

Anita Kubanek

PENALIZACJA CZYNÓW ZWIĄZANYCH Z PRZYWOZEM ODPADÓW W POSTACI POWYPADKOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH

Jednym z celów strategicznych i priorytetów rozwoju Unii Europejskiej, określonym w strategii EUROPA 2020, jest zrównoważony rozwój. Związany jest on z utrzymaniem balansu pomiędzy rozwojem gospodarczym i cywilizacyjnym a środowiskiem naturalnym. Unia Europejska w swoich działaniach (również w osiach priorytetowych poszczególnych programów operacyjnych) podkreśla potrzebę „racjonalnego i oszczędnego korzystania z zasobów naturalnych oraz ochronę środowiska poprzez ograniczenie emisji gazów czy upowszechnienie technologii przyjaznych środowisku”¹.

Przestrzeganie przyjętego konceptu w zakresie zrównoważonego rozwoju jest obowiązkiem wszystkich państw członkowskich, którym jednocześnie zależy przecież na wysokim wskaźniku wzrostu gospodarczego. Należy jednak podkreślić, że rzeczona równowaga powinna być utrzymywana i urzeczywistniana nie tylko na gruncie polityk poszczególnych państw członkowskich, ale także w ramach postępowania podmiotów gospodarczych i jednostek, będących uczestnikami obrotu gospodarczego.

Zaburzenie balansu pomiędzy ochroną środowiska a rozwojem gospodarczym jest ryzykiem wpisanym w obowiązującą w Polsce gospodarkę wolnorynkową. Niewątpliwie bowiem dla przedsiębiorstw najważniejszym aspektem prowadzenia działalności gospodarczej jest osiągnięcie zysku, czasem (a może nawet często) kosztem zasobów naturalnych. Coraz częściej w kampaniach społecznych i marketingowych podkreśla się istotę dbałości o dobra naturalne, które nie są przecież zasobem nieskończonym i niezniszczalnym. Trend społecznej odpowiedzialności biznesu, który napłynął do Polski z Zachodu wydaje się być lekarstwem na bolączki zaburzonej

¹ *Czym są Fundusze Europejskie?* (w:) <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/zasady-dzialania-funduszy/czym-sa-fundusze-europejskie/>, (dostęp dnia: 21.04.2019r.).

równowagi. Przedsiębiorstwa zaczęły dostrzegać potrzebę dbałości o środowisko, wplecionej w swoją podstawową działalność (już nie tylko marketingową)².

Bezspornie prowadzenie odpowiedzialnej społecznie działalności gospodarczej z pełnym poszanowaniem środowiska wiąże się z pewnymi kosztami, na które część przedsiębiorstw nie może lub nie chce sobie pozwolić. Co gorsza, omijanie zasad zrównoważonego rozwoju może być podstawą do zwiększenia przychodów firmy, które upatrują w takich działaniach szansę na szybki i łatwy zarobek³. Dbałość o środowisko ma tu marginalne znaczenie. Zachowania takie należy statuować również jako przejaw przestępczości gospodarczej, a poszczególne czyny penalizować na gruncie prawa karnego.

Niniejszy artykuł ma na celu zbadanie zjawiska, mającego związek z umyślnym bądź nieumyślnym łamaniem prawa ochrony środowiska dla osiągnięcia wyższych zysków, jakim jest nielegalne międzynarodowe przemieszczenie odpadów. Rzeczona problematyka jest niezwykle złożona i nie zostanie poddana kompleksowej analizie. Autorka skupia się w artykule wyłącznie na nielegalnym przywozie odpadów w postaci powypadkowych pojazdów osobowych na teren Rzeczypospolitej Polskiej. Zaznaczyć we wstępie należy, że nie każde międzynarodowe przemieszczenie odpadów w postaci powypadkowych aut będzie nosiło znamiona przestępstw gospodarczych, gdyż takie działania mogą być również podjęte przez osoby fizyczne, szukające oszczędności przy zakupie środka transportu. Umyślność przedsiębiorców lub osób fizycznych w tym zakresie z pewnością potęguje negatywny oddźwięk takich działań. Tym bardziej należy rozważyć jak są one penalizowane i czy dostrzegalna jest konwergencja pomiędzy odpowiedzialnością karną / administracyjną a przyjętą polityką Unii Europejskiej.

