



חגי שבתאי, שפירא | עורכי דין

בית התנועה הקיבוצית רחוב לאונרדו דה וינצ'י 13 תל אביב 6473315
ט | 03-5259050 פ | 03-5259051 | www.hs-law.org

27 באפריל, 2020, ג' באייר תש"פ

חוזר 23/20 (מקרקעי ישראל, תכנון ובניה, הפקעות) אין הפקעות חינוך

מאבק משפטי של כ- 15 שנה בין שורה של קיבוצים בעמק חרוד לבין רכבת ישראל וחברת נתיבי ישראל מוכיח כי אין לקבל כמובן מאליו את קביעות הגורמים המפקיעים בקשר לגובה הפיצוי המוצע על ידם, וכי לפעמים יש לבחון היטב גם את "הפרטים הקטנים" ולמצות את ההליכים בנושא.

צו הדרכים ומסילות הברזל (הגנת ופיתוח) (מסילת העמק בקטע חיפה בית שאן) התשס"ו - 2005 פורסם בשנת 2005 וחל על קרקעות המיועדות לטובת רכבת העמק בשטחי הקיבוצים: גבע, חפציבה, עין חרוד איחוד, עין חרוד מאוחד ותל יוסף. תפיסת הקרקע בוצעה ע"י רכבת ישראל ביום 22/3/2006.

נתיבי ישראל, שטיפלה בהפקעה שילמה לקיבוצים פיצויי הפקעה "אשר אינם שנויים במחלוקת", אולם הקיבוצים החליטו לתבוע את החברה לתשלום פיצוי יותר גבוה, שהיה על החברה לשלם, לטעמם. התביעה הוגשה לביהמ"ש המחוזי בתחילת שנת 2013, אשר מינה את השמאי רמזי קעואר כשמאי מכריע.

ביהמ"ש הכריע בין שומות הצדדים והשמאי המכריע, כך שהקיבוצים זכו בפיצוי גבוה יותר מעבר לפיצוי אשר לא היה שנוי במחלוקת, בתוספת הצמדה וריבית מיום ההפקעה (2005). כמו כן, חייב ביהמ"ש את החברה בהוצאות משפט.

בנוסף לאמור, התקבלו בפסיקה זו, שתי החלטות חשובות אשר עשויות להשפיע על תחשיבי פיצויי ההפקעה בעתיד. מדובר בתחשיבים באשר לשטחים כלואים ובאשר לרצועת התמרון.

ביהמ"ש אימץ את קביעתו של השמאי המכריע לפיה יש לפצות קיבוץ בשיעור מלא גם בגין שטח כלוא יחסית גדול (42 דונם), תוך שהוא דוחה את טענת החברה כי השטח הכלוא הינו 10 דונם בלבד, כאשר הפסיקה מסתמכת על כך ששטח זה לא ניתן לעיבוד כבעבר.

באשר לרצועת התמרון: תוואי מסילת הברזל החדש, חוצה את השטח המעובד של אחד הקיבוצים. לפיכך נקטע רצף העיבוד והכלים החקלאים הגדולים נדרשים לבצע סיבוב כפול משני עברי המסילה החדשה. המונח המקצועי הוא רצועת התמרון או רדיוס הסיבוב – שהצדדים הסכימו כי יש לקבוע פיצוי בגינם, על אף שאין מדובר בשטח שהופקע בפועל. חילוקי הדעות היו באשר לגודל השטח והיקף הפיצוי.

הצדדים נחלקו בעיקר בקשר לשווי שטח של רצועת התמרון, כאשר הפערים גדולים: הקיבוץ תבע

פיצוי לפי שווי של 28,500 ₪/דונם ואילו החברה הסכימה לשלם פיצוי לפי שווי של 3,000 ₪/דונם בלבד.

השמאי המכריע קיבל את מרבית טענות הקיבוצים ופסק כי הפיצוי יסתכם כדי 25,000 ₪/דונם, נכון למועד ההפקעה (2005), בדומה לשיעור הפיצוי שקבע בגין שטחים שהופקעו בפועל.

סך הפיצוי הנוסף (מעבר לפיצויים שאינם שנויים במחלוקת) שהתקבל אצל הקיבוצים כתוצאה מהתביעה עומד על כ- 6,000,000 ₪.

פסה"ד מלמד כי ההתעקשות משתלמת, גם אם הצדק יוצא לאור רק כעבור שנים, וכי יש להמשיך ולעמוד על זכויות בעלי הקרקעות המופקעות, הן לגבי הקרקעות המופקעות בפועל והן לגבי הקרקעות הנותרות, שגם לגביהן יכול ותהיה השפעה כתוצאה מן ההפקעה, כדוגמת שטחים כלואים ורצועת תמרון, כפי שהיה במקרה זה של פסק הדין.

ת"א 49373-09-12 קיבוץ תל יוסף ואח' נ' נתיבי ישראל החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ, בבית המשפט המחוזי בנוף הגליל (נצרת עילית) ע"י כבוד השופט עראפת טאהא.

*עו"ד אופיר לוי ממשרד עו"ד חגי שבתאי, שפירא ייצג את התובעים בתיק.

שמאי התובעים היה משה ברנע, נתיבי ישראל יוצגו ע"י עו"ד יגאל קלדס ושמאי ירון להט ממשרד דנוס.

עו"ד אופיר לוי עוסק בדיני רשות מקרקעי ישראל ותכנון ובניה ומייצג ישובים בהפקעות.

*האמור בחוזר אינו בגדר חוות דעת משפטית אלא מידע כללי שאינו מהווה ייעוץ משפטי מכל סוג שהוא.