

# איך שגלגל מתגלגל

## חוק לסילוק ולמחזור צמיגים משומשים, חלק ג': אחריות יבואני רכב

### מנחם צ'פניק\*

הצמיגים שייבא כשהם מותקנים בכלי הרכב שייבא באותה תקופה. ועדת פנים ואיכות סביבה של הכנסת, אשר דנה בחוק מחזור צמיגים, התלבטה רבות בכל הנוגע לקביעת יעד הסילוק/מחזור שיש לקבוע ליבואני הרכב (אשר נקבע לבסוף על שיעור של 30%, כמוזכר לעיל). לסוגייה זו הוקדשו מספר ישיבות של הוועדה, שאף הזמינה סקר מקצועי שחלק מממצאיו מצוטטים בסדרת כתבות זו. עד היום קיים חוסר בהירות בקרב אנשי מקצוע, ובכלל זה בקרב יבואני הרכב, לגבי הבסיס לקביעת "היעד" האמור ומשמעותו המעשית. בהמשך אנסה להבהיר את חוסר הבהירות.

### המודל האירופי

במדינות רבות באירופה אומץ מודל "אחריות יצרן מורחבת", Responsibility (פירוט בחלקה השני של הכתבה), המחשיב את יבואן הצמיגים ליצרן בנושא זה. במדינות אלו, היקף אחריותו של

על פי מודל צמיג יוצא מהשוק, מוגדר יעד סילוק/מחזור של 20% מכלל הצמיגים המיובאים באמצעות כלי הרכב. בבסיס הרעיון, כאשר נמכר רכב חדש, לא יוצא לשוק שום צמיג משומש. רק לאחר כ-80,000 קילומטרים בממוצע הצמיג מתיישן ודורש החלפה

הרכב בכל הנוגע לכמות הצמיגים אשר הוא מייבא באמצעות כלי הרכב, תתבטא ביעדי מחזור/סילוק שיעמדו על 30% ביחס ליעדי הסילוק/מחזור המרביים החלים על יבואן/יצרן הצמיגים לתקופה הנתונה, וכל זאת לגבי

בחלקה השני של סדרת כתבות זו (גיליון מספר 31 של מגה מוסך) התרכזתי באחריות של יבואן/יצרן הצמיגים, מהבחינות של יעדי הסילוק ומחזור, אחריות דיווח לרשויות, אחריות נושאי משרה בתאגיד, עיצומים כספיים ועונשים. בשל ריבוי שאלות שהגיעו למערכת בעקבות פרסום שני חלקיה הראשונים של כתבה זו, הוחלט להקדיש חלק נוסף על מנת לשפוך אור על היבטים מיוחדים באחריותם של יבואני הרכב לפי חוק מחזור צמיגים משומשים.

### קביעת היעדים

ראשית אציין, כי לפי ההגדרה, יבואן רכב הוא "...מי שמייבא רכב מנועי, ולמעט יחיד המייבא רכב מנועי לשימוש עצמי."

בסעיף 3ב' לחוק סילוק ומחזור צמיגים מוגדרת אחריות היבואן: "לענין יבואן רכב מנועי, יעמדו יעדי הסילוק והמחזור על 30% מהיעדים כמפורט בסעיף קטן (א), בהתאם לתקופות האמורות בו." במילים אחרות, אחריות יבואן



יבואן הרכב למחזור הצמיגים המותקנים על כלי רכב נקבע על סמך הדירקטיבה ELV (End Of Life Vehicles) – משך חיי הרכב. ההגיון הוא, כי כאשר הרכב יורד מהכביש בסוף חייו ומועבר לגרוטה, צמיגיו הופכים לצמיגים שיש למחזור. בעניין זה אציין, כי אמנם במהלך חיי הרכב מוחלפים צמיגיו פעמים אחדות, אולם אלו צמיגים שיבואן הצמיגים יבא והוא האחראי למחזורם. לפיכך רואים ביבואן הרכב את האחראי על מחזור הצמיגים המוסרים מהרכב רק כשהוא יורד סופית מהכביש.

דירקטיבת ה-ELV מחשיבה את יבואן הרכב כיצור על פי עקרון אחריות היצור המורחבת ERP, ומגדירה קריטריונים שנועדו להגביר שימוש חוזר ומחזור לשם צמצום הפסולת של כלי הרכב. הדירקטיבה האירופית מגדירה ליצור/יבואן הרכב את יעדי ההשבה לשימוש חוזר (הפקת אנרגיה או מחזור): 85% ממשקל הרכב החל משנת 2006, ובשנת 2015 יעד של 95% ממשקל הרכב. בהגדרה זו נכללים גם צמיגי הרכב, למרות שלרוב, מקור הצמיגים המורכבים על הרכב באותו זמן הוא יצור הצמיגים ולא יצור/יבואן הרכב.

### המודלים הישראליים

הוועדה בכנסת בחנה ארבעה מודלים כדי שתוכל להגדיר בחוק את אחריות יבואן הרכב בנוגע לצמיגים המורכבים על הרכב. המודלים מציינים נוסחאות חישוב לקביעת יעדי הסילוק/מחזור במגוון דרכים, כגון: מספר יחסי לכמות הצמיגים המיובאים באמצעות כלי הרכב, חישוב היחס בין כמות הצמיגים הנגרעים לבין

סך הצמיגים המשווקים, וכן השוואת כמויות שמייבא יבואן הרכב לעומת אלה שמייבא יבואן הצמיגים. להלן פירוט המודלים:

א. יעד כללי: הצבת יעדי סילוק/מחזור כלליים לכל גורם המכניס לשוק צמיגים חדשים, בין שהוא יבואן/יצרן צמיגים ובין שהוא יבואן כלי-רכב. על כן, היעד של יבואני הרכב יהיה זהה לזה של יבואני הצמיגים. אם החוק לסילוק/מחזור צמיגים קבע יעד מרבי של 85% מכלל הצמיגים החדשים ששווקו באותה שנה, יעד זה יחול גם על יבואני/יצרני צמיגים וגם על יבואני רכב.

ב. מודל ELV: המודל מטיל אחריות על יבואני הרכב לפי מספר הצמיגים המותקנים על כלי רכב שיוצאים מכלל שימוש (הן הצמיגים והן

בהתבסס על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה לשנת 2004 אפשר לחשב ולמצוא, כי כמות הצמיגים שיצאו מכלל שימוש בישראל (המייצגים את כמות כלי הרכב שנגרטו באותה שנה) ביחס לסך הצמיגים החדשים ששווקו באותה שנה (המייצגים את כמות הצמיגים המשומשים שהוחלפו), מעמידה את יעד הסילוק/מחזור על 32% מסך הצמיגים החדשים ששווקו באותה שנה. יעד זה מייצג יחס מספרי בין כמות הצמיגים שנגרטו יחד עם כלי הרכב (שלא הוחלפו בחדשים) לבין מספר הצמיגים ששווקו באותה תקופה למרות העדר כל קשר בין המספרים האלו. על פי מודל זה, במידה שהחוק קבע יעד סילוק/מחזור מרבי של 85% מסך הצמיגים החדשים ששווקו באותה שנה, היעד של יבואני הרכב יעמוד על 27.2% (32%\*85%) מאותה כמות צמיגים. הואיל והחוק נכנס לתוקף כ-60 שנה לאחר תחילת יבוא כלי הרכב הראשונים למדינה, כמות כלי הרכב הנגרטים כל שנה גבוהה ביותר ומגיעה ל-60% לערך מסך כלי הרכב החדשים בשנה. הדבר מעמיד את יעד הסילוק/מחזור של יבואני הרכב על 60% בקירוב מתוך סך הצמיגים המיובאים על-ידו, יחד עם כלי הרכב באותה שנה (או 51% ביעד סילוק/מחזור מרבי של 85%).

ג. יחס בין משך חיי הצמיגים למשך חיי הרכב: מודל זה מטיל אחריות על יבואני הרכב על פי היחס בין מספר הצמיגים שסיפקו עם כלי רכב חדשים לבין סך הצמיגים שמורכבים על אותו כלי רכב במהלך שנותיו בשוק. אם, לדוגמה, הצמיגים ברכב פרטי מוחלפים אחת



בדרישות). פשרה זו הולידה את יעד הסילוק/ מחזור של יבואני הרכב הנוכחי: 30% מהצמיגים המיובאים יחד עם כלי הרכב בתקופה נתונה.

### יעדים

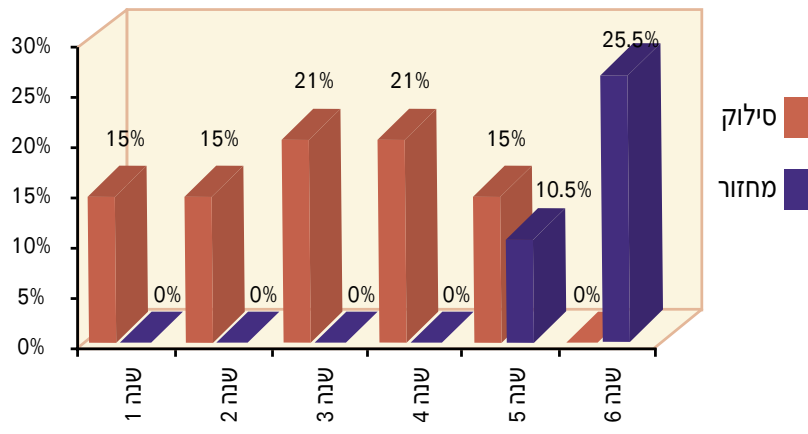
כאמור, החוק קובע יעדי מחזור/סילוק של צמיגים המתפרסים על שבע שנים. הדירוג קובע גם את שיטת הטיפול המוטלת (סילוק ו/או מחזור) על יבואני כלי הרכב (על פי סעיף 3 ב' לחוק): סילוק/מחזור של 15% מהצמיגים ששיווקו בישראל בשנתיים הראשונות, 21% בשנתיים שאחריהן, ומהשנה החמישית ואילך – 25.5%. היעדים מתייחסים למשקלם הכולל של צמיגים אלו על פי טבלאות המרה. בגרף המובא בכתבה זו מוצגים יעדי הסילוק/ מחזור של יבואני הרכב מתוך סך הצמיגים המיובאים על-ידם באמצעות כלי הרכב.

### סיכום

בכבישי המדינה נעים כיום יותר מ-2,000,000 כלי רכב. מדי שנה מיובאים לארץ יותר מ-150,000 כלי רכב ונגרטים כ-100,000 כלי רכב. שילובו של יבואן הרכב במסגרת החוק היא בלתי נמנעת, ומבוססת על צורך מציאותי. אין חולקים על תרומתו לכמות הצמיגים המשוּמשים הנוצרים בכל שנה, כמו שאין חולקים על החוקים הנהוגים במדינות אירופה וארה"ב, המשמשים לנו מצפן חשיבתי. המחוקק ניסה למצוא את המפתח לחלוקת האחריות בין יבואן/יצרן הצמיג – אשר מספק את הצמיגים החדשים להחלפה ב-2,000,000 כלי הרכב הנוסעים בכבישי הארץ והמוחלפים בצמיגים משומשים המיועדים לסילוק/מחזור – לבין יבואן הרכב, האחראי לצמיגים המורכבים על כלי הרכב (לרבות הגלגל הרזרבי), ומכאן אחראי על כל כלי הרכב הנגרטים בכל שנה מפאת גילם או כתוצאה מתאונות דרכים. הפשרה בקביעת יעדי סילוק/מחזור של צמיגים, שנקבעה בוועדת הכנסת ונכנסה כחלק מדרישות חוק מחזור הצמיגים המשוּמשים, אינה משקפת במלואה אף לא אחד מהמודלים שהוצגו לעיל. על כן ייתכן כי בעתיד תידרש בחינה מחודשת לסוגייה זו על מנת להתאימה לצרכים. בחלק הרביעי והאחרון של סדרת כתבות זו אפרט מהן חובותיהן של הצמיגיות.

