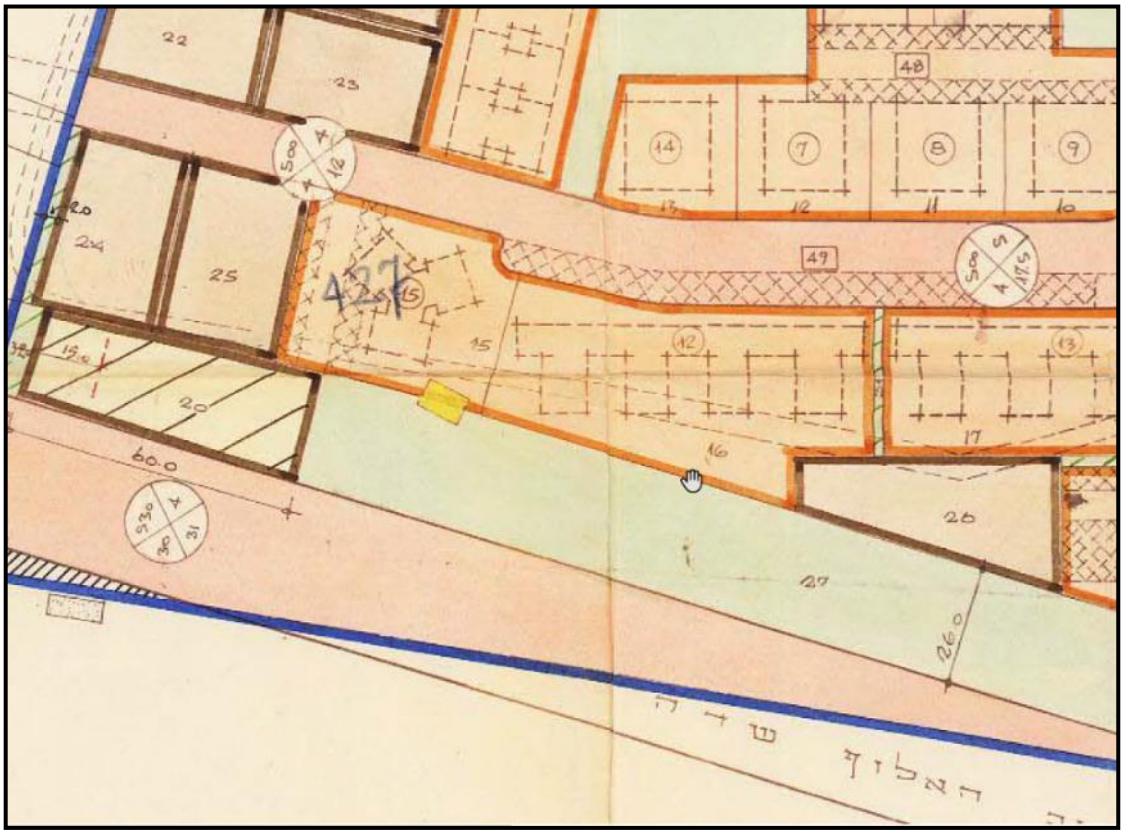
<u>תכנית ראשונה – רג/156א'</u>

התכנית משנת 1967.

רוחב זכות הדרך בתכנית הינה 31 מ'.

התחנה מצויה מצד צפון לדרך אלוף שדה.

התחנה מסומנת בספרה 20.



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית שניה - רג/340</u>

התכנית משנת 1979.

רוחב זכות הדרך בתכנית הינה 31 מ'.

התחנה מחוץ לזכות הדרך ומכאן אני מגיע



<u>תכנית ראשונה - תמ"א 23/א</u>

ראה/י סעיף ב', רוחב רצועה לתכנון, יהיה במפלס הקרקע ומעל מפלס הקרקע – 30 מ', אשר ייקבעו על פי מדידת 15 מ' לכל צד מציר הרצועה לתכנון.

א. בתחום הרצועה לתכנון ניתן לייעד בתכנית מתאר מחוזית שטח לרצועת מסילה.

ב. רוחב הרצועה לתכנון יהיה כדלהלן:

במפלס הקרקע ומעל מפלס הקרקע - 30 מ', אשר ייקבעו על פי מדידת 15 מ' לכל צד מציר הרצועה לתכנון.

מתחת למפלס הקרקע - 40 מ', אשר ייקבעו על פי מדידת 20 מ'

כשבוחנים את התשריט בקנה מידה, ברגע שרצועה לתכנון הינה 30 מ', ורואים היטב שתוואי חופף לאורך אלוף שדה, כלומר ישנה חפיפה מלאה בין הרחוב לתכנון לזכות הדרך.

התחנה מצויה מחוץ לדרך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית שניה – תמ"מ/5</u>

ישנם כל מיני הוראות, מה שרלוונטי לענייננו סעיף 6.7.1, נאמר על תוואי הרכבת הקלה, המסומנים על-פי תמ"א 23/א' יחולו הוראות התמ"א על שינוייה.

<u>סעיף 6.7.1 ראה/י הקטע הצבוע במרקר צהוב</u>

6.7 תוואי רכבת עירונית/קלה

תוואי רכבת קלה על פי תמ"מ 1/5, תמ"מ 5/ 1/ 1 ("הקו האדום") מסומן בתשריט ובנספח תחבורה כקו-נקודה-קו בצבע כחול - אפור

תחנת רכבת קלה על פי תמ"מ 1/5, תמ"מ 5/ 1/ 1 ("הקו האדום") מסומנת בתשריט ובנספח תחבורה כמיוגל בצבע תכלת כחול – אפור

תוואי רכבת קלה על פי תמ"א 23/ א' מסומן בתשריט ובנספח תחבורה כקו סגול

6.7.1 על תוואי הרכבת הקלה, המסומנים על-פי תמ"א 23/א' יחולו הוראות התמ"א על שינוייה. על תוואי הקו האדום תחול תכנית תמ"מ 5/ 1 על שינוייה. בכל מקרה של סתירה בין תשריט ונספח תכנית זו בעניין ההתוויה - יגבר הקבוע בתמ"א 23/א' על שינוייה ותמ"מ 5/ 1 על שינוייה בהתאמה.

6.7.2 בתכנית למתחם בינוי, תיבחן השתלבות המתחם במערכת הסעה המונית. בתכנית שתוכן כאמור, יבחן מוסד התכנון לפני אישור התכנית, את הצורך בהבטחת זכויות דרך למערכת הסעת המונים.

6.7.3 באזורים עירוניים, הכוללים שימושים למגורים, תותר התווית מסילה במפלס הקרקע או תת הקרקע, ולא תותר מסילה מוגבהת מעל פני הקרקע, למעט במעבר צמתים.

כלומר גם פה ישנה חפיפה, גם אם היה ספק ואין ספק, מה שרלוונטי זה התכנית אחרונה שאושרה לפני התכנית הפוגעת וזה מה שידענו עד למועד אישור תכנית פוגעת.

בתמ"א גם בתשריט בדיוק.

<u>סעיף 8.2.2, כדלהלן:</u>

במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך, שרוחבה 30 מטרים או יותר, יהיה רוחב הרצועה לתכנון כרחוב זכות הדרך.

<u>ראה/י הקטע הצבוע במרקר כתום</u>

8.2 רוחב רצועות התכנון:

8.2.1. רוחב הרצועה בשטח המיועד לפיתוח, במקום בו מוצעת הרצועה לתכנון בתחום שטרם נקבעה בו דרך, לא יפחת מ- 35 מטרים.

8.2.2. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך, שרוחבה 30 מטרים או יותר, יהיה רוחב הרצועה לתכנון כרוחב זכות הדרך.

8.2.3. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך שרוחבה קטן מ- 30 מטרים, רוחב הרצועה לתכנון יהיה כרוחב זכות הדרך בצירוף המרחקים בין קווי הבניין, לכל מפלס, שנקבעו בתכניות המאושרות הגובלות בשני צידי הדרך המאושרת עד כדי רוחב מרבי של 30 מטרים, ובתחום זה יחולו גם הוראות סעיף 13.2 וסעיף 13.3.

8.2.4. במקום בו הרצועה לתכנון מיועדת לקו מתע"ן בלבד, רוחבה יהיה 15 מטרים.

המקרה שלנו, ראינו שזכות הדרך 31 מ', אומרים לכל מי שרואה את הדרך וזכות הדרך.

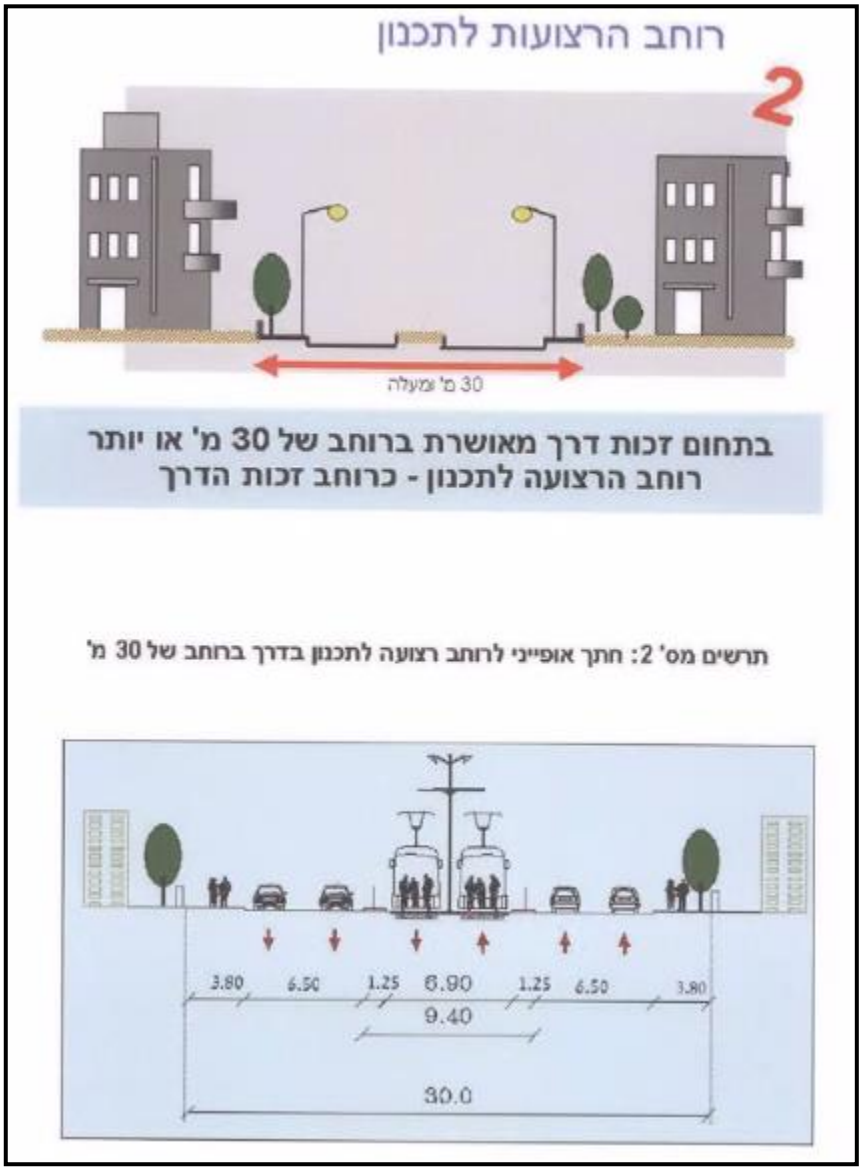
זכות הדרך שווה לרחוב הדרך.

אין מחלוקת שהתחנה הינה מחוץ לדרך כך שהתחנה לא תיפגע.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

הם צירפו לתכנית תרשים בעמוד 8 למסמכי התכנית בדיוק המתאר את הסיטואציה מתוך תמ"א 38/4 :



זו התכנית האחרונה והרלוונטית.

הכל 30 מ' גם הדרך וגם זכות הדרך.

ברור לכל המעיין בתכנית שזה הרוחב.

מתקנים הנדסיים שמשרתים את הרק"ל נקבעו דווקא באותו מגרש שבו מצויה תחנת התדלוק, אלו המתקנים היחידים בתוך הקו הסגול, לא הייתה שום הפרעה לפעילות שלה.

ולכן, ברור לגבי טענת "עננה תכנונית", שהינה טענה שגויה, לאורך כל הציר הזה החליטו להציב מתקנים מחוץ לדרך הסטטוטורית, לכן זה לא מצב סביר שאדם צריך לצפות.

בפרשת רומן ברג ייצגתי בהליך.

כל השלכה מהלכת רומן ברג במקרה הנתון הינה שגויה מיסודה.

בעניין הלכת רומן ברג העבירו רצועת תשתיות שכללה כביש, פסי רכבת וקווי חשמל, בשטח פתוח ובקרקע בתולית. מבחינה טכנית לא הייתה בעיה להעביר את אותו פרוזדור צפונה או דרומה שהוקם ולכן נקבע שם,

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שדנו בתביעות לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, שהוגשו, אולם בעלי הקרקעות היו צריכים לצפות בסבירות מסוימת שבכל השטח הנרחב שבין ראשון לציון לנס ציונה בפרוזדור יעבור דווקא על המקרקעין שלהם. לא זה המצב בעניינו שעה שבכל התכניות שמניתי לעיל, הקו הסגול של הרק"ל עבר על אלוף השדה ובכל התכניות היה ברור שרוחב הרצועה לתכנון זהה לזכות הדרך.
מפנה לאמירת שמאי נ.ת.ע, בדיון בפני ועדת הערר מודה בעמוד 16 שורה 21, שרוחב הדרך הינה 31 מ'.
מכאן, אין "עננה תכנונית", היה ברור לכולם איכן יעבור קו סגול של הרק"ל והיה ברור גם לכולם מה רוחב הרצועה לתכנון ובעניינו זה המקרה היחיד שבוצעה הפקעה מחוץ לתכנון וברור שזה לא היה צפוי.

<u>נושא שני – שימוש הביניים</u>

בהתאם לסעיף 57 להחלטת ועדת הערר, <u>נושא שימוש הביניים</u> – כאן בחרו המשיבות לנקוב 7 שנים מבלי שהם מסבירות למה ומדוע הם בחרו בתקופה זו.
<u>עובדות</u> – התכנית אושרה ביולי 2017 והודעות נמסרו בנובמבר אותה שנה 2017, כלומר לאחר 4 חודשים.
כלומר, התחזית של ה – 7 שנים התנפצה מול המציאות.
התחזית הזאת אין לה על מה להתבסס, כל הפרויקטים באזור מרכז, הגופים המבצעים יוצאים לביצוע הפקעות בסמוך לאחר אישור התכנית שכן הם יודעים מניסיון [לדוגמא - מקרה כפר שלם של אותו קו המדובר] שנושא הפקעה עלול להיתקל בקשיים, נכון להיום אני מטפל בבעלי זכויות ב – 5 בניינים שלמים שאמורים להיות מופקעים, הודעות בדבר הפקעה הוצאו פחות משנה לאחר אישור התכנית.
יתרה מזאת, בתכנית עצמה בסעיף 6.5.5 נקבע שהייעוד המקורי למעשה מסתיים במועד יציאת הפקעה.
אין בתכנית שום הוראה שמתייחסת להמשך שימוש עד לתפיסת חזקה.
הייעוד קיים אך ורק למועד הודעת הפקעה.
מעבר לכך, שאנו מדברים על תחנת תדלוק מרגע שהתחנה צפויה לחיסול עקב אישורה של תכנית אין שום גורם שהתעניין לרכישת התחנה.
<u>שימוש ביניים</u> – הדבר מסתדר בטבלאות, אולם אין לו אחיזה במציאות.
טול דוגמה, הטענה שקולה למצב של גוף מפקיע, שיבוא להפקיע בניין שעומד על תילו 50 שנה, ויגידו לבעל הנכס שהנכס סיים את חייו הכלכליים היות ובספרים הופחת הפחת [2 אחוזים לשנה כפול 50 שנה, 100 אחוזי פחת].
ברגע שמדובר על תחנה של כ – 70 מיליון ₪ ומייצרת תמיד 70 מיליון ₪.
מה ששווה היום 70 מיליון ₪ היה שווה בעוד 10 שנים.
הפרקטיקה שחברת נ.ת.ע מוציאה הודעת הפקעה הרבה זמן לפני שרוצה לפעול ולאחר מספר שנים יגידו לך השתמשתה ולכן צריך לנכות מהשווי.
ברור שטענה מסוג זה צריך לדחות ב – 2 ידים.
לצורך הצפיות והעננה התכנונית - המתקנים הנדסיים שבגינם התבצעה הפקעה, היו צריכים מלכתחילה להיות ממוקצים במחלף אלוף שדה, לאחר מכאן למצער הם הועברו למיקום הנוכחי שבעניינו אנו דנים.
גם עיריית רמת גן, חשבה שזה שגוי והגישה על זה עתירה בבג"צ 2219/17.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מר רוני שרוני - שמאי מקרקעין, מטעם העוררת</u>

התחנה מצויה בדרך אלוף שדה 52, שטח התחנה 1,586 מ"ר, תחנה גדולה, על דרך אלוף שדה, הגישה לתחנה מנתיב צפוני של אלוף שדה ומשם ניתן להיכנס [הערה - מהמנהרה לא ניתן להיכנס]. בנוסף ישנם חנות נוחות, וסככה של תחנת התדלוק.

מפנה לחוות הדעת בעמוד 7 לחוות דעתנו שם ניתן לראות את תצלומי הנכס באופן ברור, ישנה תחנה גדולה ומסודרת עם חנות נוחות.

מבחינת רישוי בניה, ראה פירוט נרחב בחוות דעתי המפורטת בעמוד 11, ישנו באופן מסודר תהליך הרישוי לגבי הנכס הנדון, בכללי.

הונפק היתר בניה מ – 1966 לתחנה.....

הונפקה תעודת גמר 1972.

הונפק היתר נוסף משנת 1983 שהותיר להוסיף מחסן ושירותים בשטח 77 מ"ר ומקלט.

הונפק היתר בניה משנת 1984 שכולל שינוי במיקום מבנים.....

ישנו גם רישיונות עסק כדין....

<u>לסיכום</u> : תכנונית ורישוי מדובר בנכס המסודר לחלוטין.

במצב החדש, למעשה ישנה הפקעה לכל התחנה, כפי שציין זאת עו"ד כספרי אמיר, לא נותר שום דבר מהתחנה ולכן ישנה **ירידת ערך מוחלטת**, את ירידת הערך קבענו בהתאם לנתונים מבוקרים על ידי רואה חשבון החברה, בעמוד 19 לחוות דעתי ניתן לראות את כמויות הדלק שנמכרו.....

ראה תחשיב מפורט בסעיף 5, שם נקבע ממוצע שנתי 6,143,042 ₪ [רווח תפעולי של תחנת תדלוק].

היוונו את הרווח בשיעור 9 אחוזים, לצמיתות.

מזכיר כי מדובר בתחנת דלק מרכזית באזור, עם כמות גדולה של מכירות דלק + חנות נוחות ודברים נוספים.

לקחנו את הרווח התפעולי כאמור בשיעור של 9%. מתקבל שווי בסך 68,260,000 ₪.

הורדנו מהם סך של 2 מיליון ₪ עבור הסדרת התחנה.

היתרה המתקבלת הינה בסך 66,260,000 ₪.

רכיב נוסף,

<u>השפעת אובדן תחנת תדלוק במרחב העירוני</u> – אובדן של תחנת דלק עם כמות גדולה של מכירות, עם הכנסות גדולות, ברגע שתחנה זו "נמחקת" ישנו חוסר ברציפות של תחנות דלק לאורך הרחוב.

ישנם עוד תחנות דלק באזור, אולם לא בבעלות של חבר פז.

זו הייתה תחנה ייחודית בבעלות של חב' פז. וזאת עד לנקודה / הזמן שבה הופקעה.

באופן תאורטי גם אם ניתן היה להקים תחנת תדלוק, הסיכוי לבנות תחנת תדלוק חלופית הינו קלוש.

אם ישנה גריעה של כ – 850 קילו ליטר לחודש הדבר פוגע באופן מהותי בבעלים. וכן פגיעה בפריסה של תחנות החברה למתן שירות ללקוחות.

לאור זאת קבענו ירידת ערך בסך של 72,900,000 מיליון ₪.

<u>כמות מכירות דלק ורווחיות התחנה</u> – מסמכים לכמות מכירות ורווחיו התחנה שהוצגו על ידינו הינם מאומתים על ידי רו"ח חיצוני וזאת בהתאם להנחיות שהוגדרו בקווים המנחים שהם הוגדרו בקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>משיבה 2 - חברת נ.ת.ע</u>

<u>מר ספיר נח שמאי מקרקעין - מטעם חב' נ.ת.ע</u>

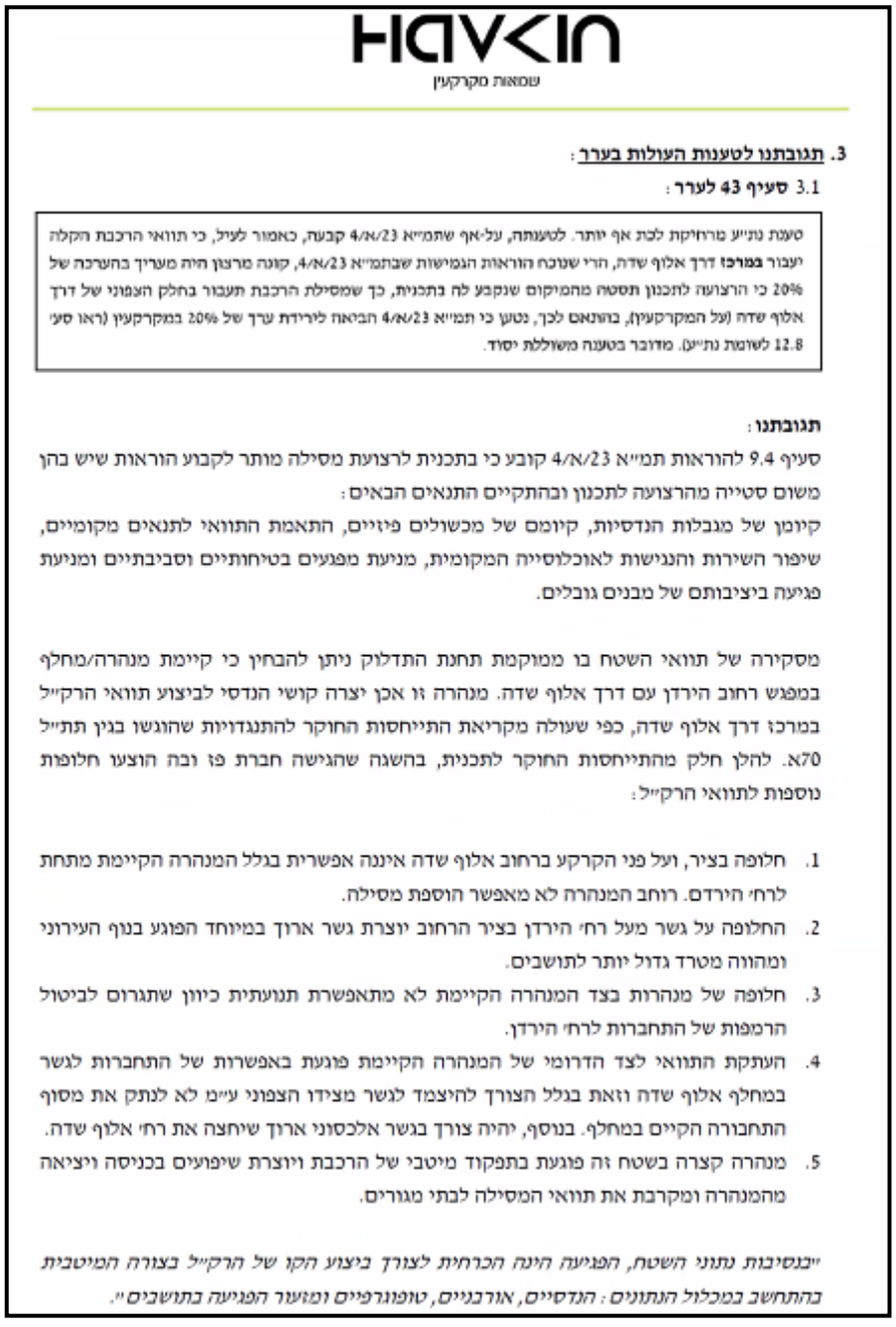
סעיף 55 להחלטה, הוועדה קבעה לאחר....קימת "עננה תכנונית". הוועדה קבעה באופן קטגורי שישנה "עננה תכנונית".

43 מיליון ₪ - מהווים שווי מלא של התחנה [197 + הפקעה].

<u>מצב חדש</u> – סעיף 57 להחלטה.....ראשית, שמאי העוררים קבעו שווי אפס למצב החדש, בעוד בהליך מקביל הם קבעו שווי מצב חדש [קרקע] של 2,729,000 ₪ !!!

מסמך התגובה שערכנו לערר מיום 10.08.2021 סימוכין 7-318-2, החת"מ ספיר נח ודורון חבקין.

צילום מהמסמך.



שמאות מקרקעין

3. <u>תגובתנו לטענות העולות בערר</u>:

3.1 סעיף 43 לערר:

טענת נת"ע מרחיקת לכת אף יותר. לטענתה, על-אף שתמ"א 4/א/23 קבעה, כאמור לעיל, כי תוואי הרכבת הקלה יעבור **במרכז** דרך אלוף שדה, הרי שנוכח הוראות הגמישות שבתמ"א 4/א/23, קונה מרצון היה מעריך בהשרכה של 20% כי הרצועה לתכנון תסטה מהמיקום שנקבע לה בתכנית, כך שמסילת הרכבת תעבור בחלק הצפוני של דרך אלוף שדה (על המקרקעין), בהתאם לכך, נטען כי תמ"א 4/א/23 חביאה לירידת ערך של 20% במקרקעין (ראו סע' 12.8 לשומת נת"ע). מדובר בטענה משוללת יסוד.

תגובתנו:

סעיף 9.4 להוראות תמ"א 4/א/23 קובע כי בתכנית לרצועת מסילה מותר לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון ובהתקיים התנאים הבאים:

קיומן של מגבלות הנדסיות, קיומם של מכשולים פיזיים, התאמת התוואי לתנאים מקומיים, שיפור השירות והנגישות לאוכלוסייה המקומית, מניעת מפגעים בטיחותיים וסביבתיים ומניעת פגיעה ביציבותם של מבנים גובלים.

מסקירה של תוואי השטח בו ממוקמת תחנת התדלוק ניתן להבחין כי קיימת מנהרה/מחלף במפגש רחוב הירדן עם דרך אלוף שדה. מנהרה זו אכן יצרה קושי הנדסי לביצוע תוואי הרק"ל במרכז דרך אלוף שדה, כפי שעולה מקריאת התייחסות החוקר להתנגדויות שהוגשו בגין תת"ל 70א. לחלק חלק מהתייחסות החוקר לתכנית, בהשגה שהגישה חברת פז ובה הוצעו חלופות נוספות לתוואי הרק"ל:

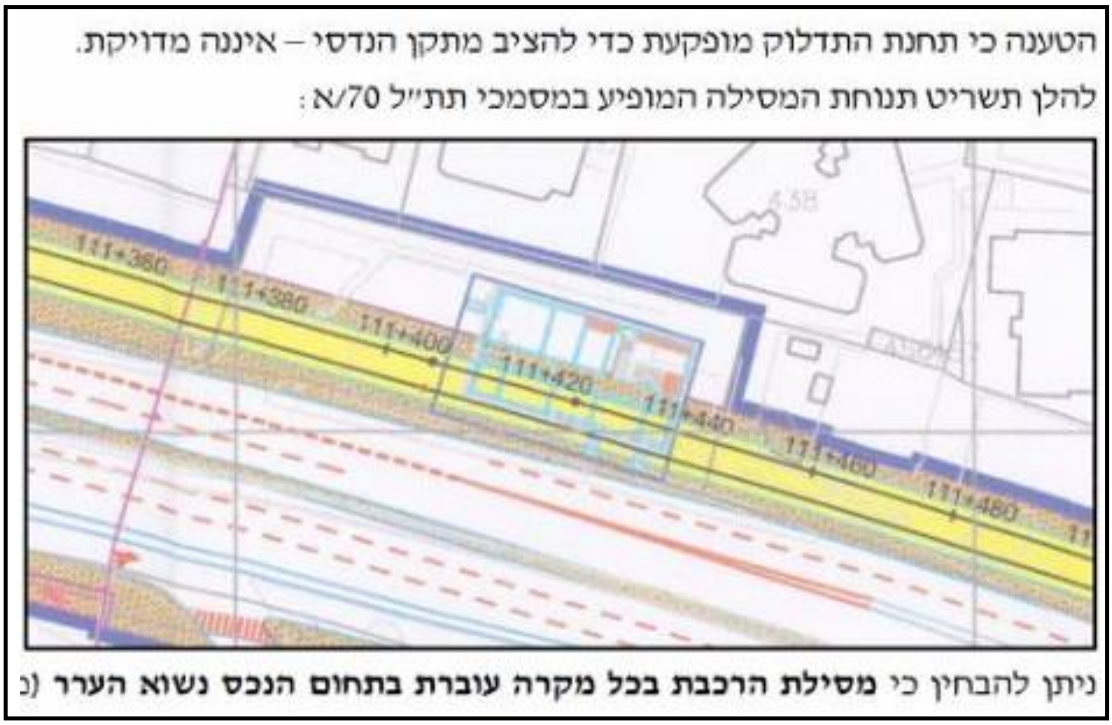
1. חלופה בציר, ועל פני הקרקע ברחוב אלוף שדה איננה אפשרית בגלל המנהרה הקיימת מתחת לרח' הירדם. רוחב המנהרה לא מאפשר הוספת מסילה.
2. החלופה על גשר מעל רח' הירדן בציר הרחוב יוצרת גשר ארוך במיוחד הפוגע בנוף העירוני ומהווה מטרד גדול יותר לתושבים.
3. חלופה של מנהרות בצד המנהרה הקיימת לא מתאפשרת תנועתית כיוון שתגרום לביטול הרמפות של התחברות לרח' הירדן.
4. העתקת התוואי לצד הדרומי של המנהרה הקיימת פוגעת באפשרות של התחברות לגשר במחלף אלוף שדה וזאת בגלל הצורך להיצמד לגשר מציידו הצפוני ע"מ לא לנתק את מסוף התחבורה הקיים במחלף. בנוסף, יהיה צורך בגשר אלכסוני ארוך שיחצה את רח' אלוף שדה.
5. מנהרה קצרה בשטח זה פוגעת בתפקוד מיטבי של הרכבת ויוצרת שיפועים בכניסה ויציאה מהמנהרה ומקרבת את תוואי המסילה לבתי מגורים.

"בנסיבות נתוני השטח, הפגיעה הינה הכרחית לצורך ביצוע הקו של הרק"ל בצורה המיטבית בהתחשב בטכלול הנתונים: הנדסיים, אורבניים, טופוגרפיים ומזעור הפגיעה בתושבים".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לא ניתן להעביר מסילת ברזל.
לא ידעו מהיכן זה יעבור.
לכן ניתן להבין שישנה בעיה כלשהי וניתן לראות זאת בצילום זה.
<u>סיבה שהתחנה הופקעה</u> – מתקן הנדסי, זה לא נכון, ראה תשריט עמוד 4 , כדלהלן



אנו סבורים שהפגיעה פה של 20 אחוזים, נאמדת על ידינו, בהתאם לחלופות של החוקר, רוכש סביר יכול לראות שהולך לעבור רק"ל באזור. וזה ביחס למצב חדש.
לעניין המחוברים, הערכנו כמו הצד השני כפי שעשה הצד השני, כמעט ואין מחלוקת.

<u>שימוש ביניים – סעיף 57 להחלטה, כדלהלן:</u>

> 57. בהערכת **שווי המצב החדש**, יתחשב השמאי המייעץ ביעוד למתקנים הנדסיים ולדרך כיעוד נדחה אשר עד לכניסתו לתוקף של יעוד נדחה זה חל מצב הביניים. השמאי המייעץ יבחן גם את הטענה בנושא שימושי הביניים, וזאת בשים לב לכך שבהתאם להוראות התוכנית, פרק הזמן לתחולתה של התוכנית הינו 10 שנים והיעוד נדחה עד לפרסום הודעת ההפקעה כאמור. לטענת המשיבות יש להתחשב בשימושי ביניים משך 7 שנים בעוד לטענת העוררת לא היה כל "קונה סביר" לתחנת התדלוק משעה שהתוכנית הייתה 'על המדף'. בענייננו, הודעת ההפקעה יצאה ארבעה חודשים אחרי אישור התוכנית ודה פקטו היה שימוש ביניים של כ-3 שנים ומחצה.

המועד הקובע הינו יולי 2017, לא רק שימוש ביניים סטטוטורי אומר שהייעוד נשאר תחנת תדלוק.
זה מה שידענו ביולי 2017.
כך שהערכנו שאם התכנית מבוצעת עד 10 שנים, אנו נערכנו לפיכך שצריך להפקיע 3 שנים.
בפועל היה 3.5 שנים שהתחנה הרוויחה כסף.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

כלומר, אם יש ירידת ערך צריך לנכות את השימוש ביניים.
התכנית לא שינתה את יעוד הקרקע עד להודעת הפקעה.
לא יכול להיות כפל פיצויים.
לא יכול להיות פיצוי של שווי מלא + תקופת הביניים שהם השתמשו לאחר המועד הקובע לירידת ערך !!!
די בנושא זה כדי לאיין את התביעה כולה.
לפי החלטת הוועדה, כ – 66,000,000 [10 אחוזים הכלכליים נדחו על הסף].
מצב חדש לפי העוררים כ – 2.7 מיליון ₪.
הרווח ל – 3.5 שנים, 17.7 מיליון ₪ [מספרים שמופיעים בסכומים של העוררים, מתוך 66 מיליון ו – 2.7 מיליון].
<u>הדלתא</u> – בטרם הבאנו "עננה תכנונית", כ – 45 מיליון ₪ [17.7 מיליון ש"ח– 2.7 מיליון ₪ – 66 מיליון ₪].
<u>בסעיף 63 להחלטה....</u>
<u>שווי</u> – לתחנת תדלוק יש כמה גישות להערכת שווי, ראה עדכון לקווים המנחים פרק כ' אשר הגיע אחרי המועד הקובע. משאיר זאת לבחינת החת"מ.
טענו את כל הנדרש בעקרונות.
בעדכון לפרק כ' סעיף ד', שווי תחנת דלק, עסק חי, שימוש בגישה זו מהווה כבקרה לגישת הכנסות מדמי שכירות...
סעיף ג' – לקווים מנחים, קביעת שווי לפי דמ"ש ראוי, המתבסס על מרווח שיווק, תחנה גדולה, בקווים מנחים זה 55% שניתן לראות בחוות דעתנו.
התבססנו על רו"ח סומך חיימקין, על חוזה תחנות תדלוק, התבססנו גם על רווח .....
אנו סבורים שצריך לשלב בין גישות..
השווי הכולל הינו לצמיתות.
<u>היטל השבחה</u> – שווי מלא, אין רכישה מלאה, ישנו שימוש חורג, הצדדים אינם חלוקים שצריך לנכות היטל השבחה.

<u>עו"ד דוד כחלון – ב"כ חב' נ.ת.ע</u>

<u>"עננה תכנונית"</u> – החלטה בסעיף 53 קובעת "עננה תכנונית", השאלה מה שיעורה ? קיימת אי ודאות, הבאנו בחשבון את מידתה באופן מצומצם, התוואי ניתן היה לגמישות באופן גבוהה, ראה תמ"א.....ישנם בהם מצבים רבים שניתן לסטות מהרצועה....או הצורך להתאמת התוואי.
מיקום הנכס ומאידך הגמישות, הערכה מאוד קטנה של 20 אחוזים בלבד.
אם מביטים על מסמך התנועה רואים שהתוואי עובר על התחנה גם בתכניות הקודמות.
העברת מתקנים אינם רלוונטיים.
לכן, קיימת "עננה תכנונית" נקבע על ידי הוועדה. השאלה, האם 20 אחוזים נמוך גבוה או זהיר ושמרני ?
<u>שימוש ביניים</u> – ראשית, אין מחלוקת כי 3.5 שנים התחנה פעלה. הטענה של העוררים "נכון שהתחנה פעלה אולם לא נקבע בהוראות התכנית ולכן לא צריך להביא זאת בחשבון".....אני טוען שזה כלל לא נכון, היות וניתן להשתמש בתחנת הדלק עד למועד התפיסה.
כולנו יודעים שתכנית יכולה להתאשר, אולם עד לזמן ביצוע התכנית עוברות שנים.
לכן לא יכול להיות הטענה הזאת שהם טוענים, בנוסף, מדובר בעושר ולא במשפט.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לכן, טענה זאת אינה במקומה.
התשלום שבצענו הינו חד שלבי, פיצוי בגין הפקעה + ירידת ערך, אפילו עולה במקצת מעל מה שהיה ראוי לשלם.
ראה פירוט נרחב בכל המסמכים שהוגשו.

<u>משיבה 1 – הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן</u>

<u>עו"ד אילנה בראף – בא כח הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן</u>
החלטת ועדת הערר, יש חשיבות לאמירות נוספות של החלטה מעבר לאמור בפתיח לפרוטוקול, נאמר בסעיף 48 להחלטה שעל השמאי המייעץ להכריע, האם התכנית גרמה לפגיעה.
ראה גם סעיף 62 להחלטה, שם הודגש שאין במינוי שמאי המייעץ בכדי להביע דעה האם התכנית פוגעת והאם לאו.
הוועדה טוענת שהתכנית כלל לא פגעה עקב התכניות שחלו עלייה.
העובדה שיש מחלוקת בעניין זה בין חב' נ.ת.ע לבינינו / הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן, היא ידועה.
אבל בשים לב, חייבים לקחת בחשבון, שאף אחד מ – 3 הצדדים אינו צד אובייקטיבי.
לכל צד יש אינטרסים שלו וניגודי אינטרסים בינם לבין עצם.
החת"מ מונה לייעץ לוועדת הערר לפי מיטב ניסיונו.
מפנה שוועדת הערר התרשמה שקיימת "עננה תכנונית".
<u>מצב חדש</u> – על פיו החת"מ אמור לקבוע שווי לעניין סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965, ייעוד של מתקנים הנדסים ודרך המשפיע על השווי, ראה גם בסעיף 57 להחלטת ועדת הערר.
<u>סעיף 58 להחלטת ועדת הערר</u>, נדחתה העוררת לתוספת של 10 אחוזים בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב, ראה פירוט נרחב של הוועדה הנכבדה בסוגיה זו, היא קובעת שמדובר **<u>בתכונה כלכלית של החברה</u>**.
ולא בתכונות של המקרקעין.
שמאי העוררת ביקש להתחשב בכך, אבל בהסבר חזר ואישר שהנזק שיגרם כתוצאה מאישורה של התכנית הוא נזק לחברת פז, כלשונו שתחנה "נמחקת" ישנו מחסור של תחנות דלק לחברת פז, לכן זה בפן הכלכלי ולא פגיעה בתכונות המקרקעין כנדרש לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה 1965.
ראשית, החת"מ צריך להתעלם מטענה זו כמצוות ועדת הערר.
מסגרת הסמכות של החת"מ תחומה על ידי ועדת הערר בהחלטה.
ולדעתי זה גם החלטה נכונה וראויה שהתוספת בגין פגיעה כלכלית נטענת לחברה ולא פגיעה בגין ירידת ערך לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, של שווי המקרקעין.
צריך לבחון רק פגיעה בתכונות המקרקעין. לא פגיעה בחברה ולא פגיעה כלכלית.
במצב החדש - טוען שמאי העורר שישנה הפקעה של כל הנכס – אנו דנים על תביעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה - 1965, כלומר, התכנית שינתה את ייעודו של הנכס [גם השינוי הזה נדחה].
מדובר בשינוי תכנוני בלבד.
הליך הפקעה הינו נטילת הקניין והוא לעולם נפרד מהליך התכנון.
בתביעה כאן החת"מ אמור לבחון בגין אישור התכנית ולא בגין הפקעה.
ומכאן, כפי שפרטתי הייעוד השתנה ל – 2 ייעודים גם דרך וגם מתקנים הנדסיים ועל פי זה אתה אמור להעריך את שווי המקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

במועד אישורה של התכנית הייעודים הללו טרם נכנסו לתוקף.
התכנית קובעת שהייעודים החדשים ייכנסו לתוקף רק לאחר פרסום סעיף 5 וסעיף 7.
עד אז נשארים הייעודים הקודמים שחלו לפני כן.
וזה מוביל לכך, שיש שווי למקרקעין על פי הייעוד הקודם שלהם עד למועד פרסום הודעות הפקעה, מועד שביום הקובע זה 15 יום לפרסומה של התכנית, לא היה ידוע.
ולכן, למקרקעין במועד אישורה של התכנית היה את הייעוד הקודם על פי התכניות שחלו ערב אישורה של התכנית עד למועד שאותו צריך להעריך.
וצריך להעריך אותו למועד הקובע.
לעניין זה ועדת הערר וגם אנו סבורים שחייבים לבחון את מימוש התכנית שנקבע ל – 10 שנים.
לכן, במועד הקובע סביר להניח שייעוד הקודם יישאר בתוקפו למספר שנים לפחות, הלכה למעשה / בפועל 3.5 שנים.
בדיון פה החת"מ מונה כשמאי מייעץ על ידי ועדת הערר לבחינת הפיצויים על פי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965.
לכן, שווי פיצוי הפקעה הוא לא נושא לדיון.
עמדת ועדת השגות והחלטותיה בכל הקשור לפיצוי הפקעה לא אמורים להנחות את החת"מ בעניין התיק דנן.

<u>מר גדי דגני – שמאי מקרקעין, מטעם הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן</u>
לעניין אמירת עו"ד כספרי אמיר – אשר טען שזכות הדרך והרצועה לדרך חופפות – על זה מתבססת למעשה תביעתם מתבססת.
אני רוצה להראות 2 דברים עיקריים, כדלהלן:
<u>אחד</u> –תחום דרך שונה לחלוטין מהזכות לרצועה למסילה.
אלו הם, שני דברים שונים לחלוטין עם הוראות שונות.
<u>שנית</u> – לא משנה היכן צריך למקם את המתקנים, בעקרון התב"עות מאפשרות להשים את המתקנים הללו בתחום המסילה [ישנה יתרת רצועה לכן אפשר לסטות].
נדמה לי שזה אפילו לא "עננה תכנונית", הכל ברור ומוגבה בתשריטים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net





50 מ' לא שונה באף תכנית.

בתחום הדרך נמצאת גם תחנת התדלוק.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net



זה בדיוק אותו תוואי דרך עם סימון של התחנה עצמה, ראה השוואה תשריט מול גוב מאפ.



רואים בתשריט מדויק שמציג מבנים ודרכים ולכן זה עובדה שלא ניתן לחלוק עליה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net



קביעת סטיה לא משנה את התכנית.

יתרה מכך בהגדרות בין היתר רצועת המסילה.....לרבות המתקנים והמבנים הדרושים להפעלתה.

לא חופף, נמצאת בתוכה.

קבעו רוחב של 50 מ' נקבע בתוכה ניתן לבצע גם מסילה.

בכל מקרה התוואי חלות עליו כל הוראות תמ"א 3 רחוב ותכליות, תמ"א 23 א' קבעה את התוואי את גודלו כמו תמ"א 3 ברחוב 50 מ'.

יש רצועה לתכנון ויש רצועה למסילה.

זה הולך לגבי כל תכנית מתאר ארצית לגבי הפרדה הזאת.

ניתנה אפשרות לבצע את כל העבודות הללו.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תכנית תמ"מ 5 [מחוז תל אביב]</u>



הקו הסגול מוחל בתוך אדום התחום בשחור, הוא בעצם רלוונטי סעיף 6.3 שם קביעה סופית לרוחב הדרך.

אדום תחום בשחור זה זכות הדרך.

סעיף 7 בתחום רצועה ניתן לייעד.....למסילה. וקובע באיזה רוחב ושימושים.

סעיף 8 קובע .....ישנם גם דרגות חופש וגם המנהרה ובלבד שהסטיה לא תעלה על 200 מ' אופקי.

כפופה לתמ"אות רואים גם התחנה עצמה שבתוך התוואי.

היא בתוך התוואי של הדרך וצפויה לפגיעה.

בתשריט רשום זה להריסה לא צריך לנחש.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תמ"א 4/א/23</u>

ספציפיות לגבי הרכבת ראה את הוראות התכנית.

גם פה יש מנוחים שונים.

ראה הוראות התכנית.

בתוך זכות הדרך...

הולכים להיות עוד אמצעי תחבורה.

סעיף 8.2 קובע את רצועת התכנון.....יהיה אפשר להרחיב את רצועת המסילה עד זכות הדרך.

סעיף 9.4 רצועה .....מותר לסטות....

סיכום ניתן לסטות מקו הסגול שהבעלים טוענים....אין שום שינוי מהתכנית.

התמ"א נתנה את כל מרחבי החופש האפשריים.

תכניות מפורטות שחברי ציין, אין קשר בין רוזטה לזכות הדרך, הקשר היחיד זה המקסימום של הרוזטה בזכות הדרך.



<u>סיכום</u> : אם בוחנים תשריטים ותקנונים, הכל ברור ברמה של מבנים להריסה, למעשה אנו רואים כל התמאות הקודמות ובוודאי 4 הם יצרו את התשתית פה תהיה מסילה, הם הפכו למסילה או לדרך וזה בתחום הדרך עם אפשרות להסטת המסילה בזכות הדרך.

לכן לא נפגעו התכונות של המקרקעין, אותם שימושים, ולכן אין שום ירידת ערך שנובעת מתת"ל 70א'.

רק קבעה את התוואי הסופי של המסילה, אין שינוי הייעוד.

את תחנת הדלק איבדנו אותה מזמן בתמ"א 3. אולם, יש סעיפים שלא משנים. תכנונית זה דרך.

אנו דנים בתביעה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, עם פסקי דין שלה ולכן אין ירידת ערך ולכן צריך לראות אם צריך לאמוד את הפיצויים, באיזה צורה, מעבר להוכחה שאין ירידת ערך כלל.

אותה "עננה תכנונית" ברורה.

ישנה תכנית למסילה ברזל.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>"עננה תכנונית"</u> – חשוב, התובעים אומרים שבעצם הוריד את "העננה התכנית" סעיף 8.2.2 - שקוראים את הסעיף אי אפשר להתבלבל, כתוב במפורש שרוחב הרצועה לתכנון יהיה כרחוב זכות הדרך.
זכות הדרך שנקבע בת.מ.מ 5 הוא 50 מ', אפשר לקבוע את התכנון 50 מ'. זה שקיים בפועל כביש זה לא מעניין.
אפשר להוסיף עוד נתיב, היות ש - ת.מ.א ו - ת.מ.מ אפשרה זאת.

<u>עו"ד כספרי אמיר – ב"כ העוררת</u>
אחרי ששמענו את המשיבה שמאי הוועדה המקומית טען לרוחב הדרך... .....
מינהל התכנון ראה זאת, כדלהלן.

10. <u>תמ"מ 5/ 6: תוכנית מתאר מחוזית ברמה מפורטת, מחוז תל אביב - הקו הסגול</u>
מטרת הדיון: דיון באישור הנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה.
דיון בהסמכת הולנת"ע.

מוזמנים שנכחו באולם:
גילה שניידר- משרד הגנת הסביבה
אלעד פנחס- משרד להגנת הסביבה
אלי כהני- חברת נתיבי תחבורה עירוניים
בעז פוקס- חברת נתיבי תחבורה עירוניים
איריס קשמן- לשכת תכנון מחוז ת"א, משרד הפנים
אילנה שפרן- מינהל התכנון
עדי סילברמן- מינהל התכנון
אבנר שדה- מינהל התכנון
אפרת דון יחייא- לשכה משפטית, משרד הפנים
טל רשף- מזכיר המועצה הארצית

עדי סילברמן הציגה את התוכנית והרקע לדיון:
תמ"א/ 23/ א/ 4 למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין גוש דן אושרה בשנת 2010. התמ"א קבעה כי ניתן לתכנן רצועת מסילה עבור הרכבת הקלה באמצעות תוכנית מתאר מחוזית או תוכנית דרך.
התמ"מ המוצעת הינה עבור התוואי הסגול המסומן בתמ"א אשר מחבר את תחנת הרכבת הכבדה תל אביב מרכז (סבידור) אל יהוד דרך גבעתיים, רמת גן, קריית אונו ומחנה תל השומר מחד ואל גבעת שמואל ופתח תקווה מאידך.
התכנית אינה תואמת לכל אורכה את תוואי הקו הסגול המתארי שאושר בתמ"א/23/א/4 ולפיכך מוגשת כתמ"מ מפורטת ולא כתכנית דרך. התכנית מציעה סטייה מהתוואי שאושר בתמ"א הראשית באזור בית החולים שיבא (שיכון הרופאים) וסטיה מרצועת התכנון המאושרת ברח' אלוף שדה שבתחום רמת גן.
בהתאם להוראות סעיף 25 בתמ"א/ 23/ א/ 4 מובאים לאישור המועצה הארצית ההנחיות לתסקיר השפעה על הסביבה – פרקים א' ו- ב'.

חברי המועצה הארצית דנו בתמ"מ המוצעת. בכלל זה הוצע להתייחס בתכנון גם לשבילי הליכה

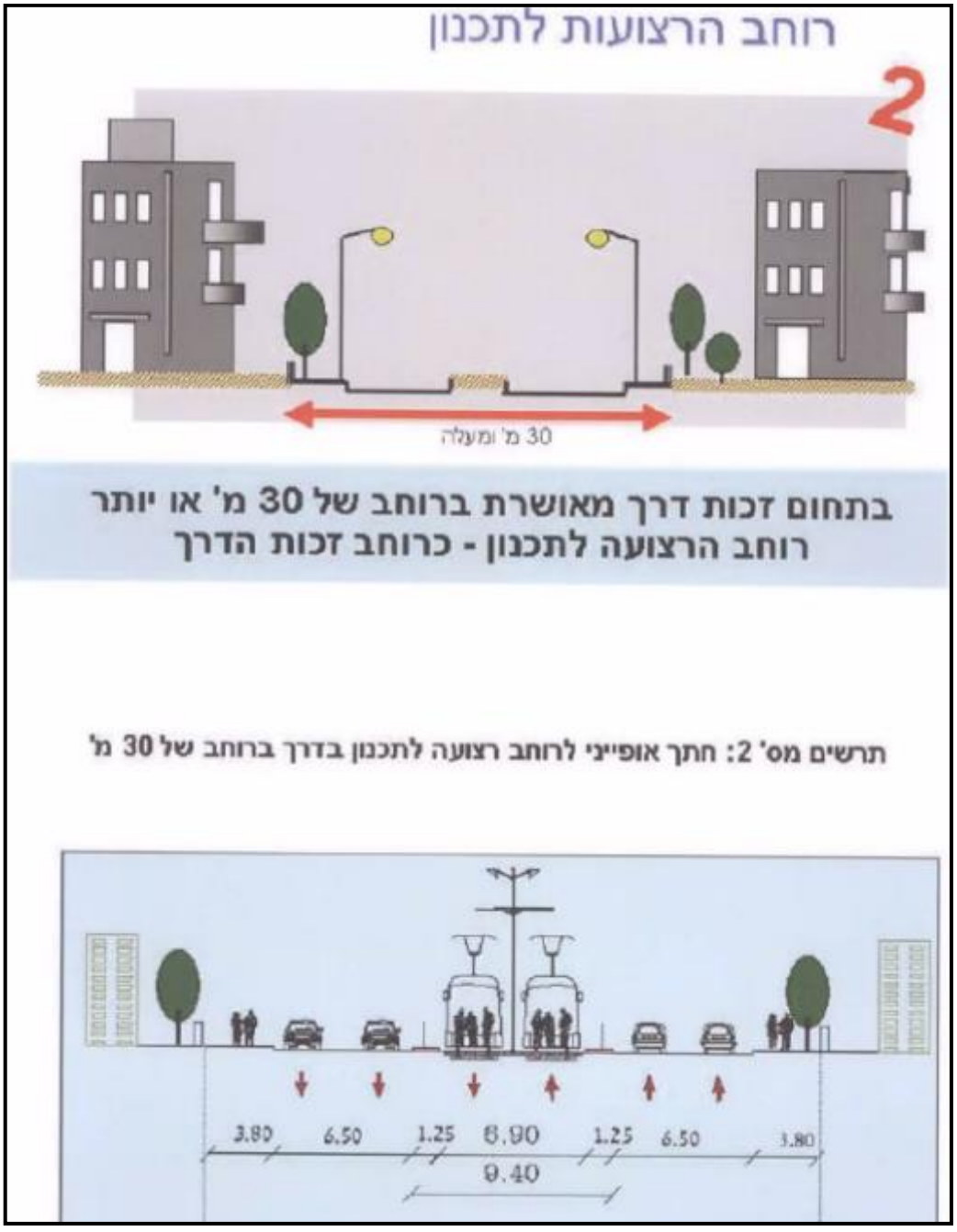
רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

אין מחלוקת - רוחב דרך **<u>זהה</u>** לרוחב לזכות הדרך.

בסעיף 8.2.2 לתמ"מ 1023/4 רוחב דרך זהה לזכות הדרך.

מינהל התכנון אומר שיש לסטות.....

רצועת התכנון זהה לזכות הדרך ולכן ברור שמנהל התכנון הבין שצריך לסטות ולתקן אולם מה שידוע במצב קודם לפי תכנית הפוגעת זה תמ"א 4/א/23.
מעבר לכך, הציטוטים מכל הת.מ.א 3 ות.מ.מ מדבר על לא יעלה על, אולם הפירוט נקבע בתכניות.
חוזר לאותו תשריט:



רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עצם הטענה של 50 מ' או 120 מ', המשמעות שהם בתחום עסקאות הדרך.
למה הם לא הביאו שום עסקה שערך הבתים לא נפגע ? ערך הדירות עלה כפי שעלה בכל מקום.
לטעון "עננה תכנונית" של 100 אחוזים !!!! לקחת נכס של 70 מיליון ₪ ולהגיד שווה אפס !!!
זכות הדרך נקבעת בתכניות מפורטות.

הזכרתי איך חב' נ.ת.ע רואה זאת והפנתי לזה. השמאי של חב' נתע אמר / קבע רוחב של 30 מ'.
רק הוועדה המקומית לתכנון ובניה רמת גן, רואה בצורה שונה ולכן צריך לדחות זאת בשתי ידיים.
סעיף 56 להחלטה - .....**ככל ויסבור** כי קיימת עננה תכנונית.
כלומר שיקול הדעת של החת"מ בלבד מכח האימרה ככל ויסבור.
בחב' נ.ת.ע טוענים, למה יש את הטענה התכנונית, חב' נ.ת.ע נתנו 43 מיליון ₪ עכשיו חושבים פחות.
בעניין הלכת רומן ברג, בבית המשפט המחוזי ניתן ב- 2016, ובית המשפט העליון דחה בקשת רשות לערר עליו.
זכות הדרך 30 מ' - ראינו לפי תמ"א שזכות הדרך זהה.
אנחנו מחוץ לרוחב הדרך.
חב' נ.ת.ע טוענים עכשיו שיש אפשרות של סטיה.
זה אומר שאדם סביר יחשוב שהיה סטיה כזאת !!!! ברור שלא.
קווי רכבת הקלה היו אמורים לעבור במסגרת השיקוע במרכז וזה היה התרשים שהוצג, של אופציה אחד במרכז ואדם הסביר שמה שמראים בת.מ.א זה מה שיש.
אין מחלוקת שניתן היה לבצע זאת.
העלה שמאי איזה שהוא מקטע מתכנית פוגעת, מסמך בינוי מנחה שרואים שגם הרצועה של המסילה עוברת בחלקה בתחנת התדלוק, רוצה להבהיר גם הרצועה היתה עוברת, בנספח מנחה, הרוחב של התחנה רחב די ויותר כדי לאפשר את המשך פעילותה, מפנה לצילומי התחנה.
חלק מחוות הדעת של מר שאול רוזנברג עמוד 7, דהיינו לולא מתקנים הנדסיים, עדיין התחנה הייתה יכולה לתפקד עם מלוא המשאבות שלה.
<u>כפל פיצוי</u> – מה בעצם המדינה והוועדה המקומית אומרים כאן, אין מחלוקת, נניח שתחנה שווה 43 מיליון ₪ צריך לתת לי אפשרות לקנות תחנה ב 43 מיליון ₪.
לשיטתם במידה והפקעה תהיה לאחר 8 שנים, אני ימשיך לעבוד 8 שנים, יצא מצב שלא ישאר לי כלום על פי גישתם. אין כפל פיצוי.
יש פה חוק, וקובע מתי צריך להעריך את שוויה של התחנה. כאשר, מי שיכול לשחק עם המועדים זה אותו גוף שנדרש לשלם את הפיצוי, הוא שולט במועד הודעות הפקעה וגם במועד תפיסת החזקה ולכן ברור שככל ומאושרת תכנית.
ציינו שלקח 4 חודשים בין מועד אישור תכנית למועד הפקעה. אלמלא היינו סוגרים עם חב' נ.ת.ע בפיצוי שאינו שנוי במחלוקת, היינו היום 8 שנים לאחר אישור התכנית, היינו מקבלים 10 אחוזים, היות ועדיין אנו 8 שנים מבררים את הפגיעה האמורה לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה.
לשיטתם היינו נותנים את תחנת הדלק למדינה ללא קבלת שום פיצוי !!!!
כידוע, משרד האוצר דורש להראות את פיצויי הפקעה. עקב משחקים כאלה ואחרים ולא להיות חשוף.
החוק קובע פיצוי למועד הקובע. לכן את כפלה פיצוי צריך לדחות.
צריך לשום את התחנה בהתאם לחוות הדעת של מר שאול רוזנברג ללא הפחתות כלשהם בגין "עננה תכנונית" ולא בגין שימוש בתקופת הביניים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מר רוני שרוני - שמאי מקרקעין, מטעם העוררת</u>

מפנה את החת"מ לחוות דעת מר חבקין דורון בעמוד 39 סעיף .....קובע שניתן להפעילה 7 שנים נוספות.
תחשיב השווי של מר חבקין דורון עמוד 37 בתחשיב, הכניסו פנימה 7 שנים, כאלו אפשר להשתמש לתחנה שזה לא קרה, וקבעו את התחנה בסך של 45 מיליון ₪, גישה שניה 42 מיליון ₪, ראה פירוט נרחב בתחשיב.
אם נבחן את 2 הגישות, אין מוצר כזה של כמות מכירות 850 קילו ליטר לחודש בשווי של 43 מיליון ₪ .
צריך להיות הלימה בין כמות המכירות לשווי התחנת הדלק, ובגודלה ולפי זה לעשות השווי, ולא לבצע כל מיני הפחתות למינהם.

<u>מר ערן יואבי - שמאי מקרקעין [יועץ חיצוני של חברת פז]</u>

הייתי חבר בוועדה לכתיבת הקווים המנחים העדכניים של השמאי הממשלתי הראשי.
בנושא רכבים חשמליים וטכנולוגיות עתידיות, המדינות שחברות ב -OECD ומדינות נוספות, שקבעו כללים לגבי מדיניות של הפסקת יצור למנוע עם בערה פנימי, למעשה קבעו תאריכי יעד, חלק מהמדינות עד לשנת 2030 ויש מדינות עד לשנת 2035.
למעשה הם לא אוסרות למנוע רכבים עם מנועי בעירה פנימית. אלא, קבעו מדיניות של הטלת קנסות על ייצור מנועי בעירה פנימי.
המשמעות רכבים קיימים עם מנועים בעירה פנימית ימשיכו לפקוד את תחנות התדלוק, חברות שמעונינות בכך יוכלו ליצור רכבים עם מנועי בעירה פנימי אולם עם קנס כספי, ובקצה טכנולוגיית העתיד היא המימן, ובשלב הבניים חשמלי, והמשמעות של תדלוק רכבים בעתיד יתבצע בתחנות תדלוק ולא בחניה כמו חשמל.
לסיכום – המוצר תחנת דלק / השטח לתחנת דלק לא פס מן העולם.

העניין לא פס מן העולם וכנראה לא יעבור מן העולם.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

הכרעה

בחנתי את עמדות הצדדים ולהלן הכרעתי בנושאים השנויים במחלוקת.

הקדמה להכרעה – החלטת ועדת הערר המנחה לחוות דעת זו:

בהתאם להחלטת ועדת ערר פיצויים והיטלי השבחה מחוז תל אביב, ברשות כבוד יו"ר עוה"ד נורית טביב מזרחי בערר, מיום 08.05.2025, עולים עיקרי הפרטים, כדלהלן:

סעיף 48 להחלטה *"אנו סבורים כי יש למנות שמאי מייעץ אשר יכריע במחלוקות השמאיות ויקבע האם התכנית אכן גרמה לפגיעה במקרקעין."*

סעיף 49 להחלטה *"בהערכת שווי המצב הקודם יבחן השמאי המייעץ בין היתר האם רובצת על המקרקעין "עננה תכנונית" מכוח תמ"א 23/א, תמ"מ 5, ותמ"א 23/א/4."*

סעיפים 56-55 להחלטה *"לאחר שמיעת הטענות שהועלו בפנינו ובדיקת הדברים, התרשמותנו היא כי קיימת "עננה תכנונית" אך עם זאת יש להביא בחשבון כי מדובר בתוכניות דרכים שנערכו בקנה מידה גבוה (1:20,000 ואף יותר) וקיימת אי ודאות ואי דיוק באשר לתוואי הדרך הצפוי.*

השמאי המייעץ יאמוד אפוא את שווי תחנת התדלוק במצב הקודם ובכל ויסבור כי לאור תוכניות הדרכים הארציות קיימת "עננה תכנונית" יביאה בחשבון בהתאם לקבוע בהלכת רומן ברג."

סעיף 57 להחלטה *"בהערכת שווי **המצב החדש**, יתחשב השמאי המייעץ ביעוד למתקנים הנדסיים ולדרך כיעוד נדחה אשר עד לכניסתו לתוקף של יעוד נדחה זה חל מצב הביניים. השמאי המייעץ יבחן גם את הטענה בנושא שימושי הביניים, וזאת בשים לב לכך שבהתאם להוראות התכנית, פרק הזמן לתחולתה של התוכנית הינו 10 שנים והיעוד נדחה עד לפרסום הודעת ההפקעה כאמור. לטענת המשיבות יש להתחשב בשימושי ביניים משך 7 שנים בעוד לטענת העוררת לא היה כל "קונה סביר" לתחנת התדלוק משעה שהתכנית הייתה 'על המדף'. בעניינו, הודעת ההפקעה יצאה ארבעה חודשים אחרי אישור התוכנית ודה פקטו היה שימוש ביניים של כ- 3 שנים ומחצה".*

סעיף 58 להחלטה *" אשר לטענת העוררת לתוספת של 10% לשווי הנכס "בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב" (ראו עמ' 24 לשומת פז), מצאנו לדחות טענה זו....."*.

סעיף 59 להחלטה *"על כן, אנו מורים על מינויו של שמאי מייעץ אשר יבחן האם התוכנית גרמה לפגיעה במקרקעין; וככל שימצא שחלה פגיעה, יקבע את שיעורה."*.

סעיף 63 להחלטה *"למען הסר ספק, ברי וכמוסכם על הצדדים וכמובן מאליו, מהסכום אותו יקבע השמאי המייעץ - ככל שיקבע וככל שנמצא לאמצו - יש להפחית את הפיצוי המוסכם אותו קיבלה פז מנת"ע בסכום של 43,550,000 ₪, נכון למועד פרסום ההפקעה (28.11.2017) בתוספת הפרשי הצמדה וריבית ובתוספת מע"מ כחוק."*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>המסגרת המשפטית לבחינת ירידת הערך בגין אישור התכנית:</u>

בהתאם להוראות סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, כאמור נקבע כי:

"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 200 לחוק קובע כי:

"לא יראו קרקע כנפגעת אם נפגעה על ידי הוראה שבתכנית הנמנית עם אחת ההוראות המפורטות להלן ובלבד שהפגיעה אינה עוברת את תחום הסביר בנסיבות הענין ואין זה מן הצדק לשלם לנפגע פיצויים".

לאור כך ובהתאם להחלטת כב' ועדת הערר, נדרש אני לבחון האם חלה ירידת ערך בגין אישור התכנית, וככל שחלה לאמוד את גובהה.
יודגש כי קביעה האם יש להחיל את סעיף 200 על הפגיעה במקרקעין או לאו הינה קביעה משפטית להבנתי שראוי שתיקבע ע"י ועדת הערר (וממילא ניכר שפחות רלוונטית במקרה הנדון בו המקרקעין מיועדים להפקעה בשלמותם).

כידוע, ניכר כי תכנית, עשויה לפגוע במקרקעין מסוימים, ב- 2 דרכים: פגיעה ישירה ופגיעה עקיפה.
פגיעה ישירה לרוב נובעת מתחולת התכנית עצמה על המקרקעין ויצירת מגבלות ושינויים ביחס למצב קודם ומאידך פגיעה עקיפה חלה לרוב בגין תחולה על מקרקעין סמוכים, היוצר שינוי והשפעות גם על המקרקעין הנדונים.

וכפי שפורט אף בפסיקה ביחס לסוגי הפגיעות ולקשר הסיבתי הנדרש בין הפגיעה למקרקעין, כדלהלן:

<u>בהתאם לע"א 92-1188 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים נ' גלעד ברעלי, מיום 10.04.1995 של בית המשפט העליון, עולים עיקרי הדברים:</u>

"תכנית עשויה לפגוע במקרקעין ולהוריד את ערכם בשתי דרכים: פגיעה ישירה ופגיעה עקיפה.
פגיעה ישירה נגרמת על-ידי התכנית עצמה: התכנית חלה על מקרקעין מסוימים ומשנה את הנורמות המשפטיות החלות על מקרקעין אלה.
כך, למשל, כאשר התכנית אוסרת בנייה או מקטינה את אחוזי הבנייה במקרקעין הנדונים.
פגיעה עקיפה אינה נגרמת על-ידי התכנית עצמה, אלא על-ידי מקור חיצוני. הפגיעה נובעת בדרך כלל מתחולת התכנית על מקרקעין סמוכים.
למשל, היא מתירה לבנות על מקרקעין סמוכים מבנה החוסם גישה או מפעל הגורם מטרד, כגון מטרד של רעש או ריח.
הזכות לפיצויים קמה כאשר תכנית פוגעת במקרקעין הנמצאים בתחום התכנית או הגובלים עמה.
מן הבחינה של תכלית החוק, אין טעם להבחין, לעניין הזכות לפיצויים, בין פגיעה ישירה לבין פגיעה עקיפה.
המבחן נעוץ בעצם הפגיעה: האם כתוצאה מן התכנית ירד ערך המקרקעין.
המבחן העיקרי, שלפיו ייקבע אם פגיעה מזכה בפיצויים, הוא מבחן סיבתי.
ככל שהקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה מתרופף, כך גם נחלשת ההצדקה לתשלום פיצויים."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 474-83 הוועדה המקומית לבנייה ולתכנון ערים, ראשון לציון נ' עזרא חממי, מיום 10.08.1987, צוין בין היתר:</u>

"שינוי הייעוד מזכה בפיצויים על יסוד השוואה של השווי של המקרקעין לפי מצבם ערב תחילתה של התכנית עם המצב אחרי תחילתה של זו; אולם, אין מעריכים את מידת הפגיעה תוך התייחסות לשינוי הייעוד שיחול ביתר המקרקעין שבסביבה אחרי תחילתה של התכנית החדשה ומכוחה. קרקע, שנועדה, למשל, לבנייה והפכה לבעלת ייעוד ציבורי, אינה שוות ערך יותר מאשר ערכה ערב התכנית, גם אם יתר החלקות באותו גוש יהפכו לפי התכנית למיועדות לבנייה צפופה ורבה יותר".

<u>בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 600-89 גדעון וכרמלה בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, נתניה, מיום 05.05.1993</u>, פורט הרציונל כי תחילה יש להכריע ביחס להיקף הפגיעה שנוצרה במקרקעין ושיעור הפגיעה ולאחר מכן האם שיעור הפגיעה חוסה תחת סעיף 200.

נטל השכנוע לטענתו שהמקרקעין נפגעו מוטלת על בעל הזכות התובע פיצויים.

נטל השכנוע להוכחת טענתה, שעומדת לה הגנת פטור לפי סעיף 200, מוטל על הרשות.

בפסק הדין צוין בין היתר ביחס לאמידת הפגיעה שחלה במקרקעין:

"מהלכות אלה עולה, כי ההשוואה הנדרשת היא קונקרטית. עליה להתייחס לתכנית הפוגעת ולחלקת הקרקע הנפגעת. את שווי החלקה אחרי תחילתה של התכנית הפוגעת יש לבחון על יסוד תכונותיה וסגולותיה המיוחדות של החלקה המסוימת ערב תחילתה של התכנית. בחינה זו יש לקיים מתוך התחשבות בכל גורמי השפעתה של התכנית הפוגעת ורק בהם."

"שיעור הפגיעה מבטא (כלשונו של השופט מלץ) את "השפעתם המצטברת" של כלל גורמי התכנית המשפיעים על ערך המקרקעין. כלל זה יפה גם ביחס לקביעת שיעור הפגיעה, לצורך העמדת העילה לפיצויים לפי סעיף 197, והמקרה שלפנינו איננו חריג לכלל זה. ודוק: במניין כלל גורמי התכנית, שהם בעלי השפעה על שווי המקרקעין, אין לכלול רק את הגורמים "הפוגעים" במקרקעין, אלא גם יסודות המצויים בתכנית המשביחים את שוויים. התוצאה המשוקללת מן ההתחשבות בכלל הגורמים היא המספקת תשובות לשאלות אם המקרקעין נפגעו ומהו שיעור פגיעתם."

<u>בהתאם לפסק דין בית המשפט המחוזי בע"ש (ירושלים) 7163-99 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים נ' חברת עמית את מאיר בע"מ, מיום 21.09.2000, נקבע בין היתר:</u>

"הפגיעה יכולה לנבוע במישרין מהתכנית עצמה שמשנה את הנורמות המשפטיות החלות על המקרקעין. לעומת זאת פגיעה עקיפה אינה נגרמת על ידי התכנית עצמה, אלא על ידי מקור חיצוני והיא נובעת בדרך כלל מתחולת התכנית על מקרקעין סמוכים. למשל, תכנית המתירה לבנות על המקרקעין הסמוכים מבנה החוסם את הגישה לחלקה האחרת, או מתירה להקים מפעל הגורם מטרד לחלקה האחרת. במקרים אלה אין התכנית מביאה לשינוי של הנורמות המשפטיות החלות על המקרקעין אלה, אך עקב מימוש התכנית ירד ערכם של המקרקעין הסמוכים לתכנית (ע"א 1188/92 הנ"ל, שם, עמ' 474).

