

CECI

Citizens' Empowerment Center in Israel
A Government that works. For us.

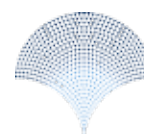
המרכז להעצמת האזרח
ממשל שעובד. בשבילנו.



דו"ח מעקב

תכנית לאומית למניעה ולצמצום זיהום אוויר בישראל
החלטה מספר 707 מיום 25.08.2013

ינואר 2017



אודות המרכז להעצמת האזרח **CECI**

המרכז הישראלי להעצמת האזרח הינו עמותה הפועלת בתחומי הממשל ועוסקת באפקטיביות המגזר הציבורי ויכולות הביצוע של הרשות המבצעת. המרכז מתמקד בתהליכי יישום מדיניות ובהיבטים שונים הקשורים לתפקוד הממשל ויכולתו לממש להוביל שינויים לטובת הציבור. במסגרת זו, מפעיל המרכז את מיזם "המוניטור" הכולל מעקב וניטור אזרחי אחר יישום החלטות ממשלה וחוקי כנסת והנגשתם לציבור.

"המוניטור" מסייע בהבנת תהליכי ממשל ויישום מדיניות באמצעות יצירת תשתית ידע רחבה, אמפירית ואינטגרטיבית של תהליכי יישום ההחלטות. מטרת "המוניטור" היא לקדם את שיוב עבודת הממשל בישראל ולהגביר את ההיכרות והמעורבות האזרחית בתחומי העשייה של המגזר הציבורי.

דו"ח מעקב

תכנית לאומית למניעה ולצמצום זיהום אוויר בישראל
החלטה מספר 707 מיום 25.08.2013

ינואר 2017

דו"ח המעקב נכתב במסגרת פרויקט "המוניטור" של המרכז להעצמת האזרח
המבצע ניטור ומעקב אחר יישום החלטות ממשלה.

הדו"ח נכתב ע"י גל שכטר, תחקירנית בפרויקט המוניטור
ובהנחיית נועה רוזנפלד ואפרת בן-אברהם, מנהלות תחום ממשל
במרכז להעצמת האזרח.

הקדמה ורקע

מזה מספר עשורים ניצב אתגר שיפור איכות האוויר בפני מעצבי המדיניות הסביבתית בארץ ובעולם. זיהום האוויר בישראל מהווה את אחד המפגעים הסביבתיים החמורים ביותר המשפיעים על בריאות הציבור בארץ, על סביבתו ועל איכות חייו. מחקרים מדעיים מראים כי זיהום אוויר גורם להשפעות בריאותיות שליליות וביניהן: תמותה, סרטן ריאות, אסטמה ועוד. זיהום האוויר נגרם ממקורות שונים, כגון: תחבורה, תחנות כוח, מפעלי תעשייה ומקורות טבעיים.

התכנית הלאומית למניעה ולצמצום זיהום אוויר בישראל מהווה את אחד הנדבכים המרכזיים במדיניות המשרד להגנת הסביבה וממשלת ישראל לצמצום זיהום האוויר בישראל, וכפועל יוצא מכך, לצמצום ההשפעות השליליות הנגרמות מזיהום אוויר. הניסיון הרב שקיים בעולם מעיד כי שיפור איכות האוויר כתוצאה מיישום צעדי המדיניות המוצעים, צפוי להביא תועלת בריאותית רבה לאזרחי המדינה ותועלת כלכלית למשק כולו.

מקורה של החלטה 707 בסעיף 5 לחוק אוויר נקי התשס"ח, מינואר 2008, שבו נדרשה הממשלה לאשר תכנית לאומית למניעה ולצמצום של זיהום אוויר בתוך שנה מיום כניסת החוק לתוקף, אולם החלטת הממשלה התקבלה רק ב-25.08.2013.

התכנית הלאומית בנויה כתכנית רב-שנתית לשנים 2012-2020 ומטרתה העיקרית היא להביא לשיפור באיכות האוויר בישראל ובכך להועיל לבריאות הציבור ולשיפור באיכות החיים וההגנה על הסביבה. בתכנית מצוינות שתי שנות יעד והן 2015 ו-2020. העמידה ביעדי התכנית בתרחישים השונים תיבחן אל מול נקודות זמן אלה.

התכנית הלאומית כוללת את המדיניות הנוכחית המונהגת על-ידי משרדי הממשלה, הנקראת תרחיש "עסקים כרגיל" – תרחיש זה משקף את היקף פליטת המזהמים בישראל הצפויה בשנות היעד על-פי המגמות הנוכחיות והמדיניות הממשלתית.

את העבודה על התכנית הלאומית ליוו צוותים ממשרדי הממשלה השונים, ביניהם: משרד הבריאות, הכלכלה, התחבורה, האוצר והאנרגיה. בנוסף, נטלו חלק גם רשות החשמל, רשות המיסים, נציגי רשויות מקומיות, התאחדות התעשיינים וארגונים סביבתיים שונים.

על-מנת להתוות עקרונות מנחים לתכנית הלאומית, נבחנה גם הפרקטיקה הנהוגה בתכניות לאומיות להפחתת זיהום אוויר במספר מדינות בעולם. צעד זה נעשה בכדי ללמוד מניסיונם של אחרים לצורך יצירת תכנית אפקטיבית עבור ישראל.

עיקרי התכנית הלאומית למניעה ולצמצום זיהום אוויר בישראל

תקציבה הכולל של התכנית, כפי שאושרה, הוא 100 מיליון ₪ ל-5 שנים. התכנית כוללת פעולות לצמצום זיהום האוויר מתחבורה, אנרגיה, תעשייה ומשקי בית, ביניהן –

- גריסת כלי רכב פרטיים
- הקמת תכנית מענקים לעידוד מעסיקים לצמצום נסועת עובדיהם ברכב פרטי
- פיילוט להנעת אוטובוסים בגז
- עידוד במיסוי למוניות היברידיות
- בחינת תעריף חשמל דיפרנציאלי ומעבר לרשת חשמל חכמה שמאפשרת הפעלת מכשירי חשמל בהתאם לתעריף המשתנה
- מיסוי דיפרנציאלי על דלקים באופן שלוקח בחשבון השפעות סביבתיות ומעודד שימוש בדלקים נקיים יותר
- עריכת בחינה מקיפה, לראשונה, לזיהום לו חשוף הציבור בתוך הבית ובמוסדות שונים, כגון זיהום הנפלט מחומרי ניקוי, חומרי בנייה, ריהוט, שטיחים ועוד.

פירוט מרכיבי התכנית הלאומית וסטטוס יישומם

התכנית הלאומית מפרטת שלושה מגזרים בהם יש לפעול על-מנת להפחית את זיהום האוויר בישראל ואת השפעותיו השליליות על בריאות הציבור והסביבה: מגזר התחבורה, מגזר ייצור החשמל ומגזר התעשייה.

1. הפחתת זיהום אוויר הנובע מתחבורה המהווה מקור עיקרי לזיהום אוויר במרכזי הערים:

א. התכנית קובעת כי על השר להגנת הסביבה, שר התחבורה ושר האוצר להמשיך את תכנית הגריטה של כלי רכב ישנים, בהמשך להחלטות הממשלה ב-2452 ו-2935. לצורך כך יוקצה סך של 5 מלש"ח לשנה, בין השנים 2013-2017.

סטטוס: לא יושם (בוטל).

משרדי הממשלה החליטו לא להפעיל את התכנית אלא אם יאושר לה תקציב מינימלי בסך 20 מלש"ח לשנה. התקציב לא הוגדל ולכן לא הופעלה תכנית הגריטה. מבדיקת נתוני התקציב לגריטת רכבים בשנים הרלוונטיות להחלטה, עולה כי התקציב ב-2013 במשרד להגנת הסביבה עמד בתחילה על 14 מלש"ח, אולם לאחר הסעות נותרו 785,000 ש"ח בלבד; למשרד התחבורה, הוקצו לשם כך, ב-2013, לאחר הסעות, 5 מליון ש"ח; ב-2014 הוקצה למשרד להגנת הסביבה סכום דומה (מעל 14 מלש"ח), אולם נותרו 384,000 ש"ח לאחר הסעות; ב-2015 עמד התקציב של המשרד להגנת הסביבה לעניין סעיף זה על 262,000 ש"ח לאחר הסעות.

ב. לצורך קידום תחבורה ציבורית עירונית נקייה, על שר התחבורה, השר להגנת הסביבה, שר התשתיות הלאומיות ושר האוצר להפעיל עד ליום 1.4.14 פרויקט פיילוט להפעלה של שלושה אוטובוסים עירוניים המשמשים לתחבורה ציבורית, באמצעות גז טבעי דחוס.

סטטוס: לא יושם.

הוחלט לבצע פרויקט חלוץ, במסגרת החלטת הממשלה לאישור תכנית מפרץ חיפה, אשר יתחלק לשניים – משאיות אשפה המונעות באמצעות גז טבעי – עד סוף 2016, ואוטובוסים מונעי גז טבעי – עד חודש יוני 2017. פרויקט החלוץ לא בוצע בל"ז המתוכנן, ונכון למועד עריכת הדו"ח התכנית שרם יצאו לפועל. הבחינה של המשמעויות הביטחוניות והביטחוניות הנובעות מהסיכון בעת פיצוץ של אוטובוס נוסעים מונע בגז, בהתאם לדרישת המשרד לביטחון פנים, נמשכה זמן רב עד שנמצאה הדרך לאפשר את הפעלת האוטובוסים בהתאם לדרישות. עם זאת, במסגרת החלטת הממשלה לאישור תכנית מפרץ חיפה הוחלט לבצע פרויקט חלוץ להפעלת 30 אוטובוסים וכ-20 משאיות אשפה מונעי גז טבעי. הפעלת האוטובוסים מתוכננת לחודש יוני 2017 והמשאיות לסוף 2016.

ג. (1) ההחלטה קובעת כי לצורך הפחתת השימוש ברכב פרטי והקטנת עומס התנועה בכבישים, על השר להגנת הסביבה בהתייעצות עם שר התחבורה, שר האוצר ושר הכלכלה, לבצע פעולות לעידוד מעסיקים במשק להפחית את זיהום אוויר הנובע מיוממות (נסיעה בין-עירונית למקום העבודה). לצורך כך, יוקצה סך של 28.6 מלש"ח בין השנים 2013-2017, כאשר שליש מהתקציב יוקצה להפחתת נסועה בפריפריה.

סטטוס: מיושם חלקית.

לאחר עבודת הכנה של כשנה והתייעצות עם משרדי התחבורה, האוצר והכלכלה נמצא כי הדרך המיטבית לעודד מעסיקים להפחית את זיהום האוויר הנובע מיוממות היא באמצעות מתן תמיכה לרשויות מקומיות הפועלות מול המעסיקים בתחומן, לצמצום השימוש ברכב פרטי. משרדי הממשלה הרלוונטיים הגיעו למסקנה

כי עידוד המעסיקים יתבצע על-ידי מתן תמיכות לרשויות מקומיות הפועלות מול המעסיקים בתחומם, לצמצום השימוש ברכב הפרטי.

פורסמו קולות קוראים לתמיכות ברשויות מקומיות לצורך הפחתת זיהום אוויר מיוממות באזורי תעסוקה, הכוללת תמיכה בהקמת מערך 'שאטלים' ואמצעים לעידוד השימוש באופניים. בקול הקורא הראשון זכו עשרה פרויקטים שונים, ב-7 רשויות שונות, בתמיכה כוללת בסך של כ-6 מלש"ח (5 מיליון ש"ח מתקציב 2013 ומיליון ש"ח מתקציב 2014). הפרויקטים כוללים: הסעות ממוקדים עירוניים למרכזי תעסוקה, חיבור רשויות בגוש דן למערך השכרת האופניים "תל אופן", פיתוח תשתיות לשבילי אופניים למרכזי תעסוקה וכן הקמת מתקנים לעגינת אופניים באזורי תעסוקה וברחבי הערים. בחודש נובמבר 2015 התפרסם קול קורא נוסף לתמיכה בפרויקטים דומים נוספים בהיקף של 14 מלש"ח מתוך תקציב 2015-6.

(2) ההחלטה קובעת כי על שר האוצר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ועם שר התחבורה, לבחון ולהמליץ על כלים וצעדים לצמצום הנסועה ברכבי ליסינג (בעלי רכבי ליסינג רבים אינם משלמים באופן מלא על הדלק אותו הם צורכים ולכן אין להם תמריץ מספק לצמצם נסועה מיותרת ברכב).

סטטוס: לא יושם.

לא הוצעו לממשלה כלים וצעדים לצמצום הנסיעה ברכבי ליסינג.

ד. ההחלטה קובעת כי יש לתקן את החלטת ממשלה מס' 165 מיום 13.3.13 ולהוסיף את המשרד להגנת הסביבה לצוות הבין-משרדי להכנת תכנית תמריצים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית במקומות עבודה. בהתאם להחלטת הממשלה, התכנית תפעל בין השנים 2013-2018 והיקפה התקציבי לא יעלה על 40 מלש"ח למשך כל התקופה.

סטטוס: יושם.

נציג המשרד להגנת הסביבה צורף לצוות הבין-משרדי להכנת תמריצים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית במקומות עבודה.

2. הפחתת זיהום האוויר מייצור חשמל, צמצום צריכת החשמל והסטת ביקושים משעות השיא:

א. נקבע כי על רשות החשמל לבצע בדיקה מקצועית לגבי היעילות של החלת תעריף דיפרנציאלי לצורך הפחתת צריכת החשמל. כיום השיטה היא שלצריכת החשמל במשק הביתי אין השפעה על מחירי החשמל. בשיטה החדשה תעריף החשמל יעלה אם כמות צריכת החשמל תעלה.

סטטוס: יושם.

רשות החשמל ביצעה בדיקה מקצועית בנוגע למעבר לתעריף דיפרנציאלי על בסיס מדרגות צריכה של צרכנים. הרשות אינה ממליצה לקבוע תעריפים מסוג זה מכיוון שמהלך מהסוג הזה עלול לגרום לגידול בצריכת החשמל המשקית ולפיכך לעלייה בזיהום האוויר.

ב. נקבע כי שר האנרגיה והמים ימשיך לפעול לקידום תכנית התקנת מערך מניה חכמה, אשר ביכולתו להעביר מידע לגבי זמני צריכת החשמל ובכך לאפשר את זיהוי צריכת החשמל בזמן אמת ולחייב באופן דיפרנציאלי את הצרכן. התכנית תכלול פיילוט להתקנת מונים חכמים ותתווה יעדים ומועדים לחיבור צרכנים במשק באמצעות מונים חכמים.

סטטוס: מיושם חלקית.



מערך המניה החכמה הוא מערך אשר מופעל ומקודם על-ידי רשות החשמל, והוא מחולק לשלבים:
שלב א': פיילוט טכנולוגי. בוצע בשנים 2013 ו-2014 בבנימינה, גבעת עדה ופארק תעשייה קיסריה. שלב זה הסתיים.

שלב ב': פיילוט תעריפי ובדיקות ניתוח עלות-תועלת למשק. בהתבסס על ממצאי הפיילוט והחלטה על ביצוע פריסה ארצית בהתאם לתוצאות הניתוח, האם קיימת כדאיות כלכלית לכך.

שלב ג': פריסה ארצית או חלקית בהתאם לתוצאות ניתוח עלות-תועלת.

חברת החשמל נמצאת היום בשלב ב'.

3. קביעת שיעור מס דיפרנציאלי שיופעל בהדרגתיות על סוגי דלקים שונים באופן שישקף את ההשפעות הסביבתיות הנגרמות כתוצאה מהשימוש בהם ויעודד את השימוש בדלקים מזהמים פחות

הכל תוך כדי התייחסות לגובה המיסוי המקובל בעולם לדלקים דומים. כמו-כן, בחינת מתן תמריצים לעידוד השימוש בתהליכים או באמצעים מוכחים להפחתה משמעותית של הפליטות, וביחס לזמינות של תחליפי דלק נקיים, כמו גז טבעי. סעיף זה היה אמור להתבצע עד ליום 01.01.15, על-ידי שר האוצר, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה ושר הכלכלה.

סטטוס: לא יושם.

לא נקבע שיעור מס דיפרנציאלי על סוגי דלקים שונים.

4. הפחתת זיהום האוויר הנובע ממקורות פליטה לרבות תעשייה ומשקי בית, וכן הרחבה של בסיס הידע לגבי זיהום האוויר בישראל.

לצורך ביצוע הפעולות האמורות בסעיף זה, יוקצה סך של 46.5 מלש"ח שיחולקו באופן הבא:

שנה	2013	2014	2015	2016	2017
תקציב במיליוני ש"ח	14	10	7.5	7.5	7.5

א. יש ליישם את מדיניות המשרד להגנת הסביבה בעניין הפחתת פליטות של גופרית דו-חמצנית מסקטור התעשייה על-ידי שיפור איכות הדלקים, ומעבר לדלקים נקיים.

סטטוס: יושם.

בעסקים בהם מופעלים דודי קיטור, נקבעות הוראות כתנאי ברישיון העסק. העסקים מחויבים בעמידה בערכי פליטה מחמירים בהתאם לסוג הדלק בו הם משתמשים החל מינואר 2015 או ינואר 2017, בהתאם לנסיבות.

ב. יש לבצע סקר למיפוי, אפיון וכימות פליטות של חלקיקים נשימים ממחצבות אשר אחראים על חלק נרחב מהפליטות בישראל.

סטטוס: יושם.

בוצעו מדידות באתרי ניטור זיהום אוויר שונים ברחבי הארץ ובעיקר בסמוך למחצבות והתגלה כי תרומת המחצבות לריכוזי חלקיקים בסביבה הינה נמוכה.

יש להטיל על השר להגנת הסביבה לבצע סקר למיפוי, אפיון וכימות פליטה של תרכובות אורגניות נדיפות (VOC), בדגש על פליטה ממשקי בית וזיהום אוויר תוך מבני. יש להכין הצעה לתכנית רב-שנתית להפחתת זיהום אוויר.

סטטוס: מיושם חלקית.

ההערכה על כמות הפליטה השנתית לאדם נלקחה מסקרים שנעשו במדינות אירופה וצפון אמריקה. הרגלי הצריכה של האזרחים שם שונים מאשר במדינת ישראל. לפיכך, מתבצעת בחינה של השיטות לכימות פליטות VOC במדינות מערביות אחרות ועל-פי הממצאים יוחלט האם וכיצד לעדכן את השיטה הנהוגה על-ידי המשרד להגנת הסביבה.

ג. יש לפעול לבנייה, הרחבה והשלמה של בסיס המידע לגבי זיהום אוויר בישראל. דבר זה ייעשה, בין היתר, באמצעות הרחבה ושיפור של מערך ניטור האוויר הארצי, ביצוע דיגום סביבתי, עריכת מחקרים ופיתוח מצאי הפליטות.

סטטוס: יושם.

המשרד להגנת הסביבה ביצע פעולות שונות בשנים 2014-2015 להרחבת בסיס המידע לגבי זיהום אוויר בישראל. כך למשל, הוסמך מערך ניטור האוויר הארצי של המשרד להגנת הסביבה לעמוד באמות מידה בין-לאומיות. מערך זה מבטיח כי תחנות הניטור הסביבתי יופעלו לפי סטנדרטים מקצועיים אחידים, בפיקוח של המשרד להגנת הסביבה.

בנוסף, עודכן מצאי הפליטות של מזהמי אוויר לסביבה. המצאי מבוסס על דיווחי מפעלים למרשם הפליטות לסביבה, ומידע משלים לגבי מפעלים אשר אינם מדווחים. מצאי זה כולל את הפליטות השונות ממקורות נוספים כגון תחנות דלק, מחצבות ועוד.








5. יש להקים ועדה ובראשותה נציג השר להגנת הסביבה, לצורך מעקב אחר יישום התכנית הלאומית (כולל יישום תרחיש 'עסקים כרגיל')







בוועדה יהיו נציגים של משרד האוצר, משרד האנרגיה והמים, משרד התחבורה, משרד הכלכלה, משרד הבריאות, רשות החשמל ורשות המיסים. נציגים אלו ידווחו לוועדת המעקב אחת לחצי שנה על ביצוע הפעולות המוטלות לפי החלטה זו על המשרדים והגופים אותם הם מייצגים. על השר להגנת הסביבה לבצע מעקב של יישום התכנית כמכלול והעמידה ביעדיה, וידווח לממשלה ולכנסת אחת לשנה על יישום התכנית הלאומית.

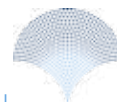
סטטוס: יושם.

הוקמה ועדה למעקב אחר יישום החלטת הממשלה. הוועדה כוללת את הנציגים הנדרשים, והמשרד להגנת הסביבה עומד בקשר עם משרדי הממשלה והגורמים הרלוונטיים, וכן מרכז את המעקב על ביצוע החלטת הממשלה והתכנית הלאומית.

טבלה מסכמת: מרכיבי ההחלטה וסטטוס יישומם

יישום	סטטוס	מרכיב בהחלטה	
לא יושם (בוטל)		תכנית הגריטה לא הופעלה מאחר שלא אושר לה תקציב מינימלי בסך 20 מלש"ח לשנה.	1 הפחתת זיהום אוויר הנובע מתחבורה – גריטת כלי רכב ישנים. לצורך כך יוקצה סך של 5 מלש"ח לשנה בין השנים 2013-2017.
לא יושם		הוחלט לבצע פרויקט חלוץ במסגרת החלטת הממשלה לאישור תכנית מפרץ חיפה – משאיות אשפה המונעות באמצעות גז טבעי עד סוף 2016, ואוטובוסים מונעי גז טבעי עד חודש יוני 2017. הפרוייקט טרם יצא לפועל.	2 הפחתת זיהום אוויר הנובע מתחבורה – הפעלת פרויקט פיילוט של שלושה אוטובוסים עירוניים המשמשים לתחבורה ציבורית, באמצעות גז טבעי דחוס.
מיושם חלקית		7 רשויות מקומיות שונות מקיימות פרויקטים לצמצום השימוש ברכב הפרטי בתחומן, הכוללים הסעות ממוקדים עירוניים למרכזי תעסוקה, שימוש במערך השכרת האופניים "תל-אופן", פיתוח תשתית לשבילי אופניים למרכזי תעסוקה וכן הקמת מתקנים לעגינת אופניים באזורי תעסוקה. פרויקט זה נתמך ב-6 מלש"ח ובעתיד יתווספו פרויקטים דומים בהיקף של 14 מלש"ח.	3 קביעת אמות מידה ומתן תמיכות לעידוד מעסיקים במשק להפחית את זיהום אוויר הנובע מיוממות (נסיעה בין-עירונית למקום העבודה). לצורך כך יוקצה סך של 28.6 מלש"ח בין השנים 2013-2017. שליש מהתקציב יוקצה להפחתת נסועה בפריפריה.
לא יושם		לא הוצעו לממשלה כלים וצעדים לצמצום הנסיעה ברכבי ליסינג.	4 בחינה והמלצה על כלים וצעדים לצמצום הנסועה ברכבי 'ליסינג' (מאחר שבעליהם אינם משלמים באופן מלא על הדלק אותו הם צורכים ולכן אין להם אינטרס מספק לצמצם נסועה מיותרת ברכב).
יושם		נציג המשרד להגנת הסביבה צורף לצוות הבין-משרדי להכנת תמריצים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית במקומות עבודה.	5 הוספת המשרד להגנת הסביבה לצוות הבין-משרדי להכנת תכנית תמריצים לעידוד השימוש בתחבורה ציבורית במקומות עבודה. התכנית תפעל בין השנים 2013-2018 והיקפה התקציבי לא יעלה על 40 מלש"ח.
יושם		רשות החשמל ביצעה בדיקה מקצועית בנוגע למעבר לתעריך דיפרנציאלי על בסיס מדרגות צריכה של צרכנים, והמליצה שלא לקבוע תעריפים מסוג זה מכיוון שמהלך מסוג זה עלול גרום לגידול בצריכת החשמל המשקית ולפיכך לעלייה בזיהום אוויר.	6 הפחתת זיהום האוויר מייצור חשמל – על רשות החשמל לבצע בדיקה מקצועית לגבי היעילות של החלת תעריך דיפרנציאלי לצורך הפחתת צריכת החשמל.
מיושם חלקית		רשות החשמל פועלת בתהליך של שלושה שלבים לבדיקת עלות מול תועלת של מערך המניה החכמה – שלב א': פיילוט טכנולוגי; שלב ב': פיילוט תעריפי ובדיקות ניתוח עלות-תועלת למשק; שלב ג': פריסה ארצית או חלקית בהתאם לתוצאות ניתוח עלות-תועלת. חברת החשמל נמצאת, נכון למועד עריכת הדו"ח, בשלב ב'.	7 הפחתת זיהום האוויר מייצור חשמל – שר האנרגיה והמים ימשיך לפעול לקידום תכנית התקנת מערך מניה חכמה אשר מסוגל להעביר מידע לגבי זמני צריכת החשמל וכך מאפשר את זיהוי צריכת החשמל בזמן אמת וחיוב דיפרנציאלי של הצרכן.

יישום	סטטוס	מרכיב בהחלטה	
 לא יושם	לא נקבע שיעור מס דיפרנציאלי על סוגי דלקים שונים.	יש לקבוע שיעור מס דיפרנציאלי שיופעל בהדרגתיות על סוגי דלקים שונים באופן שישקף את ההשפעות הסביבתיות הנגרמות כתוצאה מהשימוש בהם ויעודד את השימוש בדלקים מזהמים פחות, הכל תוך כדי התייחסות לגובה המיסוי המקובל בעולם לדלקים דומים.	8
 יושם	בעסקים בהם מופעלים דודי קיטור, נקבעות הוראות כתנאי ברישיון העסק. העסקים מחויבים בעמידה בערכי פליטה מחמירים בהתאם לסוג הדלק בו הם משתמשים, החל מינואר 2015 או ינואר 2017, בהתאם לנסיבות.	יישום מדיניות המשרד להגנת הסביבה בעניין הפחתת פליטות של גופרית דו-חמצנית מסקטור התעשייה על-ידי שיפור איכות הדלקים ומעבר לדלקים נקיים.	9
 יושם	בוצעו מדידות באתרי ניטור זיהום אוויר שונים ברחבי הארץ ובעיקר בסמוך למחצבות והתגלה כי תרומת המחצבות לריכוזי חלקיקים בסביבה הינה נמוכה.	יש לבצע סקר למיפוי, אפיון וכימות פליטות של חלקיקים נשימים ממחצבות אשר אחראים על חלק נרחב מהפליטות בישראל.	10
 מיושם חלקית	ההערכה על כמות הפליטה השנתית לאדם נלקחה מסקרים שנעשו במדינות אירופה וצפון אמריקה. מתבצעת בחינה של השיטות לכימות פליטות VOC במדינות מערביות אחרות ועל-פי הממצאים יוחלט האם וכיצד לעדכן את השיטה הנהוגה על-ידי המשרד להגנת הסביבה.	יש לבצע סקר למיפוי, אפיון וכימות פליטה של תרכובות אורגניות נדיפות (VOC), בדגש על פליטה ממשקי בית וזיהום אוויר תוך מבני. יש להכין הצעה לתכנית רב שנתית להפחתת זיהום אוויר.	11
 יושם	המשרד להגנת הסביבה ביצע פעולות שונות בשנים 2014-2015 להרחבת בסיס המידע לגבי זיהום אוויר בישראל.	יש לפעול לבנייה, הרחבה והשלמה של בסיס המידע לגבי זיהום אוויר בישראל. דבר זה יעשה בין היתר באמצעות הרחבה ושיפור של מערך ניטור האוויר הארצי, ביצוע דיגום סביבתי, עריכת מחקרים ופיתוח מצאי הפליטות.	12
 יושם	הוקמה ועדה למעקב אחר יישום החלטת הממשלה. הוועדה כוללת את הנציגים הנדרשים, והמשרד להגנת הסביבה עומד בקשר עם משרדי הממשלה והגורמים הרלוונטיים, ומרכז את המעקב על ביצוע החלטת הממשלה והתכנית הלאומית.	יש להקים ועדה ובראשותה נציג השר להגנת הסביבה, לצורך מעקב אחר יישום התכנית הלאומית (כולל יישום תרחיש עסקים כרגיל). בוועדה יהיו נציגים של משרד האוצר, משרד האנרגיה והמים, משרד התחבורה, משרד הכלכלה, משרד הבריאות, רשות החשמל ורשות המיסים.	13



מסקנות ותובנות

1. אי יישום יחסי של סעיפי ההחלטה הנוגעים למשרד התחבורה

ממצאי המעקב מעלים באופן ברור כי מרבית קשיי היישום מתמקדים במרכיבי ההחלטה הנוגעים לתחום התחבורה. מרכיבי ההחלטה הנוגעים לתחום זה (גריטה, פיילוט אוטובוסים על גז שבעי, תמרוץ מעסיקים ומדיניות בתחום הליסינג) – מצויים בשיעורי יישום נמוכים ביותר ביחס למרכיבי ההחלטה האחרים. ניתן להסביר זאת בכך שצמצום זיהום האוויר או יעדים אחרים בתחום הגנת הסביבה ו/או בריאות הציבור, אינם מהווים תכלית אינהרנטית בפעילותו של משרד התחבורה, כמשרד שבראש ובראשונה אחראי על נושא התנועה והתחבורה – תשתיות, רגולציה, אפקטיביות של התחבורה הציבורית וכו', ורק בסדר עדיפויות נמוך יותר, לנושא תוצרי הלוואי של כלי התחבורה.

2. ניגודים ומחלוקות מובנים בין משרדי הממשלה בתחומי סביבה והעדר גורם מרכז

כמו בהחלטות ממשלה אחרות הנוגעות לתחומי סביבה, כגון הפחתת פליטות גזי חממה או קידום אנרגיות מתחדשות, ניכר כי קיים מתח מובנה בין יעדים ומדיניות המובלת על ידי משרדי תשתית, כגון משרד התחבורה, משרד השיכון ומשרד האנרגיה והתשתיות לבין המשרד להגנת הסביבה הפועל למען קידום האינטרס הסביבתי. מתח זה מתקיים בתוך מבנה ממשלי שבו אין מערך מובנה לפתרון מחלוקות בין משרדיות ובהעדר "פוסק-על" בתוך הממשלה. כאשר מדובר בנושאים סביבתיים, המחייבים פעולה משולבת של משרדי ממשלה, רגולטורים וגופי ביצוע, וכן כאשר מדובר בתכניות רב-שנתיות, המחייבות תיאום מתמשך, בעיה זו מתבטאת ביתר שאת ומשיאה תוצאות יישום נמוכות.

