



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa, dnia 07.05.2026 r.

**Szanowny Pan**  
**Arkadiusz Myrcha**  
**Sekretarz Stanu**  
**Ministerstwo Sprawiedliwości**  
**Al. Ujazdowskie 11**  
**00-950 Warszawa**

FORS 61/5/2026

**Dotyczy:** stanowiska Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów FORS do projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie prac legislacyjnych: UC 148)

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Stowarzyszenia FORS, organizacji reprezentującej od 30 lat przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz podmioty z branży recyklingu odpadów Polsce, pragniemy przedstawić nasze stanowisko do propozycji wybranych przepisów ujętych w projekcie ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (projekt UC 148).

Na wstępie wyrażamy głębokie ubolewanie, że projekt tak istotnie ingerujący w zasady funkcjonowania branży gospodarki odpadami nie został w ogóle skierowany do konsultacji publicznych, do naszego Stowarzyszenia, ani do żadnej innej organizacji reprezentującej przedsiębiorców z branży odpadowej. Pominięcie głosu ekspertów i praktyków w tak kluczowej sprawie budzi nasz niepokój, zwłaszcza, że projektowane rozwiązania niosą ze sobą zagrożenie dla legalnie działających przedsiębiorców, a tylko w niewielkim stopniu wpływając na szarą strefę w naszej branży.

Zanim przekazemy uwagi, chcemy wyjaśnić, że w pełni popieramy walkę z zorganizowaną przestępczością w gospodarce odpadami, szczególnie odpadami niebezpiecznymi. Trzeba jednak zaznaczyć, że odpadem niebezpiecznym są nie tylko szkodliwe materiały, czy substancje, ale również pojazdy wycofane z eksploatacji, które po dostarczeniu do stacji demontażu obligatoryjnie stają się odpadem niebezpiecznym. Natomiast bardzo często są magazynowane czy demontowane przez szarą strefę pojazdy przed przekazaniem do stacji demontażu i nie są one kwalifikowane jako odpady niebezpieczne.

Przykładem takim są pojazdy nienadające się do naprawy lub spalone, które w ramach likwidacji szkód komunikacyjnych są bezkarnie przekazywane nieuprawnionym osobom, czy podmiotom w celu demontażu poza uprawnionymi do tego zakładami. Podobna sytuacja jest z częściami samochodowymi - akumulatorami, silnikami, poduszkami powietrznymi, itp. Podkreślić należy, że w Polsce pojazdów wycofanych z eksploatacji – czyli odpadów niebezpiecznych, transportuje, magazynuje, przetwarza się ponad 1,5 miliona ton rocznie. Ponadto gro sporów z organami ochrony środowiska toczy się o to, czy dany przedmiot w ogóle jest odpadem – zwłaszcza w ruchu transgranicznym. Napotykamy liczne problemy z właściwą kwalifikacją, kodem danego odpadu – co ma odzwierciedlenie np. w dokumentach przewozowych, czy decyzjach posiadanych przez danego przedsiębiorcę.

Jeszcze raz chcemy podkreślić, że projektowane zmiany w największym stopniu dotkną legalnie działających przedsiębiorców – ci bowiem są widoczni – ich pojazdy na drogach mają oznaczenie tabliczką z napisem „odpady”, legalnie działający przedsiębiorcy mają siedziby, zakłady i łatwo ich znaleźć i skontrolować, ponieważ posiadają decyzje administracyjne. Szara strefa jest niewidoczna - działając w ukryciu, zazwyczaj unika kontroli i konfrontacji ze służbami ochrony środowiska.

Po analizie projektu, koncentrując się na zmianach dotyczących zwłaszcza art. 183 Kodeksu karnego - dostrzegamy fundamentalną niezgodność proponowanych rozwiązań z unijną Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1203, którą przepis ten ma implementować do praw krajowych.

## **1. Uwagi do art. 1 pkt 5 lit b projektu - w zakresie zmiany art. 183 Kodeksu karnego poprzez dodanie § 4a:**

Sprzeciw i zaniepokojenie środowiska budzi propozycja dodania do art. 183 Kodeksu karnego nowego § 4a, dotyczącego transportu odpadów.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. g) unijnej Dyrektywy 2024/1203, za przestępstwo powinno być uznane wyłącznie przemieszczanie odpadów, które wprost wyczerpuje znamiona czynu określonego dość wąsko w art. 3 pkt 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157, jeżeli popełnione zostały umyślnie, pod warunkiem, że czyn ten dotyczy ilości większych niż nieznaczne. Ponadto prawodawca unijny w art. 3 ust. 4 Dyrektywy dodaje, że czyny te podlegają kryminalizacji także wtedy, gdy zostały popełnione w wyniku co najmniej rażącego niedbalstwa (kwalifikowana wina nieumyślna). Dyrektywa w art. 3 ust. 8 ustanawia ponadto kryteria oceny, pozwalające miarkować, czy dana ilość odpadów jest w istocie znaczna, czy nieznaczna.

Tymczasem proponowany w polskim projekcie nowy przepis art. 183 § 4a zakłada, że surowej karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 będzie podlegał każdy, „kto transportuje odpady wbrew przepisom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157, w ilości większej niż znikoma”. Taka redakcja przepisu jest rażąco szeroka i stanowi przykład skrajnej nadregulacji. W przeciwieństwie do stosunkowo wyważonych norm unijnych, polski projektodawca zamierza penalizować w zasadzie każde, nawet najdrobniejsze naruszenie jakiegokolwiek przepisu skomplikowanego i wciąż mało znanego Rozporządzenia, nie zawężając odpowiedzialności wyłącznie do przypadków naruszenia jego art. 3 pkt 26.

Co więcej, projektowany przepis k.k. otwiera drogę do pociągania do surowej odpowiedzialności karnej przedsiębiorców bez bezwzględnego wymogu wykazania rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej w wyrządzeniu szkody środowiskowej, o których mowa w przepisach europejskich. Oznacza to, że zwykła omyłka pisarska w wielostronicowej dokumentacji przewozowej lub nieznaczny błąd logistyczny będą mogły skutkować wieloletnim więzieniem.

Biorąc pod uwagę fakt, że nowe unijne Rozporządzenie o przemieszczaniu odpadów to bardzo obszerny i dopiero wchodzący w życie akt prawny, w nadchodzących miesiącach i latach, cała branża odpadowa - a także same organy kontrolne - będą uczyć się jego właściwej interpretacji i praktycznego stosowania. Obwarowanie procesu dostosowywania się legalnego biznesu do nowych procedur sankcją niemal zrównaną z najcięższymi przestępstwami kryminalnymi jest nieproporcjonalne i absolutnie nieuzasadnione. Zamiast uderzać w mafie śmieciowe i rzeczywistą przestępczość środowiskową, zaproponowane w § 4a rozwiązanie, godzić będzie w pierwszej kolejności w legalnie działające firmy.

Jako przykład jednego z zagrożeń można podać aktualny komunikat GIOŚ w sprawie stosowania zał. VII do rozporządzenia 2024/1157, który zgodnie z rozporządzeniem od dnia 21 maja 2026r. ma być wypełniony w systemie DIWASS, a tymczasem zgodnie z informacją GIOŚ do końca roku bez żadnej podstawy prawnej, można stosować w wersji dotychczasowej czyli papierowej. Czy służby podczas kontroli będą stosować się do niebędącej prawem informacji z GIOŚ?

Ponadto należy nadmienić, że za podobne naruszenia są przewidziane administracyjne sankcje karne wynikające z projektu ustawy o transgranicznym przemieszczaniu odpadów – projekt UC115. Sytuacja taka może doprowadzić do podwójnej karalności osoby fizycznej za ten sam czyn, co może spowodować niezgodność przepisów z Konstytucją, głównie z zasadą proporcjonalności.

## **2. Uwagi do art. 1 pkt 5 lit. c) w zakresie zmiany art. 183 kodeksu karnego poprzez dodanie § 5a.**

Dodawany do polskiego kodeksu karnego przepis dotyczy szeroko rozumianej gospodarki odpadami niebezpiecznymi.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 lit i) wspomnianej Dyrektywy, bezprawne postępowanie z odpadami niebezpiecznymi ma stanowić przestępstwo wyłącznie wtedy, gdy dotyczy ilości „większych niż nieznaczne”, dodatkowo musi być popełnione umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa.

Tymczasem polski projekt całkowicie wypacza te intencje, penalizując na gruncie prawa karnego niemal każde naruszenie warunków gospodarowania odpadami niebezpiecznymi, pomijając unijne wymogi, oceny skali naruszenia oraz jego rzeczywistego skutku dla środowiska.

Takie szerokie ujęcie przepisu sprawia, że projektowany art. 183 § 5a k.k. staje się regulacją nadmiernie restrykcyjną, wprowadzającą odpowiedzialność karną niemalże na zasadzie ryzyka. Przedsiębiorca prowadzący legalną działalność będzie mógł zostać pociągnięty do odpowiedzialności karnej za sam fakt formalnego naruszenia przepisów – takich jak błędy ewidencyjne, czy niewłaściwe przesunięcie magazynowe – niezależnie od tego, czy

działanie to wyrządziło jakąkolwiek rzeczywistą szkodę środowisku. Jest to ewidentne zaprzeczenie roli prawa karnego, które jako ostateczność nie powinno służyć do represjonowania drobnych uchybień o charakterze ściśle administracyjnym.

