

DGO-II.0521.2.2016.AAG

233589.596293.573091

Warszawa, dnia 18-01-2017 r.

*Szanowny Panie Prezesie,*

Odpowiadając na wystąpienie z 29.09.2016 r. (data wpływu 17.10.2016 r.) w sprawie m.in. recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedstawiam niniejszą odpowiedź dotyczącą spraw leżących w kompetencji resortu środowiska.

Po pierwsze chciałabym zapewnić Pana oraz członków Stowarzyszenia, iż Ministerstwo Środowiska podejmuje szereg działań, aby zapewnić, że wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji kierowane były do legalnych stacji demontażu. W tym celu m.in. wprowadzono w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. 2016 r. poz. 803) przepis nakładający obowiązek przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do legalnych stacji demontażu oraz przewidziano kary za jego nieprzestrzeganie. Osoby, które nie przekazują pojazdu wycofanego z eksploatacji do przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub przedsiębiorcy prowadzącego punkt zbierania pojazdów, podlegają karze grzywny zgodnie z art. 48 tej ustawy. Ponadto, osoby, które poza stacją demontażu dokonują: usunięcia z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów lub substancji niebezpiecznych, w tym płynów, wymontowania z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia lub części nadających się do ponownego użycia, wymontowania z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku lub recyklingu - podlegają karze pieniężnej od 10 000 do 300 000 zł zgodnie z art. 53a tej ustawy.

Cofnięcie dopłat do demontażu nie spowodowało cofnięcia wsparcia finansowego dla stacji demontażu. Od dnia 1 stycznia 2016 r., kiedy to weszła w życie ustawa z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015 r. poz. 933 i 1688), zgodnie z art. 410a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672., dalej: POŚ), Narodowy

Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (dalej: Narodowy Fundusz) może dofinansować:

- działania inwestycyjne w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu;
- działania inwestycyjne w zakresie gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu i przedsiębiorcy prowadzącemu strzeżniarkę lub inną instalację przetwarzania, odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, który posiada wymagane decyzje w zakresie gospodarki odpadami oraz spełnia wymagania określone w przepisach o odpadach;
- działania inwestycyjne w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu punkt zbierania pojazdów, który posiada wymagane decyzje w zakresie gospodarki odpadami oraz spełnia wymagania określone w przepisach o odpadach.

Dodatkowo, środki Narodowego Funduszu zgodnie z art. 401c POŚ przeznacza się na wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Oprócz finansowania demontażu pojazdów, można również starać się o finansowanie projektów edukacyjnych mających na celu poszerzenie wiedzy obywateli w zakresie postępowania z odpadami. Projekty te mogą także objąć postulowane przez Państwa kampanie dotyczące prawidłowego postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Podsumowując, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu mogą liczyć na wsparcie finansowe w ramach środków będących w dyspozycji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Trudno zgodzić się z Państwa opinią, że obecnie obowiązujące przepisy nie są w pełni zgodne z przepisami dyrektywy 2000/53/WE. Celem ostatniej nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji było właśnie zapewnienie pełnej zgodności jej przepisów z ww. dyrektywą w odpowiedzi na zgłaszane w tym zakresie wątpliwości Komisji Europejskiej. Obecnie obowiązujące przepisy w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji są więc w pełni zgodne z prawem UE w tym zakresie.

Odnosząc się z kolei do propozycji zdefiniowania kiedy pojazd staje się odpadem, uprzejmie informuję, że naszym zdaniem wprowadzenie takiej definicji znacznie utrudni zwalczanie nielegalnego demontażu odpadów i nielegalnego przywozu z zagranicy odpadów będących zużytymi pojazdami i zaburzy wypracowany dotychczas sposób oceny, czy pojazd jest odpadem. Z dotychczasowych doświadczeń Inspekcji Ochrony Środowiska wynika, że do oceny, czy pojazd jest odpadem wystarczające są przesłanki zawarte w definicji pojazdu wycofanego z eksploatacji, zawartej w art. 3 pkt 6 obecnie obowiązującej ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W przypadku transgranicznego przemieszczania odpadów do oceny czy pojazd jest odpadem wykorzystywane są również *wytyczne*

*korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów w postaci pojazdów, które są dostępne m.in. na stronie internetowej GIOŚ.*

Odnosząc się natomiast do postulatu podjęcia działań operacyjnych w terenie w celu skutecznej likwidacji „szarej strefy” informuję, że walkę z „szarą strefą” Inspekcja Ochrony Środowiska prowadzi już od 2005 r., tj. od początku obowiązywania przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. IOŚ reaguje na każdą otrzymaną informację o podejrzeniu prowadzenia nielegalnego zbierania i demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (także na anonimowe wnioski o interwencję) i przeprowadza kontrole wskazanych podmiotów, a następnie podejmuje działania w ramach swoich kompetencji oraz informuje inne właściwe organy o stwierdzonych nieprawidłowościach.

W latach 2005–2015 skontrolowanych zostało ponad 2,2 tys. podmiotów podejrzanych o prowadzenie nielegalnego demontażu lub zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Na przestrzeni tych lat nielegalny demontaż lub zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji potwierdzono u ok. 45% skontrolowanych podmiotów (w zależności od roku było to ok. 20% - 70% skontrolowanych podmiotów). Podmiotami takimi są często osoby fizyczne nieprowadzące zarejestrowanej działalności gospodarczej, wielokrotnie też przypadki nielegalnej działalności w zakresie zbierania lub demontażu pojazdów wykrywane są w ramach działalności legalnej, np. w zakresie handlu używanymi samochodami, handlu częściami zamiennymi, napraw pojazdów, czy też skupu złomu. Nieprawidłowości wykrywane są nawet w punktach zbierania pojazdów, czy stacjach demontażu (nielegalny przywóz z zagranicy odpadów w postaci uszkodzonych pojazdów czy demontaż pojazdów w punktach zbierania).

Wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska w latach 2010-2015 na podstawie art. 53a ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wydali ponad 280 decyzji wymierzających podmiotom nielegalnie demontującym pojazdy wycofane z eksploatacji kary pieniężne na łączną kwotę ok. 5 mln. zł. W zależności od stwierdzonych naruszeń wioś podejmowali również inne działania pokontrolne, w szczególności wymierzali kary pieniężne na podstawie innych przepisów (np. za nielegalny demontaż zseie, nielegalny przywóz odpadów w postaci uszkodzonych pojazdów), wydawali zarządzenia pokontrolne, nakładali mandaty karne, udzielali pouczeń, a także kierowali wystąpienia do innych właściwych organów. Poza tym w każdym przypadku wioś monitorują likwidację nielegalnej działalności i wymuszają podejmowanie działań przez inne właściwe organy – starając się konsekwentnie doprowadzić sprawę do „końca”.

Należy jednocześnie zauważyć, iż prowadzenie kontroli w „szarej strefie” jest bardzo często utrudnione i niejednokrotnie naraża inspektorów wioś na znaczne niebezpieczeństwo (groźby, zastraszanie inspektorów, czy też innego rodzaju utrudnianie lub uniemożliwianie

przeprowadzenia kontroli). W przypadku większości przeprowadzanych kontroli konieczna jest asysta policji.

W wyniku działań kontrolnych IOŚ corocznie kilkadziesiąt podmiotów zaprzestaje prowadzenia nielegalnego demontażu pojazdów. Jednak faktem jest, iż w wielu przypadkach, mimo działań i sankcji zastosowanych przez IOŚ oraz inne organy, prowadzenie działalności w „szarej strefie” ze względu na znacznie niższe koszty wynikające z braku ponoszenia zobowiązań, w szczególności publicznoprawnych, jest w dalszym ciągu opłacalne i podmioty decydują się na kontynuację prowadzenia nielegalnej działalności. Wojewódzcy inspektorzy ochrony środowiska przy wymierzaniu kolejnej kary pieniężnej takim podmiotom biorą pod uwagę w szczególności okoliczność uprzedniego naruszenia przepisów o odpadach, co konsekwencji wpływa na podwyższenie wysokości kary pieniężnej w odniesieniu do tej wymierzonej poprzednio.

Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania w Polsce systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, oprócz prowadzonych przez IOŚ kontroli „szarej strefy”, konieczne jest jednak równoczesne wprowadzenie do przepisów prawa szeregu rozwiązań mających na celu uporządkowanie danych w CEPiK oraz skierowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu, m.in. poprzez egzekucję obowiązku zgłoszenia zbycia/nabycia pojazdu (co uniemożliwi sprzedaż pojazdów do nielegalnego demontażu), obowiązek kierowania pojazdów objętych szkodą całkowitą pod względem technicznym do stacji demontażu, czy też zwiększenie stopnia znajomości przepisów dot. zagospodarowania odpadów w postaci pojazdów wycofanych z eksploatacji u właścicieli pojazdów.

W zakresie postulatu zlikwidowania nielegalnego sprowadzania pojazdów wycofanych z eksploatacji do demontażu w Polsce organy IOŚ także podejmują liczne działania. Przede wszystkim prowadzony jest nadzór nad transgranicznym przemieszczaniem odpadów w postaci pojazdów i odpadów z pojazdów wspólnie z organami Służby Celnej, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego. Każda z ww. służb prowadzi działania w ramach realizacji własnych kompetencji, jak również poprzez realizację wspólnych kontroli, także przy udziale WIOŚ. Ponadto do ww. działań należą kontrole prowadzone przez WIOŚ w ramach realizacji obowiązków wynikających z ustawy o IOŚ, na podstawie przyjętego planu kontroli, ale także w reakcji na każde powiadomienie o podejrzeniu nielegalnego przemieszczania odpadów w postaci pojazdów, z uwzględnieniem zgłoszeń anonimowych. Każde ujawnienie nielegalnego działania w tym obszarze skutkuje przekazaniem zawiadomienia do GIOŚ, który w oparciu o zapisy ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów w uzasadnionych przypadkach wszczyna postępowanie zmierzające do określenia właściwego sposobu zagospodarowania sprowadzonych odpadów w postaci pojazdów w uprawnionej stacji demontażu na terenie kraju, w sytuacji, gdy odpowiedzialność za nielegalne przemieszczenie ponosi odbiorca tych

odpadów na terenie kraju. Rocznie GIOŚ wszczyna średnio około 100 spraw w sprawie nielegalnego przemieszczania odpadów w postaci pojazdów oraz odpadów z pojazdów (np. w postaci części samochodowych, fragmentów pojazdów). Realizując powyższe zadania, GIOŚ podejmuje także współpracę z właściwymi jednostkami Policji oraz Prokuratury.

Wskutek stwierdzenia nielegalnego sprowadzenia do kraju omawianych odpadów, właściwy WIOŚ wszczyna postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia na odbiorcę odpadów sprowadzonych nielegalnie bez dokonania zgłoszenia, kary pieniężnej w trybie przepisów ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów.

W przypadkach, w których w toku kontroli na kontrolowanym terenie brak jest odpadów sprowadzonych nielegalnie, a fakt nielegalnego przemieszczenia tych odpadów wynika z pozyskanej przez WIOŚ dokumentacji, nie jest możliwe określenie właściwego sposobu zagospodarowania tych odpadów, jednakże do tych spraw zastosowanie mają przepisy dot. nałożenia kar pieniężnej.

Na podstawie zapisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji GIOŚ jest organem, do którego przesyłane są zaświadczenia o przyjęciu pojazdu do demontażu, wydawane przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu w kraju dla pojazdów niezarejestrowanych na terytorium kraju. Przesyłane zaświadczenia na bieżąco poddawane są analizie. W przypadku podejrzenia, że pojazdy przyjęte do stacji mogą stanowić odpady nielegalnie sprowadzone do kraju, na wniosek GIOŚ przeprowadzane są kontrole w stacjach demontażu. Ponadto GIOŚ występuje do właściwych organów w państwach pochodzenia pojazdów o podjęcie czynności wyjaśniających wobec osób i podmiotów znajdujących się pod jurysdykcją tych państw, zaangażowanych w transakcje handlowe oraz przywóz pojazdów do Polski. W przypadku potwierdzenia nielegalnego charakteru przemieszczenia pojazdów jako odpadów, GIOŚ podejmuje działania zgodne z przepisami obowiązującymi w tym zakresie znajdujące się w kompetencji GIOŚ oraz powiadamia inne właściwe organy administracji.

Niezależnie od powyższego, mając świadomość, iż nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów na mocy ustawy Kodeks karny kwalifikowane jest jako przestępstwo przeciwko środowisku, organy IOŚ wskazany obszar traktują jako jedno z zadań priorytetowych i podejmują wszelkie możliwe działania i wykorzystują wszelkie dostępne instrumenty w celu przeciwdziałania, zwalczania i ograniczania tej sfery nielegalnej aktywności.

Podsumowując chcę zwrócić uwagę, że cześć ze zgłoszonych przez Państwa postulatów jest już obecnie realizowana. Część, takich jak choćby prowadzenie działań edukacyjnych, może być realizowana bezpośrednio przez przedsiębiorców lub reprezentujące je stowarzyszenia np. ze środków będących w dyspozycji Narodowego Funduszu Ochrony

Środowiska i Gospodarki Wodnej. Pozostałe postulaty zostaną natomiast szczegółowo przeanalizowane przy ewentualnym podjęciu w przyszłości działań legislacyjnych nad zmianą ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Chciałabym przy tym przypomnieć, że ostatnia duża nowelizacja przepisów tej ustawy weszła w życie 1 stycznia 2016 r., a więc przepisy te zbyt krótko obowiązują aby można było dokonać pełnej oceny nowych rozwiązań prawnych. Planowane jest natomiast przeprowadzenie takiej analizy w przyszłości w kontekście ewentualnej konieczności wprowadzenia kolejnych zmian prawa w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

*Z poważaniem*

Magda Gosk  
Dyrektor  
Departament Gospodarki Odpadami  
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Pan Leszek Skiba, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Finansów
2. Pani Izabela Szadura, Dyrektor, Departament Kontroli Rynku, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
3. Pan Andrzej Zbylut, Dyrektor, Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego, Ministerstwo Środowiska
4. Pani Magdalena Kycia, Główny Specjalista, Biuro Dialogu i Inicjatyw Obywatelskich, Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej
5. Pan Michał Holeksa, Wydział Skarg, Wniosków i Analiz, Departament Spraw Obywatelskich, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów