

Природу трује 10.000 тона ауто-уља

Већину мазива за аутомобилске моторе сервиси бацају где стигну, делом се ложе котларнице, што је отровно по околину, а само мало се безбедно складишти и рециклира

Уље и вода се не мешају искључиво у пословици. У стварности, када обаве свој посао у мотору, ауто-уља „подмазују” наше реке или натапају земљу пошто их већина ауто-сервиса баца где стигне. Ако их не излију у природу, сервисери њима потпаљују котлове у ложионицама што је, с обзиром на то колико су ауто-уља пуна канцерогених и мутагених супстанци, приметно таман колико и када би отровом премазивали дрва у камину да боље горе.

Према најпотпунијим доступним подацима, мада они нису ни приближно коначни, једва покоја капљица рабљеног мазива за аутомобилске моторе носи се из сервиса на рециклажу, док се за 88 одсто, што је око 8.770 тона, не зна где завршава. То значи једино да завршава бачено у реке и на ливаде или распршено у ваздуху после сагоревања у котларницама. За два одсто уља је, судећи према одговорима сервиса на анкету, утврђено да служи за ложење а за десет одсто, што представља већину количине која прође кроз руке анкетираних, у сервисима нису знали или, вероватније, нису хтели да кажу шта с њим раде.

Како је малим приватницима веома скупо да уље

безбедно транспортују до погона где га могу прерадити, Секретаријат за заштиту животне средине је у сарадњи са Технолошко-металуршким факултетом, чија је то била иницијатива, одлучио да успостави ланац управљања овим опасним отпадом, за почетак, у барем ужем кругу. Од 374 евидентирана сервиса 15 ће добити одговарајуће посуде за привремено скупљање и складиштење, које сада готово нико од њих нема. Одатле ће превозници лиценцирани за транспорт опасног отпада одвозити уље у компаније опремљене за рерафинацију – обе које постоје у читавој земљи. Реализација тог пилот пројекта највероватније ће почети у фебруару.

– Припремна фаза пројекта била је прављење базе података о локацијама сервиса, количини уља која се годишње генерише у Београду – процењеној на 10.000 тона – и садашњем начину одлагања уља. Јединственог регистра сервиса није било па су моји млађи сарадници сели у кола и крстарили градом да би их пронашли. Коначно смо саставили списак од 374 сервиса, доставили власницима упитнике, нагласили да је попуњавање добровољно и да због одговора неће трпети последице, али многи нису пристали да говоре – каже професор Ђорђе Јанаћковић.

Две трећине оних који су прихватили да поуне упитник дали су само приближне податке о количинама уља које замене у моторима. Само пет сервисера

тврдило је да сву количину уља сакупи и носи на рециклажу. То би отприлике могла била тачна размера јер једине две српске фирме које прерађују отпадна уља не могу да се похвале да им та делатност доноси много посла.

– У Рафинерију Београд је за време старе Југославије доношено уље из целе земље, углавном из војске, јавних превозника... То су били велики системи па су већ

и њихове количине биле довољне да Рафинерија буде у погону. Деведесетих година прошлог века Рафинерија је практично престала то да ради јер нико више није доносио уље. Ни данас није много боље. У неким стварима смо еколошки били напреднији пре тридесет година, али охрабрујуће је што се у последње време интензивно ради

на доношењу закона и подзаконских аката који регулишу ове проблеме – наводи професор Јанаћковић.

Овај пилот пројекат ће поставити услове да управљање употребљеним ауто-уљима заживи у целом Београду и у Србији, што ће морати да се деси убрзо јер тако налаже пролетос усвојени Закон о управљању отпадом. Када ускоро буде донесена сва подзаконска регулатива, произвођачи и увозници ће бити дужни да плаћају надокнаду за управљање употребљеним уљима, док ће сервиси морати да воде евиденцију о сваком литру који промене у аутомобилима.

В. Вукасовић

**Власници ауто-сервиса
нерадо говоре шта раде са
употребљеним уљем. Само
пет сервисера од 374
анкетираних тврдило је да уље
носи на рециклажу**