Skutki tak skonstruowanego prawa mogą być bardzo poważne dla funkcjonowania stacji demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Sam pojazd wycofany z eksploatacji jest odpadem niebezpiecznym. Ponadto w naszej branży istnieje bardzo płynna granica między użyteczną częścią samochodową, a odpadem, co ma miejsce na przykład w sytuacji nagłego wycieku płynów eksploatacyjnych z wymontowanego podzespołu, czy uznania części za element nienadający się do ponownego użycia. Przyjęcie rygorystycznego art. 183 § 5a k.k. sprawi, że każde, nawet najdrobniejsze uchybienie w magazynowaniu pojazdów czy części traktowanych w świetle prawa jako odpady, będzie automatycznie skutkowało wszczęciem postępowania karnego wobec podmiotu prowadzącego stację demontażu.

Warto przy tym zauważyć, że naruszenia te zagrożone są karą pozbawienia wolności od lat 2 do 12, gdy tymczasem naruszenia związane z materiałem jądrowym, materiałem promieniotwórczym, substancją promieniotwórczą albo innym źródłem promieniowania jonizującego, czyli materiałem dalece bardziej szkodliwym i niebezpiecznym - zagrożone jest karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Intencje projektodawcy, który zamierza surowiej penalizować naruszenia w zakresie zbierania części samochodowych, uznanych za odpady, niż naruszenie dotyczące materiałów promieniotwórczych, są dla nas kompletnie niezrozumiałe.

Sytuację tę pogarsza fakt, że legalnie działający przedsiębiorcy w Polsce podlegają już obecnie niezwykle surowym sankcjom administracyjnym. Zgodnie z art. 194 ustawy o odpadach, za naruszenie warunków gospodarowania odpadami grożą kary pieniężne sięgające nawet miliona złotych. Wprowadzenie za te same, często pozbawione znacznej szkodliwości czyny dodatkowej odpowiedzialności kryminalnej z art. 183 § 5a k.k. doprowadzi do nieakceptowalnego w demokratycznym państwie prawa, zjawiska podwójnego karania za ten sam czyn. Stoi to w rażącej sprzeczności z Motywem 46 Dyrektywy 2024/1203, który wprost nakazuje poszanowanie praw podstawowych przy stosowaniu i kumulacji sankcji karnych oraz administracyjnych, w tym zakazu prowadzenia postępowania naruszającego zasadę *ne bis in idem*.

Co więcej, ta legislacyjna nadgorliwość niesie za sobą poważne konsekwencje dla bytu samych przedsiębiorstw. Na gruncie obowiązującej ustawy o odpadach, osoba fizyczna – na przykład właściciel, członek zarządu czy prokurent – prawomocnie skazana za przestępstwo przeciwko środowisku, nie może uzyskać decyzji na zbieranie lub przetwarzanie odpadów, a organy administracji mają bezwzględny obowiązek odmówić jej wydania – tej osobie jak i spółce, którą reprezentuje lub w której jest współnikiem.

Przyjęcie proponowanych zmian w obecnym kształcie uderzy wyłącznie w tysiące legalnych, podlegających stałym kontrolom przedsiębiorców, zrównując ich z przestępcami celowo dewastującymi środowisko naturalne. W związku z powyższym Stowarzyszenie FORS apeluje o dokonanie gruntownej zmiany projektowanego art. 183 § 4a i § 5a Kodeksu karnego. Przepisy te muszą zostać precyzyjnie sformułowane tak, by nie wprowadzać niebezpiecznych dla branży odpadowej rozszerzeń wobec regulacji unijnych i czynić przestępstwami drobne nawet uchybienia, przepisom popełnione z winy nieumyślnej.

Z uwagi na specyfikę branży odpadowej, a zwłaszcza branży zajmującej się recyklingiem pojazdów, apelujemy o pilne zorganizowanie spotkania z udziałem przedstawicieli GIOŚ, Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz przedstawicieli organizacji

reprezentujących firmy z branży odpadowej, celem bardziej szczegółowego omówienia problemu i zobrazowania ryzyka, jakie niesie dla branży tak szeroko zakrojona, przewidziana w projekcie nowelizacji kodeksu karnego odpowiedzialność przedsiębiorców gospodarujących odpadami.

Z poważaniem,

Adam Małyszko  
Prezes Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów