



"מדינת ישראל צריכה לעבור לגז טבעי לתחבורה"

פורום האנרגיה של מוסד שמואל נאמן בטכניון ממליץ לממשלת ישראל לא לאחר את הרכבת: אם גז טבעי לתחבורה לא יקודם כרגע נמצא את עצמנו מפגרים שוב אחרי העולם



מאת: גיל מלמד 27 באוגוסט 2017

כפי שהדברים נראים כרגע, 14 שנים לאחר הקמת החברה הממשלתית [להולכת גז טבעי בישראל](#), מדינת ישראל עלולה לפספס את חלון ההזדמנויות לשימוש בגז טבעי לתחבורה בדיוק באותו אופן שהיא פישלה עם הגפ"מ לפני כ-15 שנים. זאת ככל הנראה המסקנה המפחידה והמטרידה ביותר, אבל די ריאלית, של פורום מומחים בנושא הגז הטבעי, אשר כונס ביוזמת **מוסד שמואל נאמן בטכניון** ופורסם לאחרונה.



בפורום השתתפו מומחים בכירים מתחום האנרגיה בישראל, וכן מספר פקידי ממשל בכירים שעוסקים בנושא, **ומוסד שמואל נאמן** פרסם את פרוטוקול הדיונים ואת מסקנות והמלצות הפורום **בדוח שהוגש לאחרונה לקובעי המדיניות** במשרדי התשתיות והגנת הסביבה. כפי שכולנו מכירים מהתנהלות הממשלה בתחומים אחרים, גם תחום השימוש בגז טבעי לתחבורה סובל ממצב שבו "יד ימין לא יודעת מה עושה יד שמאל", ובשעה שמשרדי ממשלה רבים שמעורבים בתחום פועלים לא מעט – כל אחד בתחום אחריותו – הנושא בכללותו תקוע עמוק בבוץ עם מעט מאד מקום לאופטימיות לגבי מועד שבו אפשר יהיה לחלץ אותו.

לשימוש בגז טבעי לתחבורה ישנם הרבה מאד יתרונות עבור מדינת ישראל ואזרחיה, ראש וראשון בהם הוא צמצום יבוא של נפט גולמי וזיקוק שלו, אשר יפחית את התלות שלנו במקורות אנרגיה מיובאים בכלל, ובפרט בנפט שמעשיר בעקיפין את אויבינו. בנוסף, שימוש בגז טבעי בתחבורה מפחית את זיהום האוויר מתחבורה ביחס לשימוש בבנזין או בסולר, ולכך יש יתרונות משמעותיים גם בהיבט האנושי בזכות צמצום התחלואה וגם בהיבט הכלכלי של הפחתת הנטל על מערכת הבריאות וחיסכון ניכר בתקציב הבריאות.

הדו"ח של הטכניון קובע שלגז טבעי ישנם יתרונות רבים לשימוש בתחבורה: "הוא זול מן הסולר, זהו דלק "נקי" שמפחית את פליטת המזהמים באוויר ואת הרעש מכלי רכב, הוא לא מזהם את הקרקע ואת המים, ובניגוד לגפ"מ (גז ביסול, גז דלק, שמשמש כיום להנעת כלי רכב בגז – ג.מ.) זהו גז קל מן האוויר ולכן הוא נדיף ובטוח מאוד לשימוש".

הסבה של כלי רכב קיימים לשימוש בגז טבעי נחשבת קלה ולא יקרה, ורוב יצרניות הרכב הגדולות מוכרות מכוניות שהוסבו במקור לשימוש בגז כזה. ברחבי העולם נעים כיום כ-23 מיליון כלי רכב שמונעים בגז טבעי, ומדינות כמו סין, גרמניה ואיטליה מסבסדות ומעודדות את השימוש בו כדי ליהנות מן היתרונות הסביבתיים שגלומים בכך. האיחוד האירופאי פרסם השנה הנחיות להקמת תשתיות תדלוק בגז טבעי ברחבי היבשת, וגם האו"ם נדרש לנושא ומעודד את המעבר לגז.