Złożoność omawianej materii ma ścisły związek z faktem, że akty prawne regulujące kwestię przemieszczenia odpadów stanowią swoistego rodzaju konglomerat prawny. W jego skład wchodzi nie tylko akty prawa krajowego, ale także prawo wspólnotowe oraz prawo międzynarodowe, co bezspornie rodzi wiele trudności w praktyce, zarówno ze względu na stopień skomplikowania, ale również z uwagi na potrzebę zastosowania jednocześnie regulacji europejskiej i polskiej⁴.

Liczebność aktów prawnych w całym zbiorze z zakresu ochrony środowiska jest niezwykle duża. Zawężając ją do obszaru przemieszczania odpadów (w postaci powypadkowych pojazdów) należy wskazać następujące akty prawne:

- ustawa z dnia 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów⁵ (dalej zwana ustawą o m.p.o),

² Przykładem może być IKEA, Volvo, Żywiec, które prowadzą działania mające na celu ochronę środowiska na coraz szerszą skalę.

³ Więcej o relacji zrównoważonego rozwoju do przemieszczania odpadów: K. Karpus, *Transgraniczne przemieszczanie odpadów w świetle zasady zrównoważonego rozwoju*, Toruń 2015 (w:) <https://repozytorium.umk.pl/handle/item/2755> (dostęp dnia: 21.04.2019r.).

⁴ J. Jerzmański, *Przemieszczanie odpadów – problemy na styku regulacji*, (w:) *Wybrane problemy prawa ochrony środowiska*, red. B. Rakoczy, M. Pchalek, Warszawa 2010, s. 234.

⁵ Dz. U. z 2007 r. Nr, 124 poz. 859, z późn. zm.

- ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji⁶
- rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów⁷ (zwane dalej rozporządzenie nr 2013/2006),
- Konwencja bazylejska z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych⁸,
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy.

Najważniejszą regulacją dla omawianej przez Autorkę problematyki jest pierwsza z rzeczonych ustaw - o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Akt ten jest wysoce konwergentny z rozporządzeniem 1013/2006 i w znacznym stopniu realizuje jego zapisy.

Jak podkreśla Jan Jerzmański, „międzynarodowe przemieszczenie odpadów jest szczególnym rodzajem postępowania z odpadami, które w zasadzie można wyłączyć z zakresu pojęcia *gospodarowania odpadami*”⁹. Cytowany autor jednocześnie zaznacza, że mimo wszystko ogólne reguły z zakresu postępowania z odpadami znajdują tu zastosowanie. Skoro więc z jednej strony regulacja o międzynarodowym przemieszczeniu odpadów jest w pewnym sensie autonomiczna, a z drugiej mają do niej zastosowanie główne zasady z zakresu gospodarowania odpadami, to jaki jest powód wyodrębniania tej problematyki z regulacji dotyczącej gospodarowania odpadami, a więc ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach¹⁰? Cel regulacji wydaje się być bowiem zbliżony - doprowadzenie do bezpiecznego zagospodarowania odpadów. Różnica i podstawa do polaryzacji tych regulacji prawnych ma związek z miejscem końcowego zagospodarowania odpadów. Otóż w przypadku ustawy o odpadach miejsce powstania odpadu i jego zagospodarowania jest jednakowe (w sensie kraju). Natomiast w przypadku regulacji o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów zagospodarowanie odbywa się w innym kraju niż kraj pochodzenia odpadu. Skoro zmienia się rzeczony miejsce, to tym bardziej zasadne wydaje się włączenie w problematykę regulacji na poziomie europejskim i międzynarodowym.

Zależności pomiędzy poszczególnymi regulacjami na różnym poziomie obowiązywania oraz bezpośrednio stosowanie prawa wspólnotowego są źródłem licznych dyskursów w doktrynie. Wielokrotnie podkreśla się, że „zawierają one punkty, które budzą liczne wątpliwości lub sprawiają problemy przy ich stosowaniu”¹¹. Poszukiwanie i komentowanie rzeczonych trudności i wątpliwości nie będzie przedmiotem niniejszej analizy, gdyż nie jest to założeniem Autorki.

⁶ Dz. U. z 2005 r. Nr, 25 poz. 202, z późn. zm.

⁷ Dz. U. L 190 z 12.7.2006 r.

⁸ Dz. U. z 1995 r., Nr 19, poz. 88, z późn. zm.

⁹ J. Jerzmański, *Przemieszczanie odpadów...*, s. 234.

¹⁰ Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późn. zm.

¹¹ M. Górski, *Gospodarowanie odpadami w świetle wymagań prawa wspólnotowego i polskiego prawa wewnętrznego*, Poznań 2005, s. 245 i n.; J. Jerzmański, *Przemieszczanie odpadów...*, s. 234 i n.

Ustawodawca nie wprowadza w ustawie o m.p.o. legalnej definicji międzynarodowego przemieszczenia odpadów. Należy jednak przypomnieć, iż rzeczona ustawa posługuje się terminologią stosowaną w Rozporządzeniu nr 1013/2006 lub nawet terminologią z Dyrektywy 2008/98/WE. Zgodnie z art. 2 pkt 34 Rozporządzenia nr 1013/2006 - przemieszczanie odpadów to transport odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwiania, który jest planowany lub odbywa się:

- a) z jednego państwa do drugiego; lub
- b) z państwa do krajów i terytoriów zamorskich lub innych obszarów podlegających ochronie tego państwa; lub
- c) z państwa na dowolny obszar lądowy, który zgodnie z prawem międzynarodowym nie stanowi terytorium żadnego państwa; lub
- d) z państwa na obszar Antarktydy; lub
- e) z jednego państwa przez jeden z powyższych obszarów; lub
- f) w obrębie państwa przez jeden z powyższych obszarów, i który to transport rozpoczyna się i kończy w tym samym państwie; albo
- g) z obszaru geograficznego niepodlegającego jurysdykcji żadnego państwa, skierowany do jednego z państw.

Zatem przemieszczanie odpadów obejmuje proces od momentu wysyłki odpadów do momentu dokonania ostatecznego ich odzysku lub unieszkodliwiania, czyli zagospodarowania. W odniesieniu do przyjętej przez Autorkę problematyki sprowadzenie uszkodzonego pojazdu osobowego to transport odpadu przeznaczonego do odzysku lub unieszkodliwiania, który jest planowany lub odbywa się z jednego państwa do drugiego. Czynności, które mogą być podjęte w ramach międzynarodowego przemieszczenia (na gruncie ustawy o m.p.o.) to: przywóz odpadów na teren kraju, wywóz odpadów poza teren kraju oraz tranzyt odpadów przez teren kraju. W niniejszym artykule Autorka skupi się wyłącznie na przywozie odpadów na teren RP.

Kolejną materią wymagającą doprecyzowania jest klasyfikacja uszkodzonego pojazdu osobowego jako odpad. Oczywiście nie chodzi tu o samochód, który jest jakkolwiek uszkodzony, lecz o pojazdy uszkodzone, nienadające się do dalszego użytkowania.

Odpad oznacza każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany (art. 3 ustawy o odpadach)¹². Istotne jest w tej definicji sformułowanie „pozbycia się”, które było wiele razy przedmiotem analiz przez judykaturę. Zostanie ono omówione w dalszej części artykułu.

