



## בבית המשפט העליון בשבתו כבית משפט לערעורים אזרחיים

ע"א 6788/17

ע"א 6792/17

ע"א 6881/17

ע"א 6885/17

ע"א 7629/17

ע"א 7630/17

ע"א 2885/18

ע"א 2896/18

ע"א 5603/18

לפני:

כבוד השופט י' עמית  
כבוד השופטת י' וילנר  
כבוד השופט ע' גרוסקופף

### ע"א 6788/17 וע"א 6792/17:

המערערת בע"א 6788/17: נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות

תחבורה בע"מ

המערערת בע"א 6792/17: מדינת ישראל – שר התחבורה

נ ג ד

המשיבים בע"א 6788/17:

1. אורי צברי
2. רוני צברי
3. מאיר מגן
4. מרדכי צברי
5. ציון דמתי
6. רמי מדהלה
7. תקווה שמע
8. שר התחבורה

המשיבים בע"א 6792/17:

1. אורי צברי
2. רוני צברי
3. מאיר מגן
4. מרדכי צברי
5. ציון דמתי
6. רמי מדהלה
7. תקווה שמע
8. נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי מרכז-לוד  
בתיק הפ 032895-09-14 שניתן ביום 10.05.2017 על ידי  
כבוד השופטת ה' סילש

ע"א 6881/17 וע"א 6729/17:

המערערעט בע"א 6881/17  
 ותמשיבה 49 בע"א 7629/17 :  
 נתביי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות  
 תחבורה בע"מ

נ ג ד

- המשיבים 1-48 בע"א 6881/17  
 ובע"א 7629/17 :
1. תאופיק מרעי
  2. נואף סאלח בסול
  3. אמין סאלח בסול
  4. רסמיה בסול
  5. נזמיה בסול
  6. נאייף סאלח בסול
  7. ג'מאל טייב טאטור
  8. סעיד יחיא סלימאן
  9. עלי יחיא סלימאן
  10. עבד אל פתאח יחיא סלימאן
  11. אחמד יחיא סעיד סלימאן
  12. תאופיק יחיא סלימאן
  13. מרואן שחאדה
  14. סאלח שחאדה
  15. ריאד שחאדה
  16. חוסין שחאדה
  17. מוחמד שחאדה
  18. רינאת חסן
  19. מוחמד סעיפאן
  20. מוהנד סעיפאן
  21. מואיד סעיפאן
  22. אחמד מוחמד סעיפאן
  23. אברהים אחמד סעיפאן
  24. מחמוד אחמד סעיפאן
  25. אחמד ואכד
  26. יחיא ואכד
  27. סוהייב ואכד
  28. סלימה עלי מסעוד ואכד
  29. עבדאללה סלימאן
  30. עבדל חמיד סלימאן
  31. אחמד סלימאן
  32. עזבון המנוח סלאח סלימאן ז"ל
  33. עלי סלאח סלים סלימאן
  34. טאלח סלאח סלים סלימאן
  35. עבד אלמג'יד סלים סלימאן
  36. עזבון המנוח מוחמד סלימאן ז"ל
  37. ח'אלד סלימאן
  38. סלים סלימאן
  39. עבד אלטיף סלימאן
  40. מסעוד סלימאן
  41. אמין סלימאן
  42. סעאדה סלימאן
  43. סעדון סלימאן
  44. עזבון המנוח סאלח סלים סלימאן ז"ל

45. עבדאללה סלימאן
46. עבד אלחמיד סלימאן
47. עבד אלרחמן סלימאן
48. סברי סלימאן

המשיבה 49 בע"א 6881/17  
 והמערערות בע"א 7629/17 :  
 מדינת ישראל – שר התחבורה

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת בת"א  
 32154-11-13 שניתן ביום 5.6.2017 על ידי כבוד השופט  
 ע' הוד

### ע"א 6885/17 וע"א 7630/17:

המערערות בע"א 6885/17  
 והמשיבה 20 בע"א 7630/17 :  
 נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות  
 תחבורה בע"מ

#### נ ג ד

1. עזבון המנוח אחמד נימר אחמד עבד אל  
 חלים ח'וטבא ז"ל  
 6885/17 בע"א 19-1  
 וב"ע"א 7630/17 :
2. מחמוד אחמד נימר ח'וטבא
3. נימר אחמד נימר ח'וטבא
4. מחמוד אחמד נימר ח'וטבא
5. נימר אחמד נימר ח'וטבא
6. פתחי נאג'י נימר ח'וטבא
7. עבד אלחלים נאג'י נימר ח'וטבא
8. עאידה ח'אלד נאג'י ח'וטבא
9. אלאא ח'אלד נאג'י ח'וטבא (עתאמלה)
10. איה חאלד נאג'י ח'וטבא
11. האני נאג'י נימר ח'וטבא
12. וליד נאג'י נימר ח'וטבא
13. הישאם נאג'י נימר ח'וטבא
14. חלים נימר סעיד ח'וטבא
15. חלמי נימר סעיד ח'וטבא
16. ח'יריה ח'וטבא
17. תגריד פח'רי ח'וטבא
18. חנאן מוחמד ח'וטבא (קטינה)
19. שרה מוחמד ח'וטבא (קטינה)

המשיבות 20-21 בע"א 6885/17  
 והמערערות בע"א 7630/17 :  
 20. מדינת ישראל – משרד התחבורה  
 21. רשות הפיתוח – רשות מקרקעי ישראל

22. בסול סלימה מוחמד נימר  
 6885/17 בע"א 81-22  
 והמשיבות 21-80  
 בע"א 7630/17 :
23. אבו תנהא פתחיה מוחמד נימר
24. ח'וטבא מוחמד נימר אחמד עבד אלחלים
25. חסן רינאת מאזן
26. דוח'אן הנא עאטף
27. קוידר אחמד עדנאן
28. בסול יוסף עלי

