



# התפתחויות מרכזיות בעולם

## הרכב

# "בצל משבר הקורונה"

נובמבר 2020

3.12.2020



**תוכן עניינים:**

3.....	1. ארצות הברית.....
5.....	2. סין.....
7.....	3. אירופה.....
10.....	4. יפן.....
11.....	5. גלובאלי.....
12.....	5. ישראל.....
14.....	6. תשתיות ואנרגיה ירוקה.....
18.....	8. פרק פוליטי.....



## 1. ארצות הברית

### **תעשיית הרכב מיישרת קו עם בידן**

המהפך הפוליטי הדרמטי בממשל האמריקני צפוי להביא עמו שינויים רבים ביחס של הממשל לנושאים סביבתיים ולתעשיית הרכב האמריקנית בפרט. הצפי העיקרי הוא להחמרת הרגולציה הסביבתית על פי מתווה "הסכמי פריס", שאותם נטש ממשל טראמפ. בארצות הברית מעריכים כי ממשל בידן יחזיר את תעשיית הרכב האמריקנית למסלול מואץ של "חשמול", בין השאר באמצעות תמריצים משופרים לרכישה וייצור של רכב חשמלי, ויעלה את דרישות הסף לחיסכון בדלק והפחתת הפליטה בדגמי בנזין העתידיים, שיושקו בחמש השנים הקרובות. זאת בהתאם למתווה המקורי של ממשל אובאמה, שאותו ביטל הממשל היוצא. נזכיר שלבידן יש היכרות קודמת נרחבת עם תעשיית הרכב וכסגן הנשיא בעת המשבר הפיננסי של 2008 הוא ניהל את צוות המשימה, שגיבש תוכנית חילוץ לג'נרל מוטורס וקרייזלר.

המדיניות הרשמית של הממשל החדש בנושא טרם פורסמה אולם בנובמבר כבר היה ניתן להבחין בתגובות ראשונות של תעשיית הרכב. חב' General Motors, אחת התומכות העיקריות במדיניות הקלת דרישות הפליטה של טראמפ, "ביצעה פניית פרסה" והודיעה כי היא תומכת במדיניות הרכב "הירוקה" של מדינת קליפורניה, מובילת הקו ה"סביבתי" בארצות הברית.

כזכור, מדינת קליפורניה התעמתה פומבית ומשפטית עם ממשל טראמפ על רקע התעקשותה להכתיב ליצרני הרכב, שרוצים למכור כלי רכב בתחומה, להפחית משמעותית את הצריכה והפליטה של כלי הרכב בניגוד לעמדת הממשל. המדיניות הזו פילגה את יצרני הרכב, שחלקם חתמו על הסכמים עצמאיים עם קליפורניה למורת רוחו של הממשל.

הידיעה כבר הקפיצה החודש את מניית GM בכ-4% ובארצות הברית מעריכים שיתר היצרנים תומכי מדיניות טראמפ וביניהם FIAT-CHRYSLER יישרו גם הם קו בקרוב. כל יצרני הרכב מעריכים כי ממשל בידן ידחוף להרחבת החדירה של כלי רכב חשמליים לארצות הברית וישאף לממש את מצע הבחירות שלו שבו הבטיח: "לרשת את ארצות הברית ברשת צפופה של תחנות טעינה כדי להקטין את "חרדת הטווח" של רוכשי הרכב החשמלי".



גם בתעשיית הרכב האירופאית גילו בחודש החולף אופטימיות זהירה לנוכח חילופי הממשל בארה"ב וראו בהם קץ לניסיון ממשל טראמפ להטיל מכסים ומגבלות על ייבוא רכב של יצרנים זרים לארצות הברית, מדיניות אותה הוביל הממשל הקודם ואשר הביאה לעימותי סחר מול האיחוד.

**ה-NHTSA פונה לציבור לקבלת הערות לגבי התקינה המתגבשת לרכב אוטונומי**  
הרגולטור בארצות הברית מתחיל לפעול לקידום תקינה לרכב אוטונומי, אולי בעקבות הסנטימנט החיובי שמעניק שוק ההון למערכת האוטו-פיילוט של TESLA.  
ב-19 בנובמבר פנה ה-NHTSA (הגוף האחראי בארה"ב על רגולציית הבטיחות בתחבורה) לציבור, בבקשה להגיש הערות ופניות ביחס לרגולציה המתגבשת לרכב אוטונומי, כולל הערות על פרוצדורת הניסויים שלו על כבישים ציבוריים ודרישות הבטיחות ממנו. הרשות אמרה שפניות הציבור בנושא ישמשו לניסוח רגולציות פורמליות, אולם הניסוח הסופי עוד עשוי לארוך מספר שנים. כיום מתירות מדינות שונות בארצות הברית ביצוע ניסויים ברכב אוטונומי על כבישים ציבוריים, אולם הדרישות כוללות ברוב המקרים נוכחות של נהג משגיח ברכב מה שהופך את השימוש המסחרי בכלי רכב אוטונומיים לבלתי כדאי.



## 2. סין:

### "תוכנית האוטונומיה" הסינית: הממשלה הסינית מציגה יעדים אגרסיביים להגדלת רמת

#### האוטונומיה והבטיחות בכלי הרכב מתוצרת סין

בשעה שברוב העולם טרם גובשה רגולציה בכל הנוגע לתוכניות לפרישת הרכב האוטונומי ולגיבוש תקינה עבורו, סין נחושה בדעתה להפוך למובילה עולמית בתחום (אם כי בינתיים עדיין לא ברמת האוטונומיה 5, שאינה דורשת נוכחות נהג ברכב) ועל הדרך לשפר משמעותית את האימוץ של מערכות בטיחות מתקדמות בתעשיית הרכב המקומית.

כיום סין עדיין מפגרת אחרי העולם בשיעור החדירה של מערכות סיוע לנהיגה (ADAS) ברמות הנמוכות של מערכות אלו, אולם על פי היעד הממשלתי העדכני (שפורסם בנובמבר), עד 2025 כ-50% לפחות מכלל כלי הרכב החדשים שיימכרו בסין יצוידו במערכות סיוע בדרגה 2 ו-3 כגון: בלימה אוטונומית, סיוע אקטיבי להיגוי ובקרת שיוט חכמה (המאפשרת נהיגה ללא התערבות הנהג בקטעי כביש פתוחים). מדובר ביעד בשיעור כפול מהיעד הקודם, קרוב ל-17 מיליון מכוניות, והוא ידרוש השקעה של מאות מיליוני דולרים מיצרני רכב סינים, אשר מתחילים לתכנן כיום דגמים חדשים.

מנגד, היעד הזה יגדיל משמעותית את התחרותיות של דגמי הרכב הסיניים בהתמודדות על שוקי ייצוא מערביים, שבהם מערכות בדרגה הזו הן כמעט דרישת חובה, וישפר את הציונים שלהם במבחני NCAP. היעד ארוך הטווח של ממשלת סין הוא להגיע לחדירה של 70% ברמות האוטונומיה הנמוכות עד 2030.