Sama definicja nie umożliwia dokonania klasyfikacji w kontekście transgranicznego przemieszczenia odpadów. Należy zastosować w tym celu regulacje europejskie oraz międzynarodowe (Rozporządzenie nr 1013/2006 oraz Konwencję

¹² Przytoczona definicja odpadu została przejęta z innego aktu prawnego - dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/12/WE z 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a tej dyrektywy odpady oznaczają wszelkie substancje lub przedmioty, należące do kategorii oznaczonych w załączniku nr 1, które ich posiadacz usuwa, zamierza usunąć lub ma obowiązek usunąć. Do tej definicji odsyła także rozporządzenie (WE) 1013/2006 (art. 2 pkt 1 tego rozporządzenia).

Bazylejską z 1989r.). Wyróżnia się trzy kategorie odpadów: listę zieloną¹³ (znajdują się na niej odpady inne niż niebezpieczne, np. makulatura, odpady tworzyw sztucznych itp.), listę bursztynową¹⁴ (znajdują się na niej odpady niebezpieczne lub potencjalnie niebezpieczne, np. zużyte akumulatory, odpady zawierające azbest, przepracowane oleje, ekrany telewizorów i monitory komputerowe) oraz odpady niesklasyfikowane. Ostatnie z wymienionych to odpady, które nie znalazły się na liście zielonej lub bursztynowej lub są mieszaniną różnych odpadów. Są one klasyfikowane jako odpady spoza listy¹⁵. Właśnie w tej kategorii umiejscowione zostały odpady w postaci pojazdów uszkodzonych, nienadających się do użytkowania. W załączniku nr V do Rozporządzenia nr 1013/2006 umieszczono je pod kodem 16 01 04*. Przy okazji warto zaznaczyć, że odpady oznaczone gwiazdką uznaje się za odpady niebezpieczne zgodnie z Dyrektywą 2008/98/WE.

Pojawia się wątpliwość, czy rzeczywiście uszkodzony pojazd osobowy powinien być klasyfikowany jako odpad. W tym zakresie wypowiedział się Naczelny Sąd Administracyjny, który jest zdania, że niekompletne pojazdy stanowią właśnie odpad. Dopiero poddanie ich pełnemu procesowi odzysku, przy zapewnieniu określonych warunków, umożliwi uznanie, iż nie ma się do czynienia z pojazdem wycofanym z eksploatacji (jego fragmentami, częściami), lecz produktami powstałymi w wyniku poddania odpadu odzyskowi w myśl art. 3 ust. 3 pkt 9 ustawy o odpadach.

Kontestowany jest również argument oparty o przytoczoną definicję odpadu, zawierającą takie sformułowania jak *pozbycie się* czy *zamiar pozbycia się*. Podmioty gospodarcze lub osoby fizyczne odwołujące się od decyzji GIOŚ bardzo często powoływały się na te zwroty, sugerując, że zakup uszkodzonego auta dokonany był na aukcji internetowej. Ich zdaniem poprzedni właściciel spornego pojazdu nie pozbył się go, lecz sprzedał (zbył). Zdaniem strony skarżącej *zbycie*, będącego skutkiem umowy kupna-sprzedaży nie należy utożsamiać z *pozbyciem się* danej rzeczy.

Zastrzeżenia te były przedmiotem analiz orzecznictwa. I tak WSA w Warszawie uznał, że z przepisów wynika, że niezbędnym warunkiem uznania danego przedmiotu za odpad jest, aby jego posiadacz wyzbywał się jego lub zamierzał się wyzbyć (o ile wyzbycie nie jest prawnie wymagane). Prawo krajowe i wspólnotowe nie definiuje *pozbywania się* (wyzbywania). Niemniej jednak, *pozbycie* zgodnie z wypracowanym w tej kwestii orzecznictwem sądowym i poglądami doktryny, oznacza zmianę sposobu użytkowania danego przedmiotu, niezgodnie z jego pierwotnym przeznaczeniem¹⁶. *Pozbycie się*, które stanowi konieczną przesłankę do uznania za

¹³ Lista zielona zawiera kategorie odpadów określone w załączniku III do rozporządzenia nr 1013/2006, czyli listy B Konwencji Bazylejskiej oraz 13 rodzajów odpadów według starej klasyfikacji OECD, których nie ma na liście B Konwencji.

