



## קווים מנחים

### פרק כ': עריכת שומות לתחנות תדלוק (עדכון מספר 1)<sup>1</sup>

אדר א' תשפ"ב  
פברואר 2022

#### הרכב חברי הצוות:

מר אוהד עיני,	השמאי הממשלתי הראשי
גב' סיגלית שושן,	סגנית השמאי הממשלתי הראשי
גב' אטל ריינס,	סגנית מנהלת מחוז תל אביב והמרכז
מר שמואל שרון	שמאי מקרקעין
מר ערן יואבי	שמאי מקרקעין
מר זהר שלפמן	שמאי מקרקעין

<sup>1</sup> ביום 28/5/23 הוספה הבהרה, בעמוד 25, בעניין השימוש המיטבי.

#### הנהלת האגף



תוכן עניינים

3	.....רקע	1.
4	.....כללי	2.
5	.....סוגי סווג של תחנות תדלוק	3.
6	.....המאפיינים הפיזיים של הנכס - "תחנת תדלוק"	4.
7	.....היבטים תכנוניים	5.
8	.....רישוי עסקים בתחנות תדלוק	6.
8	.....איכות הסביבה, זיהום קרקע ומי תהום בתחנות תדלוק	7.
9	.....זכויות משפטיות/קנייניות בתחנות תדלוק	8.
11	.....היבטים כלכליים ותפעוליים במכירת דלקים	9.
12	.....גישות השומה המתאימות לשומת תחנת תדלוק	10.
14	.....שומה של תחנה בנויה ופעילה בגישת היוון ההכנסות מדמי שכירות או כעסק חי	11.
16	.....שומה של קרקע לתחנה, בגישת היוון ההכנסות ובגישת העלות (החילוץ)	12.
19	.....שיעור ההיוון הראוי בתחשיב שווי הזכויות בתחנת תדלוק	13.
21	.....פעילות עסקית נוספת בתחנות תדלוק	14.
23	.....עלות בניה של תחנת תדלוק	15.
24	.....מע"מ	16.
24	.....הסתייגות כללית	17.
24	.....אחרית דבר צופה פני עתיד	18.
25	.....הנדון: פרק כ' - עריכת שומות לתחנות תדלוק - הבהרה	25.
26	.....נספח: דוגמאות ותחשיבים	26.
26	.....כללי:	26.
26	.....דוגמאות להערכות השווי:	26.

הנהלת האגף



## 1. רקע

הצורך בעדכון פרק זה בקווים המנחים, בחלוף למעלה מעשור מפרסום המהדורה הקודמת, נובע מהעובדה שענף הדלק הינו תחום שעובר תמורות רבות, המחייבות את העוסקים בשמאות בשוק נכסים זה, להתעדכן ולעדכן את שיטות העבודה ומרכיביה.

השינויים בענף נבעו, בין היתר, מהתערבות ממשלתית ושינויי רגולציה, שעיקרם כדלקמן:

**א. שחיקה של מרווח השיווק בבניין וסולר:** מרווח השיווק לבניין 95 אוקטן הנו מוצר בפיקוח על ידי מנהל הדלק ונקבע על ידו. במהלך השנים האחרונות הפחית מנהל הדלק את מרווח השיווק פעמיים. מהלך זה גרם לפגיעה בריווחיות בתחנות התדלוק.

**ב. פריסת תחנות תדלוק:** חברות הדלק הגדולות הגיעו לפריסה הקרובה לִמְרָבִית מבחינתן, ולכן הן ממעטות ליזום ולהקים תחנות דלק חדשות.

**ג. מעבר לרכבים בהנעה חשמלית:** נכון למועד כתיבת קווים מנחים אלה, כפי שעולה מהחלטות ממשלות החברות ב-O.E.C.D וממשלות ממדינות אחרות, סביב 2030 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.

מובן כי לא מדובר בארוע קצר אלא על תהליך הדרגתי אשר יתפרס על פני מספר שנים. כשמגמה זו תבוא לידי יישום, היא תחייב גם את תושבי ישראל לרכוש רכבים חדשים בטכנולוגיה חשמלית בלבד, כתוצאה מכך תגרום לירידה בביקושים לבניין ולסולר ומכאן להשפעה על שווי תחנות התדלוק.

לאור השפעת הציפיות על שווי הנדל"ן, מדיניות זו משפיעה כבר היום על שווי תחנות התדלוק.

**הערה כללית:** הנתונים המופיעים בפרק זה, מבוססים על נתונים שעמדו בפני הצוות בעת כתיבת הפרק, והם מהווים נתונים כלליים ו/או ממוצעים כלל ארציים. אין בנתונים/הערכים המצויינים בפרק, כדי להוות תחליף לבדיקה מעמיקה ויסודית ושיקול דעת של השמאי, העורך שומה בהתאם לעקרונות שנקבעו כאן.

## הנהלת האגף



## 2. כללי

- תחנת תדלוק היא נכס מקרקעין המשמש למכירת דלקים לכלי רכב ומכירת מוצרים ושירותים משלימים לפוקדים אותה.
- ההתייחסות השמאית לנכס זה מושפעת מתכונותיו הייחודיות של הנכס ויחודיותו של שוק הדלק:
- א. תחנת תדלוק מותאמת פיזית לשימוש המסחרי לממכר דלקים (קשר חד ערכי בין העסק למקרקעין), והיקף ההשקעה בהקמתה גבוה ביחס להיקף הבינוי.
  - ב. כבכל עסק מסחרי הרווח התפעולי בתחנה הוא מכפלה של הכמות הנמכרת ברווח התפעולי ליחידה<sup>2</sup>.
  - ג. בדומה לנכסים מסחריים אחרים, קיימת שונות גבוהה בשווי תחנות תדלוק, בין היתר בהתאם למיקום, אשר משפיע על היקף מכירת הדלקים, רמת הפעילות המסחרית הנלווית ורמת התחרות עם תחנות סמוכות.
  - ד. סוג הדלק העיקרי הנמכר במרבית תחנות התדלוק הינו בנזין 95 אוקטן. המחיר המרבי של בנזין 95 מפוקח ע"י מנהל הדלק והגז במשרד האנרגיה. לפי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק), התשס"ב - 2002. המחיר<sup>3</sup> מתעדכן בחצות הלילה ביום העבודה הראשון בכל חודש.
  - ה. מרווח השיווק<sup>4</sup> בבנזין 95 אוקטן (המכונה גם "סל הוצאות השיווק לבנזין") מהווה חלק ממחיר הבנזין לצרכן, ומתעדכן פעמיים בשנה, ב-1 במרס וב-1 בספטמבר, על פי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק). מרווח השיווק נקבע על ידי משרד האוצר ומשרד האנרגיה והמים, באמצעות ועדה בינמשרדית.
  - ו. כיוון שמחירי המכירה לסולר אינם מפוקחים, מרווח השיווק לסולר גם הוא לא מפוקח ואינו קבוע. למרות זאת ניתן לומר כי בחלק גדול מהמקרים, עקב התחרות ומדיניות הנהגות 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.
  - ז. מכיוון שבחלק ניכר מתחנות התדלוק, הפעילות ברחבי הארץ, זכויות הבעלות/חכירה אינן שייכות לחברת הדלק המפעילה את התחנה, התפתח שוק נרחב של שכירות תחנות, כאשר חברת הדלק מהווה שוכר של קרקע/תחנת תדלוק בנויה.
  - ח. בנוסף לפעילות מכירת הדלקים, הנהוגה בתחנות, קיימת בתחנות פעילות מסחרית אחרת - החל מחנויות נוחות, המציעות למתדלקים בעיקר מוצרי מזון לצריכה מיידית ואביזרים משלימים (רכב, סולר וכ"ו), ועד שטחים מסחריים נרחבים בדמות מרכזי קניות, הפועלים לצד תחנות התדלוק, ומציעים בין היתר שירותי הסעדה, מזון ופנאי ללקוחות התחנה ואף ללקוחות יעודיים. לעיתים שירותי התדלוק מהווים מוצר נלווה לפעילות המסחר העיקרית. בתחנות רבות נמצא גם מכוני שטיפת רכב. במיעוט מהתחנות פועלים מתקני תקרים (פנצ'רים).

<sup>2</sup> הרווח התפעולי ליחידה הוא ההפרש בין עלות המכר (עלות הרכישה + עלויות ההפעלה) לבין המחיר לצרכן.

<sup>3</sup> הפיקוח מתייחס למחיר מרבי בשירות מלא ובשירות עצמי. מחיר באילת ללא מע"מ ומחיר בכל הארץ.

<sup>4</sup> כפי שיוסבר בהמשך, מרווח השיווק ישמש אותנו בקביעת שווי התחנה.

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805

עמוד 4 מתוך 31

<http://Shuma.justice.gov.il>



### 3. סוגי סווג של תחנות תדלוק

סווג תחנות התדלוק יכול להתבצע ע"פ מספר קריטריונים.  
להלן מס' סווגים רלוונטיים:

#### 1. סווג לפי מיקום:

מיקום התחנה מצביע בדרך כלל על אופי פעילותה, על מאפייני עיקר הלקוחות הפוקדים אותה (אוכלוסייה המתגוררת/עובדת בסביבה או לקוחות מזדמנים), על תמהיל המכירות בה וכדו'.

מאפיינים נוספים	שעות פעילות מקובלות	סיווג/מיקום
מכירת סולר בכמות גדולה יחסית.	עיקר הפעילות היא בשעות העבודה באמצע השבוע	תחנות עירוניות - באזור תעשייה
	פעילות בכל השבוע וברוב שעות היממה	תחנות עירוניות - באזורי קניות ובילוי
מכירת סולר בכמות קטנה יחסית	פעילות בכל השבוע בעיקר במהלך היום	תחנות עירוניות - באזור מגורים
	פעילות בכל השבוע	תחנות בין-עירוניות - בכבישים בין עירוניים או ביציאה/כניסה מישוב
מיועדות לתדלוק כלים חקלאיים/רכבי הישוב. מיועדות לתדלוק רכבי העבודה של החברה. בד"כ סולר	שירות עצמי	תחנות "פנימיות" - בתחום קיבוץ או מושב (בתחום המשבצת) או בתחום מפעל/מוסד ציבורי

#### 2. סווג לפי כמות מכירת הדלקים:

כמות הדלקים הנמכרת משקפת את נפח הפעילות העסקית בתחנה והיא הנתון העיקרי אשר מובא בחשבון בשומה. היקף המכירות החודשי הממוצע בתחנה יכול לנוע בין 100 – 1,200 ק"ל. כאשר השכיח הארצי למכירת דלק בתחנות הוא כ- 300 - 350 ק"ל לחודש.

#### 3. סווג לפי קריטריונים אחרים:

ניתן לסווג את סוג התחנה בהתאם לציבור אותן הן משרתות: תחנות "ציבוריות"<sup>5</sup> ותחנות "פנימיות", סיווג בהתאם לסוג השירות שניתן בהן: שירות עצמי, שירות מלא או שירות עצמי ומלא משולב, סיווג בהתאם למאפייני תחנת התדלוק: קיימת/לא קיימת חנות נוחות, פתוחה/לא פתוחה 24 שעות וכדו'.

ישנם סוגי סווג נוספים, הרלוונטיים בעיקר לחברות הדלק עצמן, כגון: סווג ע"פ מאפיינים קנייניים (שכירות, בעלות, חכירה, חכירת משנה וכו'), סווג לפי זהות המפעיל (הפעלה עצמית,

<sup>5</sup> בחוק משק הדלק (איסור מכירת דלק לתחנות תדלוק מסוימות), תשס"ה – 2005, מוגדרת "תחנת תדלוק" כ"אתר שבו מתבצעת מכירה או אספקה של דלק לציבור, או לצריכה עצמית וגם לציבור, בדרך של תדלוק"; ואילו "תחנת תדלוק פנימית" מוגדרת בחוק כ"תחנת תדלוק, שאינה ממוקמת בצדי דרך ראשית, כמשמעותה בתכנית מיתאר ארצית (תמ"א) 3 לדרכים, שבהתאם להיתר הבניה או רישיון העסק שניתן לה, ניתן לספק בה דלק לצריכה עצמית בלבד; בפרק זה, לצורך אבחנה בין שני סוגי התחנות, המונח "תחנת תדלוק ציבורית" מתייחס לתחנת תדלוק, כהגדרתה בחוק.

