

שלום רב,

הנדון: הסרת חסמים בטעינת רכב חשמלי

לתחבורה חשמלית יתרונות רבים ומוכרים, דוגמת הפחתת זיהום האוויר, רמת תחזוקה זולה, נסיעה שקטה ועוד. לישראל, כ"מדינת אי" קטנה וצפופה, שהתברכה במקורות עצמיים של גז לייצור חשמל, שמחירי החשמל בה זולים יחסית ומחירי הבנזין גבוהים - יש יתרון יחסי מובהק במעבר לשימוש מוגבר ברכב חשמלי. לפי דוח BDO בנושא מהפכת הרכב החשמלי בישראל בשנים 2018-2035, נאמד סך התרומה המצטברת למשק הלאומי עד לשנת 2035, כתוצאה ממעבר לרכב פרטי חשמלי, בכ-12 עד 28 מיליארד שקלים.

משרד האנרגיה קבע יעד, לפיו עד 2030 יוחל איסור לייבוא כלי רכב מונעי בנזין ודיזל חדשים לישראל. נכון להיום, מתוך כ-2.86 מיליון כלי הרכב הפרטיים שנעים בכבישי ישראל, ישנם כמה מאות כלי רכב פרטיים בלבד, שהינם חשמליים מלאים וכמה אלפי כלי רכב היברידיים נטענים. לפי מחקר משווה משרד האנרגיה ו-Tack אסטרטגיות צמיחה, על שווקים דומים רלוונטיים, ידרשו 3% ממסירות הרכבים על מנת לייצר מסה קריטית בישראל של רכבים חשמליים אשר תניע את השוק יחד עם זאת, מחקר שערך מרכז המחקר והמידע של הכנסת, מראה כי תשתית הטעינה היא החסם המרכזי לחדירת רכבים חשמליים, והראשון שצריך לפתור על מנת לעמוד ביעדים המוגדרים של משרד האנרגיה לאור בחינה שערכנו בנושא הטענת רכבים חשמליים במרחב הפרטי, ודיונים עם הגורמים הרלוונטיים הפעילים בתחום הטעינה החשמלית, אנו פונים אליך, לשם הסדרת הנושאים הבאים:

1. **מניית משנה:** פירוש צר של דברי הרפורמה בעניין חטיבת קרקע חוסם התקנת מונה ייעודי לעמדות הטעינה. מונה ייעודי הינו הפתרון המתבקש לעמדות הטעינה, כך שייפתר המצב כיום – חיבור ללוח הדירתי הרחוק מהחניה או חיבור ללוח המשותף והתקזזות עם ועד הבית בחשבון השימוש, באם בכלל יש הסכמה של הועד והדיירים האחרים. יש לקדם נושא זה במסגרת ההבהרה לרפורמה המתגבשת בימים אלה.
2. **הגדלת חיבור חשמל ודרישות התקנה:** על פניו הגדלת חיבור חשמל לטובת התקנת עמדת טעינה צריכה להיות זהה לכל בקשה להגדלת חיבור חשמל, אך חברות הטעינה מעידות כי הן נתקלות בקשיים מיוחדים בתחום זה, בעיקר לאור חוסר האחידות בדרישות בין הבודקים ובין המחוזות. להבנתנו, מתקיים שיח בין רשות החשמל לחח"י במטרה לייצר נוהל אחיד. יש לקבוע כי אסדרה זו תהיה חלק מההבהרה המתגבשת, ויקודם נוהל פנימי בחח"י הנוגע להגדלת כח, זמן טיפול ומונה נפרד.
3. **היתרים:** בשלב התיאום הטכני או בשלב ההתקנה, חברות הטעינה נדרשות להמציא אישורים בדבר היתר בניה ותו תקן לעמדות הטעינה, על אף שאין צורך בהיתרי בניה ולא חל תו תקן רשמי על העמדות. אנו מציעים כי רשות החשמל תוציא הבהרה בנושא, כפי שהבהיר זאת מנהל התכנון.
4. **הנחיות מנהל החשמל:** בהנחיות נקבע כי מערכת טעינה תיבדק בידי **בעל רישיון חשמלאי בודק** לפני הפעלתה הראשונה. זוהי דרישה לא סבירה ויש למתנה לחשמלאי מוסמך ולקבוע מקרים ייחודיים בהם ידרש חשמלאי בודק.

5. **אמות המידה:** בכללי משק החשמל (אמות מידה לרמה, לטיב ולאיכות השירות שנותן ספק שירות חיוני), התשע"ח-2018, ס' 35ג(ב) נכתב כי בחיבור מתח נמוך התיאום הטכני יושלם בתוך שלושים ימי עבודה מיום תשלום המקדמה ועפ"י ס' 35ז(א) לא יעלה פרק הזמן לסיום ביצוע עבודות החיבור על 60 ימי עבודה מיום קבלת אישורי הרשויות. ס' 35 יג(ב) גורס כי בחיבור מתח גבוה התיאום הטכני יושלם בתוך שלושים ימי עבודה מיום תשלום המקדמה, ועפ"י ס' 35טז(א) לא יעלה פרק הזמן לביצוע עבודות החיבור על שישה חודשים מיום תשלום המקדמה. יש לפעול לקיצור לוחות הזמנים המופיעים באמות המידה - שכן טווח זמן ארוך זה מהווה חסם לרכישת הרכב החשמלי.

כאמור בפתיחת מכתבנו, קידום הנושא הינו בעל משמעות רבה בתחומים רבים, בראש ובראשונה בתחום של הפחתת זיהום האוויר. על כן, האינטרס שבקידומו הינו אינטרס לאומי דחוף ומובהק. נודה לך על קידום הנושא וקבלת תשובתך בהקדם. אנו עומדים לרשותך לסיוע והבהרה.

בברכה,

מיכל גלברט

מנכל"ית, Future Mobility IL



אורי יוגב

יו"ר ומייסד, Future Mobility IL



העתקים:

מר אודי אדירי, מנכ"ל משרד האנרגיה
מר שאול מרידור, הממונה על התקציבים
מר גיא סמט, מנכ"ל המשרד להגנת הסביבה
נעם פרלסון, ע' יו"ר רשות החשמל
מר עופר בלוך, מנכ"ל חח"
סלעית גרניט, סמנכ"לית שיווק חח"
יקי אנוך, יו"ר איגוד יבואני הרכב
גיל אגמון, יו"ר דלק מוטורס
אבנר קז, יו"ר קבוצת מאיר
אסי שמלצר, יו"ר קבוצת שלמה החזקות
דורון ודאי, מנכ"ל שלמה מוטורס (אפקון)
איציק וייץ, מנכ"ל קרסו מוטורס
רן אלוייה, מנכ"ל Gngy
נר הוימן, מנכ"ל EV Charge
איתן פרנס, מנכ"ל איגוד חברות אנרגיה ירוקה לישראל

אודות Future Mobility IL:

Future Mobility IL הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, החיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.