¹⁴ Lista bursztynowa zaś zawiera odpady wymienione w załączniku IV do Rozporządzenia nr 1013/2006 – lista A Konwencji Bazylejskiej oraz odpady według starej klasyfikacji OECD, których nie ma na liście A (np. AC170 – impregnowane drewno, AC270 – osady ściekowe).

¹⁵ Za wyjątkiem mieszanin wymienionych w załączniku IIIA (np. mieszanina odpadów o kodzie B1010 – odpady metali i B1050 – pomieszane metale nieżelazne).

¹⁶ Wyrok NSA z dnia 9 stycznia 2008 r., sygn. akt II OSK 960/08; wyrok WSA w Warszawie z dnia 31 lipca 2014 r., sygn. akt IV SA/Wa 970/14; wyrok NSA z dnia 9 czerwca 2009 r., sygn. akt II OSK 960/08.

odpad, w istocie oznacza więc zmianę sposobu użytkowania wskazanego przedmiotu, czyli użytkowanie w inny sposób aniżeli nakazuje to przeznaczenie danego przedmiotu, a nowy sposób użytkowania mógłby wywoływać niekorzystne oddziaływanie na środowisko¹⁷. Z *pozbyciem się* ma się do czynienia wówczas, jeżeli posiadacz przedmiotu nie znajduje dla niego żadnego zastosowania¹⁸. NSA również odniósł się do rzeczonych wątpliwości i jednoznacznie stwierdził, że w kategorii odpadów nie mogą być traktowane jedynie przedmioty, które posiadacz uważa za zbędne i których chciałby się wyzbycić, ale także te podlegające powtórnemu gospodarczemu wykorzystaniu, poddawane procesom odzysku¹⁹.

Należy więc bezkrytycznie zgodzić się z linią orzecznictwa, zarówno krajowego jak i europejskiego²⁰, urzeczywistniających główne zasady Rozporządzenia nr 1013/2006, jakoby rzeczony *pozbytek się* nie sugerowało wyłącznie chęci posiadacza wyzbycia się odpadu, a dotyczyło także posiadacza, który ów odpad w postaci uszkodzonego auta sprzedaje, gdyż nie znajduje już dla niego innego zastosowania.

Prawidłowe sklasyfikowanie odpadu ma kluczowe znaczenia dla legalności działań w zakresie przemieszczenia odpadów. Istnieją bowiem dwie procedury dotyczące tych przemieszczeń: procedura uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody oraz procedura informowania na podstawie art. 18 Rozporządzenia nr 1013/2006²¹.

W dalszej części Autorka skupi się na procedurze uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody, gdyż stosuje się ją przy przemieszczaniu odpadów w postaci uszkodzonych, nienadających się do użytkowania pojazdów. Procedura ma zastosowanie do odpadów z listy bursztynowej przeznaczonych do odzysku, odpadów niesklasyfikowanych w żadnym z załączników do Rozporządzenia nr 1013/2006 oraz odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia (wszystkie odpady bez względu na to, czy znajdują się wykazie zielonym czy bursztynowym). Przemieszczenia tych odpadów wymagają wydania zezwolenia przez właściwe organy kraju wysyłki (miejsca gdzie rozpoczyna się transport), przeznaczenia (miejsca gdzie odpady zostaną zagospodarowane) i tranzytu. Zgłoszenie następuje poprzez przesłanie dokumentu zgłoszenia do właściwego organu wysyłki. Wzory dokumentów zgłoszenia i przesyłania znajdują się odpowiednio w załączniku IA i załączniku IB do Rozporządzenia nr 1013/2006²².

