



משרד האנרגיה המנהל הכללי

כ"א בשבט התשפ"א
03 בפברואר 2021

מכ_25_2021

לכבוד

מיכל גלברט

מנכ"לית II Future Mobility

שלום רב,

הנדון: פנייתכם לעידוד תחבורה חשמלית בישראל בהמשך להמלצות ACEA

סימוכין: מכתבך מיום 26.11.2020 לשר האנרגיה בנושא שבנדון

מכתבך שבסימוכין אשר נשלח לשר האנרגיה הועבר אליי לצורך מענה מקצועי. הריני להשיב:

1. ראשית, אנו מבצעים על פנייתכם ופניית ACEA לקידום השימוש בתחבורה חשמלית בישראל. כידוע, משרד האנרגיה פועל מזה תקופה בקידום המעבר לרכב חשמלי, בין אם באמצעות תמיכה בהקמת עמדות טעינה, ובין אם בקידום תיקוני חקיקה, בשותפות מלאה עם משרד הממשלה ועם גופים מחוצה לה. כמו כן, משרד האנרגיה היה הראשון, ומכין היחידים, שהצהיר על הכוונה לאסור מכירת רכבי בניין וסולר בהקדם, בהתאם לתכנית שר אנרגיה להפחתת פליטות מקסימאלית.
2. בהתייחס לנקודות שהעליתם:
 - א. ככלל, המשרד אינו מתנגד להעלאה סבירה של תקרת ההטבה, והמשרד היה אף מיוזמי המהלך לקביעת מיסוי מתמרץ למספר שנים קדימה לרכב החשמלי. יחד עם זאת, כחלק ממחן הטבה רחבה יותר, יש לפעול באופן שיבטיח כי הטבת המיסוי המוגדלת תגולגל לפתחו של הצרכן ולא תימצא לסופו בחלקה הגדול אצל היבואן.
 - ב. באשר לפטור ממס רכשה, המשרד רואה לנכון לבחון את המנגנון שפורט על ידכם. המשרד סבור כי מאחר שמדובר בכמות מצומצמת של רכבים, ההשפעה על תקבולי המס בהינתן העמקת הטבת הרכישה זניחה. מלבד זאת, גם במידה וישנו החשש כי בשל ההטבה יהיה גידול משמעותי בכמות רוכשי הרכב החשמלי, הרי שתמיד אפשר לחשוב על מאגון שבו ההטבה מוגבלת לכמות נתונה של רכבים.

רח' בנק ישראל 7, ת"ד 36148 ירושלים 9136002 טל' 074-7681718-7681580 :פקס

כתובתנו באינטרנט: www.energy.gov.il

 gov
www.gov.il

ג. לאור מורכבות התהליך, יש לבחון את הגדלת הטבת השימוש, כמו גם את יתר המנגנונים, ביחד עם משרדי הממשלה הרלוונטיים הנוספים - אוצר, תחבורה, הגנת הסביבה ועוד.

ד. המשרד מכיר היטב את המנגנון האירופאי וכן מנגנונים אחרים דוגמת מדינות כמו קליפורניה וסין. יתרה מכך, כבר בעבודה שפורסמה בשנת 2018 על ידי המשרד ובעבודה שפורסמה זה עתה, מוזכר במפורש הצורך באימוץ מנגנון דומה לישראל. בעקבות יוזמה של משרד האנרגיה הוקם לאחרונה צוות בהובלת שני המשרדים, תחבורה ואנרגיה, שמטרתו לבחון ולהמליץ על הצורך במנגנון מסוג זה. נזכיר כי המצב בישראל הוא ייחודי, בשל העובדה כי בשונה מאירופה, ארה"ב או סין, אין בישראל יצרני רכבים, אלא רק יבואנים, ולכן נדרשת מחשבה מעמיקה בדבר המודל הראוי.

3. ברצוני להודות לכם על פועלכם עד כה לקידום התחבורה החשמלית בישראל ואני מקווה שוכל להמשיך לשמור על שיח פתוח עמכם ועם גופים נוספים על מנת שנמצא את תנאי הפתיחה המצויינים והייחודיים שיש לישראל לחדירת הרכב החשמלי. נציין בהערת אגב כי שיעור החדירה של הרכב החשמלי בישראל (פלאג-אין וחשמול מלא) עומד על 3.3% לפי נתוני משרד התחבורה, בשונה משכתבתם, אם כי גם שיעור זה אינו מספק ועליו לחתור להרבה מעבר לכך.



אודי אדירי
מנכ"ל

הערת:

עופר מלכה, מנכ"ל משרד התחבורה
ערן יעקב, מנהל רשות המיסים
ד"ר גדעון פרידמן, המדען הראשי בפועל, משרד האנרגיה
חן בר-יוסף, מנהל מינהל הדלק והגז, משרד האנרגיה
עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים, משרד האוצר
שני מנדל-לאופר, רכות אנרגיה, אגף תקציבים, משרד האוצר
עידן עבודי, ראש תחום אנרגיה, דלקים ואיכות הסביבה, משרד התחבורה
ד"ר ענת בונשטיין, ראש מנהלת תחבורה חכמה, משרד רה"מ
אמיר זלצברג, ראש אגף תחבורה, המשרד להגנת הסביבה
אורי יוגב, יו"ר Future Mobility IL

לכבוד:

חה"כ ישראל כץ, שר האוצר
חה"כ מירי רגב, שרת התחבורה
חה"כ יובל שטייניץ, שר האנרגיה

המנון: עידוד תחבורה חשמלית בישראל – המלצות מדיניות בהמשך למכתב מארגון ה-ACEA

לאחרונה התקבל מכתב מארגון ה-ACEA שעיקרו היעדר הצלחה בתחום הרכב החשמלי בישראל. נכון לאוקטובר 2020, סך המכירות של מכוניות חשמליות מסך המכירות עמד על 0.7% בלבד. נתון נמוך ביותר בהשוואה לאירופה, בה סך המכירות של מכוניות חשמליות עמדו על 8.1% בשלושת הרבעונים הראשונים של השנה.

במסגרת התוכנית הלאומית להתייעלות באנרגיה שפרסם משרד האנרגיה החדש, צוין יעד לפיו בשנת 2035 לא יימכרו יותר מכוניות מונעות במזין. על מנת לעמוד ביעד זה, על מדינת ישראל לנקוט במספר צעדים כבר כעת.

לפיכך, אנו קוראים לקדם ארבעה מהלכים בהקדם:

- 1. העלאת תקרת ההטבה לרכב חשמלי** – העלאת תקרת ההטבה ל-120 אלף שם במקום תקרת ההטבה העומדת כיום על 75 אלף שם. במצב הנוכחי, גם רכבים שאינם מוגדרים כרכבי יוקרה (300 אלף שם ומעלה) עוברים את רף ההטבה. העלאת תקרת ההטבה ל-120 אלף שם תעודד את היבואנים להגדיל את היצע הדגמים הקיימים, וכן תוביל להזולה של דגמים באופן שיביא לגידול משמעותי בביקוש. העלאת תקרת ההטבה באופן זה תבטיח עדיין שרכבי יוקרה (300 אלף שם ומעלה) יעברו את רף ההטבה, ולכן לא מדובר בהטבות מס "לעשירים".
- 2. פטור ממס רכישת רכב חדש בעת החלפת רכב חשמלי אחד בשני** – כיום צרכנים רבים נמנעים מרכישת רכב חשמלי בשל החשש של היעדר שוק למכוניות חשמליות משומשות. צרכנים הרוכשים רכבים חשמליים חוששים כי כעבור 3 שנים, לא יוכלו למכור את רכבם ולכן הרכב יאבד מערכו באופן משמעותי. מתן פטור ממס רכישה (שעומד כיום על 10% לרכב חשמלי) למי שימכור את רכבו החשמלי ויקנה רכב חשמלי חדש במקומו - יעודד רכישה של רכבים חשמליים חדשים לצד יצירת שוק למכוניות משומשות חשמליות. מהלך זה יתרם להחלפת צי המכוניות המונעות בבמזין לאורך זמן.
- 3. הגדלת הדיפרנציאליות בשווי שימוש** - נדרשת העמקת הדיפרנציאליות בשווי שימוש בסך של כ-1,000 שם נוספים. משמעות ההטבה כיום לעובד מסתכמת בכ-100-150 שם בלבד. העמקת ההטבה לגובה של כ-2,000 שם תתורגם להבדל משמעותי של כמה מאות שקלים בחודש לעובד, ועל כן תהווה תמריץ לעידוד חדירת הרכב החשמלי.
- 4. החלת תקן על ממוצע פליטות מזהמים על יבואני רכב** – על פי תקנות ה-CAFE באירופה, יצרניות הרכב צריכות לעמוד בממוצע של 95 ג' של CO2 לקילומטר. חריגה ממוצע זה גוררת קנסות כבדים, וזאת במטרה לקדם אוויר נקי. אנו ממליצים להחיל תקן ממוצע פליטות גם על מכירות היבואנים, כך שאלו יידרשו לקדם מכירות של רכבים נקיים יותר על פני רכבים מזהמים. מהלך זה יעודד מעבר לרכב חשמלי וירידת מחירים של הרכבים החשמליים לצרכן.

שילוב של ארבעת המהלכים הנ"ל יוביל לחדירה מהירה יותר של מכוניות חשמליות בישראל. מדינת ישראל נדרשת ליישר קו עם המדינות המתקדמות בעולם בנושא ולהחיל מדיניות אקטיבית לעידוד תחבורה חשמלית על פני תחבורה מזהמת.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכ"לית, Future Mobility IL

ניס גלברט

העתקים:

עופר מלכה, מנכ"ל משרד התחבורה
אודי אדירי, מנכ"ל משרד האנרגיה
ערן יעקב, מנכ"ל רשות המיסים
עדי חכמון, סגנית הממונה על התקציבים, משרד האוצר
הראל שליסל, רכז תחום אנרגיה, אגף התקציבים
עידן עבודי, ראש תחום אנרגיה, דלקים ואיכות סביבה, משרד התחבורה
ד"ר ענת בונשטיין, ראש מנהלת תחבורה חכמה במשרד רה"מ
אמיר זלצברג, ראש אגף תחבורה, המשרד להגנת הסביבה
אורי יוגב, יו"ר Future Mobility IL