## הנהלת האגף



מפעיל מטעם החברה, מפעיל עצמאי (אספקת דלקים בלבד) או סווג לפי זהות החברה המפעילה/מספקת דלקים (האם אחת מ-4 החברות הגדולות או שאר החברות).

4. סווג תכנוני:

לעניין הסיווג התכנוני, ראה פירוט בסעיף 5 להלן.

4. **המאפיינים הפיזיים של הנכס - "תחנת תדלוק"**

- א. שטח המגרש השכיח לתחנת תדלוק הוא בין 1.0 דונם לבין 3.0 דונם (שטח גדול מזה קיים בתחנות ישנות). קיימות גם תחנות ציבוריות על שטחי קרקע קטנים מ-1 דונם. בחוזים ישנים של רשות מקרקעי ישראל (רמ"י) הגודל השכיח הינו כ-1.5 דונם למרכיב התדלוק והיתרה יוחסה לחלק המסחרי.
- ב. בסמוך לכניסה לתחנה מצוי עמוד הפרסום הממותג שלה. על פי תקנות רישוי עסקים, קיימת חובה להציב על גבי העמוד את לוח המחירים של מוצרי הנפט הנמכרים בתחנה, ברגע נתון.
- ג. בחזית המגרש מצוי בדרך כלל אזור התדלוק המקורה בגגון, שבו איי התדלוק ולצידם מסלולי עצירה לתדלוק כלי רכב.
- ד. בצמוד לשטח התדלוק ממוקם מבנה התחנה, ששטחו השכיח נע בין 80 מ"ר לבין 130 מ"ר<sup>6</sup>, ובו בדרך כלל - חנות נוחות, משרדי ניהול התחנה, חדרי שירותים, מרחב מוגן מוסדי (ממ"מ) ומחסנים.
- ה. בחלק מתחנות התדלוק, אשר נבנו על פי תכניות מפורטות או לפני החלת תיקון 2 של תמ"א 18, בנויים שטחים בהיקפים גדולים יותר הכוללים שימושים שונים, החל ממכוני סיכה ותיקון תקרים ועד לשטחי מסחר נרחבים.
- ו. מעל לאיי התדלוק ומסלולי העצירה בנוי, כאמור, גגון, ששטחו בדרך כלל בטווח שבין 200 מ"ר לבין 400 מ"ר (גגון בשטח 400 מ"ר נחשב לגגון גדול). לגגון אין תכלית ושווי עצמאיים משלו, אלא כגגון לשטח התדלוק.
- ז. בדופן התחנה מצויה, על פי רוב, חוות המיכלים - הכוללת את המיכלים הטמונים, פתחי מילוי המיכלים, חניית המיכלית - ממנה נפרקים מוצרי הנפט ומערכת מישוב האדים מהמיכלים (STAGE 1).
- ח. יתרת שטח המגרש משמשת למעבר כלי הרכב, שטח תמרון, חניות, מדרכות, רחבות ישיבה לבאי חנות הנוחות, גינון ושירותי רכב כגון: מתקן שטיפה, ניקוי ידני, ותקריה. מתקן למילוי אויר מהווה פריט חובה בתחנות ומצוי בדרך"כ בכיוון היציאה ממנה.

<sup>6</sup> השטח הבנוי בתחנה ללא חדרי שירותים סניטריים הוגבל בתמ"א 18 ל-80 מ"ר עיקרי בתחנות מדרגה א' ול-130 מ"ר עיקרי לתחנות מדרגה ב' ו-ג'. בתמ"א 4/18 תיקון 2, נקבע כי השטח דלעיל הינו השטח העיקרי ועליו יתווספו שירותים סניטריים וממ"מ.

**הנהלת האגף**



## 5. היבטים תכנוניים

- א. התשתית התכנונית לתחנות תדלוק הונחה בתכנית מתאר ארצית לתחנות תדלוק (תמ"א 18). נכון למועד כתיבת קווים מנחים אלה, [תמ"א 4/18](#)<sup>7</sup>, שבאה במקום תמ"א 18 על שינוייה (תיקונים 1-3), היא התכנית התקפה, בכפוף להוראות המעבר האמורים בה בסעיפים 18 ו-19. (להלן: התמ"א או תמ"א 4/18)<sup>8</sup>.
- ב. תמ"א 4/18 מסווגת את תחנות התדלוק לחמש דרגות – תחנה זעירה, תחנה מדִרְגָה א', תחנה מדְרָגָה ב', תחנה מדְרָגָה ג' ותחנה לצריכה עצמית (פנימית). כל התחנות, למעט התחנה לצריכה עצמית (פנימית), נועדו לשמש את הציבור הרחב. בתחנה זעירה ובתחנה לצריכה עצמית (פנימית) אסורים שימושים מסחריים. דרוג התחנות – א', ב' ו-ג', קובע את גודל מבנה התחנה ואת מגבלת הרכב הכבד המותר בכניסה אליה (בתחנה מדְרָגָה א', עד 4 טון).
- ג. קיימות תוכניות מפורטות שמתירות במגרשים לתחנות תדלוק שטחי בינוי, לרבות שטחי מסחר, העולים על השטחים המותרים בתמ"א. כיום ניתן לקדם תוכניות במתכונת זו, תחת יעוד "מסחר ותחבורה".
- ד. בחלק מהמקרים החלק המסחרי מתוכנן כמגרש נפרד שיעודו מסחרי, המתפקד יחד עם מגרש התחנה. במקרה כזה השטח המסחרי אינו מוגבל לפי תמ"א 4/18 אלא בהתאם לתכנית שחלה לגביו.
- ה. סעיף 8 בתמ"א מאפשר לוועדה המקומית לתכנון ולבניה להוציא היתר לתחנת תדלוק בקרקע שיעודה בתכנית מפורטת לתעשייה<sup>9</sup>, משרדים ומסחר או לחניון, שאינה באזור בנוי למגורים, וזאת ללא צורך בהכנת תכנית מפורטת לתחנת תדלוק<sup>10</sup>.
- ו. לפי סעיף 62 א. (א) (10) לחוק התכנון והבניה, ועדה מקומית רשאית לאשר תכנית מפורטת לתחנת תדלוק, בקרקעות ביעודים שונים (תעשייה, מסחר, חקלאות ועוד), בתנאי שקיימות זכויות בניה בתכנית המאושרת ובלבד שהשטח הכולל המותר לבניה לשימושים מסחריים ולשירותי רכב, המיועדים לשרת את משתמשי התחנה, לא יעלה על 80 מ"ר.
- ז. לפי סעיף 15 בתמ"א, תחנת תדלוק נדרשת לשמור על מרחקים מיעודים ושימושים רגישים. כך למשל נקבע מרחק מינימלי, מגבול מגרש למגורים או לשימוש דומה, של 40 מ', וממגרשים למבני ציבור – 80 מ' או 40 מ', בתחנה בה 4 משאבות לכל היותר.
- ח. הסעיף כולל גם התייחסות למרחקים מכניסה ויציאה בתחנות תדלוק, ביחס לחיבורים (צמתים לרבות מחלף) בדרכים לפי מדרג.
- ט. על פי הנחיות מנהל התכנון – לא ניתן להתיר תחנת תדלוק במסגרת שימוש חורג<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> שינוי מס' 4 לתמ"א 18. התמ"א פורסמה למתן תוקף ביום 23/8/2006, ב.פ. 5568.

<sup>8</sup> נכון להיום אושרו שני שינויים לתמ"א 4/18: שינוי מספר 1, פורסם למתן תוקף ב.פ. 7299, ביום 7/7/2016. שינוי מספר 2, אושר בממשלה ביום 20/11/2017.

<sup>9</sup> לרבות מלאכה.

<sup>10</sup> חלק מהוועדות דורשות הכנת תכנית מפורטת נוספת בסמכות הוועדה המקומית גם במקומות שבהן התמ"א מאפשרת מתן היתר ללא תכנית כזו.

<sup>11</sup> מסמך שאלות ותשובות בנושא תמ"א/4/18 משנת 2012. מצורף כנספח לקווים מנחים אלה.

## הנהלת האגף





- ט. על פי הנחיות מנהל התכנון - גגון המשאבות מהווה שטח בניה עיקרי, אולם לא ניתן להסב אותו לבינוי אחר בתחום התחנה<sup>12</sup>.
- י. במגרשים אשר יעודם נקבע בתכניות מפורטות לתחנות תדלוק, טרם אישורה של תמ"א 4/18, בדיקות התאמה ואישורים רבים נדחו לשלב ההיתר<sup>13</sup>. יוצא מכך, כי קיימים מגרשים שעל אף יעודם לתחנת תדלוק, לא יותר להוציא בגינם היתר בניה לתחנה אם לא יעמדו בדרישות התמ"א.
- יא. בשנים האחרונות מקודמות לגבי דרכים ארציות רבות, תכניות תשתית לאומית (תת"ל)<sup>14</sup> וכן תכניות לדרכים עוקפות לשובים, במקרים בהם קיימות דרכים ארציות חוצות ישובים. לאור זאת, בעת עריכת חוות דעת למגרש, המיועד לתחנת תדלוק או לתחנת תדלוק קיימת, יש לבחון בין היתר גם שינויים תכנוניים צפויים במערכת הדרכים, אשר עשויים להשפיע על דרכי הגישה לתחנה ועל כמות הרכבים אשר תחלוף סמוך למגרש ו/או לתחנה.
- יב. המועד הקובע לעניין היטל השבחה, בעת הגשת בקשה להיתר לתחנת תדלוק, בהתאם לסעי' 8 לתמ"א, הינו מועד אישור הבקשה להיתר בוועדה המקומית.<sup>15</sup>

## 6. רישוי עסקים בתחנות תדלוק

- א. רכיבי תחנת התדלוק השונים מהווים פריטי רישוי עסקים נפרדים, בהתאם לצו רישוי עסקים (עסקים טעוני רישוי), תשע"ג-2013 – מרכיב התדלוק, חנות הנוחות ועסקים נוספים בתחנה, כגון: מסחר (ככל שטעון רישוי), הסעדה, מתקן שטיפה למכוניות, פנצ'ריה ושרותי רכב.
- ב. המשמעות היא, שבגין כל פריט אמור להתקבל רישיון עסק משלו המוגבל, על פי רוב, בזמן.
- ג. במסגרת עריכת חוות דעת לתחנת תדלוק קיימת, ציון קיומם של רישיונות עסק תקפים לכל אחד מפריטי הרישוי השונים, הינו בעל חשיבות. הדבר מעיד כי העסק מתנהל על פי הדרישות הרגולטוריות וכי אין מרחפת מעליו סכנת סגירה אפשרית.

## 7. איכות הסביבה, זיהום קרקע ומי תהום בתחנות תדלוק

- א. ישנן כ- 3,000 תחנות תדלוק בישראל ציבוריות ופנימיות. מניסיון שנלמד במשרד להגנת הסביבה, בין היתר מההסדר עם חברות הדלק הגדולות ומטיפול בזיהומים בתחנות פרטיות ופנימיות, נמצא כי בכ- 90% מהתחנות הוותיקות (שהוקמו לפני 1997) מצוי זיהום בהיקפים משתנים. הפוטנציאל לזיהומי קרקע ומי תהום קיים מכל תחנות התדלוק, לרבות מתחנות חדשות, וזאת לנוכח המסחר הנרחב בדלקים. יש לציין, שכמות הצנרת הלא אטומה קטנה לאורך הזמן, בשל החלפתה בצנרת חדשה, ומכלים חדי דופן מהווים את הרוב המוחלט מהמכלים הדולפים.

