

תוכן העניינים

02	מיסוי
04	בנייה
06	מגורים
08	משרדים
12	תכנון
14	אדריכלות
16	מיסוי ומשפט
22	התחדשות עירונית
22	יד שנייה
23	פסיקה
24	מה נמכר ב'1.7 מ' ש'

גלובס, עיתון העסקים והכלכלה הראשון בישראל, פועל תחת קוד אתי, ערכים ונהלים שקופים ליצירת עיתונות אמיתית, אחראית, ממוגנת, מכבדת ומניעה לפעולה. עיתונות שמתווכת מידע וידע, בונה אמון ומעודדת למידה וגיבוש עמדה עצמאית של קוראיה.

נשמח שתקראו על כך ועוד באתר גלובס ובדוח האמון השנתי



נפגעים באתרי הבנייה

8 הרוגים מתחילת 2021
35 הרוגים ב-2020

בשבוע החולף:
חמזה חליל אבו מסאעד,
בן 19, תושב הכפר תל אלמלח בנגב, נהרג
מפגיעת משאית באתר בנייה בנתיבות.

נתונים: קו לעובד, נרחמים - בטיחות לעובדי הבניין



עורכת: הלית ינאי-לויזון
עריכה: דפנה ברמלי גולן
עורכת גרפית: חגית ענתבי
עיצוב המוסף: מרינה מנוקין

צילומי שער: איל יצהר
Shutterstock / P. O. A. / קריאטיבי

hilitt-y@globes.co.il
globes.co.il/real-estate
טלפון מערכת: 03-9538888
mailbox@globes.co.il
מנהל מסחרי, משפטי, לוח ונדל"ן:
אסף עיני, טלפון 03-9538712

מכה לעיריות: לא יוכלו לגבות היטלי השבחה מנכס שגובל ברכבת הקלה

לידיעת בעלי הנכסים: ועדת הערר במחוז ירושלים דחתה את בקשת הוועדה המקומית לגבות היטל השבחה מנכס שגובל בתוואי הרכבת • מומחים: ההחלטה תשפיע על תביעות דומות בעתיד / אריק מירובסקי

שהקימו לידה תחנה של רכבת תחתית יעלה שוויה. כדי לקבוע בכמה, מדובר בעבודה שמאית, מורכבת וסבוכה, אבל אפשרית".
גם השמאי מוטי זייד, מבעלי חברת מוטי זייד - שמאי מקרקעין וכלכלנים, שמשמש כשמאי של ועדות מקומיות וכשמאי של הוות"ל, סבור שהרכבת יוצרת השבחה: "אני מאמין שאין עוררין שרכבת קלה במתכונתה וכן"ל גם בתל אביב, יוצרת השבחה מעצם העובדה שהיא מקרבת את הציבור לעסקים ולמגורים ולכן יש להצר על כך שהוועדה דחתה את עמדת העירייה. "נושא שני שנדון בהחלטה הוא שלא הוכחה עליית השווי. לטעמנו זה עניין פרטי שכן בכל מקום שמאי צריך להוכיח עליית שווי. הוא יכול להיעזר במחקרים אך אינו מחויב להסתמך עליהם.
"הנושא השלישי הוא המקרקעין הגובלים. אני בדעה שגובל במקרה זה (משום שמדובר בהיקף של תנועה שממנה נהנים כמה מעגלים) יש לשקול חלוקה בהנחה של הנהגים מהזכות להיות בקרבת הרכבת הקלה. "בנוסף, ועדת הערר אומרת שיש להביא בחשבון במסגרת היטל השבחה הן את היתרונות בקרבת ובנגישות לרכבת ומאידך את תקופת מגבלות ההקמה. בהקשר זה, לטעמנו היתרונות גוברים על החסרונות על ציר הזמן, שהרי ברור שאין דין מגבלה של שלוש שנות חוסר נוחות בזמן ההקמה אל מול עשרות השנים שבחן הרכבת תפעל".

