

# Kliimaministri määruse „Keskkonnaministri 29.05.2019. a määruse nr 19 „Õli sisaldavate jäätmete jäätmeteks oleku lakkamise kriteeriumid“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse jäätmeseaduse § 2<sup>1</sup> lõike 2 ja toote nõuetele vastavuse seaduse § 5 lõike 4 alusel.

### 1.1. Sisukokkuvõte

Määrusega muudetakse keskkonnaministri 29. mai 2019. a määruse nr 19 „Õli sisaldavate jäätmete jäätmeteks oleku lakkamise kriteeriumid“ (edaspidi *määrus nr 19*) lisa 2. Selles on esitatud kvaliteedinäitajad, millele peab vastama õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponent, et see vastaks jäätimestaatus kaotamise nõuetele. Eelnõuga täiendatakse määrust lisaga 3, milles on kirjeldatud kvaliteedikriteeriumid, millele peab vastama õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi kergfraktsioon, ning lisaga 4, milles on kirjeldatud kvaliteedikriteeriumid, millele peab vastama õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi keskfraktsioon.

Eelnõu sisaldab korrastavaid muudatusi, mis on tingitud määruse rakendamisel ilmnenud probleemidest. Muudatused ei muuda kehtivaid põhimõtteid, määruse nõuded viiakse kooskõlla kehtiva praktikaga.

Eelnõuga muudetakse kehtivas määruses sätestatud piirangut kütusekomponendi kasutamisele vedelkütuse lisandina, lubades kütusekomponenti kasutada ka muude naftakeemiatoodete tootmisel, ning viiakse määruse lisa 2 kirjeldatud kriteeriumid kooskõlla kütusekomponendi kasutajate ning teistes Euroopa Liidu liikmesriikides kehtestatud nõuetega. Määruse nõuete muutmisel võeti aluseks Eesti Maaülikooli tehnikainstituudi teadlaste<sup>1</sup> ja Tallinna Tehnikaülikooli teadlaste<sup>2</sup> eksperthinnangud kehtiva määruse nõuete tehnilise järgitavuse kohta ning 2023. aasta kevadel Keskkonnaameti võetud ja Eesti Keskkonnauuringute Keskuse tehtud laevakütuste laborianalüüside tulemused.

Kütusekomponenti kasutavad raske kütteõli transiitarned ettevõtted. Et kindlustada kütusekomponenti kasutades toodetava kütuse vastavus rahvusvaheliselt tunnustatud standarditele, teevad need ettevõtted kütusekomponendi proovidele turunõudeid järgivad kvaliteedianalüüsid.

### 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi ringmajanduse osakonna nõunik Kelli Seppel ([kelli.seppel@kliimaministeerium.ee](mailto:kelli.seppel@kliimaministeerium.ee)).

---

<sup>1</sup> Kikas, T., PhD, Ritslaid, K., MSc, Viisimaa, M. Eesti Maaülikooli Tehnikainstituudi eksperthinnang õli sisaldavate jäätmete lakkamise määruse muutmiseks. Tartu, 2022.

<sup>2</sup> Riisalu, H., PhD. Jäätme lakkamise kriteeriumid õli sisaldavate jäätmete töötlemisel. Ekspertarvamus. Kohtla-Järve, 2022.

Eelnõu juriidilise ekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Kätlin Oeselt ([kathlin.oeselt@kliimaministeerium.ee](mailto:kathlin.oeselt@kliimaministeerium.ee)).

Eelnõu on keeletoimetanud Inge Mehide.

### 1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõuga muudetakse määrust nr 19, mis on avaldatud Riigi Teatajas avaldamismärgisega RT I, 31.05.2019, 4.

## 2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõukohase määruse eesmärk on edendada ja hõlbustada erinevate õli sisaldavate jäätmete taaskasutust ning neist valmistatud toote kasutamist, seades kriteeriumid, millele vastates ei ohusta toote kasutamine keskkonda ega inimese tervist.

Eelnõu koosneb kümnest punktist.

**Punktiga 1** täiendatakse § 2 lõiget 1 punktidega 1<sup>1</sup> ja 1<sup>2</sup>, lisades määruks kasutatavate mõistete hulka uue mõiste „kütusekomponendi kergfraktsioon“ ja „kütusekomponendi keskfraktsioon“ koos selgitustega. Õli sisaldavate jäätmete käitlemisel eraldatakse kütusekomponent destillatsiooniprotsessi käigus kolme fraktsiooni. Kergfraktsioon sarnaneb oma omadustelt bensiiniga, keskfraktsioon diisliga ning raske fraktsioon raske kütteõliga. Kergfraktsioonile kehtestatakse eraldi kvaliteedikriteeriumid, mis on kirjeldatud eelnõuga kehtestatavas määruks lisas 3. Keskfraktsioon sarnaneb oma omadustelt diisliga, sellele esitatavad kvaliteedikriteeriumid kehtestatakse määruks lisaga 4.

**Punktiga 2** asendatakse tekstiosa, millega viidati lisale 2, tekstiosaga, millega viidatakse ka eelnõuga lisatavatele lisadele 3 ja 4.

**Punktiga 3** täpsustatakse jäätmestaatuse kaotamist, tuues esile, millised tingimused peavad olema täidetud ja millised dokumendid koostatud selleks, et õli sisaldavad jäätmed lakkaksid olemast jäätmed. Tulenevalt jäätmeseaduse § 2<sup>1</sup> lõikest 1 lakkavad jäätmed olemast jäätmed, kui need on läbinud taaskasutustoimingut ning vastavad üheaegselt järgmistele tingimustele:

- 1) asja hakatakse kasutama tavapäraselt teatud kindlal eesmärgil;
- 2) asjal on turg või asja järele on nõudlus;
- 3) asi vastab konkreetseks otstarbeks ette nähtud tehnilistele nõuetele, õigusnormidele ja tootestandarditele;
- 4) asja kasutamine ei avalda negatiivset mõju keskkonnale ega inimese tervisele;
- 5) asi vastab Euroopa Komisjoni poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3–30), artikli 6 lõike 2 alusel rakendusaktiga jäätmeseaduse § 2<sup>1</sup> lõike 2 alusel kehtestatud kriteeriumidele, mis on loodud jäätmete lakkamise kriteeriumite ühetaoliseks kohaldamiseks teatava jäätmeliigi lakkamise kohta, või on nende puudumise korral kohaldatud jäätmeseaduse §2<sup>1</sup> lõikes 3<sup>1</sup> nimetatud erandit.

Käesoleva määruksiga seatakse jäätmeseaduse § 2<sup>1</sup> lõike 2 kohased kriteeriumid, mille täitmisel lakkavad õli sisaldavad jäätmed olemast jäätmed. Jäätmestaatuse kaotamiseks peavad õli sisaldavad jäätmed olema esmalt läbinud taaskasutamistoimingut, kus on kasutatud parimat võimalikku tehnoloogiat, nagu on sätestatud määruks § 5 lõikes 4. Seejärel vormistatakse toote üleandmiseks dokumendid, mis tõendavad, et kütusekomponendile on olemas nõudlus ning

seda hakatakse kasutama kindlal otstarbel. Kvaliteediprotokoll tõendab, et kütusekomponent vastab määruse lisaga kehtestatud toote kvaliteedinõuetele ja selle kasutamine ettenähtud viisil ei avalda negatiivset mõju keskkonnale ega inimese tervisele.

**Punktiga 4** täiendatakse § 6 lõiget 1 viidetega määruse lisadele 3 ja 4, millega kehtestatakse kvaliteedinäitajad kütusekomponendi kerg- ja keskfraktsioonile.

**Punktiga 5** muudetakse § 6 lõiget 3. Lõikest eemaldatakse viide standardi jälgimise kohustuslikkusele, kuna nimetatud kohustus ei tulene Euroopa Liidu õigusaktist ega rahvusvahelisest õigusest. Viide asendatakse võimalusega kasutada muid samaväärseid meetodikaid.

**Punktiga 6** täiendatakse § 6 lõiget 4 viidetega määruse lisadele 3 ja 4, millega kehtestatakse kvaliteedinäitajad kütusekomponendi kerg- ja keskfraktsioonile.

**Punktiga 7** muudetakse määruse § 9 tekst ja esitatakse see järgmises sõnastuses: „Kütusekomponenti kasutatakse lisandina vedelkütuste või muude naftakeemiatoodete tootmisel.“

Muudatuse eesmärk on võimaldada erinevalt määruse eelmises redaktsioonis kehtinud piirangust kasutada õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi kergfraktsiooni peale vedelkütuse ka muude naftakeemiatoodete tootmiseks.

Eestis müüakse õli sisaldavatest jäätmetest kütusekomponenti tootvate jäätmekäitlejate senise praktika kohaselt jäätmete taaskasutustoimingu tulemusel valminud kütusekomponendi raske fraktsioon edasi rahvusvaheliselt tegutsevate kütusemaaklerite kaudu, et kasutada seda väheses koguses (praktikas üldiselt alla 1% valmistoodangust) lisandina vedelkütuste tootmisel. Kütusekomponenti ei kasutata iseseisva kütusena ega nii suures mahus, et see võiks ülemäära mõjutada vedelkütuse omadusi. Kütusekomponendi kasutajate praktika näitab, et soovitud näitajatega kütuse saamiseks lisatakse põlevkiviõlile või toornaftast toodetud kütusele jäätmetest toodetud kütusekomponenti keskmiselt 0,1–3% põlevkiviõli või toornaftast toodetud kütuse mahust.

Õli sisaldavate jäätmete destilleerimise ja rektifitseerimise (ehk segude lahutamise) käigus eraldatakse õli sisaldavad jäätmed vedeliku tiheduse järgi kolme fraktsiooni: raske fraktsioon, mida turustatakse ja kasutatakse kütusekomponendina vedelkütuste tootmisel, keskmine ehk diisli fraktsioon ja kerge ehk bensiini fraktsioon, mida saab peale vedelkütustele lisamise kasutada ka muude naftakeemiatoodete, nagu näiteks plastide tootmisel, kasutades seda samuti nagu muud naftakeemia toorainet.

**Punktiga 8** asendatakse määruse nr 19 lisa 1 „Õli sisaldavate jäätmete loend“. Kehtiva määruse lisa 1 pealkirjas on ekslikult sõna „kehtestamine“. Lisa 1 vahetatakse korrektselt vormistatud lisa 1 vastu.

**Punktiga 9** kehtestatakse määruse nr 19 lisa 2 „Kütusekomponendi kvaliteedinäitajad“ uues sõnastuses.

Lisas 2 muudetakse järgmisi kütusekomponendi kvaliteedinäitajaid.

Näitaja	Katsemeetod	Kehtiv nõue	Muudetud nõue
Leekpunkt, °C	EN ISO 2719 ISO 3679 ASTM D 93	≥ 35	> 25

Veesisaldus, massi%	ISO 3733	$\leq 1,0$	$\leq 2,0$
Tuhasisaldus, massi%	EN ISO 6245	$\leq 0,15$	$< 0,25$
Niklisisaldus, mg/kg	IP501, IP592	$< 5$	$< 20$

Määruse nr 19 eesmärk on toetada õli sisaldavate jäätmete taaskasutusse võtmist ning vähendada esmase tooraine kasutamist kütuste tootmises. Õli sisaldavad jäätmed on oma olemuselt naftasaadused või põlevkiviõli ning pärast nõuetekohast töötlemist sobivad kasutamiseks koos kütustega. Nõuetekohane töötlus on oluline, kuna jäätmed võivad olla erineva päritolu ja koostisega ning sisaldada ohtlikke aineid.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. a direktiivi 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid (jäätmedirektiiv), artiklile 6 ei käsitleta ringlussevõtu või muu taaskasutustoiminguga läbinud jäätmeid jäätmetena juhul, kui need vastavad korragajärgmistele tingimustele:

- a) asja kasutatakse tavapäraselt kindlal otstarbel;
- b) asjale on turg või asja järele on nõudlus;
- c) asi vastab konkreetseks otstarbeks ette nähtud tehnilistele nõuetele, õigusaktidele ja tootestandardile;
- d) asja kasutamine ei avalda negatiivset mõju keskkonnale ega inimese tervisele.

Jäätmete taaskasutamine kasulikul otstarbel on oluline, sest need asendavad teisi materjale / esmaseid tooraineid / materjale (nt kütust), mille tootmiseks kasutatakse muidu loodusressursse. Jäätmete tootena kasutusele võtmine vähendab vajadust esmase tooraine kaevandamise järele ning ohtlike jäätmete kõrvaldamist ladestamise ja põletamise teel. Jäätmete taaskasutamist kütusekomponendina peab eelistama jäätmete põletamisele jäätmepõletustehases. Jäätmepõletustehases põletamise korral ei ole õli sisaldavatele jäätmetele kvaliteedinõudeid seatud.

Komisjoni 23. märtsi 2019. a teates TRIS/(2019) 00807 esitatud tähelepanekutes viidatakse, et õli sisaldavatest jäätmetest toodetud toote puhul, olgu see kütusekomponent või puhas kütteõli, peab saasteainete lähteainete sisaldus olema tootes, mis on lakanud olemast jääde, sama või väiksem kui keskmises värskes kütteõlis, mis asendatakse kütusega, mis on lakanud olemast jääde.

Määruse nr 19 alusel toodetav kütusekomponent ei ole ette nähtud omaette tootena kasutamiseks, vaid seda lisatakse kütuse tootmisel teistele kütteõliledele.

Järgnevalt esitatakse muudatuste põhjendused muudetava näitaja kaupa.

### Leekpunkt

Leekpunkt on madalaim temperatuur, mille juures põlevvedeliku pinnalt eraldunud gaas hapniku saadavusel lahtise leegiga kokku puutudes süttib. Keskkonnaministri 22. detsembri 2016. a määruse nr 73 „Vedelkütuste kohta esitatavad keskkonnanõuded, biokütuste säästlikkuse kriteeriumid, vedelkütuste keskkonnanõuetele vastavuse seire ja aruandmise kord ning biokütuste ja vedelate biokütuste kasutamisest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise määramise meetodika“ lisas 6 esitatud kerge kütteõli keskkonnanõuded seavad

leekpunkti minimaalseks väärtuseks kerges kütteõlis 35 °C ja sama määruise lisas 7 seatakse raske kütteõli leekpunkti minimaalseks väärtuseks samuti 35 °C. Sama määruise lisas 4 „Laevakütusena kasutamiseks turustatavate kütuste keskkonnanõuded“ on leekpunkti minimaalseks normiks DMX-kütuse puhul 43,0 ning DMA-, DMB- ning DMZ-kütuse puhul 60 °C. Kehtivas määruise nr 19 lisas on leekpunkti minimaalseks väärtuseks 35 °C.

Praktikas on selgunud, et kuna õli sisaldavad jäätmed on väga erinevate omadustega ja sisaldavad sageli madalama leekpunktiga õlisid kui toornafta, ei ole võimalik kogutud jäätmetest toodetud kütusekomponendi puhul saavutada kütteõliga samaväärse leekpunktiga toodet. Sellise piirangu seadmine mõjutab suuresti õli sisaldavate jäätmete taaskasutamise kogust. Arvestades et määruise nr 19 alusel toodetud kütusekomponenti ei kasutata iseseisva kütusena, vaid lisatakse toornaftast toodetud kütusele, on selline nõue kujunenud ebapraktiliseks. Lõpptootle leekpunkti määrab kütusekomponendi kasutaja, kes kütusekomponenti raskele kütteõlile lisab. Raskest kütteõlist toodetava kütuse tootjad soovivad kasutada madalama leekpunktiga kütusekomponenti, et saavutada lõpptootes soovitud omadusi. See tähendab, et madalama leekpunktiga kütusekomponendi lisamisel kõrgema leekpunktiga kütteõlile või laevakütusele saavutatakse lõpptootes kõigile nõuetele vastav leekpunkt. Kütusetootjad kasutavad erinevaid mooduseid, kuidas arvutada välja parimate omadustega küttesegu saavutamiseks kütusele lisatava kütusekomponendi kogus. Kütusekomponent leekpunktiga 25 °C ei kujuta ohtu keskkonnale ega inimese tervisele. Eesti Maaülikooli tehnikainstituudi teadlaste eksperthinnangu<sup>3</sup> kohaselt piisab, kui 50 tonnile kütusekomponendile leekpunktiga 15 °C lisada 15 tonni rasket kütteõli leekpunktiga 101 °C, et saavutada küttesegu leekpunktiga 35 °C.<sup>4</sup> Praktikas lisatakse kütusekomponenti raskele kütteõlile kuni 2% kütteõli kogusest, mis tähendab, et valmis vedelkütuse leekpunkt vastab nõuetele suure varuga.

### **Veesisaldus**

Õli sisaldavatest jäätmetest kütusekomponenti tootvad ettevõtted käitlevad põhitegevusena laevadelt vastu võetud pilsivett, naftatankerite tankide pesuvett ja õliseguseid setteid ning jäätmekäitlejatelt vastu võetud kasutatud määre- ja mootoriõlisid. Sisendmaterjalina kasutatavad jäätmed sisaldavad suures koguses vett, mis tootmisprotsessi käigus dekanteerimise ja separeerimise käigus jäätmetest eraldatakse ja biopuhastisse suunatakse. Õli sisaldavate jäätmete päritolu ja tööstustehnoloogia tõttu jääb kütusekomponendi veesisaldus jäätmekäitlejate praktikale tuginedes reeglina vahemikku 1–2%. Toornaftast ja põlevkivist toodetud kütteõli puhul jääb veesisaldus reeglina alla 0,5%.

Selleks et toota nõuetele vastavat vedelkütust, mille puhul on maksimaalne lubatud veesisaldus 1%, tuleks Eesti Maaülikooli tehnikainstituudi ekspertide arvutuste kohaselt 50 tonnile kütusekomponendile veesisaldusega 3%<sup>5</sup> lisada 65 tonni rasket kütteõli veesisaldusega 0,5%, et saada nõuetele vastav, 1% veesisaldusega toode. Liiga suure veesisaldusega kütus võib kasutuse käigus rikkuda seadmete mootoreid ja seega määrab juba turunõudlus, et liiga suure veesisaldusega kütusekomponent tarbimisse ei jõuaks. 2% veesisaldusega kütusekomponent on kasutajale aktseptitav ning segatuna väiksema veesisaldusega kütuse hulka ei avalda negatiivset mõju ei keskkonnale ega mootori toimimisele.

<sup>3</sup> Kikas, T., PhD, Ritslaid, K., MSc, Viisimaa, M. Eesti Maaülikooli Tehnikainstituudi eksperthinnang õli sisaldavate jäätmete lakkamise määruise muutmiseks. Tartu, 2022.

<sup>4</sup> 15 °C on Eesti jäätmekäitlejate praktika käigus saavutatud madalaim leekpunkt, mistõttu on arvutused tehtud 15 °C kohta.

<sup>5</sup> 3% on Eesti jäätmekäitlejate praktika käigus saavutatud halvim näitaja, mistõttu tehti arvutused 3% veesisalduse kohta.

## **Tuhasisaldus**

Kütuse tuhasisaldus näitab anorgaaniliste lisandite (tavaliselt liiva, nikli, alumiiniumi, räni, naatriumi ja vanaadiumi) ehk mittepõleva materjali sisaldust kütuses. Vedelkütuses esinev tuhk koosneb peamiselt metallorgaaniliste ühendite jääkidest lahuses ja vees lahustunud mineraalsetest sooladest. Toornafta tuhasisaldus võib sõltuvalt leiukohast varieeruda tuhandikest kuni 2%-ni. Kehtiva määruse nr 19 lisas 2 on kütusekomponendi maksimaalseks tuhasisalduseks seatud 0,15% mahust. Esitatud eelnõu kohaselt muudetakse piirnorm 0,2%-ni. Õli sisaldavates jäätmetes on tuhasisaldus oluliselt suurem kui toornaftast toodetud kütuses. Taaskasutustoimingute käigus vähendatakse olulisel määral jäätmete tuhasisaldust, kuid õli sisaldavate jäätmete töötlemine nii, et taaskasutustoimingu tulemusel valminud kütusekomponendi tuhasisaldus oleks võrdne toornaftast toodetud vedelkütuse tuhasisaldusega või madalam kui seni kehtinud piirnorm 0,1%, on tehniliselt raskesti teostatav. See põhjustaks majanduslikult ebaproportsionaalselt suuri kulutusi ning sellise toimingu tagajärjel väheneks olulisel määral taaskasutusse jõudva õli kogus. See omakorda suurendaks põletamisele jõudvate jäätmete kogust, mis on jäätmehierarhia järgi vähem eelistatud variant. Nagu ka leekpunkti puhul, ei muuda kõrgema tuhasisaldusega kütusekomponendi lisamine vedelkütusele selle tuhasisaldust niisugusel määral, et see võiks muutuda nõuetele mittevastavaks või ohustada keskkonda või inimese tervist.

Samuti on asjakohane märkida, et näiteks Hispaanias ei ole kriteeriumite puhul, millega õli sisaldavad jäätmed lakkavad olemast jäätmed, tuhasisaldusele piirnormi seatud. Hollandi kriteeriumite kohaselt peab tuhasisaldus olema alla 0,5%. Piirnormi seadmine 0,2%-le ei kujuta ohtu keskkonnale, kuid soodustab Eestis õlijäätmete taaskasutusse võtmist.

## **Niklisisaldus**

Nikkel on looduslikult esinev raskmetall, mille sisaldus toornaftas sõltub toornafta päritolust. Keskkonnaamet võttis 2023. aasta kevadel-suvel proove 16-st Eesti sadamates hoiustatud laevakütuse mahutist. Analüüside tulemustes varieerus niklisisaldus vahemikus 8,5–40,3 mg/kg. Aritmeetiliseks keskmiseks oli 17,25 mg/kg. Vedelkütustele esitatavates keskkonnanõuetes ei ole niklisisalduse kohta piirangut seatud. Kehtiva määruse nr 19 lisas 2 on õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi niklisisaldusele seatud piirmääraks < 5 mg/kg. Eesti jäätmekäitlejad on toonud esile, et sellise tulemuse saavutamine ei ole olemasolevate seadmetega praktikas tehniliselt teostatav. Hispaanias on kriteeriumites, millega õlijäätmetest toodetava laevakütuse jäätmed lakkavad olemast jäätmed, seatud niklisisaldusele piirmääraks 45 mg/kg. Eesti naaberriikides ei ole õli sisaldavate jäätmete puhul konkreetseid jäätmestaatuse kaotamise kriteeriume seatud. Sellised riikidevahelised erinevused nõuetes mõjutavad konkurentsi, andes eelise leebemate nõuetega riikide jäätmekäitlejatele. Esitatud eelnõu kohaselt seatakse kütusekomponendi maksimaalseks niklisisalduse piirmääraks 20 mg/kg. See on Eesti jäätmekäitlejate kogemusele tuginedes praktikas saavutatav ja kütusekomponendi kasutajale sobiv piirmäär, mis tagab keskkonna ja inimese tervise seisukohalt piisava kaitse ilma riikidevahelist konkurentsi piiramata.

**Punktiga 9** täiendatakse määrust lisaga 3 „Kvaliteedinäitajad kütusekomponendi kergfraktsioonile“ ja lisaga 4 „Kütusekomponendi keskfraktsiooni kvaliteedinäitajad.“

Lisa 3 võimaldab jäätmekäitlejatel vähendada õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi kerg- ehk bensiinifraktsiooni analüüsimisega seotud kulusid. Jäätmekäitlejate esitatud kvaliteediprotokollid ja eksperthinnangud tõendavad, et kütusekomponendi kergfraktsioonis ei esine raskmetalle üle määramispiiri. Samuti ei ole kergfraktsiooni puhul aine omaduste tõttu võimalik saavutada kehtiva määrase lisas seatud leekpunkti väärtust. Keskkonnaministri 20. detsembri 2016. a määruse nr 73 „Vedelkütuste kohta esitatavad keskkonnanõuded, biokütuste, vedelate biokütuste ja biomassikütuste säästlikkuse kriteeriumid, vedelkütuste keskkonnanõuetele vastavuse seire ja aruandmise kord ning biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste kasutamisest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise määramise metoodika<sup>14</sup>“ lisaga 1 seatakse nõuded ottomootoriga sõidukites kasutamiseks müüdavale mootoribensiinile. Mootoribensiini puhul ei ole leekpunktile normväärtust seatud ja seetõttu ei ole see nõutud ka õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi kergfraktsiooni puhul. Kütusekomponendi kergfraktsiooni kvaliteedi tõendamiseks peab kütusekomponendi tootja tellima sõltumatust laborist analüüsid, millega määratakse kütusekomponendi keskfraktsiooni korrosiivsus ning vesiniksulfiidi-, väävli-, vee-, mangaani- ja PCB-sisaldus. Samuti sätestatakse, et kütusekomponendi kergfraktsiooni puhul peab katsemeetodit EVS-EN ISO 3405 või ASTM D86 kasutades destilleeruma 210 °C juures vähemalt 90% mahust ning kütusekomponendi kergfraktsioon peab olema välimuselt läbipaistev ja selge.

Piirnormide seadmisel võeti arvesse järgmist.

- Korrosiivsus, määratud vaskpladikatsel (3 h temperatuuril 50 °C), nõue: klass 1. Kütuse korrosiooniklassi määramine aitab hinnata, kas kütus sobib laevanduse ja teiste tööstuslike rakenduste jaoks, kus metallide kahjustus võib põhjustada tõsiseid töökatkestusi ja suuri hoolduskulusid. Korrosiooniklassi 1 puhul ei tekita kütus või kütusekomponent nähtavat korrosiooni ega põhjusta roostet ega muid kahjustusi.
- Vesiniksulfiidisaldus, mg/kg, nõue:  $\leq 2$ . Sama nagu määrase kehtiva redaktsiooni lisas 2 seatud norm kütusekomponendile.
- Väävlisisaldus, massiprotsent, nõue:  $\leq 0,9$ . Arvesse on võetud, et kehtiva redaktsiooni lisaga 2 on kütusekomponendis lubatud maksimaalne väävlisisaldus 2,5% ning keskkonnaministri 20.12.2016. a määruse nr 73 „Vedelkütuste kohta esitatavad keskkonnanõuded, biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste säästlikkuse kriteeriumid, vedelkütuste keskkonnanõuetele vastavuse seire ja aruandmise kord ning biokütuste, vedelate biokütuste ja biomasskütuste kasutamisest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise määramise metoodika<sup>14</sup>“ (edaspidi *määrus nr 73*) lisas 8 seatud keskkonnanõuded lubavad põlevkivi kütteõlis väävlisisaldust kuni 1,0%. Õli sisaldavaid jäätmeid käitlevate ettevõtete praktika kohaselt on õli sisaldavate jäätmete hulgas ka põlevkiviõli ning seetõttu ei ole tänapäeva tehnoloogiat kasutades võimalik toota väiksema kui 0,9% väävlisisaldusega kütusekomponenti. Belgias ja Ühendkuningriigis on õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendis seatud väävlisisalduse maksimaalseks piirnormiks 1,0%. Arvestades et kütusekomponenti ei kasutata iseseisva tootena, vaid lisandina vedelkütuste või muude naftakeemiatoodete tootmisel, jääb lõpptootena kasutatava vedelkütuse väävlisisaldus oluliselt väiksemaks.
- Veesisaldus, massiprotsent, nõue:  $\leq 0,1$ . Arvestatud on jäätmekäitlejate praktika käigus tuvastatud maksimaalse veesisaldusega kütusekomponendi kergfraktsioonis.
- Mangaanisaldus, mg/kg, nõue:  $< 5$ . Arvestatud on jäätmekäitlejate praktika käigus tuvastatud ning teiste EL-i riikide sarnaste jäätmeteks oleku lakkamise kriteeriumitega seatud maksimaalse veesisaldusega kütusekomponendi kergfraktsioonis.

- Kütusekomponendi kergfraktsioon peab olema nagu bensiinilgi läbipaistev ja selge.
- PCB-sisaldus loetakse nõuetele vastavaks, kui katsemeetodit EN 12766 kasutades saadakse analüüsi tulemuseks „väiksem kui 1 mg/kg“. PCB-sisaldusele seatav piirnorm jääb samaks nagu kehtiva redaktsiooni lisas 2.

Lisa 4 võimaldab vähendada õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi kesk- ehk diisli fraktsiooni analüüsikulusid. Jäätmekäitlejate esitatud kvaliteediprotokollid ja eksperthinnangud tõendavad, et kütusekomponendi keskfraktsioonis ei esine raskmetalle üle määramispiiri. Kütusekomponendi keskfraktsioon sarnaneb diislikütusega ja seega on kvaliteedinäitajad, mida keskfraktsiooni puhul määratakse, sarnased diislikütuste puhul määratavate näitajatega. Kütusekomponendi keskfraktsiooni kvaliteedi tõendamiseks peab kütusekomponendi tootja tellima sõltumatust laborist analüüsid, millega määratakse kütusekomponendi keskfraktsiooni tuhasisaldus, veesisaldus, vesiniksulfiidisisaldus, väävlisisaldus, mangaanisisaldus, PCB-sisaldus, korrosiivsus ja leekpunkt. Kütusekomponendi keskfraktsiooni mahust destilleerub 250 °C juures vähem kui 65% ning 350 °C juures rohkem kui 85%.

Piirnormide seadmisel võeti arvesse järgmist.

- Leekpunkt, °C, nõue: vähemalt 55 °C. Määruse nr 73 lisas 2 „Nõuded diiselmootoritega sõidukites kasutamiseks müüdava diislikütuse kohta“ seatud nõue määrab diislikütuse leekpunkti miimumnõudeks 55 °C. Kuna õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendi keskfraktsioon sarnaneb füüsikaliste omaduste poolest diislikütusega, seatakse ka leekpunkti piirnorm samasugune kui diislikütusel.
- Tuhasisaldus, massiprotsent, nõue: < 0,25. Nõue seatakse sama nagu muudetavas määruse lisas 2 vastavalt jäätmekäitlejate praktika käigus saavutatud tulemustele.
- Veesisaldus, massiprotsent, nõue:  $\leq 0,1$ .
- Vesiniksulfiidisisaldus, mg/kg, nõue:  $\leq 2$ .
- Korrosiivsus, määratud vaskpladikatsel (3 h temperatuuril 50 °C), nõue: klass 1.
- Väävlisisaldus, massiprotsent, nõue: 0,9. Arvesse on võetud, et kehtiva redaktsiooni lisaga 2 on kütusekomponendis lubatud maksimaalne väävlisisaldus 2,5% ning keskkonnaministri määruse nr 73 lisas 8 seatud keskkonnanõuded lubavad põlevkivi kütteõlis väävlisisaldust kuni 1,0%. Õli sisaldavaid jäätmeid käitlevate ettevõtete praktika kohaselt on õli sisaldavate jäätmete hulgas ka põlevkiviõli ning seetõttu ei ole tänapäeva tehnoloogiat kasutades võimalik toota väiksema kui 0,9% väävlisisaldusega kütusekomponenti. Belgias ja Ühendkuningriigis on õli sisaldavatest jäätmetest toodetud kütusekomponendis seatud väävlisisalduse maksimaalseks piirnormiks 1,0%.  
Arvestades et kütusekomponenti ei kasutata iseseisva tootena, vaid lisandina vedelkütuste või muude naftakeemiatoodete tootmisel, jääb lõpptootena kasutatava vedelkütuse väävlisisaldus oluliselt väiksemaks.
- Mangaanisisaldus, mg/kg, nõue: < 5,0. Arvestatud on jäätmekäitlejate praktika käigus tuvastatud ning teiste EL-i riikide sarnaste jäätmeteks oleku lakkamise kriteeriumitega seatud maksimaalse veesisaldusega kütusekomponendi keskfraktsioonis.
- PCB-sisaldus loetakse nõuetele vastavaks, kui katsemeetodit EN 12766 kasutades saadakse analüüsi tulemuseks „väiksem kui 1 mg/kg“. PCB-sisaldusele seatav piirnorm jääb samaks nagu kehtiva redaktsiooni lisas 2.



**Punktiga 10** sõnastatakse määruse normitehniline märkus.

Määrusele lisatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.09.2015, lk 1–15), andmed. Kui liikmesriigid võtavad vastu tehnilisi eeskirju, peavad nad artikli 9 järgi neisse või nende juurde lisama nende ametlikul avaldamisel nimetatud direktiivi või viite sellele direktiivile.

### **3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid. Nimetatud direktiivi artikkel 6 annab liikmesriikidele võimaluse kehtestada riigisisestel kriteeriumid, mille alusel jäätmed lakkavad olemast jäätmed. Eelnõus ei ole vastuolusid teiste Euroopa Liidu õigusaktidega.

Määrusest teavitatakse Euroopa Komisjoni ja liikmesriike toote nõuetele vastavuse seaduse § 43 lõike 4, infoühiskonna teenuse seaduse § 3<sup>1</sup> lõike 5 ja majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse § 6 lõike 8 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 23. septembri 2010. a määruse nr 140 „Kavandatavast tehnilisest normist, infoühiskonna teenusele kehtestatavast nõudest ja teenuse osutamise nõudest teavitamise kord ning teavitamist koordineeriva asutuse määramine“ alusel, millega on Eesti õigusruumi üle võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2015/1535.

### **4. Määruse muutmise mõju, rakendamiseks vajalikud kulutused ja rakendamise eeldatavad tulud**

Määruse muutmine ei too endaga kaasa organisatsioonilisi muudatusi avalikus sektoris. 2024. aastal on Eestis kaks ettevõtet, kes toodavad õli sisaldavatest jäätmetest kütusekomponenti. Ettevõtte, kes toodab kütusekomponenti, peab olema jäätmeluba või keskkonnakompleksluba, ning seetõttu kontrollib järelevalveasutus igal juhul, et ettevõtte täidaks enda keskkonnakaitseloas märgitud tingimusi. Määruse lisas 2 esitatavate piirnormide muutmisel suureneb õli sisaldavate jäätmete taaskasutusse võtmine ja väheneb jäätmetena põletamine. Määruse täiendamine lisadega 3 ja 4 laiendab õli sisaldavatest jäätmetest toodetud toodete kogust ning panustab ringmajanduse arendamisse Eestis. Samuti väheneb vähesel määral kütuste tootmiseks esmase tooraine kasutamine. Muudetud normid võimaldavad kütusekomponenti tootvatel ettevõtetel oma tegevusega suuremat lisandväärtust luua, mis omakorda parandab ettevõtete majanduslikku olukorda.

### **Muudatuste koondmõju ettevõtete ja/või kodanike halduskoormusele**

Halduskoormus kodanikele tervikuna ei muutu.

Halduskoormus ettevõtetele tervikuna ei muutu.

Töökoormus avalikule sektorile tervikuna ei muutu.

### **5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Eelnõukohase määruse rakendamisega ei kaasne riigile tegevust, kulusid ega tulusid. Määruse rakendumisel on õli sisaldavaid jäätmeid käitlevatel ettevõtetel võimalik oma tulusid

suurendada, kui neil on võimalik toota nõuetele vastavat kütusekomponenti ning seda koostööpartneritele tootena müüa.

## **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras, kuna see tagab määruse kõige kiirema jõustumise. Määruse muudatused ei vaja üleminekuaega.

## **7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Määruse eelnõu esitati 15.07.2024. a kooskõlastamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Rahandusministeeriumile ning Maksu- ja Tolliametile ning ettepanekute esitamiseks Päästeametile, Eesti Jäätmeäitajate Liidule, Eesti Keemiatööstuse Liidule, Eesti Transpordikütuste Ühingule, aktsiaseltsile Green Marine, osühingule Portlif Grupp ja aktsiaseltsile Eesti Diisel eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.

Eelnõule laekus tagasiside kolmelt ettevõttelt, Eesti Standardimis- ja Akrediteerimiskeskuselt ning Maksu- ja Tolliametilt. Ettepanekud ja kommentaarid on esitatud märkustega arvestamise tabelis (seletuskirja lisa 1). Esitatud märkusi võeti eelnõu täiendamisel ka arvesse. Määrust täiendati ettevõtete ettepanekute põhjal ning see esitatakse samadele adressaatidele teist korda kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks eelnõude infosüsteemi EIS kaudu.

Kuna eelnõukohane määrus sisaldab tehnilisi norme direktiivi 2015/1535/EÜ tähenduses, esitatakse määrus kooskõlastamiseks Euroopa Komisjonile ja teistele liikmesriikidele.