

3.2.2 יעדים לחדירת הנעה חשמלית

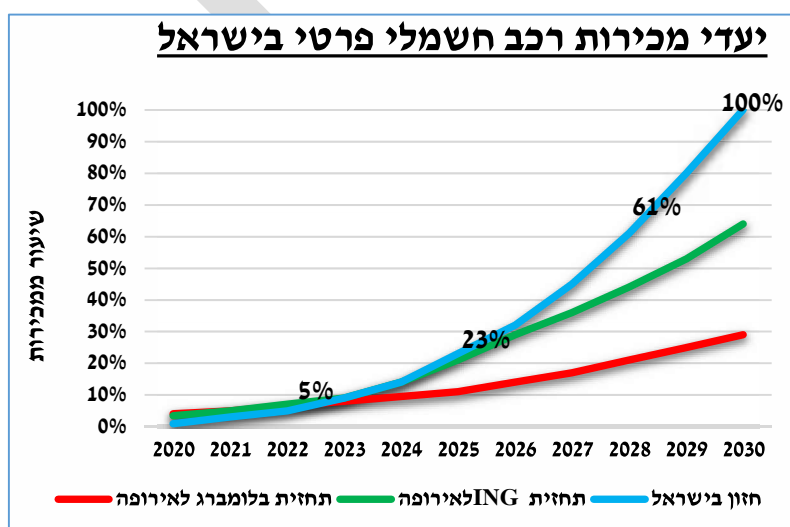
רכבים פרטיים: מחקר שנערך לאחרונה עבור משרד האנרגיה מיפה באמצעות סקר את עמדות הצרכנים בישראל אודות החסמים העומדים בפני אימוץ רכבים חשמליים מצד אחד, והמוטיבציות לאימוץ מצד שני. מהמחקר עולה שהחסם המרכזי, כפי שנתפס בעיני הצרכנים, בהינתן וישנו היצע רכבים בשוק, הינו היעדר תשתיות טעינה לרכב חשמלי בארץ. תשתיות הטעינה, ובייחוד המהירות, הן חיוניות על מנת לאפשר מרחקי נסיעה ארוכים. המחקר מראה שהמוטיבציה העיקרית לרכישת רכב חשמלי היא כלכלית, בעיקר בעקבות החיסכון בעלויות הדלק. עוד עולה מהמחקר כי על סמך הניסיון מהחדירה המוצלחת של רכבים היברידיים לשוק הרכב הישראלי, על מנת לעבור את התהום השיווקית דרושה מסה קריטית של 3% ממכירות הרכב השנתיות, דהיינו כ-8,000 רכבים על סמך מספר מסירות הרכב בשנת 2017.

כדי לנסח מדיניות מקיפה ומושכלת שמטרתה לקדם את האימוץ של רכב חשמלי בישראל, למימוש היעדים, יש צורך לקבוע שיעורי מטרה לחדירה של הרכב החשמלי בשוק הרכב הישראלי ולתאר את האבולוציה הצפויה של סקטור זה לאורך שנים.

יעדים לחדירת רכבים פרטיים בשנת 2030: בהתאם למודלים של גופים בינלאומיים נקבע יעד מכירות של 100% רכבים חשמליים פרטיים מסך מכירות הרכבים בשנת 2030. בנוסף, נקבעו יעדי הביניים הבאים: 5% לשנת 2022, 23% לשנת 2025 ו-61% לשנת 2028. הנחות העבודה העיקריות בבסיס יעדים אלו הן כי עד שנת 2025 ישתוו מחירו של רכב חשמלי ממוצע לזה של רכב בעל מנוע בעירה פנימית (ללא הטבות מס), והיצע הדגמים של רכבים חשמליים המיובאים לישראל, יהיה מספק. ככל שירידת המחירים והרחבת היצע הדגמים, התלויים במגמות עולמיות, לא יתרחשו, יעודכנו יעדי החדירה בישראל.

צפי כניסת משאיות ואוטובוסים חשמליים למשק ב-2030

היקף המשאיות החדשות שיעלו על הכביש בשנת 2030 יעמוד על כ-25 אלף משאיות: כ-11 אלף משאיות קלות (עד 3.5 טון) וכ-14 אלף משאיות כבדות (מעל 3.5 טון). מתוך המשאיות הקלות (הנחשבות כרכבים מסחריים) ההערכה היא כי 80% יונעו בחשמל. מתוך המשאיות הכבדות ההערכה היא כי כ-10% בלבד יונעו בחשמל (כתלות בהתפתחות טכנולוגיה). בנוסף, בשנת 2030 צפויים להמכר כ-4000 אוטובוסים. מתוכם, כ-75% צפויים להיות מונעים בחשמל.



איור 3-5: יעדי מכירות רכב חשמלי פרטי בישראל (משרד האנרגיה) ובאירופה