29. בסול חאלד עלי
30. בסול קאסם אחמד
31. אחמד מוחמד חמד
32. חמיס מוסא פאיק
33. חמיס אבראהים פאיק
34. חמיס עיסא פאיק
35. חדאד עביר פאיק
36. עויס ערין פאיק
37. מאמון בדיע חסן
38. מרואן אחמד זועבי
39. מאזן אחמד זועבי
40. מאהר אחמד זועבי
41. מוניר שעלאן מנסור
42. אחמד שעלאן מנסור
43. עומר עבדאללה סלימאן
44. עאמר עבדאללה סלימאן
45. אימן עבדאללה סלימאן
46. עבלה מוסא חאמד
47. אבראהים חוסיין סלימאן
48. חסן עומד בדר
49. מוחמד סלים חוטבא
50. אחמד סלים חוטבא
51. נעמאן מוחמד אבו חמד
52. זערורה אמין סעיד
53. זערורה פרג' סעיד
54. נימר סעיד נימר חוטבא
55. צואלחה חאפז אבראהים
56. צואלחה מונדר אבראהים
57. צואלחה עיסא אבראהים
58. צואלחה סמירה אבראהים
59. בסול עפאף אהראים
60. ג'מילה סולימאן ח'וטבא
61. ח'וטבא מוחמד סלים
62. ח'וטבא מחמוד סלים
63. ח'וטבא אחמד סלים
64. ח'וטבא עבדאלסלאם סלים
65. ח'וטבא זיאד סלים
66. ח'וטבא עאדל סלים
67. זערורה סאלח בדר
68. זערורה חאלד בדר
69. ביאטרה ח'יריה מחמוד
70. ג'מאל ג'ואד אבראהים
71. סיידה לילה עבדאלחלים
72. ח'וטבא מוחמד סלים
73. ח'וטבא מוחמד נימר אחמד
74. טאטור זיאד ג'מאל
75. מוחמד מחמוד מרעי
76. זערורה ריזק סעיד
77. חסן עבד אלמג'יד בדר
78. שייח' סלימאן בכר וליד
79. סלימאן טארק זיאד

80. סלימאן עבדאל רחמאן זיאד

81. עכאשה מוחמד סעיד

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת בת"א  
13-09-37492 שניתן ביום 8.6.2017 על ידי כבוד השופט  
ע' הוד

### ע"א 2885/18 וע"א 2896/18:

המערערת בע"א 2885/18  
והמשיבה 15 בע"א 2896/18 :  
נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות  
תחבורה בע"מ

המערערת בע"א 2896/18  
והמשיבה 15 בע"א 2885/18 :  
מדינת ישראל – שר התחבורה

#### נ ג ד

- המשיבים 14-1 בע"א 2885/18  
ובע"א 2896/18 :
1. נזיה ג'רייס רואשדה
  2. נאדר ג'רייס רואשדה
  3. מנעם ג'רייס רואשדה
  4. חנא ג'רייס רואשדה
  5. ראמוז נאסר רואשדה
  6. יוסף נאסר רואשדה
  7. מנסור נאסר רואשדה
  8. וליד נאסר רואשדה
  9. פריאל ריזק רואשדה
  10. ניזרין רמזי ח'ורי
  11. נירמאן רמזי בראנסי
  12. חנאן רמזי נאסר
  13. סיהאם רמזי קמוט
  14. היפא רמזי ג'רייב

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת בת"א  
16-01-40408 שניתן ביום 6.6.2017 על ידי כבוד השופט  
ע' הוד

### ע"א 5603/18:

המערער :  
עאבד איעתדאל

#### נ ג ד

- המשיבות :  
1. מדינת ישראל – שר התחבורה  
2. נתיבי ישראל – החברה הלאומית לתשתיות  
תחבורה בע"מ

ערעור על פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת בת"א  
16-03-17770 שניתן ביום 7.6.2018 על ידי כבוד השופט  
ע' הוד

י"א באדר ב התשע"ט (18.03.2019)

תאריך הישיבה :

|                                |                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| בשם המערערת בע"א 6788/17       | עו"ד פלג אלימלך                      |
| והמשיבה 8 בע"א 6792/17 :       |                                      |
| בשם המערער בע"א 6792/17        | עו"ד ברק מימון                       |
| והמשיב 8 בע"א 6788/17 :        |                                      |
| בשם המשיבים 1-7 בע"א 6792/17   | עו"ד רפאל לוי אבשלום                 |
| ובע"א 6788/17 :                |                                      |
| בשם המערערת בע"א 6881/17       | עו"ד דוד כחלון ועו"ד גלית רובינשטיין |
| והמשיבה 49 בע"א 7629/17 :      |                                      |
| בשם המשיבים 1-48 בע"א 6881/17  | עו"ד אמיל נחאס                       |
| ובע"א 7629/17 :                |                                      |
| בשם המשיבה 49 בע"א 6881/17     | עו"ד ברק מימון                       |
| והמערערת בע"א 7629/17 :        |                                      |
| בשם המערערת בע"א 6885/17       | עו"ד דוד כחלון ועו"ד גלית רובינשטיין |
| והמשיבה 20 בע"א 7630/17 :      | עו"ד סעיד מחאגינה                    |
| בשם המשיבים 1-19 בע"א 6885/17  | עו"ד טארק מחאגינה                    |
| ובע"א 7630/17 :                | עו"ד ברק מימון                       |
| בשם המשיבות 20-21 בע"א 6885/17 |                                      |
| והמערערות בע"א 7630/17 :       |                                      |
| בשם המערערת בע"א 2885/18       | עו"ד שילה הרשקוביץ                   |
| והמשיבה 15 בע"א 2896/18 :      |                                      |
| בשם המערערת בע"א 2896/18       | עו"ד ברק מימון                       |
| והמשיבה 15 בע"א 2885/18 :      |                                      |
| בשם המשיבים 1-14 בע"א 2885/18  | עו"ד סלים וקים ועו"ד ג'מאל עבדו      |
| ובע"א 2896/18 :                |                                      |
| בשם המערער בע"א 5603/18 :      | עו"ד מג'די עאבד                      |
| בשם המשיבה 1 בע"א 5603/18 :    | עו"ד ברק מימון                       |
| בשם המשיבה 2 בע"א 5603/18 :    | עו"ד פלג אלימלך                      |

## פסק-דין

השופט י' עמית:

- עניינם של כל הערעורים שלפנינו ביישום ההלכה שנקבעה בע"א 7896/16 שר התחבורה נ' פארן (12.3.2018) (להלן: עניין פארן או הלכת פארן). אקדים ואומר כי לאור הלכת פארן דין כל הערעורים שהוגשו על ידי המדינה ועל ידי נתיבי ישראל להתקבל. טרם אדרש באופן פרטני לענייניו של כל אחד ואחד מהערעורים שלפנינו, ולנוחותו של הקורא, אפתח בסקירה של הפסיקה הרלוונטית.
- ענייננו בהפקעות מכוח פקודת הדרכים ומסילות הברזל (הגנה ופיתוח), 1943 (להלן: פקודת הדרכים). סעיפים 7-8 לפקודת הדרכים קובעים כלהלן:

הגבלה על זכות פיצויים

7. לא יהא בעל הקרקע זכאי לקבל פיצויים אלא אם כן היה שטח הקרקע שנלקח גדול מרבע השטח הכולל של החלקה שממנה נלקח:

בתנאי שאם הוכח כי אם לא ישולמו לו פיצויים יהא נגרם לו סבל, רשאי שר העבודה או שר התחבורה לפי שיקול דעתו ליתן אותו סכום הפיצויים שימצא לנכון מתוך התחשבות בכל מסיבות העניין.

