

Rehviringluse INFOKIRI

KEVAD 2024

REHVI  RINGLUS



HEA MTÜ REHVIRINGLUS KLIENT JA KOOSTÖÖPARTNER!

TEIE EES ON MEIE KOLMAS INFOKIRI.

- 2023. aasta statistikast saate ülevaate, milliseid taaskasutusmeetodeid eelmisel aastal kasutati, kui palju vanarehve üldse koguti ja taaskasutusse suunati.
- Alates 2024. aasta I kvartalist kehtivad Rehviringlusega liitunud varasemast soodsamad tariifid.
- Kauaoodatud seadusemuudatused, mis laiendaksid tootjavastutust ka autode maaletoojatele, on endiselt valitsusse saatmata.
- Eestis tegutseb taas kaks vanarehvide tootjavastutusorganisatsiooni: MTÜ Eesti Rehviringlus ja Eesti Rehviliidu juhatuse liikmete asutatud TVO Estonian Tire Recycling MTÜ (edaspidi ETR). ETR-il on erinevaid muresid seonduvalt meie tegevusega, mille tõttu nad saatsid selgitustaotluse nii Kliimaaministeriumile kui Keskkonnaametile. Meie positsioonist nende murede osas saate lugeda käesolevast infokirjast.
- Kuidas erinevad käitlusmeetodid positsioneeruvad jäätmehierarhias.
- Juba praegu võime öelda, et rehviplokid on õigustanud end teedehituses tee kandva konstruktsiooniosana. Osa meie kaitsevõimest toetub rehviplokkidele.

REHVIDE TAASKASUTAMINE 2023

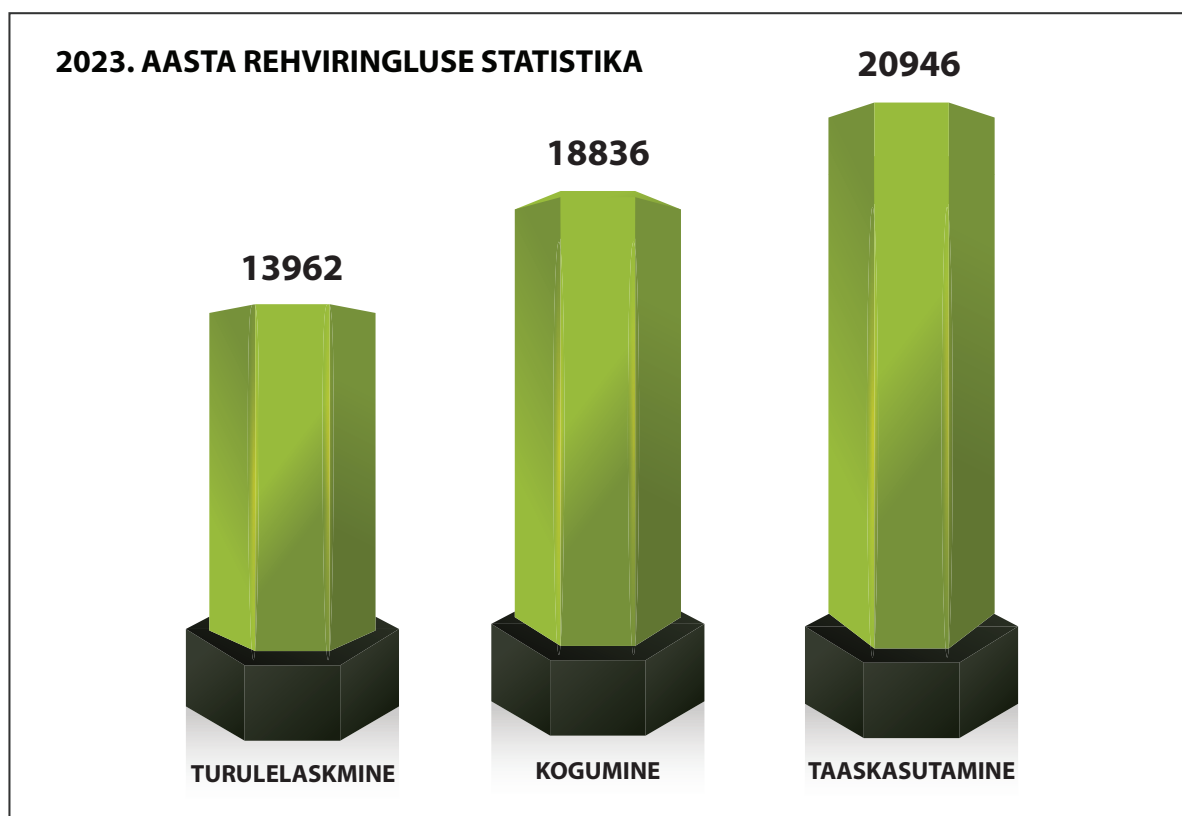
2023. aastal lasti Rehviringlusega liitunud maaletoojate poolt turule 13 692 tonni rehve, millest 8 146 tonni moodustasid sõiduautode, maasturite ja kergkaubikute rehvid. Kogusime aga 18 836 tonni rehve. Selline suur vahe turulelaskmise ja kogumise vahel võib tuleneda käibelangustest rehvide müügil, aga kogumise poolelt mingite seni ära andmata, näiteks siloaukude katmisel kasutatud rehvikoguste jõudmistest taaskasutusüsteemi. Taaskasutusse läks veelgi suurem kogus – 20 946 tonni, mis on tingitud eelmisel aastal kogutud rehvide laojäägi vähendamise ja taaskasutusse suunamisest. Täna on kõik kokku kogutud vanarehvid käideldud ja taaskasutusse suunatud – laojääk on kogumispunktides ning käitlejate juures minimaalne. 59,9% taaskasutatud rehvidest jõudis ringlussevõttu, 18,8 % energia tootmiseks, 8,7% kasutamiseks ehitusmaterjalina ja 12,5%, peamiselt erirehvid, karjääriride tagasitäiteks. 67,7% taaskasutatud rehvidest jõudis Eestist välja.

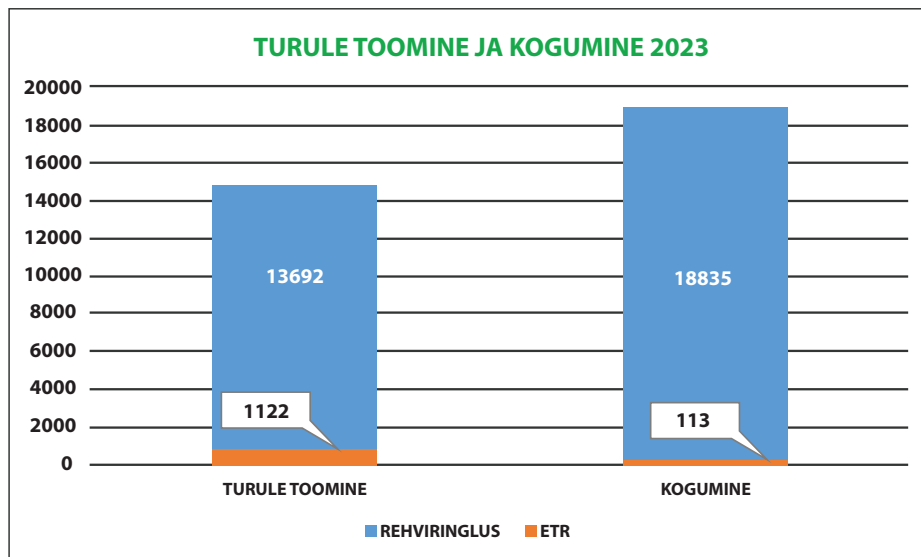
Eestis teise tegutseva TVO ETR-iga liitunud maaletoojate poolt lasti 2023. aastal turule 1 122 tonni ja koguti 112,6 tonni rehve.

Taaskasutust nende poolt 2023. aastal ei toimunud.

VANAREHVIDE TVO-DE TEGEVUS 2023

TVO	LIITUNUD ETTEVÕTTEID	KÄITLUSVIISIDE ARV	HIND	KOGUMISKOHTADE ARV EESTIS	TURULE LASKMINE/T	KOGUMINE/T	TAASKASUTUS/T
MTÜ Rehviringlus	182	6	110	105	13962	18836	20946
MTÜ Estonian Tire Recycling	11	1	120	75	1122	113	-