אצלנו, להבדיל, החליט משרד האוצר לעבור ממצב שבו המיסוי על גז טבעי הוא בין הנמוכים בעולם למצב ההפוך, שבו המס על גז טבעי לתחבורה יהיה הגבוה ביותר מכל המדינות המפותחות, והמועד שנקבע לצורך זה הוא הרבה לפני שהתחום עצמו יוכל בכלל "להרים ראש מעל למים". מיותר לציין שמתווה המיסוי ששרטט משרד האוצר (באמצעות ועדת 'מיסוי

ירוק 3') לא ממש עולה בקנה אחד עם החלטה שקיבלה ממשלת ישראל כבר לפני 7 שנים, בשנת 2010, לעידוד השימוש בדלקים חלופיים לתחבורה, בעיקר בגז טבעי, וזאת בין השאר לנוכח הגילוי של מאגרי גז עצומים לחופי המדינה.

אלא שעשור לאחר שגז טבעי מוזרם ממעמקי הים אל מפעלי תעשייה בישראל, 14 שנים לאחר שהוקמה חברה ממשלתית שכל תפקידה הוא לבנות רשת ארצית להולכת וחלוקת גז טבעי, עדיין לא תוכננו ולא נבנו בישראל תשתיות הולכה ותדלוק בגז טבעי לתחבורה.

בינואר 2013 התקבלה החלטת ממשלה נוספת, שמספרה 5327, לקדם את מעבר התחבורה למקורות אנרגיה חליפיים. ההחלטה קובעת יעד של 30% הפחתה לשימוש בנפט עד לשנת 2020, ו-60% עד לשנת 2025. אלא שבשעה שמדינת ישראל רשמה הצלחה מוחלטת בשימוש בגז טבעי כמקור אנרגיה להפקת חשמל, תחום התחבורה נותר מאחור. "מאז תחילת השימוש בגז טבעי", נכתב בדו"ח המכון, "הצטמצמה צריכת הנפט במשק הישראלי בכ-16%, בסקטור ייצור החשמל ובסקטור התעשייה ירדה צריכת הסולר והמזוט בכ-70% עד סוף שנת 2016, כאשר בסקטור ייצור החשמל השימוש בתזקי נפט כבר כמעט ונעלם. הסקטור היחיד שלא הושפע בינתיים מגילויי הגז הוא סקטור התחבורה, כך שבתקופה זו (החל משנת 2003) עלתה צריכת הדלקים בקרוב ל-40% פשוט כי אין תחליף בשוק".

המצב שמתואר נובע מן החלמאות המדהימה שמאפיינת את עבודת הממשלה בקידום השימוש בגז טבעי לתחבורה: רבים משרדי הממשלה שנוגעים בדבר פעילים בתחום ומעוניינים לקדם אותו לנוכח חשיבותו האסטרטגית והעניינית – אבל כל משרד עובד עם עצמו מבלי שיתקיים תיאום וסינכרון יעיל בין הגורמים השונים ובין המשאבים שכל גורם כזה משקיע.

הפורום מפרסם, למשל, שמשד התחבורה פרסם כבר לפני כשנתיים, בנובמבר 2015, את כוונתו להעניק 150 אלף ש"ח לכל אוטובוס שיונע באמצעות גז טבעי.

מוסד שמואל נאמן
למחקר מדיניות לאומית

אנרגיה וסביבה

גז טבעי לתחבורה בישראל
פרופ' גרשון גרוסמן
נעמה שפירא

תכנון אורך טווח
תעשייה וחשמל
תשתיות פיזיות
בריאות
הון אנושי
השכלה גבוהה
חברה
חינוך
כלכלה
מדע וטכנולוגיה

הטכניון
מכון טכנולוגי לישראל

יוני 2017

לפני שנה בדיוק הכריז המשרד להגנת הסביבה על הקצאת משאבים לעידוד צמצום זיהום האוויר בתחבורה הכבדה, וכחודשיים לאחר מכן פרסם משרד התשתיות הלאומיות מכרז לעידוד הקמת תחנות תדלוק בגז טבעי בהיקף של 65 מיליון שקל. אלא ששתי התוכניות היפות האלה לא יכולות להתקיים בלי שיהיו כלי רכב מתאימים לשימוש בגז ולפני שיוסרו חסמים שמעכבים בניית תחנות תדלוק, ואלה לא יקרו בגלל מצב "ביצה ותרנגולת" שאופייני לכל החדרה של טכנולוגיה חדשה ואמור להיפתר ביוזמת המדינה.

זהו רק קצה הקרחון לרשימת הטבות ויוזמות ארוכה מאד שעליה החליטו מספר משרדי ממשלה: רשות מקרקעי ישראל פוטרת מדמי היתר תוספת של משאבות תדלוק גז בתחנות קיימות עד לשנת 2020, רשות המיסים מעניקה פחת מואץ לציוד ולהשקעות בתחום הזה, משרד האנרגיה פרסם קול קורא להענקת מענקים ורשת בטחון להקמת כ-20 תחנות תדלוק בפריסה ארצית (מדובר בהקמת שלושה גדלים של תחנות תדלוק וכל סוג תחנה יקבל מענק הקמה בגובה שונה, בין 1 מיליון ל-2.2 מיליון ש"ח ורשת ביטחון לסכומים של עד 8 מיליון ש"ח בשלב החדירה הראשונית).



בנוסף, המדינה מתירה לתחנות תדלוק מפעליות פנימיות למכור גם על בסיס מסחרי ללקוחות חיצוניים ולהקמת תחנות תדלוק פתוחות לציבור בחניון לתחבורה ציבורית. "על אף כל אלה", נכתב בדו"ח, "משק הגז הטבעי לתחבורה נתקל בקשיים וחסמים רבים בהיבטים הרגולטוריים, אשר מעכבים את התפתחות משק התחבורה המונעת בגז טבעי. בין החסמים ניתן למנות חוסר בתשתיות תדלוק, עלויות הקמה גבוהות לנקודת תדלוק עם בעיות ייחודיות בשל הצורך להתחבר למערכת חלוקת/הולכת הגז, ועלויות הסבת מנועי דיזל לגז. בנוסף, טרם ניתן לקבוע את מחיר הגז לתחבורה בישראל עקב אי-ודאות באשר למיסוי אשר יוטל".

מה עושים? מסנכרנים

כאשר בוחנים את מסקנות הפורום עולה ששני המוקשים המשמעותיים ביותר בדרך אל הסבת משק התחבורה בישראל לשימוש בגז טבעי נמצאים במשרדי האוצר וראש הממשלה.

משרד האוצר, כך מסכימים כל המומחים, חייב לדחות ב-15 שנים את תוכניתו להעלאת מיסוי, אשר לפי מחקר של מכון המחקר של הכנסת מסתירה בתוכה העלאת מיסים משמעותית על הגז הטבעי באופן שבמקום לשמר את רמת המיסוי הנוכחית מעלה אותה במאות מיליוני שקלים ללא כל סיבה. הקפאת העלאת המיסוי על גז טבעי נחוצה לצורך יצירת ודאות כלכלית שנדרשת בעת מעבר לטכנולוגיה חדשה וכדי לעודד את פיתוח התחום.

קבוצת מומחים מטעם האו"ם, למשל, בחנה את המצב באירופה וקבעה שהמיסוי שמוטל על גז טבעי חייב לשמר פער מחיר של בין 30-50% לטובת הגז וביחס לסולר.

החשש של חברי הפורום הוא שאם המדינה לא תצליח לעודד שימוש בגז טבעי עד לשנת 2022-2023 כולנו "נאחר את הרכבת" לנוכח חדירתן של מכוניות חשמליות. במקביל, ראש הממשלה צריך למנות ועדה בינמשרדית ייעודית אשר תבצע סינכרון בין כלל הגורמים שעוסקים בנושא, תסיר חסמים ותייעל את הזרמת משאבי המדינה שמפוזרים כיום בין יותר מידי גורמים.

המלצה נוספת היא שממשלת ישראל תפסיק את השימוש בגפ"מ ותעודד מעבר לגז טבעי, וזאת מפני שגפ"מ מופק כמוצר לוואי של תהליך זיקוק של נפט, ולכן הוא לא מגוון את מקורות האנרגיה של ישראל או מפחית את התלות שלנו בנפט. בנוסף, "צריך לקחת את כל התמריצים... לסנכרן אותם אחד עם השני וכן לסנכרן עם לוחות הזמנים האמיתיים, כך שהעלאת הבלו תתרחש לא לפני 2030. זה ייתן למשק אורך נשימה להחזר ההשקעות וגם יצור ודאות".

ללא פעולה מהירה ומנוהלת כראוי של הממשלה נמצא את עצמנו בעוד 15 שנים בדיוק באותו מצב שאליו הגענו עם הגפ"מ: במשק בוצעה השקעה ניכרת והוקמו 100 תחנות תדלוק, אלפי כלי רכב הוסבו לשימוש בגפ"מ, אבל מדינת ישראל "אחרת את הרכבת": שימוש גפ"מ לא מועיל כיום להגנת הסביבה כפי שהועיל בעבר, כאשר מנועי הבנזין היו הרבה פחות יעילים, והסיבה היחידה להשתמש בו היא רק אם מצליחים להתחמק מתשלום מס.