הפיצויים

8. (1) היה גודל שנלקח עולה על רבע החלקה שממנה נלקח, ישולמו לבעל הקרקע שנרכשה פיצויים בעד השטח העודף על הרבע.

הנה כי כן, על פי הסיפא של סעיף 7 לפקודת הדרכים, אם הוכח שנגרם לנפקע "סבל" עקב אי תשלום פיצוי בגין הפקעת הרבע הראשון, רשאי שר התחבורה לפי שיקול דעתו ליתן פיצויים תוך התחשבות בנסיבות העניין (להלן: פיצויי סבל או פיצויי חסד). המשמעות של פיצויי סבל היא מתן פיצוי "מהמטר הראשון" (ליתר דיוק, מהמ"ר הראשון).

ביום 15.2.2010 פורסם החוק לתיקון פקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) (מס' 3), התש"ע-2010 ולפיו בוטלה פקודת הדרכים. במסגרת התיקון נקבעה הוראת מעבר ולפיה פקודת הדרכים תוסיף לעמוד בתוקף ביחס לקרקעות אשר הודעה בדבר הפקעתן פורסמה טרם כניסתו של התיקון לתוקף. זה המקרה בכל הערעורים שלפנינו, ומכאן שמכוח הוראת המעבר חלה בענייננו פקודת הדרכים.

3. פיצויי סבל הוענקו על ידי שר התחבורה במקרים יוצאי דופן, ברוח ההלכה שנקבעה בע"א 377/79 פייצר נ' הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, רמת גן, פ"ד לה(3) 645 (1981) (להלן: הלכת פייצר). הלכת פייצר, שנהגה משך שנים רבות, חלה על הפקעות לפי חוק התכנון והבנייה, תשכ"ה-1965 (להלן: חוק התכנון והבנייה) ועל הפקעות לפי פקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור) (להלן: פקודת הקרקעות). על פי הלכה זו, הרשות המפקיעה אינה חייבת לשלם פיצוי בגין הפקעה של 25% (לפי פקודת הקרקעות) או של 40% (לפי חוק התכנון והבנייה) מהחלקה המופקעת, בין אם היא מפקיעה חלק מאותה חלקה ובין אם היא מפקיעה את החלקה בשלמותה.

הלכת פייצר שונתה בע"א 5546/97 הוועדה המקומית לתכנון ולבנייה, קרית אתא נ' הולצמן, פ"ד נה(4) 629 (2001) (להלן: הלכת הולצמן), בגדרה נקבע כי כאשר מופקעת חלקה בשלמותה, הרשות המפקיעה נדרשת לשלם פיצוי מלא בגין ההפקעה. אציין כי הלכת הולצמן לא הכריעה בשאלה מהו הדין החל כאשר מופקע חלק מהחלקה מכוח חוק התכנון והבניה, אך ההפקעה אינה משביחה את יתרת החלקה שלא הופקעה.

בע"א 8622/07 רוטמן נ' מע"צ, החברה הלאומית בישראל בע"מ (14.5.2012) (להלן: עניין רוטמן או הלכת רוטמן), נקבעה הלכה חדשה לגבי סעיף 7 לפקודת הדרכים. בפסק הדין, שניתן במותב מורחב של חמישה שופטים, נקבע כי כאשר הופקע חלק מחלקה לצרכים כלל ארציים, או כלשון פסק הדין, לשימוש שאינו קהילתי (וכאלה הן הפקעות מכוח פקודת הדרכים), ויתרת החלקה שלא הופקעה לא הושבחה – אזי סמכות הרשות של השר להעניק פיצויי סבל הופכת לסמכות שבחובה. רק מקום שבו חלה השבחה בחלק הנותר בידי הבעלים מסור שיקול דעת לשר. במילים אחרות, פסק הדין בעניין רוטמן קובע פיצוי "מהמטר הראשון" גם בהפקעת חלק מהמקרקעין מכוח פקודת הדרכים, ולא רק בהפקעת המגרש כולו, כאשר אין השבחה של החלק הנותר וההפקעה היא לצרכים כלל ארציים. הלכת רוטמן יצרה אפוא מציאות חדשה, ברם, בעניין רוטמן לא נקבע אם תחולתה של ההלכה החדשה היא רטרואספקטיבית ופרוספקטיבית או פרוספקטיבית בלבד.

בעקבות פסק הדין בעניין רוטמן גובשו קריטריונים לבחינת הזכאות לתשלום פיצויי סבל (להלן: הקריטריונים). סעיף 5 לקריטריונים אלה – שאומצו על ידי שר התחבורה ומשמישים כבסיס לעבודת הוועדה המייעצת לשר – קובע כי הלכת רוטמן תחול שבע שנים לאחר מיום נתינתה: "ככל שמדובר בהפקעות שבהן תפיסת הקרקע נעשתה בתוך תקופה של שבע שנים שעד למועד מתן פס"ד רוטמן תמליץ הוועדה המכרעת על תשלום פיצויים מן החסד...". לצד כלל זה, נקבעו בסעיף 5 לקריטריונים שני חריגים שבהתקיימם לא ישולמו פיצויי סבל או ישולמו פיצויים מופחתים: כאשר יתרת הקרקע שנותרה בידי הנפקע הושבחה או כאשר הנפקע התעשר בשל אי פינוי הקרקע המופקעת במועד.

אבן דרך נוספת הצריכה לענייננו היא דנ"א 1595/06 עזבון המנוח ארידור ז"ל נ' עיריית פתח תקוה (21.3.2013) (להלן: הלכת ארידור). בהלכה זו נפסק כי תביעות לפיצויי הפקעה מכוח פקודת הקרקעות כפופות לתקופת ההתיישנות הרגילה של שבע שנים, וכי מירוץ ההתיישנות מתחיל עם תפיסת החזקה בקרקע. נקבע כי תחולתה של ההלכה הוא

פרוספקטיבי, והיא תיכנס לתוקף בחלוף שלוש שנים ממועד מתן פסק הדין, כך שתביעות שתוגשנה עד ליום 21.3.2016 לא תידחנה מחמת התיישנות (להלן: תקופת המעבר).

פסק דין נוסף שאינו מתקשר ישירות לענייננו אך ראוי להזכירו, הוא רע"א 7330/17 תומא נ' רשות מקרקעי ישראל (19.3.2018), בגדרו נפסק כי הלכת ארידור חלה גם על הפקעות מכוח חוק רכישת מקרקעין (אישור פעולות ופיצויים), התשי"ג-1953. המדינה מסכימה כי מפסק דין זה עולה כי הלכת ארידור חלה על כל חוקי ההפקעה, לרבות הפקעות מכוח פקודת הדרכים.

ולבסוף, להשלמת התמונה בלבד, אזכיר את ע"א 6407/14 הוועדה המקומית לתכנון ולבניה כרמיאל נ' מסרי (24.5.2018) (להלן: עניין מסרי). פסק הדין ניתן בהרכב מורחב של חמישה שופטים, ובו נקבע, כי מקום בו מופקע חלק מחלקה מכוח חוק התכנון והבניה, אך יתרת החלקה הנותרת בידי הבעלים אינה מושבחת, הרי שעל דרך הכלל ראוי כי השר יעניק פיצויי סבל בנסיבות שבהן הפקעה מכוח סעיף 190(א) לחוק התכנון והבניה לא השביחה את יתרת החלקה. זאת, למעט במקרים שבהם מתקיימים טעמים חריגים המצדיקים זאת, ואשר פורטו בפסק הדין. שלא כמו בעניין רוטמן, הרי שבעניין מסרי נקבע כי ההלכה שנתחדשה בפסק הדין תחול על הפקעות שמועד הודעת ההפקעה בעניינן מאוחר למועד מתן פסק הדין.

4. ההלכה הישירה הצריכה לענייננו היא עניין פארן, שם נדונה הפקעה לפי פקודת הדרכים, שמכוחה נתפסה חזקה במקרקעין בשנת 2001 ובגין ההפקעה שולמו לנפקעים פיצויים רק בגין השטח העודף על רבע מהמקרקעין שהופקעו. הנפקעים פנו לשר התחבורה בשנת 2013, מספר חודשים לאחר מתן פסק הדין בעניין ארידור, בבקשה לקבל פיצויי סבל בגין הרבע הראשון מהמקרקעין, אך בקשתם נדחתה לאור סעיף 5 לקריטריונים.

הנפקעים הגישו אפוא תביעה לבית המשפט המחוזי (ת"א 3732-09-14 פארן ואח' נ' נתיבי ישראל) וטענו כי סעיף 5 לקריטריונים אינו חוקי ונוגד את ההלכה שנקבעה בעניין ארידור. הטענה נתקבלה על ידי בית המשפט המחוזי שפסק כי הנפקעים זכאים לקבל פיצויי הפקעה מן החסד בגין 25% הראשונים של השטח המופקע. בפסק הדין נקבע כי דחיית התביעה לפיצויי סבל מחמת התיישנות, מפלה לרעה מי שמקרקעיו הופקעו מכוח פקודת הדרכים לעומת מי שמקרקעיו הופקעו מכוח פקודת הקרקעות, שביחס אליה נקבעה הלכת ארידור. לכן, כפי שבהלכת ארידור נקבעה תקופת מעבר לגבי נפקעים מכוח פקודת הקרקעות, כך גם לגבי נפקעים מכוח פקודת הדרכים שעליהם חלה

הלכת רוטמן. עוד נקבע כי הלכת רוטמן אך הבהירה את המצב המשפטי הקיים ותחולתה פרוספקטיבית ורטרוספקטיבית כאחת. בית המשפט המחוזי הזכיר כי מאז הלכת הולצמן, נהגו בתי המשפט לפסוק פיצויי הפקעה "מהמטר הראשון" בכל מקרה שבו הקרקע הופקעה במלואה ויתרת הקרקע לא הושבחה.

פסק דינו של בית המשפט המחוזי נהפך בבית משפט זה בעניין פארן בעקבות ערעור שהגישו המדינה ונתיבי ישראל. לאור חשיבות הדברים, אצטט את עיקרי הדברים הרלבנטיים לענייננו מתוך פסק הדין:

"סעיף 5 לקריטריונים אינו קובע הוראת התיישנות, אלא הוראת תחולה בזמן הבאה לתחום את התקופה לאחר אשר בה תחול הלכת רוטמן, והוא מעמיד אותה על שבע שנים [...] מדובר בהוראת תחולה בזמן הנוגעת לדין החל על הבקשה במסגרת הדיון בה, ואין המדובר במגבלת התיישנות או במחסום דיוני אחר המונע את בירור הבקשה לגופה (שם, פסקה 13).

סמכותו של השר להתוות את קווי המדיניות לתשלום פיצויי סבל, ובתוך כך לקבוע אמות-מידה לנתינתם (שם, פסקה 14)

פסק הדין בעניין רוטמן שותק באשר לתחולתה בזמן של ההלכה שנקבעה בו [...] רשאי היה שר התחבורה להורות לוועדה הבינמשרדית לכלול בכללי העזר שיגובשו לצורך זה, התייחסות לסוגיית תחולתה בזמן של הלכת רוטמן (שם, פסקה 16).

שיטתנו המשפטית אימצה כהנחת המוצא את הגישה לפיה הלכה חדשה חלה הן פרוספקטיבית, הן רטרוספקטיבית [...] אומץ גם חריג לכלל ולפיו ייתכנו מקרים אשר בהם תחול ההלכה החדשה באופן פרוספקטיבי בלבד. זאת כאשר קיים אינטרס הסתמכות לגיטימי ומשמעותי הראוי להגנה – למשל, הסתמכות של הרשות המפקיעה על ההלכה הישנה וכן שקילת שיקולי תקציב ושיקולים נוספים כגון היקף ההתדיינויות הצפויות כתוצאה מן התחולה הרטרוספקטיבית (שם, פסקה 17, הדגשה במקור – י"ע).

אני סבורה כי הסתמכותה של המדינה עד שנת 2005 על ההלכה שקדמה להלכת רוטמן הייתה לגיטימית, במובן זה שעל פי אותה ההלכה יכולה הייתה המדינה לסמוך על כך שככלל בהפקעה חלקית של מקרקעין מכוח פקודת הדרכים, היא לא תחוב בתשלום פיצויי סבל בגין הרבע

הראשון. זאת גם אם מותר הקרקע לאחר ההפקעה לא הושבח (שס, פסקה 19).

לטעמי, האיזון שביצע שר התחבורה במסגרת הקריטריונים שנקבעו לצורך תשלום פיצויי סבל, בין תחולתה בזמן של הלכת רוטמן ובין האינטרס הציבורי שבביצוע הפקעות תוך שמירה על מסגרת תקציב הולמת, הוא איזון ראוי בנסיבות העניין. זאת בהינתן הסתמכותה הלגיטימית של המדינה על הלכת פייצר עד שנת 2005 כמפורט לעיל וכן בהינתן המשמעות התקציבית הניכרת הכרוכה בהיקף התחולה בזמן של הלכת רוטמן – למעלה מרבע מיליארד שקלים – לפי הקריטריונים שנקבעו" (שס, פסקה 21).

המשמעות האופרטיבית של פסק הדין בעניין פארן היא שסעיף 5 לקריטריונים עומד על מכונו, ולכן, כאשר תפיסת החזקה מכוח פקודת הדרכים נעשתה למעלה משבע שנים לפני שניתן פסק הדין בעניין רוטמן, לא תחול עליו הלכת רוטמן.

5. לפנינו ארבעה זוגות של ערעורים מאוחדים, אשר נסבים על ארבעה פסקי דין של בית המשפט המחוזי שניתנו לפני שניתן פסק הדין בעניין פארן בבית משפט זה. הערעור הנוסף (ע"א 5603/18) נסב על פסק דין של בית המשפט המחוזי שניתן לאחר פסק הדין בעניין פארן.

כעת, ולאור הלכת פארן, כמצוטט לעיל, דין כל ארבעת זוגות הערעורים, שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל בנפרד, להתקבל מן הטעם הפשוט שכולם זהים בנסיבותיהם להפקעה שנדונה והוכרעה בעניין פארן: מדובר בהפקעות לפי פקודת הדרכים; החזקה במקרקעין נתפסה למעלה משבע שנים לפני מתן פסק הדין בעניין רוטמן; לבעלי המקרקעין שולם רק בגין השטח העודף על 25% הראשונים; גם במקרים שלפנינו טענו בעלי המקרקעין בערכאה קמא כי קריטריון 5 אינו חוקי ואינו עולה בקנה אחד עם הלכת רוטמן ועם הלכת ארידור. מאותה סיבה, יש לדחות את הערעור שהוגש על ידי הנפקעים (ע"א 5603/18) כנגד פסק דינו של בית המשפט המחוזי שניתן לאחר פסק הדין בעניין פארן.

למעשה ניתן לתמוה על עמדתם של הנפקעים, אשר לפחות חלקם הסכימו בשעתו להתלות את הערעורים עד למתן פסק דינו של בית משפט זה בעניין פארן. תביעותיהם של כל המשיבים-הנפקעים שלפנינו התקבלו בבית המשפט המחוזי, בהתבסס על הלכת רוטמן ואין חולק על כך שהם עומדים בתנאי הלכת רוטמן. ברם, סעיף 5

לקריטריונים, שתוקפו אושר בעניין פארן, קבע כי תחולתה של הלכת רוטמן היא לגבי מקרקעין שהחזקה בהם נתפסה במהלך שבע השנים שקדמו להלכה זו, קרי, מקרקעין שנתפסו מיום 14.5.2005 ואילך. כאמור, וכפי שנראה להלן, בכל הערעורים שלפנינו, המקרקעין נתפסו מכוח צווי הכרזה לפי פקודת הקרקעות לפני תאריך 14.5.2005.

6. די בהלכת פארן כדי לדחות את הערעורים שלפנינו. מעבר לנדרש, ולאור טיעונים שהועלו על ידי המשיבים, אחזור ואדגיש בקצרה מספר נקודות:

(-) הלכת ארידור עניינה בהתיישנות, בעוד שקריטריון 5 – במסגרת הקריטריונים שנקבעו בעקבות הלכת רוטמן – עניינו בתחולה בזמן.

(-) הלכת ארידור הוחלה באופן פרוספקטיבי על מנת שלא לקפח זכויות נפקעים שהסתמכו על המצב המשפטי עד לפסק הדין בעניין ארידור, ולכן נקבעה תקופת מעבר של שלוש שנים. בניגוד להלכת ארידור, הרי שהלכת רוטמן הוסיפה לזכויות הנפקעים, והמשיבים שלפנינו מבקשים למעשה ליישם הלכה זו רטרופקטיבית. קבלת עמדתם של המשיבים משמעה החלת דין חדש ללא כל הגבלת זמן כלפי עבר, גם ביחס להפקעות ותפיסת חזקה במקרקעין מלפני ארבעים וחמישים שנה.

(-) ומזווית נוספת: בעניין ארידור נקבעה תקופת מעבר על מנת שלא לפגוע בהסתמכות נפקעים על המצב המשפטי שקדם להלכה זו. בדומה, אין לפגוע בהסתמכות של המדינה על המצב המשפטי שקדם להלכת רוטמן, לפיו לא הייתה הרשות חבה בתשלום פיצויי הפקעה בגין הרבע הראשון של החלקה ולשר הוקנה שיקול דעת רחב אם להעניק פיצויי סבל. וכפי שנאמר בעניין פארן: "אני סבורה כי הסתמכותה של המדינה עד שנת 2005 על ההלכה שקדמה להלכת רוטמן הייתה לגיטימית". על אף הסתמכות זו, על פי סעיף 5 לקריטריונים, הוכרה תחולה רטרופקטיבית של שבע שנים.