\*מנכ"ל גרינאל אקולוגיה

יעדי סילוק/מחזור של יבואני כלי רכב



**אומנם במהלך חיי הרכב מוחלפים צמיגיו פעמים אחדות, אולם אלו צמיגים שיבואן הצמיגים ייבא והוא האחראי למחזורם. כשהרכב יורד סופית מהכביש בתום חייו, רואים ביבואן הרכב את האחראי על מחזור הצמיגים**



טיעוני ההפחתה: העדר זיקה ישירה לצמיגים המוחלפים, מסוי המוטל על כלי הרכב, לרבות הצמיגים, ומשך הזמן שעובר מיום שהרכב נכנס לשוק עד שהצמיגים נגרטים – שבע שנים בממוצע.

לאחר דיונים רבים בוועדה נקבעה פשרה בין נציגי יבואני הרכב, אשר דרשו יעד סילוק/ מחזור של 20% מסך הצמיגים המיובאים על כלי רכב, לבין דרישת הוועדה, שדגלה בקביעת יעד הקרוב ל-50% מהיעד של יבואני/יצרני הצמיגים (על פי מודל ג', לאחר הפחתה

ל-3.2 שנים וחיי הרכב נמשכים 6.9 שנים, אזי חלקם היחסי של הצמיגים שהיו מורכבים על גבי הרכב מסך הצמיגים שהוחלפו בו במשך כל חייו הוא 46.37% (החישוב:  $3.2/6.9=46.37\%$ ). יחס זה שונה בכל קטגוריה של כלי רכב ונע בין 9% ל-50%. בממוצע: כ-38%. משמעות הדבר היא, שבכל חיי הרכב מחליפים צמיגים מספר פעמים, וכאשר הרכב מגיע לגרומה הצמיגים שעליו מהווים כ-61% מסך הצמיגים ששיווק יבואן/יצרן הצמיגים. במודל זה יעד הסילוק/ מחזור של יבואן כלי הרכב יהיה 61% מהיעד של יבואן/יצרן הצמיגים.

ד. צמיג יוצא מהשוק: את המודל אחרון הציג מנכ"ל איגוד יבואני הרכב. במודל זה מוגדר יעד סילוק/מחזור של 20% מכלל הצמיגים המיובאים באמצעות כלי הרכב. בבסיס הרעיון, כאשר נמכר כלי רכב חדש, לא יוצא לשוק שום צמיג משומש. רק לאחר כ-80,000 קילומטרים בממוצע הצמיג מתישן ודורש החלפה. על כן חמשת הצמיגים (כולל רזרבי) יוחלפו לאחר נסועה של כ-100,000 קילומטרים בממוצע. אם רכב נוסע בממוצע 20,000 קילומטרים בשנה, בכל שנה מוחלף צמיג אחד (מתוך חמישה צמיגים), כלומר 20%. אם חוק סילוק/ מחזור קבע יעד מרבי של 85% מסך הצמיגים החדשים ששיווקו באותה שנה, אזי יעד יבואני הרכב יעמוד על 17% ( $85\% \times 20\%$ ).

הוועדה מבחינה בין יבואני הרכב ליבואני הצמיגים. יבואני הרכב נמצאים בעמדה נחותה מבחינת הטיפול בצמיגים משומשים, וכך נוצר בסיס להפחתה בדרישות מבחינת קביעת יעדי הסילוק/מחזור מיובאני הרכב. בין