

25 בינואר 2021

לכבוד –
מר אמיר זלצברג
ראש אגף תחבורה
המשרד להגנת הסביבה

אמיר שלום רב.

הנדון: דרישת המשרד להגנת הסביבה – הנעה חלופית של ציי רכב

זה מספר שנים שהמשרד להגנת הסביבה מציב בפני חברות בעלות ציי רכב גדולים, כהגדרתם בחוק אוויר נקי, דרישות בנושא מעבר הדרגתי של הרכב להנעה חלופית, לפי פעימות. באחרונה קיבלו החברות פניה חדשה מטעם המשרד להגנת הסביבה, אשר מחייבת את החברות בפועל לעמידה בדרישות ההנעה החלופית בתחילת שנת 2022.

לצערנו, וכפי שהוצג גם בעבר, אין בארץ פתרונות זמינים להנעה חלופית, וזאת בשל מגבלות השוק אשר אין ביכולת בעל ציי הרכב להסדיר, כלהלן:

1. היעדר הנעה חלופית במדינת ישראל עבור ציי רכב של חברות בתעשייה: מאחר שלצערנו, משאיות בעלות המאפיינים הרלוונטיים לצי הרכב של חברות בתעשייה המונעות בחשמל או גז טבעי אינן זמינות נכון להיום במדינת ישראל, החלופה היחידה לכאורה הקיימת כהנעה חלופית לסולר היא ביודיזל. ראה לעניין זה: **הנעה חלופית לצי הרכב הכבד, בחינת ישימות וכדאיות כלכלית. אגף כלכלה, משרד האנרגיה. ספטמבר 2020. מסקנות, עמ' 10:** "משאיות חשמליות מונעות מצבר נמצאות בשלבי פיתוח וזמינות מסחרית לקטגוריות המשקל הנמוכות יותר".
נציין, שהיכולת הטכנית של משאית חשמלית הינה מוגבלת, נוכח ארגז קטן יותר ויכולת העמסה נמוכה יחסית (כ-2-1.5 טון פחות), והיא אף יקרה עד כדי פי 3 לעומת משאית רגילה.
למיטב הבנתנו, היצרניות המובילות בעולם נמצאות עדיין בשלבי פיתוח וניסוי ולא ברמת בשלות של ייצור סדרתי.

בנוסף, אין בישראל תשתית מתאימה וראויה, במיוחד ביחס לפריסה הארצית של תחנות תדלוק בגז, המאפשרת לבעלי ציי הרכב ככל שכלי רכב כאמור יהיו בכלל זמינים בישראל, לתדלק את רכביהם, שהרי החברות ואתריהן פרוסים בכל רחבי הארץ.
נציין, שגם טכנולוגיה היברידית אינה זמינה כיום בישראל, ועל מנת להביא משאיות מסוג זה הן נדרשות לעבור תקינה. הזמן הנדרש להבאת משאית ולהסדרת תקינה והקמת תשתיות מוערך בכשנתיים.

2. ביודיזל: בעבר הודגש בפני המדינה האתגר של תדלוק כלי רכב באמצעות ביודיזל, והובהר לנו כי משרד התחבורה יפעל לפריסת תחנות תדלוק ברחבי המדינה. למיטב ידיעתנו, פעולה זו טרם בוצעה. יתר על כן, בוודאי ידוע לך שנכון להיום **אין** אספקת ביודיזל בשוק ע"י חברות הדלק, וטרם ברור מה יהיה המצב בתחילת 2022. משכך, אין סביר להמשיך ולדרוש הוראות רגולטוריות מציי הרכב, כל עוד המדינה לא דאגה להעמדת תשתיות לנושא.

איגוד הכימיה, פרמצבטיקה ואיכות הסביבה

נזכיר בהקשר זה את מקרה עיריית חיפה שעברה למשאיות מונעות בגז, ובסופו של דבר משאיות אלו יושבות ללא שימוש, היות שאין תחנות תדלוק ואין חלקי חילוף.

3. האחריות המתבקשת של יבואני רכב וחברות ליסינג: הדרישות מתעלמות מהעובדה שציי הרכב מושתתים במידה רבה על ליסינג, ולכן מי שצריך ויכול להציע רכבים בהנעה חלופית אלו הם יבואני רכב וחברות הליסינג.

מעבר לכך, לעמדתנו טרם נבחנה באופן נאות ההצדקה הסביבתית והכלכלית למהלכים מלכתחילה. כך לדוגמה, המדיניות הנוכחית עלולה להוביל לכך שחברות יסבו את ציי הרכב שלהן למשאיות קטנות יותר, מהלך שיגרום להגברת הפליטות בפועל, בשל סבבים רבים יותר של הובלה. כידוע, משאיות גדולות בתקן יורו 6 מפחיתות משמעותית את הפליטות ביחס למשאיות בתקנים נחותים יותר, ומוצע לבחון האם חלופה זו אינה מספקת מענה הולם לעת הנוכחית. בנוסף, יש לבחון את רמת הפליטות של משאיות בתקן יורו 6 ומעלה לעומת הפליטות של משאיות מונעות בגז.

אנו סבורים כי ראוי לבצע הערכה כלכלית מלאה של החלופות והמחירים הסביבתיים של כל מהלך.

בנושא העלויות, נזכיר גם כי בחודש מארס 2018, במסגרת הרצון לעודד מעבר לשימוש בגז לתחבורה, הותקנו תקנות שעיקרן ביטול ההישבון על הסולר באופן הדרגתי – מהלך שמשיית על המשק מאות מיליוני שקלים, כשמנגד כאמור אין חלופה ישימה וזמינה של מעבר לגז טבעי. נדרשת חשיבה מערכתית והחלטה באשר להנעה החלופית הישימה והנכונה לתחבורה, ורק אז עיצוב של הרגולציה, מתן תמריצים, פיתוח תשתיות ומתן הוראות בנדון לציי הרכב, כדי להימנע מהשתת עלות נוספת, ללא כל יכולת של התעשייה לפעול וליישם את ההוראות.

יתר על כן, בימים אלו פרסם משרד האנרגיה להערות מסמך של בחינת ישימות וכדאיות כלכלית להנעה חלופית לציי הרכב הכבד. אין זה ראוי שבעת שמושרד האנרגיה בוחן את הנושא, בחינה שטרם הסתיימה, נדרשות החברות כבר להיערך ליישום דרישות בהתאם. נציין, שהנעה בביודיזל כמובן שלא נבחנה כלל, ולפיכך נראה שקיים חוסר תיאום בין הגנת הסביבה לבין משרד האנרגיה בנוגע לחלופה זו. ראו מסמך העבודה להערות רצ"ב.

לאור כל זאת, אין כל הצדקה בעינינו להחיל דרישות על חברות המחזיקות ציי רכב למעבר להנעה חלופית, ואנו מבקשים שתקפיו את דרישתכם בנושא עד שיבשילו התנאים לכך מכל הבחינות שנסקרו לעיל.

זאת ועוד, שלחתם מכתב לציי הרכב מיום 22.12.20 בו חייבתם את ציי הרכב לפנות אליכם עד 31.1.21 בבקשות "גרייס" פרטניות לעוד שנה ליישום הנעה חלופית, ולדווח למשרד עד 31.3.21 "בדבר סוג ההנעה החלופית שבכוונת החברה להשתמש" (דרישה המשתמע מתוכה שבפני החברות יש מבחר שניתן לבחור מתוכו, בניגוד גמור למצב).

בהתייחס לכך, אנו דורשים להוציא לכל מי שקיבל את מכתבכם הנ"ל הבהרה מיידית, כי הנושא יוקפא עד לדיון ממצה עם התאחדות התעשייתיים והרגולטורים הנוספים הנוגעים בדבר, כולל משרדי הכלכלה, התחבורה והאנרגיה.

איגוד הכימיה, פרמצבטיקה ואיכות הסביבה

ועל-כן, אנו מציעים לייסד שולחן עגול שבו נוכל לגבש ביחד – כלל משרדי הממשלה הנוגעים בדבר והתעשייה - תוכנית אופרטיבית ויעילה לקידום מעבר להנעה חלופית, בהתבסס על ממצאי עבודת משרד האנרגיה, הניסיון של המדינות המתקדמות בעולם והיכולת של ישראל להעמיד תשתיות בהתאם. נוכל להציב לוחות זמנים שיוסכמו על הצדדים להכנת תוכנית, והתוכנית עצמה תכלול אבני דרך.

לתשובתך הדחופה אודה.

בכבוד רב,

ניר קנטור



מנהל האיגוד

העתק:

- מר נחום יהושע, כלכלן ראשי מינהל הדלק והגז
- מר עוז כץ – מנהל מינהל תעשיות, משרד הכלכלה
- ד"ר שי סופר, מדען ראשי, משרד התחבורה
- מר עידן עבודי, ראש תחום אנרגיה, משרד התחבורה