מספר פנימי: 2227682

הכנסת העשרים וחמש

יוזם: חבר הכנסת ואליד אלהואשלה

פ/5452/25

הצעת חוק משק החשמל (תיקון – טעינת רכב חשמלי באמצעות יישומון תשלום אחוד), התשפ"ה–2025

הוספת סעיף 57ב

1. בחוק משק החשמל, התשנ"ו–1996[1] (להלן – החוק העיקרי), אחרי סעיף 57א יבוא:

"טעינת רכב חשמלי

57ב. (א) בסעיף זה –

"יישומון תשלום אחוד" – יישומון לתשלום בעבור טעינת רכב חשמלי המאפשר תשלום בעמדות הטעינה של כלל מפעילי עמדות הטעינה לרכב חשמלי;

"מפעיל עמדת טעינה לרכב חשמלי" – גוף העוסק במכירת חשמל באמצעות עמדות טעינה לרכב חשמלי;

"רכב חשמלי" – רכב מנועי המונע במנוע חשמלי.

(ב) מפעיל עמדת טעינה לרכב חשמלי יאפשר לכל לקוח להטעין את רכבו בעמדות הטעינה שלו, ולשלם בעד טעינת הרכב באמצעות יישומון תשלום אחוד בהתאם להוראות לפי סעיף קטן (ג), בתנאים זהים לתשלום ביישומון התשלום שלו.

(ג) השר יקבע בתקנות, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, הוראות לעניין יישומון תשלום אחוד."

---

[1] ס"ח התשנ"ו, עמ' 208.

תקנות ראשונות 2. תקנות ראשונות לפי סעיף 257ב לחוק העיקרי, כנוסחו בחוק זה, יובאו לאישור ועדת הכלכלה של הכנסת בתוך שישה חודשים מיום פרסומו.

דברי הסבר

כיום, בעלים של רכב חשמלי חייב להחזיק במספר אפליקציות על מנת להטעין את רכבו. הלקוח העסקי או הפרטי אינו יכול להחזיק רק באפליקציה או שבב אחד ולהתנהל עימו מול כל ספקי הטעינה הרבים בשוק והדבר מייצר שוק פרוץ שאינו ניתן לבקרה. בנוסף, הדבר מייצר טרחה לא סבירה לבעלי הרכב החשמלי שכן אינו נותן מענה ל"חרדת הטווח" וכן יצירה של מעין "מונופולים מקומיים" של חברות טעינה, עניין שפוגע בשחקנים קטנים ומונע כניסה שלהם לתחום. למעשה, השוק המתהווה היום נבנה עם מאפיינים משמעותיים של "גן סגור" לפיו כל רשת טעינה מתנהלת באופן עצמאי ולא מאפשרת גישה לעמדות הרשת אלא בפלטפורמות הדיגיטליות שלה.

כך, ריבוי ספקי הטעינה יצר מצב לפיו לקוחות עסקיים מתקשרים עם ספק טעינה אחד או שניים גדולים בלבד. זאת בשונה מהסדר הדלקן האוניברסלי ברכבים המונעים באמצעות דלק, שנכנס לתוקף בשנת 2019 במסגרת תקנות משק הדלק (קידום התחרות) (כללים לעניין התקני תדלוק אוטומטיים כלליים), התשע"ב–2011, ולפיו צרכן, הלקוח או החברה בעלת הרכב אינם כבולים לביצוע תדלוק בתחנות של רשת מסוימת ופתוחים למעשה לבצע תדלוק אוטומטי בכל תחנת דלק בה יבחרו (הן של הרשתות המובילות והן בתחנות דלק פרטיות). המציאות כיום בתחום טעינת הרכב החשמלי שונה ומקשה מאוד על לקוחות העסקיים והעובדים שלהם לייצר תהליכי התחשבנות סדורים (פנימיים וחיצוניים).

אשר על כן, ולאור הצמיחה המשמעותית בחדירת כלי רכב חשמליים לשוק הרכב הישראלי, מוצע לקדם פתרון שיאפשר סליקה אוניברסלית גם בטעינת רכב חשמלי. פתרון כזה, המיושם גם באירופה, משלב יכולת לשלם בכלל עמדות הטעינה באמצעות אפליקציה אחת (כל אפליקציה) ומנגנון חיוב אחיד המשלבת בתוכה אמצעי זיהוי חד-חד ערכי לרכב. הדבר יגביר את התחרות, יפחית מחירים, יקל על הבקרה של הטעינות העסקיות כהוצאה מוכרת ויקל כמובן על הצרכן ביכולת שלו להתנהל ולחשב היכן יטעין את רכבו לאורך הדרך וכן ייתן מענה לבעיית הפרטיות הנובעת מהכורח של הצרכן למסור את פרטיו האישיים למגוון רב של אפליקציות.

מוצע לחייב ספק טעינה לאפשר ללקוחות כל הספקים להטעין את רכביהם בעמדות אותם הוא מפעיל. התשלום בעמדות הטעינה יבוצע באמצעות יישומון תשלום אחוד, לפי תקנות שיקבע שר האנרגיה והתשתיות באישור ועדת הכלכלה של הכנסת.

הצעות חוק זהות הונחו על שולחן הכנסת העשרים וחמש על ידי חבר הכנסת ארז מלול (פ/5322/25), על ידי חברת הכנסת מירב בן ארי (פ/5335/25) ועל ידי חברת הכנסת מטי צרפתי הרכבי (פ/5377/25).

הצעת החוק זהה לפ/5377/25 ולפיכך לא נבדקה מחדש על ידי הלשכה המשפטית של הכנסת.

הוגשה ליו"ר הכנסת והסגנים
והונחה על שולחן הכנסת ביום
ה' בשבט התשפ"ה (03.02.2025)