

שוק טעינת כלי רכב חשמליים

כתיבה: נעם בוטוש, כלכלן | אישור: עמי צדיק, מנהל המחלקה לפיקוח תקציבי
תאריך: ל' בתשרי תשפ"ז, 11 באוקטובר 2026

סקירה כלכלית

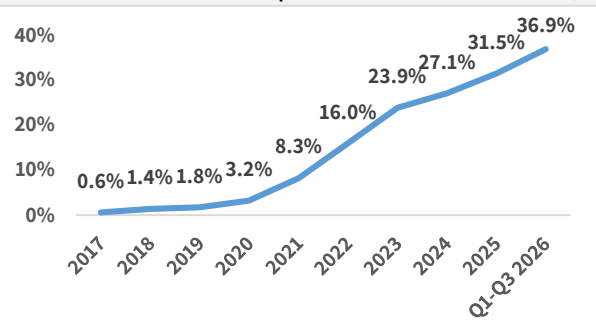
תוכן העניינים

1.....	תמצית	1
1.....	1. כלי רכב חשמליים בישראל	1
1.....	1.1 רקע	1
1.....	1.2 נתונים על כלי רכב חשמליים בישראל	1
5.....	2. תשתיות טעינה לכלי רכב חשמליים	2
6.....	2.1 נתוני שימוש בעמדות טעינה	2.1
7.....	2.2 מידע על עמדות טעינה בישראל	2.2
10.....	2.3 מחירים של טעינה בעמדות ציבוריות	2.3
12.....	2.4 תמיכת משרד האנרגיה בהקמת עמדות טעינה	2.4
14.....	2.4.1 תמיכות בהקמת עמדות טעינה במדינות השוואה	2.4.1
15.....	2.5 אפשרויות תשלום בעמדות טעינה	2.5
17.....	3. אסדרת שוק הטעינה	3
17.....	3.1 תקנות בנושא מידע על עמדות טעינה	3.1
17.....	3.2 אסדרת רישיונות לספקי עמדות טעינה	3.2
18.....	3.3 סיכום	3.3

תמצית

מסמך זה נכתב בנושא שוק עמדות טעינת כלי רכב חשמליים. המסמך כולל נתונים על כלי רכב חשמליים, תיאור שוק טעינת כלי רכב חשמליים ותיאור של אסדרת השוק בהיבטי מידע, אפשרויות תשלום וחובת רישיון.

בשנים האחרונות חל גידול ניכר במכירת כלי רכב חשמליים בישראל, ובשנת 2026 כ-37% מסך כלי הרכב החדשים היו



כלי רכב חשמליים והיברידים נטענים, כמוצג בתרשים. בנוסף, בשנים האחרונות חל גיוון במספר יצרנים המוכרים כלי רכב חשמליים בישראל. כך, נתח השוק של שלושת היצרנים המובילים בשנת 2021 היה 73% וירד לכ-41% בשנת 2026. עיקר החדירה של כלי רכב חשמליים הייתה של יצרני כלי רכב מסין שלא מכרו קודם בישראל. מגמה זו של גידול בחדירת כלי רכב חשמליים,

עשויה ליצור **אתגר פיסקלי** משמעותי להכנסות המדינה, עקב שחיקת הכנסות ממיסים על בנזין וסולר.

נכון לאפריל 2025 היו **25** ספקי טעינה בישראל, נתח השוק של שלושת הספקים הגדולים היה כ-**59%** מכלל שקעי הטעינה. יש סך הכול **8,070** שקעי טעינה מהם: 1,887 שקעי טעינה מסוג DC (טעינה מהירה) ו-6,183 שקעי טעינה מסוג AC (טעינה איטית). לפי ניתוח של מרכז המחקר והמידע של הכנסת על מחירי הטעינה (על בסיס יישומון CelloCharge), המחיר הממוצע לטעינה בעמדה ציבורית היה **2.24 ש"ח** לקוט"ש בטעינה בעמדת DC ו-**1.52 ש"ח** לקוט"ש בטעינה בעמדת AC. מחירים אלו גבוהים משמעותית ממחיר טעינה ביתית, שנכון לשנת 2025 היה **0.64 ש"ח** לקוט"ש.

משרד האנרגיה מסבסד הקמת עמדות טעינה ציבוריות על ידי קולות קוראים ומכרזים להקמת עמדות טעינה. תקציב הרשאה להתחייב של סבסוד עמדות טעינה לכלי רכב חשמליים בשנים 2019-2025 היה כ-**94 מיליון ש"ח**. בשנים 2024-2019, ניתן סבסוד **בפועל** של כ-**15 מיליון ש"ח**. בתקציב לשנת 2025 הוקצו כ-8.7 מיליון ש"ח לתמיכה בעמדות טעינה. במסמך מוצגת סוגיית **המידע** על עמדות הטעינה הציבוריות. המידע לגבי פריסת עמדות טעינה ציבוריות בישראל הוא נושא **מהותי**, שכן בכדי שמשתמשים יוכלו לסמוך על המידע הקיים בנוגע לעמדות טעינה ציבוריות ולתכנן את פרופיל הטעינה שלהם, נדרש כי המידע יהיה מלא ואמין.

סוגיה קריטית נוספת באסדרת שוק הטעינה היא סוגיית **אופן התשלום**. קיימות מספר שיטות לתשלום בעמדות טעינה ציבוריות, הנחלקות לשני סוגים עיקריים: תשלום למשתמשים רשומים ותשלום מזדמן ללא רישום מוקדם. בישראל, כמעט כלל עמדות הטעינה הציבוריות דורשות רישום מוקדם ליישומון שלהן בכדי שיהיה ניתן להטעין בהן. בנוסף, קיימים מספר ספקי שירותי טעינה לכלי רכב חשמלי (יישומונים שאין ברשותם רשת עמדות טעינה) המאפשרים תשלום במספר רשתות של עמדות טעינה, אך אף אחד מספקים אלו אינו מחובר **לכלל** ספקי עמדות הטעינה בישראל.

החל מיולי 2026 חלה אסדרה חדשה בשוק עמדות הטעינה בשני מישורים: אסדרה **המחייבת** ספקי טעינה לדווח מידע מלא למאגר מרכזי במיקום הדיווח **הוולונטרי** שהיה קיים. רשות החשמל החליטה על חובת רישיונות למפעילי עמדות טעינה וכן חובת אפשרות תשלום בכרטיס אשראי ללא רישום מוקדם בעמדות טעינה מהירות. סוגיות שעדיין נותרו פתוחות בשוק זה הן החשש מיצירת ריכוזיות גאוגרפית על ידי מפעילי עמדות וסוגיית תעריפי הטעינה הגבוהים, בעיקר בעמדות טעינה מהירות בהן קיימים מחירים של פי ארבעה ממחיר טעינה ביתית.

1. כלי רכב חשמליים בישראל

1.1 רקע

יש שלוש טכנולוגיות של כלי רכב המופעלים בצורה מלאה או חלקית באמצעות הנעה חשמלית: **כלי רכב חשמליים** (EV, Electric Vehicles) מונעים בהנעה חשמלית בלבד, באמצעות מערכות אגירת אנרגיה (סוללות). בנוסף לכלי רכב המונעים בחשמל בלבד, יש כלי רכב המונעים באמצעות שילוב של הנעה חשמלית ומנוע בעירה פנימית, כמפורט להלן:

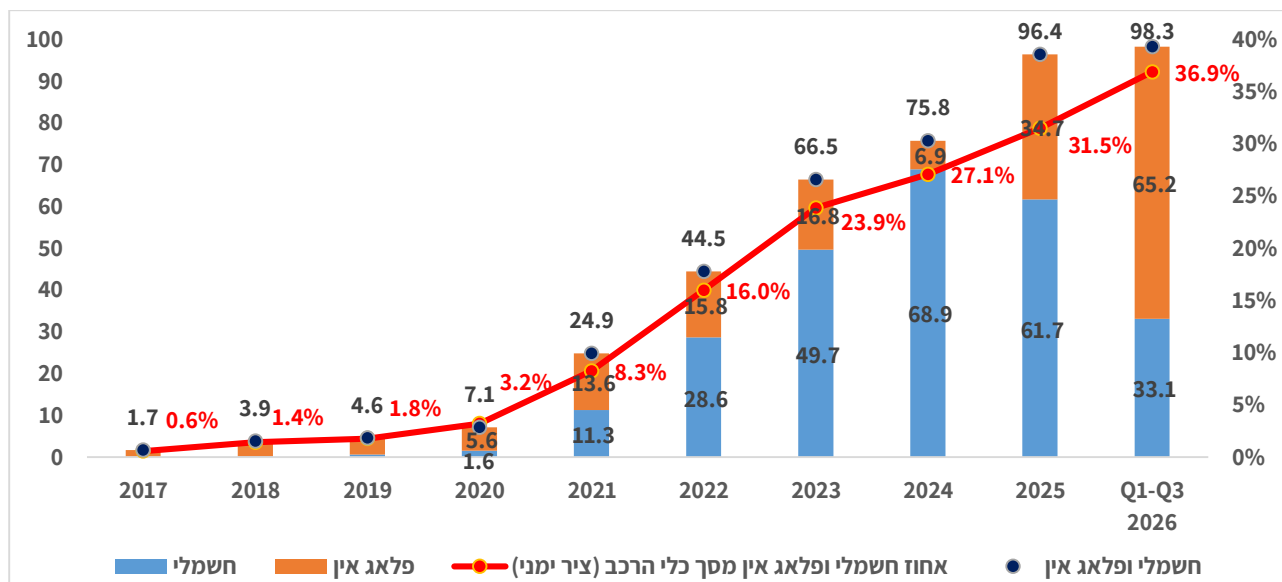
כלי רכב היברידי נטען (PHEV, Plug-in Hybrid Electric Vehicle), המשלב מנוע בעירה פנימית ומנוע חשמלי עם סוללות בעלות קיבולת גבוהה, שניתנות לטעינה ממקור חשמל חיצוני. שני המנועים של כלי הרכב ההיברידי הנטען יכולים לפעול ביחד או בנפרד; **כלי רכב היברידי** (HEV, Hybrid Electric Vehicle), המשלב מנוע בעירה פנימית (המונע בדלק) ומנוע חשמלי (סוללה בעלת קיבולת נמוכה) הנטען ממנוע הבעירה הפנימית.²

כלי רכב הנדרשים לטעינה חשמלית חיצונית הם **חשמליים והיברידיים נטענים (Plug-in)**, ועל כן מסמך זה יתמקד בהם.

1.2 נתונים על כלי רכב חשמליים בישראל

בתרשים 1 להלן מוצגים מספר כלי הרכב החשמליים (חשמלי מלא והיברידי נטען) החדשים שנמכרו בישראל בשנים 2017-ספטמבר 2026 ושיעורם מסך כלי הרכב שנמכרו.

תרשים 1: מספר כלי הרכב החשמליים שנמכרו בישראל ושיעורם מסך כלי הרכב שנמכרו (אלפים)³



¹ להרחבה: רינת בניטה, כלי רכב חשמליים בישראל ובעולם – נתונים ומדיניות, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דצמבר 2021.

² להשוואה בין סוגי ההנעה (כלי רכב חשמלי, חשמלי פלאג-אין, היברידי ומנוע בעירה פנימית), ראו: משרד האנרגיה של ארצות הברית, מרכז המידע לדלקים תחליפיים, כניסה: 28 במאי 2025.

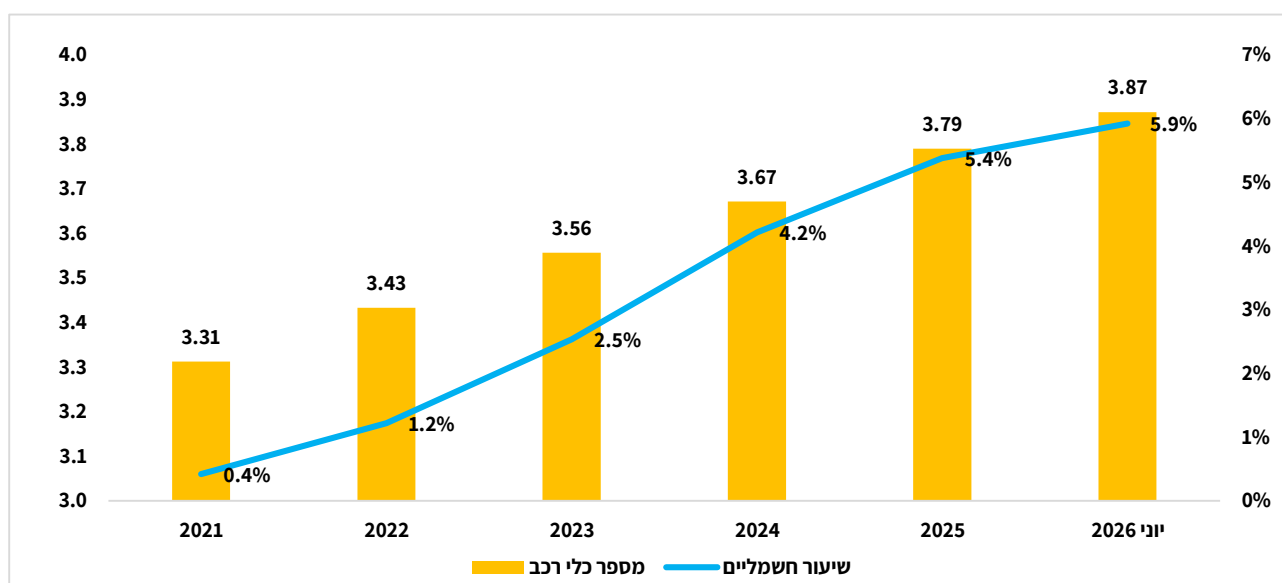
³ איגוד יבואני הרכב בישראל, מחולל נתונים, כניסה: 6 באוקטובר 2026; עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת.

מהתרשים אפשר לראות את הדברים הבאים:

- בינואר-ספטמבר 2026 נמכרו כ-**98,300** כלי רכב חשמליים ופלאג-אין לעומת **1,670** כלי רכב חשמליים ופלאג-אין בשנת 2017 (כמעט כולם פלאג-אין).
- בשנת 2021 חלה קפיצה בחדירה של כלי רכב חשמליים מלאים – כ-**11,300** כלי רכב חשמליים מלאים – גידול של **פי שבעה** בהשוואה ל-2020.
- משקל כלי הרכב החשמליים ופלאג-אין החדשים מסך מכירות כלי הרכב גדל מ-**6%0** בשנת 2017 לכ-**37%** מסך כלי הרכב בשלושה רבעונים ראשונים של שנת 2026.
- החל משנת 2024 – שהייתה שנת שיא של מכירת רכבים חשמליים מלאים – 68,700 (91%) מסך כלי הרכב החשמליים ופלאג-אין, חלה ירידה במספרם וחלקם של כלי הרכב החשמליים המלאים. כך, בינואר-ספטמבר 2026 נמכרו כ-33,100 רכבים חשמליים בלבד ומשקלם ירד לכ-**34%** מסך כלי הרכב החשמליים ופלאג-אין (98,300).
- בסך הכול בשנים 2017-2026 נמכרו כ-**423,000** כלי רכב חשמליים, שהם **15.4% מסך כול המכירות של כלי רכב חדשים**.

בתרשים 2 מצבת כלי רכב ואחוז החדירה של כלי רכב חשמליים מלאים בשנים 2021-2026.

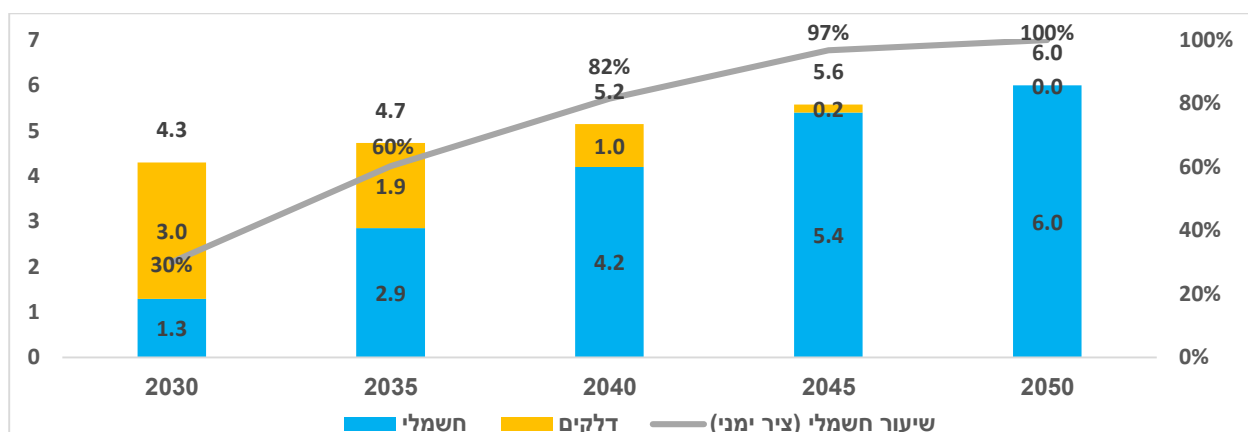
תרשים 2: מצבת כלי רכב פרטיים ואחוז החדירה של כלי רכב חשמליים בשנים 2021-2026 (אלפים)⁴



אפשר לראות כי ביוני 2026 מצבת סך כלי הרכב הפרטיים הייתה כ-**3.9 מיליון**, גידול של כ-**17%** לעומת 2021, אחוז מצבת כלי הרכב החשמליים היה כ-**5.9%** שהיוו כ-**230 אלף** כלי רכב לעומת כ-**0.4%** בשנת 2021 שהיוו כ-**14,000** כלי רכב. בתרשים 3 להלן מוצגת תחזית כמות כלי הרכב החשמליים מתוך מצבת סך כלי הרכב עד לשנת 2050.

⁴ הלמ"ס, [רבעון לסטטיסטיקה של תחבורה](#), שנים שונות. כלי רכב פרטיים בלבד וכלי רכב חשמליים מלאים (ללא פלאג-אין).

תרשים 3: תחזית מצבת כלי רכב ושיעור כלי רכב חשמליים עד שנת 2050 (במיליונים)⁵

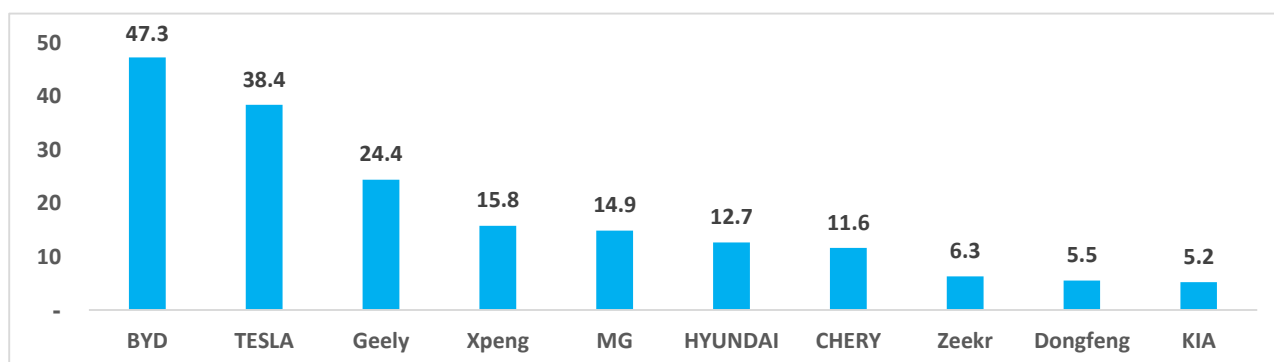


מהתרשים אפשר לראות כי לפי תחזית משרד האנרגיה, בשנת 2030 – 30% מסך כלי הרכב צפויים להיות חשמליים, בשנת 2035 – כ-60%, בשנת 2040 – כ-82% ובשנת 2050 צפוי כי כלל כלי הרכב בישראל יהיו חשמליים – כ-6 מיליון כלי רכב.

מעבר הדרגתי לכלי רכב חשמליים יוצר **אתגר פיסקלי**, בגין ירידה בהכנסות ממיסים, שכן שיעור מיסוי בנזין וסולר גבוה ממיסוי חשמל ויש הטבות מס, ועלייה בהוצאה התקציבית, כגון סבסוד עמדות טעינה. לכן המעבר לכלי רכב חשמליים מצריך הפעלת כלי מדיניות במטרה לעודד את המעבר לשם עמידה ביעדי הפחתת פליטות מצד אחד, ולקזז אובדן הכנסות ממיסים מצד שני. ככל שמשקל מיסוי בנזין וסולר מסך הכנסות המדינה גבוה יותר וקצב חדירה של כלי רכב חשמליים מהיר יותר, כך האתגר הפיסקלי גדול יותר. בישראל שיעור מיסוי דלק (המהווה אינדיקציה להכנסות המדינה) ושיעור רכישת כלי רכב חשמליים מסך כלי הרכב גבוה יחסית, ולכן נראה כי **ההשפעה של מעבר לכלי רכב חשמליים על המצב הפיסקלי גבוהה יחסית**.

בתרשים 4 להלן מוצגים עשרת היצרנים המובילים שמוכרים כלי רכב חשמליים מלאים בישראל בשנים 2017-ספטמבר 2026.

תרשים 4: עשרת היצרנים המובילים שמוכרים כלי רכב חשמליים (באלפים, 2017-ספטמבר 2026)⁶

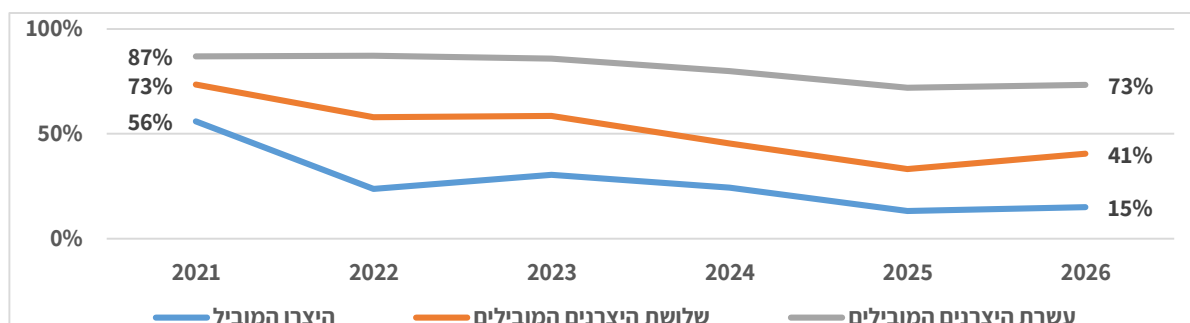


⁵ אתר החקיקה הממשלתי, טיוטת תקנות מקורות אנרגיה (עמדות טעינה לרכב חשמלי), התשפ"ה-2025, [קובץ RIA](#), 9 ביוני 2025.

⁶ איגוד יבואני הרכב בישראל, [מחולל נתונים](#), כניסה: 6 באוקטובר 2026; עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת.

בתרשים אפשר לראות כי בשנים 2017-2026 היצרנים המובילים במכירות כלי רכב חשמליים בישראל הם BYD הסינית כ-**47,300** כלי רכב (19%), Tesla האמריקאית כ-**38,400** כלי רכב (15%) Geely-I הסינית כ-**24,400** כלי רכב (10%). בשנים האחרונות חלה עלייה במספר דגמי כלי הרכב החשמליים הנמכרים בישראל ובמגוון שלהם, כמוצג בתרשים 5 להלן.

תרשים 5: נתח שוק של יצרני כלי רכב חשמליים מובילים בשנים 2021 עד ספטמבר 2026 (באחוזים)⁷



אפשר לראות כי בשנת 2026 נתח היצרן המוביל (TESLA) היה כ-**15%** לעומת כ-**56%** (TESLA) בשנת 2021, נתח השוק של שלושת היצרנים המובילים היה כ-**41%** (XPENG, TESLA, BYD) לעומת כ-**73%** (Aiways China, MG, TESLA) בשנת 2021 ונתח השוק של עשרת היצרנים המובילים היה כ-**73%** לעומת כ-**87%** בשנת 2021. לפי נתוני איגוד יבואני הרכב, בשנים אלו נמכרו כלי רכב חשמליים מלאים על ידי 63 יצרנים, כאשר עיקר החדירה (רבים מהם יצרנים מסין שלא מכרו כלי רכב קודם בישראל) החלה בשנת 2021.⁸

לפי נתוני הלמ"ס **כלי רכב חשמליים נוסעים בממוצע כ-41% יותר מכלי רכב אחרים** (בנזין והיברידיים) בני אותו גיל. ייתכן ופער זה נובע מכך שרכישת כלי רכב חשמלי כדאית יותר לאנשים שהנסועה השנתית שלהם גבוהה יותר. מנגד, ייתכן כי נסיעה בכלי רכב חשמלי מובילה להגדלת הנסועה השנתית בגין מחיר נמוך יותר של טעינת חשמל לעומת דלק (בנזין או סולר).⁹

לפי משרד האנרגיה, לרכב חשמלי יש תועלת משקית של עשרות אלפי ש"ח במהלך חייו. התועלת למשק במעבר מ-10% ל-90% כלי רכב חשמליים מוערכת בכ-**7-10 מיליארד ש"ח בכל שנה**.¹⁰ בנוסף, בישראל יש פוטנציאל להיות מובילים בתחום כלי הרכב החשמליים מכמה סיבות: מחיר החשמל נמוך ביחס למחיר הדלק; מרחקי הנסיעה קצרים ולכן גם כלי רכב בעלי טווח קצר יכולים להיות רלוונטיים ללקוחות; ציבור לקוחות המאמץ חדשנות טכנולוגית בקלות; מזג האוויר מתאים לפרופיל של הסוללות החשמליות (לא קר מדי, דבר המקטין בעשרות אחוזים

⁷ איגוד יבואני הרכב בישראל, [מחולל נתונים](#), כניסה: 6 באוקטובר 2026; עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת. ⁸ שם.

⁹ הלמ"ס, [סקר כלי רכב חשמליים 2024 – ממצאים ראשוניים](#), מאי 2024.

¹⁰ ועדת הכלכלה, [הצעת תקנות מקורות אנרגיה \(עמדות טעינה לרכב חשמלי\), התשפ"ו-2026](#), מצגת משרד האנרגיה, 16 ביוני 2026.

את טווח הסוללה). לעומת זאת, יש מספר חסמים מרכזיים לחדירת כלי רכב חשמליים בישראל, לרבות עליית המחירים בגין עליית שיעור המס¹¹ וביטול ההטבה באגרות הרישוי¹²; האפשרות להטלת מס נסועה על רכב חשמלי בעתיד מייצרת חוסר ודאות עבור ציבור הלקוחות¹³; פריסת תשתיות הטעינה הציבוריות שעשויה לגרום לחרדת טווח עבור הלקוחות; היעדר מידע זמין ומקיף על עמדות הטעינה (יוסבר בהמשך) וקושי בהתקנת עמדות טעינה בבתים משותפים.¹⁴

2. תשתיות טעינה לכלי רכב חשמליים

בעולם רווחים שני סוגי עמדות טעינה: AC ו-DC, הנבדלות בעיקר בקצב הטעינה של כלי הרכב. **עמדות טעינה DC:** עמדות מהירות בזרם ישר היכולות לטעון כ-100 ק"מ נסיעה ב-7-40 דקות, כתלות במהירות המטען ותאימות כלי הרכב. העמדות שבהן ניתן לטעון את כלי הרכב ב-7 דקות מכונות אולטרה-מהירות. עמדות DC נועדו לטעינה בעיקר בנסיעה בין עירונית, הן מהוות רשת ביטחון לאספקת חשמל רציפה בנסיעות ארוכות, ומקטינות את "חרדת הטווח", הנובעת ממגבלת המרחק שכלי הרכב החשמלי יכול לעבור בטעינה בודדת.

עמדות טעינה AC: עמדות איטיות/רגילות עם זרם חילופין היכולות לטעון סוללה שלמה (כלומר, לטווח נסיעה ממוצע של כ-250 עד 300 ק"מ) בפרק זמן של מספר שעות, החל בשעתיים ומעלה, כתלות בגודל המטען ותאימות כלי הרכב. את העמדות הללו נהוג להקים בבתים מגורים, בתי עסק, מקומות עבודה ובמקומות ציבוריים (כגון רחובות, חניונים ומקומות בילוי). עמדות ציבוריות יכולות לשמש גם בעלי כלי רכב חשמליים שאין להם גישה לעמדת טעינה פרטית במקום מגוריהם. בלוח 1 להלן מוצגים סוגי עמדות הטעינה הרווחות בעולם.

לוח 1: סוגי עמדות הטעינה החשמלית הרווחות בעולם¹⁵

סוג העמדה	קצב טעינה	זמן ממוצע לטעינה
איטית מאוד (AC)	3-7 קילו וואט	7-16 שעות
איטית (AC)	11-22 קילו וואט	2-4 שעות
מהירה (DC)	50-150 קילו וואט	30-40 דקות
אולטרה-מהירה (DC)	350-150 קילו וואט	7-20 דקות

במטרה לאפשר חדירה רחבה של כלי הרכב החשמליים גם למי שאין לו גישה לחנייה עם עמדת טעינה פרטית, נדרשת גם פריסה של תשתית ציבורית לטעינה של כלי רכב אלו.

¹¹ רשות המיסים, [ייבוא מוצרים בני קיימא - פברואר 2026](#), מרץ 2026.

¹² ועדת הכספים, [ועדת הכספים אישרה את התקנות המשוות את גובה אגרת הרישוי לרכבים חשמליים לאגרת הרישוי על רכבים שאינם חשמליים](#), אפריל 2024.

¹³ אתר החקיקה הממשלתי, [תזכיר חוק מס נסועה, התשפ"ד-2024](#), מרץ 2024.

¹⁴ ועדת הכלכלה, [הצעת תקנות מקורות אנרגיה \(עמדות טעינה לרכב חשמלי\), התשפ"ו-2026](#), מצגת משרד האנרגיה, 16 ביוני 2026.

¹⁵ European Court of Auditors (ECA), [Special Report: Infrastructure for charging electric vehicles: more charging stations but uneven deployment makes travel across the EU complicated](#), April 2021.

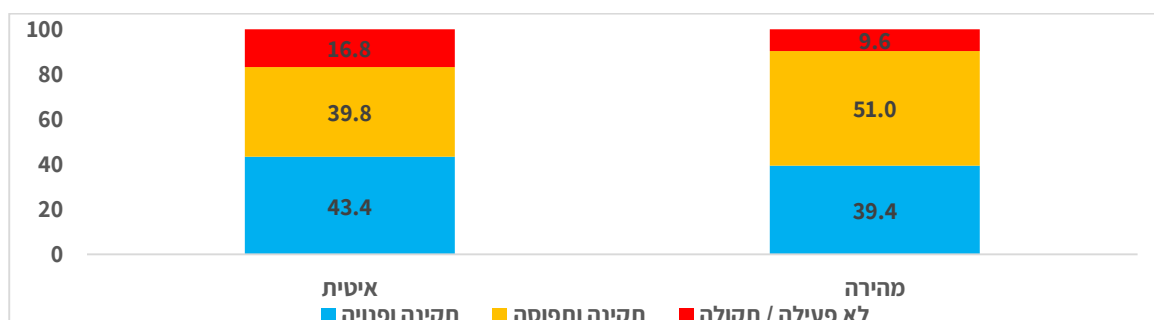
2.1 נתוני שימוש בעמדות טעינה

בפברואר 2024 ביצעה הלמ"ס סקר בקרב בעלי כלי רכב פרטיים חשמליים. בסקר נשאלו בעלי כלי הרכב, בין היתר, לגבי השימושים בעמדות הטעינה. להלן יוצגו הממצאים העיקריים:¹⁶

- **30%** משתמשים לעיתים קרובות/מדי פעם בעמדות טעינה **ציבוריות מהירות**.
- **13.5%** משתמשים לעיתים קרובות/מדי פעם בעמדות טעינה **ציבוריות איטיות**.
- **88%** משתמשים לעיתים קרובות/מדי פעם בעמדות טעינה **ביתיות איטיות**.

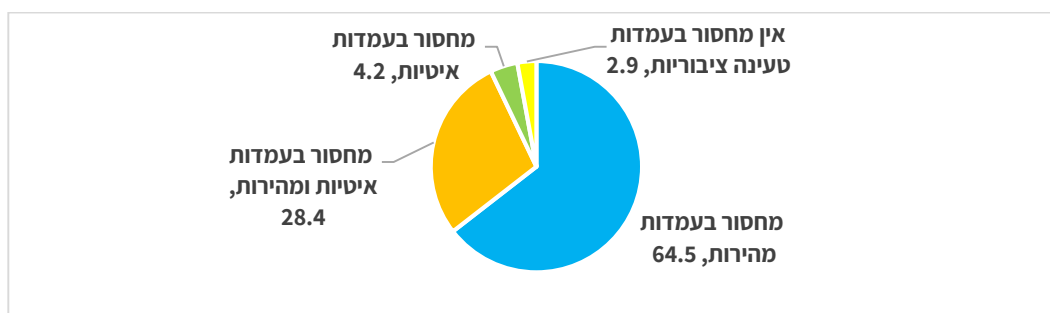
מכך עולה, כי פרופיל הטעינה המקובל בישראל הוא טעינה ביתית, בשילוב של טעינה **ציבורית מהירה** מדי פעם. בתרשים 6 מוצגים נתונים על התפלגות הזמינות והתקינות של עמדות טעינה ציבוריות לפי הנסקרים המשתמשים בעמדות אלו.

תרשים 6: זמינות ותקינות של עמדות טעינה ציבוריות, לפי סוג טעינה (באחוזים)¹⁷



אפשר לראות כי בעמדות טעינה **איטיות** – **43.4%** דיווחו כי העמדה תקינה ופנויה, **39.8%** דיווחו שהעמדה הייתה תקינה אך תפוסה ו-**16.8%** דיווחו שהעמדה הייתה תקולה. בעמדות **מהירות** – **39.4%** דיווחו כי העמדה תקינה ופנויה, **51%** דיווחו שהעמדה הייתה תקינה אך תפוסה ו-**9.6%** דיווחו שהעמדה הייתה תקולה. כלומר, במקרה של שימוש בעמדות טעינה מהירות, **כמחצית מהמשתמשים נאלצים להכות שהעמדה תתפנה**. בתרשים 7 להלן מוצג דעת הנסקרים בדבר מחסור בעמדות טעינה ציבוריות בישראל, לפי סוג הטעינה.

תרשים 7: דיווח על מחסור בעמדות טעינה ציבורית (לפי סוג טעינה, באחוזים)¹⁸



¹⁶ הלמ"ס, [סקר כלי רכב חשמליים 2024 – ממצאים ראשוניים](#), מאי 2024.

¹⁷ שם.

¹⁸ הלמ"ס, [סקר כלי רכב חשמליים 2024 – ממצאים ראשוניים](#), מאי 2024.

מהתרשים עולה כי **64.5%** מהמשתמשים דיווחו כי יש מחסור בעמדות טעינה מהירות, **28.4%** דיווחו על מחסור גם בעמדות מהירות וגם באיטיות, **4.2%** דיווחו על מחסור בעמדות איטיות ו- **2.9%** דיווחו שאין מחסור בעמדות ציבוריות כלל.

מנתוני הסקר, עולה גם כי ככל שהיישוב גדול יותר, שיעור בעלי כלי רכב חשמלי עם עמדת **טעינה ביתית** נמוך יותר. ייתכן ונתון זה קשור לכך שבערים גדולות, לחלק מבעלי הדירות אין חנייה פרטית, ולכן אין להם אפשרות להתקין עמדת טעינה ביתית.

2.2 מידע על עמדות טעינה בישראל

לפי נתונים שהתקבלו ממשרד האנרגיה מיישומן CelloCharge, נכון לאפריל 2025 יש 25 ספקי טעינה (22 ספקים שמחוברים למאגר המידע של היישומן ועוד 3 ספקים שלא מחוברים).¹⁹ בלוח 2 להלן מוצגים מספר שקעי הטעינה בעמדות בחלוקה לספק טעינה ולסוג הטעינה – AC ו-DC.

לוח 2: מספר שקעי עמדות הטעינה בחלוקה לפי ספק וסוג טעינה (אפריל 2025)²⁰

ספק טעינה	DC		AC		סך הכול	
	מספר שקעים	שיעור	מספר שקעים	שיעור	מספר שקעים	שיעור
AfconEv	524	27.8%	1,286	20.8%	1,810	22.4%
EvEdge	283	15.0%	1,270	20.5%	1,553	19.2%
SonolEvi	212	11.2%	1,185	19.2%	1,397	17.3%
ScalaEv	176	9.3%	429	6.9%	605	7.5%
Enova	66	3.5%	344	5.6%	410	5.1%
ZenEv	103	5.5%	265	4.3%	368	4.6%
Nofar	38	2.0%	320	5.2%	358	4.4%
EdgeControl	24	1.3%	241	3.9%	265	3.3%
Gnrgy	52	2.8%	189	3.1%	241	3.0%
TESLA	198	10.5%	-	0.0%	198	2.5%
אחרים	211	11.2%	654	10.6%	865	10.7%
סך הכול	1,887	100.0%	6,183	100.0%	8,070	100.0%

בלוח ניתן לראות את הדברים הבאים:

- נכון לאפריל 2025, יש בישראל **8,070** שקעי טעינה, מהם **6,183** שקעי טעינה איטיים מסוג AC ו-**1,887** שקעי טעינה מהירים מסוג DC. בהשוואה לכמות השקעים נכון לדצמבר 2023, חלה עלייה של פי שניים במספר שקעי הטעינה בישראל.²¹
- שלושת ספקי הטעינה המובילים הם: אפקון עם **1,810** שקעי טעינה (22.4%), EVEDGE עם **1,553** שקעי טעינה (19.2%) וסונול עם **1,397** שקעי טעינה (17.3%). כלומר, **נתח השוק של שלושת ספקי הטעינה הגדולים (CR3) הוא 59%**.

¹⁹ נחום יהושע, משרד האנרגיה, דוא"ל, 2 באפריל 2025.

²⁰ נחום יהושע, משרד האנרגיה, דוא"ל, 2 באפריל 2025; נתוני חברת TESLA וחברת פז נכונים לאוגוסט 2024 ונלקחו מתוך: BDO, מהפכת הרכב החשמלי בישראל, אוגוסט 2024. ספק טעינה מרכזי נוסף הוא חברת GreenSpot שנתוניה אינם מופיעים בטבלה ולפי אומדן יש לה כמה מאות שקעי טעינה בישראל.

²¹ נחום יהושע, משרד האנרגיה, דוא"ל, 2 באפריל 2025.

- בחלוקה לסוג הטעינה, בממוצע **כשלושת רבעים מהשקעים הם עבור טעינה איטית (AC)** ורבע הם שקעי טעינה מהירה (DC). ב-TESLA ובחברת פז (יישומון Yellow), כל שקעי הטעינה הם מסוג DC.

מנתונים עדכניים שהוצגו ביוני 2026 בוועדת הכלכלה של הכנסת, עולה כי בישראל יש כ-3,300 עמדות טעינה ציבוריות מהירות, 12,700 עמדות טעינה ציבוריות איטיות והערכה של כ-150-250 אלף עמדות טעינה איטיות בבתי פרטיים, משותפים ובמקומות עבודה.²²

המידע לגבי פריסת עמדות טעינה ציבוריות בישראל הוא נושא **מהותי**, שכן בכדי שמשתמשים יוכלו לסמוך על המידע הקיים בנוגע לעמדות טעינה ציבוריות ולתכנן את פרופיל הטעינה שלהם, נדרש כי המידע יהיה מלא ואמין. כיום, יש מספר יישומונים המציגים מידע על פריסת עמדות טעינה ציבוריות ובהן: CelloCharge – המופעל על ידי חברת Cello בשיתוף עם משרד האנרגיה, וכן מספר יישומונים של חברות מסחריות – PlugShare, Grivo ופנגו.²³ החיסרון העיקרי בשימוש ביישומונים אלו היום הוא שהמידע הנמסר אליהן על ידי ספקיות הטעינה (המוצגות בלוח לעיל) הוא על בסיס **וולונטרי**, ומשום כך המידע המוצג בהן הוא חלקי במספר היבטים: מיקומי עמדות הטעינה, הזמינות והתקינות שלהן, המחירים המעודכנים בהן ועוד.

עבודה שנעשתה על ידי חברת עדליא עבור משרד האנרגיה בחנה את נושא אסדרת ענף עמדות הטעינה הציבוריות לכלי רכב חשמלי. בעבודה זו נבחנו שני נושאים עיקריים: נושא המידע ונושא פשטות התשלום בשימוש בעמדות ציבוריות. להלן יוצגו הממצאים בנוגע לנושא **המידע**.²⁴

- **סקירה בינלאומית:** נושא המידע על עמדות טעינה ציבוריות נבחן בארה"ב, האיחוד האירופי, בריטניה ואוסטרליה. בנושא חובת הדיווח למאגר המידע נמצא כי בגרמניה, צרפת ובריטניה מפעילי עמדות טעינה **מחויבים לדווח** על עמדות טעינה ציבוריות למאגר המידע. בכל המדינות שנבדקו נקבעה אסדרה לגבי מהו המידע הנדרש לדיווח. בנושא המחירים, האסדרות מחייבות שקיפות מחירים – הצגה ופרסום של המחירים במונחי מחיר לקוט"ש.
- **ראיונות עם גורמי מקצוע:** ראיונות עם גורמים הקשורים לשוק עמדות הטעינה: משרדי ממשלה, מפעילי עמדות הטעינה, eMSP, נהגים וציי רכב, העלו כי נדרשת התערבות ממשלתית לאסדרת הענף בנושאים אלו: אחידות ושקיפות נתוני עמדות הטעינה, לרבות מידע על מחירים והצורך במאגר מידע פתוח שיהיה בניהול או בפיקוח ממשלתי. הנושא העיקרי שנבחן בעבודה האם נדרשת חובת דיווח למאגר והאם נדרש מאגר חדש או שניתן להשתמש במאגר קיים (למשל CelloCharge). חלק ממפעילי עמדות הטעינה טענו כי חובה זו תשית עליהם עלויות נוספות שעשויות להקשות על החזר ההשקעה בעמדות הטעינה.

²² ועדת הכלכלה, [הצעת תקנות מקורות אנרגיה \(עמדות טעינה לרכב חשמלי\), התשפ"ו-2026](#), מצגת משרד האנרגיה, 16 ביוני 2026.

²³ יישומונים אלו נקראים eMSP eMobility Service Provider: הם מספקים שירותי טעינה לכלי רכב חשמלי, אך אינם מחזיקים או מפעילים רשת עמדות טעינה, ומקבלים את הנתונים ממפעילי עמדות הטעינה (CPO – Charge Point Operator) באמצעות API.

²⁴ משרד האנרגיה, [אסדרת ענף עמדות הטעינה הציבוריות לרכב חשמלי](#), 2024.

בהמשך לעבודה זו, במרץ 2025 פרסם משרד האנרגיה בקשה לקבלת התייחסות הציבור בנושא אסדרה של שוק עמדות הטעינה הציבוריות. במסגרת שיתוף הציבור עלו, בין היתר, השאלות הבאות: מה מבנה שיתוף המידע הרצוי בנוגע לעמדות טעינה – האם להקים מאגר מידע חדש או להשתמש במאגר מידע קיים?; מה המגבלות שצריכות להיות מוטלות על הגוף המפעיל של מאגר מידע זה ומה הרגולציה הנדרשת ממנו?; מהי חובת הדיווח הרצויה ומה סוג הנתונים המדווחים שצריכים להיות בחובה זו. לפי משרד האנרגיה, מטרת שיתוף הציבור היא לגבש מסקנות בנוגע להטלת חובת דיווח על כלל מפעילי עמדות הטעינה הציבוריות ולאחר שיתקבלו תשובות מהציבור המשרד יגבש את עמדתו בנושא.²⁵ על פי עמדת משרד האנרגיה, נושא אמינות המידע הוא בעל חשיבות רבה לשוק עמדות הטעינה ומהווה מעין "קומה ראשונה" לשינויים אחרים בנושא אופן התשלום בעמדות טעינה.²⁶

לפי דוח הערכת רגולציה (RIA) שבוצע על ידי משרד האנרגיה, התקבלו תגובות למסמך שיתוף הציבור של מגוון בעלי עניין. מניתוח התגובות עולה הצורך בהקמת מאגר מידע המתבסס על חובת דיווח (לא וולונטרי כפי שקיים כיום) כך שמפעיל המאגר לא יהיה שחקן פעיל בשוק עמדות הטעינה ויוכל לבצע בקרות על המאגר. כמו כן, עלה הצורך באסדרות צרכניות וכן אסדרה של אפשרויות תשלום נוספות (כפי שיפורט בסעיף 2.5 להלן). לפי משרד האנרגיה, האסדרה של שוק עמדות טעינה צריכה לעזור לשוק להגיע למצב של שוק משוכלל, כך שיהיה יעיל ותחרותי ככל הניתן וכן שהציבור לא יחשוש לרכוש כלי רכב חשמליים בגלל החשש ממציאת עמדות טעינה ציבוריות תקינות ופנויות או בגלל חוסר נוחות באופן אמצעי התשלום בעמדות אלו.²⁷ בתרשים 8 להלן מוצג החזון של משרד האנרגיה לשכלול שוק עמדות הטעינה הציבוריות.

תרשים 8: תמונת העתיד של עמדות טעינה ציבוריות לפי משרד האנרגיה²⁸



²⁵ משרד האנרגיה, [בקשה לקבלת התייחסות הציבור בנושא אסדרה של שוק עמדות הטעינה הציבוריות](#), מרץ 2025.

²⁶ נחום יהושע, משרד האנרגיה, שיחת זום, 26 במרץ 2025.

²⁷ אתר החקיקה הממשלתי, טיוטת תקנות מקורות אנרגיה (עמדות טעינה לרכב חשמלי), התשפ"ה-2025, [קובץ RIA](#), 9 ביוני 2025.

²⁸ שם, עמ' 16.

לפי משרד האנרגיה, המסד לשכלול שוק עמדות הטעינה הוא נושא **המידע**. כך שיהיה יישומון שבו יופיע המידע בצורה מלאה וזמינה של כלל עמדות הטעינה, המיקום, התקינות, הזמינות וכן נושא המחיר באופן מלא. נושא זה הוסדר באישור תקנות החל מיולי 2026 (יפורט להלן בפרק 3.1). לאחר מכן, ידרשו אסדרות של רשות החשמל לגבי אמות מידה של עמדות טעינה ציבוריות. בשלב הבא, יוסדר נושא אופן **התשלום** – בחירה בין תשלום ביישומון של מפעיל העמדה לבין תשלום באמצעות כרטיסי אשראי. השלב הסופי בפיתוח השוק הוא שלב של Plug & Charge – שבו נעשה זיהוי חד-חד ערכי של כלי הרכב (בדומה לדלקן אוניברסלי) וכך כל רכב יוכל להתחבר לעמדת טעינה בצורה פשוטה. לפי משרד האנרגיה, מאפיין זה יוסדר בהמשך תהליך התפתחות שוק עמדות הטעינה על ידי השוק עצמו.

2.3 מחירים של טעינה בעמדות ציבוריות

מחיר החשמל בישראל מפוקח ונקבע מעת לעת על ידי רשות החשמל. מחיר הצריכה של חשמל הוא המחיר שהצרכן משלם בעבור צריכת כל קוט"ש (קילו-וואט שעה) חשמל. תעריפי החשמל נחלקים לשני סוגים עיקריים: תעו"ז (תעריף עומס וזמן) – תעריף המחושב לפי עומס המערכת וזמן הצריכה של הלקוחות. חישוב התעריף נעשה בהתאם לעונות השנה, היום בשבוע והשעה במהלך היום. תעריף אחיד – תעריף החל על כל מי שאינו בתעו"ז. התעריף מחושב על בסיס ממוצע שנתי לפי תעו"ז ולפי התפלגות הצריכה של המגזר, כאשר התעריף הוא משוקלל ואחיד לכל ימות השנה. כך, צרכנים ביתיים לרוב ישלמו לפי תעריף אחיד, כלומר סכום אחיד לקוט"ש במהלך כל שעות היממה.²⁹

בעת טעינת כלי רכב חשמלי **בעמדה ביתית**, משלם הלקוח את מחיר החשמל לפי התעריף האחיד הביתי כפי שנקבע בתחילת השנה על ידי רשות החשמל. המחיר לשנת 2025 הוא **0.64 ש"ח לקוט"ש**.³⁰ מחירי הטעינה בעמדות ציבוריות נקבעים על פי מפעילי עמדות הטעינה, והם משתנים בין מפעיל למפעיל, בין סוגי טעינות (מהירה או איטית) ובין איזורים ומיקומים שונים. בלוח 3 להלן מוצג המחיר הממוצע לקוט"ש בעמדות טעינה ציבוריות, לפי מפעיל ולפי סוג עמדה, נכון לתחילת אפריל 2025. יש לציין כי המחירים המוצגים לפי חברות נותחו על בסיס המידע שהתקבל מיישומון CelloCharge, שכאמור הדיווח אליו הוא וולונטרי ואינו מחייב סטנדרט אחיד עבור כל החברות ועל כן ייתכן כי חלק מהנתונים המוצגים אינם מדויקים.

²⁹ להרחבה בנושא תעריף החשמל: נעם בוטוש, [תיאור וניתוח מבנה תעריף החשמל לשנת 2019](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יוני 2019.

³⁰ רשות החשמל, [עדכון שנתי לתעריף החשמל 2025 לצרכני חברת חשמל](#), דצמבר 2024. התעריף הביתי המופיע בלוחות התעריפים הוא ללא מע"מ, ולכן בתוספת מע"מ המחיר הוא 0.64 ש"ח.

לוח 3: מחיר ממוצע לקוט"ש בטעינת כלי רכב חשמלי בעמדות ציבוריות (בש"ח)³¹

מפעיל	DC	AC	סך הכול
Ev4u	2.70	2.57	2.62
AmisraGreen	2.36	2.24	2.34
Advice	2.45	2.07	2.17
ScalaEv	2.42	1.95	2.09
TDSD	2.42	0.18	1.97
Enova	2.02	1.62	1.72
Lishatech	2.17	1.64	1.72
ZenEv	2.33	1.41	1.69
SevenEv	-	1.63	1.63
EdgeControl	2.00	1.54	1.58
DoralUrban	2.40	1.46	1.54
SonolEvi	2.33	1.43	1.52
AfconEv	2.13	1.48	1.50
InterEv	1.81	1.40	1.48
ViMore	-	1.41	1.41
Greems	0.75	1.27	1.24
EvEdge	1.56	1.15	1.21
Nofar	-	1.03	1.03
סך הכול	2.24	1.52	1.63

מהלוח עולה כי מחיר ממוצע לקוט"ש בעמדת טעינה ציבורית הוא **1.63 ש"ח**, בעמדה מהירה **2.24 ש"ח** ובעמדה איטית **1.52 ש"ח**. קיימת שונות במחיר לקוט"ש בין מפעילי עמדות הטעינה – המחיר בעמדה מהירה **2.7-0.75 ש"ח**, ובעמדה איטית **2.57-0.18 ש"ח**. קרי, המחירים בטעינה ציבורית גבוהים פי **2.5-3.5** מטעינה ביתית.

חלק ממפעילי עמדות הטעינה עושים שימוש בתעו"ז, וקובעים תעריפים שונים בין שעות העומס והשפל. בלוח 4 להלן מוצגים מקבצי שעות הביקוש (מש"בים) והמחירים לפי תעו"ז מתח גבוה כפי שנקבעו על ידי רשות החשמל.

לוח 4: מקבצי עונות ושעות יחס מחירים לפי תעו"ז (מתח גבוה, בש"ח לקוט"ש כולל מע"מ)³²

עונה	חודשים	ימים	שפל	מחיר	פסגה	מחיר
חורף	דצמבר-פברואר	כל השבוע	יתר השעות ביממה	0.35	17:00 עד 22:00	1.04
מעבר	מרץ-מאי אוקטובר-נובמבר	ימי חול סופי שבוע	יתר השעות ביממה כל שעות היום	0.34	17:00 עד 22:00	0.39
קיץ	יוני-ספטמבר	ימי חול סופי שבוע	יתר השעות ביממה כל שעות היום	0.41	17:00 עד 23:00	1.54

אפשר לראות כי **שעות הפסגה**, בהן המחיר גבוה משמעותית, הן בעת השהייה בבתים, 17:00 עד 22:00 בחורף ובעונת המעבר, ו-17:00 עד 23:00 בקיץ. עדכון זה נעשה, בין היתר, כתוצאה מהשינוי בשנים האחרונות בתמהיל הדלקים לייצור חשמל ובשעות הביקוש לחשמל.

³¹ נחום יהושע, משרד האנרגיה, דוא"ל, 2 באפריל 2025; עיבודי מרכז המחקר והמידע של הכנסת. עבור חלק מהמפעילים אין נתונים על מחירי עמדות הטעינה. הנתונים עבור DC, כוללים רק שקעי COMBO ולא CHADEMO שהוא מחבר טעינה הקיים במספר מועט מאוד של כלי רכב חשמליים. הנתונים הם רק עבור עמדות בהן המחיר הוא אחיד לכל אורך שעות היממה. סך הכול: ממוצע של כלל העמדות.

³² רשות החשמל, [החלטה 63609 - עדכון מקבצי שעות ביקוש](#), אוגוסט 2022. חברת החשמל, [מחירי תעו"ז מתח גבוה](#), מ-1 בינואר 2025.

בלוח 5 להלן מוצגים המחירים בעמדות בהן המחיר אינו אחיד לכל השעות, והוא משתנה בין שעות השפל לשעות הפסגה.

לוח 5: מחיר ממוצע לקוט"ש בטעינת כלי רכב חשמלי בעמדות ציבוריות (בש"ח)³³

מפעיל	DC		AC		סך הכול	
	תעריף גבוה	תעריף נמוך	תעריף גבוה	תעריף נמוך	תעריף גבוה	תעריף נמוך
Advice	1.88	2.48	-	-	1.88	2.48
AfconEv	1.83	2.71	2.35	1.59	1.74	2.58
DoralUrban	-	-	0.97	0.83	0.83	0.97
Enova	1.80	2.05	1.46	1.39	1.42	1.50
Ev4u	-	-	1.93	1.64	1.64	1.93
EvEdge	1.63	2.32	1.99	1.49	1.51	2.02
Greems	1.78	1.95	1.95	1.78	1.78	1.95
Nofar	2.41	2.49	1.79	1.71	1.80	1.88
SevenEv	1.70	2.10	1.60	1.21	1.27	1.67
ShayCohen	1.94	2.28	-	-	1.94	2.28
SonolEvi	1.78	2.49	1.63	1.17	1.26	1.76
ZenEv	0.53	0.62	1.19	0.87	0.87	1.17
סך הכול	1.83	2.60	1.81	1.40	1.52	2.02

מהלוח אפשר לראות כי בתעריף המשתנה הממוצע של תעריף נמוך (בשעות השפל) הוא **1.52** ש"ח לקוט"ש בטעינה איטית ושל תעריף גבוה (בשעות הפסגה) הוא **2.02** ש"ח לקוט"ש. עבור טעינה מהירה, התעריף הנמוך בממוצע הוא **1.83** ש"ח לקוט"ש והתעריף הגבוה הוא **2.6** ש"ח לקוט"ש. עבור טעינה איטית, התעריף הנמוך בממוצע הוא **1.4** ש"ח לקוט"ש והתעריף הגבוה הוא **1.81** ש"ח לקוט"ש.

2.4 תמיכת משרד האנרגיה בהקמת עמדות טעינה

בשנים 2018-2023 ביצע משרד האנרגיה מספר מכרזים לתמיכת המשרד בהקמת עמדות טעינה ציבוריות – איטיות ומהירות:

- בשנת 2018 פרסם משרד האנרגיה ארבעה קולות קוראים לסיוע במימון הקמת עמדות טעינה לכלי רכב חשמליים, כשהיעד המוצהר היה הקמה של לפחות 2,500 שקעי טעינה עד סוף 2020, שיהיו פזורים ברחבי הארץ ובמקומות בעלי אופי מגוון. עמדות אלו אמורות היו להוות את בסיס הטעינה הראשוני במרחב הציבורי, ולהיות פרוסות בכבישים מהירים, בשטחי רשויות מקומיות ובקניונים, חניונים, מוקדי ציבור ומקומות עבודה. סך התמיכה הממשלתית במסגרת קולות קוראים אלו היה צפוי להיות כ-**30 מיליון ש"ח**, כאשר בחלק מהמכרזים סבסוד משרד האנרגיה הוא **75%** מעלות ההקמה של עמדות הטעינה.³⁴

³³ נחום יהושע, משרד האנרגיה, דוא"ל, 2 באפריל 2025. יש לציין כי עבור חלק מהמפעילים אין נתונים על מחירי עמדות הטעינה. כמו כן, הנתונים עבור DC, כוללים רק שקעי COMBO ולא CHADEMO שהוא מחבר טעינה הקיים במספר מועט מאוד של כלי רכב חשמליים.

³⁴ משרד האנרגיה, [עמדות טעינה ותמיכות לעמדות](#), 4 בפברואר 2021.

- בשנת 2021 פרסם משרד האנרגיה מכרז להקמת עמדות טעינה לכלי רכב חשמליים במבנים המשמשים את הממשלה, סך המענק במסגרת המכרז היה כ-2 מיליון ש"ח.³⁵
- בשנת 2022 פרסם המשרד קול קורא לתמיכה בהקמת עמדות טעינה איטיות בתחומי רשויות מקומיות, בסך של כ-8 מיליון ש"ח. 37 רשויות מקומיות זכו במכרז בסכום שהיה בפועל כ-5 מיליון ש"ח. סבסוד משרד האנרגיה במכרז זה היה של 65%-75% מעלות ההקמה של עמדות הטעינה.³⁶
- בשנת 2023 זכו 52 מציעים במכרז להקמת עמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות ברחבי הארץ. סכום התמיכה של משרד האנרגיה הצפוי במכרז הוא כ-27.5 מיליון ש"ח. המענק המרבי לעמדת אולטרה מהירה הוא עד 100,000 ש"ח ולעמדה מהירה הוא עד 60,000 ש"ח והשיעור המרבי להשתתפות המשרד הוא בגובה 50% מעלות הקמת העמדה.³⁷

סבסוד משרד האנרגיה להקמת עמדות טעינה לכלי רכב חשמליים מופיע בתקנה תקציבית מספר 34300324 – "עמדות טעינה לרכבים חשמליים". ניתוח של תקציב תקנה זו בקבצי "פיסקלי-דיגיטלי" של משרד האוצר מעלה כי בשנים 2019-2025 סך ביצוע תקציב הרשאה להתחייב היה כ-94 מיליון ש"ח, כלומר, נחתמו התחייבויות לסבסוד משרד האנרגיה את העמדות בהיקף זה.³⁸ יש לציין כי תקציב הרשאה להתחייב הוא מסגרת תקציבית להתחייבות עבור כלל השנים הבאות, ולא מייצג את התקציב שנוצל בפועל בשנה מסוימת בתקנה זו. בלוח 6 להלן מוצג תקציב ההוצאה נטו של תקנה 34300324 – "עמדות טעינה לרכבים חשמליים" בשנים 2019-2025, כלומר, העברות שבוצעו בפועל לסבסוד העמדות.

לוח 6: תקציב הוצאה נטו של "עמדות טעינה לרכבים חשמליים" (במיליוני ש"ח)³⁹

שנה	מקורי	מאושר	ביצוע	שיעור ביצוע
2019	0.0	0.6	0.6	100%
2020	-	3.2	2.1	65%
2021	3.0	4.0	3.9	98%
2022	10.6	6.1	5.4	88%
2023	9.9	7.5	2.5	34%
2024	8.5	3.9	3.0	77%
2025	8.7	-	-	-
סך הכול	40.7	21.4	14.8	69%

³⁵ משרד האנרגיה, [מכרז להקמת עמדות טעינה לרכבים חשמליים במבנים המשמשים את הממשלה](#), ספטמבר 2021.

³⁶ משרד האנרגיה, [השקעה של 8 מיליון ש"ח להרחבת פריסת עמדות הטעינה לכלי רכב חשמליים ברחבי הארץ](#), פברואר 2022.

³⁷ משרד האנרגיה, [707 עמדות טעינה אולטרה מהירות ומהירות \(DC\) יוקמו בצירי תנועה ובמקומות מרכזיים](#), אוקטובר 2023.

³⁸ משרד האוצר, [קבצי פיסקלי-דיגיטלי](#), שנים שונות, כניסה: 24 באפריל 2025. לפי משרד האנרגיה, ייתכן ובתקנה תקציבית זו נכללים תקציבים נוספים שאינם רק לתמיכה בהקמת עמדות טעינה, ולכן יש פער בין סך הכסף שהוקצה בקולות הקוראים של המשרד (כ-76 מיליון ש"ח) לבין הסכום המופיע בתקנה זו.

³⁹ משרד האוצר, [קבצי פיסקלי-דיגיטלי](#), תקנה 34300324, שנים שונות, כניסה: 24 באפריל 2025.

אפשר לראות כי התקציב המאושר (התקציב לאחר שינויים) היה **נמוך בכמחצית** מהתקציב המקורי. בשנים 2019-2025 סך התקציב המאושר היה כ-**21.4 מיליון ש"ח**, מהם בוצעו בפועל כ-**14.8 מיליון ש"ח**, שיעור ביצוע של **69%**. שיעור הביצוע נע בין 34% בשנת 2023 ל-98% בשנת 2021. בתקציב 2025 המקורי הוקצו כ-**8.7 מיליון ש"ח** לתמיכה בעמדות טעינה.

2.4.1 תמיכות בהקמת עמדות טעינה במדינות השוואה⁴⁰

להלן יוצגו התמיכות בהקמת עמדות טעינה במספר מדינות באירופה הדומות לישראל מבחינת מספר התושבים ואופי הכלכלה. הנתונים נאספו מכמה מקורות, לרבות דוחות של איגוד יצרני הרכב באירופה (ACEA), האתר של האיחוד האירופי ורשויות המס:⁴¹

דנמרק: כ-50 מיליון כתר דני לסבסוד הקמת עמדות טעינה ציבוריות, ובעת תכנון בנייה יש חובה להציב מספר עמדות לכלי רכב חשמליים לצורכי טעינה; כ-92 מיליון כתר דני לסבסוד עמדות טעינה ביתיות עבור השנים 2023-2025 (עד 25% מהעלות לעמדת טעינה); טעינה של כלי רכב חשמליים במקומות העבודה פטורים ממס על צריכת החשמל עד לתקרה מסוימת. החל משנת 2024 למשקי בית יש הטבה של כ-1 כתר דני לכל קוט"ש של טעינה.

שוודיה: סבסוד ממשלתי של עמדות טעינה עד ל-960 אירו לעמדה. תקציב הסבסוד בשנים 2018-2023 היה כ-8.7 מיליון אירו בממוצע בכל שנה. סך כל התקציב שאושר היה כ-67 מיליון אירו והביצוע עד 2023 כולל היה כ-52.2 מיליון אירו (שיעור של כ-78%). כמו כן, הטעינה של כלי רכב חשמליים במקום העבודה עד לחודש יוני 2026 פטורה ממיסים.

אוסטריה: סבסוד של עד 600-1,800 אירו לעמדת טעינה חשמלית בבית פרטי, ועד 900 אירו לעסקים. סבסוד של עד 30,000 אירו לעמדות טעינה ציבוריות.

אירלנד: מענק של עד 300 אירו להתקנת עמדת טעינה ביתית.

הולנד: סבסוד של שירותי ייעוץ לזעדי בתים המעוניינים להתקין עמדות טעינה. רשויות מקומיות מציעות התקנה של עמדות טעינה ציבוריות בחינם לפי בקשת התושבים.

שווייץ: חלק מהמחוזות מסבסדים עמדות טעינה לחברות, כך, במחוז ברן יש סבסוד של עד 60,000 פרנק שווייצרי. במחוז באזל יש סבסוד של 20% ממחיר הרכישה ועד ל-5,000 פרנק שווייצרי לכלי רכב חברה, ולמשקי בית הסבסוד הוא 500-4,000 פרנק שווייצרי.

⁴⁰ להרחבה: מאיר אזנקוט, [מיסוי כלי רכב בישראל ובמדינות אירופה](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יוני 2025.

⁴¹ European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), [Tax Guide 2022](#), June 2nd 2022; European Alternative Fuels Observatory, [Road](#), accessed: May 22th 2025.

2.5 אפשרויות תשלום בעמדות טעינה⁴²

בשוק עמדות הטעינה לכלי רכב חשמליים, יש מספר שיטות לתשלום בעת טעינה בעמדות ציבוריות, הנחלקות לתשלום ללא צורך ברישום ותשלום למשתמשים רשומים:

תשלום מזדמן ללא רישום מוקדם:

- **תשלום מזדמן:** בעת הגעה לעמדת טעינה ניתן לשלם **ללא צורך ברישום מוקדם** ליישומון של הספק. התשלום יכול להתבצע או באמצעות סריקה של קוד QR ומעבר לדף תשלום או באמצעות SMS או שיחת טלפון לסיוע בתשלום דרך המוקד של הספק.
- **מסופון אשראי:** תשלום על ידי כרטיס אשראי או ארנק דיגיטלי (Apple Pay או Google Pay) במסופון אשראי, כמו כל תשלום באשראי.

תשלום למשתמשים רשומים:

- **צ'יפ RFID:** תשלום באמצעות צ'יפ פיזי, שמוצמד לעמדת הטעינה ומזהה את המשתמש שהצ'יפ בבעלותו ומקושר לאמצעי התשלום שלו.
- **יישומונים:** מאפשרים ללקוח לאחסן בהם את פרטיו, ובעיקר את פרטי התשלום שלו. יש שני סוגי יישומונים: יישומון ייעודי של **מפעיל עמדת הטעינה** (CPO) (למשל: אפקון, סונול וכדומה); יישומון מאגד (eMSP) של מספר מפעילי עמדות טעינה.
- **Plug & Charge:** זיהוי חד-חד ערכי באופן אוטומטי של כלי הרכב וממילא שיוך שלו ללקוח עם פרטי תשלום. אפשרות תשלום זה היא האופן בו מבוצע הסדר הדלקן האוניברסלי (כפי שיוסבר להלן).

מהסקירה שבוצעה על ידי חברת עדליא (להלן: הסקירה) עבור משרד האנרגיה בנושא התשלום בעמדות טעינה ציבוריות עולים הדברים הבאים:

• **הוספת אמצעי תשלום:**

סקירה בינלאומית: יש דרישה שיהיה ניתן לשלם בעמדות ציבוריות באמצעי תשלום מקובלים (כרטיסי אשראי) ויש אפשרות לתשלום עבור לקוחות מזדמנים **ללא צורך ברישום ליישומון**. עם זאת, יש הבנה שיש עלויות לא מבוטלות בדרישה להקמת מסופון אשראי בעמדה ציבורית (בעיקר עלות עודפת משמעותית בעמדות איטיות), ולכן יש אפשרות להקים מסופון אחד עבור מספר עמדות או לשלם דרך קוד QR אינטרנטי הנמצא על מסך העמדה.

המצב בישראל: **ברוב עמדות הטעינה הציבוריות בישראל אין מסופון אשראי**. בקולות הקוראים של משרד האנרגיה לתמיכה בהקמת עמדות טעינה (ראו הרחבה בסעיף 3.5 להלן) לא הייתה דרישה לכך, למעט בקול קורא 104/2021 להקמת עמדות טעינה מהירות ואולטרה

⁴² פרק זה מבוסס על: משרד האנרגיה, [אסדרת ענף עמדות הטעינה הציבוריות לרכב חשמלי](#), 2024.

מהירות.⁴³ לדרישה להוספת מסופון אשראי בעמדות טעינה יש יתרונות בכך שמדובר על נוחות עבור הלקוחות שאינם רשומים ליישומונים ויכולים כך לשלם בצורה מזדמנת. כמו כן, עבור אוכלוסיות שאין ברשותם טלפון חכם יהיה ניתן לשלם באופן עצמאי בעמדות טעינה. עם זאת, החיסרון בדרישה זו הוא השתת עלות כלכלית נוספת למפעיל עמדות הטעינה להתקנה ותפעול מסופון אשראי. בנוסף, אופציה של תשלום מזדמן ללא צורך ברישום ליישומון, עשויה לגרום לכך שלמפעיל עמדות הטעינה לא יהיה מידע על לקוחותיו ועל פרופיל הטעינה שלהם, ובכך הוא **מאבד ידע החשוב לו בהבנת מצב שוק עמדות הטעינה**. בסעיף 3.2 להלן יוסבר השינוי שחל באסדרת התשלום בעמדות טעינה ברישיונות הניתנים לספקי עמדות הטעינה על ידי רשות החשמל.

• נדידה (Roaming):

נדידה הוא מצב המאפשר לנהגי כלי רכב חשמלי להטעין את כלי הרכב באמצעות חשבון לקוח אחד במספר רשתות של ספקי טעינה. כלומר, ללקוח של יישומון אפקון יש אפשרות להטעין עם אותו החשבון בעמדות טעינה אחרות, כגון: פז וסונול.

בסקירה הבינלאומית נמצא כי האסדרות בעולם **מחייבות** אפשרות למצב של נדידה.

המצב בישראל מראה כי יש מספר ספקי eMSP – Grivo, Pango, Cello, שביצעו הסכמים מסחריים עם ספקי עמדות טעינה. עם זאת, כיוון שכיום הסכמים אלו הם **וולונטריים** כל אחת מחברות אלו אינה מחוברת **לכלל** ספקי עמדות הטעינה. לפי הסקירה, יש שלוש חלופות להסכמי נדידה: חיבור של ספקי eMSP למספר ספקי טעינה ללא פיקוח של הרגולטור על דמי הקישוריות שישלמו ספקי ה-eMSP; חיבור של ספקי eMSP כולל פיקוח על דמי הקישוריות; הקמת יישומון ממשלתי אחד באמצעות מכרז שתאגד את כל ספקי הטעינה באופן **מחייב**.

על פי הסקירה, לנדידה יש יתרונות של מתן אפשרות ללקוח לנקודות טעינה שונות באמצעות חשבון אחד ויצירת שוק תחרותי בין ספקי הטעינה שעשוי לשפר את השירות ללקוח ולהפחית את עלויות הטעינה. עם זאת, מצב של אסדרה של נדידה מחייב יישום Open Data בין הספקים וייתכן כי יצריך התערבות של הרגולטור במנגנון שוק עמדות הטעינה.

• Plug & Charge:

במדינות שנבחנו בסקירה הבינלאומית לא נמצא כי קיים הסדר של "התקן תדלוק אוניברסלי". בנושא Plug & Charge יש אפשרות של מתן תמריצים לחברות לשימוש בתקן זה או אפשרות של קביעת חובת מעבר לתקן זה תוך מספר שנים. היתרון ביצירת תקן זה (בדומה להסדר הדלקן האוניברסלי) הוא שעבור הלקוח נוחות התשלום היא מרבית, כיוון שאין צורך להתעסק עם נושא

⁴³ משרד האנרגיה, קול קורא 104/2021 הגשת בקשות לקבלת מענקים להתקנת עמדות טעינה מהירות או אולטרה מהירות (DC) לטעינת רכבים חשמליים, ספטמבר 2022.

התשלום בעת הטעינה כלל, אלא כלל התהליך שקוף. כמו כן, תקן זה יכול לסייע בביצוע תשלום של ציי רכב חשמליים בעמדות טעינה, ולאפשר להם רמה גבוהה של אבטחה, מניעת טעינה בלתי מורשית וגניבת אנרגיה. עם זאת, מעבר לטכנולוגיה זו, יצריך שינוי טכנולוגי משמעותי הן מצד עמדות הטעינה והן מצד כלי הרכב וכן יצריך אסדרה רגולטורית. כאמור, בסקירה לא נמצאו דוגמאות לכך שהוא קיים באופן מחייב.

3. אסדרת שוק הטעינה

3.1 תקנות בנושא מידע על עמדות טעינה

ב-9 ביוני 2025 פורסמה להערות הציבור טיוטת תקנות מקורות אנרגיה (עמדות טעינה לרכב חשמלי), התשפ"ה-2025 (להלן: התקנות), מטעם משרד האנרגיה והתשתיות. במסגרת הטיוטה, מוצע לחייב ספקי טעינה להעביר את המידע על עמדות הטעינה שלהם למאגר מידע מרכזי. מאגר המידע יהיה מונגש לכלל הציבור ויכלול את הפרטים הבאים על עמדות הטעינה: מפרט העמדה – מהירות הטעינה, הספק וגודל חיבור; זמינות השקעים ללקוחות וכן נתונים בזמן אמת לגבי האם העמדות תפוסות או פנויות; נתונים בזמן אמת על פעילות העמדה ושעות הפעילות; תעריפי התשלום בעמדות ואופן התשלום.

לפי דברי ההסבר לתקנות, מטרתן היא להסדיר את נושא שיתוף המידע על עמדות הטעינה וליצור תנאים נוחים ללקוחות לשימוש בכלי רכב חשמליים. כמו כן, אופן יצירת מאגר המידע המרכזי יקבע על ידי מנכ"ל משרד האנרגיה על פי הוראות טכניות. השימוש במאגר המידע המרכזי על ידי בעלי כלי רכב חשמליים יהיה ללא תשלום.⁴⁴

ב-16 ביוני 2026 אושרו התקנות בוועדת הכלכלה וב-29 ביולי 2026 התקנות פורסמו ברשומות. על פי נציגי משרד האנרגיה, השינוי המשמעותי לאחר שהתקנות יחולו הוא בכך **שספקי טעינה יחויבו** להעביר את המידע על עמדות הטעינה, בניגוד למצב הקיים שבו ספקי הטעינה היו מעבירים את המידע באופן וולונטרי. במצב בו קיימת חובה על המפעילים לדווח, מאגר המידע ייחשב אמין ואפקטיבי עבור הלקוחות, כך שהם יכולים להסתמך על מאגר מידע זה ללא חשש.⁴⁵

3.2 אסדרת רישיונות לספקי עמדות טעינה

ביולי 2025 פורסם שימוע של רשות החשמל לאסדרת פעילות של ספקי עמדות טעינה. במסגרת השימוע הוצעו מספר שינויים:⁴⁶

- **חובת רישיון להפעלת עמדת טעינה** – מפעיל עמדות טעינה ציבורית שהספקן המותקן עולה על 8 מגה וואט יחויב ברישיון להפעלת עמדות טעינה. הספק זה שווה ערך לכ-50 עמדות טעינה מהירות (DC) או כ-350 עמדות טעינה איטיות (AC). לפי הרשות, כ-90% מההספק

⁴⁴ אתר החקיקה הממשלתי, [טיוטת תקנות מקורות אנרגיה \(עמדות טעינה לרכב חשמלי\), התשפ"ה-2025](#), 9 ביוני 2025.

⁴⁵ ועדת הכלכלה של הכנסת, [הצעת תקנות מקורות אנרגיה \(עמדות טעינה לרכב חשמלי\), התשפ"ו-2026](#), 16 ביוני 2026.

⁴⁶ רשות החשמל, [שימוע- אסדרה אשר תחול על פעילות הספקה מעמדות לטעינת רכב חשמלי](#), יולי 2025.

המותקן של עמדות טעינה ציבוריות יעמוד ברף זה ויהיה מחויב ברישיון. במסגרת הרישיון יהיו חובות כלפי הלקוחות: החזקת מרכז שירות לקוחות, פרסום מקוון של המחיר, סוג וזמינות העמדה, הגשת דיווחים לרשות החשמל ועוד.

- **פטור מחובת רישיון** – במסגרת השימוע מוצע כי מפעיל עמדות טעינה בהספק נמוך מ-8 מגה וואט או עמדות טעינה הממוקמות בשטח פרטי יהיו פטורים מחובת רישיון. עם זאת, גם מפעילי עמדות טעינה הפטורים מרישיון יידרשו לפרסם את המחירים והמידע על עמדות הטעינה בסמוך לעמדה ובאופן גלוי.
- **תשלום ללא רישום מוקדם** – כפי שהוסבר לעיל, יש יתרונות באפשרות תשלום בעמדת טעינה ללא רישום מוקדם באמצעות מסופון אשראי. במסגרת השימוע הוצע לחייב את מפעילי עמדות הטעינה (גם אלו שלא נדרשים לרישיון) לאפשר תשלום ללא רישום וזיהוי מוקדם בעמדות הטעינה באמצעות כרטיסי אשראי.

בדצמבר 2025 התקבלה החלטה של הרשות בדבר אסדרת פעילות מפעילי עמדות טעינה. ההחלטה שהתקבלה מבוססת על השימוע שתואר בנוגע לקריטריונים המחייבים קבלת רישיון. עם זאת, בנושא אפשרות תשלום בכרטיסי אשראי נקבע בהחלטה כי דרישה זו **תחול רק בעמדות טעינה מהירות ואולטרה מהירות**. על פי הרשות, התקנת מסופון אשראי בעמדות טעינה **איטיות** עשוי להיות כרוך בעלויות גבוהות ביחס לעלות הקמת העמדה. כמו כן, מציינים ברשות כי ברגולציה האירופית הדרישה להתקנת מסופון אשראי היא רק עבור עמדות של 50 kW ומעלה (עמדות מהירות). חובה זו תהיה על כלל העמדות המהירות החל משנת 2028 ועבור עמדות חדשות שיקומו לפני, החל משנת 2027 וזאת בכדי לאפשר לשוק הטעינה להיערך לדרישה זו. כלל האסדרה החדשה בנוגע להפעלת עמדות טעינה תהיה החל מיולי 2026.⁴⁷

ביולי 2026 התקבלה החלטה של רשות החשמל בנושא מתן רישיונות למפעילי עמדות טעינה. בהחלטה זו ניתנו רישיונות ל-11 מפעילי עמדות טעינה: EV EDGE, ZEN ENERGY, נופר EV, סונול EV, סקאלה אנרגיה, EV EDGE INOVA, דור אלון אנרגיה, טסלה מוטורס, גרינספוט, פז אנרגיה ואפקון תחבורה חשמלית.⁴⁸

3.3 סיכום

כפי שהוצג בפרק זה, החל מיולי 2026 חלו שינויים משמעותיים באסדרת שוק טעינת כלי רכב חשמליים, בעיקר בשלושה מישורים:

- הקמת מאגר מידע **מחייב** – לפי תקנות משרד האנרגיה, יוקם מאגר מידע מרכזי על כלל עמדות הטעינה הציבוריות שיחייב את ספקי עמדות הטעינה לדווח אליו נתונים עדכניים ואמינים על עמדות הטעינה.

⁴⁷ רשות החשמל, [החלטה מס' 73006 - אסדרה אשר תחול על פעילות הספקה מעמדות לטעינת רכב חשמלי](#), דצמבר 2025.

⁴⁸ רשות החשמל, [החלטה מס' 74503 - מתן רישיונות להספקת חשמל באמצעות עמדות טעינה ציבוריות לרכב חשמלי](#), יולי 2026.

- חובת רישיון ואפשרות **תשלום ללא זיהוי** – החל מיולי 2026 חלה חובת רישיון למפעילי עמדות טעינה (מעל הספק מסוים כפי שהוסבר).

- חובה למתן אפשרות **לתשלום בכרטיס אשראי** בעמדות טעינה מהירות.

לסיכום, הן התקנות והן האסדרה על ידי רשות החשמל מציעות פתרונות לאתגרים הקיימים בשוק עמדות הטעינה – התקנות לסוגיית המידע והאסדרה לסוגיית אופן התשלום. בהמשך יידרש לבחון האם אסדרות אלו מספיקות בכדי לשכלל את שוק עמדות הטעינה והאם בעקבותיהן צרכנים נוספים עברו לרכב חשמלי.

בנוסף, רשות החשמל ציינה בהחלטה על מתן רישיונות כי היא סבורה שלא קיימת בשלב זה בעיית ריכוזיות בשוק עמדות הטעינה וכי לא קיימים חששות תחרותיים. עם זאת, הממונה על התחרות טרם יעצה בנושא שיקולים של תחרותיות ענפית טרום מתן הרישיונות. בנושא זה, יידרש לבדוק האם קיימת סוגיית ריכוזיות ענפית **גיאוגרפית** בדומה לתחנות דלק⁴⁹ ורשתות שיווק⁵⁰, כפי שנבחן על ידי רשות התחרות בעבר. ריכוזיות ענפית גאוגרפית עשויה להצביע על כך שבאזורים מסויימים קיימת דומיננטיות של מפעיל עמדות טעינה מסויים העשוי להעלות מחירים באזור זה. כמו כן, בחינה של תעריפי עמדות הטעינה המהירות (פרק 2.3 לעיל) מראה כי מרבית החברות מציעות טעינה מהירה בתעריף של **2 ש"ח לקוט"ש ומעלה** (פי 3 עד פי 4 מעלות טעינה ביתית).

נתון נוסף העולה מהמסמך הוא המעבר מרכישת כלי רכב חשמליים **מלאים** לרכישת כלי רכב פלאג אין – **מ-91%** מכלל כלי הרכב המצריכים טעינה חשמלית בשנת 2024 ל-**34%** בספטמבר 2026. ייתכן ושינוי זה נגרם עקב המיצוי של הפוטנציאל של התקנת עמדות טעינה בבתים פרטיים עד לשנה זו, כך שהרוכשים החדשים לא רואים אפשרות של טעינה ביתית ולכן מעדיפים לרכוש רכב פלאג אין שבו יש אפשרות לנסוע גם באמצעות בנזין או סולר. בנוסף, הירידה בכדאיות הכלכלית בשימוש ברכב חשמלי בשנים האחרונות (עליית שיעור המס ועלייה בסכום אגרת רישוי רכב חשמלי) וחוסר הוודאות בדבר מס נסועה לכלי רכב חשמליים, ייתכן והובילו לשינוי המגמה של הלקוחות ולעלייה ברכישת רכבי פלאג אין על חשבון רכבים חשמליים מלאים.

⁴⁹ בנק ישראל, [מאפייני התחרות בין תחנות התדלוק בשוק הסולר בישראל](#), לקט ניתוחי מדיניות וסוגיות מחקריות, יולי 2018.

⁵⁰ מאיר אזנקוט, [פערי מחירים ברשתות שיווק על בסיס גיאוגרפי ומעמד חברתי-כלכלי](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, אוקטובר 2023.