



Warszawa, dnia 28-02-2017 r.

MINISTERSTWO ŚRODOWISKA
PODSEKRETARZ STANU

Sławomir Mazurek

DGO-II.070.1.2017.AAG

Pan

Marek Kuchciński

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na interpelację z dnia 9 lutego br. posłanki Iwony Arent w sprawie pojazdów uznanych za odpady niebezpieczne - K8INT9787 poniżej przekazuję stosowne wyjaśnienia.

Pojazd wycofany z eksploatacji, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. 2015 r. poz. 803 i 1648), stanowi odpad w rozumieniu przepisów o odpadach. Odpady, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987 ze zm.), rozumiane są jako każda substancja lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. Należy tutaj zauważyć, iż ww. ustawa o odpadach jest krajowym aktem prawnym implementującym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008r. w sprawie odpadów oraz uchylającą niektóre dyrektywy (Dz.U.U.E.L.2008.312.3 ze zm.) -dalej dyrektywa 2008/98/WE. Dyrektywa ta ustanawia ramy prawne dotyczące postępowania z odpadami we Wspólnocie jak również definiuje kluczowe pojęcia. Zgodnie z art. 3 pkt 1 ww. dyrektywy "odpady" oznaczają każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć, lub do których pozbycia został zobowiązany. Z powyższego wynika zatem, że definicja odpadu zawarta w art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2016 r. poz. 1987 ze zm.), jest zaimplementowaną wprost definicją z art. 3 pkt. 1 dyrektywy 2008/98/WE.

Warto przy tym wyjaśnić, że pojazd wycofany z eksploatacji ze względu na swoją charakterystykę oraz zawartość substancji i elementów takich jak: oleje, paliwo, płyn hamulcowy,

freony, baterie i akumulatory, elementy wybuchowe, elementy zawierające rtęć jest odpadem niebezpiecznym i powinien zostać zagospodarowany w sposób bezpieczny dla środowiska i zdrowia ludzi. Z tego powodu wprowadzono do polskiego prawa ustawą z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przepisy zobowiązujące do przekazywania takich pojazdów do stacji demontażu bezpośrednio lub za pośrednictwem punktów zbierania pojazdów. Ww. ustawa dokonuje transpozycji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Urz. WE L 269 z 21.10.2000, str. 34, z późn. zm.) - dalej dyrektywa 2000/53. Analogicznie do dyrektywy 2008/98/WE, która określa ramy prawne dla postępowania z odpadami na terenie Wspólnoty, dyrektywa 2000/53 określa ramy prawne dla postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji na terenie Wspólnoty. Demontaż pojazdów, również w celu pozyskania części, możliwy jest na podstawie powyższych przepisów jedynie w stacjach demontażu pojazdów. Takie stacje mają prawo wystawić zaświadczenia o demontażu będące podstawą do wyrejestrowania pojazdu. W Polsce, stacje demontażu muszą spełniać co najmniej minimalne wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie minimalnych wymagań dla stacji demontażu oraz sposobu demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. poz. 1206). Dzięki temu podczas demontażu nie ma ryzyka przedostania się niebezpiecznych substancji do gleby lub wód, a odpady są we właściwy sposób przetwarzane i magazynowane.

Przy ocenie, czy dany przedmiot powinien być zaklasyfikowany jako odpad, kwestią kluczową jest wystąpienie przesłanki „pozbycia się”. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 12 marca 2013 r. sygn. akt II OSK 2132/11 wskazał, iż "pozbycie się", które stanowi konieczną przesłankę do uznania za odpad, w istocie oznacza zmianę sposobu użytkowania wskazanego przedmiotu, czyli użytkowanie w inny sposób aniżeli nakazuje to przeznaczenie danego przedmiotu, a nowy sposób użytkowania mógłby wywoływać niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Zgodnie z prawomocnym wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 października 2009 r., sygn. akt IV SA/Wa 982/09, decydujące znaczenie dla uznania danego przedmiotu za odpad ma nie tylko jego stan w momencie sprowadzenia na terytorium Polski, ale również wola jego poprzedniego posiadacza. O ewentualnym wyzbyciu decyduje więc ten, kto dostarcza określone przedmioty lub substancje (wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 31 marca 2008r., sygn. akt: IV SA/Wa 81/08; z dnia 15 października 2009r., sygn. akt: IV SA/Wa 982/09 oraz z dnia 31 marca 2010r., sygn. akt: IV SA/Wa 249/10). Przedmiot staje się zatem odpadem z chwilą „pozbycia się” go przez dotychczasowego posiadacza, bowiem o tym, czy dana substancja lub przedmiot mogą być uznane za nieprzydatne w określonym miejscu lub czasie, decyduje ich dotychczasowy posiadacz.

Powyższe orzecznictwo krajowych sądów administracyjnych jest zgodne z linią orzecniczą prezentowaną przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dawniej Europejski Trybunał Sprawiedliwości, w skrócie – ETS).

Według Trybunału Sprawiedliwość Unii Europejskiej dla oceny tego, czy zaszło „pozbycie się” danej substancji czy przedmiotu, istotne jest określenie przyczyn zastosowania tego zmienionego sposobu wykorzystania i intencji, skłaniających posiadacza do tej zmiany (np. nieprzydatność czy brak możliwości wykorzystania w dotychczasowy sposób), a także ewentualne konsekwencje (dla

człowieka lub środowiska) tego nowego sposobu zastosowania (wyrok TS UE z dnia 15 czerwca 2000r. w połączonych sprawach C-418/97 i C-419/97, wyrok TS UE z dnia 11 września 2003 r. w sprawie C-114/01).

W wyroku z dnia 18 grudnia 2007 r. w sprawie C-194/05 Europejski Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, iż „zakwalifikowanie substancji lub przedmiotu jako odpadu w rozumieniu art. 1 lit. a dyrektywy 75/442 w sprawie odpadów, zmienionej dyrektywą 91/156, wynika przede wszystkim z zachowania posiadacza i ze znaczenia pojęcia „usuwać”. Pojęcia te należy interpretować nie tylko w świetle celu dyrektywy, którym zgodnie z motywem trzecim jest ochrona zdrowia ludzi i środowiska przed szkodliwymi skutkami spowodowanymi przez zbieranie, transport, unieszkodliwianie, magazynowanie oraz składowanie odpadów, ale również w świetle art. 174 ust. 2 WE, który stanowi, że polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony i że opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadach działania zapobiegawczego. Wynika stąd, że pojęcia te, a co za tym idzie pojęcie „odpady” nie mogą być interpretowane w sposób zawężający. Fakt, że dana substancja jest rzeczywiście „odpadem” w rozumieniu art. 1 lit. a dyrektywy 75/442 w sprawie odpadów, zmienionej dyrektywą 91/156, winien być potwierdzony w świetle wszystkich okoliczności, z uwzględnieniem celu tej dyrektywy i jej skuteczności, która nie może zostać podważona. Pewne okoliczności mogą zatem stanowić wskazówkę występowania działania polegającego na „usuwaniu”, zamiaru „usunięcia” lub zobowiązania do „usunięcia” substancji lub przedmiotu w rozumieniu tego przepisu. [...] Jako że dyrektywa 75/442 w sprawie odpadów nie proponuje żadnego kryterium ujawnienia woli usunięcia substancji lub przedmiotów przez posiadacza, państwa członkowskie wobec braku przepisów wspólnotowych mają swobodę wyboru sposobu dowodzenia okoliczności zdefiniowanych w dyrektywach, których transpozycji dokonują, o ile nie podważa to skuteczności prawa wspólnotowego. Państwa członkowskie mogą zatem dla przykładu określić różne kategorie odpadów, zwłaszcza w celu ułatwienia organizacji i kontroli gospodarki odpadami, przy czym obowiązki wynikające z dyrektywy lub innych przepisów prawa wspólnotowego dotyczących odpadów winny być przestrzegane, a kategorie ewentualnie wyłączone z zakresu stosowania aktów dokonujących transpozycji obowiązków wynikających z dyrektywy, są wyłączone zgodnie z jej art. 2 ust. 1”.

Przywołana w ww. wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dyrektywa 75/442 w sprawie odpadów, zmieniona dyrektywą 91/156, w chwili obecnej nie jest aktem obowiązującym. Obecnie, jak już wskazano powyżej, zagadnienia związane z gospodarką odpadami reguluje dyrektywa z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy. Ww. dyrektywa została przyjęta z uwzględnieniem Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 175 ust. 1, stanowiącym, że Rada decyduje o działaniu służącym osiągnięciu celów określonych w art. 174, które ma być podjęte przez Wspólnotę. Głównym celem dyrektywy z 2008r. w sprawie odpadów jest zmniejszenie negatywnych skutków wytwarzania odpadów i gospodarowania nimi dla zdrowia ludzkiego i środowiska, jednak mając na uwadze treść art. 175 ust. 1 WE pojęcie „usuwać” także należy interpretować w świetle zapisu art. 174 ust. 2 WE. Zatem przytoczony wyżej wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ma swoje zastosowanie także w odniesieniu do zapisów obecnie obowiązującej dyrektywy z 2008r. w sprawie odpadów.

Ponadto, należy wskazać, że zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, pojęcie odpadu nie wyłącza substancji i przedmiotów, które nadają się do dalszego gospodarczego wykorzystania (wyrok z dnia 15 stycznia 2004 r. w sprawie C-235/02). Dalej, zdaniem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpadami są także materiały podlegające ponownemu gospodarczemu wykorzystaniu, będące przedmiotem transakcji lub wymienione na listach handlowych, nawet, gdy zostaną poddane procesom dezaktywacyjnym mającym na celu unieszkodliwienie potencjalnych zagrożeń (wyrok Trybunału z dnia 25 czerwca 1997r. w połączonych C-304/94, C-330/94, C-342/94, C-224/95).

Mając na uwadze opisane powyżej okoliczności, stwierdzić należy, że w przypadku pojazdów, dla zakwalifikowania danego pojazdu jako odpadu, kluczową kwestią jest wystąpienie przesłanki „pozbycia się” pojazdu, co może również oznaczać zmianę sposobu użytkowania wskazanego przedmiotu, czyli użytkowanie w inny sposób aniżeli nakazuje to przeznaczenie danego przedmiotu, a nowy sposób użytkowania mógłby wywoływać niekorzystne oddziaływanie na środowisko. W sytuacji, kiedy np. właściciel samochodu w ogłoszeniu zachęcającym do zawarcia umowy sprzedaży określił ten samochód jako przeznaczony na części należy rozumieć, iż właściciel zdecydował o zmianie sposobu użytkowania tego przedmiotu jakim był jego samochód. Jedynym właściwym (oraz legalnym) sposobem, który zapewnia również zminimalizowanie szkodliwości dla środowiska, jest demontaż takiego samochodu w stacji demontażu, spełniającej określone wymagania ochrony środowiska. Należy pamiętać, iż 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. 53 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jednocześnie, właściciel takiego samochodu, który był zarejestrowany, w przypadku podjęcia decyzji o zmianie jego przeznaczenia, jest zobowiązany do wyrejestrowania go. Wyrejestrowanie zaś pojazdu, zgodnie z art. 79 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) jest możliwe w tej sytuacji po okazaniu zaświadczenia o demontażu wydanego zgodnie z art. 24 lub 33 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

Z kolei problematyka międzynarodowego przemieszczania odpadów regulowana jest na poziomie Unii Europejskiej przez rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. WE L 190 z 12.07.2006 ze zm.) – stosowane bezpośrednio przez państwa członkowskie. Dodatkowo, na poziomie krajowym na terytorium RP obowiązująca jest ustawa z dnia 29 czerwca 2007r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. z 2015 r. poz. 1048), która dokonuje wdrożenia ww. rozporządzenia.

Należy tutaj wyjaśnić, że Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 18 czerwca 2015r. sygn. akt II OSK 2874/13 wskazał, że dla uznania danego przedmiotu za odpad podlegający regulacjom ustawy z dnia 29 czerwca 2007r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (Dz. U. z 2007r. Nr 124, poz. 859 ze zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego

i Rady z dnia 14 czerwca 2006r. w sprawie przemieszczania odpadów, decydujące znaczenie ma stan prawny i faktyczny istniejący w chwili wprowadzenia produktu na terytorium Polski. Nabycie przez pojazd statusu odpadu uzależnione jest od tego, czy w momencie przekroczenia granicy może on być wykorzystywany zgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem, a zatem, czy może on poruszać się po drogach.

Z tej przyczyny w postępowaniu w sprawie dotyczącej międzynarodowego przemieszczania odpadów, nie bada się możliwości przywrócenia pojazdowi stanu technicznego umożliwiającego dopuszczenie do ruchu drogowego. To co stanie się w przyszłości z pojazdem, nie ma wpływu na uzyskany przez niego status odpadu.

Biorąc pod uwagę powyższe, należy wyjaśnić, że dla klasyfikacji danego pojazdu jako odpadu istotne są trzy okoliczności:

1. Czy sprowadzony pojazd podlega rejestracji na terytorium RP?

Każdy sprowadzony pojazd, który ma być użytkowany na drogach publicznych – a więc zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem - powinien zostać niezwłocznie zarejestrowany na terytorium kraju, co wynika również z przepisów prawa, bowiem zgodnie z art. 71 ust 6 i 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128), pojazd sprowadzony z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej, po dokonaniu zwolnienia pojazdu przez organ Służby Celnej do procedury dopuszczenia do obrotu, dopuszcza się do ruchu na okres 30 dni, zaś właściciel pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia. Dalej, zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 5 omawianej ustawy, rejestracji pojazdów dokonuje się m.in. na podstawie dowodu rejestracyjnego, jeżeli pojazd był zarejestrowany. Stosowanie do art. 72 ust. 2a ww. ustawy, w przypadku pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim, zamiast dowodu rejestracyjnego, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 5 tej ustawy, dopuszcza się przedstawienie innego dokumentu stwierdzającego rejestrację pojazdu, wydanego przez organ właściwy do rejestracji pojazdów w tym państwie.

2. Czy zgodnie z wolą poprzedniego właściciela, pojazd przeznaczony jest do dalszego użytkowania na drogach publicznych?

Wola „pozbycia się” pojazdu przez poprzedniego posiadacza, wyraża się m.in. w zapisach informujących o przeznaczeniu danego pojazdu „na części” lub „do złomowania”, które to zapisy są umieszczane w ofertach sprzedaży, w umowach sprzedaży lub dowodach rejestracyjnych pojazdów. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 8 listopada 2016r., sygn. akt II OSK 257/15 wyjaśnił, iż w sytuacji, gdy z treści zawartej i przedłożonej organom umowy wynika, że sprzedawca pozbywał się pojazdu z przeznaczeniem na części, to bez znaczenia wówczas pozostają takie okoliczności, jak w szczególności: rozmiar i skutki stwierdzonych uszkodzeń pojazdu, wielkość ubytku jego wartości, tudzież wysokość kosztów naprawy pojazdu w stosunku do jego wartości. Sąd wyjaśnił że zbycie pojazdu z przeznaczeniem na części stanowi bez wątpienia jego "pozbycie się", gdyż określenie to - jako przesłanka uznania za odpad - oznacza w istocie zmianę sposobu użytkowania wskazanego przedmiotu, czyli użytkowanie w inny sposób aniżeli nakazuje to przeznaczenie danego przedmiotu,

a nowy sposób użytkowania mógłby wywoływać niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Potwierdzeniem powyższego stanowiska są również Wytyczne Korespondentów Nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów w postaci pojazdów¹, które przedstawiają, w jaki sposób w rozumieniu wspólnym wszystkich państw członkowskich powinno być interpretowane rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. WE L 190 z 12.07.2006 ze zm.). Zgodnie z pkt. 2 ww. Wytycznych, przy rozróżnianiu pomiędzy odpadami w postaci pojazdów a pojazdami używanymi, pojazd używany staje się odpadem, jeżeli jego posiadacz pozbywa się go, zamierza się go pozbyć lub do którego pozbycia został zobowiązany. Aby dokonać takiego rozróżnienia, niezbędne jest zbadanie historii konkretnego pojazdu. Jednakże istnieją pewne cechy pojazdu używanego wskazujące, czy dany pojazd jest odpadem, czy nie. Zgodnie z ww. Wytycznymi, pojazd używany klasyfikowany jest zazwyczaj jako odpad, gdy spełnione jest co najmniej jedno z poniższych kryteriów:

- a) Istnienie świadectwa złomowania;
- b) Pojazd został pozyskany w ramach systemu zbiórki odpadów lub przetwarzania odpadów;
- c) Pojazd jest przeznaczony do demontażu i ponownego użycia części zamiennych lub do strzępienia/złomowania;
- d) Wśród elementów składowych pojazdu, obok rzeczy osobistych, znajdują się części, których usunięcie jest konieczne, lub których wywóz jest zabroniony na mocy prawa Unii Europejskiej lub prawa krajowego;
- e) Pojazd został skreślony ze stanu/nie nadaje się do drobnych napraw/posiada znacznie uszkodzone istotne części (np. w wyniku wypadku) lub jest pocięty na kawałki (np. na pół);
- f) Dowody, o których mowa w punkcie 11 wytycznych, nie zostały przedstawione na żądanie właściwych organów lub właściwych organów innego państwa, takich jak służby celne, Policja lub inne właściwe organy.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że ww. Wytyczne Korespondentów nie są prawnie wiążące, ale biorąc pod uwagę wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 13 grudnia 1989r. w sprawie C-322/88 należy wskazać, co następuje - w świetle akapitu piątego art. 189 Traktatu EWG, sądy krajowe są zobowiązane do uwzględnienia zaleceń (w tym wypadku – ww. Wytycznych), w celu rozstrzygania wniesionych do nich sporów, zwłaszcza gdy rzucają one światło na interpretację środków krajowych przyjętych w celu ich wdrożenia lub gdy są one przeznaczone do uzupełnienia wiążących przepisów wspólnotowych. Powyższe znajduje swoje potwierdzenie w prawomocnym wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 listopada 2015r., sygn. akt IV SA/Wa 1454/15.

3. Czy ewentualne uszkodzenia pojazdu kwalifikują się do tzw. drobnych napraw?

Dla kwalifikacji danego pojazdu jako odpadu, istotnym kryterium jest również stan techniczny pojazdu w momencie jego międzynarodowego przemieszczenia. Sprowadzenie uszkodzonego pojazdu, powinno być poprzedzone ustaleniem, czy pojazd ten spełnia kryteria pojazdu używanego nadającego się do naprawy (typ 2 według ww. Wytycznych).

¹ źródło:

http://www.gios.gov.pl/images/dokumenty/gospodarka_odpadami/mpo/wytyczne_korespondentow.pdf
http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines9_en.pdf

W omawianym dokumencie wskazano bowiem, że pojazd używany nadający się do naprawy to taki pojazd, który może stać się przydatnym do ruchu drogowego, być wykorzystywany do swego pierwotnego przeznaczenia i spełniać europejskie normy bezpieczeństwa, po dokonaniu drobnych napraw, przy czym zakres drobnych napraw obejmuje:

1. Pękniętą lub rozbitą przednią szybę;
2. Rozbite lampy przednie lub tylne;
3. Silnik wystawiony na działanie czynników atmosferycznych ze względu na brak maski;
4. Nieotwierające lub niezamykające się drzwi lub drzwi zdjęte z zawiasów (każda para drzwi dołączona do pojazdu);
5. Konieczność wymiany klocków hamulcowych;
6. Rozładowany akumulator lub jego brak;
7. Całkowicie zużyty bieżnik opon;
8. Uszkodzona jest nieistotna część pojazdu;

Pojazd powinien spełniać również dodatkowe warunki:

1. Pojazd nie jest skreślony ze stanu (pojazd powypadkowy nienadający się do naprawy);
2. Nie ma braków istotnych części i powierzchni/fragmentów (np. silnik, słupki, dach, oś, system wtrysku paliwa lub mocowanie skrzyni biegów) i nie są one poważnie uszkodzone, a ich naprawa nie przekracza wartości pojazdu w państwie wysyłki (np. po wypadku);
3. Brak oznak demontażu, np. brakujące siedzenia.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że rozpatrując stan techniczny danego pojazdu, organ może zakwalifikować jako odpad nie tylko pojazd nienadający się do naprawienia (niemożność techniczna lub technologiczna albo nieopłacalność ekonomiczna, stan określany jako „szkoda całkowita”). Ewentualna naprawa i rejestracja pojazdu, nie wyklucza zakwalifikowania naprawionego pojazdu jako odpadu, bowiem w judykaturze utrwalony jest pogląd, że okoliczność, iż pojazd będzie mógł być poddany remontowi, nie wyklucza go spod kategorii odpadu.

Należy podkreślić, że w przypadku, gdy dany pojazd nie spełnia warunku wskazanego w pkt. 1, nie bada się okoliczności wskazanych w pkt. 2 i pkt 3. Jeżeli dany pojazd spełnia warunek z pkt. 1, wtedy rozpatrywane są okoliczności opisane w pkt. 2, zaś dopiero w przypadku spełnienia warunków określonych w pkt. 1 i 2, badane są okoliczności wskazane w pkt. 3.

Ponadto, odnosząc się do kwestii wysokości kar pieniężnych nakładanych w przypadku nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów, należy wyjaśnić, co następuje.

Wymiar nakładanych kar pieniężnych nakładanych za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów, był przedmiotem poprawek poselskich w czasie, gdy projekt ww. ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów był w 2007 r. procedowany przed Komisją Środowiska i – zgodnie z ww. uwagami zgłaszanymi przez posłów – wysokość omawianych kar pieniężnych została 10-krotnie zwiększona w stosunku do pierwotnych założeń, z uwagi na konieczność przeciwdziałania procederowi nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów, który to proceder jest wysoce szkodliwy dla środowiska. W związku z powyższym, art. 32 ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów stanowi, iż

wojewódzki inspektor ochrony środowiska nakłada na odbiorcę odpadów przywiezionych nielegalnie bez dokonania zgłoszenia lub wysyłającego odpady bez dokonania zgłoszenia/uzyskania zgody, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości od 50.000 do 300.000 zł. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska jest zobligowany tym przepisem do wszczęcia z urzędu postępowania administracyjnego oraz nałożenia kary pieniężnej na podmiot będący odbiorcą odpadów lub wysyłającym odpady. Tym samym, nawet w przypadku nielegalnego przemieszczenia jednego odpadu, na jego odbiorcę/wysyłającego jest obligatoryjnie nakładana kara w minimalnej wysokości 50 000 zł.

Odpowiadając na pytanie dotyczące ewentualnych zmian w prawie w tym zakresie uprzejmie informuję, iż Ministerstwo Środowiska nie prowadzi takich prac ani nie planuje zmiany tych przepisów.

Z poważaniem

Sławomir Mazurek
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych oraz Obsługi Rad, Zespołów i Pełnomocników, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
2. Izabela Szadura, Dyrektor, Departament Kontroli Rynku, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska