

NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

DELEGATURA W WARSZAWIE

LWA-41017/08

Nr ewid. 159/2008/P/08/156/LWA

Informacja o wynikach kontroli działania służb publicznych w zakresie recyklingu sprzętu technicznego

Warszawa marzec 2009 r.

Misja *Najwyższej Izby Kontroli jest dbałość o gospodarność i skuteczność w służbie publicznej dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Wizja *Najwyższej Izby Kontroli jest cieszący się powszechnym autorytetem najwyższy organ kontroli państwowej, którego raporty będą oczekiwanym i poszukiwanym źródłem informacji dla organów władzy i społeczeństwa*

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby
Kontroli w Warszawie

Mieczysław Kosmański

Wiceprezes

Najwyższej Izby Kontroli

Marek Zająkała

Zatwierdzam:

Jacek Jezierski

Prezes

Najwyższej Izby Kontroli

Warszawa, dnia marca 2009 r.

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
00-950 Warszawa
Tel./fax: 0-22-444 50 00

www.nik.gov.pl

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
2. Podsumowanie wyników kontroli	8
2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności	8
2.2. Synteza wyników kontroli	9
2.3. Uwagi końcowe i wnioski	14
3. Ważniejsze wyniki kontroli.....	18
3.1. Charakterystyka stanu prawnego	18
3.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne	24
3.3. Istotne ustalenia kontroli	28
3.4. Pozostałe ustalenia kontroli	50
4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli	53
4.1. Przygotowanie kontroli.....	53
4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli.....	53
5. Załączniki.....	59
5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole	59
5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za skontrolowaną działalność.....	60
5.3. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli.....	62
5.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności	63
5.5. Zdjęcia obrazujące postępowanie z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.....	64

1. Wprowadzenie

Temat i numer kontroli. „Działania służb publicznych w zakresie recyklingu sprzętu technicznego” - P/08/156.

Uzasadnienie podjęcia kontroli. Kontrola planowa koordynowana, podjęta z inicjatywy własnej Najwyższej Izby Kontroli.

Działania służb publicznych w zakresie recyklingu sprzętu technicznego nie były dotychczas kontrolowane przez NIK. Przeprowadzenie tej kontroli uzasadniały interpelacje i zapytania poselskie w sprawie funkcjonowania ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji¹ oraz ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym². Ponadto problem dotyczący postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym był sygnalizowany w środkach masowego przekazu.

Cel kontroli. Celem kontroli była ocena prawidłowości działania organów administracji publicznej dotycząca gospodarki odpadami, jakimi są pojazdy wycofane z eksploatacji i zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny. Kontrola ta miała również dać odpowiedź na pytanie czy funkcjonujący system gospodarki zużytym sprzętem, określony w ustawie o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, umożliwi do dnia 31 grudnia 2008 r. osiągnięcie zakładanego wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzących z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej 4 kg na mieszkańca rocznie³.

Główne zagadnienia objęte tematyką kontroli to:

- wydawanie i cofanie pozwoleń przez uprawniony organ w zakresie gospodarki odpadami wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu lub strzępiarki,

¹ Dz.U. Nr 25, poz. 202 ze zm.

² Dz.U. Nr 180, poz. 1495.

³ Zgodnie z dyrektywą 2002/96/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) Państwa Członkowskie zapewniają, że najpóźniej do dnia 31 grudnia 2006 r. osiągnięty zostanie średni wskaźnik zbiórki selektywnej WEEE pochodzących z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej czterech kilogramów na mieszkańca rocznie (Dz.U. L 37 z 27.01.2003, s. 24.). Natomiast zgodnie z decyzją Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r. przyznającą Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego najpóźniej do 31 grudnia 2008 r. Polska ma osiągnąć ww. średni wskaźnik (Dz.U. L 162 z 30.04.2004, s. 114 - 115.).

- opłaty od pojazdów wprowadzonych na terytorium kraju oraz opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji,
- monitorowanie poziomu odzysku i recyklingu odpadów dotyczących zużytego sprzętu technicznego (pojazdy wycofane z eksploatacji oraz zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny),
- ewidencjonowanie przedsiębiorców wprowadzających sprzęt elektryczny i elektroniczny, zbierających zużyty sprzęt, prowadzących zakłady przetwarzania, prowadzących działalność w zakresie recyklingu i innych niż recykling procesów odzysku tego sprzętu oraz organizacji odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego,
- redystrybucja środków finansowych uzyskanych z opłat od przedsiębiorców zajmujących się wprowadzaniem, odzyskiem i recyklingiem zużytego sprzętu technicznego,
- przeprowadzanie kontroli u przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie zużytego sprzętu technicznego.

Zakres podmiotowy kontroli⁴. Kontrolę przeprowadzono w 19 jednostkach, a mianowicie w Ministerstwie Środowiska, w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska (GIOŚ), w 8 urzędach wojewódzkich oraz w 8 wojewódzkich inspektoratach ochrony środowiska. We wszystkich jednostkach kontrola została przeprowadzona na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli⁵, zwanej dalej „ustawą o NIK” pod względem kryteriów legalności, gospodarności, rzetelności i celowości (art. 5 ust. 1 ustawy o NIK).

Okres objęty badaniami kontrolnymi. Badaniami kontrolnymi został objęty okres od 1 stycznia 2006 r. do 31 marca 2008 r.

Uczestnicy kontroli. W kontroli koordynowanej przez Delegaturę Najwyższej Izby Kontroli w Warszawie, uczestniczyło 7 delegatur NIK (w Katowicach, w Krakowie, w Lublinie, w Poznaniu, w Szczecinie, we Wrocławiu, w Zielonej Górze).

Kontrola została przeprowadzona w okresie od 27 marca 2008 r. do 2 września 2008 r.

⁴ Wykaz jednostek objętych kontrolą stanowi załącznik nr 5.1 do Informacji.

⁵ Dz.U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

Słowniczek ważniejszych pojęć użytych w niniejszej informacji

masa pojazdu - masa własna w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, pomniejszona o masę paliwa w ilości nominalnej;

odzysk - wszelkie działania, niestwarzające zagrożenia dla życia, zdrowia ludzi lub dla środowiska, polegające na wykorzystaniu odpadów w całości lub w części, lub prowadzące do odzyskania z odpadów substancji, materiałów lub energii i ich wykorzystania, określone w załączniku nr 5 do ustawy o odpadach;

pojazd wycofany z eksploatacji - pojazd stanowiący odpad w rozumieniu przepisów o odpadach;

ponowne użycie - zastosowanie przedmiotów wyposażenia i części, wymontowanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz użycie zużytego sprzętu lub jego części składowych, w tym samym celu, dla którego zostały pierwotnie zaprojektowane i wykonane;

przetwarzanie - czynności podejmowane po przekazaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do stacji demontażu w celu demontażu, odzysku lub przygotowania do unieszkodliwiania, a także wszystkie czynności podejmowane po przekazaniu zużytego sprzętu do przedsiębiorcy prowadzącego zakład przetwarzania w celu demontażu obejmującego usunięcie z tego sprzętu składników niebezpiecznych, materiałów i części składowych, pocięcie oraz przygotowanie do odzysku lub unieszkodliwiania;

recykling - taki odzysk, który polega na powtórным przetwarzaniu substancji lub materiałów zawartych w odpadach w procesie produkcyjnym w celu uzyskania substancji lub materiału o przeznaczeniu pierwotnym lub o innym przeznaczeniu, w tym też recykling organiczny, z wyjątkiem odzysku energii;

stacja demontażu - zakład prowadzący przetwarzanie, w tym demontaż obejmujący następujące czynności:

- a) usunięcie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów i substancji niebezpiecznych, w tym płynów,
- b) wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji przedmiotów wyposażenia i części nadających się do ponownego użycia,
- c) wymontowanie z pojazdów wycofanych z eksploatacji elementów nadających się do odzysku lub recyklingu;

strzępiarka - instalacja służąca do rozdrabniania odpadów powstałych w trakcie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji;

sprzęt - urządzenia, których prawidłowe działanie jest uzależnione od dopływu prądu elektrycznego lub od obecności pól elektromagnetycznych, oraz mogące służyć do wytwarzania, przesyłu lub pomiaru prądu elektrycznego lub pól elektromagnetycznych i zaprojektowane do użytku przy napięciu elektrycznym nieprzekraczającym 1.000 V dla prądu zmiennego oraz 1.500 V dla prądu stałego;

unieszkodliwianie odpadów - poddanie odpadów procesom przekształceń biologicznych, fizycznych lub chemicznych określonym w załączniku nr 6 do ustawy o odpadach w celu doprowadzenia ich do stanu, który nie stwarza zagrożenia dla życia, zdrowia ludzi lub dla środowiska;

wprowadzający sprzęt - przedsiębiorca, który:

- a) produkuje i sprzedaje pod własnym oznaczeniem sprzęt,
- b) sprzedaje pod własnym oznaczeniem sprzęt wyprodukowany przez innego przedsiębiorcę,
- c) prowadzi działalność związaną z importem lub wewnątrzwspólnotowym nabyciem sprzętu;

zakład przetwarzania - instalacja, obiekt budowlany lub jego część, w których jest prowadzone przetwarzanie zużytego sprzętu, w tym demontaż obejmujący usunięcie z tego sprzętu składników niebezpiecznych, materiałów i części składowych;

zbierający zużyty sprzęt - prowadzący punkt zbierania zużytego sprzętu, w tym sprzedawca detaliczny i sprzedawca hurtowy, oraz gminna jednostka organizacyjna prowadząca działalność w zakresie odbierania odpadów komunalnych i przedsiębiorcę posiadającego zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie odbierania odpadów komunalnych;

zużyty sprzęt - sprzęt stanowiący odpady w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy o odpadach, czyli każda substancja lub przedmiot należący do jednej z kategorii, określonych w załączniku nr 1 do ustawy o odpadach, których posiadacz pozbywa się, zamierza pozbyć się lub do ich pozbycia się jest obowiązany.

2. Podsumowanie wyników kontroli

2.1. Ogólna ocena kontrolowanej działalności

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia funkcjonowanie w kontrolowanym okresie systemu gospodarki zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji, ponieważ nie gwarantował on wzrostu poziomu odzysku i recyklingu sprzętu technicznego i nie eliminował szarej strefy w obszarze demontażu pojazdów.

W systemie gospodarowania zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji uczestniczy wiele podmiotów, jednak zdaniem NIK, to na Ministrze Środowiska, jako organie odpowiedzialnym za ochronę i kształtowanie środowiska oraz racjonalne wykorzystanie jego zasobów - zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej⁶ - ciąży obowiązek kreowania polityki i działań zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu odzysku i recyklingu.

Niskie wskaźniki zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych w latach 2006-2007 oraz nieosiągnięcie ustawowego poziomu odzysku i recyklingu przez część przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów - zdaniem NIK - wskazują, że działania, zarówno Ministra Środowiska, jak i innych organów administracji rządowej⁷ w tym zakresie były nieefektywne.

W dużej mierze było to spowodowane niejednoznacznymi i niepełnymi regulacjami zawartymi w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym⁸ oraz ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji⁹.

⁶ Dz.U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 ze zm.

⁷ NFOŚiGW, wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska, wojewodowie.

⁸ Patrz przypis Nr 2.

⁹ Patrz przypis Nr 1.

W ww. przepisach m.in.:

- nie określono wskaźników poziomów zbierania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego i w związku z tym sankcji za jego nieosiągnięcie,
- wadliwie skonstruowano system nadzoru nad wnoszonymi opłatami za brak sieci zbierania pojazdów i składanymi przez przedsiębiorców sprawozdaniem,
- brak było jednoznacznej definicji określającej kryteria zaliczania pojazdu wycofanego z eksploatacji do odpadu,
- nie zawarto uregulowań motywujących do promocji systemu gospodarki zużytym sprzętem i pojazdami oraz dotyczących edukacji społeczeństwa w zakresie postępowania z ww. odpadami.

NIK pozytywnie ocenia podjęcie przez Ministra prac legislacyjnych, dotyczących zmiany przepisów ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz zainicjowanie prac nad zmianą przepisów ustawy o odpadach oraz ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2.2. Synteza wyników kontroli

2.2.1. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli system gospodarki zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji w kontrolowanym okresie nie gwarantował prawidłowego postępowania z ww. sprzętem i osiągnięcie poziomów odzysku i recyklingu wymaganego przez Unię Europejską.

W latach 2006-2007 osiągnięte poziomy zebranego zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego z gospodarstw domowych były znacznie niższe od wymaganego do osiągnięcia poziomu za 2008 r. W przeliczeniu na jednego mieszkańca w latach 2006 – 2007 zebrano odpowiednio: 0,13 kg i 0,71 kg zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, w tym 0,05 kg i 0,27 kg z gospodarstw domowych, podczas gdy zgodnie z Decyzją Rady Unii Europejskiej z dnia 26 kwietnia 2004 r.¹⁰ najpóźniej do 31 grudnia

¹⁰ Dz. U. UE. L. 162 z 30.04.2004, s 114

2008 r. Polska ma zapewnić osiągnięcie średniego wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej czterech kilogramów na mieszkańca rocznie [str. 28-30].

W zakresie recyklingu pojazdów, Polska, co prawda uzyskała za rok 2006, określone w przepisach ustawy o recyklingu pojazdów, poziomy odzysku i recyklingu dla pojazdów wyprodukowanych od 1 stycznia 1980 r. (odpowiednio: 85% i 80%). Jednak w 2006 r. wymaganego poziomu odzysku i recyklingu nie osiągnęło odpowiednio: 119 i 117 przedsiębiorców prowadzących działalność w tym zakresie w województwach objętych kontrolą, a w 2007 r. - odpowiednio: 93 i 91. Wynikało to - zdaniem NIK - m.in. z funkcjonowania w sektorze odzysku pojazdów „szarej strefy”, działającej bez jakichkolwiek zezwoleń i nieprzestrzegającej żadnych wymagań ekologicznych¹¹.

Zdaniem NIK, prawidłowe funkcjonowanie systemu gospodarowania użytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a zwłaszcza osiąganie wymaganych poziomów zbiórki, odzysku i recyklingu ww. sprzętu, w dużej mierze zależy od edukacji społeczeństwa. Dlatego też, NIK negatywnie ocenia nieprowadzenie przez skontrolowane podmioty działalności informacyjnej i edukacyjnej społeczeństwa w zakresie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji i użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym [str. 30-38].

2.2.2. Negatywnie NIK ocenia działania NFOŚiGW w zakresie gospodarowania wnoszonymi przez przedsiębiorców opłatami, tj:

a) dochodzenia opłat za wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju w wysokości innej niż 500 zł.

W okresie objętym kontrolą na 1.075 podmiotów, które wniosły opłatę recyklingową w wysokości innej niż 500 zł, Fundusz podjął działania

¹¹ Wyniki kontroli wykazały (pkt 2.2.5 str. 11 oraz 3.3.5 lit c str. 42-43 niniejszej informacji), że wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska wykryły 193 nielegalnie działające stacje demontażu pojazdów. Wg niezależnego portalu motoryzacyjnego www.Autocentrum.pl, szara strefa kontroluje ok. 85 % rynku w sektorze odzysku pojazdów (Publikacja: recykling pojazdów a szara strefa).

mające na celu wyjaśnienie przyczyn tych nieprawidłowości tylko wobec 185 podmiotów (17,2%), co było działaniem nierzetelnym **[str. 38]**,

- b) znikomego wykorzystania środków finansowych (na dopłaty dla przedsiębiorców oraz dofinansowanie dla gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów) pochodzących z opłat, za brak sieci zbierania pojazdów (4,4% wniesionych opłat), co świadczy o wadliwości przyjętego systemu dystrybucji opłat oraz nie pozostaje bez wpływu na poziom odzysku i recyklingu **[str. 39-40]**,
- c) oceny wniosków przedsiębiorców ubiegających się o dopłatę do prowadzenia stacji demontażu.

Fundusz naruszał przepisy oraz zasadę równego traktowania przedsiębiorców przy ocenie wniosków o dopłatę przyjmując wnioski zawierające takie same błędy (głównie rachunkowe) jak wnioski, które zostały odrzucone. Skutkowało to m.in. przekazaniem w 2007 r. dopłaty w łącznej wysokości 768,5 tys. zł 4 przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu, którzy nie spełniali warunków jej uzyskania. Było to działanie nielegalne, niezgodne z art. 410a ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz Instrukcją obowiązującą w 2007 r. dotyczącą „Udzielania dofinansowania ze środków pochodzących z opłat wynikających z ustawy o recyklingu pojazdów” (część III pkt 4) **[str. 40-41]**,

- d) przekazywania dopłat przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu oraz dofinansowania gminom w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W 2007 r. żadna z 85 dopłat dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz żadne z 12 dofinansowań dla gmin w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji za 2006 r. nie zostały przekazane w terminach określonych przepisami¹², tj. odpowiednio do 31 maja 2007 r. i 30 czerwca 2007 r. W 2008 r. na 208 przedsiębiorców ubiegających się o dofinansowanie stacji demontażu do 30 czerwca 2008 r.

¹² W art. 410a ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska - Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm. oraz w § 9 ust. 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji - Dz. U. Nr 108, poz. 739 ze zm. – rozporządzenie uchylone z dniem 27 czerwca 2008 r. zastąpione przez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2008 r. pod tym samym tytułem (Dz. U. Nr 147, poz. 932).

Fundusz nie przekazał dopłaty dla 41 z nich (19,7%) oraz dofinansowania dla 18 gmin (95 %) [str. 41-42].

2.2.3. NIK negatywnie ocenia działania organów administracji w zakresie weryfikacji sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, co nie pozwalało na rzetelną kontrolę osiąganego przez poszczególnych przedsiębiorców poziomu odzysku i recyklingu pojazdów.

a) NFOŚiGW i wojewodowie (7 na 8 skontrolowanych) nie weryfikowali składanych przez przedsiębiorców sprawozdań, pod kątem osiągania przez nich ustawowego poziomu odzysku i recyklingu pojazdów, w związku z czym - oprócz pojedynczych przypadków - przedsiębiorcy, którzy nie osiągnęli wymaganych poziomów (w 2006 r. odpowiednio: 41,6% i 40,9% przedsiębiorców; w 2007 r. - 26,81% i 26,3% przedsiębiorców) nie byli wzywani do zaniechania naruszeń ustawy o recyklingu pojazdów [str. 42-43],

b) Zarówno NFOŚiGW, jak i wojewodowie (7 z 8 skontrolowanych) nie podejmowali stosownych czynności w celu wyegzekwowania od przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów korekty wszystkich nieprawidłowo sporządzonych sprawozdań. Efektem braku weryfikacji części sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu było przedstawienie nierzetelnych danych w *Sprawozdaniu Rzeczypospolitej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji za okres od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.* [str. 43-44].

2.2.4. NIK negatywnie ocenia niepodjęcie (do czasu zakończenia kontroli NIK) przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska żadnych czynności wobec podmiotów, które nie uiszczyły zadeklarowanych należności z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów (27 podmiotów na łączną kwotę 1.574,0 tys. zł.) oraz niedochodzenie odsetek od nieterminowo regulowanych przez przedsiębiorców zobowiązań, tj. od kwoty 26.514,8 tys. zł, pomimo, iż zgodnie z art. 17 ust. 3 ustawy o recyklingu pojazdów posiada uprawnienia

organów podatkowych i na nim ciąży obowiązek systematycznej kontroli zobowiązań pieniężnych w celu zapobieżenia przedawnieniu należności lub niemożności wyegzekwowania zobowiązania **[str. 44-45]**.

- 2.2.5.** Wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska generalnie wywiązywały się z obowiązku przeprowadzania kontroli stacji demontażu pojazdów i zakładów przetwarzania zużytego sprzętu oraz monitorowania wykonywania obowiązków nałożonych na przedsiębiorców w zarządzeniach pokontrolnych¹³.

W latach 2006 – 2007 na 632 (286 – 2006 r. i 346 – 2007 r.) zarejestrowane stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji zlokalizowane na terenie 8 inspekcji ochrony środowiska, objętych kontrolą, wioś przeprowadziły kontrole 98,8 % stacji i 90,4 % zakładów przetwarzania zużytego sprzętu. Kontrole te wykazały szereg nieprawidłowości występujących zarówno w zakładach przetwarzania zużytego sprzętu jak i stacjach demontażu (brak niezbędnych urządzeń, nieusuwanie niebezpiecznych składników, przekazywanie odpadów podmiotom nieuprawnionym).

W wyniku kontroli przeprowadzonych przez wioś ustalono ponadto, że 193 stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji działały nielegalnie **[str. 45-48]**.

- 2.2.6.** NIK pozytywnie ocenia działania wojewodów w zakresie wydawania pozwoleń zintegrowanych lub innych decyzji w zakresie gospodarki odpadami, wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu lub strzępiarki natomiast negatywnie – brak działań wobec przedsiębiorców, którzy nie osiąkali wymaganego poziomu odzysku i recyklingu pojazdów **[str. 48-50]**.

¹³ Systematycznego monitoringu wykonania zarządzeń pokontrolnych nie prowadził jedynie Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Zielonej Górze, który również nie podejmował działań mających na celu ukaranie podmiotów, które nie informowały o realizacji zaleceń lub informowały go po terminie.

2.3. Uwagi końcowe i wnioski

Jak wykazały wyniki kontroli, system gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym w kontrolowanym okresie funkcjonował wadliwie, m.in. z powodu niejednoznacznych i niepełnych regulacji zawartych w ustawie z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W dniu 1 stycznia 2009 r. weszła w życie ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁴, wprowadzająca do ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym uregulowania, które sprzyjają osiągnięciu wymaganego poziomu zbiórki ww. sprzętu, m.in. wprowadzono upoważnienie dla ministra właściwego dla spraw środowiska do wydania rozporządzenia określającego obligatoryjne roczne poziomy zbierania zużytego sprzętu, rozszerzono listę podmiotów zobowiązanych do zbierania zużytego sprzętu o punkty serwisowe i punkty skupu złomu, podniesiono karę grzywny za prowadzenie demontażu sprzętu poza zakładami przetwarzania.

Natomiast poprawa gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji wymaga w pierwszej kolejności usprawnienia systemu nadzoru nad rynkiem pojazdów, w tym skuteczniejszego egzekwowania od właścicieli pojazdów obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej i kontroli działalności firm ubezpieczeniowych oraz wprowadzenia systemu nadzoru nad wewnątrzwspólnotowym nabyciem pojazdów. Problemem, który czeka na skuteczne rozwiązania w skali państwa jest likwidacja „szarej strefy” na rynku odzysku pojazdów.

W ocenie NIK, zachodzi również pilna potrzeba podjęcia stałej i intensywnej działalności edukacyjnej przez wszystkie podmioty uczestniczące w systemach funkcjonowania gospodarki zużytym sprzętem oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji, co przyczyni się do podniesienia świadomości społeczeństwa w zakresie postępowania ze sprzętem technicznym.

¹⁴ Dz. U. Nr 223, poz. 1464.

Najwyższa Izba Kontroli wnioskuje do **Ministra Środowiska o:**

1. Rozważenie wprowadzenia następujących zmian w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji:
 - wprowadzenia do ww. ustawy kryteriów, wg których pojazd wycofany z eksploatacji będzie uznany za odpad. Aktualna definicja, zawarta w art. 3 pkt 6 ustawy, jest zbyt ogólna i utrudnia klasyfikację,
 - wprowadzenie okresu rozliczeniowego w celu uwzględniania w uzyskiwanych poziomach odzysku i recyklingu mas odpadów przyjętych do stacji demontażu w końcu roku,
 - zdecentralizowanie zbierania i dystrybucji opłat za wprowadzenie pojazdów (np. na szczeblu wojewódzkim – marszałek województwa lub WFOŚiGW), ponieważ NFOŚiGW nie jest w stanie w sposób efektywny zagospodarować zgromadzone środki finansowe,
 - wskazanie jako adresata rocznego sprawozdania składanego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu jednego podmiotu np. Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska (z uwagi na jego uprawnienia kontrolne wobec przedsiębiorców), który przekazywałby zagregowane dane do innych organów (wojewoda, fundusz prowadzący redystrybucję środków z opłat za wprowadzenie pojazdów). Obecnie zgodnie z art. 30 ust. 2 ww. ustawy, roczne sprawozdanie przedsiębiorca przekazuje NFOŚiGW oraz wojewodzie, co może spowodować niezgodność między sprawozdaniami, zwłaszcza w sytuacji, kiedy jeden z organów wyegzekwuje jego poprawienie lub uzupełnienie, a drugi nie,
 - wskazanie jako adresata rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za brak sieci jednego podmiotu, tj. tego, na którego rachunek bankowy dokonywane są opłaty za brak sieci w celu zapewnienia lepszej kontroli nad prawidłowością sprawozdań i opłat. Dotychczas adresatem sprawozdań jest GIOŚ (art. 15 ust. 1), a opłaty wpływają na rachunek NFOŚiGW (art. 16 ust. 2).
2. Rozważenie nowelizacji rozporządzenia z dnia 27 października 2005 r. w sprawie sposobu przekazywania informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji oraz wzorów tych informacji¹⁵, w zakresie przekazywania przez NFOŚiGW kwartalnych sprawozdań do GIOŚ wyłącznie w formie elektronicznej (sprawność

¹⁵ Dz.U. Nr 225, poz. 1935.

działania i gospodarność). Obecnie zgodnie z § 4 ww. rozporządzenia informacje te mają być przekazywane w formie pisemnej i elektronicznej, natomiast w praktyce jest to wyłącznie forma elektroniczna.

3. Opracowanie programu mającego na celu stały rozwój systemu postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz osiąganie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu oraz programu funkcjonowania systemu dotyczącego postępowania ze zużytym sprzętem w celu osiągnięcia wymaganego poziomu wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych.
4. Wzmożenie nadzoru nad działaniami podejmowanymi przez podległe jednostki w zakresie recyklingu sprzętu technicznego.
5. Opracowanie i wdrożenie programu edukacyjnego społeczeństwa w zakresie postępowania ze zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

W ocenie NIK, konieczne jest również podjęcie stosownych działań i stworzenie takich rozwiązań prawnych, które pozwolą w racjonalny sposób wykorzystać środki zgromadzone na rachunku bankowym NFOŚiGW z przeznaczeniem na rozwój systemu recyklingu w Polsce.

Ponadto niezbędna jest realizacja wniosków pokontrolnych skierowanych do:

Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska, m.in. o.:

1. Rozważenie zasadności podjęcia działań w celu wyegzekwowania od wszystkich przedsiębiorców prawidłowo sporządzonego rocznego sprawozdania z działalności stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. Terminowe przekazywanie dofinansowania przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu i gminom w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
3. Rzetelną analizę wniosków o udzielenie dopłat składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz stosowanie jednakowych kryteriów ocen wobec przedsiębiorców ubiegających się o te dopłaty.

Głównego Inspektora Ochrony Środowiska NIK, m.in. o:

1. Zintensyfikowanie działań, mających na celu zapewnienie osiągnięcia wskaźnika poziomu zbierania zużytego sprzętu, w tym działań informacyjno-edukacyjnych o sposobie postępowania ze zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji, skierowanych do społeczeństwa.
2. Podjęcie działań w celu wyegzekwowania należności w wysokości 1.574.012 zł z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów /stan na dzień zakończenia kontroli NIK/ .
3. Naliczenie i wyegzekwowanie odsetek od kwoty 26.514.826,78 zł z tytułu nieterminowych opłat za brak sieci zbierania pojazdów /stan na dzień zakończenia kontroli NIK/.
4. Prowadzenie systematycznej kontroli terminowości zapłaty zobowiązań pieniężnych.

3. Ważniejsze wyniki kontroli

3.1. Charakterystyka stanu prawnego

Działem administracji rządowej „środowisko” kieruje Minister Środowiska. Art. 28 ust. 1 pkt 1 i 6 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej¹⁶ stanowi, że do właściwości tego ministra należą m.in. sprawy ochrony i kształtowania środowiska oraz racjonalnego wykorzystywania jego zasobów, kontroli przestrzegania wymagań ochrony środowiska i badania stanu środowiska. Ministrowi właściwemu do spraw środowiska podlega Główny Inspektor Ochrony Środowiska (art. 28 ust. 2). Minister sprawuje nadzór nad działalnością Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (art. 28 ust. 3).

Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji¹⁷

Przepisy ustawy o recyklingu pojazdów określają zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. W sprawach dotyczących postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji w zakresie nieuregulowanym w ustawie o recyklingu stosuje się przepisy o odpadach (ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach¹⁸) oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 i art. 12 ust. 1 ustawy o recyklingu wprowadzający powyżej 1.000 pojazdów jest obowiązany zapewnić sieć zbierania pojazdów.

Wprowadzający pojazd, który jest obowiązany do zapewnienia sieci lub który złożył oświadczenie o podleganiu obowiązkowi zapewnienia sieci i nie spełnia tego obowiązku, jest obowiązany do naliczenia i wpłacenia opłaty za brak sieci (art. 14 ust. 1). Sposób obliczania opłaty za brak sieci określa art. 14 ust. 2 i 3.

Wprowadzający pojazd jest obowiązany do złożenia Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za brak

¹⁶ Patrz przypis Nr 6.

¹⁷ Patrz przypis Nr 1.

¹⁸ Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 ze zm.

sieci w terminie do 31 marca roku następującego po roku, którego opłata dotyczy (art. 15 ust. 1). W razie stwierdzenia, że wprowadzający pojazd nie wniósł opłaty za brak sieci albo dokonał wpłaty w wysokości niższej od należnej, GIOŚ wydaje decyzję, w której określa wysokość zobowiązania z tytułu opłaty za brak sieci (art. 17 ust. 1). W przypadku jej niewykonania GIOŚ ustala w drodze decyzji, dodatkową opłatę za brak sieci w wysokości odpowiadającej 50% kwoty niewpłaconej opłaty za brak sieci (art. 17 ust. 2). Do należności z tytułu opłat za brak sieci stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa¹⁹, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

Organem właściwym do wydawania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu jest wojewoda (art. 40 ust. 1 ustawy o recyklingu). Pozwolenie na wytwarzanie odpadów może być wydane po uzyskaniu wymaganego pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego oraz po sprawdzeniu przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska funkcjonowania instalacji i urządzeń służących do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (art. 40 ust. 2). Jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację demontażu poświadcza nieprawdę w zaświadczeniu o demontażu pojazdu lub zaświadczeniu o przyjęciu niekompletnego pojazdu, wojewoda cofa decyzję, w drodze decyzji bez odszkodowania (art. 40 ust. 3). Sposób prowadzenia demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji został określony 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 eksploatacji²⁰. Przedsiębiorca prowadzący stację demontażu jest obowiązany osiągać poziom odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 85% i 80% (do 31 grudnia 2014 r.) masy pojazdów przyjętych do jego stacji demontażu rocznie (art. 60), a dla pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r. poziomy odzysku i recyklingu wynoszą odpowiednio 75% i 70% (art. 28 ust. 2). W art. 30 ust. 1 ustawy określono, jakie informacje powinno zawierać roczne sprawozdanie sporządzane przez przedsiębiorcę prowadzącego stację demontażu.

¹⁹ Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 ze zm.

²⁰ Dz.U. Nr 143, poz. 1206 ze zm.

Ww. sprawozdanie przekazywane jest Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz wojewodzie w terminie do 15 lutego następnego roku (art. 30 ust. 2).

Zgodnie z art. 39 ust. 1 zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie prowadzenia punktu zbierania pojazdów wydaje starosta po uzgodnieniu z wojewodą właściwym miejscowo do wydawania pozwoleń zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem stacji demontażu przez przedsiębiorcę z którym przedsiębiorca prowadzący punkt zbierania pojazdów zawarł umowę.

Zgodnie z art. 41 ust. 1 ustawy o recyklingu organem właściwym do wydania pozwolenia zintegrowanego lub innej decyzji w zakresie gospodarki odpadami wymaganej w związku z prowadzeniem strzeżarki jest wojewoda. Jeżeli przedsiębiorca prowadzący strzeżarkę poświadcza nieprawdę w informacji dotyczącej zawartości uzyskiwanych frakcji materiałowych, określonej w wyniku przeprowadzenia próby, wojewoda cofa pozwolenia lub decyzje, w drodze decyzji bez odszkodowania.

Wojewoda prowadzi wykaz przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów, który zamieszczany jest na stronie internetowej urzędu wojewódzkiego. Informacja o umieszczeniu lub usunięciu z wykazu przekazywana jest do centralnej ewidencji pojazdów (art. 42).

Wojewódzki inspektor ochrony środowiska co najmniej raz w roku kontroluje każdą stację demontażu (art. 43 ustawy)²¹.

Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym²²

Organem prowadzącym rejestr: wprowadzających sprzęt, zbierających zużyty sprzęt, prowadzących zakłady przetwarzania, prowadzących działalność w zakresie recyklingu, prowadzących działalność w zakresie innych niż recykling procesów

²¹ Kontrola przestrzegania przepisów o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji i przestrzegania przepisów o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, to obowiązek Inspekcji Ochrony Środowiska wynikający także z art. 2 ust. 1 pkt 15a i 15b ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska - Dz. U. z 2007 r. Nr 44, poz. 287 ze zm.

²² Patrz przypis Nr 2.

odzysku, organizacji odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego, zgodnie z art. 6 ustawy o zużytym sprzęcie jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska.

Podstawą wpisu do rejestru jest wniosek złożony przez przedsiębiorcę przed rozpoczęciem działalności (art. 7 ust. 1 ustawy). Zawiera on dane określone w art. 8 ust. 2 ustawy. Wpis do rejestru wprowadzającego sprzęt podlega opłacie rejestrowej (górne stawki opłaty rejestrowej i opłaty rocznej wynoszą 8.000 zł, przy czym dla mikroprzedsiębiorców górna stawka opłaty rejestrowej i opłaty rocznej wynosi 400 zł (art. 9 ust. 1 i ust. 5 ustawy). W przypadku zakończenia działalności przedsiębiorca obowiązany jest złożyć do GIOŚ, w terminie 7 dni od dnia trwałego zaprzestania wykonywania tej działalności, wniosek o wykreślenie z rejestru (art. 13 ust. 1).

Zgodnie z art. 14 GIOŚ dokonuje z urzędu, w drodze decyzji, wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru w przypadku: nieuiszczenia przez wprowadzającego sprzęt opłaty rocznej, cofnięcia lub wygaśnięcia decyzji związanej z gospodarką odpadami, niewniesienia w wymaganej wysokości zabezpieczenia finansowego, o którym mowa w art. 18 ust. 1.

Na podstawie art. 15 ust. 1-5 ustawy o zużytym sprzęcie Główny Inspektor Ochrony Środowiska:

- weryfikuje dane zawarte w sprawozdaniach określonych w art. 31 ust. 1, 40 ust. 1, 51 ust. 1, 56 ust. 1 i 67 ust. 1,
- dokonuje analizy funkcjonowania systemu gospodarki zużytym sprzętem,
- na podstawie danych zawartych w sprawozdaniach oraz zbiorczych informacji o wynikach kontroli (prowadzonych przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska) prowadzi bazę danych o sprzęcie i zużytym sprzęcie oraz ją archiwizuje,
- przechowuje, przetwarza i zapewnia bezpieczeństwo danych wpisanych do bazy,
- w terminie do 30 kwietnia sporządza i przekazuje Ministrowi Środowiska roczny raport o funkcjonowaniu systemu gospodarki zużytym sprzętem, za poprzedni rok kalendarzowy.

Na podstawie art. 16 ustawy o zużytym sprzęcie do zadań wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska należy: przeprowadzanie corocznej kontroli zakładu przetwarzania oraz sporządzanie i przekazywanie Głównemu Inspektorowi Ochrony

Środowiska w terminie do 15 lutego każdego roku zbiorczej informacji o wynikach kontroli zakładów przetwarzania za poprzedni rok kalendarzowy.

Redystrybucja środków finansowych i obowiązki sprawozdawcze funduszy ochrony środowiska

Zgodnie z art. 401 ust. 11 i 12 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska²³, przychodami NFOŚiGW są także wpływy z opłat, o których mowa w art. 12 ust. 2, art. 14 ust. 1 oraz art. 17 ust. 1 i 2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wpływy te, powiększone o przychody z oprocentowania, NFOŚiGW przeznacza wyłącznie na:

- 1) finansowanie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 2) dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie:
 - a) demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - b) gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji,
 - c) zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 3) dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Przychodami NFOŚiGW i wojewódzkich funduszy, zgodnie z art. 401 ust. 12a i 12b ustawy Prawo ochrony środowiska, są także wpływy z opłat, o których mowa w art. 64 ust. 2 i art. 69 ust. 2 ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (*przepisy te weszły w życie z dniem 1 stycznia 2008 r.*), a także wpływy z kar pieniężnych wymierzanych na podstawie art. 80 ust. 1 i 2 tej ustawy (*przepis ten wszedł w życie z dniem 1 lipca 2006 r.*). Przychody te NFOŚiGW przeznacza na dofinansowanie działań w zakresie: odzysku, w tym przetwarzania i recyklingu; edukacji ekologicznej dotyczącej zagospodarowania; rozwoju nowych technologii recyklingu; zbierania i unieszkodliwiania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

Wymienione przychody przeznacza się również na pokrycie kosztów ich obsługi (art. 401b ustawy Prawo ochrony środowiska).

²³ Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.

Sposób gromadzenia i sposób podziału środków finansowych uzyskanych w związku z realizacją ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym określono w art. 402 ustawy Prawo ochrony środowiska.

W art. 410a ustawy Prawo ochrony środowiska określone zostały warunki, które musi spełnić przedsiębiorca prowadzący stację demontażu, aby NFOŚiGW udzielił mu dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji lub dofinansował jego działania inwestycyjne. NFOŚiGW może także wspierać działania inwestycyjne: w zakresie gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu i przedsiębiorcy prowadzącemu strzepiarkę lub inną instalację przetwarzania, odzysku lub recyklingu odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz 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.

Szczegółowe warunki przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji określało rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁴. NFOŚiGW wpływy z tytułu opłat, powiększone o przychody z oprocentowania środków na rachunku bankowym, pomniejszone o koszty prowadzenia rachunków bankowych, przeznaczał na: finansowanie dopłat do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (50% środków zgromadzonych na rachunku), dofinansowanie działań inwestycyjnych w zakresie demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, gospodarowania odpadami powstałymi w wyniku demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji (30% zgromadzonych środków na rachunku) oraz dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji (20% zgromadzonych środków na rachunku bankowym). Dofinansowanie działań inwestycyjnych następowało na podstawie umowy pożyczki (§ 5 ust. 1) po uprzednim złożeniu wniosku, który mógł być złożony w ciągu całego roku. O rozpatrzeniu

²⁴ Dz.U. Nr 108, poz. 739 ze zm.

wniosku i trybie jego dalszego postępowania lub przyczynach jego odrzucenia NFOŚiGW powinien być powiadomić inwestora w terminie 30 dni od daty złożenia wniosku (§ 5 ust. 3 i 4). NFOŚiGW udzielał pożyczki po udokumentowaniu pełnego pokrycia planowanych kosztów działań inwestycyjnych, z uwzględnieniem wnioskowanego dofinansowania ze środków Narodowego Funduszu (§ 6 ust. 1). Wymagane zabezpieczenie pożyczki oraz jakie warunki musiał spełnić inwestor zostały określone w § 6 ust. 1a i 2 cyt. rozporządzenia. Pożyczka mogła być udzielona na okres do 10 lat, w tym okres karencji nie mógł być dłuższy niż 18 miesięcy, a udzielona pożyczka nie mogła przekraczać 80% kosztów działań inwestycyjnych objętych umową pożyczki (§ 7 ust. 2 i 3). Na wniosek inwestora pożyczka mogła być umorzona, po spełnieniu łącznie 5 warunków (§ 8 ust. 1 pkt 1-5 cyt. rozporządzenia).

Obowiązki sprawozdawcze Zarządu NFOŚiGW, związane z realizacją ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, wobec Głównego Inspektora Ochrony Środowiska zostały określone w art. 415 ust. 5a, zaś wobec ministra właściwego do spraw środowiska w ust. 5b tego artykułu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Obowiązki sprawozdawcze zarządu wojewódzkiego funduszu, związane z realizacją ustawy o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, wobec Głównego Inspektora Ochrony Środowiska zostały określone w art. 415 ust. 6b, zaś NFOŚiGW wobec ministra właściwego do spraw środowiska w ust. 6c tego artykułu ustawy Prawo ochrony środowiska (*przepisy art. 415 ust. 6b i 6c weszły w życie z dniem 1 stycznia 2008 r.*)

3.2. Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne

Celem ustaw: o zużytych sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz o recyklingu pojazdów jest m.in. stworzenie systemu gospodarowania tym sprzętem oraz ograniczenie masy odpadów szkodliwych dla człowieka i środowiska.

W latach 2006 i 2007 masa wprowadzonego sprzętu elektrycznego i elektronicznego wyniosła 931.432.529 kg, natomiast przyjętego i poddanego recyklingowi oraz innym procesom odzysku - 17.431.041 kg (18,7% wprowadzonego sprzętu).

W przeliczeniu na jednego mieszkańca w latach 2006 – 2007 zebrano odpowiednio: 0,13 kg i 0,71 kg zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, w tym 0,05 kg i 0,27 kg z gospodarstw domowych. Zgodnie z decyzją Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r. przyznającą Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego²⁵ najpóźniej do 31 grudnia 2008 r., Polska miała zapewnić osiągnięcie średniego wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej czterech kilogramów na mieszkańca rocznie. Oznacza to, że każdy mieszkaniec Polski powinien oddać 4 kg tego sprzętu. Specjaliści szacują, że mamy go niemal dwa razy więcej, ale nie oddajemy – bo może się przydać, a często po prostu nie wiemy, że powinniśmy oddać. Większość Polaków nie wie, że elektrośmieci nie wolno np. postawić przy osiedlowym śmietniku, tylko trzeba je zawieźć do sprzedawcy lub specjalnego punktu zbiórki. Sprzedawcy powinni informować o sposobie postępowania ze zużyтым sprzętem. Podczas kontroli Inspekcji Handlowej okazało się jednak, że aż do 27,5% artykułów gospodarstwa domowego oferowanych w sklepach nie dołączono informacji o ich szkodliwości dla środowiska i o tym, że nie wolno ich wyrzucać do zwykłego śmietnika, bo za to grozi kara. Brakowało też stosownych wywieszek w sklepach i symboli przekreślonych koszy na śmieci na urządzeniach²⁶.

W praktyce, wiele osób oddaje zużyte urządzenia lub samodzielnie zdemontowane (nielegalnie) do punktów skupu złomu. Te z kolei przyjmują je bez jakichkolwiek rejestracji i zamiast przekazać do uprawnionych zakładów przetwarzania, traktują je jako złom.

Gdyby przyjąć założenie, że szacunki branży złomarskiej są zbliżone do prawdy (w sumie skupy złomu zebrały od 60 do 180 tys. ton odpadów pochodzących ze zużytego sprzętu RTV i AGD), to Polska nie powinna mieć żadnych problemów z przyjętym zobowiązaniem dotyczącym ilości zbieranych urządzeń elektrycznych i elektronicznych²⁷.

²⁵ Dz.U. L 162 z 30.04.2004, s. 114 - 115.

²⁶ źródło: Gazeta Wyborcza dodatek stołeczny z dnia 10 października 2008 r.

²⁷ źródło: Gazeta Prawna - Biznes i prawo gospodarcze z dnia 3 października 2008 r. Nr 194.

System prawny związany z recyklingiem pojazdów w Polsce kształtuje się od roku 1997, kiedy po raz pierwszy kompleksowo uregulowano zasady gospodarowania odpadami. W chwili obecnej polskie prawo nakazuje oddać wyeksploatowany pojazd przedsiębiorcom, którzy posiadają zezwolenie na prowadzenie tego typu działalności. Stacje demontażu pojazdów nie mogą za przyjęcie kompletnego pojazdu pobierać opłaty. Finansowanie całego systemu pochodzi ze środków uzyskanych ze sprzedaży odzyskanych części, sprzedaży surowców oraz opłat od importerów i producentów, którzy mają obowiązek zorganizowania sieci firm zajmujących się recyklingiem pojazdów. W przypadku braku takiej sieci, wprowadzający na rynek pojazdy jest obciążony opłatą naliczaną od każdego samochodu.

Około 50% samochodów jeżdżących po polskich drogach jest w wieku co najmniej 10 lat. Oznacza to, że w najbliższych latach liczba samochodów, które powinny być wycofane z użytkowania będzie rosła. Zgodnie z Dyrektywą Unii Europejskiej od 2006 r. na wysypiska śmieci powinno trafiać maksymalnie 15% masy złomowanego samochodu, a po 2015 r. maksymalnie 5%. Pozostałe materiały powinny być poddane procesowi recyklingu pod kątem ich ponownego użycia.

Podstawowym problemem w zakresie gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji jest ich demontaż poza uprawnionymi stacjami demontażu, spełniającymi wymagania ustawowe dotyczące ochrony środowiska. Pojazdy, które nie są oddawane do stacji demontażu są demontowane w miejscach nieprzystosowanych do tego celu. Powodem tego stanu rzeczy są m.in. korzyści finansowe, jakie podmioty mogą uzyskać ze sprzedaży części, sprzedaży surowców oraz oszczędności poprzez niezgodne z zasadami ochrony środowiska pozbycie się substancji niebezpiecznych zawartych w pojazdach. Patologię w motoryzacji stanowi fakt, iż kwitnie nielegalny handel pozyskanymi częściami zamiennymi, a naprawy pojazdów odbywają się niejednokrotnie w oparciu o te części. „Szara strefa” w branży recyklingu pojazdów, która szacowana jest na ok. 85% utrudnia działalność przedsiębiorcom prowadzącym legalne stacje demontażu. Nikt nie jest w stanie konkurować z ofertą części pochodzących z nielegalnego demontażu, której cena nie jest obciążona podatkami, kosztami ochrony środowiska, zatrudnienia, zezwoleń,

sprawozdawczości, kontroli jakości. „Szara strefa” wykorzystuje nawet dokumenty aut doszczętnie rozbitych, które służą legalizacji pojazdów kradzionych²⁸.

Problem kierowania odpadów do stacji demontażu nie tkwi jednak w samych przepisach prawnych, gdyż ustawa o pojazdach wycofanych z eksploatacji określa obowiązki poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za prawidłowe, zgodne z zasadami ochrony środowiska, gospodarowanie odpadami. Problem rozpoczyna się na etapie uznania pojazdu za odpad. Definicja pojazdów wycofanych z eksploatacji odwołuje się do definicji odpadu w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach²⁹, co utrudnia dokonanie oceny przez organy administracji, w szczególności urzędy celne, straż graniczną, inspekcję ochrony środowiska, a w konsekwencji rozpoznanie i prawidłową klasyfikację tego rodzaju odpadów. Obecnie uznawanie pojazdu za odpad zależy głównie od decyzji właściciela pojazdu. W sprawnie funkcjonującym systemie powinny być zawarte precyzyjne kryteria określające kiedy właściciel pojazdu ma do czynienia jeszcze z pojazdem, a kiedy z odpadem (podlegającym przepisom o odpadach). Znikanie pojazdu z rynku zanim stanie się on odpadem, umożliwia obecnie nieefektywnie funkcjonujący system egzekucji opłat obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej OC dla pojazdów mechanicznych. Właściciel pojazdu, gdy uzna, że nie nadaje się on do dalszego użytkowania, przekazuje podmiotowi, który oferuje najwyższą cenę lub we własnym zakresie dokonuje demontażu pojazdu na części. W chwili, gdy pojazd fizycznie przestaje istnieć, jego właściciel przestaje opłacać składkę ubezpieczeniową OC, nie ponosząc z tego tytułu żadnych konsekwencji. Ostatecznie na zdemontowany poza stacją demontażu pojazd nie jest wystawiane zaświadczenie o demontażu, co powoduje, że pojazd w dalszym ciągu figuruje w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK).

Istotnym powodem nieprawidłowo funkcjonującego systemu gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji jest również brak dostatecznej kontroli rynku pojazdów będących w obrocie na obszarze Wspólnoty. W krajowym systemie prawnym nie ma przepisu, który nakładałby sankcje na właściciela pojazdu za brak jego zarejestrowania, jak również nie ma systemu ewidencjonowania pojazdów wprowadzanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z tego względu część

²⁸ źródło: Autocentrum.pl – niezależny portal motoryzacyjny.

²⁹ Patrz przypis Nr 18.

sprowadzanych do Polski pojazdów nie jest nigdzie odnotowywana. Sprowadzane pojazdy nie trafiają do obrotu jako pełnowartościowe wyroby, ani nie trafiają do legalnie działających punktów demontażu, lecz są rozmontowywane i wprowadzane do obrotu jako części. Brak kontroli nad takim działaniem powoduje, że elementy nieposiadające wartości, w tym substancje niebezpieczne pochodzące z rozmontowywanych pojazdów, trafiają do środowiska.

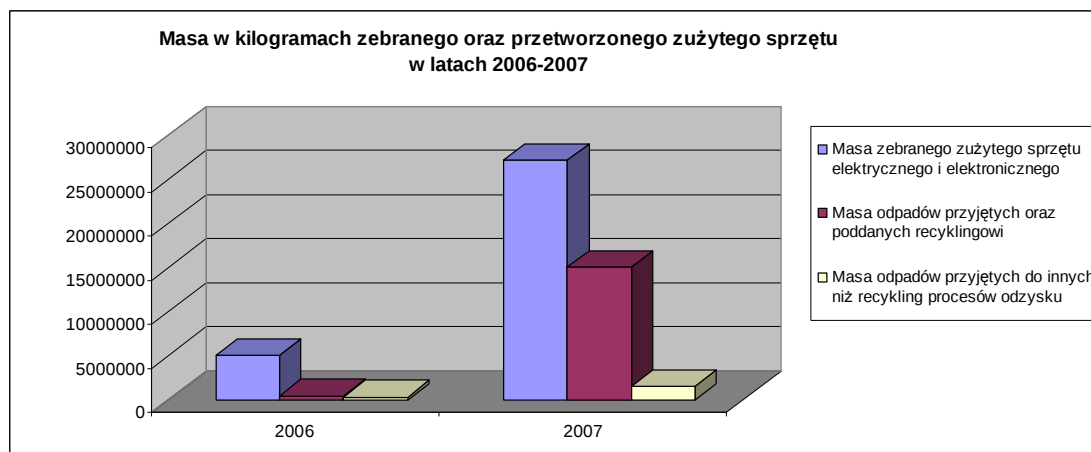
Skala problemów, związanych z funkcjonowaniem systemu gospodarki zużytym sprzętem wymaga wzmożonego kompleksowego działania i współdziałania wszystkich organów administracji publicznej w celu ich rozwiązania.

3.3. Istotne ustalenia kontroli

3.3.1. Funkcjonowanie systemu gospodarki zużytym sprzętem technicznym

Niskie wskaźniki zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych w latach 2006-2007 oraz nieosiągnięcie ustawowego poziomu odzysku i recyklingu przez część przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów - zdaniem NIK, wskazują, że system gospodarki ww. odpadami nie działał w sposób gwarantujący prawidłowe postępowanie z ww. sprzętem.

- a) System nie zapewniał osiągnięcia za 2008 r. wymaganego średniego wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej czterech kilogramów na mieszkańca rocznie.



Ze sprawozdań złożonych do GIOŚ przez przedsiębiorców zajmujących się zużytym sprzętem wynika, że w latach 2006 i 2007 masa odpadów przyjętych oraz poddanych recyklingowi wyniosła odpowiednio: 457.111 kg i 15.085.618 kg, a osiągnięte poziomy recyklingu 9% (w 2006 r.) i 37% (w 2007 r.). Masa odpadów przyjętych do innych niż recykling procesów odzysku wyniosła 349.696 kg (w 2006 r.) oraz 1.538.622 kg (w 2007 r.), a osiągnięty poziom odzysku wyniósł odpowiednio: 16% i 43%.

Masa zebranego zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego ogółem wyniosła 5.031.189 kg w roku 2006 oraz 27.173.854 kg w roku 2007. Poziom zbierania zużytego sprzętu w badanych latach wyniósł odpowiednio 1,9% oraz 4,9%.



W przeliczeniu na jednego mieszkańca w latach 2006 – 2007 zebrano odpowiednio: 0,13 kg i 0,71 kg zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, w tym 0,05 kg i 0,27 kg z gospodarstw domowych.

Dane te wskazują, że funkcjonujący system gospodarowania ww. sprzętem nie zapewnia osiągnięcia w najbliższym czasie średniego wskaźnika zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z prywatnych gospodarstw domowych rzędu przynajmniej 4 kg na mieszkańca rocznie, co – zgodnie z Decyzją Rady Unii Europejskiej z dnia 26 kwietnia 2004 r. przyznającą Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od

dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego³⁰ - miało nastąpić najpóźniej do 31 grudnia 2008 r.

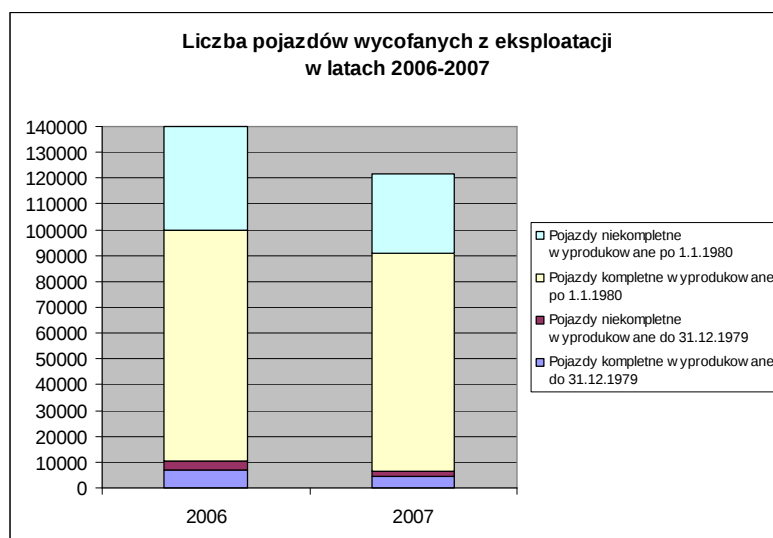
W dużej mierze było to spowodowane nieprecyzyjnymi regulacjami zawartymi w ustawie o zużytym sprzęcie. W ww. ustawie m.in.:

- nie zostały określone poziomy zbierania zużytego sprzętu, a tym samym sankcje za ich nieosiągnięcie,
- przepisy ustawy uniemożliwiały NFOŚiGW przeznaczanie środków pochodzących z realizacji zabezpieczeń finansowych wnoszonych przez przedsiębiorców wprowadzających na rynek sprzęt elektryczny i elektroniczny na sfinansowanie zbierania, przetwarzania, odzysku lub unieszkodliwiania zużytego sprzętu,
- nie określono terminu wniesienia zabezpieczenia finansowego przez wprowadzającego sprzęt dla gospodarstw domowych,
- nie określono przepisów dotyczących promowania systemu gospodarki zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz edukacji społeczeństwa w tym zakresie.

NIK pozytywnie ocenia podjęcie przez Ministra w 2007 r. prac legislacyjnych, dotyczących zmiany przepisów ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, które doprowadziły do zmiany przepisów w ww. wskazanym zakresie.

- b)** W zakresie recyklingu pojazdów, Polska, co prawda uzyskała za rok 2006, określone w przepisach ustawy o recyklingu pojazdów, poziomy odzysku i recyklingu dla pojazdów wyprodukowanych od 1 stycznia 1980 r. (odpowiednio: 85% i 80%). Jednak w 2006 r. wymaganego poziomu odzysku i recyklingu nie osiągnęło odpowiednio: 119 i 117 przedsiębiorców prowadzących działalność w tym zakresie w województwach objętych kontrolą, a w 2007 r. - odpowiednio: 93 i 91.

³⁰ Patrz przypis Nr 25.

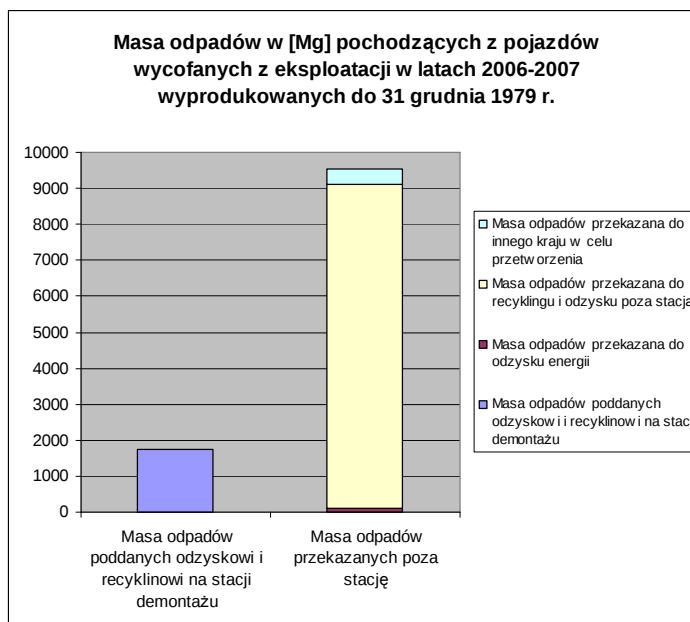


Ogólna liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji w 2006 r. wyprodukowanych do 31 grudnia 1979 r. wyniosła 10.548 szt., w tym – 3.458 szt. pojazdów niekompletnych³¹. W 2007 r. ogółem wycofano 6.485 szt. pojazdów, w tym 1.906 szt. pojazdów niekompletnych.

Ogólna liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji w 2006 r. (wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r.) wyniosła 129.539 szt., w tym 40.442 szt. pojazdów niekompletnych.

Ogólna liczba wycofanych pojazdów w 2007 r. (wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r.) wyniosła 114.973 szt. pojazdów, w tym 30.611 szt. pojazdów niekompletnych.

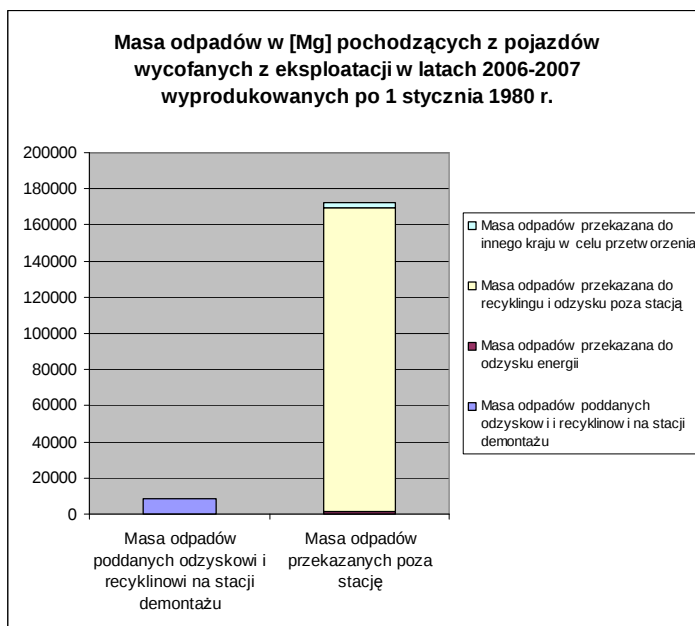
³¹ Dane przedstawione w pkt 3.3.1. lit b) pochodzą ze sprawozdań przedsiębiorców złożonych do Funduszu.



Masa odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji (wyprodukowanych do 31 grudnia 1979 r.) poddanych odzyskowi i recyklingowi na stacji demontażu (bez odzysku energii) w 2006 r. wyniosła ogółem 1.695,475 Mg, a w 2007 r. - 40,771 Mg.

Masa odpadów przekazana do:

- odzysku energii w 2006 r. wyniosła ogółem 84,223 Mg, a w 2007 r. 34,204 Mg,
- recyklingu / odzysku w 2006 r. wyniosła ogółem 5.478,052 Mg, a w 2007 r. - 3.522,751 Mg,
- do innego kraju w celu przetworzenia wyniosła w 2006 r. ogółem 299,023 Mg, a w 2007 r. - 104,636 Mg.



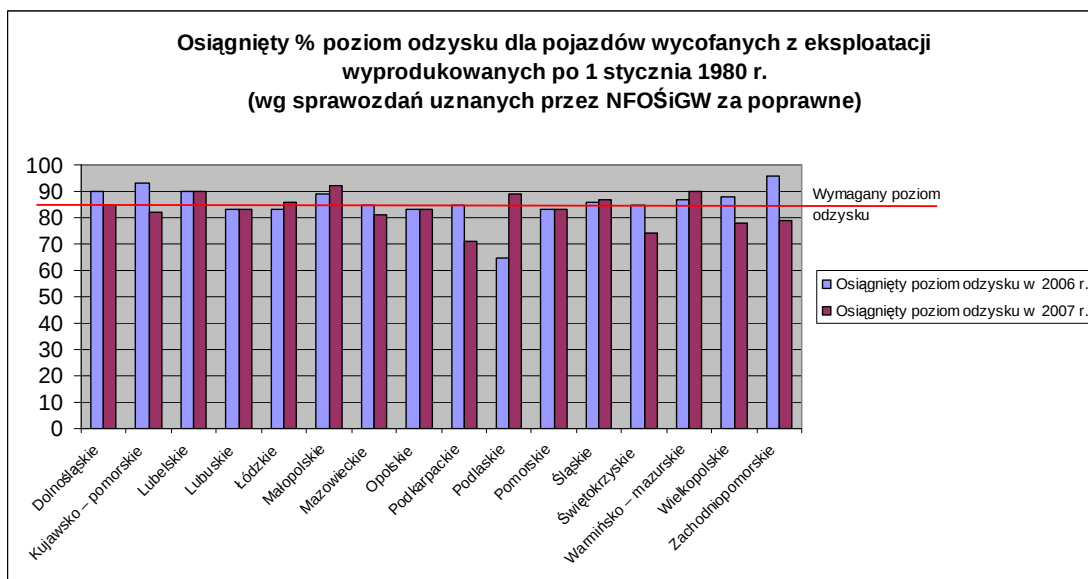
Masa odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r. poddanych odzyskowi i recyklingowi na stacji demontażu (bez odzysku energii) wyniosła w 2006 r. ogółem 8.267,969 Mg (56,950 Mg wg danych z rocznych sprawozdań stacji demontażu ocenionych przez Fundusz jako poprawne i 8.211,019 Mg ocenionych jako niepoprawne), a w 2007 r. 5,388 Mg.

Masa odpadów przekazana do:

- odzysku energii w 2006 r. wyniosła ogółem 757,537 Mg, a w 2007 r. 442,015 Mg,
- recyklingu / odzysku w 2006 r. wyniosła 108.743,538 Mg, a w 2007 r. 59.227,919 Mg,
- do innego kraju w celu przetworzenia w 2006 r. wyniosła ogółem 2.337,914 Mg, a w 2007 r. 1.140,981 Mg.

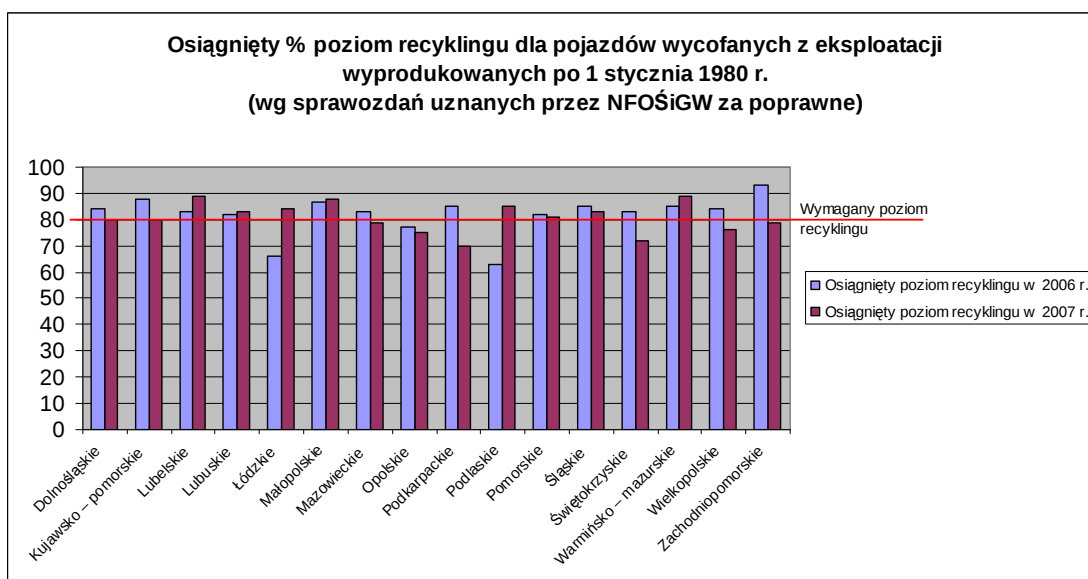
Osiągnięty poziom odzysku w 2006 r. dla pojazdów wycofanych z eksploatacji wyprodukowanych do 31 grudnia 1979 r. kształtował się od 55% w województwie podlaskim do 90% w województwie lubelskim. W 2007 r. poziom odzysku dla ww. pojazdów kształtował się od 68% w województwie świętokrzyskim do 88% w województwie lubelskim.

Poziom recyklingu w 2006 r. dla pojazdów wyprodukowanych do 31 grudnia 1979 r. kształtował się od 46% w województwie podkarpackim do 82% w województwie kujawsko – pomorskim. W 2007 r. poziom recyklingu dla ww. pojazdów kształtował się od 65% w województwie świętokrzyskim do 88% w województwie lubelskim.



W 2006 r. osiągnięty poziom odzysku dla pojazdów wycofanych z eksploatacji wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r. kształtował się od 65 % w województwie podlaskim do 96% w województwie zachodniopomorskim. Wymaganego poziomu odzysku nie osiągnięto w województwach: lubuskim, łódzkim, opolskim i pomorskim. Wyższy od wymaganego poziomu odzysku osiągnięto w województwach: dolnośląskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim, małopolskim, śląskim, warmińsko-mazurskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim

W 2007 r. poziom odzysku dla ww. pojazdów kształtował się od 71% w województwie podkarpackim do 92% w województwie małopolskim. Wymaganego poziomu odzysku nie osiągnięto w województwach: kujawsko-pomorskim, lubuskim, mazowieckim, opolskim, podkarpackim, pomorskim, świętokrzyskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim. Wyższy od wymaganego poziomu odzysku osiągnięto w województwach: lubelskim, łódzkim, małopolskim, podlaskim, śląskim, warmińsko-mazurskim.



W 2006 r. poziom recyklingu dla pojazdów wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r. kształtował się od 66 % w województwie podlaskim do 93% w województwie zachodniopomorskim. Wymaganego poziomu recyklingu nie osiągnięto w województwach: łódzkim, opolskim, podlaskim. Pozostałe województwa osiągnęły wyższy poziom recyklingu od wymaganego.

W 2007 r. poziom recyklingu dla ww. pojazdów kształtował się od 70% w województwie podkarpackim do 89% w województwie lubelskim i warmińsko – mazurskim. Wymaganego poziomu recyklingu nie osiągnięto w województwach: mazowieckim, opolskim, podkarpackim, świętokrzyskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim. Wyższy poziom recyklingu od wymaganego uzyskały województwa; lubelskie, łódzkie, małopolskie, podlaskie, pomorskie, śląskie, warmińsko-mazurskie.

Największym problemem w systemie gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji jest – zdaniem NIK - funkcjonowanie w sektorze odzysku pojazdów „szarej strefy”³², działającej bez jakichkolwiek zezwoleń i nieprzestrzegającej żadnych wymagań ekologicznych. Funkcjonowaniu tej strefy sprzyja m.in.:

- brak dostatecznej kontroli rynku pojazdów będących w obrocie na obszarze Wspólnoty. W krajowym systemie prawnym nie ma przepisu, który nakładałby sankcje na właściciela pojazdu za brak jego zarejestrowania, jak

³² Wg niezależnego portalu motoryzacyjnego www.Autocentrum.pl, szara strefa kontroluje ok. 85 % rynku w sektorze odzysku pojazdów (Publikacja: recykling pojazdów a szara strefa). Kontrole wioś ujawniły 193 nielegalnie działające punkty demontażu pojazdów.

również nie ma systemu ewidencjonowania pojazdów wprowadzanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z tego względu część sprowadzanych do Polski pojazdów nie jest nigdzie odnotowywana – często są rozmontowywane i wprowadzane do obrotu jako części,

- sposób postępowania firm ubezpieczeniowych z pojazdami nienadającymi się do odtworzenia. W przypadku orzeczenia przez firmę ubezpieczeniową o całkowitej szkodzie, pojazd i tak zwracany jest właścicielowi, a firma ubezpieczeniowa wypłaca kwotę ubezpieczenia pomniejszoną o wartość części zawartych w tym pojeździe. Zmusza to właścicieli takich pojazdów do ich odsprzedaży kolejnym podmiotom. Nabycie takiego pojazdu często dokonywane jest w celu zbycia wyłącznie dokumentów, pod które są podstawiane pojazdy skradzione,
- nieefektywnie funkcjonujący system egzekucji opłat obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej OC dla pojazdów mechanicznych. Właściciel pojazdu, gdy uzna, że nie nadaje się on do dalszego użytkowania we własnym zakresie dokonuje demontażu pojazdu na części i przestaje opłacać składkę ubezpieczeniową OC, nie ponosząc z tego tytułu żadnych konsekwencji. Ostatecznie na zdemontowany poza stacją demontażu pojazd nie jest wystawiane zaświadczenie o demontażu, co powoduje, że pojazd w dalszym ciągu figuruje w CEPiK,
- brak przepisów w krajowym systemie prawnym jasno określających, kiedy pojazd staje się odpadem. Obecnie uznanie pojazdu za odpad, zależy głównie od decyzji właściciela pojazdu.

Zdaniem NIK, na Ministrze Środowiska, jako organie odpowiedzialnym za ochronę i kształtowanie środowiska oraz racjonalne wykorzystanie jego zasobów ciąży obowiązek kreowania polityki i działań zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu gospodarowania zużytym sprzętem technicznym. Nieosiąganie wymaganych poziomów zbiórki, odzysku i recyklingu tego sprzętu oraz skala ww. problemów świadczy o tym, że działalność Ministra Środowiska i innych organów administracji publicznej w tym zakresie była niewystarczająca – brak było kompleksowej analizy istniejących problemów oraz programu ich rozwiązania.

Należy zaznaczyć, że powodzenie funkcjonowania systemu gospodarowania zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a zwłaszcza osiągnięcie

wymaganych poziomów zbiórki, odzysku i recyklingu ww. sprzętu, w dużej mierze zależy od edukacji konsumenta. Żaden ze skontrolowanych organów nie prowadził w tym zakresie działalności informacyjnej i edukacyjnej skierowanej do ogółu społeczeństwa, co NIK ocenia negatywnie. I tak, np.:

Na stronie internetowej Ministerstwa Środowiska zamieszczane były m.in. akty prawne dotyczące zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego oraz pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także informacje dla przedsiębiorców dotyczące sprawozdawczości w ww. zakresie. Ponadto, jak wynika z wyjaśnień pracowników Ministerstwa, informacje w zakresie recyklingu sprzętu technicznego były przekazywane na spotkaniach pracowników z mediami oraz administracją rządową i samorządową.

W latach 2006-2007 NFOŚiGW prowadził działania informacyjne i promocyjne ukierunkowane na potencjalnych beneficjentów środków pochodzących z subfunduszu wynikającego z ustawy o pojazdach wycofanych z eksploatacji. W serwisie informacyjnym dla beneficjentów na stronach internetowych NFOŚiGW umieszczone zostały obowiązujące akty prawne, elektroniczne wersje wniosków o dopłaty i dofinansowanie, program ułatwiający wypełnianie rocznych sprawozdań przez stacje demontażu, katalog najczęstszych błędów oraz wyjaśnienia do obowiązujących przepisów. NFOŚiGW - zgodnie z art. 401 ust 12 b ustawy Prawo ochrony środowiska-środki zebrane na subfunduszu, wynikającym z ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym może przeznaczyć m.in. na dofinansowanie działań w zakresie edukacji ekologicznej dotyczącej zagospodarowania ww. sprzętu. Fundusz nie miał jednak w latach 2006 – 2008 możliwości wydatkowania środków z subfunduszu, ze względu na fakt, iż subfundusz zaczął być zasilany środkami finansowymi dopiero w roku 2009.

W kontrolowanym okresie GIOŚ w ramach działań informacyjnych m.in. zamieszczał na swojej stronie internetowej akty prawne związane ze zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji, a także informacje dla przedsiębiorców dotyczące sprawozdawczości w ww. zakresie. Ponadto organizował szkolenia dla inspekcji ochrony środowiska, a także uczestniczył w konferencjach dotyczących recyklingu pojazdów i zużytego sprzętu.

Małopolski Urząd Wojewódzki nie podejmował i nie prowadził akcji informowania społeczeństwa o sposobie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Zdaniem Dyrektora Wydziału Środowiska i Rolnictwa prowadzenie tego typu akcji nie mieści się w zakresie obowiązków Urzędu. (...) Koordynatorem tego rodzaju akcji powinno być Ministerstwo Środowiska.

Wojewoda Lubuski nie podejmował specjalnych działań mających na celu informowanie społeczeństwa o sposobie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz ze zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym. Kwestie te były poruszane w czasie wywiadów udzielanych przedstawicielom prasy, radia i telewizji, ale nie było dokumentowane przez Wydział Środowiska i Rolnictwa LUW w Gorzowie Wielkopolskim.

Zdaniem NIK, niezbędne jest opracowanie i wdrożenie programu edukacyjnego społeczeństwa w zakresie postępowania ze zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

3.3.2. Działalność NFOŚiGW w zakresie gospodarowania opłatami wnoszonymi przez przedsiębiorców

Negatywnie NIK ocenia działania NFOŚiGW w zakresie:

- a) dochodzenia wniesienia opłat za wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju w wysokości innej niż 500 zł.

Obowiązek uiszczenia opłaty w wysokości 500 zł od pojazdu wprowadzonego na terytorium kraju wynika z art. 12 ust. 2 oraz z art. 14 ust. 1 i 4 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W latach 2006-2008 (I kwartał) do Funduszu z ww. tytułu w wysokości innej niż 500 zł wpłynęło:

- w 2006 r. 418 wpłat na kwotę 163.445,59 zł, w tym 336 wpłat poniżej 500 zł na kwotę 50.755,48 zł (niedopłata wyniosła 117.244,52 zł) i 82 wpłaty powyżej 500 zł na kwotę 112.690,11 zł (nadpłata wyniosła 71.690,10 zł),
- w 2007 r. 552 wpłaty na kwotę 134.736,59 zł, w tym 481 wpłat poniżej 500 zł na kwotę 51.383,33 zł (niedopłata wyniosła 189.116,67 zł) i 71 wpłat powyżej 500 zł na kwotę 83.353,26 zł (nadpłata 47.853,26 zł),
- w I kwartale 2008 r. 105 wpłat na kwotę 27.464,73 zł, w tym 94 wpłaty poniżej 500 zł na kwotę 14.716,73 zł (niedopłata wyniosła 32.283,27 zł) i 11 wpłat powyżej 500 zł na kwotę 12.748,00 zł (nadpłata wyniosła 7.248,00 zł).

W kontrolowanym okresie na 1.075 przypadków, w których wysokość wpłat była inna niż 500 zł Fundusz podjął działania mające na celu wyjaśnienie przyczyn tych nieprawidłowości tylko w 185 przypadkach (17,2%), co było działaniem nierzetelnym.

Wyjaśnieniem większej liczby ww. nieprawidłowości, Fundusz zajął się w maju 2008 r., tj. w trakcie kontroli NIK. Główną przyczyną niepodjęcia działań wobec wszystkich podmiotów, jak wynika z wyjaśnień, była duża liczba wpłat, których Fundusz nie był w stanie weryfikować na bieżąco (dziennie średnio 5 tysięcy);

- b) wykorzystania środków finansowych pochodzących z opłat wnoszonych przez przedsiębiorców z tytułu braku sieci zbierania pojazdów.**

W latach 2006 – 2007 na konto bankowe NFOŚiGW z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów (art. 12 ust. 2, art. 14 ust. 1 oraz art. 17 ust. 1 i 2 ustawy o recyklingu), wpłynęło łącznie 871.867,0 tys. zł. Na dopłaty przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji (do 30 czerwca 2008 r.) NFOŚiGW wykorzystał tylko 38.246,7 tys. zł (4,4%).

Wpływy z tytułu opłat (powiększone o przychody z oprocentowania na rachunkach bankowym i pomniejszone o koszty prowadzenia rachunków bankowych) NFOŚiGW przeznaczył w 50% na sfinansowanie dopłat do stacji demontażu, w 20% na dofinansowanie gmin w zakresie zbierania porzuconych pojazdów wycofanych z eksploatacji i w 30% na dofinansowanie działań inwestycyjnych zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1, 2 i 3 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 maja 2006 r.

W 2007 r. z 384.014,1 tys. zł NFOŚiGW przeznaczył:

- 192.007,0 tys. zł (50% wpływów) na dopłaty do stacji demontażu, z czego wykorzystano 13.657,4 tys. zł tj. 7,1% przeznaczonych na ten cel środków,
 - 76.802,8 tys. zł (20% wpływów) na dofinansowanie gmin, z czego wykorzystano 1.148,0 tys. zł, tj. 1,5% przeznaczonych na ten cel środków,
 - 115.204,2 tys. zł (30% wpływów) na dofinansowanie działań inwestycyjnych, z czego nie wykorzystano żadnej kwoty.
- W sumie z 384.014,1 tys. zł wykorzystano 14.805,4 tys. zł, tj. 3,9% posiadanych środków.

W 2008 r. z 487.853,0 tys. zł NFOŚiGW przeznaczył:

- 243.926,1 tys. zł (50% wpływów) na dopłaty do stacji demontażu, z czego (wg stanu na 30 czerwca 2008 r.) wypłacił 23.437,3 tys. zł, tj. 9,6% przeznaczonych na ten cel środków,
- 97.570,6 tys. zł (20% wpływów) na dofinansowanie gmin, z czego (wg stanu na 30 czerwca 2008 r.) wypłacił 4,0 tys. zł, tj. 0,004% przeznaczonych na ten cel środków,
- 146.355,9 tys. zł (30% wpływów) na dofinansowanie działań inwestycyjnych, z czego (wg stanu na 30 czerwca 2008 r.) nie wypłacono żadnej kwoty.

W sumie z 487.853,0 tys. zł wykorzystano (wg stanu na dzień 30 czerwca 2008 r.) 23.441.345,37 zł, tj. 4,8 % posiadanych środków.

Na działania inwestycyjne dotyczące demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji NFOŚiGW nie przeznaczył żadnej kwoty.

W 2007 r. wniosek o udzielenie pożyczki na łączną kwotę 1.381,2 tys. zł złożyło 4 przedsiębiorców, a w I kwartale 2008 r. – jeden przedsiębiorca. Do dnia zakończenia kontroli NIK, dwóch przedsiębiorców nie uzupełniło wniosku, a w 3 przypadkach trwały procedury udzielenia pożyczki.

W ocenie NIK, tak znikome wykorzystanie środków finansowych świadczy o wadliwym systemie ich dystrybucji. Brak finansowania z ww. środków działań inwestycyjnych nie pozostaje bez wpływu na uzyskiwany poziom odzysku i recyklingu pojazdów;

- c) oceny wniosków przedsiębiorców ubiegających się o dopłatę do prowadzenia stacji demontażu.

W 2007 r. do Funduszu wpłynęło 37 odwołań przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu, którym odmówiono dopłaty z uwagi na nieprawidłowo sporządzone roczne sprawozdania za 2006 r., z których 8 zostało rozpatrzonych pozytywnie. W 4 przypadkach przedsiębiorcy udokumentowali, że złożone przez nich roczne sprawozdania zostały sporządzone prawidłowo. Odnośnie pozostałych 4 przedsiębiorców, których odwołania wpłynęły po dniu 15 lutego 2007 r. Fundusz uznał, że nieprawidłowości zawarte w sprawozdaniach wynikały z pomyłek rachunkowych i błędów pisarskich. Przekazanie przez Fundusz w 2007 r. ww. 4 przedsiębiorcom dopłat do prowadzonych przez nich stacji demontażu w łącznej wysokości 768,5 tys. zł (odpowiednio: 114,4 tys. zł, 195,6 tys. zł, 154,9 tys. zł i 303,5 tys. zł) było niezgodne z art. 410a ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz z częścią III pkt 4 Instrukcji dot. udzielania dofinansowania ze środków pochodzących z opłat wynikających z ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (obowiązującej w 2007 r. w Funduszu), gdzie jednym z warunków przyznania dopłaty do demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji było złożenie przez przedsiębiorcę w terminie do 15 lutego 2007 r. prawidłowego sprawozdania z działalności stacji demontażu. Spośród 29 negatywnie rozpatrzonych odwołań, w 4 przypadkach błędy popełnione w rocznych sprawozdaniach były tego samego rodzaju co błędy popełnione przez przedsiębiorców, którym Fundusz przyznał dofinansowanie, a mianowicie nieprawidłowości wynikały z pomyłek rachunkowych i błędów pisarskich. Uzasadniając negatywne rozpatrzenie odwołań ww. firm Fundusz argumentował m.in. tym, że korekty sprawozdań

otrzymane po 15 lutego nie mogą zostać uwzględnione, ponieważ zgodnie z przepisami przedsiębiorca był zobowiązany przesłać sprawozdanie do 15 lutego. Ponadto Fundusz nie uznał prawidłowości korzystania przez nie z katalogu Instytutu Transportu Samochodowego.

Powyższych argumentów Fundusz nie zastosował do innych podmiotów, które przesłały poprawione sprawozdania (korekty) po ww. terminie oraz korzystały z katalogu Instytutu Transportu Samochodowego,

- d)** przekazywania dopłat przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu oraz dofinansowania gminom w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W 2007 r. Fundusz udzielił dopłat 85 przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu w łącznej wysokości 13.657,4 tys. zł oraz dofinansowanie 12 gminom w łącznej wysokości 1.148,0 tys. zł. Żadna z powyższych dopłat nie została przekazana przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu w terminie, tj. do 31 maja 2007 r., co było niezgodne z art. 410a ust. 3 ustawy Prawo ochrony środowiska³³. Również dofinansowanie gmin (które przekazały pojazdy do stacji demontażu) nie zostało przekazane w terminie do 30 czerwca 2007 r., co było niezgodne z § 9 ust. 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji³⁴.

W 2008 r. Fundusz przyznał dopłaty w wysokości 31.087,4 tys. zł (wg danych z 16 czerwca 2008 r.) dla 208 przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz dofinansowanie w wysokości 3.044,0 tys. zł dla 19 gmin. W wymaganym terminie, tj. do dnia 30 czerwca 2008 r. Fundusz nie przekazał dofinansowania za 2007 r. 41 przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu oraz 18 gminom.

Na 34 przedsiębiorców, którym Fundusz udzielił dopłatę do stacji demontażu (10 w 2007 i 24 w 2008 r.) stwierdzono, że jeden z nich otrzymał w 2007 r. dofinansowanie w wysokości 40,4 tys. zł pomimo, iż nie uzyskał wymaganego 85% poziomu odzysku dla pojazdów wyprodukowanych po

³³ Patrz przypis Nr 23.

³⁴ Patrz przypis Nr 24.

1 stycznia 1980 r. Udzielenie dopłaty przedsiębiorcy prowadzącemu stację demontażu, który nie uzyskał odpowiedniego poziomu odzysku było niezgodne z art. 410a ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z art. 60 ustawy o recyklingu pojazdów.

3.3.3. Weryfikacja sprawozdań składanych przez przedsiębiorców

NIK negatywnie ocenia brak przeprowadzania przez NFOŚiGW i wojewodów weryfikacji rocznych sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, co uniemożliwiało rzetelną kontrolę osiąganych przez poszczególnych przedsiębiorców poziomów odzysku i recyklingu.

- a) W 2007 r. do NFOŚiGW wpłynęło 425 rocznych sprawozdań (za 2006 r.) od przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów, z których 106 zostało ocenionych jako poprawne. Na podstawie 106 sprawozdań, tj. 24,9% wszystkich nadesłanych sprawozdań, Fundusz sporządził dla Ministra Środowiska sprawozdanie za 2006 r. o pojazdach wycofanych z eksploatacji.

W 2008 r. do Funduszu wpłynęło 525 sprawozdań (za 2007 r.), z których 324 zostało ocenionych jako poprawne, tj. 61,7% wszystkich sprawozdań. Na podstawie poprawnie sporządzonych sprawozdań Fundusz opracowywał sprawozdanie dla Ministra Środowiska. Fundusz nie podejmował żadnych czynności w sytuacji, gdy przedsiębiorca złożył roczne sprawozdanie po terminie. W żadnym przypadku Fundusz nie podejmował działań w celu wyegzekwowania od przedsiębiorcy poprawnie sporządzonego sprawozdania oraz w żadnym przypadku nie podjął działań w celu dosłania przez przedsiębiorcę wersji elektronicznej. O tym, że sprawozdanie zostało ocenione przez Fundusz jako niepoprawne byli informowani tylko ci przedsiębiorcy, którzy złożyli wnioski o dopłatę do prowadzanych stacji demontażu.

Analiza 96 sprawozdań (43 za 2006 r. i 53 za 2007 r.) wykazała, że: 40 zostało ocenionych przez Fundusz jako sporządzone poprawnie (41,6%), 92 przekazano w terminie (95,8%), 76 zostało sporządzonych w wersji papierowej i elektronicznej (79,2%). Wobec podmiotów, które sporządziły niepoprawne sprawozdania, przesłali je po terminie lub sporządzili je tylko w wersji papierowej, Fundusz nie podejmował żadnych czynności, tłumacząc to tym, iż

nie posiada możliwości prawnych do egzekwowania wypełnienia przez tych przedsiębiorców ich obowiązków wynikających z przepisów dotyczących ochrony środowiska.

Informacje zbiorcze o pojazdach wycofanych z eksploatacji za lata 2006 - 2007 wpłynęły do Ministerstwa Środowiska w terminie i zostały sporządzone zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie sposobu przekazywania informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji oraz wzorów tych informacji³⁵. W związku z tym, iż ww. informacje sporządzono wyłącznie na podstawie sprawozdań przedsiębiorców uznanych za poprawnie sporządzone, Minister Środowiska wystąpił do Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej o przekazanie danych od wszystkich przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu.

Efektem braku weryfikacji części sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu było nierzetelne przedstawienie przez Ministra Środowiska danych w *Sprawozdaniu Rzeczypospolitej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji za okres od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.* Minister Środowiska nie podjął żadnych czynności wobec NFOŚiGW w celu wyegzekwowania korekty sprawozdań od tych przedsiębiorców, którzy sporządzili je nierzetelne.

- b)** Spośród 8 wojewodów objętych kontrolą, 7 z nich nie przeprowadzało weryfikacji rocznych sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Weryfikacji ww. sprawozdań dokonywał tylko wojewoda małopolski.

Wg jednostek kontrolowanych, główną przyczyną braku analizy sprawozdań składanych do wojewodów były braki kadrowe. Wskazywano również, iż ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji nie nakłada na

³⁵ Patrz przypis 15.

województwo obowiązku weryfikacji sprawozdań. Zdaniem NIK, z zasady ogólnej organ, który jest adresatem sprawozdań, winien dokonywać ich weryfikacji. Analizę sprawozdań rozpoczęto dopiero w wyniku kontroli NIK dotyczącej recyklingu sprzętu technicznego.