2 הרציונל להיטל: צדק חברתי

על פי הוועדה, היטל השבחה כולל ביסודו רעיון של צדק חברתי, לפיו כשמישהו התעשר כתוצאה מהפעילות של הרשות במובן זה שערך נכסיו עלה, הציבור נדרש להשקיע באמצעות הרשות המקומית בתכנון ובפיתוח התשתיות של הנכס וסביבתו, כגון תחבורה, מבני ציבור ועוד. במקרה של הרכבת הקלה, סבורים חברי הוועדה, מימוש ההיטל יביא לתוצאה שסותרת את הרציונל הזה. זאת, משום שבנהגה שהרכבת הקלה

נוכה העובדה שאנחנו עומדים בפני פרויקטים גדולים של תשתית כמו קווים נוספים של הרכבת הקלה, וכן המטרו המקורם בגוש דן. הנה שלוש הנקודות העיקריות בהחלטה.

1 האם בכלל יש השבחה, וכמה?

האם בכלל בטוח שהרכבת הקלה עתידה להשביח את המקרקעין שבסמוך לתחנותיה? כאן הייתה לוועדת הערר ביקורת על הוועדה המקומית. כך, התברר, כי מחקרים בינלאומיים אינם מוכיחים באופן חד משמעי את הטענה שקרבת לתחנות רכבת משיבה נכסים, משום שאל מול הנגישות המשופרת נוספים לסביבה רעש ועומס. בבית המשפט המחוזי בירושלים מתנהלת עתירת סוחרים שטוענים שהקמת הרכבת הקלה גרמה לעסקים ולנכסים שלהם נזקים. גם חישוב ההשבחה, שנקבעה על 15%, עורר תמיהה בפני חברי הוועדה, שכתבו, כי "לא ברור לנו על בסיס מה נקבעה השבחה של 15% ולא 10% או 5% או 30%? הקביעה 15% דורשת הסבר, וראי כאשר החיוב לא מבוסס על נתוני השוואה אלא על מודלים תיאורטיים".
יו"ר לשכת השמאים, חיים מסילתי, אומר בעניין זה: "לי אין ספק שחנות

עו"ד יוסי מילר: "אמנם להחלטה של ועדת ערר מחוזית אין תוקף של תקדים, אולם ההנמקות שניתנו בה הן בעלות חוזק משפטי ניכר"

השמאי מוטי זייד: "אני מאמין שאין עוררין שרכבת קלה יוצרת השבחה מעצם זה שהיא מקרבת את הציבור לעסקים ולמגורים"

שויות מקומיות בונות על היטלי השבחה שיוטלו על נכסים שמצויים בקרבת תחנות הרכבת הקלה והמטרו. החלטה ועדת הערר המחוזית לתכנון ולבנייה ירושלים עלולה לשפוך הרבה מים קרים על התקוות הללו - ולהיטיב עם בעלי הנכסים בעיר. בשבוע שעבר פרסמה הוועדה בראשות עו"ד בנימין זלמנוביץ' החלטה שמשמעותה היא שבמקרים של קווי רכבת לא ניתן לגבות היטלי השבחה מהנכסים הגובלים.
ההחלטה עסקה בחלקה בבעלות חברת אלייר, בפינת הרחובות גורל פייר קניג והתנופה באזור התעשייה תלפיות בירושלים. ב-2017 פורסמה למתן תוקף תוכנית הקו הירוק של הרכבת הקלה בירושלים, העובר בסמוך, ובאמצע 2018 חויבה החברה בהיטל השבחה של 1.2 מיליון שקל בעקבות מכירת הנכס.

הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה ירושלים, שהטילה את ההיטל, טענה כי החללקה הורשכה. "מהות ההשבחה נובעת משיפור נגישות הציבור הרחב אל החלקה... באמצעות רכבת קלה המתמשקת ליתר הקווים ואמצעי התחבורה... התאוריה הכלכלית קובעת כי שיפור הנגישות מגדיל את תועלת הצרכן מהקרקע ובכך גורם להגדלת הביקוש ולהגדלת הרנטה ומחיר הקרקע", כתבה הוועדה. החיוב נשלח באיחור ניכר - למעלה משנה וחצי לאחר אישור התוכנית, בעוד שהחוק קובע כי ההשבחה תיקבע בירי שמאי בסמוך לאישור התוכנית. ועדת הערר כתבה בהחלטתה כי עניין טכני זה כשלעצמו היה מספיק לבטל את החיוב בהיטל השבחה.

