



MINISTERSTWO
ŚRODOWISKA

**INFORMACJA MINISTRA ŚRODOWISKA NT.
RECYKLINGU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z
EKSPLOATACJI W POLSCE.**

**Materiał dla
Podkomisji Stałej ds. Monitorowania Gospodarki Odpadami**

Opracowany przez:

Departament Gospodarki Odpadami

Warszawa, 06.02.2017

1 STAN OBECNY

1.1 PODSTAWA PRAWNA

Obecnie kwestię recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w Polsce regulują przepisy ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2016 r. poz. 803), zwanej dalej „ustawą o recyklingu pojazdów”.

W dniu 1 stycznia 2016 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 27 maja 2015 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 933 i 1688), które w dużym stopniu modyfikowały wcześniej istniejący system zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Konieczność nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wynikała przede wszystkim z potrzeby zapewnienia pełnej transpozycji 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.), zwanej dalej „dyrektywą 2000/53/WE”.

1.2 SYSTEM RECYKLINGU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Ustawa nakłada na wprowadzających do obrotu pojazdy obowiązek utworzenia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Obowiązek ten realizowany jest poprzez prowadzenie przez wprowadzających pojazdy własnych stacji demontażu lub poprzez podpisywanie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów.

Podmioty wprowadzające powyżej 1000 pojazdów rocznie są zobowiązane do zapewnienia sieci zbierania pojazdów składającej się z co najmniej 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów w województwie, w różnych miejscowościach, co oznacza konieczność zapewnienia co najmniej 48 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów na terenie kraju.

Wprowadzający poniżej 1000 pojazdów rocznie są natomiast obowiązani do zapewnienia sieci składającej się z co najmniej z 3 stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów, położonych w różnych miejscowościach.

Wprowadzający pojazd zapewniający sieć na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu jest obowiązany do ich zawarcia w formie pisemnej pod rygorem nieważności. Umowy określają w szczególności warunki:

- 1) przyjmowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez stację demontażu;
- 2) finansowania przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności z pojazdów wycofanych z eksploatacji nieposiadających wartości rynkowej lub o wartości rynkowej ujemnej, w sposób zapewniający osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu, uwzględniając liczbę pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju przez danego wprowadzającego pojazd.

Ustawa nakłada na użytkowników pojazdów obowiązek przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu. Jest to warunek pozwalający na wyrejestrowanie pojazdu. Ten obowiązek został określony w art. 18 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. 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. Wykaz stacji demontażu (i punktów zbierania pojazdów) dostępny jest na stronie BIP każdego Urzędu Marszałkowskiego.

Demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji, może się odbywać jedynie w stacjach demontażu. Odpady z demontażu przekazywane są do zakładów prowadzących recykling, odzysk i unieszkodliwianie odpadów. Części, które zostały z pojazdów wymontowane i potencjalnie nadają się do dalszego użycia, są przygotowywane do ponownego użycia i po odpowiednim sprawdzeniu sprzedawane jako części używane.

Prowadzący stację demontażu są zobowiązani do osiągnięcia określonych poziomów odzysku i recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Od roku 2015 wysokości poziomów **odzysku** i **recyklingu** wynoszą odpowiednio **95%** i **85%** masy pojazdów przyjętych do stacji demontażu rocznie. Do dnia 31 grudnia 2014 r. poziomy odzysku i recyklingu wynosiły odpowiednio 85% i 80%.

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 o recyklingu pojazdów.

1.2.1 Dane dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji

Dane dotyczące recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji pochodzą w głównej mierze od przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, którzy zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2016 r. poz. 1987), przekazują Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (dalej: Narodowemu Funduszowi) oraz marszałkowi województwa roczne sprawozdanie o pojazdach wycofanych z eksploatacji, w terminie do dnia 15 marca następnego roku za poprzedni rok kalendarzowy.

Co roku Ministerstwo Środowiska przygotowuje dla Komisji Europejskiej „Sprawozdanie Rzeczypospolitej Polskiej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji” na podstawie ww. danych oraz danych od przedsiębiorców prowadzących strzępiarki .