כשמדובר בפגיעה עקיפה הרי הפגיעה יכולה להיות עקיפה ביותר ולכן נזקקים למבחן של קשר סיבתי, כפי שנאמר בע"א 1188/92 הנ"ל". *(ההדגשה אינה במקור)*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>בהחלטת ועדת הערר בערר (מרכז) 384/07 אדם עמל ועוד 97 עוררים נ' הוועדה המקומית לתו"ב פ"ת, מיום 23.07.2013 נקבע בין היתר כדלהלן:</u>

"חוות דעת שמאית המצורפת לתביעה ולאחר מכן לערר, והמהווה את הראיה העיקרית, אם לא היחידה, בתביעות לפי סעיף 197 לחוק, צריכה לפרט, לבסס ולנמק את הפגיעה הנטענת. זאת, בין היתר, על ידי השוואת כלל רכיבי המצב התכנוני שקדם לתכנית נשוא התביעה, לכלל רכיבי המצב התכנוני שלאחר אישורה, תוך בחינת הקשר הסיבתי בין התכנית לבין הפגיעה הנטענת.

חוות הדעת השמאית צריכה לבסס את ירידת הערך הנטענת ואת שיעורה, בין על ידי פירוט עסקאות השוואה לפני ואחרי אישור התכנית, ניתוחן ועריכת התאמות למקרקעין נשוא התביעה ובין על ידי פירוט נתונים אחרים, במקרה בו אין או יש קושי במציאת עסקאות השוואה."

"לא די בעצם צירוף חוות דעת שמאית כשלעצמו, כדי לעמוד בנטל ההוכחה המוטל על תובע לפי סעיף 197 לחוק. לבחינת השאלה האם נגרמה פגיעה למקרקעין בגין אישור תכנית, יש לבחון את כלל רכיבי המצב התכנוני הקודם, לעומת כלל רכיבי המצב התכנוני החדש."

"יש לקחת בחשבון את כלל רכיבי התכניות הקודמות הרלבנטיות, על מדרגיהן ותיקוניהן, לצורך בחינת השפעתן על שווי מקרקעין במצב התכנוני הקודם. התעלמות מכלל רכיבי המצב התכנוני הקודם, יש בה כדי להביא עד לכדי ביטול השומה ודחיית התביעה."

<u>בערר (חיפה) 9001-16 יוסף בן משה נ' ועדה מקומית לתכנון ובניה חיפה צוין בין היתר כי נטל ההוכחה חל על העורר:</u>

"1. הלכה היא כי נטל השכנוע, שיסודותיו של סעיף 197 (א) התקיימו, מוטל על מי שתובע פיצויים על פי סעיף זה. הווה אומר, על התובע להרים את נטל ההוכחה, שהמקרקעין אכן נפגעו על ידי התכנית, לרבות, כמובן, הוכחת שיעור הפגיעה."

"3. הרמת נטל ההוכחה תיעשה באמצעות הגשת חוות דעת שמאית, רצינית ומנומקת הנסמכת על ראיות ונתונים מהימנים (ר' פסק הדין ע"א 1968/00 חברת גוש 2842 חלקה 10 בע"מ נגד הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה נתניה [פורסם בנבו), וכן עת"מ 200/03 חקק נ. הועדה המקומית לתכנון ובניה מרכז [פורסם בנבו])."

<u>לסיכום, במקרה בעניינו חלה פגיעה ישירה קונקרטית, כאשר התכנית משנה את ייעוד המקרקעין הנדונים לייעודים ציבוריים אשר עתידים להיות מופקעים בעתיד מכוח תכנית זו.</u>

<u>על כן תיבחן היקף הפגיעה לעניין סעיף 197.</u>

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

הקדמה – מהי ירידת הערך שחלה במקרה הנדון בגין שינוי הייעוד של המקרקעין הנדונים ?

מצב קודם:

במצב הקודם המקרקעין מהווים חלקה/מגרש בשטח של 1,578 מ"ר.
לפי תכנית רג/156/א' המקרקעין מהווים את מגרש מס' 20 בייעוד "אזור מיוחד" לתכליות של אך ורק תחנת דלק, למכירת דלק בלבד.
גם בהתאם להיתרי בניה במצב הקודם, כפי שמוצג בפרק הרישוי, עולה כי בנויה תחנת תדלוק הכוללת איי תדלוק וכן מבנה משרדים אשר שימש בשימוש חורג ל- 5 שנים לחנות נוחות (היתר שפג תוקפו ולא חודש).

על כן, התרשמתי כי אכן ראוי לאמוד את שווים של המקרקעין במצב הקודם, כשווי תחנת דלק פעילה וכחנות נוחות בכפוף לתשלום היטל השבחה בגין שימוש חורג מתכנית, גם לפי הסכמת הצדדים (המשיבה 2 והעוררת).
אני מקבל את הסכמת שמאי המשיבה 2 ושמאי העוררת, כי ראוי להניח ואף לאור הוראות התכניות החלות לרבות תמ"א 18 על תיקוניה כפי שהוצגו, שסביר כאמור כי קיים פוטנציאל לאישור השימוש החורג לצמיתות לחנות הנוחות, בכפוף לתשלום היטל השבחה.

מצב חדש:

במצב החדש המקרקעין כלולים בשלמותם בתכנית תת"ל/70.
התכנית קבעה הוראות להתוויה, סלילה והקמה של מסילה לרכבת קלה ומתקנים נוספים המהווים חלק מהמתע"ן במטרופולין תל אביב, על פי תוואי הקו הסגול בתמ"א 23/א/4. לפי תשריט התכנית ניכר שהמקרקעין מסווגים בייעודים של דרך מוצעת, מתקנים הנדסיים, והמבנים בתחום המגרש מסומנים להריסה.

נקבע כי בשטחים המסומנים בתשריט כ"דרך מוצעת" בהם מסומנים מבנים להריסה, מחוץ לרצועת המתע"ן, תבוצע הריסת המבנים ככל שיידרש ושטח זה ישמש לשימושי דרך לפי התכליות המפורטות בתקנון.
בייעוד מתקנים הנדסיים נקבע כי שימושים מותרים יהיו חדרים טכניים המיועדים למתקנים לתפעול המתע"ן הכוללים בין השאר מתקני חשמל, מתקני השנאה, מתקני מיתוג ועוד.
נקבעו זכויות בניה בייעוד מתקנים הנדסיים, בתת הקרקע: 780 מ"ר, ומעל הקרקע: 350 מ"ר.

שמאי המשיבה 2 נקט בשטח מגרשים של 822 מ"ר בייעוד דרך מוצעת ומציין כי שטח המתקן ההנדסי 756 מ"ר (נוקט בתחשיב בשטח מבונה אקו' של 887 מ"ר בייעוד מתקנים הנדסיים), המביאים לשטח של 1,578 מ"ר סה"כ.
גם שמאי העוררת בשומתו שהועברה לידי בהליך פיצויים בגין הפקעה נקט בשטחים דומים[13].
על כן, לאור הסכמת הצדדים, אצמד לשטחי הקרקע המוסכמים על הצדדים. ממילא כפי שיפורט, השווי לשני הייעודים במצב החדש שייקבע הינו זהה כפי שיבואר בהמשך, ואינו בעל משמעות תחשיבית במקרה הנדון.
(בהערת אגב, אציין כי בהתאם למידע תכנוני מאתר הוועדה המקומית שסביר כי מתבסס על מדידה גראפית גסה של מערכת ה- GIS של הוועדה, ניכר כי השטח בייעוד דרך הינו 862 מ"ר והשטח בייעוד מתקנים הנדסיים הינו 716 מ"ר, סה"כ 1,578 מ"ר).
יצוין כי ייעוד זה הינו נדחה שכן התכנית מאפשרת לעשות שימוש במקרקעין במצבם באופן זמני.

על כן, במצב החדש המקרקעין מהווה מגרשים בייעוד דרך מוצעת ומתקנים הנדסיים וללא מבנים בתחום החלקה (מסומנים להריסה) עם שימוש ביניים אפשרי שיבחן.

[13] שטח קרקע לדרך של 822 מ"ר.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שווי המקרקעין במצב התכנוני הקודם ?

שווי הנכס הקיים במקרקעין במצב הקודם לתחנת דלק על כלל שימושיה:

כאמור, שווי המצב התכנוני הקודם יוערך בהתבסס על מלוא שווים של המקרקעין, אשר נובע ממספר רכיבי שווי, כדלהלן:

1. **שווי תחנת התדלוק וחנות הנוחות:**

הגישה לבחינת שווי התחנה וחנות הנוחות:

בחנתי את תחשיב שווי תחנת התדלוק וחנות הנוחות כפי שציינו שמאי הצדדים.

אציין כי מעיון בקו מנחה פרק כ' עדכון מס' 1, מחודש 02/2022, צוין ביחס לגישות השומה (עמוד 15):

- גישת ההשוואה: קשה ליישום זאת לנוכח השונות הגדולה בין התחנות השונות.

הערת החת"מ: לאינדיקציה נוספת לשווי, יצוינו בהמשך נתוני השוואה שאותרו על ידי לשווי תחנות תדלוק הבנויות.

- גישת העלויות: עלות הקמת תחנת תדלוק בדרך כלל לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה.

הערת החת"מ: לא יוערכו המקרקעין הנדונים בגישת העלויות.

עם זאת לאינדיקציה בלבד לסבירות השווי, יובאו תימוכין בהמשך לשווי מרכיב הקרקע בתחנות תדלוק.

- **גישת היוון ההכנסות: הינה הגישה המועדפת להערכת שווי תחנות תדלוק.**

נחלקת ל- 2: היוון הכנסות מדמ"ש והיוון הכנסות מעסק חי.

היוון הכנסות מדמ"ש - הינה הגישה המועדפת שגם בה ייתכן שיהיו קיימות 2 אינדיקציות לשווי.

הראשון הינו כשיעור דמ"ש מקובל ממרווח השיווק ובהתבסס על כמות מכירת דלקים בנכס **והשני** הינו דמ"ש בהתאם להסכם השכירות שקיים בנכס ככל שתחנת התדלוק מושכרת.

במקרה בענייננו התחנה אינה מושכרת והינה בבעלות העוררת.

ביחס להיוון הכנסות מעסק חי, צוין בתקן (עמוד 15), כדלהלן:

"במקרים בהם קיימים נתוני תפעול מאומתים ע"י רו"ח מתחנה מסוימת, ניתן לקבוע את שווי התחנה גם על בסיס היוון הרווח התפעולי של התחנה.

גישה זו תשמש כבקרה לגישת היוון ההכנסות מדמי השכירות או כתחליף (בעל תוקף נמוך יותר, בשל מורכבות יישום הגישה[14]) לגישת היוון הכנסות מדמי שכירות."

[14] ראו בקווים המנחים - פרק ז' – "ביצוע שומה על פי הפדיון העסקי בנכס הנישום", סעיף 6 בדברי ההסבר.
הערת החת"מ (ד.ד): להלן סעיף זה מקו מנחה פרק ז':

> **6. שומה בשיטת "העסק החי":**
> שיטת העסק החי היא תחשיב שבו מנוכים מהפדיון סעיפי העלות השונים לקבלת הרווח התפעולי וגזירת חלקם של המקרקעין ממנו. שיטה זו רגישה מאד לאי דיוקים בנתוני ההכנסות וההוצאות של העסק ולכן היא אינה מומלצת בעסקים מסחריים רגילים שלגביהם ידוע טווח השכירות באחוזים המקובל.
> שיטה זו תיושם בנכסים שבהם מאפייני פדיון מיוחדים ושלגביהם נתוני ההכנסות וההוצאות ידועים ברמת ודאות טובה (שגיאה של 5% בנתון הפדיון תביא לסטיה של 5% בשומה הנערכת לפי שיעור מהפדיון אך עלולה להביא לתוצאה הסוטה בעשרות אחוזים ואף בלמעלה מ- 50% בשיטת "העסק החי").

יודגש כי צוין שיש לגזור את חלקם של המקרקעין מהרווח התפעולי ולא כי כל הרווח התפעולי מיוחס למקרקעין.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עוד בהמשך התקן השמאי, צוין בעמודים 18-19:

"בתחנות שאינן קשורות בהסכם עם חברת אנרגיה ("משוחררות"/"לבנות") או בתחנות בהפעלה עצמית של הבעלים, ניתן לקבוע את השווי גם על בסיס דוחות כספיים של התחנה (כאמור לעיל, גישה זו תשמש כבקרה לגישת היוון ההכנסות מדמי השכירות או כתחליף לגישת היוון הכנסות משכירות אך בעלת תוקף נמוך יותר, בשל מורכבות ישום הגישה)."

במקרה דנן, מחד הוצגו בפני נתונים חלקיים מאומתים בידי רו"ח ומאידך מדובר בתחנה שסביר כי מתופעלת ע"י חברת הדלק פז, כאשר נדרש להביא בחשבון את כלל העלויות העקיפות בתפעול תחנת הדלק ובהפחתת כלל התקורות ורווח יזמי בתפעול תחנה.

על כן, גישה זו תובא בחשבון כבקרה לגישת היוון ההכנסות מדמי השכירות בתוקף נמוך יותר ולא כשקלול גישת שומה לקביעת השווי.

כאמור, ממילא גישה זו בעלת תוקף נמוך לאור מורכבות יישום הגישה וכך היא תובא בחשבון הנתונים וקביעת השווי.

עוד נקבע בסעיף 11 לקו המנחה ביחס לשומה של תחנה בנויה ופעילה בגישת היוון ההכנסות מדמי שכירות או כעסק חי (עמוד 16), אופן יישום הגישה להיוון ההכנסות, כדלהלן:

"גישת היוון ההכנסות תיושם באופן הבא:

א. *<u>היוון הכנסות מדמי שכירות:</u>*

דמי שכירות לק"ל לחודש (על בסיס נתון ידוע או על בסיס שיעור ממרווח השיווק) X היקף מכירת דלקים חודשי X 12 (חודשים) = דמי שכירות שנתיים.

את דמי השכירות השנתיים נהוון, כפי שיוסבר בהמשך (סעיף 12).

ב. *<u>היוון הכנסות מהעסק החי:</u>*

היוון הרווח התפעולי השנתי, כפי שיוסבר בהמשך סעיף זה (סעיף קטן ד')."

א. <u>גישת שווי א' - בחינת היוון ההכנסות מדמ"ש – הגישה הראשית:</u>

<u>בחינת כמות מכירת הדלקים במקרקעין מושא חוות הדעת בכתב:</u>

שמאי המשיבה 2 ושמאי העוררת, מתבססים על כמות מכירת דלקים במקרקעין מושא חוות הדעת בכתב בהיקף של כ- 858.25 ק"ל לחודש בממוצע המהווה להבנתי ממוצע של השנים 2013-2017.

בהתאם למסמך שהועבר לידי כנספח לשומת העוררת מיום 26.04.2018, שנערך בידי משרד רו"ח סומך חייקין – KPMG, המשמשים כרו"ח של החברה אשר ביקרו את נתוני החברה, עולה כי נתוני מכירת הדלקים בתחנת הדלק, כדלהלן:

שנה	כמות דלקים נמכרת	
	חודשי	שנתי
2013	853.33 ק"ל	10,240.00 ק"ל
2014	829.25 ק"ל	9,951.00 ק"ל
2015	847.50 ק"ל	10,170.00 ק"ל
2016	894.42 ק"ל	10,733.00 ק"ל
2017	866.75 ק"ל	10,401.00 ק"ל
ממוצע	**858.25 ק"ל**	**10,299.00 ק"ל**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מצאתי לנכון להתבסס על נתונים אלו, ממוצע של 5 השנים שהועברו שהינם בסמוך למועד הקובע, זאת לצורך קבלת ממוצע אמין וארוך טווח.

ביחס לטענה כי היקף מכירות הדלקים הנ"ל אינו מייצג שנים הבאות המשפיעות על שווי התחנה אציין כי איני סבור כי יש לקבל טענה זאת.
על אף אפשרות לשינויים בשוק הדלק, לרבות חדירה של כלי רכב חשמליים/היברידיים, אציין כי סביר כי מדובר בתהליכים המשפיעים לטווח הארוך יותר, לצד המשך שיווק של רכבי בנזין וסולר, הגדלת נפחי תנועה בישראל, המשך עליית רכבים לכביש כל שנה, ריבוי טבעי בישראל וכן העובדה כי תחנות הדלק ממעטות להקים תחנות תדלוק חדשות, דבר שלא מגדיל את ההיצע בצורה ניכרת, ועוד.
על כן, סביר כאמור כי כפי שנקבע בתקן וכפי שמבוצע בשומות מקרקעין רבות וכפי שנקבע בקו המנחה שהיה מודע לשינויים הצפויים, היקף מכירות הדלקים הינו מייצג גם לשנים קדימה בממוצע וזאת בראייה במועד הקובע, כאשר הסיכונים המגולמים בשוק תחנות הדלק, יובאו בחשבון בשיעור ההיוון הגבוה שננקט, המגלם את אי-הוודאות המלאה בעניין.
יצוין כי במסמך השלמה שהועבר לידי הכולל את היקף מכירות הדלקים בשנים 2018-2020, ניכר כי היקף המכירות נותר יחסית דומה (למעט שנת 2020 בה חלה ירידה מסוימת שייתכן לאור השפעת מגפת "הקורונה").

ניכר כי היקף מכירות הדלקים, שהועבר הינו כולל את כלל מכירות הדלקים, בנזין, סולר, תדלוק בשיעור עצמי, שירות מלא, אפשרות לתדלוקים מזדמנים וכחלק מהסכם כולל בהנחה וכד'.

<u>מרווח השיווק במועד הקובע:</u>

<u>בנזין:</u>

מרווח השיווק משתנה מרווח השיווק נקבע על ידי משרדי האוצר והאנרגיה והמים, בהתאם לרווחיות הרצויה למשק הלאומי במקטע שיווק הבנזין.
בשנת 2002 הוצמד המרווח לסל הוצאות אירופי, והוחלט לעדכנו אחת לחצי שנה, לפי התנודות במרווחי השיווק המחושבים בארבע מדינות באירופה, עד לתקרה מסוימת.
בהתאם למידע העולה מאתר משרד האנרגיה מרווח השיווק/סל הוצאות השיווק לבנזין בשירות עצמי ללא מע"מ במועד הקובע הינו 608 ₪ לק"ל.
תוספת בעד שירות מלא כולל מע"מ הינו כ- 19 אג' <u>לליטר</u>, וללא מע"מ כ- 16.3 אג' לליטר, קרי 163 ₪ לק"ל.
יצוין כי בבחינת מרווח השיווק באתר משרד האנרגיה והתשתיות עולה כי המרווח השתנה פעמים רבות בין 2014-2025 וכיום הינו אף גבוה ממרווח השיווק במועד הקובע (על אף שירד והשתנה לאורך השנים).
על כן אצמד, כנהוג, למרווח השיווק במועד הקובע כמייצג את כלל תקופת הפעילות.

בפועל שמאי המשיבה 2 נוקטים בחלוקה של מכירות הדלקים למרווחי שיווק שונים, לפי היחסים שנקט בשומתו:

- 20.7% רכבים בשירות מלא במרווח שיווק של 758 ₪ לק"ל לחודש.
- 73.5% רכבים בשירות עצמי במרווח שיווק של 608 ₪ לק"ל לחודש.
- 5.8% שיעור מכירת סולר במרווח שיווק של 423 ₪ לק"ל לחודש.
- **מרווח שיווק משוקלל 628 ₪ לק"ל לחודש.**

קרי, בשקלול רכבים בשירות מלא בנזין, רכבים בשירות עצמי בנזין, ומכירות סולר.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בפועל בהתאם לבקשתי, הועבר לידי מסמך השלמות, המפרט את היקף המכירות בדלקים, בחלוקה לסולר בנזין ונפט, שתמציתו כדלהלן[15]:

שנה	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**אחוזים**
סה"כ	10240	9951	10170	10733	10401	10466	
בנזין	9667	9386	9589	10100	9740	9835	**בנזין**
%	94.4%	94.3%	94.3%	94.1%	93.6%	94.0%	94.1%
סולר	569	561	576	629	660	630	**סולר**
%	5.6%	5.6%	5.7%	5.9%	6.3%	6.0%	5.8%
	סה"כ						**99.97%**

<u>ביאור</u>: יתרת המכירות בהשלמה ל- 100% הינן נפט (היקף מזערי).

עוד צוין במסמך כי אין במערכות החברה מידע באשר לחלוקת המכירות בשנים הנ"ל בשירות עצמי ובשירות מלא.

בחנתי את הפירוט בשקלול מרווח השיווק, שנקט בו שמאי המשיבה 2, ואני מוצא אותו סביר וזהיר עם העוררת, בפרט לאור הפירוט המופיע בקווים מנחים פרק כ' ועדכון מס' 1 לפרק כ', מחודש 02/2022 ושומות מקרקעין והחלטות נוספות שאותרו ע"י וזאת גם בהסתמך על נתונים נוספים שהועברו לידי במסמך ההשלמה בהתאם לדרישתי (הכוללים הנחות בגין מכירות בנזין וסולר לציי רכב).

על כן, מצאתי לנכון לאמץ בצד הזהיר והשמרני את מרווח השיווק המשוקלל שננקט בגובה 628 ₪ לק"ל, זאת גם לאור מטרת חוו"ד והיעדר מחלוקת מהותית משכנעת אחרת שהוצגה בפני בעניין זה מטעם העוררת.

<u>התייחסות נוספת למרווח שיווק לסולר:</u>

לפי קו מנחה פרק כ' המעודכן, סעיף 2ו' (עמוד 4):

"כיוון שמחירי המכירה לסולר אינם מפוקחים, מרווח השיווק לסולר גם הוא לא מפוקח ואיננו קבוע. למרות זאת ניתן לומר כי בחלק גדול מהמקרים, עקב התחרות ומדיניות ההנחות הנהוגה בתחום הסולר, מרווח השיווק לסולר בפועל הנו נמוך מהמרווח בבנזין. אולם, באזורים בהם התחרות נמוכה יתקבל מרווח שיווק זהה ולעיתים אף גבוה ממרווח השיווק לבנזין."

[15] תצלום המסמך:

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
כמות, ק"ל	בנזין סה"כ	9,667	9,386	9,589	10,100	9,740	9,835	9,882	8,542
	בנזין פזומט	2,336	1,955	1,839	1,851	1,723	1,591	1,486	1,217
	בנזין הופשי	7,331	7,431	7,751	8,249	8,017	8,244	8,396	7,325
	סולר סה"כ	569	561	576	629	660	630	635	610
	סולר פזומט	378	366	356	363	374	383	374	384
	סולר הופשי	190	196	220	266	286	247	261	226
	נפט סה"כ	4	3	5	3	1	1	0	0
	נפט פזומט								
	נפט הופשי	4	3	5	3	1	1	0	0
	סה"כ סה"כ	10,240	9,951	10,170	10,733	10,401	10,466	10,517	9,152
	סה"כ פזומט	2,714	2,321	2,195	2,214	2,097	1,974	1,860	1,601
	סה"כ הופשי	7,525	7,630	7,976	8,518	8,304	8,492	8,657	7,551

הערה: אין במערכות פז מידע באשר לחלוקת המכירות בשנים הנ"ל בשרות עצמי ובשירות מלא.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

עוד צוין בקו המנחה (עמוד 17):

"רק בהעדר נתוני מִרווח שיווק בפועל, לדלקים שאינם בפיקוח, במועד הקובע, ניתן להניח:

*1. **באזורים בהם קיימת רוויה של תחנות תדלוק ותחרות מוגברת, יונח שמִרווח השיווק לסולר נמוך ממִרווח השיווק לבנזין 95 בשירות עצמי, וזאת עבור כלל מכירות הסולר והדלקים האחרים (צי רכב+ מזדמנים).***

2. באזורים בהם ישנו מיעוט של תחנות תדלוק ותחרות מצומצמת, יונח שמִרווח השיווק לסולר ולדלקים האחרים יהיה דומה למִרווח השיווק לבנזין 95 בשירות עצמי, ולעיתים אף גבוה מכך (כתלות ברמת התחרות), וזאת עבור כלל מכירות הסולר (צי רכב + מזדמנים).

רמז (אינדקציה) למִרווח השיווק בפועל לסולר, ניתן לקבל גם ממחיר המכירה של הסולר בתחנת התדלוק הנישומה ביחס למחירי סולר נורמטיבים בתחנות תדלוק בסביבת התחרות של התחנה, ובלבד שמתקיימת תחרות. אם לא מתקיימת תחרות, ניתן לבחון מחירים נורמטיבים בסביבה מרוחקת יותר. כך שככל שקיים פער בין מחיר הסולר בתחנה הנישומה למחירים הנורמטיבים ניתן לשייך אותו למִרווח השיווק.

נתונים אלו ניתן ללמוד, בין היתר, ממחירי הדלק המופיעים בשילוט התחנה."

התחנה הנדונה אכן ממוקמת במיקום מרכזי בו קיימת תחרות גדולה ורוויה של תחנות תדלוק.

בהתאם לפירוט במסמך השלמה שהועבר לידי, ניכר כי היקף מרווח השיווק לסולר הינו:

שנה	2013	2014	2015	2016	2017	2018	ממוצע
רווח גולמי ב- ₪ ל- ק"ל	603.5	572.6	631.38	568.51	557.93	546.58	580.08

בהתאם לפירוט במסמך השלמה שהועבר לידי, ניכר כי חלק ניכר מהיקף מכירות הסולר הינם לציי רכב המגלם הנחה לק"ל.

על כן, סביר להניח כי מרווח השיווק לסולר נמוך ממרווח השיווק לבנזין שירות עצמי, כפי שאומצה לעיל עמדת שמאי המשיבה 2.

בכל אופן מדובר בשיעור מכירות סולר נמוך, והובא בחשבון גם שקלול תדלוק בנזין בשירות עצמי שהינו גבוה (דבר שלא בוצע בפועל ביישום הגישה בקו מנחה ולהבנתי גם בשומות אחרות).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שיעור דמ"ש ממרווח השיווק:</u>

שמאי המשיבה 2 נוקטים בשיעור דמ"ש ממרווח השיווק בהיקף של 55% לגרסתם לפי תחנה גדולה.
בהתאם לטבלה המצויה בעמוד 18 לקו מנחה פרק כ' העדכני, דמ"ש ראויים למרכיב התדלוק בתחנה בנויה במדרגת המכירות לפי ק"ל לחודש הינו:

מדרגת מכירות בק"ל	מרווח שיווק נכון לדצמבר 2021	דמ"ש ראויים למרכיב התדלוק בתחנה בנויה במדרגת המכירות לפי ק"ל לחודש	שעור דמ"ש למרכיב השווי מהמרווח
50-100	₪562.01	₪160	28%
100-200	₪562.01	₪190	34%
200-300	₪562.01	₪210	37%
300-400	₪562.01	₪220	39%
400-500	₪562.01	₪240	43%
500-600	₪562.01	₪250	44%
600-700	₪562.01	₪270	48%
700-900	₪562.01	₪290	52%
900 ומעלה	₪562.01	₪310	55%

<u>הערה</u>: לצורך קביעת אומדן למועד קובע אחר[21], יש לתקף את דמי השכירות באמצעות עסקאות השוואה ולא על בסיס הצמדה.

למדרגת מכירות בק"ל שבין 900-700 ק"ל לחודש - דמ"ש מהמרווח הינם 52%.
למדרגת מכירות בק"ל של 900 ק"ל לחודש ומעלה - דמ"ש מהמרווח הינם 55%.

בקו צוין כי:

"בניתוח עסקאות שכירות של תחנות בנויות מהשנים האחרונות נמצא כי דמי השכירות לתחנה בנויה הן בטווח ממוצע, שבין 28% ממרווח השיווק לתחנה עם מכר נמוך לבין 55% ממרווח השיווק לתחנה עם מכר גבוה מאד (עפ"י הנתונים הידועים במועד כתיבת קווים מנחים אלה)."

עוד צוין כי:

"בנוסף, בהסכמי דמי שכירות קיימת התחשבות בגורמים משפיעים משניים, כדלקמן:
1. משטר הנחות למתדלקים מזדמנים. ככל ששיעור המכירות בהנחות למזדמנים יהיה גבוה יותר יופחת שיעור דמי השכירות ממרווח השיווק.
2. שיעור מכירות מוגבר לציי רכב מוסדיים (צבא, משטרה וכדו') - ככל שקיים הסכם, בין החברה המפעילה את התחנה לבין גופים אלה, יש לקחת בחשבון את ההסכם, תוך התייחסות נפרדת לדמי השכירות עבור גופים אלה ועבור הלקוחות "הרגילים"".

בהיעדר נתונים מלאים לגבי משטרי הנחות אפשריים שחלים ובהתאמה לקו המנחה, ולאור גישת שמאי המשיבה 2 הזהירה להבנתי עם העוררת[16], מצאתי לנכון לקבל את עמדת המשיבה 2, ולאמוד כי דמ"ש ממרווח השיווק המשוקלל הינם כ- 55% על הצד הזהיר, השמרני והגבוה להבנתי עם העוררת.

[16] בהתאם למסמך השלמה שהועבר לידי מבאי כוח העוררת, ניכר כי הנחות פזומט (ציי-רכב) הינם בהיקף של כ- 240 ₪ לק"ל בממוצע, בין השנים 2013-2018. (הערת החת"מ: לא הועבר פירוט ביחס לאיזה מחיר חלה ההנחה, ייתכן כי הנחה זו הינה ביחס לתדלוק בשירות מלא).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שיעור היוון דמ"ש:</u>

שמאי העוררת נקט בשיעור היוון של 9% לצמיתות.

שמאי המשיבה 2 נקט בשיעור היוון של 9.2% לצמיתות.

ביחס לקו מנחה פרק כ' העדכני מחודש מפברואר 2022, על אף שמדובר בקו מנחה שאושר לאחר המועד הקובע, אני סבור כי ראוי להתבסס עליו ועל המידע בו המשקף את ראיית השחקנים בשוק גם במועד הקובע, כפי שנערך להבנתי גם בשומות והחלטות ועדת ההשגות.

בקו מנחה פרק כ' העדכני (עמוד 23) מפברואר 2022 צוין:

"ב. שיעור היוון לדמי השכירות הראויים מתחנת תדלוק בנויה לצורך שומת שווי השוק (לכל בעלי הזכויות):

שיעור ההיוון לדמי השכירות יהיה גבוה מזה הנהוג בנכסי מסחר בנויים וזאת לנוכח הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק. הדעה השמאית הרווחת היא כי יש להוסיף 0.75% לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסי מסחר בנויים.

ג. היוון הכנסות מעסק חי:

שיעור ההיוון לרווח התפעולי מתחנת התדלוק כעסק חי יהיה גבוה מזה הנהוג בנכסים מסחריים, וזאת לנוכח הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק, יחד עם הרגולציה הקפדנית החלה על הענף. הדעה השמאית הרווחת היא, כי יש להוסיף 1.5% לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסי מסחר בנויים."

עוד צוינה התייחסות לפרמיית סיכון להכנסות שלאחר 2030[17], כאשר הכנסות החל משנה זאת בסיכון גבוה יותר, ועל כן יופרד המודל לשתי תקופות, כאשר בתקופה שלאחר ה- 01/01/2030 תצורף לשיעור ההיוון שנקבע פרמיית סיכון נוספת בשיעור של 1%.

מעיון בסקירת שיעורי תשואה בנכסים מניבים שנערך ע"י השמאי הממשלתי הראשי למחצית השניה של שנת 2017 ניכר כי שיעורי תשואה לנכסים מסחריים הינו 7.2%.

בהתאמה לקו המנחה, אני סבור כי ביחס לגישת השווי בגין היוון ההכנסות מדמ"ש, אכן ראוי לנקוט בשיעור היוון של 7.95% לתקופה של עד 01/2030 ושיעור היוון של 8.95% לתקופה שהחל מ- 01/2030 המגלם שיעור היוון ראוי גם במועד הקובע בראיית השוק (וכפי שצוין לפי הדעה השמאית הרווחת).

[17] מועד בו צפוי שינוי מהותי ברגולציה ובכוונת מרבית המדינות המפותחות לאסור על ייצור כלי רכב פרטיים בעלי מנוע בערה פנימי (דלק) ולעבור באופן מדורג לטכנולוגיה לא מזהמת.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שווי תחנת התדלוק כבנויה:

לאור כל המפורט לעיל, להלן שווי תחנת התדלוק כבנויה:

מרכיב	**תוצאה**
מכירות לחודש ק"ל ממוצע	858.25
מרווח שיווק ק"ל משוקלל כגישת המשיבה 2	628 ₪
שיעור דמי שכירות לק"ל ממרווח השיווק כגישת המשיבה 2	55%
דמ"ש לק"ל לחודש לתחנה בנויה	345 ₪
דמ"ש חודשיים לתחנה	296,440 ₪
דמ"ש שנתיים לתחנה	3,557,275 ₪
שיעור היוון כולל עד 1/2030	7.95%
שיעור היוון כולל החל מ- 1/2030	8.95%
ערך נוכחי הכנסות עד 1/2030 מהוון	**27,502,906** ₪
שווי כזמין לפני דחייה	39,746,085 ₪
ערך נוכחי הכנסות החל מ- 1/2030 מהוון	**13,653,023** ₪
סה"כ שווי התחנה כבנויה	**41,155,929** ₪
שווי תחנת התדלוק כבנויה, במעוגל	**41,156,000** ₪

שווי שלט פרסום:

בהתאם לעמדת המשיבה 2 ונתונים שהוצגו בפניהם, קיימות הכנסות בגין שלט הפרסום פעיל בסך של 2,500 ₪ לחודש.

בפועל אכן לא ניכר כי הופק היתר בניה להצבת שלט וגם בקשה להיתר שהוגשה לא הבשילה לכדי היתר.

על כן, לא נכללו הכנסות אלו בתחשיב השווי של הנכס.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שווי חנות הנוחות:</u>

שמאי המשיבה 2 אומדים את שווי חנות הנוחות לפי שיעור דמ"ש מהפדיון של 8%.

לפי הקו המנחה פרק כ' העדכני:

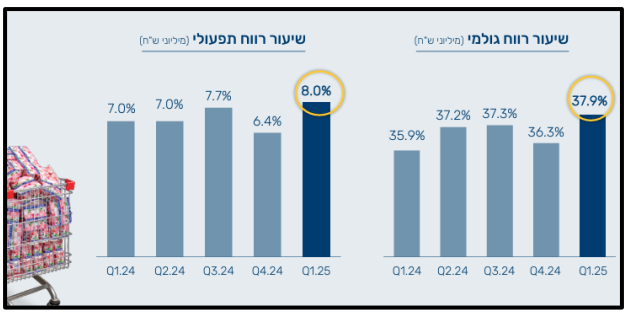
"דמי השכירות הראויים עבור חנות נוחות הן בטווח של 5%-6% מהפדיון הצפוי של החנות."

"נתונים אלה, מבוססים על חוזי שכירות (שהוצגו לחברי הצוות) של תחנות תדלוק הכוללות מרכיב חנות נוחות, וכן נתון דמי השכירות, שנקבעו כשיעור מהפדיון במכרזים שנערכו בסמוך לכתיבת פרק זה."

מצאתי לנכון לקבל שווי חנות הנוחות בצד הזהיר לאור מיקומה ולאור היקף המכירות בה אשר עשוי להגדיל את הרווחיות שבה, ולאור עמדות הצדדים שהוצגו בפני ומהות חוות דעת החת"מ, בצד הזהיר והשמרני עם העוררת לפי גישת שמאי המשיבה 2 - לפי שיעור דמ"ש מהפדיון של 8% <u>בצד הזהיר והגבוה</u>[18].

דמ"ש אלה מגלמים גם את נתוני YellowBox והכנסות נוספות שניתן להפיק בחנות הנוחות.

[18] בעניין זה אציין אינדיקציה שאותרה ע"י במצגת למשקיעים של העוררת מאתר מאיה, לרבעון 01/2025, שם פורטו שיעורי הרווחיות התפעולית בקמעונאות ומזון (סופרמרקטים שכונתיים וחנויות נוחות במתחמים):



להערכתי דמ"ש למקרקעין סביר כי נמוכים משיעור רווח תפעולי.

סביר בעיני מנתונים אלו כי דמ"ש למרכיב חנות הנוחות צריכים להיות פחות משיעור הרווח התפעולי בחנויות נוחות אלה.

על כן השיעור שנקבע, שהינו מתואם בצד הגבוה עם הנתונים העולים מקו מנחה כ' החדש, ראוי.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

היקף מחזור ההכנסות מחנות הנוחות, בהתאם למסמך שהועבר לידי כנספח לשומת העוררת מיום 26.04.2018, שנערך בידי משרד רו"ח סומך חייקין – KPMG, המשמשים כרו"ח של החברה אשר ביקרו את נתוני החברה[19]:

שנה	מחזור ההכנסות מחנות הנוחות Yellow	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 431,900	₪ 5,182,795
2014	₪ 430,811	₪ 5,169,733
2015	₪ 454,751	₪ 5,457,010
2016	₪ 451,494	₪ 5,417,928
2017	₪ 469,718	₪ 5,636,612
ממוצע	₪ **447,735**	₪ **5,372,816**

אני מקבל את שיעור ההיוון לחנות הנוחות בהיקף של 7.2% לשנה בהתאמה למיקום התחנה ושיעורי התשואה הסבירים בהתאם לסקירת השמאי הממשלתי שצוינה לעיל.

<u>על כן, שווי חנות הנוחות, כדלהלן:</u>

<u>תיאור</u>	**<u>תוצאה</u>**
מחזור הכנסות שנתי בחנות	₪ **5,372,816**
דמי שכירות ראויים	8.0%
דמי שכירות שנתיים	₪ **429,825**
שיעור היוון לצמיתות	7.20%
שווי חנות נוחות "YELLOW" במעוגל	₪ **5,970,000**

<u>הפחתה בגין היטל השבחה צפוי:</u>

שמאי המשיבה 2 נוקט בהפחתת היטל השבחה צפוי בגין שימוש חורג לצמיתות בסך של 2,621,286 ₪.

שמאי העוררת נוקט בהפחתת היטל השבחה/הסדרת רישוי לחנות נוחות צפוי בגין שימוש חורג לצמיתות בסך של 2,000,000 ₪.

אכן, ניכר כי תחנת הדלק נבנתה בהתאם להוראות תכנית רג/156/א', שהתירה הקמת תחנת דלק למכירת דלקים בלבד.

בהתאם להיתרי בניה, הוקם לאורך השנים מבנה המשרדים בהיתר בניה מס' 5520 מיום 03.10.1984, הכולל מחסן, משרד, ושירותים בשטח 81.84 מ"ר ומקלט בשטח 12.55 מ"ר.

בהיתר בניה מס' 2004331 מיום 13.01.2005 הותרה הסבת משרדי תחנת דלק פז לחנות נוחות לשרות עצמי (חנות Yellow) לתקופה של 5 שנים, שינויים פנימיים וחיצוניים, ללא תוספת שטח.

[19] יצוין כי במסמך השלמה בהתאם לבקשתי של פרטים נוספים מאת באי כוח העוררת, מיום 15.09.2025, צוין מחזור חנות מעט שונה ושיעור רווחיות תפעולית כדלהלן:

<u>שנה</u>	**<u>2013</u>**	**<u>2014</u>**	**<u>2015</u>**	**<u>2016</u>**	**<u>2017</u>**	**<u>2018</u>**	**אחוזים**
מחזור	₪ 5,140,433	₪ 5,125,444	₪ 5,419,679	₪ 5,387,628	₪ 5,505,408	₪ 5,876,474	
רווח הפעלה	₪ 639,367	₪ 663,974	₪ 668,555	₪ 640,778	₪ 655,818	₪ 690,980	
%	12.4%	13.0%	12.3%	11.9%	11.9%	11.8%	12.2%

יצוין כי סביר שרווח ההפעלה שצוין לעיל לא כולל את כלל העלויות העקיפות כפי שהיה מביא בחשבון קונה מרצון/שוכר שטח חנות הנוחות, ועל כן הינו גבוה משיעור דמ"ש בגין חנות נוחות בעיני קונה מרצון/שוכר מרצון של המקרקעין בלבד.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מעיון בתכנית ההיתר ניכר כי בנוי שטח של 94.39 מ"ר.
הבקשה אושרה בהחלטת ועדת המשנה בתאריך 14/11/2004 שם צוין כי השימוש המבוקש תואם לשימושים בתמ"א 18.

בפועל ניכר כי פג תוקף השימוש החורג ללא הארכתו.
ניכר אכן כי מדובר בשימוש חורג מתכנית, ברם סביר כי בהתאם להסכמת הצדדים, קיימת אפשרות בפרט לאור הוראות תמ"א 18 על תיקוניה להתירו בכפוף להליכי התכנון הנדרשים ותשלום היטל השבחה.

על כן, תאומץ עמדות הצדדים כי לצורך חישוב אומדן שווי, יש להפחית היטל השבחה בגין הפעלת חנות הנוחות, קרי שינוי השימוש ממשרדים למסחר.

בהתאם לדוח נת"מ למחצית הראשונה לשנת 2017, ניכר כי מבני משרדים CLASS B, מושכרים בפריפריה של ת"א, במחירים של בין 45.5 ₪ למ"ר לבין 78.5 ₪ למ"ר תלוי במיקום, זאת בנוסף לדמי ניהול ממוצעים של כ- 14 ₪ למ"ר.

בהתאם להחלטת מר ברק שוורצברד, לנכס בגו"ח 6156/499-500, ברח' תפוצת ישראל 13, גבעתיים, במתחם כורזין, למועד הקובע 15.07.2017, קבע השמאי דמ"ש לתעסוקה של 90 ₪ למ"ר סחיר ושיעור היוון של 7.6% ושווי מ"ר בנוי בסך 14,000 ₪.
בצד הזהיר יובא בחשבון דמ"ש לשימוש למשרדים לתחנת הדלק במצב הקודם בסך של 75 ₪ למ"ר בצד הזהיר המגלם גם שימוש בחניה, דמי ניהול וכלל מאפייני דמ"ש למצב הקודם, בצד הזהיר והגבוה.

<u>תחשיב תשלום היטל השבחה בגין השימוש החורג:</u>

<u>תיאור</u>	**<u>תוצאה</u>**
שטח חנות	94.39
דמ"ש למ"ר משרדים במצב הקודם	75 ₪
דמ"ש חודשי במצב הקודם	7,079 ₪
דמ"ש שנתי במצב הקודם	84,951 ₪
שיעור היוון לצמיתות	7.60%
שווי משרדים במצב הקודם	**1,117,800** ₪
שווי חנות נוחות "YELLOW" במצב החדש	**5,970,000** ₪
ההשבחה לצמיתות במעוגל	**4,852,000** ₪
היטל ההשבחה לצמיתות - 50%	**2,426,000** ₪

<u>סה"כ שווי תחנת התדלוק וחנות הנוחות:</u>
מהנתונים והתחשיבים לעיל ניכר כי סה"כ שווי תחנת התדלוק הינו כדלהלן:

<u>מרכיב</u>	**<u>תוצאה</u>**
תחנת תדלוק	41,156,000 ₪
חנות נוחות "YELLOW"	5,970,000 ₪
בניכוי תשלום היטל השבחה	-2,426,000 ₪
סה"כ שווי מצב קודם	**44,700,000** ₪

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>נתוני השוואה נוספים לשווי תחנות תדלוק - לאינדיקציה בלבד:</u>

- **<u>בחנתי נתוני השוואה שאותרו על ידי, כדלהלן:</u>**

<u>תאריך</u>	**<u>כתובת</u>**	**<u>גוש</u>**	**<u>חלקה</u>**	**<u>שטח נמכר במ"ר</u>**	**<u>אחוז נמכר</u>**	**<u>מחיר ב- ₪</u>**	**<u>מחיר ל- 100%</u>**
25.09.2019	אשדוד	2026	2	1,092	100%	₪ 6,000,000	₪ 6,000,000
25.08.2019	אשקלון	1209	93	3,507	100%	₪ 7,220,346	₪ 7,220,346
14.03.2019	פתח תקוה	6354	1	1,762	100%	₪ 8,000,000	₪ 8,000,000
21.11.2018	ראשון לציון	2710	29	600	30%	₪ 5,175,000	₪ 17,250,000
26.07.2017	רחובות	3651	97	1339	100%	₪ 6,250,000	₪ 6,250,000

על אף שדווחו במערכת מידע נדל"ן (מס שבח) תחת מכר זכויות בקרקע, מעיון בתצלומי אוויר ישנים ניכר כי מדובר בקרקעות עליהן תחנות דלק פעילות במועד ביצוע העסקאות.

ייתכן כי דיווח העסקאות נובע מחבילת הזכויות הנפוצה בתחנות הדלק בה בחלקן התחנה מוקמת ע"י חברת הדלק ודמ"ש המשולמים הינם בגין מרכיב הקרקע בלבד.

<u>חבילת הזכויות בתחנת דלק נחלקת בד"כ בין החלופות כדלהלן (בהתאם לקו מנחה פרק כ' הישן):</u>

1. תחנות דלק בבעלות חברת דלק.
2. תחנות בחכירה ארוכה של חברת דלק.
   בהתקשרות זו בד"כ חברת הדלק היא זו אשר בונה את התחנה על חשבונה ומפעילה אותה.
   לבעל הקרקע משולמים <u>דמי שכירות בגין רכיב הקרקע בלבד (מרבית התחנות בארץ).</u>
3. תחנות דלק בנויות המושכרות במצבן לחברת דלק או מופעלות ע"י בעל הקרקע או חברת הדלק.
   דמי השכירות הנקבעים מגלמים את <u>מרכיב הקרקע ואת עלות הבניה.</u>

- בהתאם למכרז רמ"י מס' 39/2019 לתחנת דלק בקיבוץ בחן, עולה כי נרכשה קרקע פינתית לתחנת תדלוק בשטח של 2,865 מ"ר בסך של כ- 5,888,888 ₪ מיום 16.06.2019 (לא כולל הוצאות פיתוח אשר יחולו לפי חוקי עזר של עיריית כפר יונה).

- בהתאם למכרז רמ"י מס' 40/2015 לתחנת דלק בקרני שומרון, עולה כי נרכשה קרקע פינתית לתחנת תדלוק בשטח של 2,700 מ"ר בסך של כ- 5,626,600 ₪ מיום 06.03.2016 (כולל פיתוח).

- בחנתי את החלטת ועדת ההשגות על שומות רמ"י בח"ח 87, בגוש 2242, מושב חצב.
  מעיון בהחלטה עולה כי הוועדה החליטה להתיר את החלטת השמאי המחוזי בעינה.
  החלטת השמאי המחוזי קבעה, כי דמ"ש ראויים לקרקע של 11% ביחס למרווח השיווק של 565.33 ₪ והיקף מכירות בק"ל בחודש של 74.6 ק"ל.
  עוד נקבע שיעור היוון לקרקע (מסחרי בניכוי 0.75% לסיכון) של 5.95%.
  ועדת ההשגות ציינה:

"המשיגה טוענת שעדכון הקווים המנחים אינו משקף את החשיבה העיסקית של חברות הדלק שכן הוא מבוסס על נתונים שהתבררו כיום כשגויים. ראשית נציין, כי עדכון פרק כ' בקווים המנחים, שפורסם בתאריך 2/2022, נערך בשיתוף גורמים רבים, ובינהם: שמאי מקרקעין שעובדים עם חברות דלק, מינהל הדלק והגז במשרד האנרגיה והתשתיות וגורמים נוספים המעורים בשוק הדלק. עדכון הקווים המנחים נערך בהתאם לכל המידע שהיה מונח בפני חברי הצוות נכון למועד פרסום הקווים המנחים, 2/2022, כך שנכון למועד הקובע בהחלטה דנן (6/2022) זהו מידע רלוונטי לקביעת השווי."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- בחנתי את החלטת ועדת ההשגות על שומות רמ"י בח"ח 31-28, בגוש 6256, חלק ממגרש מס' 4, מועצה אזורית שדות דן.

מעיון בהחלטה עולה כי ביחס למועד הקובע 19.08.2019, חושב אומדן כמות הדלקים שתימכר בתחנה לפי ספירת תנועה להיקף של 880 ק"ל חודשי.

נקבע כי דמ"ש ראויים לקרקע של 28% ביחס למרווח השיווק של 556.89 ₪.

עוד נקבע שיעור היוון לקרקע (מסחרי בניכוי 0.75% בגין תשואה לרכיב המבנה) של 6.15% לקרקע עד ל-01.01.2030 והחל מינואר 2030 שיעור היוון של 7.15% (תוספת 1%).

לסיכום הוערך שווי <u>מרכיב הקרקע</u> לתחנת תדלוק כולל פיתוח וללא מע"מ בהיקף של 17,097,874 ₪ המוכרת דלקים בהיקף של 880 ק"ל חודשי.

- בחנתי את החלטת ועדת ההשגות על שומות רמ"י בח"ח 19, בגוש 100235/1, ח"ח 4 ו-11 בגוש 100242/2, צומת גילת. מעיון בהחלטה עולה כי שווי קרקע לתחנת תדלוק ליום 15.03.2015 הוערך בסך של כ- 5,950,000 ₪ ללא פיתוח וסך של כ- 6,200,000 ₪ כולל פיתוח.

שיעור ההיוון לקרקע הינו 9%. היקף מכירות הדלקים החודשית – 322 ק"ל לחודש.

- מעיון בהחלטת השמאית המכריעה הגב' רינת וויס רביב מיום 12.07.2019, עולה כי השמאית העריכה את שווי הקרקע לתחנת דלק ברחוב דרך ארץ בחריש (חלקות 46-45 בגוש 9070) 3,715,000 ₪ בהתבסס על נפח משוער של מכירת דלקים של 200 ק"ל לחודש, למועד קובע 06.07.2012.

- מעיון בהחלטת השמאית המכריעה הגב' רינת וויס רביב מיום 23.05.2021, ביחס לאותם מקרקעין המפורטים לעיל, עולה כי השמאית העריכה את שווי הקרקע לתחנת דלק ברחוב דרך ארץ בחריש (חלקה 138 בחלק בגוש 9070) בהתאם להסכמת הצדדים בסך של 5,897,333 ₪ בהתבסס על נפח משוער של מכירת דלקים של 350 ק"ל לחודש.

מעיון בהחלטה עולה כי בהתאם למזכר הבנות, הקרקע לתחנת התדלוק בהיקף שטח של 1,117 מ"ר תוחכר לחברת הדלק תמורת 70,000 ₪.

- בהתאם לשומת מקרקעין מקיפה הערכת שווי זכויות חוזיות בתחנת דלק של חב' אופריין תחנות דלק בע"מ בגוש 6837, חלק מחלקה 54, שטח קרקע של 4,256 מ"ר, מושב צפריה, שנערכה ע"י שמאית המקרקעין הגב' אביטל אחוות משולם, למועד הקובע 30.06.2018, עולה כי היקף מכירות הדלקים, כדלהלן:

שנה	כמות דלקים שנמכרו בשנה (ליטר)	כמות מכירת דלקים בממוצע בחודש (ק"ל)
6 חודשים ראשונים של שנת 2018	1,681,993	280
2017	3,231,008	269
2016	3,256,483	271
2015	2,883,888	240
2014	2,902,109	242
2013	2,968,121	247
2012	3,063,382	255

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- בהתאם להכרעה בהשגה ראשונה שנערך ע"י השמאית המחוזית הגב' ענת שצמן באגף שומת מקרקעין, נכס בגו"ח 4223/44 (בשלמות), מגרש 17 לפי תכנית ממ/1/1532, בשטח של כ- 4,200 מ"ר, מתחם השוק הסיטונאי, באר יעקב (סמוך לצריפין), עולים הנתונים, כדלהלן:
- מהסכם מיום 17.09.2008 עולה כי חברת דלק הקימה על המקרקעין את תחנת התדלוק ולפיכך, התשלום הינו בגין מרכיב הקרקע לתחנת תדלוק בלבד.
- דמ"ש הבסיסיים הינם 87,000 ₪ בתוספת מע"מ ותוספת בגין מכירות דלקים מעל 450 ק"ל (לשנת 2016 לאחר הצמדות כ- 96,000 ₪).

עוד צוין בהכרעה:

"הוצג בפנינו חוזה שכירות לקרקע בנכס משנת 2008, דמי השכירות שיקפו את ההכנסות והצפי לכמות מכירות התואמים את מועד החתימה על החוזה. שוק הדלק עבר שינויים רבים החל משנת 2008, שינויים רגולטוריים, וכן התפתחות בענף כלי הרכב וכיום ניתן למצוא רכבים המונעים שלא רק באמצעות בנזין ו/או סולר, אלא גם רכבים המונעים באמצעות חשמל, גז והנעה היברידית.
צורות הנעת כלי רכב אילו משפיעות על כמות הדלקים הנמכרת בתחנת הדלק וכפועל יוצא על הרווחיות.
לאחרונה אנו שומעים על כוונת חברות הדלק לפתוח חוזי שכירות היסטוריים ולהפחיתם."

- בהתאם לנתונים של מכירת דלקים, מתקבל ממוצע חודשי של כ- 323 ק"ל לחודש לשנים 2015-2016.
- הובא בחשבון בתחשיב היקף מכירות חודשי של 370 ק"ל לחודש. שיעור היוון 8.4%.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- בהתאם לשומת מקרקעין מקיפה שנערכה בצירוף לדוחות הכספיים של חברת סאמיט, ע"י שמאית המקרקעין הגב' סער קינן לנכס בגו"ח 18133/73, ברחוב הגדוד 21, נהריה, למועד הקובע 30.09.2018, מפורט סקר שוק נרחב ביחס לתחנות תדלוק, ותצלומו כדלהלן:

10.2. נתוני דמי שכירות של תחנות דלק באזורים שונים בארץ

להלן נתונים המתייחסים לתחנות דלק בנויות

- **תחנת דלק בנתניה** - מוכרת דלקים בהיקף של 350 ק"ל הושכרה לאחר הרפורמה בדמ"ש של 214 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק בערד** - מוכרת דלקים בהיקף של 140 ק"ל הושכרה לאחר הרפורמה בדמ"ש של 250 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק בחדרה** - מוכרת דלקים בהיקף של 400 ק"ל הושכרה לאחר הרפורמה בדמ"ש של 250 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק סגולה** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים תחנת תדלוק בנויה המוכרת כ-250 ק"ל מושכרת תמורת 53 א' ₪ . הנ"ל משקף כ-212 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק במעלות** - מוכרת דלקים בהיקף של 225 ק"ל הושכרה לאחר הרפורמה בדמ"ש של 233 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק מתחם סחרוב בראשל"צ** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים משולמים, נכון לשנת 2015, דמי שכירות של 150 א' ₪ בחודש עד מכירות של 500 ק"ל. הנ"ל משקף כ-300 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק אזור התעשייה אשדוד, רחוב העבודה** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים דמי השכירות הקבועים לתחנה כבנויה הינם 75,000 ₪ לחודש עד 275 ק"ל. הנ"ל משקף כ-275 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק מעלות תרחישא** - בהתאם להסכם שכירות מחודש יוני 2016 עולה כי קרקע לתחנת דלק שתבנה על ידי היזם הושכרה תמורת 190 ₪ + מע"מ לכל קילו ליטר. עבור כמות שמעל 250 קילו ליטר דמי השכירות יעודכנו ל-200 ₪ + מע"מ.
- **תחנת דלק בצומת קסטינה** - מוכרת דלקים בהיקף של 340 ק"ל הושכרה בשנת 2011 בדמ"ש של 253 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק בסגולה** - מוכרת דלקים בהיקף של 550 ק"ל הושכרה בשנת 2009 בדמ"ש של 264 ₪ לק"ל.
- **תחנת פז האצטדיון פ"ת** - בהתאם לחוזה שכירות מאמצע שנת 2006, שנחתם עם חברת הדלק פז עולה כי התחנה הושכרה תמורת 176,000 ₪ לחודש. מדובר בתחנה עם היקף מכירות חודשי ממוצע של כ-800 ק"ל (משקף כ-220 ₪ לק"ל). התחנה כוללת חנות נוחות "yellow".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- **תחנת דלק צפריה** - בהתאם לשומת IFRS משנת 2015 עולה כי תחנת הדלק מושכרת תמורת 230-350 ₪ לק"ל למכירות ללא דלקן וכ-145 ₪ לק"ל למכירות עם דלקן.

- **תחנת הדלק "דור אלון", רחוב הפלדה בחולון** - היקף המכירות החודשי הממוצע הינו כ-275 ק"ל לחודש, מושכרת תמורת כ-65,000 ₪ לחודש. משקף דמ"ש של 236 ₪ לק"ל. דמי השכירות כוללים כ-1,300 ₪ לחודש בגין חנות נוחות.

- **תחנת דלק בקרית אריה** - המוכרת דלקים בהיקף של 400 ק"ל מושכרת תמורת דמ"ש המשקפים 235 ₪ לק"ל.

- **תחנת הדלק "דלק", רחוב החושלים, אזור התעשייה הרצלייה** - בנובמבר, 2009 נחתם חוזה שכירות תמורת 140,000 ₪ לחודש עד למכירות של 400 ק"ל ומעל ל-400 ק"ל ישולמו 300 ₪ לק"ל נוסף. החוזה הינו ל-4 שנים וכולל חנות נוחות. (כ-350 ₪ לק"ל).

- **תחנת הדלק "פז", מגדל התאומים, ז'בוטינסקי רמת גן** - היקף המכירות החודשי הממוצע הינו כ-500 ק"ל. התחנה מושכרת תמורת 180,000 ₪ לחודש. (360 ₪ לק"ל).

- **תחנת הדלק "דלק", קניון הזהב** - היקף המכירות החודשי הממוצע הינו כ-600 ק"ל. ביוני 2009 נחתם חוזה שכירות לפיו הושכרה התחנה תמורת 235,000 ₪ לחודש.(390 ₪ לק"ל).

- **תחנת דלק, ראשון לציון** - היקף המכירות החודשי הממוצע הינו כ-600 ק"ל. התחנה מושכרת על פי הסכם שכירות, שנחתם לאחרונה, תמורת 240,000 ₪ (400 ₪ לק"ל).

- **תחנת דלק גבעת ברנר** - בהתאם להסכם מספטמבר 2007, התחנה מושכרת תמורת 110,000 ₪ עד להיקף מכירות של 400 ק"ל דלקים לחודש, שלא על ידי פזומט, סולר מוזל, והסדרים מיוחדים. מעל ל-400 ק"ל ישולמו בגין מכירות חופשיות 200 ₪ בגין כל ק"ל, בגין מכירות בהסדר פזומט 90 ₪ תוספת. (משקף 275 ₪ לק"ל , מתואם להיום - 325 ₪ לק"ל).

- **תחנת דלק פתח תקווה** - התחנה הכוללת גם חנות נוחות מושכרת בימים אלו תמורת כ-300 א' ₪ עד להיקף מכירות של 1,000 ק"ל לחודש (300 ₪ לק"ל). בפועל מוכרת בהיקף של 600 ק"ל לחודש. בגין חנות נוחות בשטח כולל של כ-140 מ"ר דמ"ש בסך של כ-13,000 ₪ לחודש (כ-93 ₪ למ"ר).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

להלן נתונים המתייחסים לתחנות שנבנו ע"י חברת הדלק (קרי: קרקע)

- **תחנת דלק באשדוד** - מוכרת דלקים בהיקף של 250 ק"ל הושכרה בשנת 2010 בדמ"ש של 144 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק באשדוד ברחוב בני ברית** - מוכרת דלקים בהיקף של 300 ק"ל הושכרה בדמ"ש של 152 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק בגבעת עדה** - מוכרת דלקים בהיקף של 250 ק"ל הושכרה בשנת 2010 בדמ"ש של 144 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק בכניסה למושב בני ראם** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים התחנה מוכרת דלקים בהיקף ממוצע של 250-200 ק"ל לחודש בדמ"ש בסיסיים לקרקע של 150 ₪ לק"ל בתוספת מע"מ.
- **תחנת דלק רחוב המרכבה בחולון** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים מדובר בתחנה בשטח 1.3 דונם בה משולמים על ידי חברת הדלק לבעלי הקרקע דמי שכירות של 50,000 ₪ עד 275 ק"ל. הנ"ל משקף כ-180 ₪ לק"ל.
- **תחנת דלק גבעת שמואל** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים משולמים דמי שכירות של 36 א' ₪ בחודש להיקף מכירות של 200 ק"ל. הנ"ל משקף 180 ₪ לק"ל.
- **תחנת הדלק בסמוך לצומת "עד הלום" באשדוד** - התחנה מושכרת לחברת "סונול" תמורת 87,000 ₪ עד להיקף מכירות של 500 ק"ל. בגין 700-500 ק"ל בחודש ישולמו דמי שכירות של 105 ₪ לק"ל שמעבר ל-500 ק"ל. (דמי השכירות משקפים כ-175 ₪ לק"ל).
- **תחנת דלק ברחוב גזית, אזור תעשיה סגולה** - בהתאם למידע שנמסר על ידי גורמים מקצועיים התחנה המצויה בהליכי בניה צפויה למכור דלקים בכמות של 550 ק"ל לחודש ומעלה. דמ"ש בסיסיים לקרקע 230 ₪ לק"ל בתוספת מע"מ. מדובר בחוזה ישן.
- **תחנת דלק באזור התעשייה קרית אריה** - בשנת 2010 הושכרה תחנה כולל 65 מ"ר חנות נוחות בדמ"ש של 55 א' ₪ לחודש עד ל-300 ק"ל, צמוד למדד. הנ"ל משקף דמ"ש של 183 ₪ לק"ל (כ-200 ₪ לק"ל בערכים מתואמים). התחנה נבנתה ע"י חברת הדלק.

עוד צוין כי:

"נתונים כמפורט בסעיפים קודמים עולה כי קיימת שונות גבוהה בין דמי השכירות המתקבלים בתחנות השונות.

שונות זו נובעת משלושה גורמים מרכזיים:

- מהות ההתקשרות בין בעל הקרקע לחברת הדלק (קרי: מי נושא בעלות בניית בתחנה).

- כמות הליטרים הנמכרת בתחנה.

- מועד חתימת החוזה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

*בהתאם לנתונים ועפ"י שיחות עם גורמים שונים המעורים בענף, **עולה כי קיימת ירידה משמעותית בדמי השכירות המשולמים ע"י חברות הדלק לאחר הרפורמה בשוק הדלק משנת 2011.***

בחוזים בהם חברת הדלק בנתה את תחנת הדלק ודמי השכירות מבטאים את רכיב הקרקע בלבד, דמי השכירות נעים בגבולות 110-235 ₪ לק"ל.

במקרים בהם בעל הקרקע בונה את התחנה, מתקבלים דמי שכירות הנעים בגבולות 200-300 ₪ לק"ל.

כאשר דמי השכירות הללו מבטאים הן את רכיב הקרקע והן את מרכיב עלויות הבניה.

במסגרת הטווח המתקבל עבור כל אחת מצורות ההתקשרות, מושפעים דמי השכירות מכמות הק"ל הנמכרת. ככל שתחנה מוכרת דלקים בהיקף גבוה יותר, כך יעלו דמי השכירות אותם תהיה מוכנה לשלם חברת הדלק."

- בהתאם לשומת מקרקעין מקיפה שנערכה למועד הקובע 30.04.2018 ע"י משרד אינג' יוסף זרניצקי וצורפה לדוחות הכספיים של ישפרו חברה ישראלית להשכרת מבנים בע"מ לנכס הידוע כ"פאוור סנטר כלל נס ציונה" ובנוי בתחום חלקות 47,48,60 בגוש 3849 (מגרשים 29-25 עפ"י תב"ע נס/3/2), רחוב הפטיש, אזור תעשייה ב' נס ציונה, עולים הפרטים, כדלהלן ביחס לתחנות תדלוק וכן ביחס לחנות נוחות ומתקן שטיפה:

8.6.12. להלן נתוני הסכמי שכירות לתחנות תדלוק:

מיקום	דמ"ש חודשיים בש"ח	כמות ק"ל נמכרת בחודש/ עפ"י הסכם	דמ"ש חודשיים בש"ח לק"ל	תקופת הסכם	הערות
אזור התעשייה חולון	73,130	350	209	30/11/10-30/11/19	דמ"ש כוללים חנות נוחת של כ-124 מ"ר.
אזור התעשייה חולון	155,000	600	258	1/7/09-30/6/16	לשוכרת אופציה להארכת הסכם ב-7 שנים נוספות
אזור תעשייה אשדוד	93,216	350	266	1/9/13-1/9/38	דמ"ש כוללים חנות נוחת של כ-120 מ"ר.
פתח תקווה, סמוך לצומת סגולה	144,500	550	263	25 שנה מיום הפעלת התחנה	
הרצליה, צפונית לשד' מנחם בגין, בסמוך לשדה התעופה הרצליה	198,420	600	331	1/7/14-30/9/36	
מחלף גנות- השבעה	164,000	650	252	1/1/10-1/1/23	כולל חנות נוחות

* בהתאם למידע במשרדנו, באזור התעשייה המזרחי בראשל"צ נחתם לפני כשנתיים הסכם שכירות לתחנת תדלוק כולל חנות נוחות, חנות לאבזרי רכב, מכונת שטיפה ובית קפה לתקופה של 7 שנים, בדמ"ש בסיסיים של 155,000 ₪/ חודש להיקף מכירות של עד 700 ק"ל/חודש.
היקף מכירת דלקים ממוצע בפועל בתחנה הינו כ-570 ק"ל לחודש.

* בהתאם למידע במשרדנו, באזור התעשייה המערבי בראשל"צ נחתם לפני כשנתיים הסכם שכירות לתחנת תדלוק הכוללת חנות נוחות ומתקן שטיפה לתקופה של 7 שנים+ אופציה ל-3 שנים נוספות, בדמ"ש בסיסיים של 165,000 ₪ (מהנ"ל יוחס לחנות הנוחות ומתקן השטיפה סכום של 25,000 ₪/חודש).
הובא לידיעתנו כי היקף מכירת דלקים ממוצע בתחנה הינו כ-500 ק"ל לחודש.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- בהתאם להחלטת הגב' רמה מאור בגו"ח 34153/1, תחנת דלק "פז", צומת האלה, מטה יהודה, עולים נתוני ההשוואה כדלהלן:

<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.

- בהתאם להחלטת השמאי המכריע מר גיל הרצברג בגו"ח 10082/107,108 בגן השומרון, למועד הקובע 26.03.2015, נקבע:
היקף מכירות שנתי מוערך בק"ל הינו 3,884 ק"ל, קרי 324 ק"ל בחודש.
דמ"ש למרכיב הבנוי הינו 40% ממרווח השיווק (מרווח השיווק הינו 619 ₪ לק"ל, במועד הקובע).
הובא בחשבון שיעור היוון של 11%.

- בהתאם להחלטת השמאי המייעץ מר יעקב פז לירידת ערך לפי סעיף 197 לתחנת תדלוק "דור אלון" בקיבוץ קדרים, מגרש 2001 גו"ח 15537/4, למועד הקובע 20.11.2011, עולים הפרטים:
הוערכו דמ"ש במקרקעין לפי מכירות של 200 ק"ל לחודש ודמ"ש של 200 ₪ לק"ל.
הובא בחשבון שיעור היוון של 11% (המגלם גם תוספת של 1.5% בגין מאפייני תחנות תדלוק מעל שיעור היוון לנכס מניב וגם לאור מיקומה הפריפריאלי).

- בהתאם להחלטה בהשגה ראשונה לנכס בגו"ח 7614/199, רחוב תע"ש 3-1 כפר סבא, מיום 30.01.2022, נקבע ע"י הגב' אטל ריינס, שווי מרכיב הקרקע לתחנת תדלוק בגישת היוון ההכנסות, לפי דמ"ש לקרקע של 25% ממרווח השיווק המשקפים כ- 140 ₪ לק"ל לחודש להיקף מכירות של 456 ק"ל בחודש.
שיעור ההיוון לקרקע הינו 7.5%.

<u>לסיכום נתוני ההשוואה:</u>

אני סבור כי נתוני ההשוואה שפורטו לעיל תואמים בקירוב לשווי שנקבע בגישת השומה בהיוון ההכנסות מדמ"ש, ותומכים בסבירות שווי זה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ב. <u>גישת שווי ב' - בחינת היוון הכנסות מהעסק החי:</u>

ראשית אדגיש כי גם באמור בקו מנחה פרק כ' העדכני וגם לטעמי, קיים קושי מסוים בחישוב שווי הנכס בגישה זו, שכן הינה בעלת תוקף נמוך יותר, ועשויה לעוות את תוצאת השווי.
סביר כי שימוש בגישה זו מיטבי יותר כאשר מדובר בתחנת דלק פרטית בשימוש של בעלים יחיד, ולא במקרקעין שמהווים חלק מרשת נרחבת של תחנות תדלוק.

אכן בהתאם למסמך שהועבר לידי כנספח לשומת העוררת מיום 26.04.2018, שנערך בידי משרד רו"ח סומך חייקין – KPMG, המשמשים כרו"ח של החברה אשר ביקרו את נתוני החברה, עולה כי הרווחיות התפעולית החודשית הממוצעת בהתאם לרישומים שבמערכת פז לתקופה שבין 2013-2017 (כולל), **<u>לפני רישום הוצאות בגין העמסת עלויות עקיפות</u>**, כדלהלן:

שנה	רווח תפעולי (דלקים+שמנים, חנות יילו, נדל"ן)	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 514,684	₪ 6,176,208
2014	₪ 497,754	₪ 5,973,048
2015	₪ 533,471	₪ 6,401,652
2016	₪ 513,128	₪ 6,157,536
2017	₪ 500,564	₪ 6,006,768
ממוצע	**₪ 511,920**	**₪ 6,143,042**

לפי נספח א' לגבי פירוט הרווח ניכר כי רווח זה מורכב משלושה רכיבים: מכירת דלקים ושמנים, Yellow, ונדל"ן.
להלן פירוט הרווח למרכיב תחנת התדלוק בלבד (מכירת דלקים ושמנים):

שנה	רווח תפעולי (דלקים+שמנים, בלבד)	
	חודשי	שנתי
2013	₪ 429,780	₪ 5,157,360
2014	₪ 410,238	₪ 4,922,856
2015	₪ 444,475	₪ 5,333,700
2016	₪ 425,690	₪ 5,108,280
2017	₪ 410,924	₪ 4,931,088
ממוצע	**₪ 424,221**	**₪ 5,090,657**

יצוין כי ממסמך זה לא ברור עד תום מהם העלויות שלא מגולמות בנתונים אלה בגין עלויות עקיפות, ומהם יתר העלויות שלא הופחתו.
לדוגמא יצוין כי לא פורטו יתר עלויות העקיפות ותקורה וכד'.
במקרה הנדון מפעילת התחנה להבנתי הינה חברת פז ולא מדובר בחברה נפרדת בבעלות גוף עסקי נפרד, לה דוחות כספיים נפרדים, ועל כן לא ברור עד תום בהיעדר פירוט במכתב מפורט בעניין זה מרו"ח, איזה עלויות משויכות פרטנית לתחנת התדלוק הנדונה ואיזה עלויות שויכו לחברת פז בכלליות.

ביקשתי מבאי כוח העוררת לקבל הבהרות לפירוט המידע במסמכים שהועברו ובין זה "ביאור לגבי מהן אותן העמסת עלויות עקיפות שלא הובאו בחשבון ומהן העלויות שכן הובאו בחשבון."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

כמו כן, ביקשתי לפרט את כלל ההוצאות הרלוונטיות למקרקעין הנדונים לרבות עלויות עקיפות בחברה שחלות באופן יחסי בגין תחנת התדלוק הנדונה.

במסמך התגובה מאת החברה וכן בסקירה שנערכה ע"י משרד רו"ח של החברה (סומך חייקין), פורט כי הכוונה ב"רווחיות התפעולית החודשית הממוצעת לפני רישום הוצאות בגין העמסת עלויות עקיפות", הכוונה הינה ללא העמסת תקורות, פחת ותשואה.
ברם, לא צוינו עלויות התקורה בפועל ולא צוינו מרכיביה של עלות זו, שלא גולמה בנתונים.
ביחס לאי פירוט עלויות שכר לדוגמא, ציינו כי בשעתו התחנה הופעלה ע"י אגוראי, אדם המפעיל את התחנה ומקבל אגורות ידועות מראש לליטר, כאשר האגוראי הוא הנושא בשכר העבודה לעובדי התחנה מתוך תקבוליו ולכן לא הופחת שכר עבודה.

להערכתי, בבחינת כלל המסמכים שהועברו לידי ופירוט העלויות, התרשמתי כי הרווח המתואר במסמכים שהועברו לידי הינו רווח שלא מייצג באופן מיטבי את התמורה למרכיב המקרקעין הבנויים בלבד, ואבאר.
ראשית, בבחינת פירוט הרווח, גם לגישת באי כוח העוררת, רווח זה שהוצג, לא מגלם בתוכו עלויות עקיפות (ובפרט תקורות), אשר נדרשות להערכתי להפחתה.
כמו כן, מגולם להבנתי בהכנסות אלו, רווח עסקי/יזמי בגין הפעלת התחנה, רווח תפעולי בסיסי שכפוף לסיכוני, ניהול ויגע כפיים, שאינו קשור למקרקעין.
אלא, רווח שאותו היה דורש לעצמו גוף המפעיל/מתפעל את התחנה.
רוצה לומר כי אילו המקרקעין היו מושכרים, התמורה שהשוכר היה משלם בדמות דמ"ש, הייתה נמוכה יותר, לאור רווח תפעולי שהיה גובה בגין פעילותו התפעולית.

רוצה לומר כי להערכתי התבססות על רווח תפעולי גולמי (בפרט שלא מגלם עלויות עקיפות) עלול לעוות את התוצאה ואת שווי המקרקעין.
גישה מקובלת ונכונה לאמידת שווים של מקרקעין מסחריים בפרט הינה גישת היוון ההכנסות.
היוון ההכנסות הינן ההכנסות שמתקבלות בגין נכס המקרקעין בלבד, כפי שיוערך בשוק החופשי, וזה אינו זהה לרווח תפעולי של כל עסק הפועל במקרקעין אלה.
דומה הדבר לכך ששוכר נכס, ולשם הדוגמא נכס מסחרי כמו חנות, לא ישלם את כלל רווחיו תמורת דמ"ש לשכירת הנכס, אלא בהכרח לטעמי, דמ"ש שישלם לנכס הנדל"ן המסחרי, שמהווה כחלק מגורמי ייצור ההכנסה וחלק מהעלויות שנכללות בייצור ההכנסה, יהיו נמוכים מסה"כ הרווח התפעולי של העסק.
וכמו שאת שוויו של נכס מסחרי זה, הינו קובעים לפי דמ"ש מקובלים/שמתקבלים בפועל, בגישת היוון ההכנסות כגישת שווי מובילה להערכת שווים, ללא תלות ברווח של העסק הפועל במקרקעין, כך להערכתי גם במקרה הנדון.
אין זה משנה אם בעל המקרקעין המפעיל לדוגמא חנות במקרקעיו, נותר בפועל עם רווח תפעולי גבוהה יותר בצורה משמעותית.
היוון רווח תפעולי גולמי (בפרט שלא מגלם עלויות עקיפות), לטעמי לא משקף את שווי המקרקעין שלו, אלא לכל היותר את השווי הכלכלי בעיניים הסובייקטיביות של הבעלים.

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

ביחס לעלויות העקיפות שלא נכללו בדיווח שהועבר לידי, למרות בקשתי לביאור לגבי היקף העלויות העקיפות הנדרשות לרבות ביאור לגבי מהות העלויות, לא התקבלה בהרה מניחה את הדעת עד תום בעניין זה.

אציין כי הרווח שהוצג בפני לפי נספח א' למסמכים רו"ח מהווה בממוצע לשנים 2013-2017 כ- 74.5% מהרווח הגולמי (שמהווה הפחתת עלויות של 25.5% מהרווח הגולמי).
בפועל שמאי המשיבה 2, נוקטים בתחשיב בגישת העסק החי בהפחתת עלויות של כ- 40% מהרווח הגולמי בגין כלל העלויות הנדרשות לתפעול התחנה.

בפועל לפי קו מנחה פרק כ', בעד 32 לקו המנחה, "דוגמא לאומדן שווי תחנת תדלוק על בסיס היוון הכנסות מעסק חי", אשר מבוססת על דוחות כספיים מאומתים ע"י רו"ח, של תחנת תדלוק פעילה, בהפעלה עצמית, שיעור הרווח התפעולי מהרווח הגולמי הינו כ- 61%, קרי הפחתת כ- 39% עלויות מהרווח הגולמי (רווח תפעולי של 1,575,013 ₪ בחלוקה ל- 2,580,013 ₪ רווח גולמי).

בבחינת עמדות הצדדים לרבות כל האמור לעיל ולרבות העובדה כי לא הוכח בפני בצורה מניחה את הדעת אחרת, אני סבור כי הרווח שהועבר ופורט בפני לעיל במקרה הנדון, סביר כי לא מגלם את כלל העלויות הנדרשות כפי שפורט במסמך רו"ח ביניהן עלויות עקיפות וכן תקורות (וכן אף לטעמי הפחתה של רווח יזמי בתפעול תחנת תדלוק אותו לא ניכר לייחס למקרקעין עצמם).
על כן, לטעמי ראוי לקבל את ההפחתה של כ- 39% בגין כלל העלויות, הסיכון והיזמות בתפעול התחנה, זאת ביחס לרווח הגולמי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שיעור ההיוון:</u>

כאמור, לפי קו מנחה פרק כ' החדש, שיעור ההיוון לרווח התפעולי מתחנת התדלוק כעסק חי יהיה גבוה מנכסים מסחריים, זאת לאור הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק, יחד עם הרגולציה בענף.
הדעה השמאית הרווחת היא, כי יש להוסיף 1.5% לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסי מסחר בנויים.
כמו כן, ביחס לפרמיית סיכון להכנסות שלאחר 2030, בתקופה שלאחר ה- 01/01/2030 תצורף לשיעור ההיוון שנקבע פרמיית סיכון נוספת בשיעור של 1%.
זאת כפי שנקבע גם בדוגמא מס' 1.2 בעמוד 32 בקו המנחה.
על כן, אומצו שיעורי היוון אלה המצוינים בקו המנחה.

<u>סיכום גישת העסק החי:</u>

לאור כל המפורט לעיל, תחשיב בקרה בלבד בגישת העסק החי לו תוקף נמוך, זאת ביחס לגישה הראשית- לשווי שהתקבל בגישת היוון הכנסות מדמ"ש בנכס, כדלהלן:

שנה	רווח גולמי
2013	₪ 584,409
2014	₪ 564,309
2015	₪ 561,758
2016	₪ 578,965
2017	₪ 556,498
ממוצע	**₪ 569,188**
בהפחתת 39% (עלויות, סיכון יזמות וכד')	61%
דמ"ש חודשיים למקרקעין הבנויים	₪ 347,205
דמ"ש שנתיים למקרקעין	₪ 4,166,455
שיעור היוון כולל עד 1/2030	8.70%
שיעור היוון כולל החל מ- 1/2030	9.70%
ערך נוכחי הכנסות עד 1/2030 מהוון	**₪ 30,961,769**
שווי כזמין לפני דחייה	₪ 42,953,141
ערך נוכחי הכנסות החל מ- 1/2030 מהוון	**₪ 13,545,312**
סה"כ שווי התחנה כבנויה	**₪ 44,507,082**
שווי תחנת התדלוק כבנויה, במעוגל	**₪ 44,507,000**

לאור הקושי להערכתי בהתבססות על נתונים אלו, בהערכת השווי המקרקעין הנדונים, תחשיב בגישה זו יערך לאינדיקציה כללית בלבד ובחינת סבירות התוצאה בגישת היוון הכנסות מדמ"ש.
יצוין כי השווי שלעיל, תואם בקירוב לשווי שהתקבל בגישת היוון הכנסות מדמ"ש לנכס.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>הערות אגב לתימוכין לשווי בשומת העוררת:</u>

אציין כי למרות בקשתי לקבל שומות מקרקעין ושומות IFRS שנערכו למקרקעין הנדונים (או אף למקרקעין בסביבה, ככל שקיימים), אלו לא הועברו לעיוני ואף אם חלים למועדי זמן אחרים, אחרי המועד הקובע, או לזמנים שונים.

העוררת פירטה במסמך הבהרות, לאחר בקשתי:

1. לעניין שומות מקרקעין, שנערכו לנכס סביב המועד הקובע ובפרט שומות IFRS: פז החלה לערוך שומות IFRS החל מיום 01.01.2019, כשנה וחצי לאחר המועד הקובע ולאחר שדבר הפקעת התחנה היה ידוע.

לא ברור מתשובה זו האם קיימים שומות קודמות שנערכו לנכס ובפרט שומות IFRS למקרקעין על אף הודעת ההפקעה, לאחר המועד הקובע.

ייתכן שאלו קיימים ולא הועברו לעיוני.

בהערת אגב אציין כי ייתכן כי העוררת, בתור שחקנית משמעותית מאוד בשוק הנדון המפעילה מס' רב של תחנות תדלוק, ואף המפעילה ושוכרת תחנות תדלוק רבות בסביבה, יכלה להביא תימוכין נוספים לביסוס מסקנת השווי.

אציין כי לא הובאו כל תימוכין אחרים לשווי, למעט נתונים כספיים ומכירות דלקים במקרקעין בענייננו.

גם נתונים מדמ"ש לתחנות תדלוק נוספות בסביבה שמפעילה העוררת ומשלמת לבעליהם, ייתכן כי היו תורמים למסקנת השווי ובפרט שהמבקשת אכן מפעילה כאלה תחנות ומשלמת דמ"ש.

ביחס לבקשתי לקבל נתונים מתחנת דלק סמוכה, ציינה:

לעניין נתונים הקשורים בתחנת פז אלוף שדה (גוש 6156 חלקה 515), ככל ורלוונטי – נתוני התחנה הנ"ל אינם רלוונטיים למקרה הנדון, מאחר ותחנת תדלוק מהווה נכס מיוחד המקיים קשר חד ערכי בין העסק למקרקעין ונתוניה אינם ברי השוואה לתחנות אחרות. בנוסף, למען הסדר, יצוין כי התחנה הנ"ל בשכירות והעוררת חבה בסודיות כלפי צד ג'.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>סוגיית – בחינת ה"עננה תכנונית" החלה על המקרקעין במצב הקודם:</u>

בהחלטת כב' ועדת הערר, בהערכת שווי המצב הקודם יבחן השמאי המייעץ בין היתר האם רובצת על המקרקעין "עננה תכנונית" מכוח תמ"א 23א', תמ"מ 5 ותמ"א 23/א'/4.
ניכר כי גם ועדת הערר הביעה הסתייגות מסוימת מקביעה כי "העננה התכנונית" במצב הקודם לפי תמ"א 23/א'/4 הינו בשיעור של 20% :

"51. לצד זאת, הטענה העובדתית שטוענת נת"ע לפיה תמ"א 23 /א/ 4 הביאה לירידת ערך של 20% אינה נתמכת בהסבר ביחס למקדם שננקט, וכל שנטען במסגרת שומת נת"ע מיום 4.2.2021 הוא כי יש להפחית בגין "עננה תכנונית" 20%."

עוד נקבע ע"י כב' ועדת הערר כי :

"לאחר שמיעת הטענות שהועלו בפנינו ובדיקת הדברים, התרשמותנו היא כי קיימת "עננה תכנונית" אך עם זאת יש להביא בחשבון כי מדובר בתוכניות דרכים שנערכו בקנה מידה גבוה (1:20,000 ואף יותר) וקיימת אי ודאות ואי דיוק באשר לתוואי הדרך הצפוי.
56. השמאי המייעץ יאמוד אפוא את שווי תחנת התדלוק במצב הקודם וככל ויסבור כי לאור תוכניות הדרכים הארציות קיימת "עננה תכנונית" יביאה בחשבון בהתאם לקבוע בהלכת רומן ברג."

הנחת המוצא של חוות דעת החת"מ, הינה לאור החלטת ועדת הערר ובהתבסס על פסיקת בית המשפט העליון בברמ 5898/16 רומן ברג ואח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה ראשון לציון, מיום 10.03.2020 :

"לפיכך, ונוכח מסקנתי כי הדין הקיים אינו מאפשר לפצות את המערערים בגין ירידת הערך שגרמו תכניות העבר, לא מצאתי עילה להתערב בקביעת השמאית המכריעה להתחשב בעננה התכנונית לצורך קביעת ערכי הקרקע במצב הקודם לאישור תמ"מ 3/א6."

בסעיף 8 להחלטה, מפרט השופט את קביעת השמאית המכריעה הגב' נורית ג'רבי כשמאית מכריעה במקרה שם.

<u>על כן, בהשלכה למקרה הנדון :</u>

ראשית, ניכר כי אכן המקרה בפסק דין רומן ברג, אינו זהה למקרה הנדון בו מדובר בסביבה עירונית בנויה ומפותחת.
שם דובר על תכנית שהתירה הקמת כביש מס' 431, כאשר עוד קודם לאישור התכנית, הוחלו על המקרקעין תכניות מתאר ארציות ומחוזיות שבהן סומנו תוואי כביש 431, תוואי מסילת הברזל ותשתית החשמל נושא התכנית הפוגעת.
אפשרות לסימון דרך עתידית בתכניות על קרקע בלתי מתוכננת, אינה זהה למקרה הנדון להוספת קו מתע"ן בסביבה עירונית ובנויה, שמתחשבת במגבלות בינוי, כפי שפורט בתכנית החלה במצב הקודם ובעיקרה תמ"א 23/א'/4.

ניכר כי בתכנית הנדונה, תת"ל/70 (תכנית הקו הסגול), אושרה בהמשך ובהתבסס על הוראות תמ"א 23/א'/4.
אף בדברי ההסבר לתכנית צוין כי הקו הסגול, המוצע בתכנית זו, הוא חלק מרשת קווי מתע"ן שנקבעו בתמ"א 23/א/4 - תוכנית מתאר ארצית למערכת תחבורה עתירת נוסעים במטרופולין תל אביב - (להלן – "התמ"א") שקבעה את הרצועות לתכנון של הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב.
התכנית להלן היא חלק מסדרה של תכניות לתשתיות לאומיות, שישלימו את מארג קווי הרכבת הקלה במטרופולין תל אביב, הקבוע בתמ"א.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 ׀ **פקס'** 02–5853464 ׀ **נייד** 052–5573232 ׀ **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מעיון בהוראות תמ"א/23/א'/4 מיום 12.08.2010, עולה כי מדובר בתכנית האחרונה העדכנית והרלוונטית ביותר, ובהיררכיה התכנונית הגבוה ביותר (רמה ארצית), על בסיסה גם אושרה התכנית הפוגעת הנדונה.

לפי סעיף 6.1 לתקנון תכנית זו, נקבע כי היא משנה את תמ"א 23/א'.

לפי סעיף 6.4.3 לתקנון תכנית זו, היא משנה את תכנית המתאר המחוזית תמ"מ 5 ותמ"מ 21/3 לעניין מערכת הסעת המונים וגם על כן עדיפה על פני הוראותיהן.

על כן, התרשמתי כי כל הפניה לתכנית תממ/5 ותמ"א 23/א' הישנה יותר והקשה מתכניות אלו למגבלות שחלו במקרקעין בעניינו במצב הקודם ו"עננה תכנונית" במקרקעין, אינן רלוונטיות ולא היו באות בחשבון על ידי קונה מרצון.

על כן, גם ההפניה להוראות תכנית תממ/5 ולתכנית תמ"א 3 לעניין רוחב דרכים שמציין שמאי המשיבה 1 אינן רלוונטיות להבנתי.

<u>יתרה מכך, ומעבר לנדרש</u>, אציין כי גם בהוראות תממ/5, סעיף 9.1 – נקבע כי רמת הדיוק של תשריטי התכנית נמוכה ואינו מהווה איתור מדויק (ובפרט לאור תשריטים בקנה מידה קטן של 1:20,000):

9.1	**רמת דיוק התכנית, סטיות מותרות והוראות גמישות**
9.1.1	סטיות הנובעות מקנה המידה של התשריט, שאינו מאפשר דיוק מבחינת האיתור, מבחינת גודל השטח, ומחמת התנאים הטופוגרפיים של השטח, תהיינה מותרות ואין לראות בכך שינוי לתכנית זו.
9.1.2	סימון הסמלים במסמכי התכנית אינו מהווה איתור מדויק ויש לראות בו מגמה כללית לאיתורו הרצוי של השימוש. מיקומו המדויק, גודלו וגבולותיו יקבעו בתכנית מקומית.

9.2	**חובת עריכת תכניות מקומיות ויחס לתכניות אחרות**
9.2.1	אין בתכנית זו כשלעצמה, משום מתן אישור לתכנון הכלול בתשריטים, כל עוד לא אושר התכנון בתכנית אחרת על פי החוק ועל מנת לתת תוקף לתכנון זה, יהיה צורך לנקוט לגבי כל תכנית, בהליכים הנדרשים על פי כל דין.

<u>יצוין כי בתכנית תמ"א 3</u>, יצוין כי מדובר בתשריט בקנה מידה קטן מאוד של 1:250,000.

כמו כן, התכנית אינה קובעת במדויק רוחבם של דרכים, אלא קובעת את הרוחב המרבי של דרכים.

וביחס לדרך אזורית נקבע רוחב שלא יעלה על 60 מ'.

אין בהוראות אלו להביא להנחה הסבירה של הקונה הסביר מרצון כי הדרך הצפויה בסמוך למקרקעיהן הבנויים ולקניינם, צפויה להתרחב באופן ניכר ולהפקיע מהם את קניינם ובפרט ללא תשלום פיצוי בגין כך.

על כן, **איני** סבור כי יש בתכנית זו כדי לגרום ל"עננה תכנונית" במצב הקודם.

<u>בהתאם לתכנית תמ"א/23/א'/4</u> מיום 12.08.2010, שהינה תכנית מתאר ארצית קונקרטית למערכת תחבורה עתירת נוסעים, אכן ניכר כי מהתשריט כי סביבת הנכס, על תוואי רחוב אלוף שדה, מתוכנן תוואי רכבת קלה – קו סגול.

<u>עוד בסעיף 3 –</u> ביחס לחלק מעיקרי תמ"א 23/א/4 - התפיסה התכנונית - צוין כי התמ"א שומרת זכויות דרך באמצעות קביעת רצועות לתכנון רק עבור הרשת הדרושה לפיתוח.

כך שהמגבלות המוטלות על הסביבה הן לרשת קונקרטית בלבד.

רוחב הרצועות לתכנון נקבע תוך התחשבות מרבית ברוחב זכויות הדרך המאושרות או המתוכננות, מתוך מגמה לצמצם ככל הניתן את המגבלות על המגרשים הגובלים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

על כן, לא ניתן להניח כי קיימת הנחה בתכנית להרחיב את הפגיעה והגדלת המגבלות על מגרשים גובלים, אלא להיפך, צמצום פגיעה במגרשים בסביבה תוך הבטחת אפשרות להקמת קו המתע"ן ברוחב זכויות הדרך המאושרת.
יתרה מכך מפורט בתכנית, לכל קו נקבע אזור תחזוקה (דיפו) הדרוש לתפעולו, לצרכים החזויים שלו, ואין שמירת שטח אופציונלית לבחירה בעתיד ועל כן גם לא ניתן להניח כי מתקנים טכניים היו נדרשים לאורך הקו.
עוד נקבע כי השטחים הקבועים בתמ"א מצומצמים יותר מאלה שנקבעו בתמ"א 23א'.
עוד נקבע כי התמ"א מבטלת תוואים שנמצאו בלתי ישימים ומשחררת אזורים ניכרים ממגבלות תכנוניות.

<u>בסעיף 5.1 –</u> רוב הרצועות לתכנון של קווי המתע"ן נקבעו בתחום זכויות דרך של דרכים מאושרות.

<u>גם בסעיף 5.2 -</u> רוחב הרצועות לתכנון: נקבע כי קווי המתע"ן, המוצעים בתמ"א, עוברים בעיקר בתחום סביבה עירונית בנויה וצפופה, בתחום הדרכים המאושרות בעלות רוחב משתנה.
בבחירת הצירים נלקחה בחשבון גם האפשרות לקיים הסדרי תנועה סבירים בצד קו המתע"ן, **תוך התחשבות בבינוי הקיים והמתוכנן משני צדי הדרך.**
באזורים מסוימים קווי המתע"ן חוצים שטחם שטרם פותחו.
בהתאם לכך, קובעת התמ"א את רוחב הרצועות לתכנון הנדרשות לשמירה עד לתכנון קו המתע"ן, אשר מיקומו ורוחבו המדויקים ייקבעו בעת התכנון המפורט.
עוד צוין כי הרוחב של הרצועות לתכנון, שנקבע בתמ"א, אינו אחיד, והוא נקבע תוך התחשבות בסביבה אותה הוא חוצה, ומתוך מטרה לאפשר, מצד אחד, גמישות תכנונית לקביעת המיקום המדויק של הקו בתוך זכות הדרך ואפשרות לקיים בצדו נתיבי תנועה ורוחב סביר של מדרכות, **ומהצד השני, להימנע ככל הניתן מהטלת מגבלות על הבינוי הקיים והמתוכנן משני צדי הרצועה לתכנון.**
על כן, מתרשם אני כי התמ"א מגדירה הוראות מדויקות להבטיח את הרוחב הנדרש להקמת קו המתע"ן תוך שהיא מציינת כי זה על מנת לצמצם ככל שניתן את המגבלות על הבינוי הקיים משני צידי הרצועה ובענייננו, מגבלות על המקרקעין הנדונים.
<u>גם בסעיף 5.3 –</u> רצועות לתכנון שהיו קיימות בתמ"א 23א' ונדרשות גם בתכנית זו, מסומנות ומודגשות התכנית.
<u>"סימון הרצועות לתכנון שממשיכות להתקיים מדגיש את העובדה שאין מוטלות מגבלות נוספות על הסביבה. התמ"א המוצעת מצמצמת את המגבלות שנקבעו בתמ"א 23א', כמוסבר לעיל, ומתחשבת בעיקר ברוחב זכויות הדרך המאושרות שבהן נקבעו הרצועות לתכנון."</u>
גם מהנ"ל למד אני כי תכנית תמ"א 23א' אינה רלוונטית לאחר אישורה של תמ"א 23/א'/4, ואת העובדה כי התמ"א מצמצמת מגבלות ומתחשבת בעיקרה ברוחב הדרך המאושרת.

<u>בסעיף 8 של פרק ב' קווי מתע"ן:</u> ביחס לרצועות לתכנון קווי מתע"ן:

א. הרצועות לתכנון מסומנות בתשריט בצבעים (סגול, ירוק וכו').

ב. רצועות לקווי מתע"ן שאושרו בתמ"א 23א' ולא בטלו בתכנית זו מסומנות בצבעים ובתוכם מסומן קו שחור מקווקו.

נקבע ביחס לרוחב רצועת התכנון:

ג. רוחב הרצועה בשטח המיועד לפיתוח, במקום בו מוצעת הרצועה לתכנון בתחום שטרם נקבעה בו דרך, לא יפחת מ- 35 מטרים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ד. <u>במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך, שרוחבה 30 מטרים או יותר, יהיה רוחב הרצועה לתכנון כרוחב זכות הדרך.</u>

ה. במקום בו קבועה הרצועה לתכנון בתחום זכות דרך שרוחבה קטן מ- 30 מטרים, רוחב הרצועה לתכנון יהיה כרוחב זכות הדרך בצירוף המרחקים בין קווי הבניין, לכל מפלס, שנקבעו בתכניות המאושרות הגובלות בשני צידי הדרך המאושרת עד כדי רוחב מרבי של 30 מטרים ובתחום זה יחולו גם הוראות סעיף 13.2 ו- 13.3.

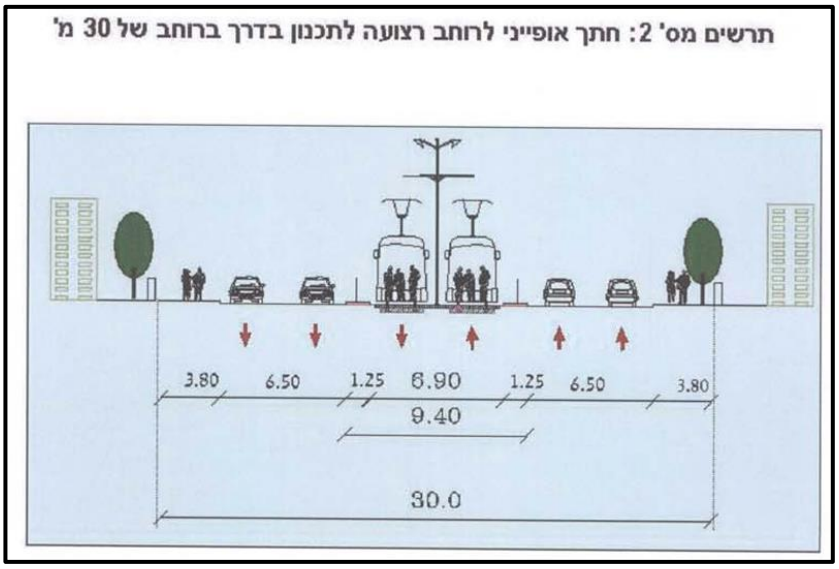
ו. במקום בו הרצועה לתכנון מיועדת לקו מתע"ן בלבד, רוחבה יהיה 15 מטרים.

מכל אלו אני למד כי במקום בו רצועת המתע"ן הינה בתחום דרך, כמו במקרה הנדון שהינה ברוחב של 30 מ' ויותר הנ"ל מספק לצורך תכנון הקו, ועל כן נקבע כי רוחב הרצועה לתכנון יהיה כרוחב זכות הדרך.

ניכר כי במקום בו רוחב הדרך פחות מ- 30 מ' נקבעו הוראות על מנת להשתמש לכל הפחות בכ- 30 מ' זאת בצירוף השטח המוגבל ממילא בקווי בניין מצד הדרך, ורוחב רצועה לתכנון ובמקום שאינו מתוכנן רוחב הרצועה כ- 35 מ' לפחות.

<u>הנ"ל גם תואם למפורט בסעיף חתכים אופייניים לרוחב רצועות לתכנון בתקנון:</u>





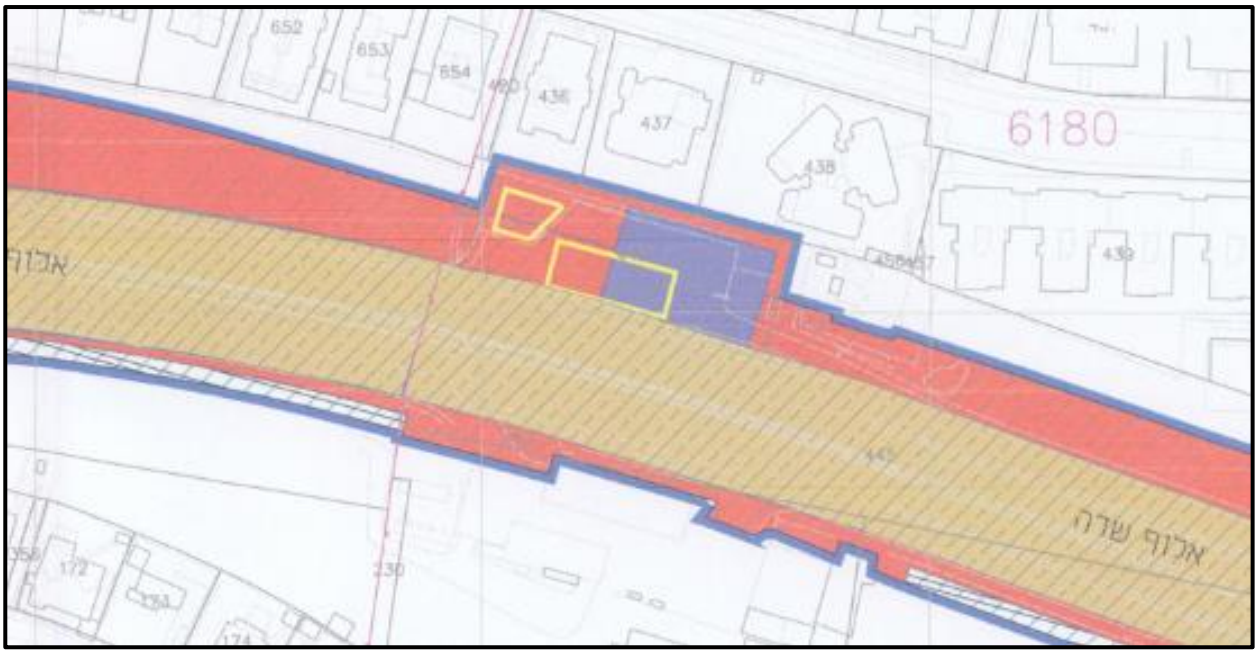
רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

מהנ"ל עולה כי לא קיימת ציפייה קונקרטית בגין תכנית תמ"א 23/א'/4 החלה טרם המועד הקובע הנדון וטרם התכנית הפוגעת הנדונה כי רוחב הרצועה לתכנון לרבות קו המתע"ן יהיה ברוחב גדול מ- 30 מ' או מרוחב הכביש הקיים.

יצוין כי בענייננו, אכן לפי התכניות החלות ותשריט תכנית רג/156/א', רוחב דרך אלוף שדה הינה כ- 31 מ' לפחות (עם קו בניין לכיוון צפון למקרקעין בענייננו של 4 מ' וקו בניין לצד השני של 30 מ').

בפועל במצב החדש בעת אישור תכנית תתל/70א', הורחבה הדרך מעל לרוחב הדרך המאושרת של 31 מ' ואף סומנו במיקום זה אזור למתקנים הנדסיים:



יצוין כי אף אם בגישה מחמירה ובשונה מהוראות תמ"א 23/א/4 אף הייתה ציפייה להרחיב את הדרך הסמוכה לקו מתע"ן מעבר לרוחב המאושר שתואם להוראות התמ"א, עדיין סביר כי ניתן היה להרחיבו במעט לשני צדדי הדרך ובשטח המגרש בתחום קווי הבניין, באופן שאינו גורע מאפשרות השימוש המלאה בתחנת התדלוק.

יתרה מכך גם בהוראות סעיף 6.5, צוין כי התכנית אינה משנה או מבטלת זכויות שנקבעו לבניה או לשימוש במקרקעין בתכניות מקומיות שאושרו קודם ליום תחילתה, למעט בתוואים המסומנים בתשריט כ"דרך שטרם אושרה" ול"רצועת תכנון לקו מתע"ן בלבד".

אכן לפי סעיף 9.4, מותר בתכנית לרצועת מסילה לקבוע הוראות שיש בהן משום סטייה מהרצועה לתכנון כמסומן בתכנית זו ובהתקיים תנאים שכוללים קיומן של מגבלות הנדסיות, קיומם של מכשולים פיזיים, התאמת התוואי לתנאים מקומיים, וגורמים נוספים, ברם הנ"ל מהווה חריג שלא ניתן לצפות אותו ולא עיקרון שנקבע בתכנית ברמה מספקת עם וודאות גבוהה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>לסיכום:</u>

מכל המפורט לעיל התרשמתי כי "העננה התכנונית" שחלה במצב הקודם, כפי שהיה מביא בחשבון קונה מרצון, הינה מצומצמת מאוד בהיקפה ולא ניתן להסיקה כעננה ניכרת מאוד כפי שקרתה בפועל, זאת מהתכניות החלות. עם זאת, כאמור קיימת אפשרות לשינויים וסטיות, גם לאור המפורט בתכנית וכפי שנדרש בפועל, ובפרט לאור כך שהמקרקעין בענייננו מהווים תחנת תדלוק הבנויה בצמוד לדרך אלוף שדה הראשית בסביבה, אותה אף ניתן להרחיב ואשר שוויה אף מושפע מדרכי הגישה אליה והיקפי התנועה בכביש.

ביחס למרכיב המושע/החיכוך עם ועדות התכנון בעניין זה ומרכיב הסיכון, ברי לכל שכאשר קיימים 2 מקרקעין המהווים תחנות תדלוק:

במקרקעין הראשון, קיימת עננה תכנונית להקמת קו מתע"ן עתידי בצמוד לפרויקט, הכולל רכיבי סיכון.

במקרקעין השני, לחילופין, לא קיימים מרכיבי סיכון אלו.

סביר כי יבחר הקונה לרכוש את המקרקעין ללא המגבלות/הסיכון לשינויים תכנוניים בציר הדרך הסמוכה בגין קו מתע"ן, שלו לא קיימת תרומה למקרקעין הנדונים כלל, אלא להיפך, גם אם בפועל ובדיעבד ניווכח לגלות כי קו המתע"ן לא יצר כל שינוי ביחס לקיים, שכן הנ"ל ממזער סיכונים לפגיעה במקרקעין ואף בהליך ההקמה העתידי של קו המתע"ן בפועל שעלול לקחת מס' שנים וליצור מגבלות.

מנייר עבודה 2/2016, מחודש ספטמבר 2018 הקצאת שטחי רצפות לצרכי ציבור, במבנים מעורבי שימושים היבטים תכנוניים, משפטיים ושמאיים מאת ניר מועלם, איל סלינג'ר, גל נויהאוז פוירשטיין, של מכון גזית-גלוב לחקר נדל"ן, צוין בין היתר:

"בבחינת ההשלכות על שווי הנכס כתוצאה מההקצאה הצפויה יש להביא בחשבון פגיעה אפשרית כתוצאה מבעלות משותפת במקרקעין פרטית ציבורית והצורך בהסכמות חוזיות. הבעלות המשותפת אינה עם עוד יישות פרטית, אלא עם גוף ציבורי – רשות מקומית על כל המשתמע מכך.".

"נושא הבעלות המשותפת נידון בפרק המשפטי, אולם נציין כי בהערכת שווי מקרקעין מקובל להביא בחשבון מקדם הפחתה בגין בעלות משותפת (מושעא) שעשויה להביא לדחייה במימוש פרויקט כתוצאה מהצורך בהסכמות הבעלים. סביר כי ניתן וראוי להסדיר נושא הבעלות המשותפת בהסכמים ובתקנון הבית המשותף, וכמו כן בסופו של תהליך לרשות המקומית תיוחד תת חלקה מסוימת, אך התהליך התכנוני, רישויי, משפטי כמו גם הקמת הפרויקט, מלווה בהתניות ודורש הסכמות חוזיות הכרוכות בהוצאות נוספות ואף חשוב מכך בזמן יקר. הגוף הציבורי מהווה חלק מהפרויקט המעוניין למקסם את התועלת הציבורית ממנו, אל מול היזם המעוניין למקסם את תועלתו הפרטית. לא אחת עשויות להיווצר אי התאמות בין תועלות אלה עליהן יש לגשר."
(עמוד 195).

הנ"ל מקביל למקרה הנדון, שבמקרה הנדון עלול להיווצר חיכוך עם רשויות התכנון, כמו גם העלויות אשר נלוות לחיכוכים אלו לרבות העסקת בעלי מקצוע, דיונים, הליכים משפטיים, וסיכונים כאמור לפגיעה ניכרת יותר בגין שינויים דרכים, הרחבות והסטות כבישים, הגבלת גישה וכד'.

לאחר התלבטות ארוכה בדרך של "שַׁקְלָא וְטַרְיָא" ["שיג ושיח"], עיון בכלל המסמכים לרבות ההוראות התכנוניות, מצאתי כי ראוי להביא בחשבון הפחתה בשווי המקרקעין במצב הקודם בגין ה"עננה התכנונית", אשר עשויה לגלם דרכי גישה שונים למקרקעין, מגבלות בעת הקמה, אי וודאות, עלויות בגין הליכים תכנוניים ודיונים וכד', בהיקף של כ- 3% בלבד, בגין מאפיינים אלו המגלמים את אי-הוודאות המלאה בתכנון הסופי

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

של ציר הדרך ורצועת המתע"ן, הפרעות אפשריות בתכנון סופי בדרכי גישה הנדרשות ומשפיעות בפרט על תחנת תדלוק, מושע ומרכיבי חיכוך עם הגורם המתכנן בתכנית עתידית לתכנית תמ"א 23/א'/4 וכד'.

ביחס לסבירות המקדם שנקבע לעיל, יצוין כי המקדם שנקבע על ידי החת"מ, בדומה למשקל המקובל בהחלטות ועדות השגות, החלטות שמאים מכריעים והכרעות השמאי הממשלתי הראשי בסוגיית "חיכוך" כזכות בעלות מול זכות חכירה מאת רשות מקרקעי ישראל, הנפסקים בגבולות 3% או כפי שנוהגים להתאים את זכות החכירה לזכות הבעלות בחלוקה במקדם 0.97 בגין גורם "החיכוך".

בעניין זה מצאתי לנכון להוסיף ולציין את הקווים המנחים של אגף שומת מקרקעין במשרד המשפטים, שנערך בידי השמאי הממשלתי הראשי מר אוהד עיני מחודש 12/2017, פרק כה': סוגיות מיוחדות בשומות המבוצעות עבור רמ"י, שם דובר בין היתר על מרכיב מושע/חיכוך עם רמ"י וצוין בין היתר כדלהלן:

*"**8. מקדם ההתאמה לזכות הבעלות בהשוואה לזכות החכירה.***

חלק מנתוני ההשוואה המשמשים את השמאי בביצוע שומות מבוססים על עסקאות מכר של זכויות חכירה בין פרטיים לבין עצמם, או עסקאות למכר זכויות החכירה בדרך של מכרז.

במקרים רבים שווי זכויות החכירה בעסקאות אלה נמוך משווי זכויות הבעלות ולפיכך, במידת הצורך, יש להכפילו במקדם התאמה.

*מקדם ההתאמה ייקבע על פי שיקול דעתו של השמאי, אך לא יבטא בהכרח את ההפרש התחשיבי של מקדם ההיוון לתקופת חכירה של 49 שנה שגובהו - 9%[20], **אלא מקדם המבטא את רכיב ההפחתה לשיתוף בין רמ"י לבין חוכר, שהוא על פי רוב נמוך מ- 9%**[21]."* (ההדגשה אינה במקור).

וכפי שהודגש בדברי ההסבר:

"<u>התאמת השווי לבעלות</u>

*בעת המרת השווי לבעלות לפי זכויות חוזיות, כנדרש לצורך חיובי רמ"י, **<u>יקבע השמאי מקדם ראוי אשר עיקר מהותו הנה החיסכון "בחיכוך" מול רמ"י.</u>***

***<u>חיסכון זה יקבע לפי שיקול דעתו של השמאי ובד"כ בטווח של 2% עד 4% משווי השוק של הקרקע</u>**."* (ההדגשה אינה במקור).

ויודגש כי במקרה הנתון לא מדובר במקדם המשקף פגיעה מהותית נראית לעין בגין התכנית המאושרת תמ"א 23א'4 כאמור, כי אם את כלל המורכבות, החיכוך והסיכונים במצב הקודם בגין העננה התכנונית לאישור קו המתע"ן העתידי והקמתו בפועל.

---

[20] *" 9% הוא תוצאה תחשיבית של ההפרש בין שווי כבעלות (100%) לבין דמי חכירה מהוונים (91%), **<u>אולם רוכשי זכות החכירה כיום צופים כי בתום 49 שנות החכירה תחודש החכירה בעלות נמוכה, או ללא תשלום בכלל, ולפיכך שווי זכות החכירה המהוונת יהיה קרוב יותר לשווי זכות הבעלות. לפיכך מקדם זה ישקף בעיקר את גורם המושעא בין החוכר לבין רמ"י.</u>"* (ההדגשה אינה במקור).

[21] *"ראה התייחסות נוספת בדברי ההסבר והדוגמאות."*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תוספת של 10% לשווי הנכס בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב:</u>

כפי שנקבע ע"י כב' ועדת הערר:

"אשר לטענת העוררת לתוספת של 10% לשווי הנכס "בגין אובדן תחנת דלק משמעותית במרחב" (ראו עמ' 24 לשומת פז), מצאנו לדחות טענה זו."

על כן, איני נדרש להתייחס כלל לתוספת נטענת לשווי זאת שנדחתה זה מכבר ע"י כב' ועדת הערר.

<u>סיכום שווי תחנת הדלק הבנויה במצב הקודם:</u>

<u>מרכיב</u>	**<u>תוצאה</u>**
סה"כ שווי מצב קודם	**44,700,000 ₪**
הפחתה בגין "עננה תכנונית"	**3%**
שווי מצב קודם	**43,359,000 ₪**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שווי המקרקעין במצב התכנוני החדש ?

כאמור ניכר כי שווי המקרקעין נובע משתי תקופות שימוש בייעודי ושימושי קרקע שונים:

1. שווי בתקופת השימוש ביניים במקרקעין הבנויים - תחנת דלק וחנות נוחות, מהוון למועד הקובע – ככל ששימוש כזה אפשרי.
2. שווי בתקופת השימוש בייעודים שנקבעו בתכנית במצב החדש לדרך ומתקנים הנדסיים המהווה שווי דחוי לאחר הפקעת המקרקעין וכן הריסת הבינוי הקיים, מהוון למועד הקובע.

שווי בשימוש ביניים כשימוש נדחה:

כב' ועדת הערר קבעה כי:

"57. בהערכת שווי המצב החדש, יתחשב השמאי המייעץ ביעוד למתקנים הנדסיים ולדרך כיעוד נדחה אשר עד לכניסתו לתוקף של יעוד נדחה זה חל מצב הביניים.".

"בענייננו, הודעת ההפקעה יצאה ארבעה חודשים אחרי אישור התוכנית ודה פקטו היה שימוש ביניים של כ- 3 שנים ומחצה."

בפועל התכנית הנדונה קבעה ביחס להפקעות וזכויות מעבר – בסעיף 6.5:

לפי סעיף 6.5.5, על שטח שאינו בבעלות ציבורית, אשר מיועד בתכנית זו להפקעה או להפקעה זמנית, יחולו עד לפרסום הודעה על כוונה לרכוש את הקרקע לצורכי ציבור לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943, התכניות החלות עליו ערב תחילתה של תכנית זו או תכנית אחרת שאושרה לאחר מכן.

ייעוד שנקבע על פי תכנית זו, לשטח כאמור לעיל, ייכנס לתוקפו עם פרסום הודעה לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות.

עוד נקבע לגבי מימוש התכנית בסעיף 7.2:

זמן משוער לתחילת ביצוע העבודות הוא 10 שנים.

אציין כי כאשר בוחנים אנו את ירידת הערך שנוצרה למקרקעין, בוחנים אותה בהתייחס למועד הקובע ולשני מצבי התכנון.

אכ,ן קיימת אפשרות כי ממועד אישור התכנית ועד למועד מסירת החזקה במקרקעין לגורם המפקיע, יחול פרק זמן מסוים בו ניתן להשתמש במקרקעין במצבם הבנוי ולשימושים שחלים עוד במצב הקודם.

במקרה בעניינו הנ"ל מקבל משנה תוקף מהוראות התכנית שקובעות מחד, שעד לפרסום הודעה על כוונה לרכוש את הקרקע לצורכי ציבור לפי סעיף 5 לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943, יחולו התכניות החלות עליו ערב תחילתה של תכנית ומאידך ההוראה כי זמן משוער לתחילת ביצוע העבודות הינו 10 שנים.

עם זאת, היות ומדובר בצורך ציבורי מהותי בעל ערך רב ובעל חשיבות לאומית רבה, בפרט במועד הקובע, סביר כי כל קונה מרצון היה מביא בחשבון כי העבודות היו מתחילות בטרם 10 שנים ובעניין זה אף הפקעת המקרקעין ותחילת הקמת הפרויקט לשמו הופקעו.

הנ"ל מקבל משנה תוקף גם מהפרסומים בעיתונות סביב המועד הקובע וכפי שהציגה בפני העוררת.

וממילא אין בהוראות סעיף זה להגביל את קידומה המהיר של ביצוע התכנית או במועד אף מאוחר יותר, כפי שנקבע להבנתי בפסקי דין ובין היתר בבג"ץ 1636/92 העמותה לשמירת איכות החיים והסביבה נ' הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה, מחוז תל-אביב, בפסיקת בית המשפט העליון:

"ההכרעה בשאלה אם המועד המשוער לביצועה של תכנית, הנקבע מכוחו של סעיף 84 לחוק, הינו מחייב או מנחה, תלויה בתכליתו של הסעיף, המורה על קביעתו של המועד. עמדת המשיבות, כאמור, היא, ש"התאריך

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

המשוער" לביצוע תכנית, האמור בסעיף 84 לחוק, אינו יכול להתפרש אלא כמועד מנחה. השקפה פרשנית זו עומדת במבחן המקובל (המובא בדבריו של השופט ברנזון, בפרשת בצול [4]) לסיווגו של המועד האמור כמנחה: בסעיף 84 לא נאמר, כי בחלוף המועד שנקבע בה לביצועה לא תהא עוד התכנית בת-ביצוע, ואין הסעיף קובע כל סנקציה על ביצועה של תכנית לאחר שחלף המועד המשוער. אך עיקרו של דבר הוא, שבהקשרו הענייני אין המועד האמור יכול להתפרש כמועד מחייב: סעיף 84 אינו קובע מה דינה של תכנית בניין עיר שהזמן המשוער שנקבע לביצועה חלף".

בפועל אכן בהתאמה להחלטת כב' ועדת הערר, ניכר כי בענייננו, הודעת ההפקעה הופקה כארבעה חודשים אחרי אישור התוכנית, בהמשך העוררת ונת"ע חתמו על הסכם למועד עתידי של מסירת החזקה במקרקעין בו ניתן לעשות שימוש במקרקעין במצבם, ואכן התרשמתי לפי המסמכים והטיעונים שהוצגו בפני כי דה פקטו היה שימוש ביניים של כ- 3.5 שנים (הועבר לידי פרוטוקול מסירה מיום 03.01.2021 בו ניכר כי נמסרו המקרקעין).

פעמים רבות בהערכת שווים של מקרקעין, ראוי להיצמד למאפייני הנכס הספציפיים, ולגזור מהם את שווי המקרקעין כך שיתאמו ככל שניתן למציאות בפועל.
כך לדוגמא כאשר קיימת עסקת מכר בנכס, אף אם נערכה לאחר המועד הקובע, הנ"ל מהווה אינדיקציה ראשית לשווים של מקרקעין.
הגם שחכמה בדיעבד אינה חכמה, היצמדות לפרטי המקרה הנדון ומשכי הזמן בהם בפועל השתמשה העוררת במקרקעין והפיקה מהם הכנסה, הינה המיטבית ביותר, וזאת בכפוף לכך שהנ"ל תואם לציפייה סבירה במועד הקובע.
ראיה לכך אתן גם בהפניה לדברי ד"ר אברהם וינרוט, עו"ד, משרד ד"ר אבי וינרוט ושות', במאמר "חכמה לאחר מעשה" – משרד המשפטים המחלקה למשפט עברי ומכללת שערי משפט, גיליון 459 על פרשת שמיני תשע"ו, שפירט:
"השכל בא אחרי הזמן", ואנו מבינים את האירועים לאמתם לאחר שהתרחשו. ברם, דעת לנבון נקל כי חכמה לאחר מעשה אינה חכמה.".

<u>"בעוד שחכמה לאחר מעשה אינה חכמה, נראה כי בנוגע להכרעות משפטיות, כשאנחנו באים לשפוט דברים לאמתם ולבחון את מידת הצדק שבהם, אין מנוס לעתים מלהביט על הדברים במבט הכולל נתונים שאירעו לאחר מעשה."</u>

אני סבור כי תקופת שימוש של כ-3.45 שנים במקרקעין במצבם וכפי שנוצל אף בפועל, הינה תקופת הזמן הראויה המבססת גם על ראייתו של קונה מרצון במועד הקובע לאור כל התימוכין הרלוונטיים במועד הקובע, ועל כן אנקוט במשך זמן זה.
זמן זה תואם גם לקביעות שמאים מכריעים במקרים דומים יחסית וכפי שיפורט בהמשך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>העוררת חלקה על האפשרות להתחשב בתקופת שימוש הביניים בירידת הערך.</u>

<u>תימוכין משפטיים/שמאיים להכרה בשימוש ביניים, כדלהלן:</u>

מעיון בפסיקת בית המשפט העליון בבר"מ 6547/14 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה עמק חפר נ' חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ, מיום 29.12.2014, כדלהלן:

"מהבקשה עולה כי המבקשת אינה חולקת על העקרונות שצריכים להנחות את פסיקת הפיצויים לפי סעיף 197, אלא רק על יישומם. בהקשר זה עמד ביהמ"ש על העקרונות המנחים, לפיהם, המועד הקובע לצורך הערכת שווייה של פגיעה במקרקעין לפי סעיף 197 לחוק הוא יום פרסום ההודעה על התכנית ברשומות. בהתאם לכך, ככלל, אין להידרש במסגרת עריכת השומה להתפתחויות שהתרחשו לאחר המועד הקובע, בין היתר כיוון שהתנהלות כזו עלולה לפתוח פתח למניפולציות שונות באופן ניהול ההליכים ואף לפגיעה בשוויון בין בעלי זכויות שונים שנפגעו פגיעות דומות."

מפסק הדין עולה:

מדובר בתת"ל/3, 4/6, שפורסמה למתן תוקף ביום 7.9.2005, החלה על התוויית דרך בקטע שבין כביש מספר 444 במזרח לבין כביש מספר 2 במערב המייעדת שטחים לדרך אשר יופקעו.

התכנית מאפשרת להמשיך את העיבוד החקלאי בשטח עד לתפיסתו בפועל לשם ביצוע העבודות בו. בתכנית צוין כי בתוך חמש שנים מיום אישור התוכנית יוחל בביצוע השלב הראשון של הדרך החדשה.

השמאית המייעצת קבעה בחוות דעתה כי שווי המקרקעין כדרך (היינו לאחר אישורה של התכנית) נאמד באפס, ועל כן קבעה שבחישוב הפיצוי יש להביא בחשבון את מלוא שוויים של המקרקעין כקרקע חקלאית.

השמאית המייעצת אמדה את תקופת שימוש הביניים במקרקעין (עד לתפיסתם בפועל לצורך יישום התוכנית) בשנתיים, ושימוש זה הובא בחשבון בעת חישוב הפיצוי.

השמאית המייעצת הסבירה קביעה זו בכך שעל-פי האמור בתקנון התכנית הכביש אמור להיסלל בתוך חמש שנים מיום אישור התכנית ושבהתאם לכך המקרקעין אמורים להיתפס עוד קודם לכן לצורך ההתארגנות הנדרשת לקראת הביצוע.

השמאית המייעצת הוסיפה כי גם אם במועד עריכת השומה חלף פרק זמן ארוך יותר משנתיים ממועד אישור התכנית והיישוב חרב לאת עדיין המשיכה לעשות שימוש במקרקעין – אין בכך כדי לשנות משום שיש לבחון את ערך הפגיעה לפי משקפי "קונה סביר" במועד אישור התכנית.

ועדת ערר אימצה את החלטת השמאית.

הוועדה המקומית ערערה על החלטת ועדת הערר לבית המשפט המחוזי וטענה כי נוכח שינויים תכנוניים נוספים ייתכן שחלק מהמקרקעין הרלוונטיים כלל לא יופקעו; וכי פרק הזמן שנקבע בחוות דעתה לשימוש ביניים עד לתפיסת המקרקעין בפועל (שהועמד על שנתיים) אינו סביר, בשים לב לכך שממועד כניסת התכנית לתוקף חלף בינתיים פרק זמן ארוך משמעותית משנתיים, ולמרות זאת המקרקעין לא נתפסו ויישוב חרב לאת עדיין עושה בהם שימוש.

ערעורה של הוועדה המקומית על החלטת ועדת הערר נדחה בבית המשפט המחוזי.

לסיכום גם בית המשפט העליון דחה את הערעור.

מהנ"ל עולה כי בפועל ובהתאם לקביעת השמאית המייעצת, יש לבחון את תקופת שימוש הביניים במועד הקובע, כפי שאומץ גם ע"י הערכאות המשפטיות.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

ניכר כי ההליך המשפטי הנ"ל בא בעקבות חוות דעתה של השמאית המייעצת הגב' דורית פריאל בגו"ח 7921/108, 7923/72, 8379/89,90 ביישוב חרב לאת, לעניין ירידת ערך לפי סעיף 197.

להלן תצלום מהחלטת השמאית שקבעה שימוש ביניים במצב החדש:

> 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.
>
> בסעיף 7.9 לתקנון התכנית נאמר כי יוחל בביצוע השלב הראשון של הכביש בתוך 5 שנים מיום אישור התכנית. התכנית אינה מגדירה שלבי הביצוע אך קובעת כי ניתן יהיה לבצע הכביש בשלבים אשר יפורטו במסמכי התכנון המפורט לפני ביצוע.
>
> במקרה הנדון סביר לאמוד תקופת שימוש הביניים בשנתיים.

<u>אפנה גם לפסק הדין בבית המשפט המחוזי מיום 18.05.2016, בעמ"נ (מרכז) 50958-10-14 הוועדה המקומית לתכנון ובנייה עמק חפר נ' דוד בר מאיר:</u>

" 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."

בהמשך ההכרעה בפסק הדין קבע השופט, כדלהלן:

" בדומה לנסיבות עמ"נ חרב לאת, כך הם פני הדברים גם במקרה לפנינו".

*" 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. ואכן גם בערעור שלפני לא תמכה המערערת טענותיה לפיהן יש להתחשב בנסיבות המאוחרות למועד הקובע ולא הציעה מודל קוהרנטי לדרך התחשבות כמבוקש. **קביעת השמאי המייעץ לפיה יש לקחת בחשבון תקופת ביניים בת 5 שנים היתה סבירה במועד בו נקבעה, ולא היה מקום להתערב בה.** ואמנם, עד למועד 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." (ההדגשות אינן במקור).*

<u>גם בערר (מרכז) 9045-12 משה עיני נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה זמורה, מיום 22.04.2018, נקבע:</u>

"25. מקדם הדחיה: אין כל ממש בטענה, כי השמאי המייעץ שינה את המועד הקובע לתשלום הפיצויים בכך שקבע מקדם דחיה לתקופה של חמש שנים. אכן, לפי סעיף 119(ב) לחוק את הפיצוי יש לפסוק למועד הקובע שהינו מועד פרסום התכנית לתוקף (בענייננו 21.7.08). השמאי המייעץ קבע, כי הפגיעה חושבה בגין שינוי ייעוד

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

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).

26. 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 הכלכלית 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 – וממשיכים ליהנות - משימוש במקרקעין לתקופת ביניים אף ממושכת יותר מכפי שהעריך השמאי המייעץ. מכל מקום, האומדן נעשה למועד הקובע ובהתאם למה שניתן היה לצפות באותו מועד ולא ראינו כל עילה להתערבותנו."

<u>ולסיכום עניין זה אפנה גם לכל האמור בעניין זה בהחלטת הגב' רמה מאור, מיום 02.05.2021, בגו"ח 34153/1, תחנת דלק "פז", צומת האלה, מטה יהודה, בה העוררת הייתה גם המבקשת בענייננו ושם נקבע, בין היתר:</u>

"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."

השמאית המכריעה פירטה ארוכות את הרציונל וגם בפן הכלכלי שלא נוצרת פגיעה בגין התחשבות בשימוש ביניים.

"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."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>גם במישור הפרקטיקה הנהוגה, ציינה השמאית:</u>

<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.

יצוין כי השמאית המכריעה פירטה אף תימוכין לעניין תקופות שימוש ביניים, ולאינדיקציה למשך תקופת שימוש הביניים במקרה הנדון מצאתי לנכון להפנות להכרעתה, כדלהלן:

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

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

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.

<u>יצוין כי בהמשך לחוות דעתה המייעצת של הגב' רמה מאור שפורטה לעיל, ניתנה החלטת ועדת הערר בערר (י-ם) 9001/19 חברת פז נפט בע"מ נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה, מיום 15.02.2022, ממנה עולים עיקרי הפרטים כדלהלן:</u>

"התחשבות ברווחים בתקופת הביניים:

*11. העוררים העלו טענה עקרונית לפיה אין מקום להתחשב ברווח שהם מפיקים מהמקרקעין בתקופת הביניים. בהקשר זה קיים חוסר עקביות בטענות העוררים. **<u>העוררים מכירים בכך שהכרה ברווחים המופקים מהמקרקעין הנפגעים עד למימוש התוכנית היא פרקטיקה שמאית מוכרת (ר' עמ' 6 ש' 24 לפרוטוקול הדיון), אך לטענתם היא נכונה רק במקרה בו קיימת הוראת מעבר מפורשת בתוכנית המאפשרת את המשך השימוש עד למימוש התוכנית.</u>***

"גם לגופה של הטענה אין בה ממש. שימוש הביניים מוגבל בזמן בהתאם למשך הזמן הצפוי למימוש בהשוואה לתוכניות דומות, הערכת מוסדות התכנון, כפי שבאות לידי ביטוי בתוכנית, ועוד. שימוש הביניים לא יהיה, ולא צריך להיות, שווה למלוא ירידת הערך אלא רק לחלק מירידת הערך, שהרי המשך הפקת הרווחים מהמקרקעין ללא תוכנית פוגעת אינה מוגבלת בזמן, ולעומת זאת ערך שימוש הביניים מהווה היוון של שווי הרווחים לתקופה נתונה וסבירה, כך שהחשש שמביעים העוררים לגבי השפעת ההתחשבות בשימוש הביניים על מוסדות התכנון אינו ממשי".

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

"נציין, כי טענה זו לגופה אינה נכונה – הפיצוי בגין שינוי ייעוד הוא פיצוי דו שלבי (ר' ע"א 8825/07 הועדה המקומית לתכנון ולבניה רמת גן נ' י.פ.ה.ר פרדסים לפרי הדר בע"מ, (פורסם בנבו)). בשלב הראשון ניתן הפיצוי בגין ירידת ערך המקרקעין ובשלב השני ניתן פיצוי בגין ההפקעה. ***פיצויי ההפקעה הם בגין לקיחת המקרקעין בפועל ובגין שווי המחוברים במועד ההפקעה. לפיכך, בכל מקרה הפיצוי בגין המחוברים ניתן בשלב ההפקעה ולא בשלב הראשון.*** *" (ההדגשה אינה במקור).*

"12. השאלה, אפוא, העומדת על הפרק במקרה שבפנינו האם בנסיבות במקרה דנן, בו אין הוראה מפורשת בתוכנית המתירה את שימוש הביניים, יש מקום להכיר ברווחים המופקים בתקופת הביניים."

"14. נוכח כל האמור, אנו קובעים כי הפחתת שווי שימוש הביניים מהפיצוי בגין ירידת ערך היא פרקטיקה שמאית מקובלת, גם לגישת העוררים, ואין בה כל פסול או פגם. במקרה דנן, שימוש הביניים התאפשר כדין נוכח החלטות מוסדות התכנון ופסיקת בית המשפט העליון."

פורט כי העוררים (אותה עוררת בענייננו) מכירים בכך שהכרה ברווחים המופקים מהמקרקעין הנפגעים עד למימוש התוכנית היא פרקטיקה שמאית מוכרת.

ביחס למשך תקופת השימוש החורג של 10 שנים שקבעה השמאית המכריעה ציינה כב' ועדת הערר כדלהלן:

"16. ראשית נציין, כי הערכת משך תקופת הביניים מצויה בליבת שיקול הדעת השמאי ולא מצאנו בטענות העוררים הצדקה להתערבות בשומה המייעצת (ר' ערר (מרכז) 8005-01-20 דוד ברהום נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה הוד השרון). השמאית המייעצת התבססה על מכלול של נתונים בטרם קבעה את משך הזמן הצפוי למימוש התוכנית והכרעתה סבירה ביותר."

<u>ביחס לפיצוי בגין המחוברים בהליך פיצוין בגין ירידך הערך הנדון ציינה כב' ועדת הערר:</u>

" פיצוי עבור המחוברים:

17. משקבענו את שקבענו לגבי האפשרות להמשיך לעשות שימוש כדין בתחנת התדלוק בתקופת הביניים, הרי שנשמטת הקרקע תחת הטענה כי היה ליתן את הפיצוי עבור המחוברים בשלב הפיצוי בגין ירידת הערך. כל קביעה אחרת בדבר הפיצוי בגין המחוברים היתה מובילה לסתירה פנימית בין האפשרות להמשיך ולעשות שימוש בתחנה בתקופת הביניים לבין מועד הפיצוי בגין המחוברים."

<u>יצוין כי גם החלטת ועדת הערר בערר (מרכז) 9034/10 דוד ולנה בר מאיר נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה עמק חפר, מיום 25.08.2014, אישרה את עמדת השמאי המייעץ מר אבישי זיו, כדלהלן:</u>

"גם לעניין זה מתייחס השמאי המייעץ בהרחבה בשומות, למשל עמ' 23 לשומה בערר 9034/10, ומסביר כי:

"שווי המצב החדש של המקרקעין ששונה יעודם לדרך מושפע בין היתר מהמועד הצפוי לתפיסתם ומהשימושים שניתן לעשות במקרקעין עד לתפיסתם כאמור.

ע"פ הוראות תקנון התכנית 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 בנייה נוספת.

אני סבור כי במקרה הנדון קיים שווי לקרקע ששינתה יעודה לדרך, הנובע משימוש ביניים חקלאי, מיום אישור התכנית ועד לצפי למועד תפיסתה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

נכון למועד הקובע, ניתן להסיק על פרק הזמן הצפוי לשימוש ביניים מהאמור בתכנית עצמה, בסעיף 7.9 לתקנון התכנית תכנית נרשם כי "יוחל בביצוע השלב הראשון של הכביש בתוך 5 שנים מיום אישור התכנית".
מכאן, אני קובע כי במקרה זה משך הזמן הצפוי לשימוש ביניים חקלאי המקנה שווי לקרקע ששינתה יעודה לדרך, הינו 5 שנים.
במקרה זה, אני בדעה כי יש להתייחס לדמי שימוש ראויים בתקופת שימוש הביניים, לפי שיעור תשואה של 5% משווי חקלאי לצמיתות."".

" סוף דבר אם כן הוא כי, לא נמצא בסיס לטיעוניה של משיבה מס' 1 כנגד חוות דעת השמאי המייעץ, טיעוניה היו רובם ככולם טיעונים בתחום המקצועי-שמאי המובהק, ואשר גם לגופם לא נמצא בהם כל ממש. ודאי וודאי שלא נמצאה כל טעות, ועל אחת כמה וכמה טעות מהותית או דופי חמור בחוות הדעת.
אנו מאמצים את חוות הדעת בעררים ונותנים להן תוקף של החלטה."

<u>בחוות דעתה המייעצת של השמאית הגב' דנה שיחור בגו"ח 30037/128, רח' גרשון אגרון 1 פינת המלך ג'ורג' 59 ירושלים</u>, קבעה שווי לשימוש הביניים עד להפקעה לצורך ביצוע הקו הכחול של הרכבת הקלה בעיר:
"בהתחשב בהיקף הפרויקט המוצע בתכנית 101-0178129, כפי שפורט לעיל, המתפרש על ארבעה מקטעים שונים העוברים בתחום מספר רב של שכונות, קונה סביר היה מייחס צפי למשך זמן עד לביצוע התכנית של 6 שנים."

"שימוש ביניים – בהתחשב בשימוש הביניים שניתן לבצע במשך הזמן עד לביצוע התכנית, כפי שנקבע לעיל – 6 שנים, הובאה בחשבון במסגרת אומדן שווי המצב החדש תרומת שימוש הביניים לשווי המצב החדש, בהתחשב בדמ"ש מקובלים לנכס הנדון ובתנאים שנקבעו במסגרת תכנית המצב החדש."

<u>לסיכום:</u>
לאור כל המפורט לעיל, התרשמתי כי במקרה הנדון, אמידת שימוש ביניים במשך זמן של 3.45 שנים הינו סביר ומקובל לאור הוראות התכנית החלה, פרקי הזמן הסבירים לתפיסת החזקה במקרקעין (ומשך הזמן בפועל שהעוררת הפיקה הכנסה מהמקרקעין), ובהתאמה לקביעות שמאים מייעצים במקרים דומים.

<u>שווי נוכחי מהוון ב- 3.5 שנים כשימוש ביניים:</u>

<u>מרכיב</u>	<u>תוצאה</u>
דמ"ש שנתיים לתחנה	₪ 3,557,275
דמ"ש שנתי לחנות נוחות	₪ 429,825
סה"כ דמ"ש שנתיים	**₪ 3,987,100**
שיעור היוון משוקלל לשימושים (תחנת דלק, חנות נוחות)	7.87%
ערך נוכחי הכנסות מהוון בכ- 3.45 שנים מעוגל	**₪ 11,650,000**
בניכוי היטל השבחה לכ- 3.45 שנים לחנות הנוחות מהוון	-₪ 525,256
סה"כ שווי בשימוש ביניים לכ- 3.45 שנים מהוון	**₪ 11,124,744**
במעוגל	**₪ 11,125,000**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>שווי המקרקעין לשימוש בייעוד דרך וייעוד מתקנים הנדסיים:</u>

שמאי המשיבה 2 אומד את השווי במצב החדש, כדלהלן:

1. שטח בייעוד דרך מוצעת בסך של 800 ₪ למ"ר קרקע (לפי 10% משווי מ"ר קרקע מבונה למגורים בסביבה).
2. שטח בייעוד מתקנים הנדסיים בסך של 1,150 ₪ למ"ר (לפי 50% משווי מ"ר קרקע מבונה מתעשייה/אחסנה בסביבה).

שמאי העוררת מאידך נוקט בירידת ערך במלוא שווי המקרקעין וללא שווי במצב החדש מאידך בשומה לתביעת פיצויי הפקעה לועדת ההשגות, נוקט בגישה דומה יחסית לגישת המשיבה 2, שווי של 950 ₪ למ"ר קרקע בייעוד דרך ו- 2,000 ₪ למ"ר זכויות בניה למתקן הנדסי.

בחנתי את טענות שמאי הצדדים.

<u>מקדם שווי לקרקע בייעוד דרך במצב החדש:</u>

מעיון בקו מנחה פרק ג' – עריכת שומות לדרכים ממאי 2008 שנערך ע"י אגף שומת מקרקעין במשרד המשפטים ע"י השמאי הממשלתי הראשי, עולים עיקרי הדברים כדלהלן, החשובים להבנת המסגרת הנורמטיבית למקרה הנדון:

"רקע כללי:

דרך היא רצועה ארוכה וצרה של מקרקעין המחברת בין שתי נקודות או יותר ומשמשת את הציבור למעבר כלי רכב, למעבר בני אדם, וכן להנחת תשתיות כגון צינורות מים, חשמל, כבלי תקשורת וכיוצא באלה.

דרכים הן בדרך כלל רכוש ציבורי והבעלות בהן מועברת לאחר תכנון לרשות המקומית או למדינה בהליך הפקעה.

שומת מקרקעין לדרך דרושות לצורך דווח מאזני של נכסי המדינה על פי התקינה החשבונאית הבינלאומית, לחישוב שווים של דרכים בתכניות איחוד וחלוקה שבהן שיעור ההפרשה לצרכי ציבור הוקטן ביחס למצב הנכנס ולמטרות נוספות."

"<u>מאפייניו הנדל"ניים הייחודיים של הנכס דרך:</u>

- *דרך רשומה או שמיועדת להירשם על שם המדינה או הרשות המקומית.*
- *דרך אינה סחירה לאחר הפקעתה.*
- *צורתה הפיזית של דרך אינה מאפשרת בדרך כלל ניצול עצמאי אלטרנטיבי יעיל.*
- *דרך היא שם של ייעוד בתוכנית המשולל זכויות בניה.*
- *הקמת המחוברים ברצועת הדרך בדרך כלל אינם טעונים היתר בניה.*
- *הפוטנציאל לשינוי יעוד של דרך קטן מאד.*
- *החוק מאפשר הפקעה של דרך, בתנאים מסוימים גם ללא תמורה.*

<u>עקרונות שומת דרכים:</u>

הגדרת שווי השוק של נכס מקרקעין היא הסכום הסביר ביותר להתקבל במונחי כסף בין קונה מרצון ומוכר מרצון.

דרך היא מוצר ציבורי שלא מתקיים לגביו שוק, ולכן הגדרה זו בלתי ישימה לגביה.

שומה לנכס ציבורי אחר שבו לא מקיים שוק (למשל מגרש המיועד לבנייני ציבור) נעשית על ידי כימות תיאורטי של התועלת הכלכלית אשר נצמחת מנכס דומה שמתקיים לגביו שוק, ***אולם גם גישה זו אינה ישימה מאחר ודרך היא חלק ממערכת אזורית או ארצית והתועלת המופקת ממנה קשה להפרדה ולמדידה ותלויה בהערכות יסוד מאקרו כלכליות רבות אשר עשויות להביא לטווח רחב של תוצאות שומה.***

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

לנוכח העדר תשתית תיאורטית מוצקה לחישוב שוויה של דרך ולנוכח הצורך לקבוע מנגנון אחיד לקביעת שווי לצרכים שונים הקשורים ברישום חשבונאי לאומי, חישוב פיצויים וכיוצא באלה, תיקבע שיטה לשומת קרקע לדרך המתבססת על המקובלות והנוהגים ככל שנשתרשו בארץ ובעולם."

*"**<u>ערך מרכיב הקרקע לדרך:</u>***

<u>ב. קרקע המשמשת לדרך עירונית (המצויה בתוך המרקם העירוני וגובלת במגרשי בניה):</u>

דרך עירונית היא דרך המשמשת לגישה אל מגרשים אשר יוצרים את תמהיל השימושים העירוני.

ערך מרכיב קרקע לדרך עירונית יחושב לפי 10% משווי קרקע בייעוד הנפוץ בסביבתה (מגורים, תעשייה וכיוצ"ב) זאת בהתאם לנוהג שנשתרש בישראל אך לא פחות משווי קרקע חקלאית משוללת זכויות מים וללא פוטנציאל לשינוי יעוד.

בהערכת שוויה לא יובאו בחשבון התאמות לאי סחירות, לצורה הפיזית של הדרך, ולרמת האינטנסיביות של השימוש בה כדרך.

<u>ג. קרקע המיועדת לדרך המצויה בבעלות פרטית ושטרם הופקעה</u>

קרקע המיועדת בתכנית בניין עיר לדרך ורשומה על שם פרטיים היא נכס סחיר ומתקיימים בה עסקאות בין קונה מרצון ומוכר מרצון.

שווים של מקרקעין אלה יוערך ע"י הוון פיצויי ההפקעה הראויים הצפויים, לפרק הזמן הצפוי עד לתשלום הפיצויים והפחתת מרכיב היזמות שידרוש לעצמו הרוכש הסביר (הכולל עלות ניהול ההליכים מול הרשות המפקיעה, סיכון וכיוצא באלה)."

"<u>ג. שלילת הקביעה שלפיה שווי דרך הוא 0</u>

שומת קרקע לדרך בסכום של 0 אינה מקובלת בעולם"' ואינה עולה עם כללי ההיגיון מאחר ולדרך יש ערך כלשהו הנובע לכל הפחות מהפוטנציאל לשינוי ייעוד בה (על אף שפוטנציאל זה הוא קטן).

"<u>ה. מסקנה</u>

שומת דרך לא תיקבע בסכום 0 אולם יהיה נמוך שיגלם לכל היותר את הסיכוי לשינוי ייעוד בה."

כפי שמפורט בתקן, ניכר כי התקן נערך "לנוכח העדר תשתית תיאורטית מוצקה לחישוב שוויה של דרך ולנוכח הצורך לקבוע מנגנון אחיד לקביעת שווי לצרכים שונים".

ניכר כי עיקר השימוש בתקן הינו לשומות מקרקעין לדרך הדרושות לצורך דווח מאזני של נכסי המדינה על פי התקינה החשבונאית הבינלאומית, לחישוב שווים של דרכים בתכניות איחוד וחלוקה, חישוב פיצויים וכיוצא באלה.

אני סבור כי לפי הקו המנחה קיים שווי חיובי לדרך על פניו **כאשר הדרך הינה בבעלות של הרשות** אשר יכולה לעשות בה שימוש שהיא הרשות המקומית/המדינה, ויכולה במידת הצורך לשנות את ייעודה, וכד'.

ניכר כי קיימת בקו המנחה התייחסות שונה לשווי דרך, ביחס לבעלות והחזקה בה, כאשר ניכר כי ביחס לדרך עירונית בבעלות גורמי המדינה נקבע כי שוויה יהיה 10% משווי בייעוד סחיר דומה לפי "כללי ההיגיון" (לפי הקו המנחה) מאחר ולדרך יש ערך כלשהו הנובע לכל הפחות מהפוטנציאל לשינוי ייעוד בה.

ניכר כי עיקר שוויה של דרך בבעלות פרטית, לפי הקו המנחה, נובע מפיצויי ההפקעה הראויים הצפויים בה.

במקרה הנדון, מדובר בקרקע בייעוד דרך שסומנה להפקעה, ביחס לכלל שטח החלקה, בנוסף על ייעוד מתקנים הנדסיים, בתכנית מאושרת עדכנית ותכניות ארציות להקמת קווי מתע"ן.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

על כן, ברי לכל כי סיכויי שינוי הייעוד שבה זניחים עד לא קיימים וקונה מרצון היה מביא בחשבון כי לאור הצורך של הרחבת הדרך, הפקעה זאת תבוצע תוך זמן קצר יחסית.
על כן, סביר כי שוויה של הדרך הנדונה בבעלות פרטית, במצב החדש הינו בהתאם להיוון פיצויי ההפקעה הצפויים בה.

<u>למען שלמות התמונה יפורטו תחילה החלטות ותימוכין בהן נקבע כי שוויה של דרך הינו "0" ולאחר מכן תימוכין להחלטות בהם הוערכה הדרך בשווי חיובי.</u>

- **<u>שוויה של דרך בהפקעה לדרך של חלק מצומצם בלבד מחלקה:</u>**

בהפקעת חלק קטן מחלקה לייעוד דרך, קיימים מקרים בהם ניתן להפקיעה ללא תשלום פיצויים ומקרים בהם לא ידוע על פיצויי הפקעה עתידיים אשר צפויים להתקבל, אם בכלל.
אם נביא בחשבון כי פיצויי ההפקעה הינם "0", אזי יוצא אפוא כי גם שווי הקרקע במצב החדש הינו "0".
ובדוגמא כללית, במקרה בו בפני קונה היו האפשרויות לרכוש מגרש ללא הפקעה צפויה, של 1,000 מ"ר ברוטו ונטו לדוגמא, או לרכוש מגרש של 1,000 מ"ר נטו ו- 1,100 מ"ר ברוטו, קרי נטו+100 מ"ר בייעוד לדרך לפי תכנית, אשר צפויים להיות מופקעים תוך זמן קצר, היה משלם הקונה עבור שני המגרשים בשתי החלופות תמורה זהה (בהינתן כי לא קיימים פיצויי הפקעה צפויים).

<u>מעיון בהחלטת בית המשפט העליון, בברם 9556/06 הועדה המקומית לתכנון ולבניה פתח תקווה נ' ליאון מיטרני, מיום 04.01.2007, עולים עיקרי הדברים כדלהלן:</u>

"המשיב הגיש תביעה לפצותו לפי סעיף 197(א) לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה – 1965 (להלן: החוק), בגין מתן תוקף לתכנית פת/2005א אשר ייעדה את הנכס לדרך (להלן: התכנית הפוגעת).
שמאי מכריע שמונה קבע בחוות דעתו, בין היתר, כי שווי המקרקעין לאחר אישור התכנית הפוגעת, אשר שינתה את ייעודם ל"דרך", הינו אפס."

"על הקביעה כי שווי המקרקעין לאחר אישור התכנית הפוגעת הוא אפס הגישה הוועדה המקומית לתכנון ובניה פתח תקוה (להלן: המבקשת) ערר לועדת הערר מחוז מרכז. ועדת הערר החליטה כי אין מקום להתערב בהכרעת השמאי המכריע וקבעה כי לגופו של עניין הכרעה זו נכונה. לפיכך דחתה את הערר. על החלטה זו ערערה המבקשת לבית המשפט לענייניים מנהליים."

"בית המשפט לעניינים מנהליים דחה את הערעור."

"מכאן בקשת רשות הערעור שלפני."

"לאחר שעיינתי בבקשה על נספחיה הגעתי לכלל מסקנה כי דין הבקשה להידחות.
הערכת שווי הפגיעה במקרקעין נמסרה להכרעת השמאי המכריע.
השמאי המכריע קבע בחוות דעתו, בין היתר, כי שווי המקרקעין לאחר שינוי הייעוד הינו אפס.
מדובר בקביעה שמאית שועדת הערר ובית המשפט קמא לא מצא לנכון להתערב בה.
אכן, קיימת פסיקה סותרת בנוגע להערכת שוויה של דרך, שהשמאי המכריע לא התעלם ממנה, אולם אין בכך כדי להצדיק מתן רשות ערעור.
אף לגופו של עניין, לא נראה לכאורה כי נפלה שגגה בקביעת השמאי.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

השמאי נימק את החלטתו בין היתר, בכך ש"שווי של נכס מקרקעין משקף את הערך הנוכחי של ההנאות העתידיות ממנו.
קרקע המיועדת לדרך ולהפקעה לא תניב לבעליה כל הנאה עתידית ולכן ערכה הנוכחי הוא אפס".
עוד קבע כי לא יכול להיווצר לקרקע בייעוד לדרך שווי שוק.
מדובר בהערכה שמאית עניינית שהערכאות דלמטה לא מצאו לנכון להתערב בה, כאמור.
בנסיבות אלה, דין הבקשה להידחות."

<u>בעניין זה אציין גם את פסיקת בית המשפט המחוזי בתא (ת"א) 165/97 גדעון פרלמן נ' הועדה המקומית לתכנון ולבנייה רעננה, מיום 29.06.1999:</u>

"ביהמ"ש מינה את שמאי המקרקעין ירמיהו אלוני כמומחה מטעמו לעניין קביעת הפיצויים המגיעים לתובע."

"שווי הקרקע בייעוד לדרך:
מסקנת השמאי אלוני, כי שווי הקרקע לדרך בעיני הבעלים והרשויות, הינו אפס."

"מסקנת השמאי אלוני, כי שווי הקרקע בייעוד לדרך אשר עומדת להיות מופקעת בהתאם לייעוד החדש, היינו, ליום עריכת השומה - אפס. בהערכתו מתייחס השמאי אלוני לעמדת הפסיקה בפס"ד גוגול (המ' 5270/70 ברכה גוגול נ' עירית חולון (טרם פורסם)). שם נדונה הסוגיה, המתייחסת לשוויה של חלקת משנה שיועדה לדרך.

בניגוד לפסיקת בימ"ש לפיה "יש לקבוע שווי שטח הדרכים בשיעור 10% מהשווי המקובל לשטח באזור זה...", ובניגוד למוסכמה הרווחת בקרב ציבור השמאים כי בפס"ד זה נקבע תקדים על פיו שווי שטח לדרך הינו 10% משווי שטח באזור קרוב לו, סבור השמאי אלוני, כי אין להקיש מפיצוי שנקבע בפס"ד זה לפיצוי שיש לקבוע בהפקעות לדרכים בכלל, לרבות הפקעה עפ"י מח/54ב. זו גם דעתי לאור העובדה כי בפס"ד הנ"ל החלקה יועדה לדרך אך לא שימשה ככזו ואף לא הופקעה למטרת שימוש זו, אלא לצורך הכנת תוכנית איחוד וחלוקה."

<u>גם מעיון בפסיקת בית המשפט העליון בבר"מ 6547/14 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה עמק חפר נ' חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ, מיום 29.12.2014, עולים עיקרי הדברים כדלהלן:</u>

"חרב לאת כפר שיתופי לחקלאות בע"מ (להלן: חרב לאת), תביעה לפיצויים לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה"
"בתביעתה היא טענה שהתכנית גורמת לירידת ערך במקרקעין בגין שינוי ייעודם של חלק מהמקרקעין לדרך, ובגין מגבלות הבניה שהוטלו בסביבתה."
" חרב לאת הגישה ערר על החלטה זו לוועדת הערר."
"במהלך הדיונים החליטה ועדת הערר להסתייע בשמאית מייעצת"
" השמאית המייעצת קבעה בחוות דעתה כי שווי המקרקעין כדרך (היינו לאחר אישורה של התכנית) נאמד באפס, ועל כן קבעה שבחישוב הפיצוי יש להביא בחשבון את מלוא שוויים של המקרקעין כקרקע חקלאית."
" ביום 22.12.2011 קיבלה ועדת הערר החלטה שבה אימצה את חוות דעתה של השמאית המייעצת."
"ביום 23.4.2013, לאחר החזרת התיק אליה, שבה והחליטה ועדת הערר לאמץ את חוות הדעת של השמאית המייעצת"
"הוועדה המקומית ערערה על החלטת ועדת הערר לבית המשפט המחוזי."
"לגופם של דברים, בית המשפט המחוזי דחה את כל טענותיה של הוועדה המקומית."
להבנתי גם בתיק זה נקבע בפסקי הדין בערכאות השונות כי שוויה של דרך הינה 0.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>מעיון בערר (מרכז) 9033-10 חברת רכבת ישראל בע"מ נ' ישראל חגי ואח', מיום 03.02.2011, עולים עיקרי דברים:</u>

"הערר שבפנינו הינו ערר על השמאות המכריעה שניתנה ע"י השמאית המכריעה גב' עינת כרובי בעררים 321/04 ו-324/04-346."

"לעניין הטענות כנגד קביעת השמאית המכריעה בדבר שווי דרך "0":

השמאית המכריעה מפרטת את עמדות הצדדים בעניין זה, ולאחר מכן מנתחת ומנמקת את קביעתה לאמור:

"כאמור, השטח המיועד לדרך סומן להפקעה בתוכנית שפורסמה למתן תוקף ביום 14/12/00. צו דרכים ומסילות ברזל פורסם, במועד מוקדם יותר, ב-26/9/00 ומועד התפיסה בפועל היה 12/1/2003.

לדעתי, מכלול הנתונים וסמיכות המועדים איפסו לחלוטין את מרכיב "הצפייה הסבירה". משווי הקרקע נותר רק חלק זניח מהמרכיב החקלאי והוא שווי בשימוש חקלאי למשך כשנתיים (ממועד מתן תוקף התוכנית עד מועד תפיסת החזקה בפועל) בניכוי הפחתה בגין אי ודאות וסיכון בתפיסת חזקה במועד מוקדם יותר.

לדעתי, אומדן שווי הקרקע, בנסיבות אלו, שואף לאפס לפיכך הגעתי, לכלל דעה כי שווי המקרקעין, לאחר אישור התכנית הפוגעת, הינו אפס."""

"הנה כי כן, השמאית המכריעה לא קבעה "סתם", כ"שיטה", כטענת העוררות כי שווי דרך "0". אלא, במקרה זה ניתחה את הנתונים ואת סמיכות המועדים והגיעה למסקנה כי, מאחר ובמקרה דנן במועד הקובע בשטח המופקע לא היה כל סיכוי לשינוי יעוד, הרי ששווי דרך במקרה ספציפי זה הוא "0". השמאית המכריעה אף הייתה מודעת לקווים המנחים של אגף שומת מקרקעין (עליהם הסתמכו בין היתר, העוררות בטענותיהן) והסבירה גם, מדוע למעשה הכרעתה עולה גם בקנה אחד איתם, כמצוטט לעיל."

"לאור האמור לעיל, אם כן, אנו דוחים את טענות העוררות כנגד קביעות השמאית המכריעה בענין שווי דרך, ואין מקום להתערבותנו בהכרעתה המלומדת והמקצועית של השמאית המכריעה בענין זה."

<u>החלטות שמאים מכריעים לעניין שווי דרך "0" בהחזקת בעלים פרטיים, ביניהן:</u>

- החלטת הגב' שושי שרביט שפירא לנכס בגוש 3923/27 שומה מייעצת – תביעה לפי ס' 197:

"שמאי הצדדים הפנו לפסקי דין סותרים בנוגע לשוויה של דרך. אף בתחום שמאות המקרקעין קיימות מספר אסכולות סותרות בנוגע לאומדן שווי דרך. לפי אסכולה אחת, יש לאמוד שווי דרך בשיעור של 10% משווי קרקע בסביבה. לפי אסכולה שנייה, לדרך אין שווי לבעלים פרטי, אשר אינו יכול להפיק ממנה הנאה כלשהי בייעודה כדרך. לעומת זאת לדעתי יש לנהוג לפי אסכולה שלישית, בה נגזר שווי דרך מההנאה הכלכלית משימוש הביניים עד להפקעתה. כך לדוגמא, בפס"ד חרב לאת קיבל בית המשפט שומה מייעצת בה נקבע כי שווי המקרקעין נאמד באפס. כאשר, באותו מקרה אמדה השמאית המייעצת את ההנאה מהמקרקעין בתקופת שימוש הביניים במקרקעין (עד לתפיסתם בפועל)."

"במקרה הנדון, ממועד אישור התכנית ועד למועד הפרסום לפי ס' 5 ו- 7 חלף חודש וחצי בלבד.

לאור האמור לעיל, הנני סבורה כי שווי הדרך לבעלים במקרה הנדון הינו זניח ושואף לאפס.

אציין כי אף שמאי המשיבה בחן את חלופות הפיצוי באמצעות פיצוי חד שלבי (שמשמעו שווי דרך שואף לאפס)."

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- החלטת מר עאטף עאלם לנכס בגוש 16668/14,15,20, שומה מייעצת – תביעה לפי ס' 197:

"שווי דרך:

שווי קרקע המיועדת לדרך נובע משימושי הביניים עד להפקעה."

"הקרקע מיועדת בתכנית "הפוגעת" לכביש ארצי וכבר מוכרזת לכך על פי פקדת הדרכים.

לאור זאת לדעתי אומדן שווי סביר המשקף שימוש חקלאי לתקופת ביניים עד להפקעה בפועל הינה לכל היותר כ- 5% משווי הקרקע."

- החלטת הגב' דורית פריאל לנכס בגושים 10161, 10163 ועוד, שומה מייעצת – תביעה לפי ס' 197 בעקבות אישור תכנית ש/ד1311, מס' מינוי 15520.

"שווי נכס משקף את הערך הנוכחי של ההנאות העתידיות ממנו. ככל שקרקע המיועדת לדרך לא תזכה את בעלי הזכויות בה בהנאות כלשהן בעתיד, הרי שוויה עבורם הינו 0.

במקרה הנדון קונה סביר לא היה מייחס כל פוטנציאל עתידי לשינוי ייעוד הדרך ולהחזרת הייעוד החקלאי לקדמותו ואף אין מדובר בשימושי ביניים אפשריים.

לפיכך, יש להביא בחשבון בתחשיב הפגיעה את מלוא שווי הקרקע החקלאית.

(יוער כי בנושא זה קיימת מחלוקת בין שמאים[22] אשר באה לידי ביטוי גם בפסיקה)."

- החלטת מר עומר סרחאן בגו"ח 17464/112, משהד:

"קרקע כזו - המיועדת לדרך, הנסחרת בשוק, מאבדת באופן כמעט מוחלט את הפוטנציאל לשינוי יעוד, לכן שוויה בשוק יהיה נמוך מקרקע ביעוד חקלאי.

בהתחשב בנסיבות הנוכחיות, אני סבור כי המקרקעין ביעוד דרך חסרי שווי וזאת נוכח חוסר האפשרות לעבד את המקרקעין, גם לא בתקופת ביניים עד להחלה בפועל של השינוי התכנוני.

שמאי העורר ערך תחשיבו תוך יחוס לדרך שווי "אפס".

לאור האמור לעיל, אני מאמץ קביעתו זו."

- החלטת הגב' לבנה אשד בגו"ח 2602/2,3 בבאר טוביה:

"כאמור לעיל, ב"כ העוררת טענו לשווי דרך אפס, במצב החדש, לעומת שווי של ,10% אשר נטען ע"י ב"כ המשיבה.

בסעיף 39 בהחלטתה, קבעה ועדת הערר, כדלקמן (ציטוט):

"לעניין זה, מקובלת עלינו העמדה העקרונית של העוררת כי ייעוד חקלאי הינו ייעוד בעל ערך מסוים לעומת ייעוד של דרך, אשר הינו ייעוד חסר ערך כלכלי, אם לא באופן מידי הרי בעתיד הקרוב".

החלטת ועדת הערר בעניין זה היא, כי אין ערך כלכלי כלשהו לשטח שסומן לדרך.

לפיכך, שוויו החדש של השטח ששונה ייעודו לדרך, הינו אפס."

---

[22] *יש המעריכים שווי קרקע לדרך ב- 10% משווי קרקע בסביבה, אך זאת ללא כל הסבר שמאי. כמו כן, בדברי ההסבר לקווים מנחים פרק ג' – שומות לדרכים, נטען כי שווי דרך אינו 0 "מאחר ולדרך יש ערך כלשהו הנובע לכל הפחות מהפוטנציאל לשינוי ייעוד בה (על אף שפוטנציאל זה קטן). אינני שותפה לגישה זו במקרה בו ברור שאין כל פוטנציאל לשינוי ייעוד.*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

- **<u>הפקעת החלקה בשלמות או חלק ניכר ממנה לייעוד דרך:</u>**

ניכר כי עיקר שוויה של דרך בבעלות פרטית, לפי הקו המנחה פרק ג', נובע מפיצויי ההפקעה הראויים הצפויים בה.

על כן, ראשית, מוצא אני לנכון להפנות להחלטת ועדת ההשגות על שומות מקרקעין לפי פקודת הקרקע (רכישה לצרכי ציבור) 1943, מס' 92/2019, מיום 25.04.2022 גב' אסתר מיכאלי נ' נת"ע - נתיבי תחבורה עירוניים להסעת המונים בע"מ, בגו"ח 6972/217, רח' הר ציון 47, פינת רח' שלמה 106-108, תל אביב, בגין תביעה לפיצויי הפקעה בגין קרקע ומחוברים, ביחס לדרך לפי תכנית תת"ל/71/א', הקו הירוק של הרכבת הקלה מקטע דרומי, ובעיקר לסעיפים 10.3 ו- 10.4.

קטעים רלוונטיים מסעיפים 10.3 ו- 10.4, שיובאו בחשבון בשלמותם להשלמת התמונה, לאור חשיבותם והתאמתם בשלמות למקרה הנדון, כדלהלן:

> הוועדה מקבלת את עמדת המשיבה בסוגיה זו. בהתאם לפקודה, לפסיקה ולהנחיות השמאי הממשלתי הראשי, "שווי שוק" נקבע עפ"י אמות מידה אובייקטיבית ואין הוא נגזר מהערך הכלכלי הצומח לרשות המפקיעה[5].
>
> כלשונו של המלומד א' קמר בספרו דיני הפקעת מקרקעין, מהדורה שמינית, כרך שני, בעמ' 707-708 (ההדגשה אינה במקור):
>
> > "אמת המידה היא מידת ההיצע והביקוש בשוק החופשי למקרקעין, על יסוד תכונותיהם הקרקעיות. מבחן זה הינו מבחן אובייקטיבי. במבחן זה אין להביא בחשבון, בין להעלאה ובין להפחתה, היבטים סובייקטיביים, בין אם הם נוגעים לבעל הזכויות במקרקעין ובין אם הם נוגעים לרשות המפקיעה. בקביעת הפיצויים יש, איפוא, להתעלם, מחד גיסא, משווים של המקרקעין המופקעים בעיניו של בעל הזכויות ומשימושו או מחוסר שימושו בהם. יש גם להתעלם מהמחיר ששילם בעל הזכויות ברכישת המקרקעין, בין אם שילם מחיר מופרז ובין אם שילם מחיר מופחת. מאידך גיסא, **יש להתעלם משווים של המקרקעין בעיניה של הרשות המפקיעה ומצרכיה.** אמת-המידה היא מהו הפסדו הכלכלי, הממשי או האפשרי, של בעל הזכויות במקרקעין עקב הפקעתם ושלילת אפשרויות השימוש בהם... ולא מידת היזקקותה של הרשות המפקיעה למקרקעין או התועלת הכלכלית שתצמח לה מהמקרקעין."
>
> אמנם המושג 'שווי השוק' לקרקע ביעוד דרך ציבורית הוא תיאורטי, שכן אינו מבוסס על עסקאות השוואה, ואולם הדעת נותנת, שאילו הייתה מוצעת למכירה רצועת קרקע שהופקעה לדרך ציבורית,

[5] מה גם שלא ניתן לכמת או למדוד את התועלת הכלכלית שצומחת מדרך ציבורית, באשר היא תלויה בהנחות מאקרו-כלכליות רבות – ראה דברי הסבר פרק ג' לקווים המנחים.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

המחיר שהיה מתקבל בשוק עבורה היה נמוך ביותר וקרוב לאפס לאור העובדה כי לרוכש הזכויות אין שום אפשרות להפיק, באופן חוקי, תועלת כלכלית מנכס זה, בין במישרין ובין בעקיפין.

היות שכאמור לקרקע מסוג זה אין "שוק", ואין תשתית תיאורטית מוצקה לחישוב שוויה, נקבעה שיטה אחידה לחישוב שוויה, והיא לפי 10% משווי קרקע בסביבה[6]. שיטה זו קנתה לה אחיזה במקצוע השמאות בישראל ועוגנה, בין היתר, בפרק ג' לקווים המנחים של השמאי הממשלתי הראשי בנושא "עריכת שומות לדרכים".

בקווים המנחים אלו, הוסבר המקדם הנ"ל לשווי דרך (בשיעור 10%), זאת בין היתר לנוכח מאפייניה הנדל"ניים של קרקע בייעוד דרך, וביניהם: היא איננה סחירה לאחר הפקעתה; צורתה אינה מאפשרת בד"כ ניצול עצמאי אלטרנטיבי יעיל; היא משוללת זכויות בניה; הפוטנציאל לשינוי ייעודה קטן מאוד; בתנאים מסוימים אף ניתן להפקיעה ללא תמורה.

גם מעיון במחקר דלפי אשר פורסם בפברואר 2020 ע"י לשכת שמאי המקרקעין בישראל עולה כי התשובה לשאלה מהו המקדם הראוי באחוזים למ"ר קרקע בייעוד דרך, כאשר שווי מ"ר קרקע ממוצע בסביבה הוא 100%, היא כי הממוצע הינו 9%. לאור כל האמור לעיל, שווי דרך בשיעור 10% הוא סביר ותואם את כללי השמאות המקובלים.

פסיקת בתי המשפט אף היא אימצה שיטה זו, תחילה בפסה"ד מיום 22.7.1971 בעניין המרצה 5270/70 **ברכה גוגול נ' עירית חולון**, ואף מאוחר יותר, למשל בפסה"ד מיום 28.5.2002 בעניין 1175/00 **סעיד סלימאן עוביד נ' מדינת ישראל – משרד התחבורה מ.ע.צ** (מחוזי נצרת). נפנה בעניין זה גם להחלטת הוועדה מיום 1.9.2021 בהשגה 106/2020, **מרלין סוניה לאופר נ' נת"ע**. נציין, מנגד, שקיימות פסיקות, שבהן נקבע שווי דרך – אפס, כדוגמת פסה"ד בר"ם 9556/06 **הוועדה המקומית לתכנון ולבניה פתח תקווה נ' ליאון מיטרני** (מיום 4.1.2007).

לאור כל האמור, לא מצאנו בנסיבות העניין שלפנינו כל צידוק לסטות מהגישה המקובלת, ולפיכך קובעת הוועדה מקדם ליעוד הקרקע לדרך לפי שיעור 10% משווי קרקע בסביבה.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בהתאם לחוק ולפסיקה, בעל נכס מקרקעין שהופקע זכאי לקבל פיצויים בהליך דו-שלבי. בשלב הראשון, פיצויים בגין ירידת ערך המקרקעין עקב שינוי הייעוד של המקרקעין לצורך ציבורי מכוח תכנית, ובשלב השני, פיצוי בגין נטילת החזקה במקרקעין (ע"א 7959/00 **עזר נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, חיפה**, פ"ד נו(2) 371 (2001)).

כאמור, בהתאם לסמכות הוועדה, הפיצוי מושא הליך זה מתייחס לשלב השני של הליכי ההפקעה[7], דהיינו: הפיצוי בגין נטילת המקרקעין ע"פ ייעודם במועד הקובע, ובמקרה זה – דרך. הפיצוי הנובע מהפגיעה התכנונית, לעומת זאת, משקף מהות שונה, והוא אמור להידון במסלול נפרד ולפני ערכאה שונה ונפרדת והכל בהתאם לחוק התו"ב (ר' **פס"ד טאורו**).

הנה כי כן, מדובר בשני רכיבי פיצוי שונים, הנקבעים בידי גורמים שונים, הפועלים כל אחד על פי שיקול דעתו העצמאי על בסיס מועד קובע שונה ופרוצדורה שונה.

חרף זאת, הם אינם מנותקים זה מזה לחלוטין מבחינה רעיונית, שכן שני רכיבי הפיצוי נועדו במהותם להשלים את סכום הפיצוי הכולל לבעל המקרקעין, באופן שיעמיד אותו, בסיכומו של דבר, במצבו הכלכלי שקדם להליכי ההפקעה המלאים – הן השינוי התכנוני, הן הנטילה בפועל. באופן רעיוני, המחוקק מאפשר את קבלת הפיצוי באופן מפוצל, "וזאת כדי להיפרע **מלוא ההיקף** בגין ההפקעה" (ע"א 6407/17 **הוועדה המקומית לתו"ב כרמיאל ואח' נ' אחמד מסרי ואח'**, פס"ד מיום 24.5.2018, פורסם בנבו; ההדגשה הוספה). "כדי לקבל את **מלוא הפיצוי על מקרקעין מופקעים**, על בעל הקרקע לנקוט את שני ההליכים האמורים." (שם, בפסקה 14), "ובלבד ששתי התביעות גם יחד לא יעלו על ערכה המלא של הקרקע ערב התכנית הפוגעת." (א' נמדר, **הפקעת מקרקעין** (2011), עמ' 408).
לכן גם קבע כב' השופט עמית בפרשת טאורו, כי למרות ההפרדה בין שני הליכי הפיצוי ועצמאות שיקול הדעת בכל אחד מהם, "איני רואה מניעה כי מקום בו כבר ניתנה החלטת השמאי המכריע בהליך על פי סעיף 197, תוגש החלטה זו כראיה לוועדת ההשגות." ובכך ביטא את הקשר הרעיוני בין השניים.

על התפר הרעיוני שבין שני רכיבי הפיצוי עמדה גם כב' השופטת ד' ברק-ארז בבר"מ 1021216 **דלי דליה ועוד 333 אח' נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה הרצליה** (פס"ד מיום 1.4.20; פורסם בנבו),

[7] במובחן משלב קביעת סכום הפיצוי, שלגביו אין אחד ההליכים קודם בהכרח למשנהו.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

בציינה כך:

"היבט חשוב נוסף של דיני הפיצויים לפי סעיף **197** לחוק התכנון והבניה נוגע להבחנה בין שלב הפגיעה במקרקעין לבין שלב ההפקעה, באותם מקרים שבהם בהתאם לתכנון החדש הקרקע מיועדת להפקעה, ועל כן שינוי הייעוד הוא מעין שלב ראשון בדרך להפקעה. סוגיה זו נדונה בפסק הדין שניתן בע"א **474/83** הוועדה המקומית לבנייה ולתכנון ערים, ראשון לציון נ' חממי, פ"ד מא(3) **370 (1987)** (להלן: עניין חממי). בפסק הדין הובהר כי בהקשר זה יש לאמץ מנגנון דו-שלבי: בשלב הראשון, בעקבות הפגיעה בתכונות הקרקע כתוצאה משינוי הייעוד זכאים בעליה לקבל פיצוי על ירידת הערך הנובעת מכך; בשלב השני, כאשר מתממשת ההפקעה – יפוצו הבעלים בגין שווי הקרקע בהתאם לייעודה החדש. אם כן, פסק דין זה יוצר את ה"תפר" בין דיני הפיצויים לפי סעיף **197** לחוק לדיני ההפקעה."

לאור האמור, השבת מצבו הכלכלי של הנפקע לקדמותו צריכה להיבחן באופן כולל ביחס לשווי המקרקעין קודם להליכי ההפקעה (התכנוני והקנייני), דהיינו טרם שינוי הייעוד על פי התכנית המפקיעה.

בשלב הראשון, הפיצוי בגין ירידת הערך התכנוני לפי סעיף 197 לחוק התו"ב, מגלם את הפער הכלכלי שבין שווי המקרקעין לפי המצב התכנוני הקודם לבין שווי המקרקעין לפי המצב התכנוני החדש. במקרה בו מיועדים המקרקעין לדרך לפי המצב התכנוני החדש, הרי שעל פי רוב הפיצוי בגין ירידת הערך עבור רכיב הקרקע (ללא מחוברים) עומד על שיעור של 90% משווי הנכס במצבו הקודם (ר' ה"פ (מרכז) 5064-03-08 **"גרנד האוס" בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ובנייה זמורה**, פס"ד מיום 25.5.21, פורסם בנבו). פרקטיקה זו מקורה בקביעה הנורמטיבית המקובלת, שמקדם השווי לדרך הוא 10%, כפי שפורט לעיל.

בהתאם לעיקרון שלפיו פיצויי ההפקעה במלואם אמורים להעמיד את הנפקע במצבו הכלכלי הקודם, הרי שנקודת הייחוס לצורך חישוב שווי הדרך בשלב השני (קרי: פיצויי ההפקעה) צריכה אף היא להתבסס באופן דומה, על שיעור של 10% משווי הנכס במצב הקודם, כלומר: **השווי לפי ייעודו הקודם של הנכס המופקע טרם אישור התכנית המפקיעה.**

במצב שבו הנכס מצוי בסביבה **אחידה** מבחינת הייעוד התכנוני, אזי חישוב הדרך בשיעור 10%, הן משווי ייעודו במצב הקודם והן משווי הסביבה, יביא לתוצאה זהה.

אולם, במצב שבו סביבת הנכס אינה אחידה מבחינת הייעודים הרווחים בה, או שייעודו של הנכס במצב הקודם ויתר מאפייניו אינם זהים לייעודם ולמאפייניהם של נכסים בסביבה (למשל, כאשר הנכס יחיד מבחינת ייעודו בסביבה מופקע בשלמותו, באופן שמבטל את הייעוד הקודם מן הסביבה), עלול להיווצר פער בשומת הפיצוי כתוצאה מהשוני בנקודת הייחוס לחישוב שווי הדרך.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

נמחיש את הדברים באמצעות דוגמא מספרית: מגרש ששטחו 1 דונם, ביעוד מוסד ציבורי ממוקם בלב שכונת מגורים. המגרש הופקע בשלמותו. תחילה שונה ייעודם של המקרקעין לדרך באמצעות תכנית, ובמועד מאוחר יותר, לאחר זמן לא רב, ניטלה החזקה באמצעות הפקעת המקרקעין.
שווי דונם למוסד ציבורי בסביבה – 2,000,000 ₪. שווי דונם למגורים בסביבה – 8,000,000 ₪.
אילו באופן תיאורטי הליך ההפקעה היה חד-שלבי, הרי שבפשטות, סכום הפיצויים שהיה משולם בגין הפקעת המקרקעין היה 2,000,000 ₪.
מאחר שהמחוקק קבע כי סכום הפיצויים ישולם בהליך דו-שלבי, פיצויי השלב הראשון בגין הפגיעה התכנונית יעמדו על סך 1,800,000 ₪ (ירידת ערך בשיעור 90%) לפי החישוב הבא:

1,800,000 ₪ = **200,000** ₪ [מצב חדש דרך 10%] - **2,000,000** ₪ [מצב קודם מוסד ציבורי 100%]

עפ"י עיקרון השבת הנפקע למצבו הכלכלי הקודם, **באופן רעיוני**, פיצויי ההפקעה בשלב השני (בייעוד דרך) אמורים אף הם להיות מחושבים לפי שיעור 10% ביחס לשווי המצב התכנוני הקודם (מוסד ציבורי) ולעמוד על סך 200,000 ₪.
בכך יצטרפו סכום הפיצויים בשלב הראשון (1,800,000 ₪) וסכום הפיצוי בשלב השני (200,000 ₪) לכדי שווי הנכס בשלמותו, והנפקע יושב למצבו הכלכלי קודם ההפקעה.
אם סכום הפיצויים בשלב השני (בייעוד דרך) יחושבו, באופן סתמי, לפי שיעור 10% מהשווי בסביבה (דהיינו מגורים), וללא ייחוס קונקרטי לייעוד המקרקעין במצב התכנוני הקודם, הרי שהנפקע יזכה בשלב השני לפיצוי מוגדל בסך 800,000 ₪[8], ובכך יוטב משמעותית ביחס למצבו לפני ההפקעה. באותה מידה, ובדוגמא מספרית אחרת, ייתכן כי מצבו של הנפקע יורע והוא יזכה לפיצוי מופחת, אם לא תישמר דרך חישוב זו.
יודגש, דרך החישוב שהוצגה היא עקרונית. אין זה מן הנמנע שסכומם המצטבר של שני רכיבי הפיצוי לא יהלום באופן מלא – לשני הכיוונים – את שווי הנכס בעת שקדמה להפקעה. הדבר עשוי לנבוע, בין היתר, מפערי זמנים בין שינוי הייעוד לבין שלב הנטילה הקניינית, מאי התקיימותם של תנאים חוקיים שונים (למשל, התיישנות או תנאים הכלולים בסעיף 200 לחוק התו"ב שיש בכוחם כדי לשלול את עצם הזכאות לפיצוי בגין פגיעה תכנונית), וכן משיקול דעת שמאי עצמאי שיופעל בכל אחד מן השלבים.

לא נעלם מעיני הוועדה האמור בפרק ג' לקווים המנחים כי בנושא "עריכת שומות לדרכים", שם נקבע בסעיף 4(ב) כי: "ערך מרכיב קרקע לדרך עירונית יחושב לפי 10% משווי קרקע **בייעוד הנפוץ בסביבתה** (מגורים, תעשייה וכיו"ב)". כפי שהוסבר בהרחבה לעיל, מתודולוגיה זו לחישוב שווי דרך היא קביעה נורמטיבית במהותה שכן המושג "שווי שוק" ביחס לייעוד דרך הוא תיאורטי לחלוטין. כך הובהר גם בסעיף 3 לאותם קווים מנחים: "לנוכח העדר תשתית תיאורטית מוצקה לחישוב שוויה של דרך ולנוכח הצורך לקבוע מנגנון אחיד לקביעת שווי לצרכים שונים הקשורים ברישום חשבונאי לאומי, חישוב פיצויים וכיוצא באלה, תקבע שיטה לשומת קרקע לדרך המתבססת על המקובלות והנוהגים ככל

[8] 10% x 8,000,000 = 800,000 ₪

רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340
טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net

שנשתרשו בארץ ובעולם".

בנסיבות אלו, ולנוכח העיקרון שקבע בית המשפט העליון בדבר השבת הנפקע למצבו הכלכלי שהיה קודם ההפקעה, הרי שבהערכת שווי דרך לפיצויי הפקעה (בשונה בעריכת שומות לדרך לצורך מטרות אחרות, כמו רישום חשבונאי לאומי וכו'), אנו סבורים יש להחיל את הקביעה הנורמטיבית להערכת דרך בשיעור 10% משווי הקרקע ביעוד כפי שהיה במצב התכנוני הקודם (לאישור תכנית הדרך). בדרך כלל מצב זה הוא אמנם הנפוץ בסביבה, אולם אין הכרח שכך יהיה.

אבחנה זו משתמעת אף מהאמור בסעיף 4(ג) לאותם קווים מנחים, שם נקבע ביחס לקרקע בבעלות פרטית המיועדת לדרך שטרם הופקעה, כי שוויה יוערך על בסיס הערך הנוכחי של פיצויי ההפקעה הצפויים להתקבל[9] ואלו יחושבו "על פי שווי הקרקע **ביעודה הקודם** (בדרך כלל קרקע בייעוד חקלאי) לתאריך הקובע בתוספת הצמדה וריבית" (שם, הערת שוליים 11).

כללו של דבר, הוועדה סבורה כי יש לקבוע שווי דרך לפי מקדם 10% משווי קרקע בסביבה, בהתאם לייעודם של המקרקעין המופקעים ואפשרות השימוש החוקי בהם, שקדמו לתוכנית הדרך שלפיה הופקעו המקרקעין. באופן זה, יושב בעל המקרקעין למצבו הכלכלי הקודם, ויזכה לפיצוי מלא, תחילה לפיצוי בגין הפגיעה התכנונית (שאף גם הוא מחושב ביחס למצב התכנוני הקודם לתוכנית המפקיעה) ולאחרי כן פיצוי משלים בגין נטילת החזקה.

הואיל וכך, השווי לדרך יחושב לפי **נתוניו הספציפיים** של הנכס המופקע, דהיינו: בהסתמך על ניתוח השווי למ"ר מבונה למסחר (על בסיס עסקאות לחניות בסביבה) תוך שקלול השטח האקוויוולנטי בהתחשב בחלקי הנכס השונים (שטח בנוי, חצר, גגון מחסן וכו').

<u>התייחסותי למפורט לעיל בהחלטת ועדת ההשגות:</u>

אני מקבל ומאמץ את כל המפורט לעיל.

כפי שכבר פורט לעיל, אכן המושג שווי שוק לקרקע בייעוד דרך מוצעת וכן למתקנים הנדסיים הינו תיאורטי ולא מבוסס על נתוני השוואה, שכן לא מדובר בשימוש סחיר ממנו יכולה חברת מסחרית או בעלים פרטיים להפיק ערך.

גם הקווים המנחים שכן קבעו שווי לייעוד ציבורי, כמו קו מנחה פרק ג' לקרקע בייעוד דרך, או קו מנחה פרק ב' לקרקע בייעוד מבנה ציבור, ניכר כי ניסו להחיל כללים אוניברסאליים למקרים שונים ומגוונים ובעיקר לשווי הקרקע בעיני הרשות הציבורית שיכולה להשתמש בשימושים אלו ולצרכי שומות שונים.

<u>במקרה בענייננו שמדובר בשימושים שאינם אפשריים ע"י הפרט ומיועדים להפקעה, סביר כי השווי לייעודים אלה במצב החדש לצורך קביעת פיצויי ההפקעה ייקבע לפי פיצויי ההפקעה שישולמו למקרקעין ואכן ראוי שייגזרו כאחוז משווי המקרקעין עצמם ולא מייעודי קרקע אחרים, אשר עשוי ליצור עיוות.</u>

ניכר כי ועדת ההשגות לקביעת פיצויי ההפקעה, קובעת במקרה זה ובמקרים נוספים כי בהתבסס על הקווים המנחים פרק ג' לדרכים וכן בהתאם למחקר דלפי אשר פורסם בפברואר 2020 ע"י לשכת שמאי המקרקעין, וכן פסיקת בית המשפט, כי שווי דרך בשיעור 10% הוא סביר ותואם את כללי השמאות המקובלים ועל כן מאמצת אותו <u>וזאת כנגזרים משווי המקרקעין עצמם</u>.

כל המפורט לעיל תואם גם לקביעת ועדת ההשגות בהחלטתה בהשגה מס' 126/2021, מיום 25.06.2024 כפי שפירטה בין היתר בסעיפים 10.13, 10.14.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

שמאי המשיבה 2 גזר את ערכי השווי ובפרט את שווי ה- 10% לקרקע בייעוד דרך על בסיס השווי הנפוץ ביותר בסביבה, שהינו מגורים.
על כן, עולה השאלה משווי של איזה ייעוד נגזר ה- 10% שיובא בחשבון כשווי מצב חדש.
כאמור, אני מקבל בעניין זה את החלטת ועדת ההשגות שקבעה כי יש להחיל את הקביעה להערכת דרך בשיעור של 10% <u>משווי הקרקע בייעוד כפי שהיה במצב התכנוני הקודם לאישור תכנית הדרך</u>.
קרי, שווי של 10% משווי הקרקע (ללא מחוברים) במקרקעין הנדונים עצמם, הגם שקיימת אפשרות שאין זה הייעוד הכי נפוץ בסביבה, כמו במקרה הנדון שמהווה תחנת תדלוק המצויה בסמיכות לאזור מגורים בבניה רוויה.

<u>וכפי שקובעת ועדת ההשגות:</u>

*"בנסיבות אלו, ולנוכח העיקרון שקבע בית המשפט העליון בדבר השבת הנפקע למצבו הכלכלי שהיה קודם ההפקעה, הרי שבהערכת שווי דרך לפיצויי הפקעה (בשונה בעריכת שומות לדרך לצורך מטרות אחרות, כמו רישום חשבונאי לאומי וכו'), **<u>אנו סבורים יש להחיל את הקביעה הנורמטיבית להערכת דרך בשיעור 10% משווי הקרקע ביעוד כפי שהיה במצב התכנוני הקודם (לאישור תכנית הדרך). בדרך כלל מצב זה הוא אמנם הנפוץ בסביבה, אולם אין הכרח שכך יהיה.</u>***
אבחנה זו משתמעת אף מהאמור בסעיף 4(ג) לאותם קווים מנחים, שם נקבע ביחס לקרקע בבעלות פרטית המיועדת לדרך שטרם הופקעה, כי שוויה יוערך על בסיס הערך הנוכחי של פיצויי ההפקעה הצפויים להתקבל ואלו יחושבו "על פי שווי הקרקע ביעודה הקודם (בדרך כלל קרקע בייעוד חקלאי) לתאריך הקובע בתוספת הצמדה וריבית" (שם, הערת שוליים 11).
*כללו של דבר, הוועדה סבורה כי יש לקבוע שווי דרך לפי מקדם 10% משווי קרקע בסביבה, **<u>בהתאם לייעודם של המקרקעין המופקעים ואפשרות השימוש החוקי בהם</u>**, שקדמו לתוכנית הדרך שלפיה הופקעו המקרקעין. באופן זה, יושב בעל המקרקעין למצבו הכלכלי הקודם, ויזכה לפיצוי מלא, תחילה לפיצוי בגין הפגיעה התכנונית (שאף גם הוא מחושב ביחס למצב התכנוני הקודם לתוכנית המפקיעה) ולאחרי כן פיצוי משלים בגין נטילת החזקה." (ההדגשה אינה במקור).*

יודגש כי ממילא כאמור במקרה בענייננו ככל שכך נקבע ע"י ועדת ההשגות וכך מחושבים פיצויי ההפקעה, זהו שווי המקרקעין במצב החדש לענייננו לפי קו מנחה פרק ג', וכך היה מביא בחשבון קונה מרצון, כי שוויה של קרקע לדרך יוערך על בסיס הערך הנוכחי של פיצויי ההפקעה הצפויים להתקבל.
ואם כך קובעת ועדת ההשגות לקביעת פיצויי ההפקעה, כך צריך להביא בחשבון קונה מרצון לעניין שווי מצב חדש לעניין תביעת פיצויים לפי סעיף 197.

יודגש, כי כל האמור ומפורט לעיל תואם להבנתי גם לשימוש של מתקנים הנדסיים שהינו שימוש זהה שאינו סחיר ע"י הפרט, שצפוי להיות מופקע ועל כן שוויו גם הוא בהתאם לשווי מרכיב הפיצויים שיתקבלו גינו.

<u>על כן, יובא בחשבון כי שווי המקרקעין במצב החדש בייעודים של מתקנים הנדסיים ודרך מוצעת הינו לפי חישוב של 10% משווי המקרקעין במצב הקודם, בניכוי שווי מרכיב הבינוי/תרומת המחוברים, שעליו הצדדים אינם חלוקים כי יש לנכותו ולהביאו בחשבון במסגרת הליך הפיצויים בגין ההפקעה.</u>

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>תרומת המחוברים:</u>

כאמור, הצדדים אינם חלוקים כי יש להביא בחשבון את תרומת המחוברים במסגרת שומות הפיצויים בגין הפקעה שהועברו בהליך פיצויי הפקעה בפני ועדת ההשגות.

כמו כן, גם אינם חלוקים על היקף סכום תרומת המחוברים בסך של 3,850,000 ₪.

על כן, בהיעדר מחלוקות מהותיות, אני סבור כי יש לקבל את הסכמת הצדדים ולאמץ אותה ולהפחית במצב החדש את תרומת המחוברים, כאשר שווי הקרקע במצב החדש ייגזר משווי המקרקעין ללא מחוברים במצב הקודם, זאת למניעת כפל פיצוי בגין מרכיב המחוברים בהליך ירידת הערך ובהליך פיצויי ההפקעה.

בעניין הפחתת תרומת המחוברים אפנה גם להחלטת הגב' רמה מאור, מיום 02.05.2021, בגו"ח 34153/1, תחנת דלק "פז", צומת האלה, מטה יהודה, בה העוררת הייתה גם המבקשת בענייננו ושם נקבע, בין היתר:

"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."

"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?"

"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."

"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, הפיצוי לתובעים ישולם בשלב תפיסת החזקה/ההפקעה."

"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." (ההדגשה אינה במקור).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340
טל' 6569085–02 | **פקס'** 5853464–02 | **נייד** 5573232–052 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>גם בהחלטת ועדת הערר באותו תיק של השמאית שלעיל, בערר (י-ם) 9001/19 חברת פז נפט בע"מ נ' הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה, נקבע:</u>

"בשלב הראשון ניתן הפיצוי בגין ירידת ערך המקרקעין ובשלב השני ניתן פיצוי בגין ההפקעה. פיצויי ההפקעה הם בגין לקיחת המקרקעין בפועל ובגין שווי המחוברים במועד ההפקעה. לפיכך, בכל מקרה הפיצוי בגין המחוברים ניתן בשלב ההפקעה ולא בשלב הראשון."

"פיצוי עבור המחוברים:

משקבענו את שקבענו לגבי האפשרות להמשיך לעשות שימוש כדין בתחנת התדלוק בתקופת הביניים, הרי שנשמטת הקרקע תחת הטענה כי היה ליתן את הפיצוי עבור המחוברים בשלב הפיצוי בגין ירידת הערך. כל קביעה אחרת בדבר הפיצוי בגין המחוברים היתה מובילה לסתירה פנימית בין האפשרות להמשיך ולעשות שימוש בתחנה בתקופת הביניים לבין מועד הפיצוי בגין המחוברים."

<u>בהחלטת ועדת הערר בערר (צפון) 904/17 מולי ויהודה בן חמו נ' הועדה המקומית לתכנון ולבניה גלבוע, נקבע:</u>

"שווי המחוברים

10. בעניין זה קבע השמאי המייעץ כי:

"הריסת מחוברים

הלכת חממי מתווה את הדרך לפיצוי הדו שלבי. בשלב הראשון מפוצה הבעלים בגין ירידת הערך שנובעת מהתכנית הפוגעת נכון למועד הקובע של אישור התכנית. בשלב השני, מפוצה הבעלים בגין הפקעת המקרקעין ותפישת החזקה. בשלב זה מפוצה הבעלים גם בגין הריסת המחוברים או פגיעה בהם, עקירת עצים ונזק לנותר. פיצוי בגין הריסת המחוברים, ועקירת עצים, ככל שאכן יהרסו מבנים ויעקרו עצים יחושב למועד הפקעת הקרקע"."

*"12. אף בעניין זה אין לקבל השגתם. **הפיצוי בגין המחוברים יחושב וישולם לעת הריסתם. ודוק, זכותם של העוררים לפיצוי דו שלבי לא נשללה ובפועל אכן מוצתה בהגישם תחילה תביעה לפי הסעיף 197 לחוק. אין פירוש הדבר חובה לשום גם רכיבים שיש לפצות בגינם לעת ההפקעה.**" (ההדגשה אינה במקור).*

<u>יצוין כי בחוות דעתה המייעצת של השמאית הגב' דנה שיחור בגו"ח 30037/128, רח' גרשון אגרון 1 פינת המלך ג'ורג' 59 ירושלים</u>, קבעה במקרה של תכנית שגרמה ירידת ערך עד להפקעה לצורך ביצוע הקו הכחול של הרכבת הקלה בעיר:

"לאור אי-הוודאות האמורה, תיבחן הפגיעה במחוברים, ככל שתהיה, במסגרת תביעת ההפקעה, לרבות שווי המבנה שיוחלט להרסו ופגיעה במערכות השונות בשטח הנותר."

כמו כן, פורטו החלטות שמאים מכריעים שקבעו כי פיצוי בגין מחוברים יערך במסגרת תביעת הפקעה:

> מקרים שונים נוספים נדונו בהכרעות שמאים מכריעים בהן נקבע כי קביעת פיצוי בגין מחוברים תיערך במסגרת תביעת ההפקעה, לרבות הכרעת יעקב פז, מיום 17/03/2022, בנכס הממוקם במושב ברק והידוע כגו"ח 20770/40, והכרעת גבע בלטר, מיום 04/07/2017, לנכס במרכז רפואי קפלן ברחובות, הידוע כגוש 3815 חלקות שונות, בה נקבע כדלקמן:

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>לסיכום, תחשיב שווי מצב חדש:</u>

<u>שווי תחנת התדלוק בשימוש ביניים לכ- 3.5 שנים:</u>

מרכיב	**תוצאה**
דמ"ש שנתיים לתחנה	₪ 3,557,275
דמ"ש שנתי לחנות נוחות	₪ 429,825
סה"כ דמ"ש שנתיים	₪ **3,987,100**
שיעור היוון משוקלל לשימושים (תחנת דלק, חנות נוחות)	7.87%
ערך נוכחי הכנסות מהוון בכ- 3.45 שנים מעוגל	₪ **11,650,000**
בניכוי היטל השבחה לכ- 3.45 שנים לחנות הנוחות מהוון	-₪ 525,256
סה"כ שווי בשימוש ביניים לכ- 3.45 שנים מהוון	₪ **11,124,744**
במעוגל	₪ **11,125,000**

<u>שווי הקרקע בתום שימוש ביניים ל- 3.5 שנים:</u>

מרכיב	**תוצאה**
שווי המקרקעין במועד הקובע	₪ 43,359,000
תרומת המחוברים - כהסכמת הצדדים	-₪ 3,850,000
סה"כ שווי מרכיב המקרקעין ללא מחוברים במצב הקודם	₪ 39,509,000
שיעור שווי קרקע במצב החדש	10%
שווי קרקע במצב החדש בייעוד דרך ומתקנים הנדסיים - כדחוי	₪ 3,950,900
שווי קרקע במצב החדש מהוון (N=3.45, I=5%)	₪ **3,338,931**
במעוגל	₪ **3,339,000**

<u>ביאור:</u>

הוונו הפיצויים (כפי שנקטו שמאי המשיבה 2) לתקופה של כ- 3.45 שנים, כפי שהיה מניח קונה מרצון, תקופה בה יופקעו המקרקעין.

היוון הפיצויים מגלם גם את גורמי הסיכון, חיכוך, אי-וודאות ואפשרות לעלויות הכרוכות בהליך הפיצויים וכד'.

<u>סיכום שווי מצב חדש:</u>

<u>מרכיב</u>	**<u>תוצאה</u>**
שווי שימוש ביניים לתחנת תדלוק - מהוון	₪ 11,125,000
שווי קרקע בייעוד דרך ומתקנים הנדסיים - מהוון	₪ 3,339,000
תרומת המחוברים	₪ 3,850,000
סה"כ שווי מצב חדש	₪ **18,314,000**

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

סיכום ירידת הערך שחלה במקרקעין:

לאור כל האמור ומפורט לעיל, התרשמתי כי ראוי לאמוד את ירידת ערך המקרקעין הנדונים, כדלהלן:

ירידת ערך בגין אישור תכנית - לפי סעיף 197	
מרכיב	**תוצאה**
סה"כ שווי מצב קודם	₪ 43,359,000
סה"כ שווי מצב חדש	₪ 18,314,000
סה"כ ירידת ערך בגין אישור התכנית	₪ **25,045,000**
פיצויים בגין הפקעת המקרקעין - משווי מצב חדש	
מרכיב	**תוצאה**
סה"כ תרומת מרכיב הקרקע - 10% משווי קרקע במצב הקודם	₪ 3,339,000
תרומת המחוברים - כהסכמת הצדדים	₪ 3,850,000
סה"כ פיצויים בגין הפקעת המקרקעין	₪ **7,189,000**
שווי תרומת שימוש ביניים עד להפקעה	
מרכיב	**תוצאה**
שווי שימוש ביניים לתחנת תדלוק - מהוון	₪ **11,125,000**
סה"כ שווי מצב קודם (197+ פיצויי הפקעה+ שימוש ביניים)	₪ **43,359,000**

ביאור החת"מ:

נושא זיהום הקרקע, ככל שקיים וקיימות עלויות בגינו, קיים בשני מצבי התכנון ולכן לא הובא בחשבון.
ממילא לא נטענו בפני טענות בעניין זה ואין בחוות דעת החת"מ כדי לקבוע ביחס לנושא זה.

סעיף 59 להחלטה *"על כן, אנו מורים על מינויו של שמאי מייעץ אשר יבחן האם התוכנית גרמה לפגיעה במקרקעין; וככל שימצא שחלה פגיעה, **יקבע את שיעורה**."*

שיעור באחוזים של ירידת הערך הינו:

כ – **57.76%** = 100 x (43,359,000 ₪ שווי מצב קודם / 25,045,000 ₪ ירידת ערך).

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

<u>הערת החת"מ לגבי תשלום פיצויים בהליך דו–שלבי (תביעת ירידת ערך 197 ופיצויי הפקעה):</u>

בהתאם לחוק ולפסיקה, בעל נכס מקרקעין שהופקע זכאי לקבל פיצויים בהליך דו-שלבי.
בשלב הראשון, פיצויים בגין ירידת ערך המקרקעין לפי סעיף 197 עקב שינוי הייעוד של המקרקעין לייעוד ציבורי מכוח תכנית.
בשלב השני, הפיצוי ניתן בגין נטילת החזקה במקרקעין, קרי הפקעתם של המקרקעין.
במקרה הנדון סביר כי ירידת ערך המקרקעין לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, ייקבעו לפי החלטת כב' ועדת הערר בהליך הנדון ומאידך הפיצוי בגין השלב השני בגין הפקעת המקרקעין לפי החלטת ועדת ההשגות.

<u>אכן בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 7959/00 עזר נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, חיפה, מיום 24.12.2001, נקבע:</u>

"בית-המשפט העליון פסק:

א. (1)הוראת סעיף 197(א) לחוק קובעת זכות לפיצוי בעל מקרקעין או בעל זכות במקרקעין שנפגעו על-ידי תכנית שלא בדרך הפקעה. הוראה זו שוללת, לפי לשונה, את זכות הפיצויים מכוחה אם המקרקעין נפגעו על-ידי תכנית בדרך הפקעה ולפיכך יצרה קושי גדול לגבי בעל זכויות בקרקע שתכנית המיתאר ייעדה להפקעה עתידית.

(2)מתוך דאגה לזכויותיו של בעל הקרקע שהיה עשוי להישאר ללא פיצוי מתאים לו היו שוללים ממנו פיצויים בשלב המוקדם במסגרת הוראת סעיף 197(א) לחוק, השתרשה בפסיקה ההבחנה בין פגיעה שהיא תוצאה של תכנית הצמודה אל ההפקעה או מלווה אותה, לבין פגיעה שהיא תוצאה של ההפקעה עצמה. לפי תפיסתו של בית-המשפט העליון, הפגיעה בבעל מקרקעין בעקבות מתן תוקף לתכנית חדשה המייעדת את המקרקעין להפקעה היא דו-שלבית: פעם אחת הוא נפגע מעצם שינוי הייעוד של הקרקע על-פי התכנית החדשה, ופעם נוספת הוא נפגע כאשר מבוצעת ההפקעה בפועל. כך, בשלב הראשון זכאי בעל הקרקע לפיצויים על ירידת ערך הקרקע בשל התכנית הקובעת את שינוי הייעוד; בשלב השני מגיעים לו פיצויים על עצם שלילת הבעלות שבאה כתוצאה מביצוע ההפקעה בפועל."

<u>בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 474-83 הוועדה המקומית לבנייה ולתכנון ערים, ראשון לציון נ' עזרא חממי, מיום 10.08.1987, צוין בין היתר:</u>

" תכנית, כמשמעותו שלמונח זה לפי חוק התכנון והבניה, אשר שינתה ייעודם של מקרקעין, כגון שהפכה שטח המיועד לבנייה לשטח ציבורי ירוק או לשטח עליו ייבנה מוסד ציבורי, עשויה לזכות את בעליהם של המקרקעין בפיצויים מכוח האמור בסעיף 197(א) לחוק האמור, אם יוכח, למשל, כי המקרקעין נפגעו על-ידי התכנית, מאחר שערכם פחת בשל שינוי הייעוד.

לעניין זה אין נפקא מינה, ששינוי הייעוד נושא עמו אופי מסוג כזה, שאין להגשימו אלא בדרך ההפקעה העתידה: אם המדובר, למשל, בהקמת מוסד ציבורי, הרי לא תהיה אפשרות לבצע את הבנייה של המוסד אלא אחרי הפקעת המקרקעין. אולם הפגיעה בנכס היא מיידית ואינה קשורה לביצועה של ההפקעה העתידה (אשר לעתים אין לדעת בוודאות אימתי תבוצע), שהרי כל קונה פוטנציאלי ייתן דעתו לייעוד החדש ולהגבלות הנובעות ממנו ולא ישלם תמורת המקרקעין אלא את המחיר התואם את הייעוד הנוכחי והמעודכן, כפי שהוא הוגדר על-פי התכנית החדשה.

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

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201**א'**, **מרכז העיר**, **ירושלים**, **מיקוד** 94340

טל' 02–6569085 | **פקס'** 02–5853464 | **נייד** 052–5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

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 בשוויים 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."

<u>גם בפסיקת בית המשפט העליון בעע"מ 7834-19 ועדת ההשגות לפי סעיף 9א לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) 1943 נ' השקעות טאורו בע"מ, מיום 27.04.2021, עולה:</u>

"כאשר הפגיעה התכנונית מהווה שלב ראשון בהפקעה, הפיצויים בגין המקרקעין המופקעים נחלקים לשניים: בשלב ראשון זכאי בעל הקרקע לפיצויים על ירידת ערך הקרקע בשל התכנית הקובעת את שינוי הייעוד; בשלב השני מגיעים לו פיצויים על עצם שלילת הבעלות שבאה כתוצאה מביצוע ההפקעה בפועל. ההבחנה בין פגיעה תכנונית לפגיעה עקב הפקעה, כמו גם מנגנון הפיצוי "הדו-שלבי", היא הלכה ידועה."
"ייתכנו מקרים שבהם הפקעת המקרקעין תתרחש זמן רב לאחר פרסום התכנית ששינתה את ייעוד המקרקעין לצורכי ציבור, וייתכנו מקרים שבהם הפקעת המקרקעין תיעשה סמוך לאחר פרסום התכנית הפוגעת. כך אירע במקרה זה, אך גם במקרים בהם יש סמיכות זמנים בין יום תחילת התכנית ויום ההפקעה, אין לסטות מהפרוצדורה הקבועה בחוק בהתאם לתורת הפיצוי הדו-שלבי."

עוד צוין:

"עם זאת, כשלעצמי, איני רואה מניעה כי מקום בו כבר ניתנה החלטת השמאי המכריע בהליך על פי סעיף 197, תוגש החלטה זו כראיה לוועדת ההשגות."

הגם שמדובר בהליכים נפרדים שנידונים בטריבונל שונה, הליכים אלה לא מנותקים זה מזה מבחינה רעיונית.
ידוע ומקובל כי כפי שפירטה ועדת ההשגות:

"שני רכיבי הפיצוי נועדו במהותם להשלים את סכום הפיצוי הכולל לבעל המקרקעין, באופן שיעמיד אותו, בסיכומו של דבר, במצבו הכלכלי שקדם להליכי ההפקעה המלאים – הן השינוי התכנוני, הן הנטילה בפועל. באופן רעיוני, המחוקק מאפשר את קבלת הפיצוי באופן מפוצל, "וזאת כדי להיפרע מלוא ההיקף בגין ההפקעה"".

<u>בפסיקת בית המשפט העליון בע"א 6407-14 הוועדה המקומית לתכנון ובניה כרמיאל נ' אחמד מסרי, מיום 24.05.218, נקבע:</u>

*"פועל יוצא של הליך דו-שלבי זה – שינוי ייעוד, ולאחריו הפקעה בפועל – הוא כי ככלל גם הפיצויים מוענקים בשני שלבים, שכל אחד מהם הוא פרי עילת תביעה עצמאית ונפרדת: בשלב הראשון מוענק פיצוי בגין ייעוד המקרקעין לצורכי ציבור; ובשלב השני מוענק פיצוי נוסף בגין ההפקעה עצמה. **כדי להיפרע מלוא ההיקף בגין ההפקעה**, בשלב הראשון על הנפקע להגיש תביעה המכוונת לוועדה המקומית לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה בגין ירידת ערך הקרקעין הכרוכה בשינוי ייעוד החלקה על פי התכנית; ובשלב השני, הבא לאחר ביצוע ההפקעה בפועל, ניתן לתבוע בבית המשפט המחוזי פיצוי בגין נטילת הקרקע בפועל – קרי: בשל אובדן הבעלות על החלק המופקע, לפי השווי המופחת של המקרקעין שייעודם לצרכי ציבור". (ההדגשה אינה במקור).*

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

*"עולה מן המקובץ כי בהיעדר הסכמה, **כדי לקבל את מלוא הפיצוי על מקרקעין מופקעים, על בעל הקרקע לנקוט את שני ההליכים האמורים. חשוב להעיר כבר בשלב זה כי על פי רוב, הפגיעה המשמעותית יותר מבין שני השלבים באה בשלב הראשון**." (ההדגשה אינה במקור).*

ביחס להיקף הפיצויים, כפי שפורט גם בספר פרופ' נמדר – הפקעת מקרקעין:

פסקה 1301 – עמ' 403:

*"העקרון הבסיסי השולט בדיני הפיצויים בנדון זה הינו לשאוף לכך שבעלי הקרקע, מבחינה כלכלית, **יועמדו במצב כאילו ההפקעה לא התרחשה**". (ההדגשה אינה במקור).*

פסקה 1304 – עמ' 408:

*" המחוקק מאפשר לבעלי המקרקעין לקבל פיצוי על המקרקעין שלהם בשני שלבים, כאשר כל שלב מהשלבים הנ"ל כולל בתוכו עילת תביעה נפרדת, תקופת התיישנות שונה ושווי מקרקעין שונה. בעוד שבשלב הראשון ניתן לתבוע על ירידת הערך של המקרקעין לפי שווים לפני התכנית הפוגעת, הרי שבשלב השני הבעלים יכולים לתבוע על לקיחת קרקע פגועה לפי שוויה בייעודה החדש, **ובלבד ששתי התביעות גם יחד לא יעלו על ערכה המלא של הקרקע ערב התכנית הפוגעת**". (ההדגשה אינה במקור).*

<u>יודגש כי החת"מ מעורב בהליך הדו-שלבי, בשני חלקיו.</u>

בשלב הראשון בתור שמאי מייעץ לכב' ועדת הערר הנכבדה בחוות הדעת הנדונה.

ומאידך **בשלב השני** בתור חבר ועדת ההשגות באותו תיק בדיון שהוגש לתביעת פיצויים בגין הפקעת המקרקעין.

יצוין כי קיימת חפיפה וקרבה בין המועדים הקובעים לירידת הערך ולפיצויי ההפקעה.
על כן, יודגש כי הנקבע בחוות דעת זו, להבנתי מתואם במידה גבוהה עם דעת החת"מ כפי שתוצג בהחלטת וועדת ההשגות ומתואם גם עם התוצאה שתיקבע בהליך זה בוועדת ההשגות.
על כן, גם מבחינה זו, סביר כי ירידת הערך שנקבע במקרקעין בענייננו בחוות דעתי לעיל, תואמת ל"עקרון הבסיסי השולט בדיני הפיצויים", לשאוף לכך שבעלי הקרקע, מבחינה כלכלית, יועמדו במצב כלכלי כאילו ההפקעה לא התרחשה מעולם [אלמלא הצורך בהפקעה האמורה...].

<u>ביאור החת"מ לגבי שווי מרכיב הקרקע במצב החדש בגין פיצויי הפקעה:</u>

יצוין כי בפועל תרומת מרכיב הקרקע במצב החדש כפי שייקבע בהחלטת ועדת ההשגות הינה 3,945,700 ₪ שגבוה בפועל מתרומת שווי מרכיב הקרקע בחוות דעתי הנדונה שהינו בסך של 3,339,000 ₪.
יודגש כי פער זה הינו סביר ונובע מהוראות החוק השונות בהליך תביעת הפיצויים בגין ירידת הערך, השונות מההליך בגין פיצויי ההפקעה.
הפער בין הסכומים נובע בעיקרו מהשוני <u>במועד הקובע</u> לבחינת שוויו של הנכס, אשר יוצר שוני בהיוון אותם תזרימי הכנסות (מועד קובע של 11/2017 בפיצויי הפקעה לעומת 07/2017 בהחלטה הנדונה) וכן נובע מהיוון פיצויי ההפקעה הנדרשים הצפויים היו להתקבל בעוד כ- 3.45 שנים בתום השימוש ביניים בהחלטה הנדונה וגם לפי הקו המנחה פרק ג', זאת בשונה ממועד חישוב פיצויי ההפקעה בפועל שהינו למועד פרסום סעיפים 5 ו- 7.

<u>הארות נוספות:</u>

א. ככל שנעים בציר הזמן קדימה לעבר התאריך 01.01.2030 שווי התחנה יורד [בהתאם לקו המנחה תוספת בשיעור 1% החל משנת 2030. כלומר, עליה בשער היוון של 1% מקטינה את הערך הנוכחי של התחנה].
ב. שווי מרכיב הקרקע 3,339,000 ₪ הינו תוצאת היוון (N=3.45, I=5%) למועד הקובע 18.07.2017.

רח' יפו 97 (**בניין כלל**), **קומה** C2, **משרד** 201א', **מרכז העיר, ירושלים, מיקוד** 94340
טל' 02-6569085 | **פקס'** 02-5853464 | **נייד** 052-5573232 | **דוא"ל** dadondavid@bezeqint.net

11. חוות דעת בכתב

לאור כל האמור והמפורט לעיל, הגעתי לכלל דעה כי ראוי לאמוד את ירידת ערך המקרקעין לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965, המזוהים כגוש: 6180 חלקה: 443 [בשלמות], תחנת דלק "פז קרית גן", דרך אלוף שדה 52, שכונת הבילויים, רמת גן, ובכפוף לכלל הנחיות כב' ועדת הערר הנכבדת בהחלטה מיום 08.05.2024, כדלהלן:

הגורם הפוגע	מועד קובע	ירידת ערך המקרקעין
תכנית תת"ל/70/א'	18.07.2017	25,045,000 ₪ בגין אישור התכנית

שיעור (אחוזים) של ירידת הערך הינו:

כ – **57.76%** = 100 x (43,359,000 ₪ שווי מצב קודם / 25,045,000 ₪ ירידת ערך).

12. תצהיר

הנני מצהיר כי חוות דעת זו נערכה לפי מיטב ידיעותיי, ניסיוני והבנתי המקצועית, בהתאם לנתונים שהוצגו בפני וכי אין לי כל חלק או עניין אישי במקרקעין מושא חוות הדעת בכתב.

ולראיה באתי על החתום ביום 05.10.2025.

בכבוד רב,

דוד דדון – עו"ד (LL.M), שמאי מקרקעין

שמאי מכריע ומייעץ לפי תיקון 84 לחוק התכנון והבניה התשכ"ה – 1965



רח' יפו 97 (בניין כלל), קומה C2, משרד 201א', מרכז העיר, ירושלים, מיקוד 94340

טל' 02-6569085 | פקס' 02-5853464 | נייד 052-5573232 | דוא"ל dadondavid@bezeqint.net