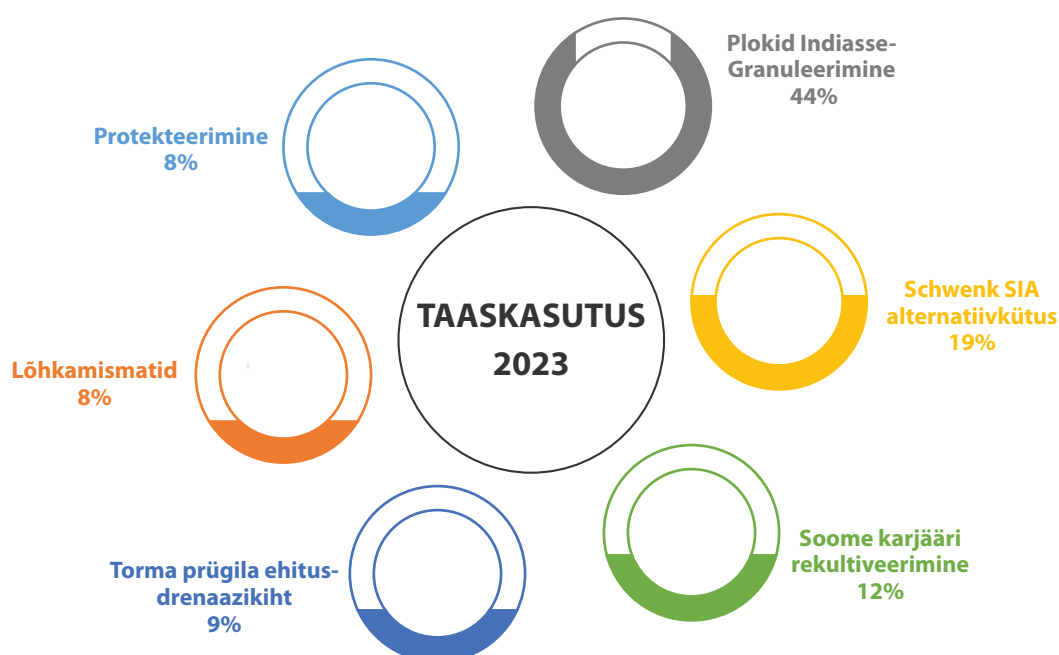




REHVIDE TAASKASUTAMINE KÄITLUSVIISID 2023

MTÜ Rehviringlus kasutas 2023. aastal kuut erinevat taaskasutusvõimalust. 44% kogutud vanarehvidest suunasime Indiasse materjalina ringlusse võtuks. 19% rehvidest jõudis tsemenditööstuse alternatiivkütuseks fossiilsete kütuste asemel. Kuna erirehvid on väga massiivsed ja halvasti käideldavad, siis suunasime 12% rehvidest Soome karjääride tagasitäiteks. Seda meetodit võib tinglikult nimetada ka matmiseks, aga erirehvid on hea asendus suurtele pinnasekogustele, mida tuleks enne kaevandada. Prügilad on rajatised, mille loomisel tuleb arvestada erinevate keskkonnanõuetega.

Üheks selliseks on näiteks dreneažikihi vajadus, et nõrgvett saaks kontrollitult käidelda. Nii kuluski 9% taaskasutusse suunatud rehvidest Jõgevamaal Torma prügila dreneažikihi rajamisele. 8% rehvidest toodeti ehitusmatte, mida eelkõige Skandinaavias kasutatakse lõhkamistöodel. Kuigi protekteerimine oleks parim taaskasutusvõimalus, siis suur osa vanadest rehvidest on sellises seisus, et neist enam uut rehvi ei saa, aga ka 8% taga on märkimisväärne kogus rehve, mis saavad uue elutsükli.



TAASKASUTUSTASU 2024

MTÜ Rehvinglus rehvide kogumise ja taaskasutamise tariifid (alates 01.01.2024)

LIITUNUD TOOTJATELE:

TÜÜP	HIND
Sõiduauto-, maasturi- ja kaubikurehvid	110 €/t
Veoauto- ja bussirehvid	110 €/t
Erirehvid (tõstukirehvid, traktorirehvid, jne)	190 €/t
Muud rehvid (jalgratta ja mootorratta rehvid, ATV rehvid jt)	110 €/t

ETR TUNNEB MURET REHVINGLUSE PÄRAST

TVO Estonian Tire Recycling MTÜ saatis veebruaris Kliimaministeriumile ja Keskkonnaametile erinevate muredega selgitustaotluse seonduvalt vanarehvide taaskasutamisega MTÜ Rehvinglus poolt.

ETR-i mure Raadi kulude pärast

Selles osas on meil teile teatada järgmist:

Rehvinglus on alates 2010. aastast ainus järjepidevalt tegutsenud tootjavastutusorganisatsioon, olles kuni tänase päevani taaskasutusse suunanud 130 000 tonni rehve.

- Juba 2020. aasta lõpust ei ole Raadil enam mingeid rehvhunnikuid ega keskkonnaohtu.
- Rehvinglus andis rehvid üle jäätmekäitlustevõttele Kuusakoski, tasusime käitluse eest ja saime neilt tõendid rehvide taaskasutusse võtmise kohta.
- Kuusakoski andis vaidlusalused vanarehvid 2010-2014 üle jäätmekäitlejatele (Netronic OÜ ja Rubronic OÜ), kellel oli nimetatud perioodi jooksul nõuetekohane jäätmeluba ning kellele väljastati uus jäätmeluba ka pärast selle lõppemist.
- Kuigi MTÜ Rehvinglus on korra juba Raadi rehvide käitluse eest maksnud, ollakse jätkuvalt valmis riigiga läbirääkimiste laua taha istuma ja heatahte kokkuleppe sõlmimiseni jõudma. Täna rehvide kogumine ja taaskasutusse suunamine toimib, mida tõestab see, et uusi rehvhunnikuid pole juurde tekkinud.
- Viie aasta tagustel Keskkonnaministeriumi ja MTÜ Rehvingluse läbirääkimistel oli laual ettepanek, et hiljemalt 01.07.2020 käsitleb Eesti seadus ka M1 ja N1 klassi sõidukite all Eestis rehve turule laskvad isikud rehvitootjatena võrdsetel alustel teiste rehvitootjatega. Seda pole juhtunud tänini. See aga tähendab, et Rehvinglus on taaskasutusse suunanud ka kõik need kogutud rehvid, mis pole tootjavastutuse ja sellest laekuva rahaga kaetud.
- 2023. aastal lasti MTÜ-ga Rehvinglus liitunud tootjate poolt turule ca 14000 tonni rehve. Samas koguti ca 19 000 tonni ja taaskasutati ca 21 000 tonni.

ETR-i mure Rehvingluse madalama tariifi pärast

Iga TVO peakski hindu kujundama lähtudes tegelikest kuludest. Kulude juhtimine oli probleemiks ETR-i eelkäija, Eest Rehviliidu ajal. Samad inimesed on taas samade probleemide ees.

MTÜ Rehviliit lõpetas 2016 tegevuse põhjusel, et nemad ei olnud võimelised teenust alla 150€/t tootjatele pakkuma. Rehvingluse hind on püsinud tootjatele muutumatuna 120€/tonn alates 2017 algusest. 2024. aasta algusest olime võimelised hinda 8,3% langetama.

Kulusid mõjutavad kindlasti kütuste sisendhinnad, aga ka töökorraldus ja logistika. Oleme suutnud optimeerida vastuvõtukohtadest veeteenuse meie terminalidesse, millest üks on Lõuna- ja teine Põhja-Eestis. Kuna pakume oma klientidele erinevaid taaskasutusviise, siis lähtudes käitlusviisist suuname vanarehvid lähima võimaliku käitlejani. Sealt ka ilmselt üks suurimaid toimimiserisusi ETR-iga, kes plaanib kõik kogutavad rehvid Valgast või Kuressaarest läbi Kunda Narva suunata.

Ka konkurents Rehvingluse erinevaid käitlusviise kasutavate ettevõtete vahel ei lase põhjendamatult hindadel kasvada.

ETR-i mure Rehvingluse senise monopoolsuse pärast

Tootjavastutusorganisatsioon on mittetulundusühing konkreetse seadusest tuleneva ülesande täitmiseks. Kahe või enama TVO puhul kulud topelt kogumisvõrgustikule ja juhtimisele suurenevad. Maaletoojad sellest nn konkurentsist ei võida. Põhieesmärk on tagada taaskasutuskulude katmine. Samas on seadusega loodud võimalus, et TVO-sid on rohkem kui üks. 2016 see ei toimunud ja ETR-i eelkäija Eesti Rehviliit lõpetas tegevuse TVO-na. Täna üritavad samad isikud uuesti, luues uues TVO, kuigi MTÜ Eesti Rehviliit on endiselt äriregistris ja esitab majandusaasta aruandeid.

ETR-i mure Rehvingluse laojäägi pärast

ETR mureseb, et Rehvinglus võib jätta rehvid hunnikutesse vedelema. Mõistame ETR-i muret. 29.09.2016 on Eesti Rehviliit avalikkusele edastanud pressiteate, mille kohaselt üldkoosoleku otsusega lõpetas Eesti peamine vanarehve koguv ja taaskasutusse suunav TVO oma tegevuse. Pressiteatest saame lugeda, et Eesti Rehviliit oleks võinud kaaluda tegevuse jätkamist ja süsteemsete probleemide lahendamise ootamist, juhul kui oleks õnnestunud leida kasvõi ajutine vaheladu pealetulevate rehvide hoiustamiseks, kuid paraku takerdusid kõik variandid pikemaajalisse bürokraatiasse või siis majanduslikult liiga kallite lahenduste taha. Neil on halb kogemus enda näitel olemas.

2023. aasta lõpu seisuga on laojääk meie käitluspartnerite juures ca 3000 tonni. Tegemist on meie partnerite juures ladustatud rehvidega, tagamaks taaskasutusele eelneva käitlemise jaoks piisav laovarud. Sellele kogusele lisandub ca 1000 tonni rehve, mis asuvad veel kogumispunktides, mida üle-eestiliselt on ca 110.

Praegu on rehvide kogumisel kujunenud välja olukord, kus hooaja välisel ajal (suvi, talv) ei jätku piisavas mahus rehve, et käitlusüksusi efektiivselt töös hoida. Sellel ajal kogutakse rehve ja võimaldatakse (vahel ka sunnitud) töötajatele puhkust. Ka partneritest veofirmad peavad nendel perioodidel otsima vedamiseks muid kaupu või jäätmeid.

Keskonnaamet kinnitab oma vastuskirjas selgitustaotluse, et MTÜ Rehvingluse laojääk ei ole kasvanud ja lubab 2024 mõlema TVO üle järelevalvet teostada ning jäätmekäitluspartnereid kontrollida.

ETR-i mure Rehvingluse käitlusviiside pärast

MTÜ Rehvinglus on Eesti ainus vanarehvide TVO, millel on pakkuda optimaalseks vanarehvide taaskasutuseks mitmekülgseid käitlusmeetodeid.

MTÜ Rehvinglus suunab rehve taaskasutamiseks erinevaid käitlusmeetodeid kasutavate partnerite juurde, et maandada riske ja tagada läbi konkurentsi optimaalsed käitluskulud.

- Kõik rehvid, mis kannatavad protekteerimist, antakse otse lõppkasutajalt üle protekteerimiseks. Täna veel peamiselt veoauto ja erirehvid, kuid arendame ka selleks otstarbeks sõiduauto rehvide kogumist.
- Lõhkamis- ja ehitusmattide tootmine moodustas 2023. aastal 8% taaskasutusest. Kui nõudlus peaks vähenema, siis saame varieerida oma teiste käitlusviiside vahel.
- Rehviplokkide tootmine – vastavalt sorteeritud ja seongusse asetatud plokkid, on perspektiivne teede-ehitusmaterjal seal, kus geoloogilised olud eeldaks suurte pinnasekoguste kasutamist, näiteks Helsingi linnas Natura 2000 ala kõrval. Eestis aga müra- ja kaitsevallide rajamiseks lasketiirudes. Rehviplokkide tootmise jalajälg on üle 10 korra väiksem rehvihakke pürolüüsist.
- Plokkide tootmine transpordi optimeerimiseks. Eksport Indiasse toimub kahel eesmärgil: põhiliselt toormena uute toodete, sh uute rehvide tootmiseks ja väga vähesel määral energia saamiseks, rehvidest eraldatud riie põletatakse.
- Rehvihake on tsemenditööstuses käsitletav kui alternatiivkütus fossiilse kütuse asendajana ja tsemenditööstuste säästliku arengu poliitika osa.
- Osa Eestis purustatud rehvihakkest kasutatakse prügilate drenivate vahekihtide rajamiseks.
- Karjäärimasinate all kasutatavad erirehvid ja täisrehvid ei võimalda mõistliku hinnaga purustamist või muud käitlust ning saadetakse Soome pinnaseasendajaks karjääride tagasitäitmisel. Seega on Rehvinglusel täna Eestis kogutud vanarehvide jaoks 7 erinevat taaskasutuse väljundit. Vanarehvide pürolüüs, kuigi suure süsinikujalajäljega, on üks Eesti-sisene võimalus vanarehvide töötlemiseks, kõne alla võiks tulla taaskasutusvõimaluste mitmekesistamine. Kui Ragn-Sells soovib tegelikkuses panustada Eesti „vanarehviprobleemi“ lahendamisse, siis on tal võimalus asuda läbirääkimistesse Rehvinglusega. Mida Ragn-Sells tegelikult plaanib, saame näha kui hakkab tööle Kundasse ehitatav rehvipurusti. Osa neist rehvidest, nimelt ETR-i kaudu kogutavad, on kindlasti ka eestimaised. Praeguse teadmise järgi 15% Eestis taaskasutatavatest vanarehvidest. Täna ei ole meil teadmist ETR-i (Ragn-Sellsi) plaanide osas raskesti töödeldavate erirehvide osas, kuigi ka need vajavad taaskasutamist.

ETR-i kodulehel reklaamitav informatsioon innovaatilise käitlusviisi kohta on tarbijaid eksitav. Enefit Poweris pürolüüsitakse vanarehvidest koos põlevkiviga põlevkiviõli, mida kasutatakse peamiselt laevakütusena.

Kui Enefit Power suudab oma tulevikuplaanid realiseerida, siis muutub ka olukord. Rehvinglus toonitab, et pürolüüs on legaalne käitlusviis, kuid selle käitlusviisiga tekib arvestatav kogus uut jäädet- tuhka.

ETR-i mure seoses Rehvingluse ettepanekutega jäätmeseadusesse

Rehvinglus on esitanud oma seisukohad ja ettepanekud jäätmeseaduse muutmiseks 14.11.2023, et seadus välistaks paralleelselt mitmesse TVO-sse kuulumise. Rehvingluse arvates on vastasel juhul võimatu täita JäätS § 251 lg-s 2 sätestatud kohustust, kui tootja poolt tootjate ühendusele üle antud kohustuste ulatus on ebamäärane.

Täiendavalt ei ole Rehvingluse hinnangul võimalik probleemtooteregistrisse esitada kinnitust, et ühenduse esitatud andmed on õiged ning annavad täpse teabe temaga liitunud tootja ja tema poolt turule lastavate probleemtoodete koguse kohta, kui tootja kohustused on teadmata viisil jagatud kahe erineva tootja ühenduse vahel. ETR- i arvates on ettepanek problemaatiline konkurentsiõiguse vaatenurgast. Tootjatele peab jääma õigus ja võimalus valida, kellele ja mis mahus oma kohustused üle anda.

Rehvingluse seisukohast on ettepanek konkurentsineutraalne. Ettepanek ei ole tehtud oma kliendibaa- si säilitamiseks vaid õigusselguse loomiseks. Õigust peab tasakaalustama vastutus.

Enam kui ühe TVO puhul on maaletoojal võimalik valida emma-kumma TVO vahel.

VEELKORD REHVIPOKIDEST

Kindlasti on osad teist suutnud juba vaimusilmas ette kujutada kuidas Rehvinglus suunab rehvid ühe käitlusviisina maa alla matmisele. Fotodelt saate aimu, kuidas rehviplokkidest saab Läpi-Ojaküla tee teetammi osa. Suurbritannias Bedfordi lähistel kasutati rehviplokke isegi 2+2 maantee A421 rajamisel nõrgale savipinnasele rajatava muldkeha koosseisus.

Valmis on ca 3 km teed, kus rehviplokk on ennast tõestanud isegi paremini kui traditsiooniliste ehitusmeetoditega tee. Auke on oluliselt vähem, rööpaid pole tekkinud. Teehoolduskulud on väiksemad teel, kus sõidavad lisaks veo- ja sõidautodele tankid ja muud sõjapidamise masinad. Nii võib öelda, et osaliselt toetub me kaitsevõime rehviplokkidele. See on veel eriti tõene, kui lisada loetellu ka lasketiirude vallid.