3.3.4. Dochodzenie przez GIOŚ należności od podmiotów zobowiązanych do wniesienia opłat za brak sieci zbierania pojazdów

NIK negatywnie ocenia niepodejmowanie przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska żadnych czynności wobec podmiotów, które nie uiściły zadeklarowanych należności z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów oraz niedochodzenie odsetek od nieterminowo uregulowanych przez przedsiębiorców zobowiązań.

Kontrola wykazała, że za lata 2006 – 2007 zadeklarowanych opłat za brak sieci zbierania pojazdów nie uiściło 27 podmiotów na łączną kwotę 1.574,0 tys. zł, w tym za 2006 r. – 1.248,4 tys. zł (8 podmiotów), a za 2007 r. – 325,5 tys. zł. Do dnia zakończenia kontroli NIK, Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie podjął żadnych czynności w celu dochodzenia tych należności, mimo iż zgodnie z art. 17 ust. 3 ustawy o recyklingu posiada on uprawnienia organów podatkowych. GIOŚ nie prowadził systematycznej kontroli terminowości zapłaty zobowiązań pieniężnych, co było niezgodne § 2 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 22 listopada 2001 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji³⁶.

Ustalono, że Główny Inspektor Ochrony Środowiska nie dochodził odsetek od nieterminowo uregulowanych zobowiązań z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów. W kontrolowanym okresie 8 podmiotów wprowadzających pojazd na terytorium kraju wniosło opłaty za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji w łącznej kwocie 26.514,8 tys. zł (za 2006 r. 7 podmiotów na kwotę 26.460,7 tys. zł, a za 2007 r. - jeden na 54,0 tys. zł) po terminie określonym w art. 16 ust. 2 ustawy o recyklingu. Opłaty z ww. tytułu wpływały na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, co uniemożliwiało prowadzenie przez GIOŚ bieżącej windykacji. NFOŚiGW sporządzał

³⁶ Dz.U. Nr 137, poz. 1541 ze zm.

kwartalne informacje o podmiotach wnoszących opłaty za wprowadzenie pojazdów na terytorium kraju oraz za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i przekazywał je do GIOŚ. Do dnia zakończenia kontroli, pomimo iż GIOŚ posiadał informację o nieterminowym uregulowaniu zobowiązań przez 8 podmiotów, nie dochodził od nich należnych odsetek, jak również nie wystąpił do NFOŚiGW o podanie daty wniesienia tych opłat.

Niepodejmowanie przedmiotowych czynności GIOŚ uzasadniał tym, iż z orzecznictwa administracyjnego w tych sprawach oraz interpretacji Ministra Finansów wynika, iż nie został nałożony na GIOŚ taki obowiązek.

W ocenie NIK, troska o finanse publiczne jest obowiązkiem każdego organu administracji publicznej, a brak systematycznej kontroli terminowości zapłaty zobowiązań pieniężnych może doprowadzić do ich przedawnienia (np. z powodu spiętrzenia spraw, braków kadrowych) lub niemożności wyegzekwowania zobowiązania (np. z powodu wyzbycia się lub utraty majątku przez zobowiązanego).

3.3.5. Kontrole stacji demontażu pojazdów przez wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska

NIK pozytywnie ocenia działania wojewódzkich inspektoratów ochrony środowiska (wioś) w zakresie przeprowadzania kontroli stacji demontażu pojazdów i zakładów przetwarzania zużytego sprzętu oraz monitorowania wykonywania obowiązków nałożonych na przedsiębiorców w zarządzeniach pokontrolnych³⁷.

W latach 2006 – 2007 z 8 skontrolowanych wioś: 4 - skontrolowały 100% stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji i zakładów przetwarzania zużytego sprzętu ze swojego terenu działania, natomiast pozostałe 4 – nie przeprowadziły kontroli 12 stacji demontażu (po 6 w 2006 r. oraz w 2007 r.) 15 zakładów przetwarzania zużytego sprzętu (9 w 2006 r. i 6 w 2007 r.). Przyczyną nieprzeprowadzenia ww. kontroli – wg wyjaśnień wioś - były braki kadrowe, absencja chorobowa inspektora, jak również późne powzięcie przez wioś informacji

³⁷ Systematycznego monitoringu wykonania zarządzeń pokontrolnych nie prowadził jedynie Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Zielonej Górze, który również nie podejmował działań mających na celu ukaranie podmiotów, które nie informowały o realizacji zaleceń lub informowały go po terminie.

o podjęciu działalności w zakresie recyklingu sprzętu technicznego lub niepodjęcie działalności w tym zakresie, pomimo wpisania przedsiębiorcy do rejestru.

Wyniki kontroli prowadzonych w latach 2006-2007 przez wioś oraz wyniki kontroli przeprowadzonej przez wioś na zlecenie NIK wykazały, że do najczęstszych nieprawidłowości należały m.in.:

a) w stacjach demontażu pojazdów:

- brak pełnej i prowadzonej na bieżąco ewidencji odpadów,
- brak dostatecznej ilości pojemników na odpady jak również brak ich prawidłowego oznakowania,
- magazynowanie odpadów niezgodnie z warunkami określonymi w decyzji wojewody,
- brak pozwolenia wodnoprawnego w zakresie gospodarki ściekowej,
- niewykonywanie badań ścieków przemysłowych odprowadzanych z terenu stacji demontażu z wymaganą częstotliwością (2 razy w roku),
- nienaliczanie opłat za korzystanie ze środowiska w zakresie emisji zanieczyszczeń,
- brak urządzeń do usuwania czynnika chłodzącego z układów klimatyzacji bądź podpisanej umowy na świadczenie tej usługi przez wyspecjalizowaną firmę,
- nieselektywne magazynowanie odpadów,
- błędne klasyfikowanie niektórych odpadów; błędy w zbiorczych zestawieniach danych o rodzajach i ilości odpadów,
- niesporządzanie lub nierzetelne sporządzanie rocznych sprawozdań, nieprzekazywanie ich do wszystkich adresatów,
- uchybienia w dokumentowaniu osiągniętych poziomów odzysku i recyklingu;

b) w zakładach przetwarzania zużytego sprzętu wykazały m.in.:

- nieuregulowany stan formalno – prawny w zakresie gospodarki odpadami,
- brak urządzenia do usuwania wycieków, separatora cieczy oraz odstojnika i odolejacza w miejscu magazynowania i przetwarzania zużytego sprzętu,

- brak urządzenia zapewniającego oczyszczanie wód opadowych i roztopowych; brak kart ewidencji odbieranych, wytwarzanych i poddawanych odzyskowi odpadów,
- magazynowanie odpadów niebezpiecznych na placu składowym bez zabezpieczeń przed awaryjnym wyciekiem,
- nieusuwanie składników niebezpiecznych ze zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego niezwłocznie po jego przyjęciu,
- wykonywanie demontażu pojazdów poza sektorem do tego celu przeznaczonym,
- wytwarzanie odpadu bez stosownego zezwolenia,
- brak lub niepełna informacja o przedsiębiorcach, którym przekazano odpady do odzysku, recyklingu i unieszkodliwienia,
- brak lub niepełna informacja o osiągniętych poziomach odzysku i recyklingu,
- brak prowadzenia ewidencji wytwarzanych odpadów, brak dokumentacji potwierdzającej prowadzenie prawidłowej gospodarki ściekowej,
- błędna klasyfikacja przyjmowanego zużytego sprzętu, naruszanie warunków decyzji wojewody w zakresie ilości przyjmowanych do zakładu odpadów oraz ilości wytwarzanych odpadów,
- błędnie wypełniane sprawozdania przedkładane marszałkowi województwa dotyczące zestawienia danych o rodzajach i ilości wytwarzanych, zebranych i poddanych odzyskowi odpadów;

c) u przedsiębiorców prowadzących strzepiarkę:

- przekroczenie określonej w decyzji wartości masy odpadów (metale) poddawanej odzyskowi,
- brak rozdzielania na poszczególne frakcje (pozostałości zawierały szkło, gumę, tworzywa sztuczne i inne).

Kontrole przeprowadzone przez 4 skontrolowane wojewódzkie inspekcje ochrony środowiska w 193 działających stacjach demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji wykazały, że w stacjach tych brak było jakichkolwiek uregulowań, ewidencji i sprawozdawczości, jak również nie spełniały one minimalnych wymagań dla stacji demontażu, co oznacza, że działały one nielegalnie. Wobec podmiotów, które prowadziły nielegalne stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji

m.in.: skierowano zawiadomienia do prokuratury w związku z nielegalnym międzynarodowym przemieszczaniem odpadów; wydano decyzje wstrzymujące prowadzenie działalności; wydano zarządzenia pokontrolne zobowiązujące do zaprzestania demontażu pojazdów i przekazania powstałych odpadów w wyniku tej działalności do firm posiadających pozwolenia w zakresie gospodarowania odpadami; nałożono mandaty karne.

NIK pozytywnie ocenia systematyczne monitorowanie wykonania przez skontrolowane podmioty wniosków pokontrolnych w przypadku 7 wioś. W zarządzeniach pokontrolnych wyznaczano termin poinformowania o sposobie wykonania wniosków. W trakcie kolejnych kontroli sprawdzano realizację wniosków z poprzednich kontroli. Wyjątek stanowił Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Zielonej Górze, który nie prowadził systematycznego monitoringu realizacji zaleceń pokontrolnych, jak również nie podejmował działań wobec podmiotów, które nie informowały o realizacji zaleceń lub informowały go po tym terminie.

3.3.6. Wydawanie i cofanie przez wojewodów decyzji w zakresie gospodarki odpadami

- a) NIK pozytywnie ocenia działania wojewodów w zakresie wydawania pozwoleń zintegrowanych lub innych decyzji w zakresie gospodarki odpadami, wymaganych w związku z prowadzeniem stacji demontażu lub strzępiarki. Wnioski przedsiębiorców ubiegających się o wydanie pozwolenia na prowadzenie stacji demontażu spełniały wymagania określone w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach³⁸. Pozwolenia wydawane przez wojewodów zawierały elementy określone w art. 18 ust. 2, art. 27 ust. 2, art. 28 ust. 5 ww. ustawy. Decyzje wydawane były terminowo, tylko Wojewoda Zachodniopomorski na 9 decyzji wydanych w latach 2006 – 2008 (I kwartał), 3 z nich wydał po upływie odpowiednio: 124, 47 i 46 dni od dnia złożenia wniosku, przy tym Wojewoda nie informował strony o przyczynach zwłoki, co było niezgodne z art. 35 i 36 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego³⁹.

³⁸ Patrz przypis Nr 18.

³⁹ Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.

- b)** NIK negatywnie ocenia brak działań wobec przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, którzy nie osiągaliby wymaganych poziomów odzysku i recyklingu.

Zgodnie z art. 60 ustawy o recyklingu pojazdów przedsiębiorca prowadzący stacje demontażu jest obowiązany osiągać poziom odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji w wysokości odpowiednio 85% i 80%, a dla pojazdów wyprodukowanych przed 1 stycznia 1980 r. poziomy te wynoszą 75% i 70%.

Na 286 przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji (zarejestrowanych w 2006 r. przez 8 skontrolowanych wojewodów), 119 z nich nie osiągnęło poziomu odzysku, a 117 poziomu recyklingu pojazdów wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r., co stanowiło odpowiednio: 41,6% i 40,9% wszystkich przedsiębiorców z tych województw, którzy złożyli roczne sprawozdanie.

Za 2007 r. spośród 346 przedsiębiorców (zarejestrowanych przez skontrolowanych wojewodów), wymaganego poziomu odzysku nie osiągnęło 93 (26,8%), a poziomu recyklingu 91 z nich (26,3%).

Pomimo, iż w latach 2006 – 2007 poziomu odzysku nieosiągnęło 212 przedsiębiorców (33,5%), a poziomu recyklingu – 208 (32,9%) - żaden ze skontrolowanych wojewodów nie cofnął pozwolenia z powodu nieosiągnięcia ww. poziomów, jak również nie wzywał przedsiębiorców do wyjaśnienia przyczyn tego stanu, np.:

W pozwoleniach na prowadzenie stacji demontażu Wojewoda Mazowiecki zobowiązał przedsiębiorców do osiągania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu, pod rygorem ich cofnięcia. Stwierdzono, że w 2006 r. Wojewoda Mazowiecki wezwał tylko 2 przedsiębiorców (na 21) do wyjaśnienia przyczyny niewywiązywania się z wymaganego poziomu odzysku i recyklingu oraz do podjęcia starań mających na celu osiągnięcie obowiązujących poziomów. Jeden z przedsiębiorców wyjaśnił, że niewykonanie wymaganych poziomów odzysku i recyklingu spowodowane było późnym rozruchem stacji, a drugi, iż nie uzyskał na czas zaświadczeń potwierdzających recykling/odzysk i nie był w stanie wykazać w sprawozdaniu masy odpadów. W latach 2006 – 2007 w województwie mazowieckim łącznie w 71 przypadkach przedsiębiorcy

wykazali poziom odzysku i recyklingu (dla pojazdów wyprodukowanych po 1 stycznia 1980 r.) niższy niż wynikający z ustawy. Ponadto żadne wezwanie Wojewody Mazowieckiego do zaniechania naruszeń ustawy o recyklingu pojazdów, skierowane do przedsiębiorców na podstawie art. 40 ust. 4 tej ustawy, nie zawierało zapisu stwierdzającego niedopełnienie obowiązku sprawozdawczego przez przedsiębiorcę, nierzetelne sporządzenie sprawozdania lub złożenie go po terminie.

3.4. Pozostałe ustalenia kontroli

3.4.1. Wykonywanie zadań ustawowych przez pracowników GIOŚ w zakresie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego

Stwierdzono, że zakresy zadań określone w załącznikach do umów zlecenia w odniesieniu do 10 pracowników spośród 29, z którymi zawarto umowy zlecenia na 2008 r. były tożsame z czynnościami wykonywanymi przez tych pracowników w ramach umowy o pracę. W trakcie kontroli NIK 6 pracownikom (z 10 ww.) zmieniono zakresy obowiązków w taki sposób, że żaden z pracowników nie posiadał w swoim zakresie obowiązków zadań określonych w art. 15 ust. 1, 3 i 4 ustawy o zużytym sprzęcie, tj. m.in. weryfikacji danych w sprawozdaniach składanych przez przedsiębiorców zajmujących się sprzętem elektrycznym i elektronicznym, prowadzenia bazy danych o sprzęcie i zużytym sprzęcie, archiwizowania i przechowywania danych wpisanych do bazy danych oraz zapewnienia bezpieczeństwa danych wpisanych do tej bazy, tj. zadań wykonywanych w ramach umowy zlecenia.

3.4.2. Prowadzenia przez GIOŚ rejestru przedsiębiorców zajmujących się sprzętem i zużytym sprzętem oraz prowadzonej bazy danych w tym zakresie

W rejestrze zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (ZSEiE) prowadzonym przez GIOŚ zarejestrowano ogółem 8 771 przedsiębiorców (wg stanu na dzień 31 marca 2008 r.), w tym: wprowadzających sprzęt – 2858, zbierających sprzęt – 6 718, prowadzących zakład przetwarzania – 108, prowadzących działalność

w zakresie recyklingu i innych niż recykling procesów odzysku – 71, organizacji odzysku sprzętu elektrycznego i elektronicznego - 5⁴⁰.

Kontrola wykazała, że w przypadku 32 podmiotów, co stanowiło 36,8% objętych analizą (87 podmiotów z ww. grup) rejestr nie zawierał danych o numerze i nazwie grupy oraz o numerze i nazwie rodzaju sprzętu. Spośród 42 podmiotów wprowadzających sprzęt elektryczny i elektroniczny objętych analizą co do 20 z nich (47,6% objętych analizą) GIOŚ nie posiadał informacji o wdrożonym systemie jakości albo jego braku, a tym samym nie wprowadził stosownych zapisów w rejestrze.

Wyjaśniając przyczyny niewprowadzania do rejestru danych o wdrożonym systemie jakości podano, że informacja ta nie jest ważna. W przypadku gdy przedsiębiorca nie przekazywał informacji o wdrożonym systemie jakości, GIOŚ uznawał, że przedsiębiorca nie wdrożył tego systemu i pozostawiano nieuzupełnioną rubrykę w rejestrze.

Ponadto ustalono, że baza danych sprzętu i zużytego sprzętu nie umożliwiała (na poziomie użytkownika) generowania informacji na dowolny dzień, a także nie pozwalała przetwarzać wprowadzonych do niej danych, np. dotyczących masy odpadów pochodzących ze zużytego sprzętu przekazanej do unieszkodliwienia, jak również sprawnego nadzoru nad realizacją obowiązku sprawozdawczego wobec zarejestrowanych przedsiębiorców.

Wpływ na stopień funkcjonalności ww. bazy, a tym samym jej modernizacji tak, aby można było generować różnego rodzaju raporty GIOŚ uzależniał od posiadanych środków finansowych oraz od terminu zakończenia prac nad ustawą o zmianie ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym.

Zdaniem NIK, zwiększenie funkcjonalności bazy danych na poziomie użytkownika spowodowałoby większą efektywność pracy Departamentu Kontroli Rynku GIOŚ.

⁴⁰ Poszczególne grupy przedsiębiorców nie podlegają sumowaniu, gdyż jeden przedsiębiorca może być zarejestrowany równocześnie w różnych grupach.

3.4.3. Przekazywanie kwartalnych informacji o podmiotach dokonujących opłat za wprowadzenie pojazdów na terytorium kraju

Kontrola wykazała, że począwszy od III kwartału 2007 r. informację o pojazdach wycofanych z eksploatacji NFOŚiGW przekazywał do GIOŚ wyłącznie w formie elektronicznej, co było niezgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie sposobu przekazywania informacji o pojazdach wycofanych oraz wzorów tych sprawozdań⁴¹.

W ciągu kwartału wpłaty z tytułu opłaty recyklingowej dokonuje ok. 230 tys. podmiotów, co stanowi średnio ponad 7 tys. stron wydruku sprawozdania. Ze względu na przekazywanie kwartalnych sprawozdań na nośnikach CD oraz zgląd na ochronę środowiska NFOŚiGW wystosował pismo do GIOŚ z zapytaniem o możliwość odstąpienia od wersji papierowej sprawozdania. Pismem z dnia 27 lipca 2007 roku, GIOŚ przychylając się do wniosku Funduszu zezwolił na przesyłanie kwartalnych informacji wyłącznie w wersji elektronicznej na płycie CD. W związku z powyższym, sprawozdania za III i IV kwartał 2007 r. oraz I kwartał 2008 r. zostały przekazane wyłącznie w formie elektronicznej na nośnikach CD, które dodatkowo zostały zdeponowane w kasie NFOŚiGW.

W ocenie NIK, przekazywanie kwartalnych informacji tylko w formie elektronicznej, wymaga zmiany rozporządzenia Ministra Środowiska.

⁴¹ Patrz przypis Nr 15.

4. Informacje dodatkowe o przeprowadzonej kontroli

4.1. Przygotowanie kontroli

Doboru jednostek kontrolowanych (urzędy wojewódzkie i wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska) dokonano w sposób celowy. Podstawowym czynnikiem determinującym ich wybór była liczba wydanych przez wojewodę pozwoleń na prowadzenie stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz liczba przeprowadzonych przez WIOŚ kontroli u przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie demontażu pojazdów oraz zakładów przetwarzania zużytego sprzętu. Kontrole w poszczególnych jednostkach przeprowadzone zostały metodą badań bezpośrednich. Była to pierwsza kontrola przeprowadzona przez NIK dotycząca recyklingu sprzętu technicznego.

4.2. Postępowanie kontrolne i działania podjęte po zakończeniu kontroli

4.2.1. W związku z przeprowadzoną kontrolą, zasięgnięto informacji w 142 jednostkach nieobjętych kontrolą⁴², w toku kontroli w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim przesłuchano 3 świadków⁴³.

4.2.2. W 7 jednostkach⁴⁴ przeprowadzono narady pokontrolne z udziałem kierownictwa jednostki i innych pracowników odpowiedzialnych za kontrolowaną działalność. Na naradach tych omówiono stwierdzone nieprawidłowości oraz przedyskutowano wnioski z nich wynikające.

4.2.3. W 18 przypadkach kierownicy skontrolowanych jednostek podpisali protokoły kontroli, nie zgłaszając do nich zastrzeżeń. Zastrzeżenia do protokołu zgłosił Główny Inspektor Ochrony Środowiska⁴⁵. Zastrzeżenia dotyczyły adresowania do Głównego

⁴² W trybie art. 29 pkt 2 lit. f ustawy o NIK.

⁴³ Na podstawie art. 42 ustawy o NIK.

⁴⁴ Ministerstwo Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Mazowiecki Urząd Wojewódzki, Wielkopolski Urząd Wojewódzki, Mazowiecki Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu.

⁴⁵ Na podstawie art. 55 ust. 1 ustawy o NIK.

Inspektora Ochrony Środowiska pytań, na które odpowiedzi w trakcie kontroli udzielili pracownicy GIOŚ; okresu kontroli w odniesieniu do działalności obecnego kierownictwa GIOŚ; sprostowania niektórych dat; liczby podmiotów objętych analizą, liczby sprawozdań w oparciu o które został sporządzony roczny raport o funkcjonowaniu gospodarki zużyтым sprzętem elektrycznym i elektronicznym; stwierdzenia, że NFOŚiGW nie sfinansował żadnych działań GIOŚ dotyczących informowania społeczeństwa o sposobie postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz zużyтым sprzętem elektrycznym i elektronicznym; wykreślenia informacji, iż na podstawie bazy danych nie było możliwe ustalenie na podstawie ilu sprawozdań został sporządzony roczny raport o funkcjonowaniu gospodarki zużyтым sprzętem elektrycznym i elektronicznym. Kontrolerzy NIK uwzględnili większość zastrzeżeń. Nie uwzględnili zaś zastrzeżeń dotyczących: adresowania do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska pytań, na które odpowiedzi w trakcie kontroli udzielili pracownicy GIOŚ; okresu kontroli w odniesieniu do działalności obecnego kierownictwa GIOŚ; liczby podmiotów objętych analizą, które zajmowały się zużyтым sprzętem elektrycznym i elektronicznym; wykreślenia informacji, iż na podstawie bazy danych nie było możliwe ustalenie w oparciu o jaką liczbę sprawozdań został sporządzony roczny raport o funkcjonowaniu gospodarki zużyтым sprzętem elektrycznym i elektronicznym. Główny Inspektor Ochrony Środowiska, po uwzględnieniu części zgłoszonych przez niego zastrzeżeń oraz po zapoznaniu się ze stanowiskiem kontrolerów do zastrzeżeń oddalonych, protokół podpisał.

4.2.4. Do wszystkich 19 skontrolowanych jednostek zostały skierowane wystąpienia pokontrolne, zawierające oceny, uwagi i wnioski, zmierzające do usunięcia nieprawidłowości.

Do Ministra Środowiska wnioskowano o: podjęcie działań mających na celu prawidłowe funkcjonowanie systemu postępowania ze zużyтым sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji; zintensyfikowanie działań mających na celu zapewnienie osiągnięcia wskaźnika poziomu zbierania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego; wzmożenie nadzoru nad NFOŚiGW i GIOŚ w zakresie recyklingu sprzętu technicznego; sporządzanie sprawozdań dotyczących osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji na podstawie zweryfikowanych danych; opracowanie i wdrożenie skutecznego modelu działań edukacyjnych skierowanych do społeczeństwa

w zakresie postępowania ze zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji; egzekwowanie terminowego składania raportów rocznych o funkcjonowaniu systemu gospodarki zużytym sprzętem; rozważenie wprowadzenia zmiany w rozporządzeniu z dnia 27 października 2005 r., polegającej na obowiązku przekazywania kwartalnych informacji o podmiotach dokonujących opłat za wprowadzenie pojazdów na terytorium kraju oraz za brak sieci zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji wyłącznie w formie elektronicznej.

Do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska wnioskowano o: zintensyfikowanie działań, mających na celu zapewnienie osiągnięcia wskaźnika poziomu zbierania zużytego sprzętu, w tym działań informacyjno-edukacyjnych o sposobie postępowania ze zużytym sprzętem i pojazdami wycofanymi z eksploatacji, skierowanych do społeczeństwa; podjęcie działań w celu wyegzekwowania należności w wysokości 1.574,0 tys. zł z tytułu opłat za brak sieci zbierania pojazdów; naliczenie i wyegzekwowanie odsetek od kwoty 26.514,8 tys. zł z tytułu nieterminowych opłat za brak sieci zbierania pojazdów; prowadzenie systematycznej kontroli terminowości zapłaty zobowiązań pieniężnych; dokonanie modernizacji bazy danych, celem zwiększenia jej funkcjonalności na poziomie użytkownika; ujmowanie w rejestrze przedsiębiorców wszystkich danych określonych w art. 11 ustawy o zużytym sprzęcie, na podstawie kompletnych wniosków; podjęcie działań w celu wyeliminowania przypadków realizowania przez pracowników GIOŚ zadań ustawowych na podstawie umów cywilnoprawnych.

Do Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wnioskowano o: rozważenie zasadności podjęcia działań w celu wyegzekwowania od wszystkich przedsiębiorców prawidłowo sporządzonego rocznego sprawozdania z działalności stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji; terminowe przekazywanie dofinansowania przedsiębiorcom prowadzącym stacje demontażu i gminom w zakresie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji; rzetelną analizę wniosków o udzielenie dopłat składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz stosowanie jednakowych kryteriów ocen wobec przedsiębiorców ubiegających się o te dopłaty; podjęcie działań w celu wyeliminowania niezgodności danych prezentowanych w kwartalnych sprawozdaniach przekazywanych Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska o wysokościach wniesionych opłat z tytułu wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju.

Do wojewodów wnioskowano m.in. o: przeprowadzanie weryfikacji sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu; przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o umieszczeniu w wykazie lub usunięciu z wykazu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu oraz przedsiębiorców prowadzących punkty zbierania pojazdów; podejmowanie właściwych działań wobec przedsiębiorców, którzy nie wywiązali się z obowiązku złożenia rocznych sprawozdań o pojazdach wycofanych z eksploatacji lub przekazali sprawozdania nierzetelne; prawidłowe realizowanie funkcji nadzorczej w stosunku do przedsiębiorców, którzy nie osiągnęli poziomów odzysku i recyklingu określonych w art. 28 ust. 2 i art. 60 ustawy o recyklingu; uaktualnienie wykazu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu; ułatwienie dostępu do wykazu przedsiębiorców zajmujących się zbiórką i recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji na portalu internetowym urzędu wojewódzkiego; opracowanie i przedstawienie na portalu urzędu wojewódzkiego najważniejszych informacji dotyczących recyklingu i odzysku pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Do wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska wnioskowano m.in. o: przeprowadzanie corocznie kontroli wszystkich stacji demontażu i zakładów przetwarzających zużyty sprzęt; monitorowanie realizacji zarządzeń pokontrolnych wydanych po kontrolach przeprowadzonych przez WIOŚ w stacjach demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zakładach przetwarzania zużytego sprzętu; założenie odrębnego rachunku bankowego na poczet wpłat kar pieniężnych dla wprowadzających sprzęt elektryczny i elektroniczny; zamieszczenie na stronie internetowej WIOŚ informacji dotyczącej sposobu postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji; przestrzeganie terminów określonych w postępowaniu administracyjnym związanych z wydawaniem decyzji orzekających kary pieniężne; ujednolicenie procedur kontrolnych; zapewnienie przeszkolenia wszystkich pracowników zajmujących się recyklingiem sprzętu technicznego; bieżące monitorowanie wykazów przedsiębiorców prowadzących zakłady przetwarzania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego zamieszczonych na stronach internetowych GIOŚ.

4.2.5. Zastrzeżenia do uwag i wniosków zawartych w wystąpieniach pokontrolnych złożyło 2 kierowników z 19 jednostek organizacyjnych objętych kontrolą. Minister Środowiska złożył 5 zastrzeżeń. Kolegium NIK uznało jedno z nich za zasadne,

a drugie uwzględniło w części. Kolegium podzieliło stanowisko Ministra o konieczności doprecyzowania zapisu dotyczącego opłat za brak sieci zbierania pojazdów oraz składania sprawozdań przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Kolegium uwzględniło w części uwagę dotyczącą ujęcia w Sprawozdaniu Rzeczypospolitej Polskiej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji za 2006 r. tych pojazdów, które zostały przyjęte do stacji demontażu w 2005 r., a przetworzone w roku sprawozdawczym. Uchwałą Kolegium NIK w wystąpieniu pokontrolnym dokonano stosownych zmian w tym zakresie. Główny Inspektor Ochrony Środowiska złożył 3 zastrzeżenia. Kolegium NIK uwzględniło w części jedno z nich, które dotyczyło nieprecyzyjnego przywołania wyjaśnień GIOŚ. Uchwałą Kolegium NIK w wystąpieniu pokontrolnym dokonano stosownej korekty, tj. wykreślono zapis dotyczący dochodzenia należności przed upływem 5 lat.

4.2.6. Z otrzymanych odpowiedzi na wystąpienia pokontrolne, w których sformułowano łącznie 64 wniosków wynika, że według stanu na 21 listopada 2008 r., adresaci tych wystąpień zrealizowali 21 wniosków, a 29 wniosków było w fazie realizacji⁴⁶. Realizacja wniosków pokontrolnych polegała m.in. na opracowaniu jednolitych kryteriów kontroli przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zakłady przetwarzania zużytego sprzętu, wzywaniu przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu do zaniechania naruszeń przepisów ustawy o pojazdach wycofanych z eksploatacji, przekazaniu do CEPiK aktualnych wykazów podmiotów prowadzących punkty zbierania pojazdów oraz prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, umieszczeniu na stronach internetowych informacji w zakresie prowadzenia stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz właściwej klasyfikacji odpadów pochodzących z tych

⁴⁶ W toku realizacji były wnioski dotyczące przeprowadzenia szkoleń dla pracowników w zakresie recyklingu sprzętu technicznego, dokonywania weryfikacji sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, założenia wyodrębnionych rachunków dotyczących kar o których mowa w art. 80 ust. 1 i 2 ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym. Kontynuowano działania mające na celu uporządkowanie konta na którym księgowane były wpłaty za wprowadzenie pojazdu na terytorium kraju w wysokości innej niż 500 zł. Podjęto działania mające na celu wyeliminowanie niezgodności danych prezentowanych z kwartalnych sprawozdaniach przekazywanych do GIOŚ o wysokościach wniesionych opłat z tytułu wprowadzenia pojazdu na terytorium kraju.

pojazdów w świetle przepisów ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

4.2.7. Finansowe rezultaty kontroli

W wyniku kontroli stwierdzono, że NFOŚiGW niezgodnie z przepisami wydatkował kwotę 812,9 tys. zł na dopłaty dla przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów, którzy nie spełniali warunków ich otrzymania. Ponadto w wyniku kontroli przeprowadzonej na zlecenie NIK w stacji demontażu przez Wielkopolski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu nie przekazano dopłaty w kwocie 155 tys. zł przedsiębiorcy, który nie spełniał warunków jej otrzymania.

5.1. Wykaz skontrolowanych podmiotów oraz jednostek organizacyjnych NIK, które przeprowadziły w nich kontrole

1. Delegatura NIK w Warszawie:

- Ministerstwo Środowiska,
- Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,
- Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- Mazowiecki Urząd Wojewódzki w Warszawie,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie.

2. Delegatura NIK w Katowicach:

- Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach.

3. Delegatura NIK w Krakowie:

- Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Krakowie.

4. Delegatura NIK w Lublinie:

- Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie.

5. Delegatura NIK w Poznaniu:

- Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu.

6. Delegatura NIK w Szczecinie:

- Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki w Szczecinie,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie.

7. Delegatura NIK we Wrocławiu:

- Dolnośląski Urząd Wojewódzki we Wrocławiu,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu.

8. Delegatura NIK w Zielonej Górze:

- Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim,
- Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Zielonej Górze.

5.2. Lista osób zajmujących kierownicze stanowiska, odpowiedzialnych za skontrolowaną działalność

Stanowisko	Imię i nazwisko	Okres pełnienia funkcji
Minister Środowiska	Jan Szyszko	31.10.2005 r. – 7.09.2007 r. 11.09.2007 r. – 15.11.2007 r.
	Maciej Nowicki	16.11.2007 r.*
Główny Inspektor Ochrony Środowiska	Wojciech Stawiany	20.04.2005 r. – 25.10.2006 r.
	Marek Haliniak	26.10.2006 r. – 31.12.2007 r.
	Andrzej Jagusiewicz	1.01.2008 r.*
Prezes Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	Kazimierz Kujda	2.01.2006 r. – 20.10.2006 r. (p.o. Prezesa Zarządu) 20.10.2006 r. – 21.01.2008 r.
	Jan Rączka	21.01.2008 r.*
Wojewoda Śląski	Tomasz Pietrzykowski	28.12.2005 r. – 28.11.2007 r.
	Zygmunt Łukaszczyk	29.11.2007 r.*
Wojewoda Małopolski	Witold Kochan	21.12.2005 r. – 16.08.2006 r.
	Andrzej Mucha	17.08.2006 r. – 20.09.2006 r. (wykonywał zadania wojewody)
	Maciej Klima	21.09.2006 r. – 5.11.2007 r.
	Andrzej Mucha	6.11.2007 r. – 28.11.2007 r. (wykonywał zadania wojewody)
	Jerzy Miller	29.11.2007 r.*
Wojewoda Lubelski	Wojciech Żukowski	7.12.2005 r. – 5.11.2007 r.
	Genowefa Tokarska	29.11.2007 r.*
Wojewoda Wielkopolski	Tadeusz Dziuba	28.12.2005 r. – 28.11.2007 r.
	Piotr Florek	29.11.2007 r.*
Wojewoda Zachodniopomorski	Robert Krupowicz	12.12.2005 r. – 18.11.2007 r.
	Marcin Zydorowicz	29.11.2007 r.*
Wojewoda Mazowiecki	Leszek Mizieliński	22.10.2001 r. – 9.01.2006 r.
	Tomasz Koziński	10.01.2006 r. – 17.01.2007 r.
	Wojciech Dąbrowski	18.01.2007 r. – 1.02.2007 r.
	Jacek Sasin	2.02.2007 r. – 28.11.2007 r.
	Jacek Kozłowski	29.11.2008 r.*
Wojewoda Dolnośląski	Krzysztof Grzelczyk	21.12.2005 r. – 29.11.2007 r.
	Rafał Jurkowlanec	29.11.2007 r.*
Wojewoda Lubuski	Janusz Gramza	26.07.2004 r. - 5.01.2006 r.
	Marek Ast	5.01.2006 r. – 21.08.2006 r.
	Wojciech Perczak	12.09.2006 r. – 28.11.2007 r.
	Helena Hatka	29.11.2007 r.*
Śląski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Jerzy Jarocho	30.01.2002 r. – 5.03.2008 r.
	Anna Wrześniak	5.03.2008 r.*

Małopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Ryszard Szabesta	9.07.2002 r. – 23.01.2007 r.
	Paweł Ciećko	24.01.2007 r.*
Lubelski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Leszek Żelazny	15.02.1999 r.*
Wielkopolski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Hanna Grunt	do 30.04.2007 r.
	Hanna Kończal	1.05.2007 r. – 30.06.2007 r.
	Zdzisław Krajewski	1.07.2007 r.*
Zachodniopomorski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Małgorzata Kołodziej – Nowakowska	1.03.2002 r.*
Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Adam Ludwikowski	26.04.1999 r.*
Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Waldemar Kulaszka	26.04.1999 r. – 10.04.2007 r.
	Krzysztof Andruszkiewicz	11.04.2007 r.*
Lubuski Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	Zbigniew Lewicki	21.05.1999 r. – 3.02.2008 r.
	Wojciech Konopczyński	4.02.2008 r.* (p.o. Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska)

* - do czasu zakończenia kontroli NIK.

5.3. Wykaz organów, którym przekazano informację o wynikach kontroli

1. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
2. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
3. Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
4. Prezes Rady Ministrów
5. Sejmowa Komisja do Spraw Kontroli Państwowej
6. Sejmowa Komisja Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa
7. Minister Środowiska
8. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
9. Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego w Kancelarii Prezydenta RP
10. Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego
11. Główny Inspektor Ochrony Środowiska
12. Prezes Zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

5.4. Wykaz aktów prawnych dotyczących kontrolowanej działalności

1. Dyrektywa 2002/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrotechnicznego i elektronicznego (Dz.U. L 37 z 13.02.2003, s 24).
2. Decyzja Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r. przyznająca Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (Dz.U. L 162 z 30.04.2004, s. 114).
3. Ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. Nr 25, poz. 202 ze zm.).
4. Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz.U. Nr 180, poz. 1495).
5. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.).
7. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2007 r. Nr 44, poz. 287 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa (Dz.U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 ze zm.).
9. Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 ze zm.).
10. Rozporządzenie 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. Nr 143, poz. 1206 ze zm.).
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie sposobu przekazywania informacji o pojazdach wycofanych z eksploatacji oraz wzorów tych informacji (Dz.U. Nr 225, poz. 1935).
12. Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 listopada 2001 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. Nr 137, poz. 1541 ze zm.).
13. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczania wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. Nr 108, poz. 739 ze zm.).

5.5. Zdjęcia obrazujące postępowanie z pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Nieprawidłowości na stacjach demontażu pojazdów (zdjęcia udostępnione przez WIOŚ w Zielonej Górze)



Nieprawidłowe składowanie opon – brak środków gaśniczych



Brak pojemników na poszczególne rodzaje odpadów - pojemniki nieoznakowane



Nieprawidłowe (luźne) przechowywanie pojemników na gaz ze zdemontowanych pojazdów



Nie w pełni utwardzona i nieszczelna powierzchnia do składowania pojazdów

„Szara strefa” na rynku odzysku pojazdów



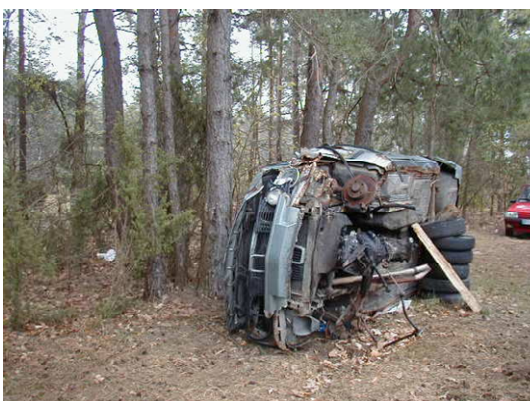
źródło: Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów

”Szara strefa” – c.d.*



źródło: Wojewódzki Inspektorat Ochrony
Środowiska w Poznaniu

„Szara strefa” – cd. *



* **źródło:** Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów


MINISTER ŚRODOWISKA
Maciej Nowicki

 DGOpg 006-6/496 /09/MP, KK
 L.Dz. 915/09

Warszawa, dnia 13 marca 2009 r.

 IZBA KONTROLI
 Delegatura w Warszawie
 Data wpływu: 20.03.2009
 Sygnatura: LWA-41017/08

 Pan Marek Zająkała
 Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli
 ul. Filtrowa 57, 00-950 Warszawa

Szanowny Pan Wiceprez,

Nawiązując do przesłanej, przy piśmie z dnia 11 marca 2009 r. (znak LWA-41017/08), „Informacji o wynikach kontroli: działania służb publicznych w zakresie recyklingu sprzętu technicznego”, uprzejmie przekazuję poniższe stanowisko.

Na początku chciałbym zaznaczyć, że nie mogę zgodzić się z tak negatywną oceną funkcjonowania systemu gospodarki zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Krajowe systemy gospodarowania ww. rodzajami odpadów są budowane dopiero od 2,5 – 3 lat. W tym okresie zdołano, na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. Nr 25, poz. 202, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym (Dz. U. Nr 180, poz. 1495 oraz z 2008 r. Nr 223, poz. 1464), zobowiązać podmioty do selektywnego zbierania i zagospodarowywania ww. odpadów. Dzięki przyjętym rozwiązaniom prawnym utworzonych zostało na terenie kraju ponad 600 stacji demontażu pojazdów oraz ponad 100 zakładów przetwarzania zużytego sprzętu, które działają zgodnie z przepisami ochrony środowiska przetwarzają zebrane odpady. Należy również wspomnieć, że w ciągu tych kilku lat sukcesywnie zwiększa się zarówno ilość zbieranego zużytego sprzętu, jak i pojazdów wycofanych z eksploatacji. Przedstawiona Informacja pomija wyniki prowadzonych intensywnych prac zarówno resortu środowiska, jak i zaangażowanych w tworzenie systemu Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Nie mogę również zgodzić się ze stwierdzeniem, że „działalność Ministra Środowiska i innych organów administracji publicznej w tym zakresie była niewystarczająca –

 LWA-41017/08
 268
 20.03.09

brak było kompleksowej analizy istniejących problemów oraz programu ich rozwiązania...”. To właśnie ciągła analiza sytuacji na rynku doprowadziła do nowelizacji ustawy o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz do przedstawienia propozycji zmiany ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Ponadto należy zaznaczyć, że obserwacje i wnioski przedstawiane w ww. Informacji powinny być zbieżne z przedstawionymi w wystąpieniu pokontrolnym z dnia 20 listopada 2008 r., znak: P/08/156, natomiast wiele ze spostrzeżeń oraz wniosków skierowanych do mnie wykracza poza te wskazane w ww. wystąpieniu pokontrolnym.

W szczególności chciałbym wspomnieć tutaj o wniosku Najwyższej Izby Kontroli dotyczącym opracowania programu dotyczącego postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz osiągania wymaganych poziomów odzysku i recyklingu oraz programu funkcjonowania systemu postępowania ze zużyтым sprzętem w celu osiągnięcia wymaganego poziomu zbierania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego pochodzącego z gospodarstw domowych. Należy zauważyć, że w celu ustanowienia prawidłowego systemu gospodarowania ww. odpadami zostały wprowadzone przepisy ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zużyтым sprzęcie elektrycznym i elektronicznym. W celu skorygowania systemu gospodarowania tymi odpadami została przeprowadzona nowelizacja ustawy o zużyтым sprzęcie elektrycznym i elektronicznym oraz toczy się proces nowelizacji ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zarówno cele, jak i zadania w zakresie poprawy stanu gospodarowania tymi odpadami zostały zapisane także w Krajowym planie gospodarki odpadami 2010. Wskazane tam działania są sukcesywnie realizowane zarówno przez administrację rządową, jak i samorządową. Wobec powyższego nie mogę się zgodzić z sugestią o konieczności przyjmowania dodatkowych programów, gdyż wszelkie niezbędne narzędzia zostały już przewidziane w ww. ustawach i Krajowym planie gospodarki odpadami 2010.

Ponadto przedstawione w Informacji dane dotyczące sprawozdania Rzeczypospolitej Polskiej na temat osiągniętych poziomów ponownego, użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji za okres od 1 stycznia 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. przedstawiające je jako „nierzetelne” również muszę uznać za nieprawidłowe i sprzeczne z zapisami wystąpienia pokontrolnego. Wobec powyższego jeszcze raz chciałbym podkreślić, że art. 1 decyzji Komisji 2005/293/WE z dnia 1 kwietnia 2005 (Dz. Urz. WE L 94/30 z 13.4.2005) zawierającej wzór do sporządzenia ww. sprawozdania stanowi, że „państwa członkowskie obliczają cele związane z ponownym użyciem/odzyskiem oraz ponownym użyciem/recyklingiem na podstawie ponownie użytych, poddanych recyklingowi i odzyskanych

materiałów pochodzących z operacji oczyszczania, demontażu i strzępienia. Państwa Członkowskie zapewniają, że w odniesieniu do materiałów poddawanych dalszemu przetwarzaniu uwzględnia się rzeczywiście wykonane przetwarzanie.”.

Analiza sprawozdań przedstawionych przez przedsiębiorców wykazała, iż w 2006 r. zostały poddane demontażowi zarówno pojazdy przyjęte do stacji demontażu w roku 2006, jak i w poprzedzającym go roku 2005. Biorąc pod uwagę art. 1 decyzji Komisji, w sprawozdaniu uwzględniono pojazdy, które były przetworzone w 2006 r., a nie tylko te, które zostały zebrane w 2006 r.

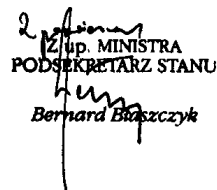
Chciałbym również odnieść się do wniosku dotyczącego zdecentralizowania zbierania i dystrybucji opłat za wprowadzenie pojazdów. Mogę zgodzić się z sugestią, że istniejący system powinien zostać poddany analizie i ewentualnie zmieniony na bardziej efektywny, jednak trudno jest w chwili obecnej wskazywać, jaki sposób byłby najlepszy. W dokumencie wnioskowano również o wskazanie jako adresata rocznego sprawozdania o wysokości należnej opłaty za brak sieci jednego podmiotu, tj. tego, na którego rachunek bankowy dokonywane są opłaty za brak sieci. Jest to jednak kwestia dyskusyjna, gdyż sprawozdania za brak sieci składane są do GIOŚ, gdyż ten organ dokonuje ich weryfikacji w związku z faktem, iż posiada dane na temat adresów stacji demontażu i punktów zbierania działających w ramach sieci określonych wprowadzających, natomiast opłaty za brak sieci wpływają na rachunek NFOŚiGW, gdyż są częścią składową środków rozdysponowywanych przez NFOŚiGW zgodnie z przepisami rozporządzenia z dnia 5 sierpnia 2008 r. w sprawie szczegółowych warunków przeznaczenia wpływów pochodzących z opłat w zakresie recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. Nr 147, poz. 932).

Ponadto w Informacji o wynikach kontroli w zakresie gospodarki pojazdami wycofanymi z eksploatacji wskazuje się Ministra Środowiska jako organ, na którym ciąży obowiązek kreowania polityki i działań zapewniających prawidłowe funkcjonowanie systemu odzysku i recyklingu. Natomiast w pkt „3.2 Uwarunkowania ekonomiczne i organizacyjne” i w pkt 3.3 „Istotne ustalenie kontroli”, w zakresie pojazdów wycofanych z eksploatacji, wskazano na szereg zagadnień będących w kompetencjach innych resortów, w tym handel częściami zamiennymi, egzekwowanie opłat ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej OC, działanie systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, sankcje nakładane na właściciela pojazdu za brak jego zarejestrowania w przypadku wprowadzania pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ww. zagadnienia w istotny sposób wpływają na system przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji i były przeze mnie przedstawiane innym resortom. Ponadto w celu poprawy sytuacji, w ramach posiadanych kompetencji, podejmowane były szerokie działania przez resort środowiska m.in.: szkolenia wojewódzkich inspektorów ochrony

środowiska oraz policji, spotkania z innymi resortami, spotkania wewnątrzresortowe z GIOŚ i NFOŚiGW, jak również prace legislacyjne nad zmianą systemu w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw.

Na zakończenie chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że w przypisie nr 3, na stronie 4 Informacji, pojawił się błąd. W pierwszym zdaniu zamiast „Zgodnie z Decyzją Rady Unii Europejskiej...” powinno być „Zgodnie z dyrektywą 2002/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 stycznia 2003 r....”. Ponadto właściwe przywołanie, w przypisie 3 na str. 4 oraz na str. 25, decyzji przyznającej Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego powinno brzmieć: decyzja Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r. przyznająca Cyprowi, Malcie i Polsce pewne tymczasowe odstępstwa od dyrektywy 2002/96/WE w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (Dz. U. L 162 z 30.4.2004, str. 114—115).

Przedstawiając powyższe stanowisko uznaję większość spostrzeżeń i wniosków zawartych w przedmiotowej Informacji za właściwe. Wyrażam nadzieję, że przyczynią się one do usprawnienia funkcjonowania systemu przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego. Jednak chciałbym jeszcze raz podkreślić, że przedstawiona Informacja, skupiając się na wadach systemu, nie przedstawia pozytywnych aspektów budowanych systemów gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.


Złup. MINISTRA
PODSEKRETARZ STANU
Bernard Błaszczyk

Do wiadomości:

1. Biuro Kontroli i Audytu Wewnętrznego.



PREZES
NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI
Jacek Jezierski

Warszawa, dnia 3/ marca 2009 r.

159/2008/P/08/156/LWA

Opinia

do stanowiska Ministra Środowiska w sprawie *Informacji o wynikach*
kontroli działania służb publicznych w zakresie recyklingu sprzętu technicznego

Na podstawie art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.), przedstawiam niniejszą opinię.

Najwyższa Izba Kontroli podtrzymuje ogólną negatywną ocenę funkcjonowania systemu gospodarki użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym oraz pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Podstawą sformułowania oceny były ustalenia kontroli wskazujące, że system nie gwarantował osiągnięcia wymaganych poziomów odzysku i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz wskaźników zbiórki selektywnej zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, pochodzącego z gospodarstw domowych.

Minister Środowiska, niezgadzając się z negatywną oceną, odwołuje się do intensywnych prac zarówno resortu środowiska, jak i zaangażowanych w tworzenie systemu Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Ustalenia kontroli w ww. podmiotach, prezentowane zarówno w protokołach kontroli i wystąpieniach pokontrolnych, a także w Informacji o wynikach kontroli, wskazują działania podejmowane przez te podmioty. Jednak nie zmienia to faktu, że działania te nie doprowadziły do osiągnięcia ww. wskaźników, co uzasadnia ocenę, że wysiłki te były niewystarczające. Brak było kompleksowej analizy problemów, w tym niezwykle istotnego dla prawidłowego funkcjonowania systemu gospodarowania pojazdami, tj. istnienia „szarej strefy w sektorze odzysku pojazdów.

Minister Środowiska wskazuje również na krótki okres budowania systemu gospodarowania ww. odpadami. W tym zakresie należy zauważyć, że system prawny związany z recyklingiem pojazdów w Polsce kształtuje się od 1997 r., kiedy po raz pierwszy kompleksowo uregulowano zasady gospodarowania odpadami. Uchwalone natomiast w 2005 r. ustawa o pojazdach wycofanych z eksploatacji i ustawa o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym implementują prawo Unii Europejskiej w tym zakresie, tj. Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/96/WE z dnia 27 stycznia 2003 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

Odnosząc się do wniosków, zawartych w Informacji i skierowanych do Ministra Środowiska należy stwierdzić, że zostały one sformułowane na podstawie ustaleń kontroli dokonanych we wszystkich skontrolowanych podmiotach, w związku z czym mają szerszy zakres niż skierowane do Ministra w wystąpieniu pokontrolnym. W szczególności wniosek dotyczący opracowania programów postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz ze zużytym sprzętem, zapewniających osiągnięcie wymaganych poziomów i wskaźników, został sformułowany w wyniku dokonania krytycznej oceny funkcjonowania systemu gospodarowania ww. odpadami. Istniejące regulacje prawne w tym zakresie w sposób ogólny wytyczają ramy systemu, natomiast zdaniem NIK, niezbędne jest określenie szczegółowych zasad postępowania, gwarantujących skuteczność funkcjonowania tego systemu.

Przedstawiona przez Ministra Środowiska kwestia ujęcia w *Sprawozdaniu Rzeczypospolitej na temat osiągniętych poziomów ponownego użycia i odzysku oraz ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnie z art. 7 ust. 2 dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji za okres od dnia 1 stycznia 2006 r. do dnia 31 grudnia 2006 r.* pojazdów zebranych w roku 2005 nie miała wpływu na ocenę ww. *Sprawozdania*. Oceniając *Sprawozdanie* NIK wskazała na fakt, iż podstawą jego opracowania były nierzetelne dane zawarte w części sprawozdań składanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu. Zarówno NFOŚiGW, jak i wojewodowie (7 z 8 skontrolowanych) nie podejmowali stosownych czynności w celu wyegzekwowania od przedsiębiorców korekty wszystkich nieprawidłowo sporządzonych sprawozdań.

NIK podziela stanowisko Ministra Środowiska, co do konieczności dokonania analizy rozwiązań w zakresie dystrybucji opłat za wprowadzenie pojazdów oraz

składania rocznych sprawozdań dotyczących należnej opłaty za brak sieci zbierania pojazdów, dlatego też NIK wnioskowała o rozważenie wprowadzenia zaproponowanych zmian, co nie wyklucza przyjęcia przez Ministra innych rozwiązań w tym zakresie.

NIK nie widzi sprzeczności pomiędzy wskazaniem Ministra Środowiska jako organu odpowiedzialnego za ochronę i kształtowanie środowiska a faktem zaangażowania w system gospodarki zużytym sprzętem innych resortów, bowiem to na Ministrze ciąży obowiązek kreowania polityki i działań zapewniających prawidłowe funkcjonowanie tego systemu. Pozytywnie NIK oceniła działania Ministra w zakresie zmian legislacyjnych, natomiast inne działania, m.in. wskazane w stanowisku (szkolenia, spotkania, przekazywanie informacji resortom), nie były wystarczające do zapewnienia efektywności systemu.

Dziękując Panu Ministrowi za wskazanie oczywistej omyłki w tytule aktu prawnego Unii Europejskiej, informuję, że została ona skorygowana.

