

# איך שגלגל מתגלגל

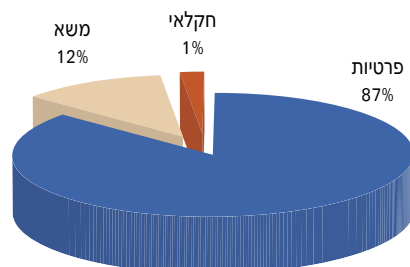
## חוק לסילוק ולמחזור צמיגים משומשים, חלק א'

### מנחם צ'פניק\*

לפני שהחוק נכנס לתוקף, הטיפול בצמיגים משומשים הוטל על בעל הצמיגיה. חובה זו התבססה על "חוק רישוי עסקים, תנאים ברישיון עסק – תיקון תקרים". התנאים הטילו על בעל העסק (הצמיגיה) לטפל בכל הצמיגים המשומשים הנוצרים במהלך עבודתו, וכן לדאוג לפינויים על פי האפשרויות הבאות (ציטוט מהחוק):

- א. מפעל למחזור או לחידוש צמיגים או לשימוש חוזר;
- ב. ישירות למגרש איסוף צמיגים שאושר על ידי הרשות המקומית;
- ג. מכירה ללקוחות לצורך שימוש חוזר;
- ד. ישירות לאתר סילוק פסולת יבשה המורשה על פי כל דין;

יתוש הנמר האסיאתי העלול להעביר מחלות קשות לאדם. בנוסף, פסולת הצמיגים תופסת



איור מספר 1

נפח משמעותי במטמנות האשפה כאשר הצמיגים מובאים להטמנה.

הדיון בצורך לטפל במטרד הצמיגים החל בארץ לפני כעשור, עם חלחול ההבנה שאנו חיים במציאות המהווה צומת חשוב לאנושות – מציאות המחייבת לקיחת אחריות סביבתית ברמת הממשל וברמה האישית. חוק מחזור צמיגים נולד מתוך מציאות כזו: נזק מתמשך לסביבה, התחממות גלובאלית ופגיעה קשה בקרקע ובמשאבי טבע אחרים. כמו חוקים סביבתיים אחרים, חוק מחזור צמיגים נועד להתוות דרך ולשנות הרגלים. מטרתו לשנות את התנהגות הדור הנוכחי ולחנך את הדור החדש. בכתבה זו אנסה להציג את החוק ממספר היבטים: המצב הנוכחי, תועלות החוק, השיטה והאחראים לביצועו.

### פסולת לטווח ארוך

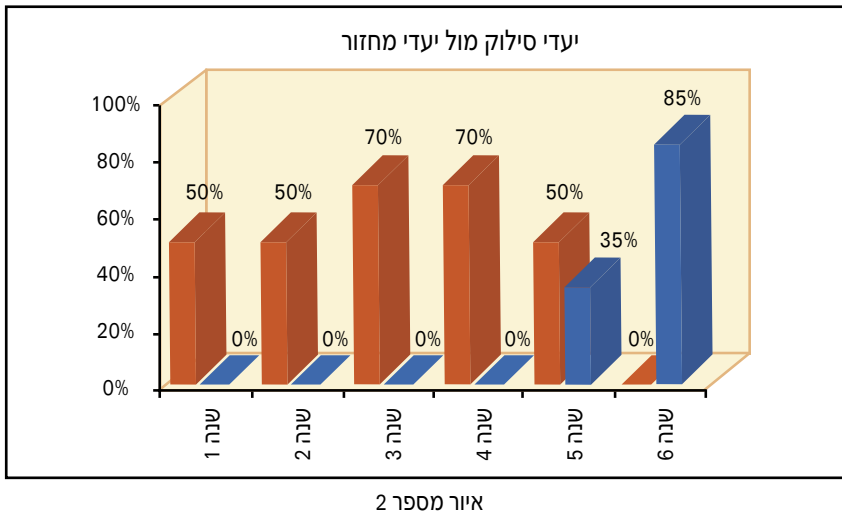
בישראל יוצאים מכלל שימוש כ-3.4 מיליון צמיגים מדי שנה, בגדלים שונים, ומשקלם מגיע ל-50,000 טון לערך. החלוקה הכמותית של הצמיגים המשומשים מובאת באיור מספר 1. הצמיגים המשומשים מהווים מפגע סביבתי קשה כאשר הם מושלכים ללא בקרה בשטחים פתוחים. הצמיג אינו מתפרק במהירות: משך חייו עשוי להגיע למאות ואף לאלפי שנים. בפסולת הצמיגים טמונות סכנות רבות. אחת מהן היא פליטה של חומרים מסוכנים לאוויר, הנוצרים כתוצאה משריפת מערומי צמיגים. סכנה אחרת היא קינון למזיקים וחרקים, כגון

### ההיסטוריה של החוק

ח"כ מיכאל נודלמן הניח את החוק בגרסתו הראשונה על שולחן הכנסת בשנת 2000. גרסה זו התבססה על הקמת קרן שאליה ירוקזו המשאבים הכספיים, והיא תהיה אחראית על הטיפול בכל הצמיגים המשומשים. בשנת 2003 שונה המודל למתכונתו הנוכחית, שעיקרה הטלת אחריות על יבואן/יצרן הצמיגים ובעל הצמיגיה (ראה פירוט בהמשך). ב-21 בדצמבר 2005 אושר החוק בקריאה ראשונה, וב-1 ביולי 2007 נכנס לתוקף "חוק לסילוק ולמחזור צמיגים, התשס"ז – 2007".