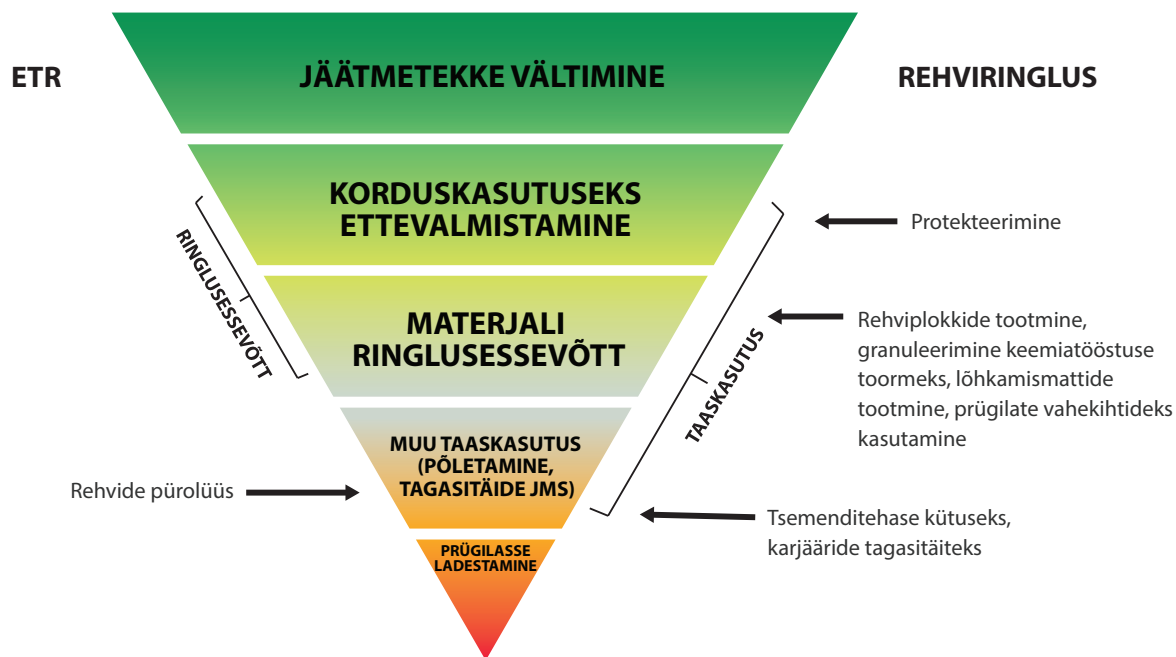
Rehviplokke on mõistlik kasutada:

1. Suuri masstäiteid vajavad objektid (teed, platsid, vallid jmt).
2. Nõrgad vähese kandevõimaga pinnased. Näiteks turbaga kaetud alad, mis traditsiooniliste ehitusmaterjalide kasutamisel (liiv, kruus jmt) vajuks oma raskuse all allpool paiknevatesse pinnastesse. Alternatiiv on kasutada palke või rehviplokke. Rehviplokkide konstruktsioon on nt ligi kolm korda kergem kui traditsioonilised ehitusmaterjalid.
3. Kui sobivat ehitusmaterjali ei ole käepärast võtta. Kuna rehviploki erikaal on võrreldes tihendatud liivaga kolm korda väiksem, siis rehviplokkide veoks on vaja umbes kolm korda vähem veokeid või kulub materjali transpordiks objektile kolm korda vähem sõidukilomeetreid.

Rehviplokkide tootmisel ei teki uusi jäätmeid.



VANAREHVIDE KÄITLUSVIISID EESTIS LÄHTUDES JÄÄTMEHIERARHIAST



Mootorsõidukitel on omadus liikuda

Transpordiameti andmetel toodi Eestisse 56 543 sõidukit, nendest 43 505 sõiduautot. Kuigi aastad pole vennad, siis 2023. aastal kustutati Eesti liiklusregistrist seoses võõrandamise või elukoha vahetusega 19 939 mootorsõidukit, nendest 12 920 sõiduautot. See tähendab seda, et märkimisväärne hulk deklareerimata rehve jääb Eestisse käidelda.

TVO rehvitootjate ringi laiendav jäätmeseaduse eelnõu pole Riigikogusse veel jõudnud

Juba sügisese infokirjas kirjutasime jäätmeseaduse eelnõust, mis läbis kooskõlastusringi ja mis muudab rehvitootjaks ka autode maaletoojad. Kahjuks pole eelnõu senini Riigikogusse jõudnud.

Kui Sul on ettepanekuid Rehviringluse töö parendamiseks või Sul on lihtsalt küsimusi, siis võta ühendust: Einar Teesalu +372 512 5833, info@rehviringlus.ee
Ära jäta head ideed või tähelepanekut enda teada!

