



תכנית כלכלה ירוקה לישראל

GREEN NEW DEAL FOR ISRAEL



המפלגה הירוקה
בראשות
סתיו שפיר



תכנית כלכלה ירוקה לישראל

GREEN NEW DEAL FOR ISRAEL

המחנה הדמוקרטי מציג לראשונה בישראל תכנית "כלכלה ירוקה" - המוכרת בעולם כ-Green New Deal. תכנית זו באה לשים בראש סדר העדיפויות את הסביבה, תחום שפעמים רבות נדחק לשוליים. הסביבה היא מקור החיים שלנו והיא נמצאת בסכנה אמיתית שמאיימת על עתידנו כאן. משבר האקלים הוא משבר שעלול לשנות את פני העולם ולהמיט אסון על עתיד האנושות. הבנה זו הולכת ומחלחלת בתודעה הציבורית בעולם וגם בארץ. נדרש שינוי אדיר, ואומץ ציבורי להוביל אותו. השינוי דרוש ברמות חיים שונות, ובבסיס ההתנהלות הכלכלית שאנו נמצאים בה. אין ספק כי דרושה מהפכה מחשבתית, כלכלית וחברתית.

מסמך קצר זה מסכם את התכנית לכלכלה ירוקה לישראל - תכנית אופרטיבית ליישום עקרונות כלכלה ירוקה במשק הישראלי, במהלך 12 השנים הבאות. התכנית כוללת קפיצת מדרגה ב-5 תחומים: תחבורה ציבורית, דיור ועירוניות, אנרגיה, מיסוי ירוק ושינויי הרגלי צריכה - בעיקר בתחום המזון והפלסטיק.

יישום מלא של התכנית יביא לצמצום דרמטי בפליטות גזי החממה של ישראל, להורדת מחירי הדיור, יפחית דרמטית את בעיית עומסי התנועה, ישפר דרמטית את איכות האוויר בישראל וישפר באופן משמעותי את איכות החיים והסביבה של אזרחי מדינת ישראל.

התכנית צפויה לעלות כ-290 מיליארד ש"ח לאורך תקופה של 12 שנה, לייצר הכנסות לתקציב המדינה של כ-108 מיליארד, ולהביא לתועלות כלכליות וסביבתיות הונאמדות בכ-420 מיליארד ש"ח (כל הערכים מהוונים). סך התועלות של התכנית עומדת על 238 מיליארד ש"ח, לתקופה של 25 שנה. מימון התכנית יתבצע בחלקו על ידי המגזר הפרטי (BOT) ובחלקו (מימון השקעות) על ידי הגדלה זמנית של החוב הציבורי, שיקטן מחדש כאשר התועלות מההשקעות בתכנית יתממשו. לתכנית כדאיות כלכלית, חברתית וסביבתית.



התכנית נשענת על חמישה נדבכים עיקריים

תחבורה ציבורית והפחתת הגודש בכבישים, ומעבר לרכבים חשמליים

השקעות משמעותיות שיביאו את התחבורה הציבורית בישראל לקו אחד עם מדינות המערב, יישום הדרגתי של אגרות גודש, תמרוץ עובדים לוותר על הרכב הפרטי, והעברת צי הרכב בישראל לחשמלי.

אנרגיה נקייה

פיתוח מאסיבי של ייצור חשמל מאנרגיה מתחדשת בדגש על אנרגיית השמש, התייעלות אנרגטית והפחתת צריכת שיא. גמילה מוחלטת מדלקים פוסיליים, ומעבר ל 100% אנרגיות מתחדשות, עד שנת 2050.

פיתוח עירוני ודיור בר השגה

התכנית תביא להרחבת מלאי הדירות בתוך הערים, התחדשות עירונית, פיתוח כלכלי וחיזוק מרכזי הערים. מרכזי הערים יהפכו להיות ירוקים וידידותיים לאנשים.

מיסוי ירוק

החלת מיסים שיפחיתו זיהום מקומי וגלובאלי, ויביאו למעבר לכלכלה בת קיימא.

שינוי הרגלי הצריכה

עידוד ותמרוץ מעבר לצריכה בת קיימא של מזון ומוצרים אחרים, הפסקת השימוש בכלים חד"פ, והובלה ממשלתית של שינויים אלו.



א. תחבורה ציבורית וניהול עומסי תנועה, ומעבר לתחבורה נקייה שאינה מזהמת.

