

מיסוי ירוק 3 – קביעת מדיניות מס מושכלת לתחליפי דלק

תומר כהן

התכנית הלאומית לתחליפי דלקים

ציטוט מומלץ

כהן ת. 2015. מיסוי ירוק 3 – קביעת
מדיניות מס מושכלת לתחליפי דלק.
אקולוגיה וסביבה 6(3): 200–201.

גיליון סתיו 2015 / כרך 6(3) / דלקים חלופיים ואנרגיה 19 באוקטובר, 2015

[בקצרה](#)



המתקן הגדול בעולם להפיכת גז טבעי לדלק נוזלי (GTL) | באדיבות חברת של (CC BY-NC-ND 2.0)
על אף ההתקדמויות הטכנולוגיות הרבות שחלו בכלי רכב בעשורים האחרונים, תחליפי נפט עדיין לא הצליחו לחדור לשוק הרחב ברוב המדינות. היתרונות הסביבתיים והאסטרטגיים במעבר לשימוש בתחליפי נפט בתחבורה בישראל וכן הפוטנציאל הכלכלי הטמון בתחליפים אלה הם כבירים. על כן, בפברואר 2010 קיבלה ממשלת ישראל החלטה היסטורית לכונן מאמץ לאומי להפחתת התלות העולמית בנפט לתחבורה. בינואר 2013 הוחלט לקדם את המעבר של התחבורה בישראל למקורות

אנרגיה חליפיים לנפט במסגרת תכנית ממשלתית להפחתת התלות הישראלית בנפט לתחבורה, ולאפשר את היתכנות ההפחתה של משקל הנפט כמקור אנרגיה בתחבורה בישראל בשיעורים משמעותיים (60% תחליפי דלקים עד 2025), בתנאי שהמעבר כדאי כלכלית. התכנית מציעה קידום של שלל תחליפי נפט, כולל גז טבעי דחוס (CNG), דלקים כוהליים (כגון מתנול), דלקים סינתטיים הנוצרים במפעלים להפיכת גז טבעי לדלק נוזלי (GTL), דלקים ביולוגיים ותחליפים נוספים.

במסגרת החלטת הממשלה הוקמה הוועדה למיסוי תחליפי נפט לתחבורה (ועדת "מיסוי ירוק 3") בראשות סמנכ"ל בכיר לתכנון וכלכלה ברשות המסים – מר ערן יעקב. הוועדה כללה נציגים ממשרדי ממשלה רבים ובהם: משרד האנרגיה, משרד התחבורה, המשרד להגנת הסביבה, משרד האוצר ומנהלת תחליפי דלקים במשרד ראש הממשלה.

מטרת הוועדה היא גיבוש מדיניות כוללת לקידום תחליפי נפט על פי עקרונות כלכליים, תוך הפנמת היתרון הסביבתי של התחליפים וקידום ודאות קיומם של מקורות אנרגיה למדינה. הוועדה גם נועדה לאפשר לתעשייה, שמקדמת תחליפי דלקים, ודאות באשר למיסוי שיוחל עליהם בשנים הקרובות, וכן לקבוע אילו עקרונות יקבעו את המיסוי העתידי גם על תחליפים שנמצאים עדיין בתהליך פיתוח. בוועדה פעלו ארבעה צוותים שעסקו בתחומים שונים:

- צוות רכב – מיסוי על כלי רכבים המונעים בתחליפי נפט, כולל כלי רכב ייעודיים (OEM), כלי רכב הנעים על שני דלקים במקביל (dual-fuel), כלי רכב דו-דלקיים המסוגלים לנוע הן על תחליף נפט הן על דלק קונבנציונלי (bi fuel), וכלי רכב רב-דלקיים (flex fuel vehicles).
- צוות תשתיות – קידום התשתיות הנחוצות לתחליפי נפט תוך התמקדות בתחנות התדלוק, בתחנות לערבוב דלק ובמפעלים לייצור דלק.
- צוות דלק – בחינת המס הרצוי על כל אחד מתחליפי הנפט. נבחנו ההטבות הסביבתיות הראויות בטווח הארוך, הטבות הינוקא בטווח הקצר, היכולת להטיל מס על הדלק ("בלו") שיהיה ייעודי לכל תחליף, שיקולים כלכליים-פיסקליים והשפעותיהם על גובה ההטבות ודלק הייחוס שאליו צריך להשוות כל תחליף בקביעת ההטבות.
- צוות מקרו – קביעת התוואי הכללי המומלץ למדיניות כוללת של קידום תחליפי נפט הכדאיים כלכלית. בצוות נקבעו סדרי העדיפויות העיקריים של הוועדה, ונערך תכלול של מסקנות שלושת הצוותים האחרים תוך וידוא שכל סוג תועלת נספר רק פעם אחת.

מאחר שהנזק הסביבתי מזיהום אוויר מכלי רכב בישראל עמד בשנת 2012 על כ-6 מיליארד ₪, שיקוף התועלת הסביבתית הכרוכה במעבר לדלק חליפי היה אחד העקרונות המרכזיים בוועדה זו. הועדה חישה את ההשפעה והתועלת של כל דלק, והעניקה הפחתה בגובה המס לכל דלק חדש שייכנס, בהתאם לתועלת הסביבתית.

בימים אלה צפויה הוועדה לפרסם את המלצותיה ולהעניק את הטבות המס והתמריצים לקידום תחליפי הדלקים והטכנולוגיות השונות. כל אלה ישמשו זרז לחדירת הטכנולוגיות והדלקים החליפים לשוק, אך יש לזכור כי רק ראייה הוליסטית שתעניק תמריצים ותתמוך בכלל רבדי האסדרה, תוך הענקת ודאות לשוק העסקי, תאפשר את השתלבותם של דלקים חליפיים וטכנולוגיות אלה בשוק הישראלי.