W związku z tym najnowsze dane, które zostały już odpowiednio zweryfikowane to dane za 2014 r.

Poniżej prezentuję **dane za 2014 r. rok** dotyczące krajowego rynku pojazdów objętych przepisami ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji przekazane przez Ministerstwo Cyfryzacji

Liczba pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce	1 439 980
Średni wiek pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy w Polsce	6,6
Liczba pojazdów wyrejestrowanych	491 891
Liczba pojazdów wyrejestrowanych ze względu na demontaż	448 182
Średni wiek pojazdów wyrejestrowanych ze względu na demontaż	18,7
Liczba pojazdów wyrejestrowanych z powodu wywozu za granicę	12 207
Średni wiek pojazdów wyrejestrowanych z powodu wywozu za granicę	11,3

Dane za 2014 r. dotyczące liczby stacji demontażu w Polsce, pochodzą z Centralnego Systemu Odpadowego (bazy danych dot. odpadów, prowadzonej przez Ministerstwo Środowiska)

Liczba stacji demontażu [szt.]	783
--------------------------------	-----

Dane za 2014 r. dotyczące pojazdów, dla których wydano zaświadczenia o demontażu, pochodzą ze sprawozdań przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu:

Liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji [szt.]	454 737
Masa pojazdów wycofanych z eksploatacji [Mg]	462 202
Całkowity recykling odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji [Mg]	347186
Całkowity odzysk odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji [Mg]	357110
Ponowne użycie części z pojazdów wycofanych z eksploatacji [Mg]	48 055
Poziom recyklingu odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji [%]	85,5
Poziom odzysku odpadów z pojazdów wycofanych z eksploatacji [%]	87,7

1.3 NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY W SYSTEMIE RECYKLINGU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI OD 1 STYCZNIA 2016 R.

Wszystkie podmioty wprowadzające pojazdy są objęte obowiązkiem zapewnienia sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji (wcześniej były to jedynie podmioty wprowadzające pojazdy, które wydawały kartę pojazdu czyli producenci pojazdów i ich dealerzy).

Obowiązek ten został jednak zróżnicowany w zależności od ilości wprowadzanych pojazdów. Wprowadzono podział na podmioty wprowadzające nie więcej niż 1000 pojazdów w ciągu roku oraz powyżej 1000 pojazdów w ciągu roku. Zmieniony art. 11 ustawy o recyklingu pojazdów transponuje tym samym art. 5 ust. 1 dyrektywy 2000/53/WE, który wskazuje, że państwa członkowskie podejmą niezbędne środki w celu zapewnienia, że podmioty gospodarcze stworzą systemy zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji (...) oraz że punkty zbierania są w wystarczającym stopniu dostępne na ich terytorium.

Zrezygnowano z wnoszenia tzw. „opłaty recyklingowej”, przez podmioty niebędące przedsiębiorcami, które dokonują wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu pojazdu oraz wprowadzających, którzy nie mieli dotychczas obowiązku zapewnienia sieci. Opłaty te w wysokości 500 zł od pojazdu były pobierane do końca 2015 r. i przekazywane m.in. na działania związane ze zbieraniem i demontażem pojazdów w ramach tworzenia i rozwoju systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji wprowadzono **zmiany przepisów dotyczących opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, którą uiszczają podmioty wprowadzające pojazdy**. Należna opłata składa się z opłaty stałej oraz obliczonej opłaty za brak odpowiedniej ilości stacji demontażu oraz punktów zbierania pojazdów (wzór obliczania wysokości opłaty za brak sieci jest określony w załączniku do ustawy o recyklingu pojazdów). Na wysokość opłaty wpływa liczba

wprowadzanych pojazdów, liczba dni, w których nie zapewniono sieci oraz liczba brakujących elementów sieci (stacji demontażu lub punktów zbierania pojazdów). Takie podejście umożliwia nałożenie opłaty proporcjonalnej do stopnia niezapewnienia sieci.

Jednocześnie wprowadzono przepis, zgodnie z którym wprowadzający pojazd jest zwolniony z opłaty za brak sieci, jeżeli nie zapewnia sieci przez okres nie dłuższy niż 21 dni w ciągu roku kalendarzowego (zmieniany art. 14 ust. 2 ustawy o recyklingu pojazdów). Natomiast w przypadku niezapewnienia sieci przez okres dłuższy niż 21 dni w roku kalendarzowym, wprowadzający pojazd jest obowiązany do obliczenia opłaty za brak sieci za wszystkie dni, w których nie zapewnił sieci.

Od dnia 1 stycznia 2017 r. obowiązuje **rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie wysokości opłaty za brak sieci zbierania pojazdów (Dz. U. 2085)**. W tym rozporządzeniu określono wysokość opłaty stałej za brak sieci zbierania pojazdów – 12 000 zł oraz wysokość stawki opłaty za brak sieci zbierania pojazdów – 12 zł za brak jednej stacji demontażu lub jednego punktu zbierania pojazdów w ciągu roku kalendarzowego za każdy pojazd wprowadzony na terytorium kraju w tym roku kalendarzowym.

Od dnia 1 stycznia 2016 r. prowadzący stacje demontażu mają obowiązek uzyskiwać określone poziomy odzysku i recyklingu (w wysokości odpowiednio 95% i 85% masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie). Wprowadzono również obowiązek uiszczenia **opłaty za nieosiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu**, w przypadku nieosiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. Konieczność wprowadzenia opłaty wynika z faktu, iż Polska jest związana przepisami dyrektywy 2000/53/WE w zakresie osiągania ustalonych poziomów odzysku i recyklingu. Do roku 2016 zachętą do uzyskiwania wymaganych ustawa poziomów było uzależnienie uzyskania dopłaty z Narodowego Funduszu do prowadzenia działalności w zakresie demontażu pojazdów od uzyskania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu. W związku ze zniesieniem pobierania opłaty recyklingowej, a więc i ww. dopłat (ponieważ dopłaty były realizowane ze środków pochodzących z pobranych opłat recyklingowych), wprowadzono wyżej wymienione opłaty.

1.4 KONSEKWENCJE UPREDNIO OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISÓW DOT. OPŁATY ZA BRAK SIECI

Główny Inspektor Ochrony Środowiska rozliczając wprowadzających pojazdy z obowiązku zapewnienia sieci w 2006 r. stosował, zgodnie z literą prawa, przepisy art. 14 ww. ustawy sprzed nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 176, poz. 1236).

W efekcie skierowania do WSA w Warszawie skarg na wydane przez GIOŚ decyzje powstało niejednolite orzecznictwo w zakresie wymierzania opłat za brak sieci za 2006 r. (odnośnie stosowania przepisów – sprzed czy po nowelizacji ww. ustawy) i w listopadzie 2009 r. WSA skierował do Trybunału Konstytucyjnego zapytanie prawne dotyczące zgodności z przepisami Konstytucji RP art. 14 ustawy o recyklingu pojazdów, będącego podstawą ustalania wysokości ww. opłat. Zapadły przed TK wyrok z dnia 9 lipca 2012 r., sygn. akt P 8/10 potwierdził prawidłowość stosowania przez GIOŚ w sprawach dotyczących opłaty za brak sieci za 2006 r. przepisów sprzed nowelizacji ustawy.

Wbrew ww. wyrokowi Trybunału Konstytucyjnego, NSA w 5 sprawach wydał wyroki niekorzystne dla GIOŚ, uzasadniając je tym, że w przypadku wszczęcia, już po wejściu w życie znowelizowanej ustawy, postępowań mających na celu określenie wysokości zobowiązań z tytułu opłaty za brak sieci organ powinien do opłat za 2006 r. zastosować właśnie te znowelizowane przepisy. W 4 sprawach GIOŚ po ponownym przeprowadzeniu postępowań GIOŚ wydał decyzje określające wysokość zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci za 2006 r. oraz wysokość nadpłaty w tej opłacie, a w jednej sprawie określił

tylko wysokość opłaty (wpłacona kwota została już wcześniej zwrócona spółce). Dodatkowo w jednej odrębnej sprawie z wniosku spółki o stwierdzenie nadpłaty, GIOŚ wydał decyzję określającą wysokość nadpłaty w opłacie za brak sieci za 2006 r. Na podstawie ustaleń z Ministerstwem Środowiska i GIOŚ, NFOŚiGW dokonał w lutym 2014 r. zwrotu 5 spółkom kwot nadpłat w łącznej wysokości 22 902 006,69 zł, bez należnego oprocentowania. Pozostała kwota nadpłaty w łącznej wysokości 9 098 685 zł oraz odsetki w łącznej wysokości 7 564 129 zł zostały w dniu 15.01.2016 r. zwrócone przez GIOŚ ze środków z rezerwy celowej.

WSA rozpatrując skargi w kolejnych sprawach wydawał wyroki zarówno korzystne (w sprawach dot. 10 podmiotów), jak i niekorzystne dla GIOŚ (w sprawach dot. 7 podmiotów). W związku z niejednorodnym orzecznictwem w zakresie stosowania przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, GIOŚ w jednej ze spraw (dot. firmy Nissan) w złożonej przez siebie skardze kasacyjnej wniósł o przedstawienie do rozstrzygnięcia składowi siedmiu sędziów NSA zagadnienia prawnego w powyższym zakresie. W dniu 19.10.2015 r. podjęta została przez skład siedmiu sędziów NSA uchwała w sprawie stosowania przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do opłat za brak sieci za 2006 r. Zgodnie z podjętą uchwałą przepis art. 14 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w brzmieniu obowiązującym po wejściu w życie ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji ma zastosowanie do określania wysokości zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w 2006 r., jeżeli wprowadzający pojazd nie dokonał wpłaty opłaty za brak sieci zbierania pojazdów w 2006 r. i postępowanie w sprawie określenia wysokości zobowiązania z tytułu tej opłaty zostało wszczęte po wejściu w życie powołanej ustawy z dnia 29 czerwca 2007 r. Jak wyjaśnił NSA, zgodnie ze standardami właściwej legislacji przepisy obowiązujących aktów prawnych zmienia się przepisem wyraźnie wskazującym dokonywane zmiany i ich zakres. Według NSA przepis art. 2 ustawy zmieniającej ustawę o recyklingu pojazdów nie spełnia zasady określoności w dostatecznym stopniu i wymaga zabiegów interpretacyjnych dla ustalenia jego treści w zgodzie z Konstytucją. NSA wskazał, że w związku z tym, iż ustawodawca kwestii obliczania opłat za brak sieci w roku 2006 nie uregulował w sposób jasny, to wykładnia art. 2 powinna uwzględniać ugruntowane w judykaturze reguły, iż w sytuacji braku odmiennych postanowień ustawy zmieniającej lub ustawy nowej, do orzekania w sprawach dotyczących zdarzeń wcześniejszych i do spraw będących w toku, które dotyczą kar administracyjnych mają zastosowanie przepisy ustawy nowej.

Podjęta uchwała jest sprzeczna z ww. wyrokiem TK. Uchwała rzutowała bezpośrednio na sprawy dotyczące 10 wprowadzających pojazdy. Skutkiem podjętej uchwały była konieczność wydania przez GIOŚ nowych decyzji dot. określenia wysokości zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci za 2006 r., zgodnie z wytycznymi sądów. Określone w ww. decyzjach kwoty nadpłaty wraz z odsetkami musiały zostać przez GIOŚ zwrócone.

Do chwili obecnej GIOŚ ze środków z rezerwy celowej budżetu państwa dokonał zwrotu 7 spółkom nadpłat w opłacie za brak sieci za 2006 r. w łącznej wysokości 68 203 335 zł oraz odsetek w łącznej wysokości 36 375 159 zł. Ponadto w ostatnim czasie do Ministra Środowiska zostały skierowane 2 wnioski o wystąpienie do Ministra Finansów o przyznanie środków z rezerwy celowej na zwrot nadpłat w łącznej wysokości 9 305 236 zł oraz odsetek naliczonych na dzień 28.02.2017 r. w łącznej wysokości 4 902 781 zł. W przygotowaniu jest wniosek dot. zwrotu nadpłaty w wysokości 10 500 143 zł i szacowanej wysokości odsetek 5 095 302 zł.

2 PROBLEMY:

Stowarzyszenia przedsiębiorców i sami przedsiębiorcy zgłaszają do Ministerstwa Środowiska problemy związane z funkcjonowaniem systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Część tych problemów i rekomendacje ich rozwiązania były analizowane podczas prac Zespołu do spraw pojazdów wycofanych z eksploatacji powołanego zarządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 kwietnia 2015 r.

2.1 UPADEK RODZIMYCH FIRM ZAJMUJĄCYCH SIĘ DEMONTAŻEM POJAZDÓW WYNIKAJĄCY Z BRAKU DOPLAT DO DEMONTAŻU POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI.

Z dniem 1 stycznia 2016 r., kiedy to weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i niektórych innych ustaw, uchylono możliwość uzyskiwania przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu dopłat do demontażu pojazdów. Dopłaty te, zdaniem części podmiotów, zapewniały rentowność prowadzenia działalności w zakresie demontażu pojazdów. Należy jednak zauważyć, że 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 strzępiarkę 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 przeznacza się na wspieranie działań mających na celu przeciwdziałanie nielegalnej działalności w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Podsumowując, przedsiębiorcy prowadzący stacje demontażu mogą w dalszym ciągu liczyć na wsparcie finansowe w ramach środków z Narodowego Funduszu.

Biorąc pod uwagę uchylenie możliwości uzyskiwania dopłat do demontażu pojazdów ustawodawca przewidział w art. 11 i art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów umożliwienie przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu uzyskania dodatkowych środków finansowych w ramach umów z wprowadzającymi pojazdy na utworzenie sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zasady sporządzania tych umów zostały omówione w pkt. 1.2.

Podkreślenia tutaj wymaga, że ustawa o recyklingu pojazdów nie określiła zasad, na jakich ma odbywać się finansowanie przez wprowadzającego pojazd kosztów gospodarowania odpadami pochodzącymi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zatem należy przyjąć, iż strony zawierające umowę mogą ją w dowolny sposób kształtować pod warunkiem, że zostanie zapewnione finansowanie, o którym mowa powyżej.

Warto przy tym podkreślić, iż zgodnie z analizami prowadzonymi w ramach przygotowywanych aktualnie Wojewódzkich Planów Gospodarki Odpadami, moce przerobowe stacji demontażu znacznie przekraczają masy pojazdów przyjmowanych do tych stacji.

2.2 NIELEGALNY DEMONTAŻ

Pojazdy wycofane z eksploatacji stanowią odpady i 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 są odpadami niebezpiecznymi i powinny zostać zagospodarowane w sposób bezpieczny dla środowiska i zdrowia ludzi. W celu ochrony życia i zdrowia ludzkiego oraz środowiska naturalnego wprowadzono do ustawodawstwa szereg wymagań mających na celu uniemożliwienie zanieczyszczania środowiska odpadami niebezpiecznymi. Jednym z nich jest obowiązek przekazywania pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu, prowadzonych zgodnie z zasadami ochrony środowiska (art. 18 ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji).

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 ustawy o recyklingu pojazdów.

Ministerstwo Środowiska otrzymuje sygnały dotyczące praktyk nielegalnego demontażu pojazdów, lecz bez przedstawienia konkretnych przypadków osób lub przedsiębiorców łamiących przepisy w tym zakresie. Należy pamiętać, iż każdy kto posiada informacje o działaniach naruszających powyższe przepisy (dotyczące m.in. nielegalnego demontażu) ma obowiązek poinformować o tym Inspekcję Ochrony Środowiska lub też inne organy, które dokładają wszelkich starań by takie nielegalne działania nie miały miejsca.

Należy tutaj wskazać, że Inspekcja Ochrony Środowiska od początku obowiązywania ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (tj. od 2005 r.) kontroluje podmioty podejrzane o prowadzenie nielegalnego zbierania i demontażu 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 podejmuje działania w ramach swoich kompetencji oraz informuje inne właściwe organy o stwierdzonych nieprawidłowościach.

W latach 2005–2015 skontrolowanych zostało ponad 2200 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). Od 2010 r., tj. od momentu wprowadzenia do ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz do ustawy o odpadach przepisów dot. administracyjnych kar pieniężnych, Inspekcja wymierza kary pieniężne za nielegalne zbieranie i demontaż pojazdów wycofanych z eksploatacji. Przykładowo w latach 2010- 2015 wydanych zostało ponad 280 decyzji w sprawie wymierzenia kar pieniężnych za prowadzenie nielegalnego demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji na kwotę ok. 4,6 mln zł.

W zależności od stwierdzonych naruszeń Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska (WIOŚ) podejmują również inne działania pokontrolne, w szczególności wymierzają kary pieniężne na podstawie innych przepisów (np. za nielegalny demontaż zseie, nielegalny przywóz odpadów w postaci uszkodzonych pojazdów), wydają zarządzenia pokontrolne, nakładają mandaty karne, udzielają pouczeń, a także kierują 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 w konsekwencji wpływa na podwyższenie wysokości kary pieniężnej w odniesieniu do tej wymierzonej poprzednio.

2.3 ZACHĘTY DO PRZEKAZYWANIA POJAZDÓW DO LEGALNYCH STACJI DEMONTAŻU.

Wprowadzający pojazdy postulują wprowadzenie zachęt finansowych dla ostatnich posiadaczy pojazdów mających na celu usprawnienie systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zwiększenie ilości pojazdów kierowanych do legalnych stacji demontażu. Warto przy tym przypomnieć, że podczas procedowania rządowego projektu ustawy nowelizującej ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji Ministerstwo Środowiska proponowało wprowadzenie takich zachęt dla ostatnich posiadaczy pojazdów przekazujących je do stacji demontażu, jednak sprzeciw ze strony innych resortów spowodował wykreślenie tych propozycji z projektu ustawy.

Propozycje wprowadzenia zachęt finansowych dla ostatnich posiadaczy pojazdów, rekomendowane przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, wymagają dopracowania w kwestii określenia źródeł finansowania. Przedsiębiorcy proponowali m.in. powrót do „opłaty depozytowej” wpłacanej przy rejestracji pojazdu i zwracanej przy przekazaniu pojazdu do stacji demontażu lub przyjęcie rozwiązań polegających na obowiązkowej corocznej opłacie pobieranej np. w momencie przeprowadzania badań technicznych lub opłacania składki obowiązkowego ubezpieczenia OC.

2.4 BRAK WIARYGODNYCH DANYCH W ZAKRESIE POJAZDÓW.

Wielu przedsiębiorców zgłaszało kwestie niewłaściwego działania bazy CEPIK, prowadzonej aktualnie przez Ministerstwo Cyfryzacji. Resort, w którego kompetencjach leży zarządzanie bazą danych w zakresie pojazdów (zarejestrowanych i niezarejestrowanych) prowadzi prace nad wprowadzeniem zmian i utworzeniem bazy CEPIK 2.0., która powinna usprawnić zbieranie i przetwarzanie danych w tym zakresie. Przedstawiciel Ministerstwa Środowiska będzie brał udział w pracach Międzyresortowego Zespołu, który zajmie się tymi zmianami.

3 PODSUMOWANIE

Ministerstwo Środowiska, wspólnie z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska, analizuje funkcjonowanie systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Jednak pełna analiza systemu obejmująca pierwszy rok po wprowadzeniu zmian będzie możliwa dopiero po otrzymaniu zweryfikowanych danych za rok 2015 dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dane te są jeszcze weryfikowane przez organy, które otrzymały sprawozdania składane przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.

Analiza ta pozwoli m.in. na ocenę, czy obecny system wymaga ewentualnych dalszych zmian legislacyjnych usprawniających jego działanie. Dodatkowo, zweryfikowane dane pozwolą na jednoznaczne określenie czy istnieje realne zagrożenie nieosiągnięcia poziomów. Jeśli poziomy nie zostaną osiągnięte, MŚ dołoży wszelkich starań, aby zapewnić ich osiągnięcie w przyszłości m.in. poprzez doszczelnienie systemu za pomocą działań legislacyjnych i kontrolnych.