במהלך העשורים האחרונים חלה עליה משמעותית בישראל בנסועה של כלי רכב פרטיים; דבר שבא לידי ביטוי בצפיפות הולכת וגוברת של כלי רכב על הכביש ובפגיעה באיכות החיים ובאיכות הסביבה. לפי נתוני ה-OECD, ישראל היא שיאנית במספר כלי הרכב הפרטיים על הכביש לק"מ סלול. לצד השימוש המסיבי בכלי רכב פרטיים, לפי נתוני בנק ישראל (דוח בנק ישראל 2018), ישראל נמצאת בפיגור משמעותי בתשתיות תחבורה ציבורית אל מול המדינות המפותחות. בלי קידום משמעותי של פיתוח תשתיות התחבורה הציבורית בישראל, המגמות העתידיות של גידול אוכלוסין וצרכי הנסועה מנבאות משבר תחבורתי חמור שעלול לשתק את המשק כולו. התועלות משיפור התחבורה הציבורית הן רבות. עלייה בשימוש בתחבורה ציבורית צפויה להביא לצמצום הגודש ושהות הנוסעים על הכביש, ויפנה להם יותר זמן לעבודה ולפנאי; להפחתה בשימוש בדלקים וכפועל יוצא מכך, לירידה בזיהום האוויר ומפגעי הרעש מתחבורה; ולירידה במספר תאונות הדרכים. מכל הסיבות הללו, קיימת הסכמה שיש צורך בהרחבת ההשקעה בתחבורה ציבורית באופן משמעותי. משרד התחבורה ומשרד האוצר הכינו כבר בשנת 2012 תכנית אסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית ל-25 שנים שעלותה הכוללת נאמדת ב-250 מיליארד ש. התוכנית האסטרטגית מסבירה שלאור העלות הגבוהה, לא ניתן יהיה להתבסס רק על תקציב מדינה אלא יהיה צורך בשילוב מימון חוץ תקציבי כגון מימון באמצעות מכירת זכויות נדל"ניות, אג"ח, מיסוי ייעודי ושילוב הון פרטי. התכנית הממשלתית לא יצאה לפועל, ולא רק מסיבות תקציביות. כדי להציע את מדינת ישראל קדימה בתחום התחבורה הציבורית, נדרשת השקעה מאסיבית שתדביק את הפער בינינו לבין מדינות המערב. התכנית האסטרטגית כוללת מגוון אמצעים בין המטרופולינים ובתוכם, ועלותה הכוללת היא כ-250 מיליארד ש"ח על פני 25 שנים.

לפי תחשיב שנערך עבור תכנית "כלכלה ירוקה", העלויות החיצוניות של הרכב הפרטי מגיעות ל-48 מיליארד ש"ח בשנה (כולל: עלויות דלקים, גודש, תאונות וזיהום אוויר). התוכנית האסטרטגית מסבירה התועלות הכלכלית לכל שינוי של 1% בפיצול הנסיעות לטובת התחבורה הציבורית במטרופולינים נאמדת בכ-650 מיליון ש. כמו כן, התוכנית מציבה יעד של הגדלת השימוש בתחבורה ציבורית מכ-20% לכ-40%. המשמעות היא שהתועלות השנתיות מהקמת רשת מתענן (מערכת תחבורה עתירת נוסעים) במטרופולינים נאמדת בכ-13-10 מיליארד ש. במצב זה, התועלות

מהתוכנית מכסה את התוספת התקציבית הנדרשת לתוכנית, שנאמדת ב-10.6 מיליארד ש"ח בשנה. לאור התועלות הכלכליות הברורות מיישום התוכנית האסטרטגית, תכנית "כלכלה ירוקה" מבקשת להאיץ את היישום ולבצע את המהפכה בתחבורה בתוך 12 שנים ולא 25. ככל שמקדימים את ביצוע התוכנית, כך חוסכים למשק חלק ניכר מהעלויות החיצוניות - גודש ובזבזן זמן הציבור על הכביש, הוצאות דלק מיותרות, זיהום אוויר ופליטת גזי חממה, מפגעי רעש ועוד, שכאמור הינן בהיקף של 48 מיליארד ש"ח בשנה. ההשקעה הנדרשת לפי תכנית משרד התחבורה - 10 מיליארד ש"ח כל שנה. תכנית "כלכלה ירוקה" מבקשת להאיץ את התכנית ולבצע את המהפכה בתחבורה בתוך 12 שנים ולא 25. השקעה לשנה לפי התכנית - 21 מיליארד ש"ח. התועלת הצפויה למשק: 13 מיליארד ש"ח בשנה, לאחר ביצוע מלוא התכנית. לאורך 25 שנה מתקבלת תועלת מצרפית של 250 מיליארד ש"ח (157 מיליארד ערך מהוון).