<sup>12</sup> מסמך שאלות ותשובות בנושא תמ"א/4/18 משנת 2012.

<sup>13</sup> לגבי תחנה שתוכננה אחרי תמ"א 4/18 (אשר אושרה בי.פ. 5568 מיום 23/08/2006) נדרשו הבדיקות בשלב ההפקדה או בשלב הוצאת ההיתר לפי סעיף 8.

<sup>14</sup> ככלל, בתכניות אלה, הגישה אל תחנות תדלוק מתוכננת דרך כבישי שירות, לאורך הדרך הראשית.

<sup>15</sup> עפ"י ברמ 505/15 - אופל קרדן השקעות בע"מ נ' הוועדה המקומית לתכנון ובניה, אשקלון (בקשה לדיון נוסף נדחתה בדנ"מ 4093/16).

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805





ב. לצד תקנות המיס (מניעת זיהום מיס) (תחנות דלק), תשנ"ז 1997, הוראות בדבר מניעה של זיהומי קרקע נקבעות במסגרת המפרט האחיד של תחנות הדלק, תחת חוק רישוי עסקים, תשכ"ח - 1968. המפרט קובע חובות שונות בין היתר בהיבטים של איטום, ניקוז נגר ותשטיפי דלקים, ניטור זיהומי מי תהום, ושיקום זיהומי קרקע.

ג. לפי דו"ח של המשרד להגנת הסביבה, אשר פורסם בשנת 2014 וצפוי לעבור עדכון, העלויות של שיקום קרקע (ללא מי תהום) יכולות לנוע בין מאות אלפי ש"ח עד מספר מיליוני ש"ח, תלוי בחומרת הזיהום, עומק הזיהום, סוג הטיפול האפשרי, עבודות אזרחיות משלימות, וכן בגודל התחנה. האומדן העדכני נע בממוצע של כ- 400 אלפי ש"ח לתחנה פנימית, ומיליון ש"ח לתחנה ציבורית ישנה. בהינתן ממצאים של גזי קרקע, ייתכנו דרישות מיגון מבנים וחללים תת ועל קרקעיים, אשר אף הן כרוכות בהוצאות כלכליות נוספות.

ד. מסד הנתונים על קרקעות מזהמות המנוהל על ידי המשרד להגנת הסביבה צפוי להיות מפורסם לציבור הרחב ונגיש לקהל השמאים באתרי GOVMAP ו GOVDATA. מסד הנתונים מכיל מידע על אתרים חשודים בזיהום או מזהמים, וכן על סטטוס הטיפול. במסד הנתונים ישנו מידע על 900 תחנות תדלוק. נכון להיום, דוחות קרקע מפורסמים באתר חופש המידע של המשרד להגנת הסביבה, בכתובת:

[https://www.gov.il/he/departments/guides/moep\\_foi](https://www.gov.il/he/departments/guides/moep_foi)

כמו כן, למידע על סטטוס תחנות תדלוק, לרבות תהליכי בדיקה של זיהומי קרקע, ניתן לפנות לכתובת דוא"ל ייעודית של המשרד: [soilinfo@sviva.gov.il](mailto:soilinfo@sviva.gov.il).

ה. לעניין הפירוט הנדרש בשומה, על השמאית לבחון את הנושאים הבאים ולתת עליהם את הדעת בחוות דעתו:

1. האם, קיים חשד לזיהום קרקע, גז קרקע, או מי תהום (לפי מאגרי המידע של המשרד להגנת הסביבה או מידע שהתקבל מבעלי התחנה או מפעיליה).

2. האם ישנם הליכים פתוחים מול המשרד להגנת הסביבה או רשות המיס לטיפול בזיהום, לרבות פירוט צעדי חקירת קרקע או שיקום, סוג השיקום וכן עלויותיו המוערכות (לפי מידע שקיבל מבעלי התחנה או מפעיליה).

3. יש לפרט את מאפייני התחנה היוצרים חשד לזיהום, כגון גיל התחנה (בפרט אם נבנתה טרם 1997 (מועד תחילת תוקף תקנות המיס (מניעת זיהום מיס) (תחנות דלק), תשנ"ז-1997)).

4. כשלים שאותרו בבדיקות אטימות, לפי מכתבי הממונה במשרד להגנת הסביבה הנשלחים באופן סדור לבעל או מפעיל התחנה, ודרישות לעבודות תשתית או תיקון של משטחים.

## 8. זכויות משפטיות/קנייניות בתחנות תדלוק

**זכות הבעלות** במקרקעין המיועדים לתחנות תדלוק יכולה להיות שייכת למדינה/קק"ל/רשות הפיתוח (בניהול רשות מקרקעי ישראל (רמ"י)) או לבעלים פרטיים, לרבות בעלות של חברות הדלק עצמן.

**חבילת הזכויות** בתחנת תדלוק נחלקת, במקרים רבים, בין מספר בעלי זכויות. להלן הרכבי הזכויות השכיחים:

## הנהלת האגף



- א. **תחנת תדלוק בבעלות פרטית של חברות הדלק** - יצוין כי בשנים האחרונות ניכרת מגמה בקרב חברות הדלק להגדיל את נתח התחנות מסוג זה, מתוך סך התחנות תחת תפעולן.
- ב. **תחנת תדלוק, שבה הקרקע לתחנת תדלוק בחכירה ראשית, של חברות הדלק, מרמ"י (בד"כ) או מפרטי** - חברות הדלק מתייחסות לתחנות שבחכירה ראשית ישירה שלהן מרמ"י, בדומה לתחנות בבעלות. קיימות תחנות בבעלות פרטית של יזמים, לגביהן נחתמו חוזי חכירה עם חברות הדלק (5 שנים ומעלה). בחלק מהמקרים הוחכרה תחנה בנויה ובחלק מהמקרים הוחכר מרכיב הקרקע וחברת הדלק בנתה את התחנה (לעתים אף תכננה את התחנה).
- ג. **קרקע לתחנת תדלוק או תחנת תדלוק בנויה בחכירת משנה ארוכה, של חברת הדלק, מחוכר של קרקע מרמ"י** – בהתקשרות זו חברת הדלק חוכרת את המקרקעין (בד"כ מגרש) לתקופה קצובה (5 שנים ומעלה). בחלק מהמקרים הוחכרה תחנה בנויה ובחלק מהמקרים הוחכר מרכיב הקרקע וחברת הדלק בנתה את התחנה (לעתים אף תכננה את התחנה).
- ד. **תחנות תדלוק בנויות, שמושכרות (לתקופה קצרה יחסית) במצבן לחברת הדלק** – בהתקשרות זו שוכרת חברת הדלק את המקרקעין לתקופה קצובה (עד 5 שנים). חברת הדלק בדרך כלל משקיעה בתחילת תקופת השכירות סכום ראשוני (שיפוץ מקיף הכולל מיתוג, מחשוב לרבות אמצעים טבולים, ציוד פריק לרבות משאבות (מנפקות), נגישות והתאמת התחנה לפעילות חברת הדלק), שעשוי להיות משמעותי. בהסכמים נקבעים דמי שכירות לתחנה כבנויה (המגלמים את מרכיב הקרקע ואת עלויות הבניה).
- ה. **קרקע לתחנת תדלוק בחכירה ראשית של נכי צה"ל מרמ"י, כאשר חברת הדלק היא חוכרת משנה בתחנה** – צורת התקשרות זו קיימת בעשרות תחנות בישראל והיא נועדה לשיקום תעסוקתי של החוכר הראשי (נכה צה"ל). בתחנות אלו קיימות מגבלות על העברת זכויות. במסגרת ההתקשרות חברת הדלק בונה את התחנה, משלמת את התשלומים לרמ"י ואילו החוכר הראשי רוכש את מוצרי הנפט ומפעיל את התחנה, לצורך שיקומו התעסוקתי.
- ו. **תחנות הפועלות תחת הסכם "אספקה ושאלה"**: במקרים אלה נחתם הסכם בלעדיות לאספקת דלקים על ידי חברת הדלק למפעיל התחנה - בעל זכות הבעלות בקרקע התחנה. בנוסף, חברת הדלק משאילה לתחנה מיתוג, מחשוב וציוד פריק (ללא זכות קניינית לחברת הדלק).

הערות:

**קרקעות בניהול רמ"י:**

**שיווק במכרז** - מגרשים ביעוד לתחנות תדלוק ושטחים מסחרים נילוויים, משווקים ע"י רמ"י במכרזים בתנאי חכירה מהוונת, כולל זכויות עתידות.

**הקצאה/עסקאות בפטור ממכרז** – בהתאם לנהליה, רמ"י מבצעת הקצאה ועסקאות בקרקעות לתחנות תדלוק, במקרים כמו: משבצות חקלאיות של אגודות שיתופיות או במסגרת של עסקאות לשינוי יעוד וניצול. ברוב המקרים, עסקאות אלה לא יכללו זכויות עתידיות או פוטנציאל לשינוי יעוד.

בחוזי חכירה ישנים שטח המגרשים שהוקצו למטרות תדלוק היה כ-1.5 דונם. התשלום עבור שטח זה היה בדמי חכירה ראשוניים (דח"ר) – 0%, ובדמי חכירה שנתיים (דח"ש) בשיעור של 4% מעמלת המפעיל במכפלת כמות הדלקים, שנמכרו בשנה האחרונה.

**הקניית בעלות** – בהתאם לנהליה, רמ"י מבצעת הקניית בעלות גם במגרשים ביעוד לתחנות תדלוק הנמצאים במעמד של זכות חכירה. עסקאות אלה כוללות זכויות עתידיות ופוטנציאל תכנוני.

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' -073  
3927805

עמוד 10 מתוך 31

<http://Shuma.justice.gov.il>



## 9. היבטים כלכליים ותפעוליים במכירת דלקים

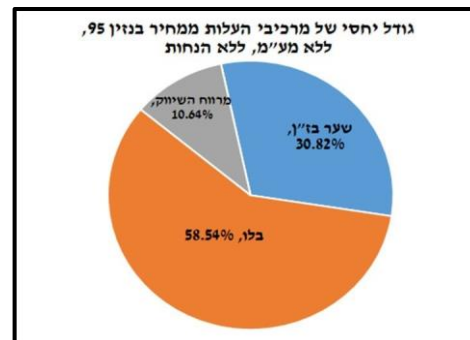
### א. מחיר הדלק:

מחיר הדלק לצרכן מורכב מארבעה רכיבים עיקריים:

- (1) המחיר בשער בית הזיקוק (או מחיר התזקיק המיובא).
- (2) בלו (מס עקיף יחודי שמוטל על דלק).
- (3) מרווח השיווק (המכונה גם "סל הוצאות השיווק"), משקף את הריווחיות הגולמית המרבית הרצויה לק"ל, שנקבעה ע"י ועדת המחירים של משרד האוצר והאנרגיה. באמצעות המרווח מפקח "הרלוגטור" על שיעור הרווחיות של חברות הדלק ובעלי התחנות ממכירת דלקים.
- (4) מע"מ.

הערה: חלק ממרכיבי המחיר כולל הוצאות נוספות כגון: דלף, ביטוח ואחזקת מלאי תפעולי. מדובר ברכיב זניח יחסית (כ 0.16% מהמחיר הסופי).

הסכום שנותר לאחר ניכוי הוצאות ההובלה והוצאות התפעול השוטפות ממרווח השיווק של התחנה הוא היתרה התפעולית שמבטאת את רמת הרווחיות של התחנה.



הנתונים מבוססים על תעריף מנהל הדלק 01/2020

החלוקה בין המחיר בשער בית הזיקוק, הבלו ומרווח השיווק הינה על פי תחשיב מנהל הדלק.