ואולם הוועדה לא הסתפקה בכך, החליטה להתמקד בריוניה בשאלה עד כמה ניתן לגבות היטלי השבחה בגין תוכנית לתשתיות ציבוריות, שכן "עד היום, במשך 100 שנים לא דרשה שום ועדה מקומית דרישה כזו, ונדרמה שיש טעם בדבר", נכתב בהחלטה. למעשה, הוועדה פרסמה החלטה מקיפה, וללא ספק יתבסס עליה תביעות עתידיות, בעיקר



עו"ד בנימין זלמנוביץ', יו"ר ועדת הערר המחוזית ירושלים. "עד היום במשך 100 שנים לא הייתה דרישה כזו" צילום: כדיה לוי



עו"ד מיטל טויסטרו רזנטל. "צמצום משמעותי של המקרים שבהם ניתן יהיה לדרוש היטל השבחה" צילום: איל יצהר



מי שבחזית לרכבת הקלה. החלוקה בין קו ראשון למי שנמצא מאחור אינה שוויונית וזה לא נכון ציבורית לגבות ממי שקיים על הקו. בכך יצרה ועדת הערר הרמוניה בין מי שדרש פיצוי ולא קיבל לבין העירייה שביקשה השבחה ולא קיבלה."

עו"ד מיטל טויסטרו רזנטל, שותפה במשרד עו"ד עפר טויסטר, העוסק בתכנון ובנייה: "בקביעתה זו הביאה ועדת הערר לצמצום משמעותי של המקרים שבהם ניתן יהיה לחייב בהיטל השבחה מקרקעין גובלים, ובצדק כך עשתה. חיוב מקרקעין גובלים יוצר שווה של קשים, ובכלל זה פגיעה בוודאות לאור הקושי לזהות את הנישומים החלונטיים, חוסר שוויון בין נהנים שונים מהתוכנית, ריבוי הליכים משפטיים והעמסה על המערכת העמוסה גם כך לעיפיה ועוד. "לא בכדי החיוב שהיטלה עיריית ירושלים היה הפעם הראשונה שבה נעשה ניסיון לחייב מקרקעין גובלים. נראה כי מדובר בחלק ממגמה הקיימת לאחידות, שבמסגרתה רשויות מקומיות מנסות להרחיב את היקף גביית היטל השבחה באמצעות פרשנויות יצירתיות – ולא דווקא הוגנות – של הדין. פרשנויות יצירתיות אלה מביאות לגביית יתר, ואז אנו עדים שוב ושוב להחלטות של גורמים מקצועיים ושיפוטניים, המצמצמים באופן דרמטי חובות שהוטלו על ידי רשויות, במה שלא ניתן לכנותו אלא כ'שיטת מצילח'".

מיטל מסכים להחלטה יש משמעותית תקדימית כי היא מצמצמת מאוד את יכולתן של רשויות מקומיות לגבות היטלי השבחה מנכסים הגובלים ברכבת הקלה, במטרה ואפילו ברכבת הכפרה. עם זאת, הוא מצייין, "יש לזכור שהתוספת השלישית לחוק התכנון והבנייה מאפשרת לגבות היטל השבחה מנכסים גובלים, ואני לא חושב שלוועדת הערר יש סמכות לבוא נגד החוק עצמו." ●



שום שינוי תכנוני. ההחלטה תמנע מהוועדות המקומיות גבייה של היטלי לגבולות העיר, ולבעלי האם נאמרה המילה האחרונה בנושא."

3 המשמעות: "החלטה עקרונית"

להחלטת ועדת הערר בירושלים עשויות להיות השפעות רחבות היקף, גם מחוץ לגבולות העיר, ולבעלי הנכסים כראי לשים לב אליה. עו"ד יוסי מילר: "החלטת ועדת הערר, לפי הנימוקים הכלליים שניתנו בה – חלה על כל דרישת היטל השבחה על מקרקעין גובלים ברחבי הארץ. "אנחנו להחלטה של ועדת ערר מחויבים אין תוקף של תקדים מחייב פורמלי לגבי ועדות ערר מחוזיות אחרות, ובוודאי שאין היא גוברת על פסיקה של בית המשפט המוסמך, אולם ההנמקות המקצועיות והמשפטיות שניתנו בה הן בעלות חוק משפטי ניכר, ובהחלט צפוי כי את העקרונות שנקבעו בה יישמו ועדות ערר מחוזיות נוספות ואף יאמצו בתי המשפט. כמוכן שהוועדה המקומית לתכנון ובנייה ירושלים יכולה לעתור כנגד החלטה זו של ועדת הערר."