תמרוץ מעבר מרכב פרטי לתחבורה ציבורית

צמצום השימוש ברכב הפרטי יכול להגיע גם מתמרוץ כלכלי למשתמשים.

1. עובדי מדינה - הטבת שכר לעובדי מדינה תחת הסעיף "הוצאות רכב" גורמת לאחזקת רכב, בניגוד למדיניות שתעודד מעבר לתחבורה ציבורית. אנו נפריד בין הדברים - תשלום לעובד לא יותנה באחזקת רכב על ידו. הפרדה זאת היא מלאכותית, ולשינוי אין עלות.
2. ליסינג חברה ורכב צמוד - מדינת ישראל היא השיאנית במתן רכבים מטעם המעסיק (במגזר הפרטי). תופעה זאת קשורה בהטבות מס שונות שהפכו לנורמה תעסוקתית. יש להפריד בין הטבת שכר לעובד למתן רכב. לצורך זאת, נעביר תקנות לפיהן רכב חברה שייגרע יזכה את החברה בהטבת מיסוי כך שיעודדו את העברת ההטבה ברכיב השכר במקום ברכב צמוד.
3. עידוד וויתור על הרכב - למשק שווה 1% מעבר מתחבורה פרטית לציבורית - 650 מיליון ש. מאחר שבשארל כ-3 מיליון מכוניות פרטיות, 1% מהן הן 30,000 רכבים. אנו מציעים הטבה של 1000 ש"ח לחודש (12000 לשנה) לכל מי שיוותר על רכבו הפרטי (סך הכל עלות - 360 מיליון ש). הטבה זאת תהיה בכסף/זיכוי מס, או במתן נסיעות בתח"צ חינם, או שניהם. ההטבה תהיה ל 5 שנים, ומטרתה להביא להקלה בגודש בדרכים בזמן שהתכנית לשדרוג התחבורה הציבורית עדין לא מיושמת במלואה (בתהליכי הקמה). סך העלות של צעד זה - 1.8 מיליארד ש"ח. התועלת מצעד זה - 3.25 מיליארד ש"ח (בחמש שנים).

הפחתת זיהום אוויר מכלי רכב

זיהום האוויר הנפלט מכלי הרכב הוא מפגע סביבתי ובריאותי חמור, שמשפיע על מליוני אנשים, במיוחד במרכזי הערים. כדי לקדם הפחתת פליטות גזי חממה ומזהמים אחרים, הפוגעים בבריאות האדם ובסביבה, יש לבצע מעבר מהיר לכלי רכב חשמליים גם של כלי הרכב הפרטיים וגם הציבוריים. האוטובוסים העירוניים יעברו לחשמליים, ובקווים בינעירוניים להנעה בגז טבעי. רכבת ישראל כבר נמצאת בתהליך חישמול, יש להאיץ תהליך זה כדי להפסיק את זיהום אוויר בתחנות. מבחינת הרכבים הפרטיים, שוק הרכב החשמלי הוא שוק הולך וגדל בעולם. היעד שאנו מציבים בתכנית זאת הוא הפסקת ייבוא רכבים בעלי בעירה פנימית עד שנת 2025. הרכב החשמלי ייכנס לשוק באופן מואץ, באמצעות חיוב יבואני הרכב למכור רכבים חשמליים והיברידיים. משנת 2020, כל שנה יחויבו יבואני הרכב בשיעור הולך ועולה של הרכבים החשמליים או היברידיים הנמכרים על ידיהם - מ 20% עד 100% בשנת 2025. כך, שמשנת 2025 כל הרכבים החדשים יהיו אך ורק חשמליים או היברידיים. בהמשך, עם הבשלת שוק המכוניות החשמליות, תיושם תכנית דומה למעבר ל 100% רכב חשמלי (מהרכבים המיובאים) עד שנת 2030.