(-) חלק מהמשיבים טענו כי בעניין פארן בית המשפט לא נתן משקל לזכות הקניין על פי סעיף 3 לחוק יסוד: כבוד האדם וחירותו ולפסקת ההגבלה בסעיף 8 לחוק היסוד. ברם טענה זו מבקשת לקעקע למעשה את פסק הדין בעניין פארן, שהרי בית המשפט המחוזי שדן בעניין פארן סמך יתדותיו גם על חוק היסוד. מכל מקום, זכות היסוד החוקתית לקניין לא נעלמה מעיני בית המשפט בעניין פארן: "אכן, זכותו של הפרט לתשלום פיצויים בעקבות הפקעה מוכרת בשיטתנו המשפטית והיא נגזרת ממעמדה של זכות הקניין כזכות יסוד... (שם, פסקה 21).

(-) המשיבים תקעו יתדותיהם באמרת אגב שנאמרה על ידי הנשיאה חיות

בסיפא לסעיף 22 בעניין פארן:

"לפני סיום אוסיף כי לנוכח המסקנה שאליה הגעתי ולפיה סעיף 5 לקריטריונים תוחם בזמן את תחולתה של הלכת רוטמן ואינו קובע הוראת התיישנות, אין צורך להידרש לטענות שהעלו הצדדים לעניין תחולתה של הלכת ארידור (הקובעת הוראת מעבר לעניין התיישנות בכל הנוגע לפיצויי הפקעה לפי פקודת הקרקעות), על פיצויי הפקעה ועל פיצויי סבל לפי פקודת הדרכים. עם זאת אין להוציא מכלל אפשרות כי במקרה נתון עשויה להתעורר מצד מבקשי הפיצויי שאלה לגבי הממשק שבין כללי ההתיישנות והשיהוי הקבועים בדין, ובין יישום קריטריון התחולה שנקבע בסעיף 5 הנ"ל על אותו המקרה (לעמדת המדינה בעניין זה ראו סעיף 31 לסיכום טענותיה בע"א 7896/16). שאלה זו מן הראוי כי תוכרע על פי נסיבותיו של כל מקרה ומקרה ובמסגרת זו עשויה להידרש הכרעה גם בסוגיית תחולתה של הלכת ארידור על פיצויי הפקעה ופיצויי סבל לפי פקודת הדרכים.

לשיטת המשיבים, נוכח פסק הדין בעניין ארידור ותקופת המעבר שנקבעה בו, יש להכיר בכל התביעות לפיצויי סבל המוגשות במהלך תקופת המעבר. אלא שטענה זו מרוקנת מתוכן את פסק הדין בעניין פארן וברי כי לא לכך מכוונים הדברים.

ככל שאני נדרש לפרש ההערה בפסקה 22 הנ"ל, אשר מתייחסת לסעיף 31 לסיכומי המדינה בעניין פארן, הרי שלאור הבהרות המדינה כוונתה לדין ההתיישנות החל כאשר הוגשה לשר התחבורה בקשה לפיצויי סבל בגין תפיסת חזקה שבוצעה בתוך פרק הזמן שנקבע בקריטריון, דהיינו תפיסת חזקה שארעה לאחר 14.5.2005. במצב דברים זה, אם הבקשה לפיצויי סבל הוגשה בתוך פרק הזמן שנקבע בהלכת ארידור להעלאת טענת התיישנות (דהיינו קודם ל- 21.3.2016), הרי שמקובל על המדינה כי אין באפשרותה להעלות טענת התיישנות, שכן הלכת ארידור חלה גם על תביעות לפיצויים לפי פקודת הדרכים. לעומת זאת, אם הבקשה הוגשה לאחר שחלף פרק הזמן האמור (דהיינו לאחר ה- 21.3.2016) אין לשיטת המדינה מניעה כי תטען להתיישנות במסגרת תביעה בבית משפט, ככל שתוגש, הגם שבמסגרת בחינת הבקשה על ידי השר תבחן שאלת קיומו של שיהוי בלבד, מאחר שאין מדובר בתביעה בבית משפט, אלא בהליך מנהלי.

7. ולאחר שאמרנו דברים שאמרנו, אבחן בקצרה ובאופן פרטני את הערעורים שלפנינו.

8. העובדות הצריכות לעניין: המשיבים הם הבעלים הרשומים של חלק מהזכויות בחלקה 11 בגוש 4581 באזור גדרה. השטח הכולל של החלקה הוא כ-36 דונם, ומתוכו הופקע שטח של 15,190 מ"ר. תפיסת החזקה במקרקעין בוצעה ביום 11.8.1999. למשיבים שולמו פיצויי הפקעה בין השנים 2007-2010, אך לא שולמו להם פיצויים בגין הפקעת ה-25% הראשוניים. לאור הלכת רוטמן, הגישו המשיבים ביום 22.5.2014 בקשה לשר התחבורה כי יפסוק להם פיצויי סבל מכוח סמכותו לפי סעיף 7 לפקודת הדרכים. הבקשה נדחתה לאור סעיף 5 לקריטריונים, כהאי ליסנא:

"הבקשה שבנדון הובאה לדיון בוועדה המכרעת, אשר תפקידה וסמכותה להמליץ לי בדבר בקשות לתשלום פיצויים מכח סעיף 7 לפקודת הדרכים ומסילות הברזל (הגנה ופיתוח), 1943 (להלן - הפקודה). מבדיקתה של הוועדה המכרעת עולה כי מתקיים בעניינך החריג לזכאות לתשלום פיצויים המנוי בסעיף 5 לקריטריונים, לפיו הוועדה המכרעת תדון רק בבקשות שתפיסת הקרקע בהן נעשתה בתוך תקופה של שבע שנים שעד למועד מתן פס"ד רוטמן (קרי, החל מיום 12 במאי 2005 ועד יום 12 במאי 2012). בהתאם לבדיקת הוועדה המכרעת, תפיסת הקרקע במקרה שבנדון בוצעה במהלך שנת 2001. בהתאמה, החלטתי לדחות את בקשתך.

בית המשפט המחוזי מרכז-לוד (כב' השופטת ה' סילש) קיבל את התביעה ובכך הלך בעקבות פסק הדין המחוזי בעניין פארן. על כך נסבים שני הערעורים המאוחדים שלפנינו, שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל.

