

המכונות החשמלית – לא מה שקיוונו

דני רבינוביץ

יולי 2011

בימים אלה אמורות לעלות על כבישי הארץ המכונות החשמליות הראשונות של 'בטר פלייס'. מדובר בגרסא חשמלית של 'רנו פלואנס' - מכונת ללא מנוע בנזין שגלגליה מונעים בכוח סוללה גדולה שמותקנת באחוריה. כשהסוללה מתרוקנת טוענים אותה בעמדת טעינה, או מחליפים אותה במהירות בסוללה מלאה בתחנת החלפה מיוחדת.

החשמלית של 'בטר פלייס' היתה אמורה לגלם בשורה חדשנית: טכנולוגיה עילית שתציל את האטמוספירה והסביבה, תגאל אותנו מהתלות בנפט והעיקר – תעשה זאת תוך חיסכון כספי לצרכן. יש ספק גדול אם המכונת החשמלית אכן תחסוך בכמויות גזי החממה שנפלטות בישראל. עכשיו, משנחשפו העלויות והמפרט הטכני, מתגלים בקיעים מהותיים לא פחות גם בשאלת החיסכון הכספי לצרכן.

ראשית, מחיר המכונת עצמה. הוא יעמוד על 123 אלף שקלים - מעט גבוה ממחירה של 'רנו פלואנס' רגילה. זאת למרות שמס הקניה על מכונות חשמליות יהיה רק 10 אחוז (במקום 70). מה שאומר שהנהנית העיקרית מהטבת הענק שקיבלה 'בטר פלייס' מהמדינה, הטבה שמסתכמת בכ 70 אלף ₪ למכונת, תהיה 'בטר פלייס' עצמה, ולא לקוחותיה.

שנית, מחיר האנרגיה. 'בטר פלייס' מציעה ללקוחותיה חבילה מינימאלית הכוללת מילוי והחלפת מצברים לנסיעה של עד עשרים אלף ק"מ בשנה תמורת 13,000 ₪. באתר האינטרנט שלה משווה 'בטר פלייס' בין מחיר זה לבין עלות הדלק שתצרוך מכונת משפחתית רגילה שתסע מרחק דומה (עלות שתסתכם ב 14,700 ₪), ומעניקה לעצמה טפיחה מהדהדת על השכם. הבעה היא שחישובי 'בטר פלייס' מגלים כאן דימיון מטריד לתעלולי התימחור של חברות הסולאר. מסתבר שמכונת פרטית בישראל נוסעת בממוצע 16,700 ק"מ בשנה. החבילה המינימאלית שלקוחות 'בטר פלייס' מחוייבים לקנות – משקנות המכונת החשמלית אין להם אלטרנטיבה - היא 'עד עשרים אלף'. כמו חברות הסולאר, שלא מחזירות אגורה על רכיבי חבילה שלא נוצלו, גם 'בטר פלייס' לא תחזיר מן הסתם עודף על קילומטרים לא מנוצלים. וכשמשוים את ההוצאה על נסיעה של 16,700 ק"מ, מגלים שבעל המשפחתית הרגילה יוציא על דלק אלף ₪ פחות מהעלות של חבילת 'בטר פלייס'. ההשוואה למכונות היברידית, אגב, בעייתית עוד יותר ל'בטר פלייס': הדלק שתצרוך היברידית ממוצעת כדי לסוע 16,700 ק"מ יעלה חמשת אלפים עד שמונת אלפים ₪ פחות מעלות החבילה המינימאלית של 'בטר פלייס'.

הנה נתון נוסף שמקומם. מנתוני 'בטר פלייס' עולה שכמות החשמל שהיא תקנה מחברת החשמל כדי להסיע מכונת אחת עשרים אלף ק"מ היא כ 2600 קילוואט שעה. עלות כמות זו, במחיר החשמל הנוכחי, היא אלף שלוש מאות שקלים. מדוע אם כן דורשת 'בטר פלייס' מהלקוחות שלה פי עשר? נכון שהיא השקיעה זמן ונסף בפיתוח מערך הטעינה והקמתו. אבל פי עשר? מה זה, קוטג'?

הזלזול העקבי שמפגינה 'בטר פלייס' באינטליגנציה של הצרכן הישראלי תצמצם מאוד מן הסתם את מספר המכונות החשמליות שיימכרו כאן, אך לא כל כך בטוח שאיכפת לה. לא מן הנמנע שהמכונת החשמלית עצמה היא רק הגימיק. הכסף הגדול באמת של 'בטר פלייס' יבוא מהמונופול שהיא קיבלה מהמדינה על תחום ההקמה והתפעול של תחנות ההטענה. המונופול הזה, שהופך את כל יצרניות הרכב שיביאו לישראל אי פעם מכונות חשמליות ואת לקוחותיהם לקהל שבוי, שווה זהב.