פעולות

1. מערכות הסעה המונית ב-4 המטרופולינים הגדולים
2. מערכת הסעה רבת קיבולת בין 4 המטרופולינים הגדולים
3. הרחבה של מערך האוטובוסים במטרופולינים
4. הרחבת מערך הרכבות הפרבריות
5. העברת מערך התחבורה הציבורית לחשמלית ולגז (עירוני - חשמל, בינעירוני - גז, רכבת - חשמל)
6. השקעה בתשתיות תחבורה אלטרנטיבית - אופניים והליכה ברגל
7. מעבר מאסיבי של תחבורה פרטית לכלי רכב חשמליים והיברידיים
8. סגירת מרכזי הערים לכלי רכב פרטיים
9. אגרת גודש - לאחר שיפור דרמטי של התחבורה הציבורית.

סיכום

הוצאות: 268 מיליארד ש"ח (222 מיליארד בערך מהוון)
תועלות: 360 מיליארד ש"ח (255 בערך מהוון)

עיר ללא זיהום - עיר ללא מכוניות

החזרת המרחב העירוני לשימוש האנשים ולא הרכבים יביא לשינוי דרמטי בחיים בישראל. אנו מציעים סגירה של מרכזי הערים (תל אביב, ירושלים וחיפה) לכלי רכב תוך 5 שנים. אזורי לב העיר ייסגרו לחלוטין לכלי רכב פרטיים, וישארו פתוחים לתחבורה ציבורית ואופניים. מעגל שני של המרכז העירוני יוגבל בכניסת כלי רכב באמצעות היטלי כניסה (בדומה ללונדון). מהלך זה יוביל שינוי עצום בחיי כל תושבי מרכזי הערים, יביא לחיזוק העירוניות ומרכזי הערים וישפר דרמטית את איכות האוויר ובריאותם, היטלי הכניסה ואגרת גודש ייושמו לאחר שיפור התחבורה הציבורית לרמה שמאפשרת ויתור על כלי הרכב, זאת לאחר ביצוע חציה הראשון של התכנית האסטרטגית לתחבורה ציבורית. הקמת מערך של אגרות גודש צפויה לעלות כ-3 מיליארד ש"ח, עם עלויות תפעול של כ-1.5 מיליארד ש"ח (עומר מואב ושני שרייבר 2017). אגרות הגודש יכסו את רוב צירי התנועה המשמעותיים, אשר יהיו חנימיים למכוניות עם 3 נוסעים ומעלה. סה"כ עלויות יישום אגרות הגודש מגיע ל 14 מיליארד ש"ח. ההכנסות מאגרות הגודש ישמשו למימון התכנית, וכן להורדת מיסים אחרים, כך שלא מדובר במקור תקציבי. התועלות מאגרות גודש הן גם בהורדת זיהום אוויר (כאמור לעיל) וגם בחסכון בזמן נסיעה, שמצטבר לכ-107 מיליארד ש"ח לאורך חיי התכנית (95 מיליארד ש"ח בערך מהוון).



ב. דיור ותכנון עירוני חיזוק מרכזי הערים.

משבר הדיור הוא גם משבר סביבתי, ויש בו הזדמנויות רבות לעשייה סביבתית. המטרה של בנייה סביבתית היא בנייה שתשרת את התושבים תוך פגיעה מינימלית בסביבה ובמערכות אקולוגיות. לצורך כך אנו סבורים כי בנייה לגובה במרכזי הערים, תוך עירוב שימושים וחיזוק מרכזי הערים היא האסטרטגיה הנכונה. בנייה במרכזי ערים תתרום לרווחת האוכלוסייה בישראל אשר מעוניינת במגורים איכותיים בסביבה עירונית ברמת חיים גבוהה, במקביל תצמצם הפגיעה בשטחים הפתוחים ובעומסי התנועה. הצעדים של סגירת מרכזי הערים למכוניות פרטיות (שיותר בשדרוג התחבורה הציבורית) ילוו בהרחבת תשתיות לתחבורה אלטרנטיבית (שבילי אופניים) והליכה ברגל. התופעה של כריתת עצים במרחב הציבורי תיפסק, נטיעה של מאות אלפי עצים בערים תקודם, כדי לספק מרחבים מוצלים לרווחת התושבים והמבקרים, ולהפוך את הסביבה העירונית לירוקה ומזמינה להולכי רגל.