בעקבות הלכת פארן, וכפי שצינו לעיל, דין שני הערעורים המאוחדים שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל להתקבל. ממילא איני נדרש לטענת המערערים לגבי כתב הויתור שנחתם על ידי מי מהמשיבים.

9. המשיבים טענו כי הם מופלים לרעה לעומת בעלי חלקות סמוכות אחרות שקיבלו בשעתו פיצויי סבל בגין אותה הפקעה. בהקשר זה ביקשו המערערים להגיש ראיות נוספות המוכיחות טענה זו.

דין הטענה להידחות. ראשית, במקרים שהובאו על ידי המשיבים, עניינם של בעלי החלקות הסמוכות היה תלוי ועומד במועד בו ניתנה הלכת רוטמן, וחל עליהם סעיף 7 לקריטריונים. סעיף זה קובע כי אם הבקשה לפיצויי הפקעה הייתה תלויה ועומדת בפני בית המשפט או שר התחבורה בעת שניתן פסק דין רוטמן, תמליץ הוועדה על פיצויים מן החסד. שנית, לגבי מקרה של חלקה סמוכה אחרת, נטען על ידי המדינה כי ככל שעלה בידה לשחזר בחלוף שנים את הסיבה למתן פיצויי חסד באותה חלקה, הרי שהיו טעמים מיוחדים ואישיים הקשורים לאותו בעל חלקה. אציין כי נתיבי ישראל טענה, כי לאורך כביש 7 היו עוד כמאה חלקות שבהן בוצעה הפקעה, כך שאין להקיש לענייננו מחלקות בודדות עבורן שולמו פיצויי סבל בשל נסיבות מיוחדות.

10. טענה נוספת שהועלתה על ידי המשיבים, היא שעל פי פסק הדין בעניין רוטמן והקריטריונים שבעקבותיו – החל מיום 14.5.2005 קיימת סמכות חובה של השר לפיצויי מהמטר מרובע הראשון, בעוד שתפיסות שנעשו לפני 14.5.2005 הן בגדר סמכות רשות שעל הוועדה לדון בהן על פי הנסיבות של כל מקרה. מכאן, שבתשובה שניתנה על ידי השר, כמצוטט לעיל, אין דיון לגופו של המקרה על פי נסיבותיו המיוחדות (טענה דומה העלו גם המשיבים בע"א 7629/17 + 6881/17).

דין הטענה להידחות. בבקשה שהפנו המשיבים אל שר התחבורה לא פורטו נסיבות מיוחדות בגינן היה מקום להעניק להם פיצויי סבל על פי הדין הקודם להלכת רוטמן. משכך, ובהעדר נסיבות מיוחדות, נכנס עניינם של המשיבים לכלל הקבוע בסעיף 5 לקריטריונים.

11. סופו של דבר, כי דין הערעורים להתקבל, כך שהמשיבים אינם זכאים לפיצויים עבור 25% הראשונים שהופקעו מהחלקה כאמור בסעיף 106 לפסק הדין. בנוסף, ההוצאות שנפסקו לזכות המשיבים בבית משפט קמא תבוטלנה.

לא ייעשה צו להוצאות בערכאה זו.

ע"א 2885/18 + ע"א 2896/18

12. העובדות הצריכות לעניין: המשיבים הם הבעלים הרשומים של חלקה 6 בגוש 17518 באדמות הכפר ריינה, בשטח של כ-24 דונם, שמתוכו הופקעו שטחים על פי פקודת הדרכים לטובת סלילת כביש מספר 79. בשנת 1995 פורסם צו הכרזה מכוח פקודת

הדרכים ובמהלך שנת 1995 נתפסה חזקה בשטח של 5,141 מ"ר מהחלקה (21.67% מהחלקה). בשנת 2013 נתפסה חזקה בשטח של 3,392 מ"ר (14.3% מהחלקה) כאשר 790 מ"ר מתוך שטח מופקע זה (3.33% מהווים השלמה ל-25% מהחלקה).

המשיבים הגישו בחודש אוקטובר 2012 תביעה לפיצויי הפקעה, ופנו במקביל בבקשה לשר התחבורה כי יפסוק להם פיצויי סבל מכוח סמכותו לפי סעיף 7 לפקודת הדרכים. לאור סעיף 5 לקריטריונים שנקבעו בעקבות פסק הדין בעניין דוטמן, נדחתה התביעה לתשלום פיצויי סבל עבור כ-22% הראשונים של החלקה ושולם סכום של כ-55,000 ₪ כתשלום פיצויי סבל בגין ההפקעה השניה.

בית המשפט המחוזי בנצרת (כב' השופטת ע' הוד) קיבל את תביעת המשיבים ופסק לזכותם פיצויי סבל החל "מהמטר הראשון". על כך נסבים שני הערעורים המאוחדים שלפנינו, שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל.

13. גם בערעורים שלפנינו הצדדים הסכימו להמתין עד למתן פסק הדין בעניין פארן. בהינתן שתפיסת החזקה הראשונה במקרקעין נעשתה בשנת 1995, איני רואה להבחין בין העניין שלפנינו לעניין פארן, ומכאן שדין שני הערעורים להתקבל.

התוצאה האופרטיבית היא כי המשיבים אינם זכאים לפיצויי הסבל בגין ההפקעה הראשונה. ההוצאות שנפסקו לזכות המשיבים בערכאה קמא – מבוטלות.

לא ייעשה צו להוצאות בערכאה זו.

ע"א 6881/17 + ע"א 7629/17

14. העובדות הצריכות לעניין: המשיבים הם הבעלים הרשומים של מספר חלקות בגוש 17515 וגוש 17517. במהלך השנים 1996-1997 ובהתאם לצו הכרזה שניתן מכוח פקודת הדרכים, נתפסה חזקה בשטח של כ-35 דונם לטובת סלילת כביש 79. בשנת 2013 נתפסה חזקה בחלקים נוספים בשטח של כ-15 דונם. המשיבים פנו ביום 24.4.2013 בבקשה לשר התחבורה כי יפסוק להם פיצויי סבל מכוח סמכותו לפי סעיף 7 לפקודת הדרכים. עוד קודם למתן התשובה לבקשה, הגישו המשיבים תביעה לבית משפט קמא במסגרתה עתרו לקבלת פיצויי הפקעה, לרבות פיצויי סבל עבור 25% הראשונים מהשטח שהופקע בשנים 1996-1997. ביום 14.12.2014 ניתנה החלטת השר, במסגרתה נדחתה הבקשה לאור סעיף 5 לקריטריונים.