בנוסף, מתכננת הממשלה להעלות עד 2025 על כבישים ציבוריים כלי רכב סדרתיים ברמת אוטונומיה 4, כלומר כאלה שיכולים לנוע על כבישים ציבוריים מוגדרים ללא התערבות של הנהג פרט למקרי חירום. על פי היעד ארוך הטווח, כלי רכב אוטונומיים יתפסו כ-20% מכלל המכירות במדינה ב-2030.

על בסיס מפת הדרכים הזו מתכוונת ממשלת סין לקדם רגולציה מואצת, שתאפשר הפעלת כלי רכב אוטונומיים על כבישים ציבוריים כבר בשנה הבאה. המטרה הכללית היא לנתק את התלות של היצרנים המקומיים ברכיבי מפתח מערביים, דוגמת ציפים לנהיגה אוטונומית, ולהגיע לעצמאות ייצור מלאה על בסיס רכיבים מתוצרת סין עצמה.



### **תוכנית החומש הסינית: דחיפה מאסיבית לחשמול כלי הרכב**

ממשלת סין פרסמה במהלך נובמבר, כחלק מתכנית החומש החדשה, "מפת דרכים" חדשה ושפתנית להגדלה משמעותית של נתח "רכבי אנרגיה חדשה", היברידיות פלאג-אין, חשמליות ורכבים מונעים מימן, מכלל מכירות הרכב בסין עד 2025.

היעד העדכני הוא השגת 20% מכלל המכירות השנתיות ובתרחיש ריאלי מדובר על כ-7-6 מיליון מכירות בשנה, יותר מפי שניים מהנתח של כלי הרכב הללו כיום. על פי התוכנית הממשלתית "יעד הביניים" של "חישמול" 20% מהשוק, יושג באמצעות פיתוחים בתחום הסוללות, מנועים חשמליים ומעבדים/תוכנות לכלי רכב".

במקביל, שואפת הממשלה להאיץ את שיפור התשתית התומכת לכלי רכב כאלה, כולל הצבת עמדות טעינה, גם באזורי ספר ולא רק במרכזי הערים. היעד ארוך הטווח של התוכנית החדשה הוא השגת שיעור חדירה של כ-50% רכבי אנרגיה חדשה מכלל המכירות בסין עד 2035. מדובר בהערכה זהירה על למעלה מ-20 מיליון מכירות בשנה.

התוכנית ארוכת הטווח תדרוש בין השאר שיפורי יעילות שיפחיתו את צריכת האנרגיה מסוללות הרכב הקיימות לכ-12 קילואט-שעה ל-100 קילומטר, יעד שמשמעותו שהסוללות התקניות שקיימות כיום בשוק הרכב החשמלי יוכלו להשיג נסיעה בטווח ריאלי של כ-750 קילומטר בין טעינות. התוכנית קוראת גם לראשונה לחברות ולמוסדות סיניים "לקחת חלק אקטיבי בניסוח של כללים ותקנים בין לאומיים בתחום רכבי האנרגיה החליפית". זהו ככל הנראה רמז על כוונתה של ממשלת סין להתייצב מאחורי מגמת הייצוא של רכבי אנרגיה חלופית למערב.



### 3. אירופה

**האיחוד האירופאי יקדם את תקינת "יורו 7" המחמירה כבר ב-2021**  
תעשיית הרכב האירופאית טרם התאוששה מהמעבר ל-WLTP, מהתוכנית להצבת תקרה לפליטת ה-CO<sub>2</sub> (CAFE) וממשבר הקורונה וכבר בנובמבר הודיעה נציבות האיחוד האירופאי כי בכוונתה לאמץ ברבעון השלישי של 2021 את תקינת Euro 7 החדשה. תקינה זו תהיה מחמירה יותר מהתקינה הנוכחית בכל הנוגע לדרישות הפליטה ותציב ליצרנים אתגרים טכנולוגיים משמעותיים. בין השאר, התקינה צפויה להגביל משמעותית גם פליטה של גזים מזיקים אחרים, כמו תחמוצת חנקן (NO<sub>x</sub>) ולא רק פליטת CO<sub>2</sub>, ותחמיר את מבחני הבדיקה.

למרות שפרטי התקינה טרם גובשו ופורסמו, והם מבוססים כרגע על מחקר שהזמין האיחוד, ההודעה כבר נתקלה בחודש החולף בתגובות נגד מצד יצרני הרכב וארגונים, שמייצגים את התעשייה. כך למשל, אמר יו"ר איגוד תעשיית הרכב הגרמנית (VDA) כי "תקינת Euro 7 המתוכננת תחסל הלכה למעשה את הייצור של מכוניות עם מנועי בנזין החל מ-2025 בגלל חוסר תחרותיות".

ה-VDA גם מתח ביקורת על הכוונה להחמיר משמעותית את מבחני הפליטה עצמם ולבחון את ערכי הקיצון של הפליטה תחת עומס ולא רק במוצק. לדברי ה-VDA: "נראה כי, האיחוד שואף שבעתיד מכוניות לא יפיקו שום פליטה בכל סיטואציות הנהיגה, לרבות כאשר הן רתומות לנגרר, עולות על הרים או זוחלות בפקקים עירוניים. זה בלתי אפשרי מבחינה טכנית...מעבר מהיר וגורף לרכב חשמלי אינו פתרון כי תשתית הטעינה לא תספיק להתפתח מספיק כדי לכסות את הפער בביקוש לרכב חשמלי וגם לא תעשיית הסוללות".

אולם, לפחות כרגע לא נראה שנציבות השוק האירופאי מתכופפת בפני הלחצים. סגן נשיא הנציבות, האחראי על איכות הסביבה, פרנץ טימרמן, אמר כי: "חייבים להינקט צעדי המשך בתחום הגבלת הפליטה כדי לעמוד ביעדים של ועידת פריס". לדבריו, בכוונת הנציבות לשמור על "ניטרליות טכנולוגית", כלומר לא להעניק עדיפות לאף אחת מטכנולוגיות ההנעה ובכוונתה לנהל דיאלוג עם תעשיית הרכב אבל "היא לא תירתע מקבלת החלטות קשות".

גם נציב האיחוד, טיירי ברטון, דחה את הביקורת הנרחבת של גרמניה ואמר כי: "ההצעה הסופית של האיחוד, שתוגש בסוף 2021, תהיה גם שאפתנית וגם ריאליסטית". לדבריו, תקנות Euro 7 החדשות יבטיחו כי: "כלי רכב חדשים שייצאו לשוק יהיו נקיים ככל הניתן, גם רכבי הדיזל".



**מחירי הדלק לתחבורה בדרך לזינוק- בנובמבר זינק המחיר של חבית נפט בכ-30%**  
אחת מנקודות האור הבודדות של משבר הקורונה הייתה הצניחה המתמשכת במחירי הנפט, שהובילה לירידה חדה במחירי הדלק לתחבורה וכתוצאה גם לירידה ביוקר המחייח התחבורתי. אולם תחזיות עדכניות צופות שינוי מגמה זו כבר בחודשים הקרובים.  
נזכיר, שבעקבות משבר הקורונה, הסגרים והמיתון הגלובאלי, קרס הביקוש העולמי לנפט ואיתו גם מחירי הנפט, שהגיעו לרמות בלתי מוכרות של כ-20 דולר לחבית ובשלב כלשהו אף הגיעו לטריטוריה שלילית כתוצאה מהעדר ביקוש.  
מחקר, שפרסם בנובמבר איגוד הנהגים הגרמני ADAC, קובע כי המגמה כבר החלה להשתנות והיא תלך ותואץ עד שהמחירים אף יחצו את רמת המחיר שלפני הקורונה, בסביבות 50-60 דולר לחבית. המגמה למעשה כבר החלה בתחילת נובמבר כאשר המחיר של חבית נפט מהים הצפוני והמחיר של נפט גולמי מארה"ב טיפסו בכמעט 30% לרמות של 45-49 דולר לחבית.  
אחת הסיבות לקפיצה היא האופטימיות לנוכח התקדמות המרוץ לפיתוח החיסון לקורונה ואפשרות לשיווק חיסונים מסחריים עוד לפני סוף השנה, שדחפה את השווקים כלפי מעלה. השינוי עדיין לא השפיע מהותית על המחיר של בנזין בתחנות, הנמוך עדיין מהמחיר בתחנות טרום המשבר. אבל לטענת ADAC עוד לפני סוף 2020 צפויה קפיצה משמעותית במחיר של ליטר סולר וליטר בנזין בתחנות. קפיצה זו תיצור עוד "רוח נגדית" לרכבי הבנזין ותעודד את המעבר לכלי רכב חשמליים.  
מנגד, יש קולות שמזהירים כי המשבר טרם חלף, התעופה האזרחית והציבורית עדיין לא פועלת במלוא התפוקה ויעבור עוד זמן רב עד שהביקוש המוסדי לדלק יחזור לעצמו, מה שיאט את עליות המחירים.





## בריטניה

### תעשיית הרכב קוראת לממשלת בריטניה לחתום על הסדר מכסים עם האיחוד האירופי עוד לפני סוף 2020

הסאגה הבלתי נגמרת של הברקזיט ממשיכה לרחף כמו צל על תעשיית הרכב הבריטית והאירופאית ולאור המועד המתקרב של ההיפרדות מהאיחוד האירופאי פרסם החודש איגוד יצרני וסוחרי הרכב הבריטי (SMMT) מכתב לממשלת בריטניה ובו קריאה להגיע עד סוף דצמבר להסכם עם האיחוד האירופאי בעניין המכסים.

במכתב מעריך האיגוד כי התנתקות מהאיחוד ללא השגת הסכם מכסים תגרום לתעשיית הרכב הבריטית לאובדן ייצור של כ-2 מיליון מכוניות עד 2025 ותביא לתשלום מכסים עודפים בהיקף של כ-74 מיליארד דולר, שיפגעו משמעותית בתחרותיות שלה. גם האפשרות לייצא מכוניות משומשות מחוץ לבריטניה כדי "להצעיר את השוק" תיפגע משמעותית. במכתב אומר יו"ר ה-SMMT כי תעשיית הרכב הבריטית השקיעה עד כה קרוב למיליארד ליש"ט בהכנות לתוצאות הבלתי וודאיות של המשבר וספגה נזק שמוערך ב-28 מיליארד ליש"ט ממשבר הקורונה.

באיחוד האירופאי טוענים, שצוות המו"מ הבריטי מנסה לחתום על הסכם עם האיחוד עד תחילת ינואר 2021. אם ההסכם לא יושג, יצרני הרכב הבריטים, שלרובם אוריינטציה לייצוא, יספגו אוטומטית מכס של 10% על ייצוא רכב לאירופה ואילו היבואנים הבריטים יספגו מכס של 10% על כלי רכב מיובאים.

אפילו אם יושג הסכם בסיסי, שאינו מגדיר במפורש תנאים להטלת מכס על אחוז התכולה המקומית (Rule of Origin) שמוכר לצורך פטור, תעשיית הרכב הבריטית תספוג הפסד של כ-14 מיליארד ליש"ט. כתוצאה מכך גם צפויים כלי הרכב החשמליים המיובאים למדינה להתייקר בממוצע בכ-2000 ליש"ט, מה שיקשה מאד על יישום המדיניות המוצהרת של ממשלת בריטניה "לחשמל" את כבישי המדינה.

למעלה מ-80% מכלי הרכב המיוצרים בבריטניה מיועדים לייצוא ו-55% מתוכם מיוצאים לאיחוד האירופאי. מנגד, בריטניה מייבאת כ-85% מכלל כלי הרכב החדשים, שנמכרים בה בשנה.



#### 4. יפן

### ממשלת יפן מנסה לסגור את הפער מול העולם ב"חישמול" כלי רכב באמצעות הגדלת הסובסידיות

ההתרחבות המואצת של שווקי הרכב החשמלי על סוגיו באירופה ובסין לא נעלמה מעיניה של ממשלת יפן, שמציבה כיום יעדים מרחיקי לכת בכל הנוגע להיקף המכירות של רכבי הנעה חלופית בשוק הרכב המקומי שלה. שוק הרכב היפני נשלט על ידי יצרני הרכב המקומיים, שרובם עדיין מפגרים אחרי תעשיית הרכב באירופה וסין בכל הנוגע ללוחות הזמנים להשקה המונית של כלי רכב חשמליים פרטיים.

במהלך נובמבר פרסמה העיתונות היפנית כי ממשלת יפן מתכננת להגביר את המוטיבציה של הצרכנים והיצרנים המקומיים לעבור לרכב חשמלי על סוגיו באמצעות הגדלה מהותית של הסובסידיות על רכבים אלו. על פי התוכנית המתגבשת, תוכפל הסובסידיה לרכב חשמלי מכ-400 אלף יאן (בסביבות 3200 יורו) לכ-800 אלף יאן (כ-6400 יורו) לכל רכב חדש.

הסובסידיה הקיימת כיום על כלי רכב היברידיים נטענים, שעומדת על כ-1600 יורו, ועל כלי רכבי מונעי מימן, שמגיעה עד כ-18 אלף יורו, לא צפויה להשתנות. בניגוד לאירופה, יפן כנראה תתנה את הגדלת הסובסידיה בכך, שכלי הרכב הנרכשים ייטענו באמצעות מקורות מתחדשים כדוגמת אנרגיה סולארית. זאת בשל התלות של משק האנרגיה היפני בחומרי גלם מיובאים ועודף הביקוש לחשמל בשעות העומס.

נראה, שההצעה נפלה על אוזניים קשובות. החודש הכריזה ניסאן כי היא עתידה להתמקד בשנים הבאות ב"חישמול" של היצע כלי הרכב שלה בשוק היפני והגלובאלי כדי "להתוות את הדרך לעבר חברה נטולת פליטות". צעד סמלי וראשון היה הכרזה כי הדגם הקומפקטי NOTE, שהוא הדגם הנמכר ביותר של החברה ביפן ובשוק היפני בכלל (כ-20% מכלל השוק היפני), לא ייוצר יותר עם מנוע בנזין רגיל אלא יעבור להנעה היברידית בלבד. הדגם החדש יושק בשלהי דצמבר ביפן עם מחיר לצרכן של כ-19 אלף דולר, כמעט זהה לדגם הבנזין היוצא.