### ב. מרווח השיווק בבניזין 95 בתחנה (מחירי הרכיבים באג' לליטר)

המלצת ועדת המחירים <sup>16</sup> במחירי מרץ 2018	רכיב
1.6	חרושת ונלוות
8.7	שכר
3.4	עמלות כרטיסי אשראי ועמלות בנקאיות
0.6	פרסום
5.2	פחת
24.4	שכירות, אחזקת תחנות וארנונה
2.5	הובלות
0.7	תפעול אחרות

<sup>16</sup> ועדת המחירים המשותפת למשרד האנרגיה ומשרד האוצר, לעניין הפחתת מרווח השיווק. הוועדה מתכנסת לפי הצורך. המחירים בטבלה לפי פרסום מאפריל 2018.

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805

עמוד 11 מתוך 31

<http://Shuma.justice.gov.il>



המלצת ועדת המחירים <sup>16</sup> במחירי מרץ 2018	רכיב
3.7	הנהלה וכלליות והוצאות לא מיוחסות
4.8	תשואה להון
<b>55.6</b>	<b>סה"כ מרווח שיווק בשירות עצמי לפני מע"מ</b>
<b>18.2</b>	<b>תוספת בעד שירות מלא לפני מע"מ</b>

הערה: מרווח השיווק, מתעדכן פעמיים בשנה<sup>17</sup>, ב-1 במרס וב-1 בספטמבר, על פי צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (מחירים מרביים בתחנות תדלוק). אין מדובר בעדכון על פי מדד מסויים, אלא בנוסחת עדכון המבוססת על סל תשומות, הכוללת עדכון: שכר מתדלקים, יתר עלויות השכר בחברות הדלק, נילוות לרכישת בנזין, עמלת כרטיסי אשראי, כל יתר העלויות ומקדם התייעלות. נתוני מרווחי השיווק לבנזין 95, מחירים בשער בתי הזיקוק ומחירים מרביים בתחנות מפורסמים באתר [המשרד האנרגיה – מחירי מוצרי דלק ושירותים](#), הפרסום כולל נתונים היסטוריים.

#### ג. מרווח שיווק לסולר:

כיוון שמחירי הסולר לא מפוקחים, אין נתונים רשמיים לגבי מרווח השיווק בסולר. על פי מנהל הדלק המרווח הממוצע לסולר בפועל בתחנה, בשנת 2018, עמד על **47 אג' לליטר** (מרווח ממוצע לציי רכב + מזדמנים). יש לשים לב כי סכום זה אינו מקביל למרווח הבנזין המפוקח. בנוסף, נכון לציון שבמחקר שנערך על ידי מחלקת המחקר של הכנסת חושב מרווח שיווק תיאורטי, אילו היה מפוקח, בסכומים גבוהים עד כדי פי שניים מהנתון שהתקבל ממנהל הדלק, כאמור לעיל. (ראה להלן סעיף 11.ב. לעניין התחשיב).

#### ד. מדיניות הנחות לצרכן:

הנחה היא ההפרש שבין המחיר המרבי לצרכן, שנקבע על ידי מנהל הדלק, לבין המחיר לצרכן בתחנה. שיעור ההנחה שונה בין סוגי הדלק השונים באותה התחנה. ההנחה מקטינה את הרווח לליטר דלק למפעיל התחנה, ומנגד מביאה לגידול בכמות הנמכרת.

#### ה. איכות הניהול של התחנה ומוניטין:

ההכנסות הכספיות של התחנה מושפעות, בין היתר, מאיכות הניהול של התחנה ומאיכות השירות בה. בחלק מהמקרים המוניטין נובע מזהות החברה המפעילה את התחנה ובחלק מהמקרים מדובר בחנות/שירות מסוימים הפועלים בתחום התחנה כגון מסעדה, תחנת רחיצה וכדו'.

### 10. גישות השומה המתאימות לשומת תחנת תדלוק

בטרם נתייחס לגישות השומה המקובלות והמועדפות בתחנות תדלוק יש להבחין בין שני סוגי

<sup>17</sup> הקישור לפרסומי העדכונים באתר [משרד האנרגיה – מרווח השיווק](#).



נכסים עיקריים להם נדרשת השומה:

1. תחנה בנויה ופעילה או זכויות בקרקע עליה פועלת תחנת תדלוק.
2. קרקע לתחנה.

הצורך בהבחנה בין שני סוגי הנכסים הנ"ל נובע בעיקר ממרכיב אי הוודאות הנלווה לענף תחנות התדלוק והקושי האובייקטיבי ב"ניבוי" כמויות הדלקים שימכרו בתחנה, שטרם הוקמה. יש לציין, שאף חברות הדלק עצמן מתקשות לחזות מראש את היקף המכירות הצפוי בתחנה. אי לכך, במקרה של הערכת שווי זכויות בקרקע לתחנת תדלוק, יש לאמוד את היקפי המכירות הצפויים בתחנה, שתקום. על כן, חלק מפרק זה יוקדש לניתוח מאפייני קרקע לתחנת תדלוק.

#### א. גישת ההשוואה

גישת ההשוואה תהיה בדרך כלל קשה לישום, זאת לנוכח השונות הגדולה בין התחנות ומיעוטן של עסקאות השוואה מתאימות. גם במקרים שבהם נמצאו עסקאות השוואה, קיים קושי בנייתוח ובקביעת ביצוע ההתאמות לנכס הנישום, מאחר שמידע באשר לנתונים העסקיים בנכסי ההשוואה בדרך כלל אינו נגיש ומאחר שמחיר עסקת ההשוואה עלול להיות מושפע משיקולים של קונה מיוחד או מוכר מיוחד (לאור השוק הקטן בענף). לסיכום, שימוש בגישה זו ייעשה במקרים בהם ניתן להוכיח מובהקות השוואתית בלבד.

#### ב. גישת העלויות

עלות הקמת תחנת תדלוק בדרך כלל לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה. יחד עם זאת, גישת העלויות (החילוץ) יכולה לשמש בשומות רכיב הקרקע של תחנות דלק בנויות.

#### ג. גישת היוון ההכנסות

1. **היוון הכנסות מדמי שכירות:** שומת שווי זכויות בתחנת תדלוק בנויה או בקרקע לתחנת תדלוק, תתבצע בדרך כלל בגישת היוון ההכנסות מדמי השכירות הראויים בנכס. ככלל, דמי השכירות הראויים הינם נגזרת של הרווח התפעולי הצפוי בתחנה או שיקוף של דמי השכירות הראויים בשוק, לפי היקף מכירת הדלקים הקיים או הצפוי בתחנה.

2. **היוון הכנסות מעסק חי:** במקרים בהם קיימים נתוני תפעול מאומתים ע"י רו"ח מתחנה מסויימת, 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 ישום הגישה<sup>18</sup>) לגישת היוון הכנסות מדמי שכירות.

<sup>18</sup> ראו בקווים המנחים - פרק ז' - "ביצוע שומה על פי הפדיון העסקי בנכס הנישום", סעיף 6 בדברי ההסבר.



## 11. שומה של תחנה בנויה ופעילה בגישת היוון ההכנסות מדמי שכירות או כעסק חי

גישת היוון ההכנסות תיושם באופן הבא :

היוון הכנסות מדמי שכירות :

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).

היוון הכנסות מהעסק החי :

היוון הרווח התפעולי השנתי, כפי שיוסבר בהמשך סעיף זה (סעיף קטן ד').

א. כמות הדלקים הנמכרת

בתחנה פעילה תקבע כמות הדלקים על בסיס נתוני המכירות בפועל בשנים האחרונות, תוך ביצוע התאמות לשינויים צפויים בסביבה או בענף, ככל שידועים (למשל שינויים צפויים בהסדרי התנועה בסביבה, שינוי בפיתוח העירוני, הקמת תחנות מתחרות בסביבה, כניסת רכבים חשמליים לשוק וכדו').

במידה שאין נתונים לגבי היקף המכירות, נתון זה יקבע בהתאם לאמור בסעיף 12.1 א', להלן.

ב. מציאת מרווח השיווק

יימצא מרווח השיווק הגולמי בתדלוק עצמי<sup>19</sup> לכל סוג של דלק (שהוא הפרש בין המחיר בשער בית הזיקוק לבין המחיר לצרכן ללא הנחה וללא מע"מ), נכון למועד הקובע לשומה.

לשם מציאת מרווח השיווק לסולר ולדלקים אחרים שנמכרים בתחנה, ניתן לדרוש את הנתון מחברת הדלק, כאשר הוא מאומת על ידי רואה חשבון. בתחנה מוטת מכירות סולר לציי משאיות, המעניקות הנחה גבוהה במסגרת הסדר ההתקשרות, על השמאים העורכים את השומה לבחון את המערכת החוזית, את מדיניות ההנחות והרווח התפעולי (המאומת) המתקבל, נכון למקרה.

רק בהעדף נתוני מרווח שיווק בפועל, לדלקים שאינם בפיקוח, במועד הקובע, ניתן להניח :

1. באזורים בהם קיימת רוויה של תחנות תדלוק ותחרות מוגברת, יונח שמרווח השיווק לסולר נמוך ממרווח השיווק לבנזין 95 בשירות עצמי, וזאת עבור כלל מכירות הסולר והדלקים האחרים (ציי רכב + מזדמנים).

2. באזורים בהם ישנו מיעוט של תחנות תדלוק ותחרות מצומצמת, יונח שמרווח השיווק לסולר ולדלקים האחרים יהיה דומה למרווח השיווק לבנזין 95 בשירות עצמי, ולעיתים אף גבוה מכך (כתלות ברמת התחרות), וזאת עבור כלל מכירות הסולר (ציי רכב + מזדמנים).

רמז (אינדקציה) למרווח השיווק בפועל לסולר, ניתן לקבל גם ממחיר המכירה של הסולר בתחנת התדלוק הנישומה ביחס למחירי סולר נורמטיביים בתחנות תדלוק בסביבת התחרות של התחנה, ובלבד שמתקיימת תחרות. אם לא מתקיימת תחרות, ניתן לבחון מחירים נורמטיביים בסביבה מרוחקת יותר. כך שככל שקיים פער בין מחיר הסולר בתחנה הנישומה למחירים הנורמטיביים ניתן

<sup>19</sup> נתוני מרווחי השיווק לדלקים השונים, מחירים בשער בתי הזיקוק ומחירים מרביים בתחנות מצויים באתר משרד האנרגיה, כולל נתונים היסטוריים. (במועד עריכת קווים מנחים אלה 12/2021 מרווח השיווק לבנזין 95 הינו כ - 562.01 ₪ לק"ל ללא מע"מ).





לשייך אותו למרווח השיווק.

נתונים אלו ניתן ללמוד, בין היתר, ממחירי הדלק המופיעים בשילוט התחנה.

**ג. חישוב דמי השכירות הראויים לתחנה כבנויה על פי עסקאות השוואה/שיעור ממרווח השיווק**

דמי השכירות הראויים לתחנה בנויה נגזרים מהיתרה התפעולית שנותרת לאחר ניכוי הוצאות התפעוליות (שכר לעובדים, חשמל, מים, ארנונה, תחזוקת ציוד, ביטוח, הוצאות הנהלה וכלליות, פרסום ומימון) וההנחות ממרווח השיווק ברוטו, **ולאחר ניכוי מרכיב רווח מפעיל, בגין הסיכונים**

**שבהם נושא מפעיל התחנה ובגין יגיע כפיו.**<sup>20</sup>

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).

בנוסף, בהסכמי דמי שכירות קיימת התחשבות בגורמים משפיעים משניים, כדלקמן:

1. משטר הנחות למתדלקים מזדמנים.<sup>21</sup> 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".

**להלן טבלה של דמי השכירות ושיעור דמי השכירות הראויים לתחנה בנויה (למרכיב התדלוק בלבד**

**לא כולל הציוד הפריק (משאבות וכדו') ומיתוג (שילוט וכדו'),**

**על בסיס היקף המכירות, נכון לחודש 12/2021:**

שעור דמ"ש למרכיב השווי מהמרווח	דמ"ש ראויים למרכיב התדלוק בתחנה בנויה במדרגת המכירות לפי ק"ל לחודש	מרווח שיווק נכון לדצמבר 2021	מדרגת מכירות בק"ל
28%	160 ₪	562.01 ₪	50-100
34%	190 ₪	562.01 ₪	100-200
37%	210 ₪	562.01 ₪	200-300
39%	220 ₪	562.01 ₪	300-400
43%	240 ₪	562.01 ₪	400-500
44%	250 ₪	562.01 ₪	500-600
48%	270 ₪	562.01 ₪	600-700
52%	290 ₪	562.01 ₪	700-900
55%	310 ₪	562.01 ₪	900 ומעלה

<sup>20</sup> הסבר זה מובא כרקע ולא כחישוב שנדרש מהשמאי. ככלל, שמאים שעורכים שומה לתחנת תדלוק ידרשו ממזמין השומה את נתון הרווח התפעולי המנוקה מכלל הרכיבים הנייל, ובכלל זה רווח המפעיל.

<sup>21</sup> גובה ההנחות המרבי, הנהוג במועד כתיבת מסמך זה, הינו כ- 30 אג' ליטר בניזן ממחיר שרות מלא המהווה כ- 9 אג' ממחיר שרות עצמי שהם כ- 7.7 אג' ללא מע"מ המהווים כ- 14% ממרווח השיווק. ההנחות יכולות גם לבוא לביטוי במתן הטבות חיסם - רחיצה לרכב, עיתון, קפה, מאפה וכדו'.

**הנהלת האגף**





**הערה:** לצורך קביעת אומדן למועד קובע אחר<sup>22</sup>, יש לתקף את דמי השכירות באמצעות עסקאות השוואה ולא על בסיס הצמדה.

#### ד. חישוב שווי תחנה בנויה על פי ניתוח דוחות כספיים כעסק חי

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). בגישה זו יוערך שווי התחנה כבנויה, בגישת היוון ההכנסות - על בסיס נתונים כספיים מוכחים של התחנה הנישומה מהשנים האחרונות, היינו על בסיס דו"ח מאומת על ידי רואה חשבון (רו"ח). יש לדרוש מרו"ח את הרווח התפעולי מהפעלת התחנה (מכירת כל סוגי הדלקים, לרבות בתדלוק עצמי ובשירות מלא, לא כולל הרווח התפעולי מפעילות מסחרית אחרת) בניטרול רכיבי הוצאות רלוונטיים לצורך דוחות כספיים, כגון פחת, תקורה (הוצאות ניהול), שכירות ותשואה (יש להבחין בין מפעיל עצמאי, בעל הזכויות בתחנה, לבין מפעיל שאינו בעל הזכויות בתחנה). בניתוח דו"חות, של מי שאינו בעל הזכויות בתחנה, ינוטרלו ההוצאות הכרוכות בעובדה זו. במקרה של תחנה המופעלת על ידי גורם עצמאי (לא חברת אנרגיה) יש לנטרל גם משיכות בעלים שלא בדרך של שכר עבודה סביר וכדו'. וכן יש להכיר בהוצאות עבור חברת הדלק המספקת את הדלקים. בשימוש בגישה זו, כבקרה לגישת היוון ההכנסות מדמי שכירות, יש לשים לב שקיימת סבירות גבוהה שלא תהיה זהות בין הרווח התפעולי, על בסיס הפעלת התחנה, לדמי שכירות ראויים למקרקעין. הפער עשוי לנבוע מאיכות ניהול התחנה, מפער בהוצאות ניהול סבירות, משינויים בשוק הדלק ומפערים בין הסיכון הקיים מהפעלת תחנה לעומת שכירות וכדו'. בהתאמה, לאור הסיכון השונה, שיעורי ההיוון ביחס לשני הפרמטרים יהיו שונים. ראה סעיף 13.

#### דוגמאות לשימוש בגישות השונות ראו בנספח

### 12. שומה של קרקע לתחנה, בגישת היוון ההכנסות ובגישת העלות (החילוץ)

#### 12.1 היוון הכנסות מדמי שכירות לקרקע

##### גישת היוון ההכנסות תיושם כדלקמן:

דמי שכירות לק"ל לחודש עבור מרכיב הקרקע (על בסיס נתון ידוע או על בסיס שיעור ממרווח השיווק) X היקף או אומדן מכירת דלקים חודשי X 12 (חודשים) = דמי שכירות שנתיים. את דמי השכירות השנתיים נהוון, כפי שיוסבר להלן בסעיף 13.

##### א. אומדן כמות הדלקים הצפויה להימכר בתחנה שאינה בנויה:

בקרקע לתחנת תדלוק, שטרם הוקמה או שטרם הופעלה או בתחנה שאין לגביה נתוני מכירות, תוערך כמות מכירת הדלקים הצפויה, כדלקמן:

<sup>22</sup> על פי סעיף 4.2 בתקן 2, מועד עסקאות השוואה לא ירחק משנתיים מהמועד הקובע לשומה.



### אומדן כמות דלקים בתחנה המצויה לצד ציר תנועה מחוץ לישוב:<sup>23</sup>

בתחנות הממוקמות על ציר בינעירוני שבו היקף התנועה ידוע<sup>24</sup> יוערך מספר המתדלקים בתחנה לפי שיעור בסיס ממוצע של 2%,<sup>25</sup> מהיקף התנועה לכוון הנסיעה שממנו הכניסה לתחנה. שיעור המתדלקים ינוע סביב השיעור הנ"ל ויוכל לעלות או לרדת ממנו (מעליו או מתחתיו), כתלות בגורמים הבאים:

- הסדרי התנועה ואפשרות הכניסה לתחנה גם לנוסעים בכוון הנגדי. אפשרות כניסה נוחה מהכיוון הנגדי תוסיף לאמדן הפוקדים את התחנה עד 20%.
- רמת הנגישות של התחנה (המושפעת מהמרחק מציר התנועה ונוחות הכניסה והיציאה). ככל שרמת הנגישות טובה יותר, כך סביר כי שיעור הפוקדים את התחנה יגדל, ולהיפך.
- מהירות הנסיעה הנורמטיבית של כלי הרכב בקטע הכביש שבו הכניסה לתחנה. ככל שמהירות הנסיעה הנורמטיבית באזור התחנה איטית יותר, כך, סביר כי שיעור הפוקדים את התחנה יגדל, ולהיפך.
- ככלל, ככל שהתחרות גדולה יותר, כך כמות הפוקדים את התחנה קטנה יותר. לפיכך, נבחן את כמות תחנות הדלק המתחרות הקרובות וכוון התנועה של הפוקדים אותן.
- כך למשל, בהיעדר תחרות על אותו ציר תנועה ו/או בתחנות התדלוק על כבישים ארציים מרכזיים, שיעור הפוקדים את התחנה יגדל. לעומת זאת, בסביבה רווית תחרות בציר בינעירוני בסביבה כפרית, אליה מתווספת תחרות מצד תחנות פנימיות, סביר כי שיעור הפוקדים את התחנה יקטן.
- היקף האוכלוסיה אותה משרתת התחנה, לרבות הישענות על לקוחות עירוניים קבועים ו/או לקוחות מזדמנים בלבד, העושים שימוש בציר הבינעירוני. ככל שהתחנה תתבסס על לקוחות קבועים, סביר כי שיעור הפוקדים את התחנה יגדל.
- זמני פעילות התחנה – טווח הפעילות השכיח לתחנת תדלוק הוא בין חמישה ימי פעילות לבין שבעה ימי פעילות בשבוע, ובין 10 שעות עבודה לבין 24 שעות עבודה ביממה. בהתאם לכך, ככל שזמני פעילות התחנה נוטים לכיוון הפעילות המועטה, כך יקטן שיעור הפוקדים את התחנה ביחס לשיעור הבסיסי, ולהיפך.

כמות הדלקים אשר צפויה להימכר תחושב לפי מכפלה של מספר התדלוקים בכמות המכירה הממוצעת לתדלוק, שהיא כ- 32 ליטר.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> גם בעניין זה ראו לדוגמא, [החלטת ועדת השגות הנ"ל בקרית גת, גוש 3080 חלקה 14](#), הכוללת התייחסות עקרונית לעניין מקדם עצירה. נציין שבהחלטה זו, מדובר בתחנה שצפויה לשרת גם רכבים הנוסעים בכביש בינעירוני וגם לקוחות מהעיר קרית גת.

<sup>24</sup> ספירות תנועה בדרכים בינעירוניות מתבצעות מעת לעת על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. [ראה מחולל ספירת תנועה באתר הלמ"ס](#).

<sup>25</sup> שיעור זה מביא לידי ביטוי את הגידול בכמות המכוניות מחד, ומאידך את השיפור הטכנולוגי שהקטין את צריכת הדלק, ביחס לכלי רכב בודד, ואת הגידול בכמות תחנות התדלוק ברחבי הארץ.

<sup>26</sup> לפי נתונים שנמסרו ע"י מנהל הדלק המבוססים על היקף המכירות בתחנות בהפעלה של החברות הגדולות (פז, דלק, סונול, דור, טן), נכון לשנת 2016.

## הנהלת האגף



**אומדן כמות דלקים בתחנה המצויה בתחום ישוב או באזור תעשייה:**

המכירות בתחנות המצויות בתחום ישוב או באזור תעשייה יקבעו בדרך כלל ביחס לכמות התחנות המתחרות באזור (כולל חלופות תדלוק בתחנות פנימיות), רמת אינטנסיביות השימוש בתחנות תדלוק באזור ובהתחשב ברמת הנגישות והחשיפה של התחנה. הכמות הנמכרת בחודש בתחנות כאלה תהיה בדרך כלל בטווח המכירות של 250-500 ק"ל וזאת בשל התחרות בסביבות אלה. המכירות בתחנות המצויות בתחום ישוב עשויות להיות מושפעות גם מהרמה הסוציאקונומית בישוב.

**ג. דמי השכירות הראויים למרכיב הקרקע של תחנה פעילה:**

בניתוח דמי השכירות הראויים לקרקע, של תחנה קיימת, יחושבו תחילה דמי השכירות הראויים להיקפי המכירה בתחנה, כמופיע בטבלה שלהלן, לאחר מכן יובאו בחשבון מאפייני המכירה והתפעול של התחנה (משטר הנחות, שיעור מכירות לציי רכב וזמן פעילות התחנה).

להלן טבלה המרכזת את דמי השכירות הראויים (ללא מע"מ) למרכיב הקרקע, על בסיס היקף המכירות נכון לחודש 12/2021:

שעור דמ"ש למרכיב הקרקע מהמרווח	דמ"ש ראויים למרכיב הקרקע של שטחי התדלוק, במדרגת המכירות לפי ק"ל לחודש	מרווח שיווק נכון לדצמבר 2021	מדרגת מכירות בק"ל
11%	₪60	₪562.01	50-100
12%	₪70	₪562.01	100-200
13%	₪75	₪562.01	200-300
15%	₪85	₪562.01	300-400
20%	₪115	₪562.01	400-500
21%	₪120	₪562.01	500-600
26%	₪145	₪562.01	600-700
28%	₪160	₪562.01	700-900
32%	₪180	₪562.01	900 ומעלה

הערה: לצורך קביעת אומדן למועד קובע אחר, <sup>27</sup> יש לתקף את דמי השכירות באמצעות עסקאות השוואה ולא על בסיס הצמדה.

שווי קרקע התחנה יתקבל על ידי היוון המכפלה של דמי השכירות השנתיים הראויים בכמות הדלקים הצפויה להימכר בתחנה.

<sup>27</sup> על פי סעיף 4.2 בתקן 2, מועד עסקאות השוואה לא ירחק משנתיים מהמועד הקובע לשומה.

**הנהלת האגף**



## 12.2 שימוש בגישת העלות (חילוץ)

שימוש בגישה זו יהיה על ידי חילוץ מרכיב הקרקע מהשווי הבנוי המחושב,<sup>28</sup> כפי שהתקבל כאמור בסעיף 11, תוך התייחסות לתחזית כמות המכירות בתחנה המבטאת תקופת הרצה במהלך התקופה הראשונה ועליה הדרגתית למלוא המכירות בתחנה, ככל הנדרש.<sup>29</sup>

יובא בחשבון רווח יזמי<sup>30</sup> בהתאם למקובל בשוק.

נכון למועד עריכת הקווים המנחים הרווח היזמי המקובל בקרב שמאים הינו :

רווח יזמי בשיעור של 15% - 20% לתחנת תדלוק קיימת.

רווח יזמי בשיעור של 20% - 25% לתחנת תדלוק חדשה (טרם הקמה).

## 13. שיעור ההיוון הראוי בתחשיב שווי הזכויות בתחנת תדלוק

שיעור ההיוון הכולל מושפע בין היתר מרמת הסיכון של זרם ההכנסות (שהיא למעשה רמת השונות הצפויה של התזרים).

יש להבחין בין שלושה סוגי הכנסה וכתוצאה מכך בשלושה שיעורי היוון שונים :

**א. שיעור היוון לדמי שכירות בגין מרכיב הקרקע :**

שיעור ההיוון לדמי השכירות לרכיב הקרקע יהיה נמוך מזה הנהוג **בנכסי מסחר בנויים**, וזאת לנוכח הסיכון המופחת שבהכנסות מקרקע, ללא הצורך בנטילת הסיכונים הכרוכים בבניה ותפעול, וגורמים נוספים, כגון פחת. שיעור ההיוון הראוי להכנסות אילו יהיה השיעור הנהוג בנכסי מסחר בנויים<sup>31</sup> בהפחתת 0.75%.

**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.

<sup>28</sup> בעניין עלויות הבניה ראה להלן סעיף 15.

<sup>29</sup> בעניין זה ראו לדוגמא החלטת ועדת השגות – תחנת תדלוק בקרית גת (גוש 3080 חלקה 14), מיום 03.01.2021, סעיף 11.5, שם.

<sup>30</sup> להרחבה, ראה פרק י"ח בקווים המנחים.

<sup>31</sup> כפי שמתפרסם מעת לעת בסקר של השמאי הממשלתי הראשי, ובתשומת לב לפרמטרים האמורים שם.

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805

עמוד 19 מתוך 31

<http://Shuma.justice.gov.il>

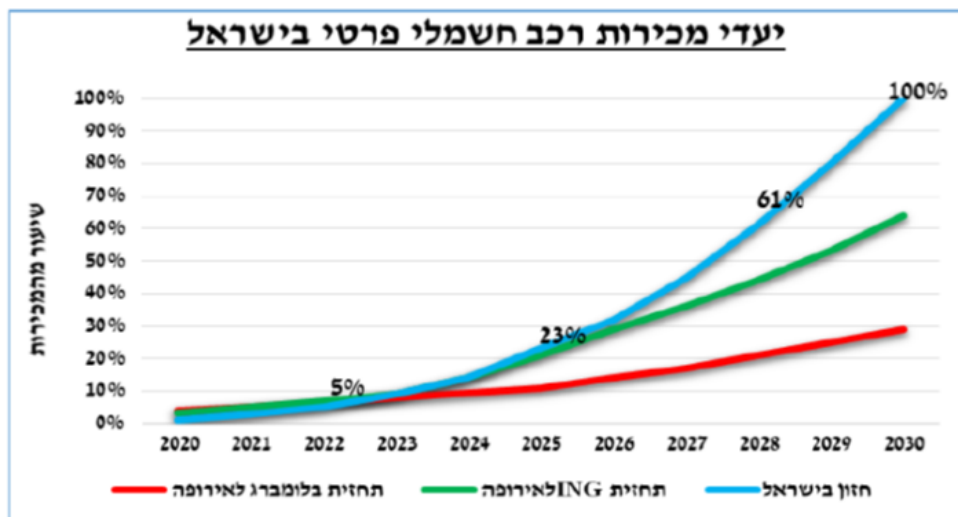


### פרמיית סיכון להכנסות שלאחר 2030:

נכון למועד כתיבת קווים מנחים אלה, כפי שעולה מהחלטות ממשלות החברות ב-O.E.C.D וממשלות ממדינות נוספות, סביב 2030 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. לאור האמור נראה כי ההכנסות הצפויות להתקבל לאחר ה-01/01/2030 הינן בסיכון גבוה יותר ועל כן נקבע כאן שבכל מודל אשר בוחן את ההכנסות, בין אם בקרקע, בבנוי או בעסק חי, יופרד המודל לשתי תקופות, כאשר בתקופה שלאחר ה-01/01/2030 תצורף לשיעור ההיוון שנקבע פרמיית סיכון נוספת בשיעור של 1%.

### היעדים במדינת ישראל לחדירת רכבים פרטיים בשנת 2030, בהתאם למסמך יעדי משק האנרגיה 2030, שהוכן בשנת 2018 במשרד האנרגיה:

בהתאם למודלים של גופים בינלאומיים נקבע יעד מכירות של 100% רכבים חשמליים פרטיים, מסך מכירות הרכבים בשנת 2030. בנוסף, נקבעו יעדי הביניים הבאים: 5% לשנת 2022, 23% לשנת 2025 ו-61% לשנת 2028. הנחות העבודה העיקריות, בבסיס יעדים אלה, הן כי עד לשנת 2025 ישתווה מחירו של רכב חשמלי ממוצע לזה של רכב עם מנוע בעירה פנימי (ללא הטבות מס), והיצע הדגמי של רכבים חשמליים המיובאים לישראל, יהיה מספק. ככל שירידת המחירים והרחבת היצע הדגמים, התלויים במגמות עולמיות, לא יתרחשו, יעודכנו יעדי החדירה בישראל.



**הערה:** מומלץ, אחת לשנתיים, לבחון את התקדמות החקיקה, ההתפתחויות בשוק הרכב והאכיפה ולהחליט האם יש לעדכן את פרמיית הסיכון או לפעול על בסיס מודל אחר.

### ד. שיעור היוון לתזרים הכנסות צפוי של בעל זכות על פי הסכם עם חברת דלק

בחלק מהתחנות קיימים הסכמים ישנים בין בעלי הזכויות, שבהם גלום יתרון או חסרון כלכלי לצדדים.

היתרון/חסרון הכלכלי יכול לנבוע מהיותו של ההסכם ישן כאשר התשלומים שקבועים בו אינם משקפים את התנאים הכלכליים הנוכחיים, או חוזה שנועד להקנות יתרון כלכלי לצד.

## הנהלת האגף



בקביעת שיעור ההיוון יש להתייחס ליתרון/לחסרון הכלכלי ולסיכון הקיים בתזרים.  
**הערה כללית:** בעת עריכת השומה, על השמאי/ת לשקול את שיעור ההיוון כתלות בשינויים בענף, בין אם מדובר בשינוי המקטין סיכון ובין אם בשינוי המגדיל סיכון.

## 14. פעילות עסקית נוספת בתחנות תדלוק

כמות הדלקים הנמכרת בתחנה היא נגזרת של מספר כלי הרכב הפוקדים את התחנה ובכך משקפת גם את הפוטנציאל המסחרי האחר בה (חנויות נוחות, שטיפת מכוניות וכו').  
להלן סוגי הפעילות העסקית האחרת, שעשויה להימצא בתחום התחנות:

### א. חנויות נוחות

בשנים האחרונות הפכה הפעילות המסחרית של חנויות הנוחות בתחנות התדלוק לחלק כמעט בלתי נפרד מהתחנות. חברות הדלק מתייחסות לחנויות הנוחות כמקור משיכה ללקוחות ולפיכך משקיעות במיתוג ובפרסום שלהן. כאשר לכל חברה גדולה רשת חנויות נוחות בעלת מיתוג משלה.  
הפדיון בחנויות הנוחות נע בטווח שכיח שבין 100,000 ₪ לבין 400,000 ₪ לחודש, הפדיון מושפע בין היתר מכמות הדלקים הנמכרת (שמעידה על כמות הפוקדים את התחנה), מהתחרות בסביבה של חנויות בעלות אופי דומה (פיצוציות, מרכולים וכו') וגם משטח החנות, מהרמה החברתית-כלכלית של הפוקדים את התחנה ומהמרחק בינה לבין מרכזים מסחריים מתחרים.

דמי השכירות הראויים עבור חנות נוחות הן בטווח של 5% - 6% מהפדיון הצפוי של החנות.<sup>32</sup>  
גישת השומה לצורך הערכת שווי זכות הבעלות של חנות נוחות בנויה תהיה גישת היוון ההכנסות מדמי השכירות (לא קיים מכר של חנות נוחות בפני עצמה).

שיעור ההיוון לצורך הערכת השווי יהיה זהה לשיעור ההיוון בנכסים מסחריים.  
גישת השומה לצורך הערכת שווי זכות הבעלות בקרקע ריקה לחנות נוחות, תהיה גישת היוון ההכנסות וגישת החילוץ מהשווי הבנוי. דמי השכירות הראויים לבנוי יקבעו על בסיס עסקאות השוואה מתחנות תדלוק דומות במאפייניהם, ככל הניתן, או על בסיס דמי שכירות מקובלים לשטחים מסחריים דומים בסביבה.

נתוני השוואה ייבחנו ע"פ סדר העדיפות הבא:

1. נתוני פדיון/שכירות של החנות בנכס עצמו.
2. נתוני פדיון/שכירות של שטחים מסחריים בתחנות בעלות מאפיינים דומים (מיקום התחנה והיקפי המכירה).
3. נתוני שכירות מנכסים מסחריים אחרים הממוקמים בסביבת התחנה.
4. נתוני מכר של נכסים מסחריים אחרים הממוקמים בסביבת התחנה, תוך ניתוח נכון כך שהשווי לא יכלול מרכיבים הנובעים מגורמים אחרים, כמו זכויות בניה או פוטנציאל.

הערה בעניין חילוץ עלויות הבניה: יש לשים לב שעלויות הבניה של חנות הנוחות כלולות בעלויות

<sup>32</sup> 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.





הבניה של מבנה התחנה (ראה סעיף 15, להלן), למעט עלויות הגמר. לפיכך, בביצוע חילוץ שווי הקרקע יש להפחית עלויות גמר בלבד.

במקרה בו מדובר בחנות נוחות, שנוספה לאחר בניית מבנה התחנה, יש להתייחס לכלל העלויות.

#### **ב. מסחר/ הסעדה**

בחלק קטן מהתחנות קיימים שטחים מסחריים נוספים (שאינם חנות הנוחות). שיעור דמי השכירות, שנקבע לעיל, לגבי חנות הנוחות אינו בהכרח זהה. לפיכך, שומה לנכסים אלה תיערך לפי האמור בסעיף ו' להלן.

#### **ג. מתקן שטיפה למכוניות**

בתחנות ששטח הקרקע מאפשר זאת (בדרך כלל במגרש ששטחו מעל 1.5 דונם) יעדיף בעל התחנה להשכיר חלק משטח החצר. למשל, למפעיל מכונת שטיפה, כאשר ההפעלה באחריות השוכר. שטח הקרקע הדרוש למכונה ולסככות טיפול ידני (ייבוש) הוא כ- 400 מ"ר. את המכונים לרחיצת מכוניות ניתן לחלק לשלוש קבוצות עיקריות - לפי קירבתם למרכזי מגורים, למרכזי קניות ולמרכזי תעשייה.