**הצמיגים המשומשים מהווים מפגע סביבתי קשה כאשר הם מושלכים ללא בקרה בשטחים פתוחים. אחת הסכנות הטמונות בפסולת הצמיגים היא פליטה של חומרים מסוכנים לאוויר, הנוצרים כתוצאה משריפת מערומי צמיגים**



התהליך יכולה כל שוק הצמיגים שישווק בישראל באותה תקופה. כחלק מהמדרג, בחמש השנים הראשונות מאושרת שיטת טיפול של סילוק צמיגים: חיתוךם לארבעה חלקים לפחות ופינויים לאתר לסילוק פסולת מאושר. לאחר ה-1 ביולי 2013, תיאסר הטמנה של צמיגים שלמים, חתוכים או גרוסים, באתר לסילוק פסולת או בכל מקום אחר. כל הצמיגים שייאספו ימוחזרו.

במחזור הצמיגים ייושמו שיטות שונות: גריסה מכאנית, ריסוק בהקפאה, פירוליזה ועוד. תוצרי המחזור עשויים להיות: גומי (בגדלים שונים), מתכת, טקסטיל, אנרגיה, שמן, דלק ועוד.

בשונה ממוצרים אחרים, הגומי המופק מצמיג משומש שונה בתכונותיו מהגומי המשמש בתעשייה, שמקורו מעץ הקאוצ'ו. על כן שימוש במוצר זה לתעשיית הגומי יתאפשר רק לאחר טיפול כימי המכונה דה-וולקניזציה, וגם אז השימוש בו יהיה באחוזים קטנים.

כיום נפוצה בעולם בעיקר שיטת הגריסה המכאנית: התוצרים משמשים ליישומים כגון מרבדים למגרשי משחקים, מוצרי גומי, תוספים לאספלט, שטיחים ועוד.

### סיכום

החוק מגדיר מי הם הגורמים האחראים על מימוש החוק ומה הענישה למפרים אותו, ומטיל עליהם אחריות כמותית וחובת דיווח. בחלקה השני של כתבה זו, שיתפרסם באחד הגיליונות הבאים, אפרט את חובותיהם ואת דרך מימוש החוק.

\*מנכ"ל גרינאל אקולוגיה

3. הטלת אחריות על יבואן/יצרן הצמיגים: השיטה מבוססת על מודל של אחריות מורחבת של היצרן/היבואן (Extended Producer Responsibility). על פי עקרון זה, היצרן/היבואן נושא באחריות הפיזית והמימונית לטיפול בהשפעות הסביבתיות הנגרמות על-ידי המוצר, וההרחבה כוללת את עלויות הטיפול בפסולת המוצר. השיטה נמצאה כמתאימה ביותר, ונבחרה על-ידי ח"כ מיכאל נודלמן והוועדה לאיכות הסביבה בכנסת.

### מטרת החוק

כאמור, ב-1 ביולי 2007 החוק נכנס לתוקפו. "מטרתו של חוק זה להסדיר סילוק ומיחזור של צמיגים באופן שיבטיח הגנה על הסביבה..." את מטרת החוק אפשר לפרוט כלהלן:

- \* להסדיר את נושא הטיפול בצמיגים משומשים על-ידי קביעת שיטת הטיפול – סילוק ומחזור.
- \* למנוע השלכה לא חוקית של צמיגים משומשים במקומות שאינם מוסדרים (צדי הדרך, ואדיות ושטחים פתוחים), היוצרים סכנות לדליקה, לזיהום ולהתפתחות מזיקים.
- \* למנוע הטמנה של צמיגים במטמנות פסולת, כדי לא לצרוך נפחי הטמנה.
- \* עידוד השימוש בחומרי גלם של הצמיגים על-ידי מחזורם.

### יעדים ושיטות טיפול

החוק קובע יעדי מחזור/סילוק של צמיגים הפרוסים על שבע שנים. המדרג נועד לאפשר לגורמים השונים להתארגן ברמות המסחריות והתפעוליות למימוש החוק. החוק מאפשר מדרג שונה לכל אחד מהאחראים (יבואני צמיגים, יבואני רכב וצמיגיות), אך בסוף



ה. ישירות לאתר סילוק פסולת מעורבת המורשה על פי כל דין; ו. ליעד אחר שאושר על ידי נותן האישור;"

### טיפול בצמיגים משומשים

בעולם משתמשים במספר מודלים לטיפול בצמיגים, אך כולם מטרה זהה: לטפל בכל הצמיגים המשומשים הנוצרים בכל שנה. השיטות מתחלקות לשלוש תפיסות:

1. אחריות הטיפול על המדינה: לרוב, על-ידי הקמת קרן שאליה מופרשים כספים על-ידי יבואני הצמיגים, יבואני רכב וצמיגיות, בדרך כלל על-ידי הטלת אגרה. שיטה זו נפסלה על-ידי משרד האוצר, שדגל בתהליך של הפרטה והורדת נטל המס, ברשותו של השר בנימין נתניהו.
2. שוק חופשי: שיטה זו מבוססת על מודעות האוכלוסייה ועל לקיחה רצונית של נטל הטיפול בצמיגים ברבדים השונים, החל ביבואן, דרך הצמיגיה ועד ללקוח הסופי. יוזמי החוק סברו שהאוכלוסייה בישראל עדיין לא בשלה לכך, ולראייה: הנושא הוזנח לחלוטין עד להחלת החוק.