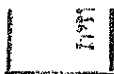


ערר מס': 8025/15

מדינת ישראל	1
מחוז חיפה	2
ועדת ערר מחוזית לתכנון ובניה	3
פיצויים והיטלי השבחה	4
	5
	6
בפני הוועדה: יו"ר: עו"ד דקלה מוסרי טל	7
חברי הועדה: מר מאיר גרון, שמאי	8
נציגת מתכננת המחוז: גב' אורית חפר רוגובין	9
	10
	11
העורר: א.י.ה השקעות בע"מ	12
ע"י השמאים אהרון ויסבלום וקובי קלפון	13
	14
	15
- נגד -	16
	17
המשיבים: ועדה מקומית לתכנון ובניה חדרה	18
	19
	20
כתובת הנכס: פרידלנדר 1 חדרה	21
גוש וחלקה: 10014/152	22
תאריך הדיון: 29.12.2015	23
<u>החלטה</u>	24
בפנינו ערר מכוח סעיף 14(א) לתוספת השלישית לחוק התכנון והבניה, בגין שומת היטל השבחה,	25
שערכה הוועדה המקומית לחלקה 152 בגוש 10014 ברח' מייזר פינת פרידלנדר, חדרה. השומה הוצאה	26
בעקבות מימוש באמצעות היתר בניה להפיכת תחנת דלק מתחנה פנימית לתחנה מדרגה ג'.	27
<u>רקע תכנוני</u>	28
1. תכנית חד/812 (להלן: "התכנית" או "התכנית החלה") אשר פורסמה למתן תוקף ביום	29
15/09/91 מייעדת את החלקה לאזור תעשיה.	30
2. בסעיף 13 לתכנית נקבעו התכליות והשימושים המותרים באזור תעשיה, כך:	31
	32

ערר מס': 8025/15



13. תכליות ושימושים:

- 13.1 איזור תעשייה: א. בתי חרושת ושטחי חרושת.
- ב. מוסכים לרכב ציבורי, רכב כבד ומשאיות.
- ג. בניני מלאכה, שטחי מלאכה, בנינים ושטחי אחסנה וקירור.
- ד. בניני משרדים ושרותים מסחריים הקשורים במישרין למקום.
- ה. אולמי שמחות, מסעדות, דיסקוטקים.
- ו. מוסדות ציבור לשירות העובדים באיזור ובתי ספר הקשורים באיזור.
- ז. מתקנים הנדסיים לחשמל, מים, ביוב, ניקוז, טלפון וגז.
- ח. מחסנים למוסדות ציבור כגון: עיריה, הג"א וכדו'.
- ט. שטחים ומתקנים לחניה.
- י. מוסכים לרכב פרטי ומסחרי.
- יא. תחנת תדלוק, בהתאם לתכנית המתאר הארצית.

1

2

3. כן נקבע בהערות לטבלת הוראות הבניה ביחס לשימוש לתחנת תדלוק:

3

ג. תחנות תדלוק

בהתאם לתמ"א 18.

4

4. מעבר להוראות האמורות, לא נקבעו הוראות נוספות ביחס לתחנות תדלוק.

5

5. במועד פרסומה למתן תוקף של התכנית, היתה תמ"א 18 שינוי 1 בתוקף. מטרותיה הוגדרו כך:

6

2. מטרות תכנית המיתאר הארצית לתחנות תדלוק

מטרות תכנית זו הן:

- (1) להבטיח שרות נאות לצרכנים של תחנות תדלוק;
- (2) למנוע מפגעים תחבורתיים וסביבתיים לרבות זיהום מי התהום, עקב הקמתן והפעלתן של תחנות תדלוק;
- (3) כדי לאפשר את השגת המטרות האמורות בפסקאות (1) ו-(2) - לקבוע תכניהם (קריטריונים) למיקומן של תחנות תדלוק, לתכנון, להקמתן ולהפעלתן.

7

8

6. בתמ"א 18 תיקון 1 סווגו תחנות התדלוק בשלוש דרגות:

9

ערר מס': 8025/15

3. דרוג תחנות התדלוק

לענין תכנית זו, יסווגו תחנות התדלוק לשלוש דרגות, ועל כל אחת מהן שסווגה כאמור, יחולו הוראות אלה:

(א) תחנת תדלוק מדרגה א' נועדה לספק דלק לרכב שמשקלו הכולל המותר לפי כל דין אינו עולה על 4 טון, ובתחנה שבחניון מבונה - מותר לתת גם שרותי סיכה;

(ב) על תחנת תדלוק מדרגה ב' יחולו ההוראות החלות על תחנות תדלוק מדרגה א', בסייגים ובתוספות אלה:

(1) מותר לספק בה דלק לרכב, יהא משקלו אשר יהא;

(2) מותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומיתקנים לסיכה, לתיקון תקרים, לחשמלאות רכב ומיתקנים לשרותי רכב כיוצא באלה, למעט מיתקנים למכונאות רכב, לפחחות, לצבעות, לתיקון קפיצים ולבדיקות של רכב ושל פליטת עשן ומיתקנים העלולים לגרום למפגעים סביבתיים של מחש;

(3) מותר להקים ולהפעיל בה קיוסק או מזנון.

(ג) תחנת תדלוק מדרגה ג' נועדה לספק דלק לרכב מכל סוג, יהא משקלו של הרכב אשר יהא, ומותר להקים ולהפעיל בה מבנים ומיתקנים לכל שרותי החזקת רכב, לקיוסק, למזנון או למסעדה.

7. עוד נקבע בהוראות תמ"א 18 שינוי 1 כי הקמת תחנות תדלוק כפופה למגבלות והסייגים הקבועים בה:

4. הפעלת תחנות תדלוק על פי התכנית

לא יפעילו תחנת תדלוק מדרגה כלשהי אלא אם קויימו בה הסייגים, ההגבלות והחייבים שהוטלו בתכנית זו או על פיה על תחנת תדלוק דרך כלל או על תחנות תדלוק בדרגה שעמה נמנית תחנת התדלוק הנדונה, לרבות אלה שנקבעו בתאור הדרגות בסעיף 3.

8. אשר לאופן אישורה של תחנת תדלוק, נקבע בתמ"א כך:

פרק ג': הקמת תחנות תדלוק

15. תכנית מפורטת - תנאים להקמת תחנת תדלוק

(א) לא תאושר הקמתה של תחנת תדלוק אלא על פי תכנית מפורטת המיועדת, בין שאר הוראותיה, את המקום לתחנת תדלוק.

ערר מס': 8025/15

(1) לא היו בתכנית מיתאר מקומית הוראות בדבר אתרים לתחנות תדלוק, לא תאשר תכנית מפורטת כאמור אלא לאחר שאושר שינוי לתכנית המיתאר המקומית בדבר האתר לתחנת התדלוק.

(2) לא נקבעו בתכנית מיתאר מחוזית הוראות מפורשות בדבר אתרים לתחנות תדלוק, ניתן לאשר את התכנית המפורטת להקמת תחנת התדלוק, ולא יהא צורך מחמת זה בלבד בשינוי תכנית המיתאר המחוזית.

(ג) סעיף זה אינו מאפשר לייעד, על ידי תכנית מפורטת, קרקע לתחנת תדלוק, אם הקמת התחנה והפעלתה באותו מקום אינה מותרת על פי כל דין אחר, זולת חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, ולא תסטה התכנית המפורטת מהוראות כל דין כאמור, המסדיר את הקמתה ותפעולה של תחנת תדלוק.

(ד) אין בתכנית זו כדי לחייב את מוסדות התכנון לאשר תכנית מפורטת כאמור, ומוסדות התכנון יפעלו לפי האמור בסעיף 2 להגשמת מטרות תכנית זו.

(ה) בכפוף לאמור בסעיף 2 לעניין הגשמת מטרות תכנית זו ובכל תכנית אחרת, רשאית הוועדה המחוזית להרשות את הקמתה והפעלתה של תחנת תדלוק שלא לשירות הזולת, ושאינה עוסקת במכירת דלק לציבור על כסיס עסקי, אף שלא על פי הוראות תכנית זו, הפעלת תחנה בדרך האמורה תהיה תנאי לשימוש, ואם יופר התנאי, יהא האישור של הוועדה המחוזית בטל.

(ו) שום דבר בתכנית זו דרך כלל ובסעיף זה במיוחד לא יתפרש כאילו בא לגרוע מסמכות לפי דיני התעבורה או כל דין אחר לאסור או להגביל את הכניסה לתחנת תדלוק או היציאה ממנה על ידי פניה שמאלה. הוראה זו אינה גורעת מהאמור בסעיף 30.

9. עוד נקבע בהוראות התמ"א באילו אזורי ייעוד ניתן להקים תחנות תדלוק מדרגות שונות:

23. תחנות התדלוק באזורים השונים

(א) בתכנית מפורטת ניתן לאשר הקמתן של תחנות תדלוק -

(1) בכל אזור אשר נמנה של תכנית מיתאר מקומית - אם התחנות הן בדרגה א';

(2) באזור מסחר ועסקים ובחניון ציבורי לרכב שבאזור מגורים - אם התחנות הן בדרגה א' או ב';

(3) באזור תעשייה של תכנית מיתאר מקומית או באזור המיועד לשרותי רכב בתכנית מיתאר מקומית - תהא דרגת התחנה אשר תהא.

(ב) סיווגם של האזורים לענין סעיף קטן (א) יהא זהה לסיווגם בתכניות מיתאר מחוזיות, בתכניות מיתאר מקומיות ובתכניות מפורטות, הכל לפי התכנית בעלת הדרגה הגבוהה יותר.

(ג) כדי להסיר ספק נאמר בזה כי האמור בסעיף זה כפוף ליתר הוראת תכנית זו, ובמיוחד לאמור בסעיף 15.

10. כמו כן נקבעו בהוראות התמ"א סייגים והגבלות נוספים, לענין מרחקים מינימליים משימושים

שונים, התחברות לדרכים וכיב' (פרקים ד' ו-ה' להוראות התמ"א).

11. לאחר שינוי 1 בוצעו שינויים נוספים, אשר הרלבנטי שבהם לענייננו הוא שינוי 4 מיום 23.8.2006

שחל במועד הוצאת היתר הבניה. בשינוי זה נקבעו בין היתר חמישה סוגי תחנות והוראות

ומגבלות לגביהן.

ערר מס': 8025/15

12. ביחס לתחנה מדרגה ג' נקבעה הוראה מפורטת בסעיף 6.4 לתמ"א . בסעיף 8 לשינוי 4 נקבעה הסמכות למוסד תכנון לתת היתר לתחנות תדלוק גם מקום שלא הוגדר שימוש לתחנת תדלוק בתכנית מפורטת, בתנאים המפורטים בסעיף. כאשר נקבע כי היתר להקמת תחנת תדלוק לפי סעיף 8 יהיה תואם לשטחי הבניה ולמגבלות הבניה הקבועות בתכנית שמכוחה ניתן היתר. בסעיף 12 נקבעו הוראות למניעת זיהום בקרקע.

1

2

3

4

5

העובדות שאינן במחלוקת

13. ביום 23.4.2009 הוציאה המשיבה הודעת חיוב בהיטל השבחה בגין מימוש מלא לתכנית חד/812, החיוב הופנה לבעלי הזכויות דאז ואין מחלוקת כי שולם. בשומת היטל ההשבחה לא נזכרת אפשרות הקמת תחנת התדלוק.

7

8

9

14. ביום 1.7.2009 רכשה העוררת את הזכויות במקרקעין. העוררת הגישה בקשה להיתר להפיכת תחנת התדלוק הפנימית שהיתה קיימת במקרקעין לתחנת תדלוק מדרגה ג'. כן התבקשה הקלה בקו בניין קדמי.

10

11

12

15. ביום 10.9.2013 החליטה הוועדה המקומית לאשר את הבקשה וביום 2.2.2015 הנפיקה הודעת חיוב בהיטל השבחה, בגין אישורה של תחנת התדלוק ובגין אישור ההקלה בקווי הבניין.

13

14

עיקר טענות העוררת

16. הערר מופנה כנגד חיוב העוררת בהיטל השבחה עבור תחנת התדלוק.

16

17. אפשרות הקמת תחנת תדלוק מדרגה ג' ניתנה כבר מכוח תכנית חד/812. על פי הוראותיה, ניתן להקים במגרש תחנת תדלוק בהתאם להוראות תמ"א 18, ועל כן ומשהעוררת רכשה את החלקה לאחר אישור תכנית חד/812 כמושבחת, היא אינה חבה בהיטל השבחה נוסף.

17

18

19

18. לחלופין, גם מועד תמ"א 18 על תיקוניה מוקדם למועד רכישת הזכויות על ידי העוררת. על פי הדין קיימות חבות בהיטל השבחה בגין תכנית מתאר ארצית. אולם חבות זו חלה על מי שהיה בעל הזכויות במקרקעין ביום אישור התכנית. העוררת לא היתה בעלת זכויות בחלקה במועד אישור תכניות התיקון לתמ"א, ומשכך אינה החייבת בהיטל.

20

21

22

23

19. לחילופי חלופין, נפלו טעויות שמאיות רבות בשומת הוועדה. שומה אחרת שנערכה עבור העוררת צורפה לערר.

24

25

בעקבות הגשת הערר, הגישה הוועדה המקומית הודעה על תיקון שומה. בשומה המתוקנת קיבלה הוועדה המקומית את הטענה כי התכנית המפורטת חד/812 איפשרה הקמת תחנת תדלוק מכוחה. על כן, המועד הקובע בשומה המתוקנת הוא מועד אישור התכנית. עם זאת, הוועדה המקומית התייחסה בשומתה המתוקנת לאפשרות להקים תחנת תדלוק מכוח התכנית המפורטת כ"לוטה בערפל" תוך שהיא משווה בין אפשרות זו ובין האפשרות להקמת תחנת תדלוק בכל מגרש אחר בייעוד תעשייה בארץ מכוח סעיף 8 לתמ"א 18 שינוי 4.

26

27

28

29

30

31

בהתאם, הוועדה המקומית החילה בשומתה את העיקרון שנקבע בפסק הדין של בית המשפט העליון ברע"א 3002/12 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה גבעתיים נ' אליק רון [פורסם בבנו] (להלן: "עניין אליק רון") ביחס לזכויות מותנות וקבעה כי יש לפצל את החיוב בהיטל ההשבחה לשני מועדים,

32

33

34

ערר מס': 8025/15

- 1

האחד – שלב העברת הזכויות, והשני- שלב קבלת היתר הבניה. סכום ההשבחה למועד קבלת היתר
- 2

הבניה הועמד על 633,000 ₪ (כאשר בשומה המקורית נקבעה ההשבחה על 3,096,000 ₪).
- 3

בתגובה הגישה העוררת התייחסות מפורטת לתיקון. העוררת טענה כי לא ניתן להחיל את עקרונות
- 4

עניין אליק רון על עניינו. בפסה"ד בעניין אליק רון נעשתה אבחנה ברורה בין מקרים של תכניות
- 5

"רגילות" המעניקות זכויות ללא התניות לאישורים נוספים, לבין מצב חריג של "זכויות מותנות".
- 6

רק במקרה החריג של "זכויות מותנות" לגביהן נדרש הליך נוסף הכרוך בשיקול דעת של הוועדה
- 7

המקומית, ניתן לפצל את החיוב בהיטל השבחה.
- 8

בעניינו, טוענת העוררת, התכנית החלה מעניקה במפורש את הזכות והייעוד לבניית תחנת תדלוק
- 9

במגרש. בהוראות התכנית אין כל התניה או צורך באישור ועדה על מנת ליישם את בניית התחנה.
- 10

במועד אישור התכנית חלה תמ"א 18 שינוי מ' 1 אליה הפנתה התכנית. אין בתכנית וגם לא בהוראות
- 11

התמ"א כל התניה או שיקול דעת לוועדה המקומית בעניין הוצאת היתר הבניה. התיקונים
- 12

המאוחרים של תמ"א 18 אינם חלים. הוראות המעבר שנקבעו בתיקונים עצמם מוציאות את המקרה
- 13

בעניינו מתחולתם. שינוי 4 חל רק על הכנת תכנית חדשה להקמת תכנית תדלוק או הוצאת היתר
- 14

מכוח תכנית מפורטת שאין בה ייעוד או שימוש לתחנות תדלוק. שמאי העוררת התייחסו גם לשאלות
- 15

תחשיביות ושמאיות העולות מן השומה.
- 16

דיון והכרעה
- 17

לא למותר לציין כי בינתיים ומאז הוצאה שומת הוועדה המקומית, וכן השומה המתוקנת ניתן על
- 18

ידי בית המשפט העליון פסק הדין בבר"מ 505/15 **אופל קרדן השקעות בע"מ נ' הוועדה המקומית**
- 19

לתכנון ובניה, אשקלון [פורסם בנבו] בו נקבע כי במקרה של תכנית מתאר ארצית שאינה קונקרטית
- 20

דיה, מועד אירוע המס הנו המועד שבו מתקיים מימוש קונקרטי, כלומר ניתן היתר הבניה. ושם קבע
- 21

בית המשפט העליון (מפי כב' השי' עמית), כך :
- 22

" .מקום בו תכנית המתאר הארצית אינה מייעדת מקרקעין מסוימים, אלא קובעת
- 23

נורמה כללית שתיהפך לקונקרטית רק עם קבלת היתר בנייה. עמדתי על כך בעניין רון :
- 24
- 25

מבחינה זו, תמ"א 38 משולה למעין תוכנית המרחפת מעל כל שטח
- 26

המדינה, ובהיקש לשעבוד צף' המתגבש בהתקיים אירוע מסויים, כך
- 27

גם התגבשות ההשבחה היא במועד הוצאת היתר הבניה...לכן,
- 28

מקובלת עליי עמדת המלומד נמדר כי לגבי תמ"א 38, המחוקק ראה
- 29

את מועד הוצאת היתר הבניה כמועד המצית את החיוב בהיטל
- 30

השבחה (נמדר, עמ' 601), ולא את מועד אישור התכנית" (שם, פס' 56)
- 31

[ההדגשה הוספה – י"ע].
- 32
- 33

[במאמר מוסגר : בעניין רון סברתי בטעות, באמרת אנב, כי תמ"א 18 יורדת לרמת פירוט
- 34

המאפשרת הוצאת היתר בנייה ישירות מכוחה בלבד (שם, פסקה 54). כאמור, תמ"א 18
- 35

אך קובעת עקרונות כלליים, המכניסים שינוי בתכנית המתאר המקומית, שמכוחה ניתן
- 36

להעניק קונקרטיזציה בדמות היתר בניה במקום ספציפי].
- 37

ערר מס': 8025/15

- 1 במקרה הרגיל של בקשה להיתר בניה, אשר תואמת תכנית החלה על מקרקעין מסוימים,
- 2 בעל המקרקעין צועד ב"מסלול ירוק" המקנה לו זכות לקבלת ההיתר, למעט בנסיבות
- 3 חריגות ומיוחדות. לא כך לגבי תכנית מתאר ארצית המתירה שימוש, ייעוד או הקלה,
- 4 שאינם קונקרטיים למקרקעין מסוימים, ואשר מותירה את שיקול הדעת למוסד התכנון
- 5 המקומי. במקרה כאמור אין למבקש ההיתר "זכות מוקנית" לקבלת היתר בניה, כך שרק
- 6 עם אישור הבקשה להיתר בניה, נצמחת ההשבחה. בסיטואציה מעין זו, הוועדה המקומית
- 7 חובשת את כובעה כרשות תכנון, להבדיל מכובעה כרשות רישוי המנפיקה היתרי בניה
- 8 ב'מסלול הירוק'.
- 9
- 10 17. מכאן, שכאשר עסקינן בתכנית מתאר ארצית שאינה קונקרטית דיה, מועד אירוע
- 11 המס, המועד הקובע לשומת היטל השבחה, הינו המועד שבו זכתה תכנית המתאר
- 12 הארצית הכללית למימוש קונקרטי במקרקעין ספציפיים (ראו אהרן נמדר מערכת המס
- 13 בעסקאות נדל"ן 600-601 (2013) (להלן: נמדר – מערכת המס)).
- 14 דחיית שומת ההשבחה למועד האמור אף מתיישבת עם הנימוקים שבלב 'עקרון המימוש',
- 15 שהינו מאבני היסוד של דיני המס (ע"א 6126/98 חברת חלקה 510 במגרש 6043 בע"מ
- 16 (בפירוק מרצון) נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, חולון, פ"ד נה(4) 769, 780-777
- 17 (2001) והאסמכתאות שם (להלן: עניין חברת חלקה)). הגדרת המועד הקובע כמועד יישום
- 18 התכנית בפועל, עולה בקנה אחד גם עם עקרונות הנזילות, הוודאות ויכולת המדידה (עניין
- 19 רון, פס' 17; להצגת העקרונות בראי המשפט האמריקאי ראו D.N. Shaviro, An
- 20 Efficiency Analysis of Realization and Recognition Rules under the Federal
- 21 (Income Tax, 48 Tax L. Rev. (1992-1993) 1, 12-13)).
- 22 שומת השבחה בהתאם למחיר השוק ביום אישור היתר הבניה, מאפשרת אומדן מדויק
- 23 לשינוי בשווי המקרקעין. לא כך כאשר עסקינן באישורה של תכנית מתאר ארצית, שאז
- 24 הוודאות באשר לשינוי בערכם של מקרקעין ספציפיים בתחומי התכנית נמוכה, וקיים
- 25 קושי למדוד את מידת השבחתם של המקרקעין (או הנזק שנגרם להם) בעקבות אישור
- 26 התכנית (השוו לעניין חברת חלקה, בעמ' 777-780). איננו צריכים להרחיק עדותנו,
- 27 והמקרה שבפנינו אך יוכיח. השמאי המכריע הגיע לתוצאה לפיה ביום אישור התמ"א
- 28 בשנת 2006, ערכם של המקרקעין ירד. תוצאה אבסורדית זו, אך ממחישה כי כאשר
- 29 מדובר בתכנית מתאר ארצית הקובעת עקרונות כלליים בלבד, אין מקום לחישובי
- 30 הסתברויות והערכות הקלוטות מהאוויר, ויש להמתין ל'קונקרטיזציה' של ההשבחה או
- 31 של הפגיעה במקרקעין".
- 32 אם כן, בית המשפט העליון מאבחן בצורה ברורה בין מקרים בהם קיימת תכנית מפורטת המאפשרת
- 33 הוצאת היתרי בניה מכוחה "במסלול ירוק" ובין תכנית מתאר ארצית המשנה תכניות מתאר
- 34 מקומיות בכל הארץ, באופן לא קונקרטי, כאשר רק במועד ההיתר הופך השימוש שהיא מוסיפה
- 35 לקונקרטי. בית המשפט דחה את אפשרות החלת עקרון חלוקת ההשבחה שנקבע בעניין אליק רון
- 36 (והוחל על ידי בית המשפט שהכרעתו עמדה לדיון בפני בית המשפט העליון), על היתרים לתחנות
- 37 תדלוק מכוח סעיף 8 לתמ"א 18 שינוי 4 משום שקבע כי התמ"א לא העניקה זכויות קונקרטיות
- 38 במועד אישורה, אלא רק במועד מתן ההיתר מכוחה.

ועדת ערר לתכנון ובניה - מחוז חיפה
שד' פלייט 2, בניין אורן, קומה 5, חיפה 33095
קבלת קהל: ימים א', ב', ג', ח' 08:00-14:00, יום ד' 08:00-16:30
טלפון: 04-8512345 פקס: 04-8522111 מייל: Arrhaifa@iplan.gov.il

ערר מס': 8025/15

1 גם הש' ד' ברק ארז, אשר הסכימה לתוצאה אליה הגיע כב' הש' עמית (אף כי מטעמים אחרים)
2 הוסיפה והבהירה כי לא ניתן ליישם את העקרון שנקבע בעניין אליק רון במקרה של תכנית מתאר
3 ארצית:

4 "כאשר תכנית המתאר הארצית היא נעדרת מיקום ספציפי למעשה, כך שהיא משנה
5 תכניות מקומיות ללא זיקה קונקרטית, הרי שכל עוד לא הוצא היתר הבנייה אין לומר כי
6 ההשבחה חלה שם. אכן, גם בעניין רון לא הייתה ודאות כי התכנית שמקנה זכויות
7 מותנות תוביל לבנייה נוספת במקרקעין שעליהם חלה התכנית. אולם אני סבורה כי קיים
8 שוני מהותי בין תכנית מתאר ארצית נעדרת מיקום קונקרטי, לבין תכנית שמלכתחילה
9 חלה באזור קונקרטי, גם אם קיים חוסר ודאות מסוים לגבי אופן יישומה בו. טעם אפשרי
10 נוסף להבחנה עשוי להיות טמון בחיקף שיקול הדעת המוקנה לרשויות באשר להענקת
11 ההיתר".

12 בענייננו, אין מחלוקת כי התכנית החלה התירה את השימוש לתחנות תדלוק, באופן שאיפשר הוצאת
13 היתר בניה. כלומר, בשונה ממקרה שבו השימוש נקבע באופן בלתי קונקרטי בתכנית מתאר ארצית,
14 הרי שבענייננו נקבע בתכנית מפורטת שימוש קונקרטי לתחנות תדלוק במקרקעין.

15 האם כטענת הוועדה המקומית הזכות ליישום השימוש לתחנות תדלוק היא "זכות מותנית"
16 כהתייחסות בית המשפט העליון בעניין אליק רון? לטעמנו התשובה לכך שלילית.

17 בתכנית החלה נקבעו 29 מגרשים בייעוד לתעשיה, בשטח כולל של 617 דונם. כאמור בייעוד תעשיה
18 נכלל גם שימוש לתחנות תדלוק בהתאם להוראות תמ"א 18.

19 איננו מקבלים את טענת הוועדה המקומית כי במועד אישור התכנית האפשרות להקמת תחנות
20 תדלוק היתה ערטילאית או מותנית בשיקול דעת הוועדה המקומית.

21 הוראות התכנית החלה מפנות להוראות תמ"א 18. במועד אישור התכנית חל שינוי 1 לתמ" 18T,
22 אשר כלל לא אפשר הוצאת היתרי בניה לתחנות תדלוק ללא תכנית מפורטת המייעדת מקרקעין
23 לתחנות תדלוק. אפשרות הוצאת היתר בניה מכוח תכנית מפורטת שלא נקבע בה ייעוד או שימוש
24 לתחנות תדלוק, הוספה רק בשינויים המאוחרים.

25 כמפורט לעיל, בהתאם להוראות תמ"א 18 שינוי 1, כאשר קיימת תכנית מפורטת המייעדת מקרקעין
26 לתחנות תדלוק, ניתן להוציא היתר בניה לתחנות תדלוק, ובלבד שיעמוד בהוראותיה של התמ"א.
27 התכנית החלה קובעת שימוש לתחנות תדלוק ומפנה להוראות תמ"א 18 בכל הנוגע להוראות הבניה
28 לתחנות תדלוק.

29 משמע כי במועד אישור התכנית החלה, מגרש הכלול בייעוד תעשיה, כל עוד הוא תואם את הוראות
30 תמ"א 18 שינוי 1 על המגבלות האובייקטיביות והמפורשות שנקבעו בהוראותיה, לא היתה כל מניעה
31 להקים תחנות תדלוק במגרש. הקמת תחנות תדלוק במצב דברים זה היא ב"מסלול ירוק" ולוועדה
32 המקומית שיקול דעת מצומצם בלבד שלא לאשרה ובל מקרה לא נדרש "שיקול דעת נוסף" על מנת
33 לאשרה, כפי שהיה המצב בעניין אליק רון.

34 לא למותר להזכיר בעניין זה את עמדתו של בית המשפט העליון בעניין החלת העקרון שנקבע בעניין
35 אליק רון, כפי שהובעה לאחרונה בפסק הדין שניתן בבר"מ 2090/16 הוועדה המקומית לתכנון

ערר מס': 8025/15

1 **ובנייה הרצליה נ' אקרו בע"מ** [פורסם בנבו] (ניתן ביום 15.3.18). באותו עניין נדונה סוגיית החבות
2 בהיטל השבחה בגין אישור תשריט איחוד חלקות. בית המשפט העליון, בדעת רוב, קבע כי אין להחיל
3 את עקרונות עניין אליק רון וקבע כך:

4 "ולבסוף באשר לפסק הדין בעניין רון עליו סמך בית משפט קמא את פסק
5 דינו. אעיר תחילה, מעבר לנדרש, כי ההסדר שנקבע בענין רון בעייתי בעיני. הוא אינו
6 מעוגן בטקסט של החוק והוא גם יוצר אי וודאות כפולה: הן לעניין סיווג הזכויות (זכויות
7 'מעין מוקנות', לעומת 'זכויות מותנות', כאשר הגבול ביניהם לעתים קרובות אינו ברור כל
8 עיקר), ובעיקר לעניין חישוב מועד ההשבחה ('מודל המימוש הדו-שלבי'). מודל זה מעורר
9 קושי גם נוכח הוראות החוק, שכן בהתאם לחוק, פעולות המימוש המפעילות את חובת
10 תשלום ההיטל (קבלת היתר, התחלת שימוש או העברת הזכויות) הן אלטרנטיביות, וכל
11 אחת מפעילה את החובה לתשלום מלוא ההיטל, דבר שאינו מתיישב עם המודל הדו שלבי.
12 ואכן, המותב בתיק היה ער לקשיים הכרוכים במודל זה (פסקה 45 שם), אך ספק רב בעיני
13 אם המענה שניתן שם מיישב את הקשיים".

14 לבסוף נוסיף כי הוועדה המקומית לא הוכיחה שלא נגבה היטל השבחה מלא במועד המכר. ברי כי
15 במועד הוצאת דרישת התשלום ושומת ההשבחה בשנת 2009 הוועדה המקומית לא הסתמכה ולא
16 יכולה היתה להסתמך על פסק הדין בעניין אליק רון שניתן שנים לאחר מכן. מכאן שחזקה על הוועדה
17 המקומית שגבתה היטל השבחה מלא במועד המימוש הראשון. חזקה, שכאמור, לא נסתרה על ידה.
18 סוף דבר, הערר מתקבל.

19 חיוב העוררת בהיטל השבחה על פי השומה המתוקנת בגין השבחה הנובעת מתכנית חד/812 – מבוטל.
20 הוועדה המקומית תישא בהוצאות העורר בסך של 5,000 ₪ בצירוף מע"מ.

21
22
23 **ההחלטה התקבלה ביום: כ' אדר א תשע"ט, 25/02/2019.**

24
25
26
27
28
29
30
31
32
33

ועדת ערר לתכנון ובניה - מחוז חיפה

דקלה מוסרי טל, עו"ד
יו"ר ועדת ערר
פיצויים והיטלי השבחה
מחוז חיפה

ועדת ערר לתכנון ובניה - מחוז חיפה

אוריה סעדון
מזכירת ועדת ערר
פיצויים והיטלי השבחה
מחוז חיפה