בדרך כלל בעלי התחנה משכירים את הקרקע ואת התשתיות הבנויות עבור הרחיצה, ואילו מפעיל מתקן הרחיצה מציב את המתקן על חשבונו (לרבות עלות המתקן והתקנתו במקום).

#### **ד. פנצ'ריה/תחנת סיכה/שירותי רכב**

בחלק קטן מהתחנות הישנות פועלת פנצ'ריה/תחנת סיכה. שימוש זה בתחום תחנות התדלוק הולך ומתמעט, מאחר שבעלי התחנות מעדיפים להחליפו בשימוש אחר, משיקולי רווחיות ומיתוג.

#### **ה. פעילות אחרת**

בתחנות תדלוק ניתן למצוא גם פעילויות מניבות אחרות, כגון: אנטנה סלולרית, מתקנים סולאריים להפקת חשמל, השכרת שטח להצבת שלטי פרסום ועוד.

**שומת נכסים מניבים, בגין הפעילויות האחרות, תיערך בנפרד מהפעילות העיקרית לממכר דלקים וזאת על פי כללי השמאות המקובלים.**

#### **ו. הערכת השווי לשימושים השונים (סעיפים ב-ה)**

הערכת שווי זכות הבעלות לשימושים השונים תהיה בגישת היוון ההכנסות מדמי שכירות של הנכס עצמו ו/או נכסים אחרים דומים במאפייניהם (שימושים דומים בתחנות תדלוק אחרות דומות). במידה שלא ניתן למצוא נתונים כגון אלה, השווי יקבע בגישת ההשוואה באופן הבא: השמאות יקבע האם אופי השימוש בנכס דומה יותר למסחר או לתעשייה/מלאכה או מסחר למחצה, בהתאם לכך יקבע את השווי מעסקאות השוואה מתאימות ויבצע את ההתאמות הנדרשות.

### **הנהלת האגף**





#### ז. מכירת שמנים לרכב, נוזל שמשות וכיוצא באלה

כיום, בדרך כלל, פעילות מסחרית זו זניחה מהבחינה העיסוקית, ואינה מקבלת ביטוי בחוזי השכירות. דמי השכירות לרכיב זה מגולמים למעשה בדמי השכירות ממכירת דלקים.

#### ח. הכנסות מעמדות טעינה חשמליות

ישנן תחנות הכוללות עמדות טעינה לרכבים חשמליים. אומדן שווי הקרקע לעמדות אלה יתבסס על גישות השומה לתחנת התדלוק, כפי שמבואר לעיל, כלומר, גישת היוון ההכנסות מדמי השכירות ו/או של הרווח התפעולי, הנובע מעמדות אלה. שיעור ההיוון בגין הכנסות אלה יהיה דומה לשיעור ההיוון<sup>33</sup> שנקבע לנכסים המסחריים הבנויים בתחנה.

#### 15. עלות בניה של תחנת תדלוק

עלות הבניה של תחנת תדלוק מושפעת בעיקר משטחה, ממספר המשאבות שבה,<sup>34</sup> מגודל מבנה התחנה, מאורך נתיבי הגישה אליה,<sup>35</sup> מהטופוגרפיה, ממרחק מפיתוח קיים ומדרישות של ועדות התכנון.

עלויות הבניה אינן כוללות את הציוד הפריק שהותקן בתחנה, שבדרך כלל נותר בבעלות חברת הדלק. בתחנות תדלוק הממוקמות לצד צירי תנועה, יש להתחשב בעלויות הנובעות מהצורך בהבאת התשתיות העירוניות לראש המגרש (פיתוח).

להלן ריכוז עלויות הקמה<sup>36</sup> הכוללות של הקמת תחנות תדלוק, ללא מרכיב הקרקע, ללא גמר חנות הנוחות, ללא בינוי שטחים מסחריים נוספים, ללא ציוד פריק, ללא עלויות פיתוח וללא מע"מ:

עלות הקמה כוללת ללא פיתוח	מספר אי תדלוק	שטח תחנה בדונם	סיווג לפי תמ"א 18	סוג התחנה (לפי גודל)
500,000 ₪	1	0.5	זעירה/לצריכה עצמית	זעירה/פנימית ללא מבנה
2,500,000 ₪	1-2	1	דרגה א'	קטנה מאד
3,500,000 ₪	2-3	1.5	דרגה א'	קטנה
4,500,000 ₪	3-4	1.5	דרגה ב'	בינונית
5,000,000 ₪	4-6	1.5	דרגה ג'	גדולה

#### הערות:

- פרק זמן ממוצע להקמת התחנה ממועד קבלת היתר עד להשלמת הבניה הינו כ 12 – 6 חודשים.<sup>37</sup>
- הציוד הפריק המהווה מטלטלין (משאבות, קופות, מחשבים, שילוט וכדו') נותר במרבית המקרים בבעלות

<sup>33</sup> מאחר שמדובר בתחום חדש יחסית מומלץ לבחון את שיעור ההיוון בעתיד, לאחר שיהיו יותר נתונים. משאבה היא המתקן שאליו מחוברים אקדחי (פיות) התדלוק לסוגי הדלק השונים. משאבה מותקנת בדרך כלל על איי התדלוק ומשמשת את המתדלקים משני צדיה.

<sup>35</sup> עלות זו אינה כלולה בעלות להלן.

<sup>36</sup> ניתן למצוא נתונים נוספים בדו"חות רווח והפסד של החברות הציבוריות.

<sup>37</sup> עפ"י נתוני חברת טן וחברת דור אלון

#### הנהלת האגף



חברת התדלוק. העלות נעה בין כ- 1 משי"ח לכ- 1.5 משי"ח, והיא אינה כלולה בדמי השימוש המשולמים, על ידי חברת התדלוק, עבור מרכיב הקרקע או התחנה הבנויה.  
- עבור השטחים המסחרים ומשרד התחנה תקבע עלות נוספת בהתאם למקובל.

בעת עריכת שומה, מומלץ לבקש מחברת הדלק/היזם להמציא נתון מאומת על עלות הקמת תחנה בפועל או על בסיס פרוגרמה תכנונית (הוצאה עתידית צפויה).

#### 16. מע"מ

תחנת תדלוק היא נכס עסקי מסחרי, לפיכך שומת תחנת תדלוק לא תכלול מע"מ.

#### 17. הסתייגות כללית

כל הנתונים המובאים לשם הדוגמא בקווים מנחים אלה, נכונים למועדים המצויינים בפרק זה. מחובתם של השמאים, אשר עורכים שומה לתחנת תדלוק, לבדוק את הנתונים הרלוונטיים בשוק, נכון למועד הקובע בשומתם.

#### 18. אחרית דבר צופה פני עתיד

בעת עריכת קווים מנחים אלה, ענף תחנות התדלוק בדלקים פוסיליים (דלקים על בסיס מאובנים) מאותגר באופן משמעותי, בשל חדירתם של הרכבים החשמליים אל שוק הרכב. הדבר כבר נותן אותותיו בשוק התדלוק, בכך שחברות הדלק נמנעות כמעט באופן מוחלט מלהקים בעצמן תחנות חדשות, אולם, מתחרות ביניהן על שכירות תחנות תדלוק בנויות, בהן רמת הפעילות העסקית גבוהה. ההתקשרויות מבוצעות לרוב בגין תחנות בנויות ונערכות לתקופות שבין 5 – 10 שנים. הסברה בשוק הינה, כי הרכב החשמלי מהווה רק שלב ביניים בדרך אל טכנולוגיית המימן, אשר תאפשר תדלוק רכבים במימן, אשר יופק בתהליך פירוק מים.  
ההנחה היא, כי תהליך דעיכת שוק הדלקים הפוסיליים יהיה הדרגתי ולא יתרחש במהלך חד אחד.

#### הנהלת האגף



בס"ד, תאריך: ח' סיוון תשפ"ג  
28 מאי 2023  
מספרנו: 2023-71

## הנדון: פרק כ' - עריכת שומות לתחנות תדלוק - הבהרה

סימוכין: (קווים מנחים, פרק כ' (עדכון מס' 1), פברואר 2022)

1. פרק כ' בקווים המנחים, עניינו עריכת שומות לתחנות תדלוק ולקרקע לתחנות תדלוק. הפרק אינו עוסק בשימושי קרקע אחרים, פוטנציאלים, באותה קרקע.
2. עם זאת, כבכל שומה, אין להתעלם מעיקרון השימוש המיטבי (H.B.U) במקרקעין, בהתאם למטרת השומה. לפיכך, ככל שמטרת השומה היא לצורך קביעת שווי הזכות במקרקעין, בשימוש כתחנת תדלוק **ללא פוטנציאל** לשימוש אחר, הרי שהערכת השווי תהיה בהתאם לאמור בפרק כ'.
3. מאידך, כאשר השמאי נדרש להעריך את שווי השוק של הזכות במקרקעין, **לרבות פוטנציאל**, עליו לבחון את השימוש הטוב והיעיל בהם.
4. כאמור בסעיף הרקע, המוטיבציה לכתובת הפרק נבעה, בין השאר, מהשינויים הצפויים בשוק הדלק בישראל, אשר ישפיעו וכבר משפיעים על שווי תחנות התדלוק.
5. בהנחה שהשימוש המיטבי הנוכחי הוא לתחנת תדלוק, יתכן שהשינויים האמורים יגרמו לכך שבמועד עתידי מסויים, השימוש האלטרנטיבי בקרקע יהיה השימוש הכלכלי המיטבי.
6. לפיכך, כאשר השמאי משתמש בגישת היוון ההכנסות לתחנת התדלוק, בה שווי המקרקעין מחושב על בסיס שתי תקופות היוון שונות (בהתאם לאמור בסעיפים 13 ג. + ד.), עליו לקחת בחשבון שעם שינוי שיעור ההיוון יתכן שהשימוש המיטבי במקרקעין ישתנה ולא יהיה עוד תחנת תדלוק.
7. במקרה כזה, ככל שקיים פוטנציאל **מוחש** לשימוש עדיף (H.B.U) אחר, על השמאי לבחון האם חל השינוי האמור בסעיף הקודם. כלומר, השימוש המיטבי, בתום התקופה הראשונה, אינו עוד לתחנת תדלוק. במקרה כזה, על השמאי להתחשב בשווי הנובע מאותו פוטנציאל ולהוסיפו (לאחר דחיה ולאחר התשלומים המחוייבים על פי דין) לשווי הנוכחי, שנקבע לתקופה הראשונה כתחנת התדלוק.
8. **דוגמא מספרית:**

שורה	מהות	שווי	שיעור היוון
1	תחנת דלק - שווי נוכחי (היוון של תקופה ראשונה)	7,020,000 ₪	7.65%
2	תחנת דלק - שווי נוכחי (היוון של תקופה שניה)	8,620,000 ₪	8.65%
1+2	<b>סה"כ שווי נוכחי של תחנת הדלק</b>	<b>15,650,000 ₪</b>	
3	שווי נוכחי בשימוש אחר - פוטנציאל מוחשי (לצמיתות)	14,500,000 ₪	
4	שווי נוכחי בשימוש האחר לצמיתות החל מתום תקופת ההיוון הראשונה	9,090,000 ₪	6.9%
1+4	<b>סה"כ שווי נוכחי של תחנת התדלוק בצירוף הפוטנציאל (H.B.U)</b>	<b>16,110,000 ₪</b>	

כדי לבחון את ה H.B.U אין להסתפק בבחינת השווי לפי שורה 1+2 מול שורה 3, אלא יש להמשיך ולבדוק שורה 1+4, ביחס לשורה 1+2, ורק אז להכריע בשאלת השימוש המיטבי.

אוהד עיני

השמאי הממשלתי הראשי

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805

עמוד 25 מתוך 31

<http://Shuma.justice.gov.il>



## נספח: דוגמאות ותחשיבים

### כללי:

לצורך המחשת השימוש בקווים המנחים ראינו לנכון לצרף דוגמאות תחשיביות לסוגי הנכסים השונים, בגישות השומה השונות, בהתאם להנחיות והנחות העבודה המפורטות בפרק זה. עם זאת, הנתונים המספריים המצויינים בדוגמאות, מוצגים לצורך הדוגמא בלבד ואין ללמוד מהם לגבי תחנה כזו או אחרת.

הערה: ההפניות בנספח הם לסעיפים בחלק העיקרי, אלא אם נכתב במפורש אחרת.

### דוגמאות להערכות השווי:

1. הערכת שווי תחנת תדלוק בנויה, קיימת ופעילה ללא שטחי מסחר ושטחים נילוויים: (סעיף 11) ככלל, לצורך הערכת שווי נדרש מידע אודות מרכיבי השווי השונים. ככל שכמות הנתונים הידועים גבוהה יותר ומידת מהימנותם גבוהה יותר, כך הערכת השווי תהיה מדוייקת יותר. בהערכת שווי זכות הבעלות של תחנת תדלוק קיימת, מרבית הפרמטרים התפעוליים בתחנה, הנחוצים לצורך קביעת שווי הנכס ובראשם היקף מכירות הדלקים בתחנה, ידועים. לכן, מידת הדיוק בעת קביעת השווי עולה.

#### 1.1 דוגמא להערכת שווי על סמך דמי שכירות ראויים מקובלים:

##### נתוני בסיס:

551 ₪	מרווח שיווק בנזין חודש 01/2021
6.9%	שיעור תשואה נכס מסחר <sup>38</sup>
0.75%	פרמיית סיכון <sup>39</sup>
1.0%	פרמיית סיכון נוספת <sup>40</sup> לשיעורי היוון לאחר 2030
7.65%	שיעור היוון כולל עד 2030
8.65%	שיעור היוון כולל החל מ 1/2030
01/01/2021	מועד קובע
01/01/2030	מועד שינוי רגולציה (משוער)

<sup>38</sup> לפי סקירת שיעורי תשואה בנכסים מניבים – מחצית שניה של שנת 2020, של השמאי הממשלתי.

<sup>39</sup> הרחבה בנושא בסעיף 11ב' – שיעור היוון לדמי שכירות ראויים מתחנת תדלוק בנויה.

<sup>40</sup> הרחבה בנושא בסעיף 11ד' – פרמיית סיכון להכנסות שלאחר 2030.

## הנהלת האגף



**תחשיב:**

מקור הנתון	300	מכירות לחודש ק"ל
מנהל הדלק, חודש 01/2021	₪551.00	מרווח שיווק בנזין ק"ל
ראה סעיף 7 ב'	₪551.00	מרווח שיווק סולר ק"ל לצורך תחשיב
ע"פ טבלת דמי שכירות ושיעור דמי השכירות הראויים בתחנה בנויה. (סעיף 11)	₪220	דמי שכירות לק"ל בנוי
תחשיב	₪ 66,000	דמי שכירות לחודש
תחשיב	<b>₪792,000</b>	<b>דמי שכירות לשנה</b>
	7.65%	שיעור היוון כולל עד חודש 1/2030
	8.65%	שיעור היוון כולל החל מ 1/2030
	₪5,020,360	ערך נוכחי הכנסות עד 1/2030
	₪4,339,518	ערך נוכחי הכנסות החל מ 1/2030
	₪9,359,878	סה"כ
	<b>₪9,360,000</b>	<b>שווי תחנת התדלוק במעוגל</b>

**הנהלת האגף**



1.2 דוגמא לאומדן שווי תחנת תדלוק על בסיס היוון הכנסות מעסק חי<sup>41</sup>:

סוג הדלק	מכירות בליטר	הערות
95	4,263,640	71.1% <sup>42</sup>
98	9,090	0.2%
סולר	1,727,300	28.8%
<b>סה"כ כמות מכירות שנתית</b>	<b>6,000,030</b>	<b>100.0%</b>
<b>סה"כ כמות מכירות חודשית</b>	<b>500,003</b>	
<b>סכומים בש"ח</b>		
הכנסה לליטר	5.30 ₪	מחיר משוקלל לליטר (לפי שיעורי סוגי הדלקים מהסה"כ), ללא מע"מ
<b>סה"כ הכנסות שנתיות</b>	<b>31,800,159</b> ₪	
עלות לליטר	4.87 ₪	ללא מע"מ. בדוגמא זו, העלות כוללת עמלת חברת הדלק והובלה.
<b>הוצאות שנתיות לרכישת דלקים</b>	<b>29,220,146</b> ₪	
<b>רווח גולמי שנתי</b>	<b>2,580,013</b> ₪	
רווח לליטר	0.43 ₪	<b>סכום זה מהווה מרווח שיווק בפועל</b>
<b>הוצאות מכירה הנהלה וכלליות לשנה</b>	<b>סכומים בש"ח</b>	
שכר עבודה ונלוות (ללא חנות נוחות)	680,000 ₪	לצורך קביעת שווי אובייקטיבי, השמאית יבחנו את סבירות הנתונים.
מיסי עירייה	130,000 ₪	
חשמל	30,000 ₪	
אחזקה	60,000 ₪	
צרכי משרד, הנה"ח חשבונות, יעוץ משפטי, פרסום, תקשורת, ביטוחים	105,000 ₪	
<b>סה"כ הוצאות שנתיות</b>	<b>1,005,000</b> ₪	
<b>רווח תפעולי</b>	<b>1,575,013</b> ₪	<b>רווח גולמי שנתי פחות הוצאות שנתיות</b>
שיעור היוון נכס מסחרי	6.90%	
פרמיית סיכון <sup>43</sup> עסקי חי	1.50%	
<b>שיעור היוון עד 1/2030</b>	<b>8.40%</b>	
פרמת סיכון נוספת	1.00%	סעיף 13 ד. בחלק העיקרי (פרמיית סיכון להכנסות שלאחר 2030)
<b>שיעור היוון החל מ 1/2030</b>	<b>9.40%</b>	
ערך נוכחי להכנסות עד 1/2030	9,677,355 ₪	
ערך נוכחי להכנסות החל מ 1/2030	7,464,494 ₪	היוון לצמיתות לשנת 2030 והיוון נוסף למועד הקובע. שערי ההיוון זהים.
<b>שווי תחנת התדלוק</b>	<b>17,141,850</b> ₪	
<b>שווי תחנת התדלוק, מעוגל</b>	<b>17,000,000</b> ₪	

<sup>41</sup> הדוגמא מבוססת על דוחות כספיים מאומתים ע"י רו"ח, של תחנת תדלוק פעילה, בהפעלה עצמית.

<sup>42</sup> שיעור המכירות של סוג הדלק, מסה"כ המכירות לפי דו"ח כספי.

<sup>43</sup> הרחבה בנושא בסעיף 13ג' – היוון הכנסות מעסק חי.

## הנהלת האגף

ירושלים, רחוב יפו 97, בנין כלל קומה 13, ת.ד. 28223 מיקוד 91281, טל' 073-3927805



## 2. הערכת שווי קרקע פנויה ביעוד לתחנת תדלוק: (סעיף 12)

אחד האתגרים המורכבים ביותר עבור שמאי המקרקעין (ולא פחות מכך עבור חברת הדלק) הנו הערכת היקפי המכירות הצפויים בתחנה שטרם קמה/החלה לפעול. הרגישות לשיעור כניסת הרכבים גבוהה ויכולה להביא לתוצאות בפערים של עשרות אחוזים זו מזו. להלן מודל תיאורטי להיקף מכירת דלקים צפוי על בסיס היקף התנועה לאורך הכביש הסמוך כולל אפשרות כניסה מהנתיב הנגדי:

### אומדן כמות הדלקים הצפויה להימכר בתחנה:

הערות		
		מס כלי רכב ביממה בכיוון הנסיעה בכניסה לתחנה
נתון למ"ס	13,021	
ראה הרחבה בסעיף 12.1 א'	20%	כניסת רכבים נתיב נגדי (תוספת)
תחשיב	15,625	סה"כ כלי רכב ליממה
ראה הרחבה בסעיף 12.1 א'	2.00%	שיעור כניסת רכבים לתחנה
תחשיב	313	מס' כלי רכב מתדלקים ביממה
ממוצע 2021	32	נפח תדלוק לרכב בליטרים
תחשיב	10,000	סה"כ מכירות יממה ליטר
ימי פעילות צפויים לתחנה	30	מס ימים בחודש
תחשיב	300,000	מכירות לחודש ליטר
הערכה 30%	90,000	מזה מכירות סולר (ליטרים)
הערכה 70%	210,000	מכירות בנזין (ליטרים)

### שווי הקרקע לתחנה ניתן להערכה באחת מ- 2 דרכים:

- היוון דמי שכירות ראויים לקרקע, אשר לרוב מחושבים בערך של שכ"ד חדשי לקילו ליטר.
- קביעת שווי תחנה בנויה (באחת מ- 2 הדרכים המפורטות מעלה) וחילוץ שווי הקרקע.

## הנהלת האגף





2.1 שווי הקרקע בגישת היוון הכנסות מדמי שכירות לקרקע: (סעיף 12.1)

הנחות בסיס:

ערכי בסיס שווי קרקע	
מרווח שיווק בנזין	551 ₪
שיעור תשואה נכס מסחרי	6.9%
הפחתה בגין היוון קרקע	0.75%
פרמיית סיכון נוספת לאחר 2030	1.0%
שיעור היוון כולל עד 1/2030	6.15%
שיעור היוון כולל החל מ 1/2030	7.15%
מועד קובע לשומה	01/01/21
מועד שינוי הרגולציה (משוער)	01/01/30

דוגמא לאומדן שווי קרקע לתחנת תדלוק ( היקף מכירת זלקים – 300 ק"ל):

מכירות לחודש בק"ל	300	על פי אומדן כמות הדלקים הצפויה להימכר בתחנה (עמוד קודם).
מרווח שיווק בנזין ק"ל	551 ₪	מנהל הדלק, חודש 01/2021
מרווח שיווק סולר ק"ל לצורך תחשיב	551 ₪	ראה סעיף 9 ג'
דמי שכירות לק"ל קרקע לחודש	85 ₪	על פי עסקאות השוואה
דמי שכירות לחודש	25,500 ₪	תחשיב
דמי שכירות לשנה	306,000 ₪	תחשיב
שיעור היוון כולל עד 1/2030	6.15%	
שיעור כולל החל מ 1/2030	7.15%	
ערך נוכחי הכנסות עד 1/2030	2,067,798 ₪	
ערך נוכחי הכנסות החל מ 1/2030	2,298,719 ₪	היוון לצמיתות לשנת 2030 והיוון נוסף למועד הקובע. שערי ההיוון ז'הים.
סה"כ	4,366,516 ₪	
<b>שווי קרקע לתחנת תדלוק כולל פיתוח, מעוגל</b>	<b>4,370,000 ₪</b>	

הדוגמא נערכה לשנה מייצגת, מבלי להביא בחשבון שלב הרצה ו/או דחיה עד להפעלת התחנה.

הנהלת האגף



2.2 שווי הקרקע בגישת החילוץ: (סעיף 12.2)

הנחות בסיס:

20.0%	רווח יזמי
₪ 9,360,000	שווי תחנה בנויה
₪ 3,500,000	עלות הקמה תחנה <sup>44</sup> (דרגה ב' כולל מבנה ללא מסחר)

תחשיב:

סעיף 1.1 בדוגמאות	₪9,360,000	שווי תחנת התדלוק במעוגל
סעיף 12.2	20%	רווח יזמי
תחשיב	₪7,800,000	יתרה בניכוי רווח יזמי
תחשיב	₪3,500,000	עלות הקמה
תחשיב	₪4,300,000	יתרה לקרקע רכיב תחנת תדלוק
	₪4,300,000	שווי קרקע לתחנת תדלוק כולל פיתוח

<sup>44</sup> הרחבה בנושא בסעיף 15.

הנהלת האגף