

# Kasutatud õlist jõuab ringlusse vaid kolmandik

04.06.2009, 08:06  Lisa kommentaar

**Vanaõli näol on tegemist ohtliku jäätmega, mida tuleb spetsiaalselt käidelda. Paraku jõuab kasutatud õlist ümbertöötlemisse hinnanguliselt vaid kolmandik.**

Vanaõli kui ohtliku jäätmeliigi hulka kuuluvad kasutuselt kõrvaldatud määrideõlid, kütteõlid ja tööstusõlid olenemata tekkevaldkonnast.

Keskonnaministeeriumi jäätmeosakonna juhataja Peeter Eek nentis, et kasutatud õlide kogumine on Eestis juba aastaid problemaatiline ja kuigi täpsed andmed puuduvad, jõuab taaskasutusse või ümbertöötlemisse vaid umbes kolmandik vanaõlist. Suur osa kasutatud õlist põletatakse selleks mitte ettenähtud kateldes.

## **Vanaõli puhul on suurim probleem kogumine**

"Seadus on selles suhtes karm. Vanaõli pole kütus, vaid ohtlik jääde ja seda tohib põletada vaid spetsiaalses jäätmepõletuse luba omavas rajatistes," märkis Eek. "Eesti probleem ei ole vanaõlide puhul mitte see, et iga hinna eest seda ringlusse võtta, vaid pigem see, kuidas kasutatud õli paremini koguda."

Ametlikud vanaõli põletuspaigad asuvad Kunda tsemenditehases, maxit Estonia kergkruusatehases Häädemeestel ja Tartus tegutsevas ASis Epler Lorenz.

Vanaõli sisaldab sõltuvalt kasutusvaldkonnast metalliühendeid ja tahma, mis nõuetele mittevastaval põletamisel välisõhku satuvad.

## **Vanaõli käitlemise otstarbe määrab toornafta hind**

"Vanaõli ümbertöötlemisel on oluline materjali kvaliteet, st "tinglikult puhtast" vanaõlist (kuhu pole lisatud vett, pinnast jms jääke) saab siiski mõistlike kuludega ka uuesti nn baasõli. Seda tehakse paljudes ELi riikides, meile lähematest Saksamaal ja Poolas," iseloomustas Eek. "Madalama kvaliteediga õlide ringlussevõtt on küsitavam. Majanduslikult on küsimus ka nafta hinnas, mis iseenesest määrab lõpptoodete müügihinna, seega ringlussevõtu tasuvuse."

Õlisid importiva Addinoli Eesti turu juht Andre Tammur märkis, et ettevõtte peab lisaks uue õli müümisele korraldama ka vanaõli, kasutatud pakendite jmt kokkukogumise. Kusjuures ka tema kinnitas, et müümisest üksjagu problemaatilisem on kasutatud õli kogumine.

"Statistika näitab, et raske on loota kasutatud õli õigeaegsele ja selektiivsele kogumisele," möönis Tammur. "Näiteks Saksamaal on neli õlijäätmete kategooriat, nendesse kuuluvate õlide omavaheline segamine on rangelt keelatud. Tänu sellele püütakse saavutada kogutud õlijäätmete ühtlane kvaliteet, et seda töödelda näiteks kütusena, põlevkivi rikastamisel jt tööstuslikes protsessides."

Tammuri sõnul tuleb vanaõliga ümber käia samamoodi nagu muude ohtlike jäätmetega. Esmalt tuleb see eraldi koguda ja seejärel üle anda ohtlike jäätmete käsitusluba omavale ettevõttele, mis väljastab ka sellekohased dokumendid.

"Ohtlike jäätmeid ei tohi ära visata koos tavaliste olmejäätmetega, sest tavaprügilasse sattunud ohtlikud jäätmed reostavad pinnast ja põhjavett ning mõjutavad selle kaudu inimeste tervist," selgitas ta. "Kanaliseerimisele sattunud ohtlikud jäätmed raskendavad oluliselt selliste vete puhastamist ning näiteks lahustiaurud võivad torustikes tekitada plahvatusohtlike olukordi."

Vanaõli regenererimisel saadud õli kvaliteet võib suures skaalas varieeruda, eelkõige puudutab see leekpunkti, viskoossusindeksit ja värvi. Pealegi - tagasi mooriõliks võib vanaõli olla keeruline ja kulukas töödelda - selleks on tänapäeva kvaliteedinõuded mootoriõlile sedavõrd kõrged. Küll aga leidub tööstuslikke protsesse, kus ümbertöödeldud õli saaks siiski kasutada.

MANi veoautosid müüva OÜ Keil M.A. juhataja Margus Mängel ütles, et vanaõli kogumisega firmal muret pole, sest selle korraldab õlifirma, kellelt tarnitakse ka uus õli.

"Ei julge öelda, et sada protsenti, aga suur osa vähemalt tehase garantii all olevatest masinatest käivad meil hoolduses ja ka nende vanaõli jõuab siis meie kaudu käitlusse," rääkis Mängel. "Vähem käivad ametlikes esindustes garantiiaja üleelanud autod, ju püütakse kulusid kokku hoida ja õlivahetust tehakse n-ö mitteametlikes kohtades."

### **Määrdeainet aitab säästa moodne tehnoloogia**

Mängeli sõnul saab ettevõtte määrdeainete arvel kokku hoida eelkõige moodsaid seadmeid kasutades, sest tänapäeva mootorite, transmissioonide ja teiste seadmete õlivahetusvälp on 3-4 korda lühem kui näiteks viie ja enama aasta vanustel masinatel.

"Vanade autodega tuleb õlivahetuses käia kolm korda aastas ehk 30 000 kilomeetri läbisõidu järel, uued käivad vaid korra," iseloomustas ta uue ja vana masina erinevust. "Auto pardaarvuti annab õlivahetuse ajast ise märku, keskmiselt on see moodsa masina puhul 120 000 kilomeetri läbisõidu järel."

Ohtlike jäätmete käitlemise, sh nende põletamisega tegeleva ASi Epler Lorenz ja jäätmekäitlejate liidu juhatuse liige Janis Lorenz tunnistas, et kuna Eestis vanaõli rafineerimistehas puudub, on siinmail nende põhiline käitlusviis põletamine.

"Taaskasutatava õli kogust on väga raske hinnata," märkis Lorenz. "Jah, on räägitud kolmandikust, kuid alati tekib küsimus, kui palju on võimalik üldse kokku koguda."

Epler Lorenz käitleb aastas 200-300 tonni vanaõli, mis moodustab keskeltläbi neljandiku vanaõli taaskasutusest.

### **Vanaõlid võivad sisaldada ülimürgiseid ühendeid**

Omaette probleem on PCB/PCT (polüklooritud bi- ja terfenüülid) võimalik sisaldus vanades õlides.

Tegu on kloori sisaldavate ainetega, mida pikka aega kasutati trafodes ja kondensaatorites ainete heade dielektriliste omaduste tõttu.

Mõnda aega tagasi aga avastati, et keskkonda sattudes on tegemist ülipüsivate mürgiste ühenditega. Selle mürgi sisaldust on määratud isegi Arktika loomades (PCBd põhjustavad muutusi loomade paljunemissüsteemis) - tuhandete kilomeetrite kaugusel piirkondadest, kus nimetatud ained saanuks üldse keskkonda sattuda.

Lisaks on PCB sisaldusega õli põletamine otsene dioksiidide allikas.

Tegemist on ühe mürgisema ainega, mida inimene suudab üldse tekitada. Et see keskkonda pääseks, piisab PCB sisaldusega õli, aga isegi ka näiteks ehitumaterjalina kasutatava PVC põletamisest tavaseadmes või lõkkes.