פתרון משולב למשבר הדיור

אנו סבורים כי משבר הדיור נובע ממספר התחלות בנייה לא מספק, כלומר ממחסור בהיצע של דיור. הגדלת היצע הדיור תאפשר מבחר גדול יותר בשוק הדיור ותתרום להורדת מחירי הדיור, תתרום לרווחתם של הזוגות הצעירים, וכן תתרום לפיתוח כלכלי כתוצאה מהגידול בפעילות הכלכלית בשוק הנדל"ן. לפיכך, אנו מציעים גידול משמעותי בהיקפי הבנייה. יעד התכנית הוא עלייה של 3,300 התחלות בנייה כל שנה, כלומר עלייה של 80% בהתחלות הבנייה תוך 12 שנים - להגיע מסדר גודל של כ-50 אלף התחלות בנייה ב-2019 ל-90 אלף התחלות בנייה ב-2031. גידול בהיקפי הבנייה יגדיל משמעותית את הכנסות המדינה ממיסים, בסדר גודל של כ-20% ממחיר הדירה (17% מע"מ ועוד כ-3% מיסים נוספים כמו מס חברות). אם נניח מחיר דירה ממוצע של כ-1.5 מיליון ש"ח (<https://nadlan.walla.co.il/item/3143578>), הרי שגידול של 40 אלף יחידות דיור יגדיל את הכנסות המס בכ-77 מיליארד ש"ח (60 מיליארד ש"ח בערך מהוון).

כל תוספת הבנייה הנ"ל תהיה בקרקע עירונית ולא בשטחים פתוחים, כתוצאה מהצעדים הבאים:

- מתן זכויות בנייה לגובה בכל ערי ישראל. הבנייה בערים בישראל כיום היא פעמים רבות בצפיפות נמוכה. התוצאה היא מרקם עירוני לא מתפקד, עומסי תנועה וניצול חלקי של המרחב העירוני. אנו מציעים לתת זכויות בנייה רוויה בכל השכונות העירוניות שבנויות בנייה לא רוויה. צעד זה יטיב עם התושבים שכן הוא מגדיל את השווי של הדירות שלהם. הוא מגדיל את התמריץ לבנות בנייה רוויה בערים וכך להגדיל את היצע הדירות, בדיוק במקומות בהם אנשים רוצים לגור. הוא גם מסייע לפיתוח כלכלי, לשיקום שכונות ולפיתוח עירוני. לבסוף, הצעד הזה מייצר מקורות הכנסה למדינה ולרשויות המקומיות. כמובן שבנייה עירונית דורשת פיתוח תשתיות עירוניות, ובראשן תחבורה. אנו מתייחסים לעלויות אלו בסעיף התחבורה.
- פינוי בינוי והתחדשות עירונית. שיקום שכונות והתחדשות עירונית הם מחוייבי המציאות במדינה קטנה וצפופה כמו ישראל. הם גם תורמים לרווחת תושבי הערים ולפיתוח המרקם העירוני. אנו מציעים הכפלה של תקציבי הרשות להתחדשות עירונית, וכן מתן תמריצים לרשויות מקומיות שמבצעות התחדשות עירונית. אנו מעריכים שצעד זה יכול להגדיל את התחלות הבנייה בלמעלה מ-1000 בשנה, בעלות כוללת של כ-5 מיליארד ש"ח (4.1 מיליארד ערך מהוון).
- שינוי מדיניות התכנון לטובת עירוב שימושים. אסטרטגיית התכנון הנוכחית בישראל מפרידה בין אזורי מסחר, תעסוקה ומגורים. דבר זה נוגד את המרקם העירוני החי של הערים המובילות בעולם - ניו יורק, לונדון, פריז ועוד. אנו מציעים להחזיר את החיים לעיר - לאפשר תכנון בו התעסוקה קרובה למגורים, והמסחר נגיש לתושבים. צעד זה יקטין עומסי תחבורה, יחיה את מרכזי הערים ויעצב מרקם עירוני תוסס וחי.

הוצאות: 5 מיליארד ש"ח

הכנסות: 77 מיליארד ש"ח (60 מיליארד ש"ח בערך מהוון)

סך תועלת נטו: 7 מיליארד ש"ח

ג. אנרגיה

למשק האנרגיה ובפרט לייצור החשמל השלכות שליליות ביותר על הסביבה והחיים בישראל – השימוש בדלקים מחצביים (פחם, נפט, גז טבעי) גורם לפליטה של גזים וחלקיקים רעילים, גזי חממה המאיצים את שינויי האקלים הגלובליים, ודורשים שטח להקמת תחנות כוח חדשות הנחוצות בכדי לספק את הביקוש הגובר לאנרגיה. התוכנית המוצעת תאפשר להפחית את הביקוש לאנרגיה באמצעות תהליכי התייעלות, ובמקביל תזרז התקנה של מערכות סולאריות לייצור חשמל נקי.

היעד רחוק הטווח שאנו מציבים הוא גמילה מוחלטת מדלקים פוסיליים ומעבר ל 100% אנרגיה סולארית (מגובה באגירה) עד שנת 2050.

התייעלות: בכדי להפחית את פליטות גזי החממה בישראל ראשית יש לייעל את השימוש באנרגיה. נערכו מחקרים רבים על פוטנציאל ההתייעלות במשק הישראלי, כאשר רוב האמצעים היום בעלי עלות שלילית – דהיינו, תועלתם גבוהה מעלותם. אולם, בכדי לעודד את הצרכנים ליישם את אמצעי ההתייעלות יש צורך בתמריצים וסובסידיות שיקלו על ההשקעה הראשונית. בכדי להשיג הפחתה זו יש להחיל מיידית את תקן הבניה הירוקה כתקן מחייב לכל מבנה חדש ולעדכנו עד לחיוב מבנים מאופסי אנרגיה בתוך עשור, לחייב מערכות מונים חכמים ומערכות ניהול אנרגיה בכל מבנה, להחמיר את תקני היעילות האנרגטית על מוצרים חשמליים, ולהקים קרן לאומית להתייעלות אנרגטית שתוכל למנף השקעות פרטיות בהתייעלות, לסייע בשיפוץ מבנים לשיפור התפקוד האנרגטי וכן לסייע בתהליכי התייעלות בקרב אוכלוסיות מוחלשות.

באמצעים אלו ניתן להפחית את צריכת האנרגיה בישראל בכ-31%

הוצאות: 24 מיליארד ש"ח

תועלות: 80 מיליארד ש"ח

סך תועלת נטו למשק: 56 מיליארד ש"ח

אנרגית שמש

בתקופה האחרונה מחירי המערכות הסולאריות צנחו פלאים והן כיום זולות יותר מייצור חשמל מגז טבעי. אולם, לאנרגיה הסולארית מספר בעיות: נדרש שטח רב, הייצור תנודתי ובלתי נשלט (אם כי די צפוי), אין ייצור בלילה והייצור בחורף נמוך מהביקוש. בעיות אלו ניתנות לפיתרון באמצעות אגירה ושדרוג הרשת. בכדי לספק את האנרגיה הדרושה ממקורות נקיים יש להתקין מערכות סולאריות ואגירה על כל גג, ועל הקירות, על גבי סככות מעל חניונים, מעל מדרכות ושבילי אופניים, בחצרות בתי ספר ומגרשי משחקים, ועוד. ברמה הארצית ניתן להתקין מערכות על מאגרי מים, מעל מטמנות ומחצבות נטושות, לאורך הכבישים, במחנות צה"ל, ועוד.

בכל מבנה חדש שיוקם החל בשנת 2020 – תוחל חובת יישום מערכות סולאריות על הגגות.

אנו מציבים יעד של מעבר ל-35% אנרגיות מתחדשות תוך 12 שנה.

הוצאות למימון הקמת מערכות סולאריות (לא מדובר בעלות תקציבית, וגם לא בהשקעה כוללת של השוק הפרטי, אלא התמרוץ הנדרש): 37 מיליארד ש"ח (ערך מהווה - 30 מיליארד) **תועלות:** 80 מיליארד ש"ח (ערך מהווה - 62 מיליארד ש"ח) **סך תועלת נטו למשק:** 33 מיליארד ש"ח

אגירה ורשתות חכמות

עקב מגבלות ייצור החשמל מהשמש יש צורך באגירת חשמל בכמויות משמעותיות. יש לעצור מיידית את התוכניות לתחנות כוח המתוכננות כעת ברחבי הארץ ולבחון שימוש בסוללות אגירה במקומן. במקביל לבחון את צרכי הרשת כאשר רוב ההספק יגיע ממקורות מתחדשים ולהתחיל לשדרג את רשת החשמל ליצירת רשת חכמה המסוגלת להתמודד עם יצרנים רבים, מערכות אגירה, וצרכנים יעילים.