בית המשפט המחוזי בנצרת (כב' השופטת ע' הוד) קיבל את תביעת המשיבים ופסק לזכותם פיצויי סבל החל מהמטר הראשון. על כך נסכים שני הערעורים המאוחדים שלפנינו, שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל.

15. גם במקרה דנן, ומאחר שתפיסת החזקה נעשתה בשנים 1996-1997, הרי שנסיבות ההפקעה בהליכים שלפנינו זהות לנסיבות ההפקעה שנדונה והוכרעה בעניין פארן. מכאן שדין שני הערעורים המאוחדים להתקבל.

התוצאה האופרטיבית היא כי המשיבים אינם זכאים לפיצויי הסבל בגין ההפקעה. ההוצאות שנפסקו לזכות המשיבים בערכאה קמא – מבטלות.

לא ייעשה צו להוצאות בערכאה זו.

ע"א 6885/17 + ע"א 7630/17

16. העובדות הצריכות לעניין: המשיבים הם הבעלים הרשומים של חלקה 19 בגוש 17517 וחלקה 54 בגוש 17530. בשנת 1996 ובהתאם לצו הכרזה שניתן מכוח פקודת הדרכים, נתפסה חזקה בחלקה 19 בשטח של כ-3 דונם לטובת הרחבת כביש 79 (בשנת 2013 הופקעו חלקים נוספים מחלקה 19 בשטח של כ-2.7 דונם). בשנת 1998 נתפסה חזקה בשטח של כ-15 דונם בחלקה 54 לטובת סלילת כביש 6400.

המשיבים פנו ביום 10.11.2014 בבקשה לשר התחבורה כי יפסוק להם פיצויי סבל מכוח סמכותו לפי סעיף 7 לפקודת הדרכים. עוד קודם לפנייתם וכבר במהלך שנת 2013 הגישו המשיבים תביעה לבית משפט קמא במסגרתה עתרו לקבלת פיצויי הפקעה. לאחר שנדחתה בקשתם על ידי שר התחבורה בהחלטתו מיום 25.1.2016, לאור סעיף 5 לקריטריונים, תוקן כתב התביעה.

בית המשפט המחוזי בנצרת (כב' השופטת ע' הוד) קיבל את תביעת המשיבים ופסק לזכותם פיצויי סבל החל "מהמטר הראשון". על כך נסכים שני הערעורים המאוחדים שלפנינו, שהוגשו על ידי המדינה ונתיבי ישראל.

17. גם במקרה דנן, ומאחר שתפיסת החזקה נעשתה בשנים 1996 ו-1998, הרי שנוסבות ההפקעה בהליכים דכאן זהות לנוסבות ההפקעה שנדונה והוכרעה בעניין פארן. מכאן שדין שני הערעורים המאוחדים להתקבל.

התוצאה האופרטיבית היא כי המשיבים אינם זכאים לפיצויי הסבל בגין ההפקעה. ההוצאות שנפסקו לזכות המשיבים בערכאה קמא – מבוטלות.

לא ייעשה צו להוצאות בערכאה זו.

ע"א 5603/18

18. העובדות הצריכות לעניין: המערערים הם הבעלים הרשומים של חלקה 33 בגוש 16556. במהלך שנות התשעים ובהתאם לצווי הכרזה שניתנו מכוח פקודת הדרכים, נתפסה חזקה בשטח של 1175 מ"ר (19.05% משטח החלקה) לטובת סלילת כביש עוקף נצרת. המערערים פנו ביום 3.3.2016 בבקשה לשר התחבורה כי יפסוק לזכותם פיצויי סבל מכוח סמכותו לפי סעיף 7 לפקודת הדרכים. עוד קודם למתן התשובה לבקשה, הגישו המערערים תביעה לבית משפט קמא במסגרתה עתרו לקבלת פיצויי הפקעה לרבות פיצויי סבל עבור 25% הראשונים מהשטח שנתפס בשנות התשעים. ביום 25.4.2018 ניתנה החלטת השר, שדחתה את הבקשה לאור סעיף 5 לקריטריונים.

פסק דינו של בית המשפט המחוזי בנצרת (כב' השופטת ע' הוד) ניתן ביום 7.6.2018, לאחר שניתן פסק הדין בעניין פארן. הפעם, לאור הלכת פארן, ובניגוד לפסקי הדין הקודמים, מצא בית המשפט המחוזי לדחות על הסף את תביעת המערערים לפיצויי סבל "מהמטר הראשון", אך לא דחה את כל התביעה על הסף, לאור הטענה העובדתית של המערערים כי השטח שהופקע מהם עולה על 25% מהחלקה.

על כך נסב הערעור שלפנינו.

19. דין הערעור להידחות לאור הלכת פארן. לא בכדי בית משפט קמא מצא הפעם לשנות מעמדו כפי שבא לידי ביטוי בפסקי הדין הקודמים שניתנו על ידו נשוא הערעורים המאוחדים דלעיל. זאת, לאחר שבחן ומצא שאין להבחין בין המקרה דכאן למקרה שנדון בעניין פארן.

אשר על כן, דין הערעור להידחות ללא צו להוצאות.

20. נוכח הלכת פארן, כל ארבעת הערעורים שהוגשו על ידי המדינה וכל ארבעת הערעורים שהוגשו על ידי נתיבי ישראל ואשר נסבים על פסקי דין של בית המשפט המחוזי שניתנו לפני הלכת פארן – מתקבלים. ההוצאות שנפסקו לזכות המשיבים בפסקי הדין האמורים – מבוטלות.

ערעור הנפקעים (ע"א 5603/18) הנסב על פסק דינו של בית המשפט המחוזי שניתן לאחר הלכת פארן – נדחה.

אין צו להוצאות בערכאה זו.

ש ו פ ט

השופטת י' וילנר:

אני מסכימה.

ש ו פ ט

השופט י' גרוסקופף:

אני מסכים.

ש ו פ ט

הוחלט כאמור בפסק דינו של השופט י' עמית.

ניתן היום, י"ז באדר ב' התשע"ט (24.3.2019).

ש ו פ ט

ש ו פ ט

ש ו פ ט