עו"ד דוד בסון, שותף במשרד עו"ד הרטבי, בורשטיין, בסון, העוסק בנדל"ן: "פסה"ד של בני זלמנוביץ' מצוין וממצה. מעבר לנימוקים הטכניים, אחד הנימוקים הכי חשובים בהחלטה היא שוועדת הערר קבעה שאפילו אם נניח שהעירייה צודקת, הרי שאין זה מוצדק והוגן לחייב את

השפעה אקסקלוסיבית של התוכנית המשביחה על המקרקעין הגובלים. כך שחייב בגין גובלים יקום רק במקרים שבהם תוכנית נסמכת כל כולה על המקרקעין הגובלים ומגדילה את אפשרויות הניצול במקרקעין שעליהן היא נסמכת באופן בלעדי ואקסקלוסיבי. במקרה נשוא הערר, ההשבחה איננה אקסקלוסיבית לעוררת (הגובלת), שכן במקרה של תשתית ציבורית, ההתעשרות היא של כלל הציבור ולכן קובעת ועדת הערר, כי השתת היטל כזה על הגובל יביא לאי שוויון, לעלייות ובעיקר לכך שהגובל ישלם בכך."

עו"ד אלי וילצ'יק ואריאל פל משרד כהן וילצ'יק ושות', המתמחה בתכנון ובנייה: "ועדת הערר קבעה שבמקרה של תשתית ציבורית מהסוג של רכבת קלה לא מדובר בהשבחה אקסקלוסיבית לנכסים גובלים, אלא בהתעשרות של כלל הציבור, ולכן הטלת היטל השבחה על הגובלים יביא לעיוות ולתוצאה לא שוויונית במובן זה שכלל הציבור שנהנה ומתעשר לא פחות מהתוכנית, לא ישלם מס, ורק מי שאתרע מולו והוא גובל בציר הרכבת, ישלם היטל השבחה. "אילו היה נקבע אחרת, היו כל בעלי הנכסים הגובלים בקו רכבת קלה או בקו המטרו צפויים לקבל דרישה לתשלום היטל השבחה בגין הנכס שלהם, בטענה כי קו הרכבת העלה את ערך הנכס שלהם, המשמעות הייתה הטלת מס ניכר על נכסי נדל"ן שפופעל לא אירע בהם

תשביח את הנכסים הצמודים אליה, היא תשביח גם נכסים מרוחקים יותר וייתכן כי גם תשביח את כלל העיר. ואולם מי שיחויב בהיטל הם רק מי שלרוע מולם גובלים בקו. עו"ד יוסי מילר, שותף מייסד במילר ושות' עורכי דין המתמחה בנדל"ן: "הנימוק של הוועדה מעניין במיוחד: היא קבעה כי כאשר ההשבחה לא נגרמה אך ורק לבעלי החלקות הגובלות, אלא גם לבעלי חלקות נוספים במעגלים רחבים יותר, אין הגינות בהטלת היטל על המעגל הראשון בלבד של בעלי החלקות הקרובות לתחום התוכנית. במילים אחרות, כאשר הטלת היטל ההשבחה יוצרת תוצאה כה בלתי שוויונית – אין סמכות להטיל."

עו"ד שחר לוינון, שותף במשרד יוסף ישרון ושות': "כל פרויקט תשתית, דוגמת הרכבת הקלה, אכן משביח את המקרקעין צמודי הדופן, אולם אין ספק כי הוא משביח גם את המקרקעין הרחוקים יותר מהמקרקעין הגובלים בתוכנית. במקרה כזה, גביית היטל השבחה תביא לגביית מס לא שוויונית במובן זה שכלל הציבור שנהנה ומתעשר לא פחות, ולעיתים אף יותר, מאותה פעולה תכנונית, לא ישלם מס, הרבר יביא גם לכך שתושבי הרשות הנהנים לא פחות מהתוכנית יתעשרו על חשבון העוררת, שהרשות מבקשת להשית עליה תשלום, אך ורק מכוח היותה גובלת. "משכך קובעת ועדת הערר כי השבחה בגין 'גובלים' מחייבת



הרכבת הקלה בירושלים. אל מול הנישומים המשופרת נוספים רעש ועומס צילום: Shutterstock / S.A.M. קריאייטב