עלות שדרוג רשת החשמל ומערכות אגירה:

14 מיליארד ש"ח (ערך מהווה - 11 מיליארד)

תועלות משדרוג הרשת ואגירה:

29 מיליארד ש"ח (ערך מהווה - 23 מיליארד ש"ח)

סך תועלת נטו למשק: 12 מיליארד ש"ח

חדשנות

לרכיבי שדרוג הרשת תהיה תועלת לאומית נוספת עקב קידום התעשייה המקומית הקשורה ברשתות החכמות ובאגירה. גם מדינות העולם נאבקות באותם הקשיים של ניהול רשת הכוללת כמויות הולכות וגדלות של חשמל ממקורות מתחדשים ואגירה. ישראל, כאומת הסטארטאפ והחדשנות, ובהובלת רשות החדשנות, תוכל להפוך למובילה עולמית בתחומים אלו ובכך לייצר קטר כלכלי נוסף להעלאת רמת החיים בישראל.

¹ חברת חפץ ושות', פליטות גזי חממה בישראל סקירת המצב הקיים ובחינת אמצעים להפחתה (2009), חברת מקינוזי, פוטנציאל הפחתת פליטות גזי חממה בישראל (2009), משרד האוצר, תכנית פעולה לאומית להפחתת פליטות גזי חממה (2011), משרד הגנת הסביבה, בחינת הפוטנציאל להפחתת פליטות גזי חממה והמלצה ליעד לאומי לישראל (2015), משרד הגנת הסביבה, אמצעים להפחתת פליטות גזי חממה וחיסכון אנרגטי עבור מגזר המבנים (2017)

² משרד הגנת הסביבה, בחינת הפוטנציאל להפחתת פליטות גזי חממה והמלצה ליעד לאומי לישראל (2015)



ד. מיסוי ירוק

יש ספרות כלכלית רחבה שמתארת את היתרונות של מיסוי ירוק (מס פיגו). בפרט, נדרשים סוגי המיסוי הבאים:

1. מיסוי ירוק על כלי רכב - ההשפעות של התחבורה הפרטית על המשק כבר נסקרו קודם - עלות עודפת של 48 מיליארד ₪ בשנה. לכן קיימת חשיבות רבה שהצרכן, בעת רכישת כלי רכב חדש וככל שעדיין יעדיף רכב פרטי על פני תחבורה ציבורית, ירכוש כלי רכב שהשפעתו על הסביבה היא הנמוכה ביותר. על כן נדרש לשמור ואף להרחיב את המיסוי הירוק על כלי רכב, ולשמור על 0% מסוי על רכבים חשמליים ומס נמוך על רכבים היברידיים. זאת, במקביל למהלך של חיוב היבואנים במכירה של 100% רכבים חשמליים או היברידיים חדשים עד שנת 2025.

2. מיסוי פליטות של התעשייה וייצור חשמל מזהם.

התעשייה, בפרט תעשיית זיקוק נפט, תעשייה כימית וייצור חשמל, הן גורם המייצר זיהום בקנה מידה עצום, ולא נדרש לשלם על כך כיום. לפי נתוני המשרד להגנת הסביבה, הנזקים הבריאותיים והסביבתיים מזיהום אוויר מייצור חשמל ומהתעשייה לשנת 2014 נאמדו על 6.4 מיליארד ₪ במונחים שנתיים. לכך ניתן להוסיף את הנזקים הגלובליים של פליטת גזי חממה שערכם כ-5 מיליארד ₪ בשנה. המשמעות היא שהפליטות לאוויר מהתעשייה ומתחנות הכוח אשר מייצרות חשמל גורמות לנזק של מעל 11 מיליארד ₪ בשנה. המדיניות הסביבתית הקיימת, אשר נשענת על תקני פליטה אינה מהווה תמריץ כלשהו להפחית את היקף הפליטות ועל כן, כפי שמקובל במקומות אחרים בעולם, מוצע ליישם את עקרון המזהם משלם ולגבות היטל על הפליטה של מזהמים לאוויר ומס פחמן, אשר ישקף את עלותו האמיתית לציבור.

במקרים בהם הוכח כי הכדאיות הכלכלית היא לפנות ולסגור את התעשייה המזהמת (כמו שהוצג ע"י הערכות חברת מקינזי עבור התעשייה במפרץ חיפה), סגירת התעשייה תהיה הכלי המועדף על פני היטלי פליטה.

לפי נתוני רשות המסים, הגבייה של הבלו על דלקים מהתעשייה ומייצור חשמל היא בסדר גודל של כ-2-1 מיליארד ₪ (בהתאם לשנה הרלוונטית). על מנת למנוע כפל מס, מוצע להוסיף לבלו זה את הפער של כ-10-9 מיליארד ₪ הנוותרים.

הכנסות:

מיליארד ש"ח בשנה הראשונה ועד 9 מיליארד בשנה האחרונה, סך הכול 61 מיליארד ש"ח (ערך מהוון - 48 מיליארד ש"ח) (ככל שתעשיות ייסגרו, הכנסות אלה יפחתו)

ה. שינויים בהרגלי הצריכה

מעבר משמעותי לכלכלה ירוקה דורש שינויים בהרגלי צריכה בתחומים שונים. השינוי הגדול ביותר צריך להיות במזון, שכן הוא הרכיב הנצרך בכמות הגדולה ביותר מבחינת נפח והשפעה סביבתית. מהלך משמעותי נוסף הוא צמצום השימוש בפלסטיק, ומעבר לאפס שימוש בכלים חד פעמיים עד שנת 2022, באימוץ הדירקטיבה האירופית. את המעבר לצרכנות מזון בר קיימא נקדם באמצעות תמריצים וסימון שיכוונו את הצרכנים לכיוון המוצרים המועדפים מבחינה סביבתית.

הצעדים:

1. סימון סביבתי על מזון ארוז שיכלול את טביעת הרגל הפחמנית של המזון באריזה.

סימון טביעת הרגל של מוצרים תאפשר לצרכנים לבחור בחירה מושכלת ובכך לצמצם את השימוש במוצרים שטביעת הרגל שלהם גבוהה. לסימון עלות אפסית למשק (היערכות ע"י היצרנים) וכל שנדרש הוא פרסום והעלאת המודעות לנושא ולסימון, בדומה לנעשה כיום בתחום המזון הלא בריא.

2. עידוד הפחתה בצריכת הבשר ומעבר לתחליפי בשר.

צמצום צריכת הבשר (במיוחד בשר בקר) ומעבר לתחליפים הוא הכרח המציאות לנוכח התרומה של תעשייה זאת למשבר האקלים. לצד הפסקה מוחלטת של המשלוחים החיים, אנו נעודד מעבר לתזונה צמחונית ע"י תמרוץ תזונה מהצומח, ועידוד הפחתת צריכת הבשר.

שוק תחליפי הבשר הולך ומתפתח בעולם וישראל יכולה ליצור בו מובילות. יש כאן הזדמנות לייצר תחום טכנולוגי חדש בישראל, כבר היום חוקרים ישראלים נמצאים בחזית התחום.

3. גמילת ישראל משימוש בפלסטיק וכלים חד פעמיים - הפחתה חדה ומהירה של השימוש בחומרים בלתי מתכלים ועידוד יזמות פרטית לפתרונות חלופיים. אימוץ בישראל של הדיקרטובה האירופית, עד 2022 ייאסרו מכירה של 10 מוצרים מובילים בתחום הכלים החד"פ.

4. משרדי הממשלה ומוסדותיה יהיו בחזית הובלת התחום. כל משרדי הממשלה, חברות ממשלתיות ורשויות יכינו תכנית לשילוב הקיימות בתוך תחומי פעילותם. המשרדים יימנעו משימוש בכלים חד"פ עד שנת 2021. יעודדו מעבר לתזונה בעלת טביעת רגל סביבתית נמוכה ומזון בר קיימא, יעודדו ויפעלו ליעול המחזור וצמצום הפסולת בתחומם.

סיכום

תחום	עלות (מהוון)	הכנסות	תועלת (מהוון)	נטו
תחבורה - תכנית תחבורה ציבורית מואצת, עידוד וויתור על הרכב ואגרות גודש	222		255	33
תכנון ודיור	4	60		56
אנרגיה - התייעלות	24		80	56
אנרגיה - ייצור משמש	30		62	33
אנרגיה - שדרוג רשת ואגירה	10		23	13
העלאת בלו		*48		*48
סה"כ	290	108	420	238

כל המספרים במיליארדי ש"ח
 *במידה שייסגרו מפעלים - הסכום יפחת אך התועלת למשק תגבר על אובדן ההכנסה