

החלטת רשות החשמל מס' 73006 מיום 31.12.2025

בנושא: אסדרה אשר תחול על פעילות הספקה מעמדות לטעינת רכב חשמלי

בתוקף סמכותה לפי חוק משק החשמל, התשנ"ו-1996, ויתר סמכויותיה על פי דין, קובעת בזאת רשות החשמל (להלן: "הרשות"):

1. להמליץ לשר האנרגיה והתשתיות (להלן: "השר") לתקן את תקנות משק החשמל (תנאים ונהלים למתן רישיון וחובות בעל הרישיון), תשנ"ח-1997, לפי הנוסח המצורף בנספח ב'.
2. לקבוע כללי משק החשמל (פטור מחובות רישיון לאספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה), תשפ"ה-2025, לפי הנוסח המצורף בנספח א' (להלן: "הכללים" או "כללי הפטור"), כפוף לאישור השר.
3. לקבוע נוסח רישיון להספקת חשמל לטעינת רכב חשמלי, אשר יינתן למבקשי רישיונות, יהיה לפי הנוסח המצורף בנספח ג'.

תחילה:

התקנות והכללים יכנסו לתוקף ביום 26.07.2026.

ביאורים:

כללי

1. סעיף 3(א) לחוק משק החשמל, תשנ"ו-1996 (להלן: "חוק משק החשמל") קובע כי פעילות של מכירת חשמל לאחר טעונה קבלת רישיון הספקה. בסעיף 3(ב)(1)(ז) לחוק נקבע כי הרשות, באישור השר, רשאית לקבוע בכללים תנאים למתן פטור למכירת חשמל לאחר. לצד זאת, נקבעה הוראת שעה (תיקון מס 16) המעניקה פטור מחובות רישיון הספקה למכירת חשמל באמצעות עמדות לטעינת רכב חשמלי, וזאת עד ליום 26.7.2026 (להלן: "הוראת השעה").
2. מטרת הוראת השעה הייתה למנוע חסמי כניסה של עמדות טעינה לשוק, ובכך לעודד כניסת כלי רכב חשמליים למשק הישראלי.
3. מכיוון שהוראת השעה עתידה לפקוע בעוד כחצי שנה, ועם פקיעתה תחול חובת רישוי על כל עמדות הטעינה, נדרש להסדיר את פעילות ההספקה מעמדות טעינה.
4. בהחלטה זו ממליצה הרשות לשר לקבוע את התנאים לקבלת רישיון הספקה. כמו כן, הרשות קובעת בהחלטה זו כללים אשר מאפשרים לקבל פטור מחובות רישיון הספקה לעמדות טעינה ואת החובות שיחולו על מספקים מעמדות טעינה - בין אם הם חייבים ברישיון ובין אם לאו. כללים אלו כפופים לאישור השר.
5. עוד מפרסמת הרשות את נוסח הרישיון שבכוונתה להעניק למי שנדרש ברישיון הספקה.

6. בשרשרת הספקת החשמל לעמדות טעינה פועלים גורמים שונים, ובהם, בין היתר, מפעיל עמדות הטעינה (¹Charge Point Operator), בעל המקרקעין, יצרן העמדות, חברת התוכנה לניהול החשמל, וכן ספק המידע והסליקה הווירטואלי. לאחר בחינה של התייחסויות הציבור והרגולציות הבינלאומיות שנסקרו, הוחלט כי האסדרה תחול על מפעיל עמדות הטעינה, וזאת, כיוון שנמצא שהוא הגורם הדומיננטי ביותר. גורם זה אחראי בין היתר, על פרסום וקביעת מחירי הטעינה, ומגדיר את מערכות התפעול והניהול של עמדת הטעינה. באחריותו של מפעיל עמדות הטעינה לוודא שכלל הממשקים שלו עומדים בכללים שייקבעו.
7. האסדרה המוצעת קובעת פטור מחובת רישיון להספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה אשר ממוקמות בשטח פרטי. שטח פרטי הוא כל מה שאינו נכנס להגדרה של "מקום ציבורי" כהגדרתו בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, תשנ"ח-1998.
8. בשלב זה הרשות אינה מתכוונת להחיל רגולציה במקומות פרטיים, ובכלל זאת בבתים משותפים. הרשות תבחן בהמשך ועם התפתחות שוק טעינת הרכב החשמלי את הצורך בקביעת רגולציה ייחודית למפעילי עמדות טעינה המוכרים חשמל בבתים משותפים.
9. כמו כן, בשלב זה האסדרה המוצעת והרישיון שניתן לפיה הם להספקת חשמל בלבד. ככל שמבוקש לשלב אמצעי ייצור או אגירה בעמדה, ניתן יהיה לעשות זאת רק בהתאם לרגולציה מתאימה ורישיון מתאים אשר מאפשרים זאת.
10. הרשות סבורה שבשלב זה של האסדרה אין צורך לקבוע כללים מגבילים בעניין ריכוזיות של מפעילי עמדות טעינה ציבוריות, לצורך עמידה בכשירות הנדרשת לקבלת רישיון. זאת לאור הנתונים שנצברו המעידים על היקף, גיוון וביזור של מפעילים ועמדות טעינה. כך, כבר כיום ישנן עשרות חברות המפעילות עמדות טעינה בכל רחבי הארץ במגוון טכנולוגיות טעינה. בהתאם לנתונים שאסף משרד האנרגיה, ישנם כיום מעל ל-20 מפעילי עמדות טעינה ציבוריות (כהגדרתן בכללים) המנהלות פריסה של מעל ל-2,000 עמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות מסוג DC וכ-8,000 עמדות טעינה מסוג AC. מכל מקום, הרשות נדרשת להתייעץ עם הממונה על התחרות באופן פרטני טרם מתן רישיון הספקה.
11. הרשות תמשיך ותעקוב אחר התפתחות שוק זה ותחליט אם נדרש לקבוע כללי תחרות ענפית בנושא.

רקע

12. שוק כלי הרכב החשמליים בישראל הוא שוק חדש יחסית וקצב כניסת רכבים חשמליים בישראל גבוה ביחס לעולם. קצב כניסת רכבים חשמליים לישראל צפוי להמשיך ולגדול וזאת בהתאמה למגמה העולמית ולמדיניות ממשלתית התומכת בצמצום פליטות מזהמים מקומיים.

¹ Charge Point Operator or Operator of a Recharging Point - Entity that responsible for the management and operation of a recharging point and that provides a recharging service to end users.

13. לפי תחזיות משרד האנרגיה לשנת 2030², הביקוש לחשמל עבור טעינת כלי הרכב החשמליים צפוי לעמוד בשנה זו על כ-6% מהסך הביקוש הכולל, זאת לעומת 0.75% מסך הביקוש הכולל בשנת 2025. תחזית המשרד היא כי בשנת 2050 תחבורה חשמלית תהווה כ-15% מהביקוש לחשמל בישראל. על כן, ככל שהיקף השימוש עולה, גובר הצורך באסדרת הפעילות הן בפן הצרכני והן לצורך תכנון לטווח הארוך לשם ייעול שימוש עמדות הטעינה ברשת החשמל.
14. גיבוש הרגולציה המוצעת בשימוע זה התבססה, בין היתר, על למידה מהרגולציות שנקבעו בשנים האחרונות באיחוד האירופי³, בבריטניה⁴ ובארצות הברית⁵, וכן מהתייחסויות הציבור ל'קולות הקוראים' שפרסמה הרשות בשנים 2022⁶ ו-2024⁷.
15. הרגולציה המוצעת אימצה בעיקר את העקרונות שנקבעו ברגולציה הבינלאומית ביחס לאבטחה בתשתיות טעינה לרכבים חשמליים, שקיפות מחירים, חיוב של אפשרויות תשלום ללא רישום ('Ad hoc') וכללי דיווח ופרסום נתונים באופן פומבי.
16. על מנת לשמור על שקיפות מחירים, נדרש, על פי ההחלטה, לכלול פירוט של כל המחירים הנגבים מקבלת שירות העמדה באופן מקוון. באשר לעמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות נקבע כי על עלויות הטעינה ללקוחות מזדמנים להופיע גם בסמוך לעמדת הטעינה. כמו כן, פירוט כל התשלומים יכול לכלול גם תשלום על זמן תפיסת העמדה ללא טעינה, כאשר תחילת החיוב תתבצע לאחר הודעה ללקוח ולאחר זמן סביר מתום הטעינה ("Idle fee" or "Occupancy fee"). בשלב זה הרשות אינה רואה לנכון להגדיר מהו "משך זמן סביר". עם זאת, ככל שיידרש, הרשות תבחן בעתיד האם יש מקום להגדיר את המושג "משך זמן סביר".
17. באשר לסוגיית אמצעי התשלום נטען במסגרת השימוע כי יש מקום לחייב שימוש בפרוטוקולים פתוחים לסליקה לכל גורם, ומנגד נטען כי יש מקום לאפשר לכל מפעיל עמדת טעינה לבחור את אמצעי הסליקה באופן עצמאי. לאחר שבחנה את הטענות השונות, הרשות מחליטה שלא לחייב שימוש בפרוטוקולים פתוחים לכל גורם, אך כן קובעת דרישה להתקנת מסופון אשראי (בהתאם לתקן EMV של בנק ישראל) בכלל עמדות הטעינה המהירות והאולטרה מהירות, אשר יאפשר תשלום מהיר באמצעות העברת כרטיס אשראי פיזי, וזאת ללא רישום, ללא הורדת אפליקציה וכן ללא שימוש באמצעי מקוון.
18. עוד נטען במסגרת השימוע כי התקנת מסופון אשראי בעמדות טעינה איטיות כרוכה בעלויות גבוהות ביחס לעלות הקמת העמדה, וכן כי קיים קושי הנדסי בהקמתן בעמדות אלו. עוד יצוין כי ברגולציה הקבועה באירופה (AFIR) אין דרישה להתקנת מסופון בעמדות בהספקים הנמוכים מ-KW50. על מנת להימנע מפגיעה בהתפתחות השוק, הרשות מחליטה שלא לחייב התקנה של מסופוני אשראי על גבי עמדות איטיות, אך כדי לאפשר נגישות פשוטה ללקוחות

² תחזיות משרד האנרגיה בשנת 2030

³ פרסום האיחוד האירופאי בדבר רגולציית AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation)

⁴ פרסום רגולציה בבריטניה Public Charge Point Regulations 2023

⁵ פרסום תוכנית NEVI של הממשל האמריקאי (Infrastructure Vehicle Electric National)

⁶ קול קורא – אתגרי משק החשמל והרגולציה הנדרשת לקראת שילוב משמעותי של רכבים חשמליים בישראל

⁷ קול קורא – כללים לתכולת רישיון להספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה

מזדמנים בעמדות אלו, הרשות קובעת כי מפעילי עמדות טעינה, הנדרשים ברישיון, יידרשו לאפשר תשלום ללא רישום או וללא צורך באפליקציה. תשלום כזה אפשרי בין אם באמצעות מסופון אשראי, גישה לתשלום מקוון מאובטח (אפשר ב-QR קוד) או באמצעות שיחת טלפון באופן נוח ונגיש ללקוחות.

19. על מנת לאפשר לשוק להיערך לדרישות התקנת מסופוני האשראי נקבע כי עמדות הטעינה המהירות והאולטרה מהירות יידרשו לאפשר תשלום במסופוני אשראי החל מ-1.1.2028. על פי ההחלטה, עמדות טעינה חדשות שיופעלו החל מ-1.1.2027 נדרשות לאפשר תשלום במסופוני אשראי עם תחילת הפעלתן.

20. לעניין לקוח מזדמן, בשלב זה הרשות סבורה שהפעלת עמדות טעינה לסוג מסוים של רכב איננה מהווה אפליה כאמור בסעיף זה, ובתנאי שקיימת הבחנה ברורה המצדיקה הפעלה רק לסוג רכב זה. הרשות תבחן בהמשך את התפתחות השוק בעניין ועשויה לקבוע אחרת, ככל שתמצא לנכון.

21. מטרת הרגולציה היא לייצר תנאים לשוק יעיל, נגיש ותחרותי שיאפשר לתמוך במגמת המעבר לתחבורה חשמלית מופחתת פליטות. צעדים אלו, צפויים להגביר את האפקטיביות של שוק עמדות הטעינה, להבטיח עמידה בסטנדרטים אשר יתמכו במגמת המעבר לתחבורה חשמלית ולהגן על הלקוחות.

כללי משק החשמל (פטור מחובת רישיון להספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה)

22. סעיף 3(ב)(1)(ז) לחוק משק החשמל קובע כי הרשות רשאית לקבוע תנאים לפטור מרישיון מכירת חשמל לאחר, לעניין הספקה, בכללים, באישור השר. קביעת חובת רישיון ביחס לכל עמדות הטעינה עשויה למנוע את התפתחות השוק, לייצר שוק לא יעיל, למנוע כניסה של שחקנים לשוק ולפגוע בלקוחות. בהתאם, הרשות קובעת רף מינימלי להספקת חשמל מעמדות טעינה ציבוריות שמתחתיו לא יידרש רישיון. קביעת הרף מאזנת בין הרצון להקל על הקמה של עמדות טעינה בהספק מצומצם על ידי חברות קטנות וחדשות, לבין הצורך בפיקוח על מפעילי העמדות הציבוריות והגנה על הרשת והציבור.

23. על פי כללי הפטור שבנספח א' להחלטה, מפעילי עמדות טעינה בהספקים של 8 מגה וואט ועד 100 מגה וואט, אשר אינם עומדים בתנאים שנקבעו בכללי הפטור, נדרשים בקבלת רישיון. יוער כי בעל רישיון אשר מבקש להגדיל את ההספק ברשימו מעל ל-100 מגה וואט, יידרש להגיש בקשה לעדכון רישיון ההספקה. לפי סעיף 4(ב)1 לחוק משק החשמל, כניסתו של רישיון העולה על 100 מגה וואט לתוקף, טעונה אישור שר האנרגיה והתשתיות.

24. לאחר שבחנה את התייחסויות הציבור בעניין גובה ההספק שממנו נדרש לקבל רישיון, הרשות קובעת את הרף הנדרש בקבלת רישיון בגובה של 8 מגה. לעמדת הרשות, יש חשיבות בשמירה על אחידות, וזאת באמצעות קביעת רף אחיד. כמו כן, לעמדתה, הספק של 8 מגה יכול לאפשר לשחקנים חדשים להתפתח.

25. מפעילי עמדות הטעינה הציבוריות הפטורים מרישיון יחויבו בקיום התנאים למתן הפטור שנקבעו בכללים המוצעים, אשר מסדירים בעיקר סוגיות צרכניות: החובה להציג את המחירים לתשלום באופן מקוון או באופן גלוי וברור, החובה לאפשר תשלום ללא רישום באמצעות כרטיסי אשראי בעמדות מהירות ואולטרה מהירות וכן החובה לאפשר לכל לקוח להטעין בעמדת טעינה ללא אפליה וללא מתן עדיפות ללקוחותיו הקבועים בהספקת האנרגיה.

26. מפעילי עמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות הפטורים מרישיון, יידרשו להפעיל בעמדותיהם אפשרות תשלום באמצעות מסופון אשראי וכן לפרסם את פירוט עלויות הטעינה בסמוך לעמדה.

27. בנוסף, על מפעיל עמדת טעינה חלה חובה לדווח לספק שירות חיוני רשת על מיקום, סוג והספק עמדות הטעינה שברשותו וזאת בהתאם לדרישתם מעת לעת. דרישה זו נועדה לאפשר בקרה על מצב השוק והמשמעויות של ניהול מערכת החשמל. סוג עמדות הטעינה יהיה בהתאם להגדרות הקבועות בכללים.

28. בנוסף, על מפעיל עמדת טעינה במקום ציבורי לעמוד בהנחיות קב"ט משרד האנרגיה שיפורסמו ויעודכנו על ידו. זאת לאור סיכונים שיכולים להיגרם על ידי גורמים זדוניים, באמצעות מתקפות סייבר מגוונות, במערכת החשמל, כאשר הסיכונים המרכזיים הם השפעה על התדר והמתח ברשת. פגיעה ברכיבי המערכת עשויה להיגרם באמצעות חיבור תוכנה זדונית באופן פיזי ישיר לתשתית הטעינה או באמצעות פריצה לתשתיות המחשוב בחברות המפעילות את תשתית הטעינה.

29. אם כן, מפעיל עמדות טעינה ציבורית בהספק מצטבר של 8 מגה וואט ומעלה יחויב ברישיון. הספק זה שקול לתפעול של כ-50 עמדות DC מהירות או כ-350 AC. בהתאם לנתונים שברשותנו, קביעת רף זה תביא לכך שכ-90% מהספק עמדות הטעינה הציבוריות המותקנות במשק יהיה כפוף לחובת הרישיון. הרישיון מרחיב את החובות שחלות עליו כלפי הלקוחות, כגון: החזקת מרכז שירות לקוחות, פרסום מקוון של מחיר, סוג וזמינות העמדה, העמדת ערבות, כללים להסכם התקשרות, הגשת דיווחים ודוחות שוטפים לרשות ועוד. בהמשך לטענות שעלו בשימוע בעניין פרסום זמינות העמדה, יובהר, כי נדרש שהמידע שיפורסם יסקף את תקינות העמדה, וכי אין בדרישה זו כדי לחייב לספק מידע בדבר משך זמן ההמתנה או מספר הממתנים לשימוש בעמדה.

להלן טבלה מסכמת של החובות העיקריות החלות על מפעילי עמדות טעינה ציבורית:

בעלי רישיון	ללא רישיון	
V	V	מתן שירות ללא אפליה
הפסקת טעינה בכל שלב, החזקת שירות לקוחות למקרי תקלות ובטיחות	הפסקת טעינה בכל שלב	מתן שירות ללקוחות
חובת פרסום מחירים באופן מקוון, ובעמדות מהירות ואולטרה מהירות גם בסמוך לעמדה	פרסום מחירים באופן מקוון או בסמוך לעמדה באופן ברור וגלוי. בעמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות נדרש בסמוך לעמדה	פרסום מחירים ומידע
אפשרות לתשלום ללא רישום בכלל העמדות כאשר בעמדות מהירות ואולטרה מהירות יתאפשר לשלם במסופון אשראי	דרישה לאפשרות לתשלום ללא רישום רק בעמדות מהירות ואולטרה מהירות באמצעות מסופון אשראי	אמצעי תשלום בעמדה
פירוט על נתונים בהסכם התקשרות, כללים להסכם התקשרות עם לקוח	X	רגולציה על הסכמי ההתקשרות
ערבות דיגיטלית של 100,000 ₪	X	הפקדת ערבות לרשות החשמל כתנאי לרישיון
דיווחים שנתיים שוטפים על מיקום, סוג, הספק לחברת החשמל ודיווחים נוספים כגון: תלונות לקוחות, מערכות מחשב המשמשות את בעל הרישיון וכל סוג דיווח שידרש על ידי הרשות	מיקום, סוג והספק ההעמדה בהתאם לדרישת רשות החשמל והמחלק	דיווחים

תיקון תקנות משק החשמל

30. בשנת 2012 נקבע סימן ז' לתקנות משק החשמל בנושא רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי. במועד קביעת התקנות שוק הרכב החשמלי היה מצומצם ביותר ושונה באופן משמעותי מהמצב כיום, בעיקר מהבחינה ההנדסית והטכנית של אמצעי הטעינה. בהתאם לכך, תיקון התקנות כולל התאמה של ההגדרות והכללים למציאות הקיימת היום.

31. התיקון המוצע מרחיב את ההגדרה של רכב חשמלי לכלל סוגי הרכבים המונעים בחשמל בהתאם להגדרה המופיעה בתקנות התעבורה, תשכ"א-1961. בפרטי הבקשה לקבלת רישיון נמחקו הדרישות לפירוט ספציפי לכל עמדת טעינה, שכן הרישיון הוא עבור סוג הפעילות ולא עבור עמדה ספציפית. בשנים הקרובות מתוכננות לקום עשרות אלפי עמדות בשטח הציבורי, ואין צורך לקבל פירוט טכני לכל עמדה טרם החיבור לצורך הרישיון. בנוסף, חודדה הדרישה לפרט בבקשה לרישיון את המערכות המשמשות לניהול ותפעול העמדות. יובהר כי חובה לדווח על מיקום

וזמינות עמדות הטעינה הציבוריות ופרטים נוספים עתידה להיות מוסדרת גם לפי חוק מקורות אנרגיה, התש"ן-1989.

32. בנוסף, הוסרה הדרישה ממבקש הרישיון לפרט את הממשק מול בעל רישיון החלוקה, כיוון שדרישות אלו מוסדרות באמות המידה הרלוונטיות של הרשות או שיוסדרו שם בהמשך בהתאם לצורך. כן נמחקו הוראות שנועדו להגביל הסכמי ההתקשרות בין בעל הרישיון לקוחותיו, מכיוון שהן אינן רלוונטיות עוד במבנה השוק הנוכחי.

33. לצורך שיפור השירות הניתן לאזרחים ובמטרה לצמצם את החשש מיצירת שוק לא תחרותי ולא יעיל, התווספה הדרישה לפרסם את עלויות הטעינה באופן מקוון לכלל הלקוחות באמצעים דיגיטליים נגישים. מפעילי עמדות טעינה הפטורים מרישיון רשאים לפרסם סמוך לעמדה הטעינה ככל שאין באפשרותם לפרסם באופן מקוון. יובהר כי אין בדרישה זו כדי להפחית מהמחויבות של בעל הרישיון לספק ללקוחותיו מידע אמין ומדויק בדבר עלויות הטעינה, וכן שלא לנצל את אמצעי הפרסום להטעיית לקוחות.

34. בעקבות התייחסויות הציבור שהועלו בשימוע, הרשות קובעת את תקופת הרישיון ל- 8 שנים. תקופת זמן זו תאפשר לבחון את הצורך בעדכון התנאים ברישיון והתאמתם להתפתחות השוק.

35. כתנאי לבקשת רישיון יידרש מבקש רישיון להעמיד לרשות ערבות בסך של 100,000 ₪. הערבות תשמש כאמצעי אכיפה לעמידה של בעל הרישיון בחובותיו על פי הרישיון. בנוסח הרישיון מצוינים התנאים והכללים לחילוט ערבות זו.

נספח א

קביעת כללי משק החשמל:

כללי משק החשמל (פטור מחובת רישיון להספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה), תשפ"ה-2025*

רשות החשמל בתוקף סמכותה לפי סעיף 3(ב)(1)(ז) לחוק משק החשמל, התשנ"ו-1996 (להלן – החוק) ובאישור השר, קובעת את הכללים האלה:

הגדרות

1. בכללים אלה –

- "הספק" – ההספק המירבי, בק"ו, שעמדת טעינה יכולה לספק ברגע נתון ;
- "מפעיל עמדת טעינה" – אדם האחראי לניהול העמדה ותפעולה ומוכר חשמל ללקוח ;
- "מקום פרטי" – מקום שאינו מקום ציבורי ;
- "מקום ציבורי" – כהגדרתו בסעיף 19 לחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות, התשנ"ח-1998 ;
- "מסופן אשראי" – מכשיר או מערכת המשמשים לביצוע פעולות סליקה של עסקאות בכרטיסי חיוב והעברת כספים באמצעות העברת פרטי חיוב לאישור עסקה.

"עמדת טעינה" – כהגדרתה בתקנות משק החשמל (תנאים ונהלים למתן רשיון וחובות בעל רישיון) התשנ"ח 1997 ;

"עמדת טעינה ייעודית" – עמדת טעינה הממוקמת במקום ציבורי שאינה פתוחה לציבור והיא מיועדת בעיקרה לשימוש העובדים במקום ;

"עמדת טעינה איטית" – הספק הטעינה האפשרי הוא עד KW 50

"עמדת טעינה מהירה" – הספק הטעינה האפשרי הוא בין KW 150-50 (כולל)

"עמדת טעינה אולטרה מהירה" – הספק הטעינה אפשרי הוא מעל KW 150

"לקוח", "לקוח מזדמן" ו"לקוח קבוע" – כהגדרתם בתקנות משק החשמל (תנאים ונהלים למתן רשיון וחובות בעל רישיון) התשנ"ח 1997 ;

"רכב חשמלי" – כמשמעותו בתקנות התעבורה, התשכ"א-1961.

"מקוון" – באמצעות אתר אינטרנט המאפשר גישה פתוחה ללא צורך ברישום.

פטור מחובת רישיון להספקת חשמל מעמדות טעינה

2. מפעיל עמדת טעינה בתנאים שיפורטו להלן יהיה פטור מרישיון הספקה :
 - א. עמדת טעינה ממוקמת במקום פרטי או שהיא עמדת טעינה ייעודית.
 - ב. אדם המפעיל עמדות טעינה במקום ציבורי, שאינן עמדות טעינה ייעודיות, בהספק מצטבר שאינו עולה על 8 מגה וואט, ובלבד שיעמוד בתנאים הבאים במצטבר :
 - (1) הוא מפרסם את מחירי הטעינה –
 - (א) בעמדות טעינה איטיות - באופן מקוון או בסמוך לעמדת הטעינה, באופן ברור ובמקום גלוי לעין.
 - (ב) בעמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות – בסמוך לעמדת הטעינה, באופן ברור ובמקום גלוי לעין.
 - (2) הוא מאפשר ללקוח להפסיק את שירותי טעינת הרכב החשמלי בכל זמן.
 - (3) הוא מאפשר ללקוח לשלם במסופון אשראי ללא צורך ברישום בעמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות.
 - (4) הוא מאפשר לכל לקוח מזדמן להשתמש בעמדת הטעינה, ללא אפלייה וללא מתן עדיפות אל מול לקוחותיו הקבועים ; לעניין זה, "עדיפות" – למעט עלות הטעינה.
 - (5) הוא עומד בהנחיות קב"ט משרד האנרגיה והתשתיות בעניין עמדות טעינה המחוברות לרשת החשמל, כפי עדכונם מעת לעת.
3. מפעיל עמדת טעינה הפטור מרישיון ידווח למחלק ולרשות על מיקום, הספק וסוג עמדת הטעינה בהתאם לדרישתם.

תחילה

4. כללים אלו יחלו מיום 26.7.2026, למעט סעיפים ב(1) ו-2(ב), אשר יחלו מיום 1.1.2028.

נספח ב

להלן התיקונים המוצעים לתקנות בנוסח עקוב אחר שינויים :

פרטי בקשה לרישיון הספקה

15א. נוסף על תקנות 2 עד 9 מבקש רישיון הספקה יציין בבקשתו –

- (1) רישיונות נוספים, לרבות רישיונות מותנים לפי תקנות קוגנרציה, תקנות קונבנציונלי וכללי עסקאות, שבהם הוא מחזיק, במישרין או בעקיפין, או שמחזיק אמצעי שליטה בו מחזיק, או שחברה קשורה בו מחזיקה;
- (2) סוג והיקף הצרכנים שאתם הוא מבקש להתקשר;
- (3) ההסדרים המתוכננים בינו לבין מנהל המערכת לקבלת שירותי תשתית, שירותי גיבוי, ושירותים נלווים לרבות שירותי גבייה;
- (4) אם למבקש אין רישיונות נוספים לפעילות – פירוט המקורות לרכישת החשמל לצורך מכירתו לצרכנים.

תקופת רישיון הספקה

15ב. תקופת תוקפו של רישיון הספקה תהיה –

- (1) למי שהוא בעל רישיון חלוקה – לפי תוקף רישיון החלוקה שבו הוא מחזיק;
- (2) למי שאינו בעל רישיון חלוקה – עד 20 שנים.

סימן ז': רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי

הגדרות

15ג. (א) לעניין סימן זה –

- “עמדת טעינה” – מכשיר חשמלי ייעודי המשמש לטעינת רכב חשמלי-**בלבד**;
- “רכב חשמלי” – **רכב מסוג M או N** כמשמעותו **בתקנה 271א** – **לבתקנות התעבורה, התשכ”א-1961, המונע באופן מלא או חלקי מאנרגיה חשמלית.**
- “לקוח” – אדם הרוכש חשמל מבעל הרישיון.
- “לקוח מזדמן” – לקוח שאינו קבוע;
- “לקוח קבוע” – לקוח רשום אצל מפעיל עמדת הטעינה;

פרטי בקשה לרישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי

15ד. (א) על רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי יחולו תקנה 15א למעט פסקה (2), ותקנה 15ב.

(ב) נוסף על כך, מבקש רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי יציין בבקשתו את

- ~~תיאור מלא של עמדת הטעינה והציוד שישמשו להספקת חשמל לרכב חשמלי, לרבות תכנית חשמלית של העמדה, האמצעים מערכות המחשוב למדידה וניהול למדידת כמות הספק החשמל הנצרך מעמדת הטעינה ממנה, לזיהוי הרכב הנטען, ומנגנוני התקשורת שיהיו בה בין עמדת הטעינה לבין בעל רישיון חלוקה, כדי לאפשר, ככל הנדרש, בקרה וניהול של העומסים על רשת החשמל, והאמצעים המשמשים להתחשבות לעניין צריכת החשמל בין בעל הרישיון לבין לקוחותיו, מערכות לסליקה והפקת חשבונות ומערכות שמאפשרות קבלה ושמירה של הנתונים הקבועים והמזדמנים;~~
- (2) ~~פירוט ההתקשרויות או ההסדרים עם בעל רישיון חלוקה לעניין ביצוע הפעילות נושא הרישיון;~~
- (3) ~~פירוט האמצעים למתן שירותים ללקוחות באמינות וברציפות.~~

התקשרות להספקת חשמל

15ה. (א) התקשרות בין בעל רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי לבין לקוח לא יכול

- (1) הוראות המגבילות אפשרות הלקוח להפסיק את ההתקשרות בכל זמן;
- (2) הוראות המגבילות אפשרות הלקוח להטעין את רכבו באמצעות בעלי רישיונות אחרים.

~~(ב) בעל רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי –~~

- (1) לא יסרב לתת שירותים ללקוח;
- (2) לא ייתן עדיפות בהספקת האנרגיה החשמלית ללקוחותיו הקבועים על פני לקוחות מזדמנים; לעניין זה, "עדיפות" – למעט עלות הטעינה.

פרסום עלות הטעינה

15. בעל רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי יפרסם את עלות הטעינה באופן מקוון ונגיש ללא צורך ברישום ובעמדות מהירות ואולטרה מהירות הפרסום יהיה גם בסמוך לעמדת הטעינה החל מיום הפעלת מסופון האשראי בעמדות אלו. ללקוחות מזדמנים במקום בולט לעין

בקרה על רשת החלוקה

15. (א) ראה בעל רישיון חלוקה כי יש חשש לאמינות ולרציפות חלוקת החשמל בתוצאה מטעינת רכב חשמלי, יפעיל אמצעים שונים לרבות מכשור מתאים לבקרה ולניהול של עומסי הביקוש על רשת החלוקה.

~~(ב) בעל רישיון חלוקה יאפשר אספקת חשמל לטעינת רכב חשמלי בתעריפים שונים, ככל שיקבעו.~~

פרק ה': תנאים למתן רישיון ודרכי בחירה בין מבקשי רישיון

ערבויות ובטוחות

30. (א) להבטחת מילוי התחייבויותיו של בעל הרישיון לביצוע הפעילות לפי הרישיון, יכלול הרישיון דרישה למתן ערבויות או בטוחות.

(ב) כתנאי לקבלת רישיון ייצור ליצרן חשמל פרטי יפקיד מבקש הרישיון בידו הרשות, ערבות בנקאית אוטונומית בלתי חוזרת לפי הטופס שבתוספת השישית, בגובה 4.8 דולר ארה"ב לקילוואט, אך לא פחות מסך בשקלים השווה ל-8,000 דולר ארה"ב.

(ג) כתנאי לקבלת רישיון הספקה לטעינת רכב חשמלי יפקיד מבקש הרישיון בידו הרשות ערבות בגובה 100,000 ₪.

תחילה

תקנות אלו יחלו מיום 26.7.2026.