## 5. גלובאלי

### **נתוני מכירות הרכב הגלובאליות בינואר-אוקטובר משרטטות תמונה רחבה וראשונית של פגיעת הקורונה בשוק הרכב העולמי**

רוב נתוני המסירות הסופיים של חודש נובמבר טרם פורסמו אולם ניתוח המכירות הגלובאליות הרשמי בעשרת החודשים הראשונים של 2020 כבר משרטט תמונה די ברורה של פגיעת משבר הקורונה בשוק הרכב העולמי.

**עבור האיחוד האירופאי**, חודש אוקטובר היה החודש התשיעי השנה, שבו נרשמה ירידה במכירות לעומת שנה שעברה. במצטבר, בעשרת החודשים הראשונים של השנה, נמכרו באיחוד כ-8.01 מיליון מכוניות פרטיות חדשות, ירידה חדה של 26.8% לעומת התקופה המקבילה אשתקד וקרוב מאד להערכות הפסימיות שנשמעו לאחר פרוץ משבר הקורונה. המסירות בספרד התרסקו באוקטובר ב-21%, בצרפת ב-9.5% ובגרמניה ב-3.6%. **בארצות הברית**, לעומת זאת, חודש אוקטובר היה חיובי יחסית במכירות רכב פרטי וטנדרים קלים עם עליה של כ-1% לעומת אוקטובר אשתקד. אולם הנתונים לא שינו את המגמה השנתית הכוללת שמצביעה על צניחה של כ-17% בחודשים ינואר-אוקטובר לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

יתר על כן, על פי נתוני המכירות הראשוניים והלא רשמיים לחודש נובמבר, שאספה חברת סחר הרכב COX AUTOMOTIVE, צנחו מכירות הרכב בארצות הברית בנובמבר בשיעור חד של כ-15% לעומת נובמבר אשתקד. אמנם בחודש נובמבר היו פחות ימי מכירה ביחס לשנה שעברה אבל גם בשקלול והתאמה של ימי המכירה עדיין מדובר בירידה של כ-7%. האנליסטים של החברה, שמנסים לראות צד חיובי, טוענים שהירידה הזו היא "סבירה" בהתחשב בנתוני הרקע ובהם הזינוק החד בתחלואת הקורונה בארצות הברית ואי הוודאות שאפיינה את חודש הבחירות. בנוסף, גם היקפי הייצור של יצרני הרכב בארצות הברית חזרו לרמתם מלפני המשבר. עם זאת, אף אחד לא מוכן להתחייב מה תהיה המגמה בשנה הבאה לאור הסיכונים הרבים שמצטברים בכלכלה, סימני השאלה סביב קצב ההפצה והיעילות של החיסונים, החשש מגל תחלואה גדול בחורף ועוד. תחזית המכירות העדכנית ל-2020 בארצות הברית מדברת על כ-15.8 מיליון מכירות של כלי רכב פרטיים וטנדרים, ירידה של כמעט 1.2 מיליון מכירות לעומת נתוני השנה שעברה. מכירות כלי הרכב הפרטיים צפויות להסתיים עם ירידה של 7% אולם מסירות הרכב המוסדיות, בעיקר ציי השכרה, מושכות את כל הטבלה מטה עם ירידה של כמעט 42%.



סין מסתמנת כשוק הרכב בעל קצב ההתאוששות החזק ביותר ב-2020 כאשר באוקטובר עלו המכירות בסין בקצב נאה של 9% לעומת אוקטובר אשתקד, אולם המאזן המצטבר עדיין שלילי. בינואר- אוקטובר נרשמה ירידה של כ-10% במכירות כלי רכב פרטיים לכ-15.2 מיליון יחידות. נתונים ראשוניים משוק הרכב הסיני מלמדים, שגם נובמבר היה חודש חזק במיוחד עם קפיצה דו-ספרתית לעומת נובמבר אשתקד, תודות להמשך הסובסידיות העמוקות של הממשל.

**לעומת זאת ביפן**, שהצליחה להשתלט במידה רבה על התפשטות הקורונה, מסירות כלי הרכב החדשים זינקו באוקטובר בשיעור מרשים של כ-31% לעומת אוקטובר אשתקד. עם זאת, ביפן מציינים שנובמבר 2019 היה חודש חלש במיוחד בשל חוסר הוודאות סביב העלאת המע"מ במדינה. בשורה התחתונה, בינואר-אוקטובר 2020 נמכרו ביפן כ-3.2 מיליון כלי רכב פרטיים, ירידה של 15%.

**בהודו**, נרשמה ירידה בשיעור דומה בתקופה האמורה כאשר בחודש אוקטובר נרשמה עליה של כ-14% בשל מבצעי הנחות.

## 6. ישראל

**התוכנית הממשלתית ל"רישות" ישראל בעמדות טעינה מהירות בסיוע ממשלתי מתעכבת**

התוכנית לפרישת תשתית טעינה לרכב חשמלי בישראל, בסיוע ממשלתי, נמצאת בפיגור משמעותי לעומת לוח הזמנים המקורי. כך עולה ממפת הפרישה העדכנית לתחילת דצמבר, שפרסם משרד האנרגיה. על פי התוכנית, עד תחילת 2021 היו אמורות לקום ולפעול בישראל השנה בשלב הראשון, כ-338 עמדות טעינה, שיוקמו על ידי כ-12 חברות, שזכו במכרזי "קול קורא" של משרד האנרגיה שנערכו ב-2018. מתוכן כ-33 עמדות טעינה מהירות (DC) עם הספק של 50 קילוואט, שיכולות להאריך את הטווח של רכב חשמלי ב-100 ק"מ בתוך 20 דקות; וכ-15 עמדות "אולטרא-מהירות", עם הספק של כ-150 קילוואט, שיכולות להוסיף לכלי רכב (שמותאמים לכך) טווח של 100 ק"מ תוך 7 דקות בלבד. היתר הן עמדות טעינה ציבוריות רגילות.



על פי נתוני משרד האנרגיה, רוב העמדות אמורות היו להתחיל לפעול כבר באפריל אולם העדר תקציב מדינה מסודר, משבר הקורונה וקשיים טכניים הביאו לעיכוב משמעותי בתוכנית. נכון להיום, רק כ-220 עמדות הושלמו בפועל, רובן המכריע עמדות טעינה "איטית" מקובלות, שדורשות מספר שעות לטעינה של 100 ק"מ.

הסטטוס של כל יתר העמדות מוגדר, נכון לתחילת דצמבר, "בביצוע" או "בתכנון". ביניהן גם תחנות טעינה מהירות בצמתים מרכזיים ובאזורים החיוניים לנסיעות בין עירוניות ארוכות - כגון תחנות באזור ים המלח, הנגב והערבה ותחנות בצפון הרחוק. יצוין כי חלק לא מבוטל מהחברות, שזכו במכרז המקורי, החליטו להעביר את העבודה בשטח לחברות אחרות, שמשמשות כקבלניות עבורן.

העיכובים וחוסר הוודאות המתמשך לגבי תקציב המדינה מטילים צל כבד על לוח הזמנים של התוכנית ארוכת הטווח "ייעדי משק האנרגיה ל-2030" שפרסם משרד האנרגיה באוקטובר 2018. על פי אותה תוכנית, שמטרתה להעביר בהדרגה את כל צי הרכב החדש בישראל לפעולה על חשמל עד סוף העשור ולהפסיק את התלות של ישראל בנפט, שיעור החדירה של כלי רכב חשמליים לשוק הרכב הישראלי אמור היה לעמוד על כ-5% מהמכירות בשנת 2022, כ-23% מהמכירות ב-2025, כ-61% מהמכירות ב-2028 ו-100% עד 2030. אולם לאור העיכובים בפרישה ובתקצוב, והגירעון העמוק בתקציב, כמן גם כוונת רשות המיסים להעלות בהדרגה את מס הקניה על רכב חשמלי לקראת אמצע העשור, לוח הזמנים עלול להתעכב משמעותית.



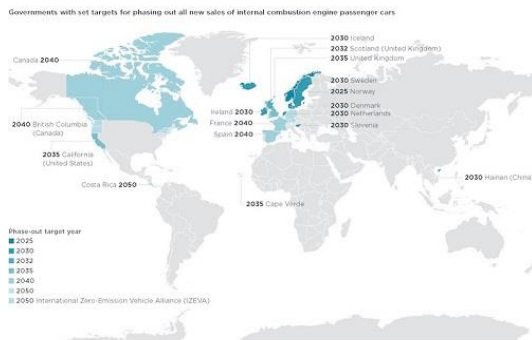
**7. פרק תשתיות ואנרגיה ירוקה**



**סין: תפסיק לייצר רכבים דלקיים עד 2035**

ממשלת סין פרסמה את תכניתה לחשמל את כלל תעשיית הרכב הסינית עד Energy-saving 2035 and New Energy Vehicle Technology Roadmap 2.0. בשנת 2035, מעל 50% מהרכבים יהיו בעלי הנעה חשמלית או בתאי דלק.

**<< לקריאת הכתבה**



**המדינות שמובילות את המעבר לרכב חשמלי**

17 מדינות בעולם כבר הודיעו שיפסיקו מכירות רכב דלקי. האחרונה שבהן הייתה קליפורניה. אירופה העמידה את היעדים השאפתניים ביותר כשבראש עומדות נורבגיה והולנד. מדינות רבות קבעו את 2030 כשנת היעד בה לא יימכרו בהן יותר רכבים פרטיים דלקיים ומדינות רבות קבעו יעדים גם לחשמול התחבורה הציבורית.

**<< לקריאת הכתבה**

**גרמניה: 15 מיל' רכבים חשמליים עד 2030**

תחזיות יצרני הרכב צופות מכירה של כ-15 מיליון רכבים בגרמניה עד 2030, ועוקפות את יעדי המדינה. הממשלה הגרמנית התחייבה השבוע להשקיע עוד 3 מיליארד אירו לטובת המעבר של משק הרכב הגרמני לחשמלי.

**<< לקריאת הכתבה**



**ארה"ב: GM מתקפלת ולא תתמוך בשינוי לרעה בתקני פליטה**

בחירת ביידן לנשיא כבר משנה את חוקי המשחק בשוק הרכב האמריקאי. GM נסוגה מתמיכתה בחקיקה שיזם הנשיא טראמפ להגביל את תקני זיהום האוויר של קליפורניה והודיעה שהיא מאמינה ביכולת של ממשל ביידן, קליפורניה ותעשיית הרכב להגיע להבנות ע"מ להבטיח מעבר לעתיד חשמלי.

**<< לקריאת הכתבה**





### ארה"ב: ניידת טסלה עדיפה מרכב דלקי

משטרת פרמונט בקליפורניה מסכמת שנת פעילות ראשונה של טסלה מודל S כרכב משטרת בציין לשבח. הטסלה עלתה על ציפיות וצרכי השוטרים בשטח וחסכה כ-\$2,147 בהוצאות השוטפות לעומת רכב המשטרה הדלקי של פורד.

[לקריאת הכתבה <<](#)  
[<< לדו"ח המשטרה <<](#)



### הוותיקן: תחשמל את כל צי הרכבים

האפיפיור, ראש מדינת הוותיקן מתכנן להפוך את כל רכבי המדינה הזעירה לחשמליים, ולהרחיב את תשתיות הטעינה. הרכבים בצי הוותיקן נוסעים כ-6,000 ק"מ בממוצע בשנה ובכירי הוותיקן רוצים לצמצם את השפעתם הסביבתית.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### אוסטרליה: מס נסועה על רכבים חשמליים

מדינות שונות באוסטרליה - דרום אוסטרליה, ויקטוריה וניו סאות' ויילס, שוקלות להטיל מס נסועה על רכבים חשמליים ע"מ שאלה ישתתפו בתשלום תחזוקת הכבישים. מדינת ויקטוריה מתכוונת להשית מס של 2.5 סנט לק"מ על רכב חשמלי ו-2 סנט לק"מ על רכב היברידי, שיוסיפו \$400-500 עלויות לצרכן הנוהג K20 ק"מ בשנה.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### פנסילבניה: אגרה על רכבים חשמליים

בית המחוקקים של פנסילבניה, בעל הרוב הרפובליקני, אישר חקיקה המטילה אגרה שנתית על בעלי רכב חשמלי לטובת תחזוקת כבישים. \$75 לרכב היברידי, \$175 לרכב חשמלי, \$275 לרכב חשמלי השוקל מעל 13 טון (כמו אוטובוס), ו-\$15 לאופנוע חשמלי. החקיקה צריכה עדיין לקבל את אישור מושל המדינה הדמוקרטי.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### הולנד: רכש של 142 אוטובוסים חשמליים

מפעילת התחבורה הציבורית GVB הודיעה שבכוונתה לחשמל את צי האוטובוסים שלה עד שנת 2025 ובכוונתה כעת לרכוש 142 אוטובוסים חשמליים בארכי 12 ו-18 מטרים, בעלי יכולת טעינה מהירה.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### Rivian החלה למכור רכבים לציבור

חברת הרכב החשמלי Rivian החלה למכור את הטנדר החשמלי R1T, לו טווח מוצהר של 643 ק"מ, ואת רכב הפנאי לשטח R1S, שיכול להגיע עם 7 מושבים.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### אנגליה: DHL עם משאית חשמלית

ענקית הלוגיסטיקה DHL החלה להפעיל לראשונה משאית חשמלית ייעודית למשלוחים במשקל 16 טון - Volvo FL Electric. עם סוללת 200 kWh, טווח הנסיעה של המשאית עומד על כ-190 ק"מ.

[לקריאת הכתבה <<](#)



### יונדאי מיסטר חשמלית 2021

יונדאי השיקה את ה-Mistra לראשונה בדגם חשמלי, בעל סוללה של 56.5 kWh וטווח מוצהר של 520 ק"מ לפי NEDC. המיסטרה נטענת מ-30% ל-80% תוך 40 דקות בלבד.

[לקריאת הכתבה <<](#)





**ניסאן ו-DFL ייצרו 17 דגמים חשמליים חדשים עד 2023**

ניסאן הודיעה על שת"פ עם Dongfeng Motor Group הסינית לייצר 17 דגמים של מותגי Dongfeng, Nissan, Venucia ו-Infiniti. חברת DFL מכוונת ל-30% מכירות מרכב חשמלי עד 2024, וניסאן מתכוונת למכור בסין רק רכבים חשמליים מ-2025.

[לקריאת הכתבה <<](#)

**מיצובישי תוציא 5 רכבי מיני חשמליים**

מיצובישי עובדת על סדרת רכבים חשמליים חדשים, חלקם בשיתוף עם GAC ועם ניסאן לפתח רכב מיני-EV חדש. החברה תוציא דגמי פלאג-אין ל- Outlander ול- Eclipse.

[לקריאת הכתבה <<](#)



**Elation: מכונית על אמריקאית**

Elation Automobiles מקליפורניה ייצרה לטענתה את רכב העל האמריקאי החשמלי הראשון - Elation Freedom. הרכב קל מאוד ושוקל 1,650 ק"ג, וכך יכול להגיע מ-0 ל-100 קמ"ש ב-1.8 שניות, למהירות מקסימלית של 420 קמ"ש ולנסוע 643 ק"מ בטעינה אחת.

[לקריאת הכתבה <<](#)



**מוסטנג Mach-E 1400**

פורד חשפה את המוסטנג Mach-E 1400 החדשה בעלת סוללה של 56.8 kWh, המורכבת מניקל, קובלט ומנגן. עם 1400 כוחות סוס, היא מותאמת למירוצים ומגיעה למהירות 257 קמ"ש, ובעלת בלם יד המסייע לדריפטינג.

[לקריאת הכתבה <<](#)



## 8. הפרק הפוליטי

### נערך בשיתוף גורן עמיר יועצים

**משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מפרסם את תזכיר חוק לתיקון  
פקודת התעבורה [נוסח חדש] (תיקון מס' )**

#### תקציר:

הדין הישראלי כיום קובע חובה, בהתאם לסעיף 364(ד) לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961, בהתקנת טכוגרף אנלוגי ברכבים מסוגים שונים ובכלל זה אוטובוסים ובמשאיות שמשקלן הכולל המותר עולה על 8,000 ק"ג, המשמש לתיעוד פעילות כלי הרכב וכפועל יוצא פעילות הנהג. בהתאם לחובה זו מותקן במשך שנים רבות טכוגרף אנלוגי בכל כלי הרכב הללו.

על רקע המעבר לשימוש בטכוגרף דיגיטלי המתבצע במדינות האיחוד האירופי, ייצור הטכוגרף האנלוגי הולך וקטן במהלך השנים ומסתמן כי בטווח הקצר יהיה קושי ברכישתו, התקנתו ואחזקתו בישראל. כמו כן נמצא כי הטכוגרף הדיגיטלי המיוצר על ידי מדינות האיחוד האירופי ומאושר על ידי האיחוד האירופי הינו בעל איכות גבוהה יותר מהטכוגרף האנלוגי, בעל מאפיינים טכנולוגיים מתקדמים ורמות אבטחת מידע ובקרה גבוהים המקטינים את החשיפה לזיוף. לאור כל זאת עולה הצורך לעשות שימוש בטכוגרף דיגיטלי ובפרט בזה המאושר על ידי האיחוד האירופי.

לצורך כך מקודם בימים אלו תיקון לתקנות התעבורה, התשכ"א-1961 אשר נדרש לצורך הסדרת השימוש בטכוגרף הדיגיטלי.

הצעת החוק לתיקון פקודת התעבורה נועדה להשלים היבטים הנוגעים לאכיפה הכרוכים במעבר לטכוגרף הדיגיטלי, ובפרט לאור השינוי בטכנולוגיה הכרוך בכך.

#### להלן עיקרי ההסדר המוצע:

(1) תיקון סמכויות האכיפה והעיכוב הנוגעות לטכוגרף הדיגיטלי, על מנת לאפשר את השימוש בטכנולוגיה השונה מהטכוגרף האנלוגי הקיים כיום, ולאפשר ששוטר יהיה מוסמך, גם בלא חשד, לעכב אדם או כלי רכב, לפרק זמן שלא יעלה על שעה, לצורך פיקוח ואכיפה, ולדרוש, להפיק ולהעתיק את המידע שנאגר בטכוגרף הדיגיטלי המותקן בכלי הרכב.

(2) הוספת תקנה 364ד לתוספת השמינית בפקודה, כך שגם לגבי תקנה זו תחול החזקה הקבועה בתקנה 68א לפקודה, לפיה יראו בעל רכב כמי שהפר את חובתו לפקח ולעשות כל



שניתן על מנת למנוע ביצוע עבירה, המנויה בתוספת השמינית, בידי אדם הנוהג ברכב ברשותו והמבצע בעבורו עבודה או שירות, היה ואותו אדם ביצע עבירה כאמור.

### **משרד התחבורה והבטיחות בדרכים מפרסם את טיוטת תקנות התעבורה (תיקון)**

**מס'..), התשפ"א-2020**

#### תקציר:

תופעת השארת ילדים בכלי רכב הינה בעיה קשה שיכולה לפגוע בבריאות הילד ואפילו לגרום למותו. הבעיה מחמירה יותר בחודשי הקיץ, כאשר הרכב הנעול מתחמם מהר ויכול להגיע לטמפרטורות קטלניות תוך דקות ספורות. מנתוני ארגון 'בטרם'[1] עולה כי משנת 2008 ועד אפריל 2018 דווחו בתקשורת 661 מקרים של השארת ילדים ברכב, כאשר 30 מן המקרים הסתיימו במוות.

במסגרת קול קורא שהופץ בנושא ע"י משרד התחבורה, התקבלו מעל 20 פניות של חברות ויזמים המציעים מגוון רחב של מערכות המסוגלות (לטענתם) לזהות מצב של השארת ילד ברכב ולספק התרעה בהתאם.

התקן הישראלי ת"י 6400 חלק 2 מגדיר את הדרישות ממערכת התרעה על שכחת ילדים ברכב פרטי. מתוך התשובות שהתקבלו במסגרת הקול קורא והשימוע הציבורי עולה שדרישות התקן מחמירות מאוד ביחס למערכות אחרות ברכב, אינן ברורות בדיקה כפי שמנוסחות ואינן תואמות את האפשרויות הטכנולוגיות הקיימות. לכן נכון להיום אין אף מערכת אחת שעומדת בדרישות התקן. לפיכך, התאמה של המערכות הקיימות בשוק לדרישות התקן תחייב השקעה רבה של משאבים מצד המפתחים, תייקר את המערכות, תצמצם את סוגי המערכות הזמינות ותעכב באופן משמעותי את זמינות המערכות בשוק.

יש לציין כי למרות שמדובר בתופעה בינלאומית, בדיקות שנערכו לא איתרו קיומו של תקן/תקינה מתאימה בעולם. באיטליה, שהיא המדינה היחידה שנמצא כי הנושא הוסדר בחקיקה, הוגדרו דרישות כלליות למערכות התרעה להבטחת בטיחותן וכי לא יפגעו במערכות הרכב האחרות.

על מנת לא לעכב את תהליך החקיקה, הוחלט על קביעת מעטפת הגדרות, בדומה להגדרות החוק באיטליה, המגדירה את הדרישות הכלליות של המערכת, ורשימת תקני בטיחות כלליים המספקים רמת בטיחות נאותה.

**תקנה 1** – מוצע לקבוע עבירה פלילית על הסעת ילד עד גיל 5 ברכב מנועי למעט אוטובוס שאינו אוטובוס זעיר פרטי, רכב להסעת תלמידים, מונית, רכב אספנות או אופנוע, אלא אם



הותקנה ברכב מערכת התרעה על השארת ילדים ברכב המקיימת את הדרישות הקבועות בפרט 4א לחלק ג' בתוספת השניה. מוצע שלא להחיל את חובת התקנת מערכות התרעה על אוטובוסים – שכן מערכות ההתרעה הקיימות בשוק אינן מתאימות לגביהם; רכבים להסעת תלמידים – אשר מחויבים כבר כיום בהתקנת מערכות התרעה לפי תקנה 2364 לתקנות העיקריות; מוניות – המשמשות לנסיעות מסחריות; רכבי אספנות – אשר מפאת גילם, קיימים קשיים בהתקנתן של מערכות התרעה ברכבים אלו; ואופנועים.

**תקנה 2** – מוצע לקבוע את הדרישות ממערכת התרעה על השארת ילדים ברכב במסגרת פרט 4א לחלק ג' לתוספת השניה לתקנות העיקריות, על דרך של קביעת דרישות פונקציונאליות, ולא דרישות המבוססות על ת"י 6400, וזאת לנוכח תוצאות השימוע הציבורי שקיים המשרד כאמור, שהעלו כי אין כיום בשוק בישראל מערכות התרעה המקיימות את דרישות התקן. כן מוצע להבחין בין מערכות שהותקנו בתהליך ייצור הרכב על ידי יצרן הרכב, שיחייבו את אישור יצרן הרכב/היבואן לבין מערכות שיוותקנו ברכב שלא בתהליך הייצור, שיחייבו אישור מעבדה מוסמכת על עמידתן בדרישות שנקבעו.

**תקנה 3** – מוצע להתאים את התוספת השישית לתקנות העיקריות, כך שהעבירה הקבועה בתקנה 1 לתיקון זה, תישא ניקוד חובה של 6 נקודות, בדומה לעבירה הקבועה בתקנה 83א(ב) לתקנות העיקריות של ילד שאינו רתום בהתקן ריסון.

**תקנה 4** – מוצע לקבוע תאריך תחילה ליום י"ז באדר התשפ"א (1 במרץ 2021), אשר יאפשר מחד לשוק להיערך למועד התחילה (השגת האישורים הנדרשים עבור המערכות המשווקות בישראל; היערכות לשיווק מערכות ההתרעה; היערכות ליישום ואכיפה), ומאידך, יאפשר את תחילתה של התקנה לפני תקופת הקיץ בישראל, שבה הסיכון הנובע מהתופעה בשיא.

### **הקמת מחירון רכב משומש שיתופי וחינמי**

החל מיום ראשון, ה-1 לנובמבר, בעת העברת הבעלות על רכב, יתבקשו המוכר והקונה לדווח על מחיר הרכב (באופן וולנטרי)..

המהלך שיזמה השרה רגב נועד לספק לציבור מוכרי וקוני הרכב המשומש מידע אמין אודות מחיר הרכב. "לציבור הישראלי מגיע מחירון מהימן, המציג מחיר ריאלי של הרכב ואשר מייצג את האינטרסים של האזרח ולא של גורמים בעלי עניין כמו חברות הביטוח וחברות הליסינג" המהפכה בשוק המכוניות המשומשות יוצאת לדרך. החל מיום ראשון (1 בנובמבר), יתבקשו המוכר והקונה, במעמד העברת הבעלות בדואר או באינטרנט, לדווח על מחיר העיסקה ועל



הנסועה (קילומטראז') העדכנית של הרכב. המידע שיימסר יישאר אנונימי ולא יועבר לאף גורם חיצוני, וישמש אך ורק להקמת מחירון וללא זיהוי עם רכב או עיסקה ספציפית. לאחר תקופת הקמה של איסוף נתוני עסקאות, יושק המחירון השיתופי החדש ויהיה זמין לציבור ללא תשלום באתר משרד התחבורה. המחירון יציג מחיר ממוצע של כל העסקאות שבוצעו במהלך החודש הקודם לגבי הדגם המבוקש.

עם השקת המחירון, שאת הקמתו יזמה שרת התחבורה והבטיחות בדרכים (תא"ל) מירי רגב, יוכל בקרוב הציבור, לראשונה בישראל, לקנות רכב משומש במחיר ריאלי ובשוויון האמיתי, זאת במסגרת מדיניות משרד התחבורה להגברת השקיפות לציבור הרחב.

כל מי שקנה פעם רכב משומש מכיר את ההתלבטות: מה בעצם המחיר האמיתי של הרכב? האם מחיר המחירון הוא המחיר הנכון? המחירון השיתופי ישים סוף לשאלות אלה ויאפשר לצרכן לקבל החלטה המבוססת על נתוני אמת.

בישראל מתבצעות מדי שנה למעלה מ-800 אלף עסקאות למכירת רכב משומש. רכישת רכב היא ההוצאה השנייה בגובהה במשקי הבית בישראל, אחרי רכישת דירה. קבלת מידע מדויק, מעודכן ונגיש על מחירו הריאלי של הרכב, היא לפיכך יעד צרכני משמעותי, שיתרום לשוק רכב אמין, הוגן ומשתלם יותר לצרכן.

כיום, מחירי הרכב המשומש בישראל נקבעים באופן כמעט בלעדי על ידי מחירון אחד, שלא תמיד מייצג את המחיר המשולם בפועל. כדי לשנות מצב זה מהיסוד, יזמה השרה רגב מהפך בשוק מחירוני הרכב: מאגר רכב שיתופי וחינמי, המבוסס על נתוני אמת מעודכנים. המחירון עשוי לתרום להוזלת פרמיות הביטוח, המתומחרות כיום על סמך מחירון פרטי שאינו מייצג נאמנה את מחיר השוק.

## **הצעה דחופה לסדר היום בנושא: מחירי מכוניות חשמליות המעכבים מעבר לאנרגיה**

### **נקיה (ח"כ סעיד אלחרומי)**

דברי הסבר:

במקום שתקרה המהפכה הירוקה בימים אלה בישראל, מרבית המכוניות החשמליות החדשות שהגיעו לישראל ממש לאחרונה נאלצות לעמוד באולם התצוגה של יבואניות הרכב. זאת בגלל שכדי לנסוע במכונית חשמלית צריך להוסיף עשרות אחוזים למחיר והאזרחים מעדיפים לרכוש מכוניות מזהמות.



המדינה דווקא מעניקה למכוניות חשמליות הטבות מס נאות, בוודאי בהשוואה למכוניות בנזין או דיזל. על מכונית חשמלית מוטל מס קנייה של 10% בלבד לעומת המס של 83% שמוטל על רכבי בנזין ודיזל.

היבואנים רואים בכך הזדמנות ומקפיצים מחירים, אך בפעולה זו הם מעכבים את המעבר לאנרגיה נקייה. מצד שני, יבואני הרכב הישראליים מתמודדים עם המצב הלא פשוט בעצמם: ליצרני הרכב נוח להעביר מכוניות חשמליות לאירופה ולא לישראל, והסיבה לכך טמונה בתקנות משנכנסו לתוקף באירופה אשר דורשות מיצרני הרכב להוריד משמעותית את שיעור פליטות המזהמים הממוצעות של רכבים. מלבד זאת, מדינות רבות באירופה החליטו שעם הקורונה הגיע הזמן גם לנקות את הערבים וקבעו כי יינתנו מכסות בסכום של אלפי יורו למכוני למי שירכוש רכב חשמלי – יותר מרמז לממשלת ישראל.

מכוניות חשמליות עבור הציבור הישראלי נשארות תענוג יקר. על פי מתווה המיסוי לשנים הקרובות, כל סוגי הרכב יספגו בשנים הקרובות עלויות מס הדרגתיות שיחלו בינואר הקרוב. המשמעות היא שגם אם מחירי הרכב החשמלי יוזלו לרמה סבירה, שיטת המיסוי תדאג שהם יישארו יקרים.

**ח"כ אלכס קושניר הגיב לנושא והציג מס' חסמים : מכס 7%, מחסור בעמדות טעינה, הליך בירוקרטי מסורבל בהקמת עמדות טעינה בבתים משותפים וכד'. הנושא יעבור לדיון בוועדת הכספים. כמו כן, בישיבת ועדת הפנים מיום -30.11.20 – דיווח השרה להגנת הסביבה על פעילות משרדה, הציג, בין היתר, ח"כ אלכס קושניר מכתב בנושא רכב חשמלי בישראל שנשלח על ידי איגוד יצרני הרכב האירופאי ACEA למשרדי הממשלה השונים המפרט אלו צעדים כדאי לנקוט בישראל על מנת לקדם את שוק הרכב החשמלי וביקש את התייחסותה לנושא .**



**הועדה לביקורת המדינה: גרירת הרגליים ואי העמידה ביעדים בשילוב אנרגיות מתחדשות בישראל – דוח מבקר המדינה 71א – קידום אנרגיות מתחדשות והפחתת התלות בדלקים**

ב-4.11.20 נערך דיון במסגרת הועדה לביקורת המדינה בכנסת בעקבות פרסום דוח מבקר המדינה בנושא קישום אנרגיות מתחדשות והפחתת התלות בדלקים. במסגרת הדוברים בישיבה, התייחס גם חזי שייב, מנכ"ל האיגוד לנושא באומרו כי בכדי לקדם שוק ינוקא יש לבנות תכנית הוליסטית מקיפה שתכלול גם פתרון לתוספת המס בגובה של 7% לרכבים (מאחר ואינם עומדים בתעודת מקור בגלל מרכיב הסוללה המיוצרת במזרח), עמדות טעינה והטבות לרוכשים רכב חשמלי לדוגמא: נסיעה בנתיבי תח"צ, הנחות בחניה בערים מרכזיות וכד'.

**עדכון בנוגע לסדר יום לישיבת הממשלה שהתקיימה ביום א' 8.11.20 ובה צוין יום המחויבות הלאומי לבטיחות בדרכים.**

במסגרת הישיבה הובאה בפני הממשלה תוכנית לאומית רב שנתית לקידום הבטיחות בדרכים (מצ"ב הצעת ההחלטה).

**ועדת הכלכלה אישרה את הארכת התקנות המסדירות את ההגבלות שיחולו על הפעלת שדות תעופה וטיסות בתקופת הקורונה, וכן את התקנות על הגבלות בתחום התחבורה**

ועדת הכלכלה של הכנסת, בראשות ח"כ יעקב מרגי, אישרה היום את הארכת תוקפן של התקנות המגבילות את הפעילות בתחומי התחבורה והתעופה. תקנות הגבלת הפעלת שדות תעופה וטיסות עוסקות בהגבלות הכלליות שהוטלו על הענף בתקופת הקורונה, בהן החובה לבצע מדידת חום לפני הכניסה לשדה התעופה והאיסור לעלות למטוס ללא מסיכה ועוד. התקנות הוארכו ב-28 ימים נוספים, עד 9 לדצמבר 2020. כמו כן אושרה הארכת ההגבלות בתחום התחבורה, שקובעות בעיקרן כי מספר הנוסעים בכלי תחבורה לא יעלה על 50% מהקיבולת שלו, עד 10 בדצמבר 2020. בהתאם לדרישת הוועדה נקבע היום כי המפקח על התעבורה ומנהל מסילות הברזל יהיו רשאים לתת הוראות מיוחדות בעניין הפעלת התחבורה הציבורית לשם מניעת הדבקה בנגיף קורונה, אך לא יהיו





חייבים לעשות כן אם אין בכך צורך. זאת בניגוד לנוסח הקודם, לפיו הם היו חייבים לעשות כן, וכדי להבהיר שהוראות יינתנו רק אם יהיה בכך צורך.

### **רשות המסים - חובת צירוף מסמך COC לתיק הרכב**

מינהל המכס נערך להגברת האכיפה בתחום המיסוי הירוק, וכחלק מההירטמות לשינוי זה התנהלו דיונים מול הגופים הרלבנטיים ובכללם איגוד יבואני הרכב, ארגוני סוכני המכס, בתי התכנה וגורמים נוספים, במגמה להגיע למתווה שיאפשר בקרה אפקטיבית של המכס, תוך התחשבות בקהילת הסחר באופן מקסימאלי.

**החל מתאריך ה- 01.02.21 ביבוא רכבים תחול חובת צירוף מסמך COC לתיק הרכב (לא להצהרת היבוא), כאשר עבור כל דגם (שנקבע ע"י משרד התחבורה) תהיה חובה לצרף מסמך COC אחד לפחות.**

**יודגש כי, במידה ובמועד יצירת תיק הרכב לא יהיה מסמך COC מצורף לאחד מתיקי הרכב של אותו הדגם (בתיק הנוכחי או באחד מתיקי הרכב הקודמים), לא יהיה ניתן ליצור תיק רכב והמסר ידחה.**

הנחיה זו מבטלת כל הנחיה שפורסמה בנושא בעבר.