Podjęcie działań mających na celu przywóz odpadu na terytorium kraju wymaga więc uzyskania zezwolenia. Organem odpowiedzialnym za jego wydanie, jak również za wykonanie Rozporządzenia nr 1013/2006, jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska (dalej zwany GIOŚ). Przedsiębiorstwo lub osoba fizyczna, która ma za-

¹⁷ Wyrok NSA z dnia 13 kwietnia 2012 r., sygn. akt II OSK 157/11.

¹⁸ W. Radecki, *Ustawa o odpadach. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 81

¹⁹ Wyrok NSA z dnia 13 kwietnia 2012 r., sygn. akt II OSK 157/11.

²⁰ Problematykę definicji odpadów poruszają także liczne orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości: wyrok z dnia 22 marca 1990 r. (C 359/88); wyrok z dnia 15 czerwca 2000 r. (C-418/97 i C-419/97); wyrok z dnia 15 stycznia 2004 r. (C-235/02), w których ETS przyjął takie samo stanowisko.

²¹ D. Mikulski, *Międzynarodowe przemieszczanie odpadów*, Przegląd Komunalny 2012, nr 7.

²² E. Zębek, W. Sokół, *Problematyka międzynarodowego obrotu odpadami pomiędzy Polską a Rosją w świetle obowiązujących regulacji prawnych*, Studia Prawnoustrojowe 2018, nr 39, s. 49 i n.

miar przywieźć do Polski odpad musi spełnić liczne obowiązki wynikające z ustawy o m.p.o. - zarówno przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia, jak i po jego wydaniu.

W samym zezwoleniu GIOŚ określa m.in.: zgłaszającego; odbiorcę lub odbiorców odpadów; przewoźnika lub przewoźników odpadów; rodzaj oraz ilość odpadów, które są przedmiotem międzynarodowego przemieszczania odpadów; okres ważności, na jaki zezwolenie jest udzielone; rodzaj transportu i trasę przewozu odpadów, w tym miejsca przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej; miejsce prowadzenia procesów odzysku odpadów, które są przedmiotem międzynarodowego przemieszczania odpadów. Co istotne dla omawianej problematyki - GIOŚ w zezwoleniach określa także warunki dotyczące sposobu zagospodarowania odpadów powstających w wyniku odzysku odpadów na terenie kraju.

Ustawodawca umożliwił GIOŚ wniesienie sprzeciwu wobec planowanego międzynarodowego przemieszczenia odpadów, zwłaszcza jeżeli zgłoszenie nie zostało dokonane zgodnie z przepisami Rozporządzenia nr 1013/2006. Dodatkowo, wprowadzono do ustawy o m.p.o. zakazy przywozu na teren kraju odpadów w celu unieszkodliwienia w procesach określonych jako D1 do D15²³.

W przypadku stwierdzenia nielegalnego międzynarodowego przemieszczania odpadów albo na podstawie powiadomienia o nielegalnym przemieszczeniu GIOŚ wszczyna z urzędu postępowanie administracyjne. W ramach tego postępowania wzywa:

- a) zgłaszającego lub, jeżeli nie dokonano zgłoszenia, podmiot zobowiązany do dokonania zgłoszenia – jeżeli za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów odpowiedzialność ponosi wysyłający odpady,
- b) odbiorcę odpadów – jeżeli za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów odpowiedzialność ponosi odbiorca odpadów w drodze postanowienia, do zastosowania procedur określonych w art. 24 Rozporządzenia nr 1013/2006, określając termin realizacji działań wynikających z tych procedur, nie dłuższy niż 30 dni.

Powiadomienie GIOŚ o nielegalnym przemieszczeniu odpadów może pochodzić od organu, który jest uprawniony do dokonywania kontroli przemieszczania, tj.: z Inspekcji Ochrony Środowiska, ze Służby Celnej RP, ze Straży Granicznej, z Inspekcji Transportu Drogowego lub z Policji. Ustawodawca przyjmuje, że jest to obowiązek organu, wynikający z art. 24 ust. 2 ustawy o m.p.o. (niezwłocznego przekazania zawiadomienie do GIOŚ wraz z kompletną dokumentacją sprawy oraz informacją o podjętych działaniach). Ponadto, organ stwierdzający nielegalne przemieszczenie podejmuje niezwłocznie działania mające na celu zabezpieczenie przed oddziaływaniem odpadów na środowisko, w tym szczególnie życie i zdrowie ludzi.

²³ W załączniku I do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylającej niektóre dyrektywy – m.in. D 1 Składowanie w gruncie lub na powierzchni ziemi (np. składowiska itp.). D 2 Przetwarzanie w glebie i ziemi (np. biodegradacja odpadów płynnych lub szlamów w glebie i ziemi itd.). D 3 Głębokie zatłaczanie (np. zatłaczanie odpadów w postaci umożliwiającej pompowanie do odwiertów, wysadów solnych lub naturalnie powstających komór itd.).

Przykładem może być zatrzymanie konteneru z odpadem w postaci wyraźnie uszkodzonego pojazdu osobowego przed jego dalszym przemieszczaniem (transportem) i skierowanie do GIOŚ zawiadomienia o nielegalnym przemieszczeniu odpadów.

Analiza orzecznictwa w zakresie sprowadzania uszkodzonych pojazdów osobowych prowadzi do wniosku, że nielegalne przemieszczenie było w większości przypadków wykryte przez Służbę Celną, która zawiadamiała o tym GIOŚ.

Decyzja GIOŚ kończąca postępowanie w sprawie może dotyczyć:

- a) nakazania podmiotowi, który dokonał zgłoszenia, lub jeżeli nie dokonano zgłoszenia, podmiotowi zobowiązanemu do dokonania zgłoszenia odebrania odpadów zwróconych z zagranicy oraz określa sposób gospodarowania tymi odpadami na terenie kraju – jeżeli za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów odpowiedzialność ponosi wysyłający odpady z terenu kraju,
- b) nakazania odbiorcy odpadów odesłania ich do kraju wysyłki albo określenia sposobu gospodarowania tymi odpadami na terenie kraju – jeżeli za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów odpowiedzialność ponosi wysyłający odpady sprowadzone nielegalnie spoza terenu kraju,
- c) określenia sposobu gospodarowania tymi odpadami na terenie kraju – jeżeli za nielegalne międzynarodowe przemieszczanie odpadów odpowiedzialność ponosi odbiorca odpadów sprowadzonych nielegalnie na teren kraju,
- d) nakazania transportującemu te odpady odesłanie ich do kraju wysyłki – jeżeli nieznanym jest wysyłający i odbiorca odpadów.

W odniesieniu do omawianej problematyki uszkodzonych aut, decyzja GIOŚ dotyczy w większości przypadków określenia sposobu zagospodarowania tymi odpadami na terenie kraju, gdyż za sprowadzenie pojazdu odpowiada odbiorca odpadu. Zagospodarowanie ma związek z przekazaniem odpadu do stacji demontażu, która przyjmuje odpad, wystawia dokument potwierdzający przekazanie oraz dokonuje jego demontażu i utylizacji.

Dokonanie przemieszczenia bez wymaganego zgłoszenia i uzyskania zgody jest działaniem bezprawnym i rodzi odpowiedzialność zarówno karną jak i administracyjną. Jednak to nie jedyny czyn, związany z przemieszczeniem odpadów, który może nosić znamiona bezprawności. Dalsza część artykułu poświęcona została penalizacji zachowań odbiorców odpadów, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedzialności za nielegalne sprowadzenie uszkodzonego pojazdu.

Obowiązki zgłaszającego zamiar przemieszczenia odpadów, odbiorcy lub dokonującego ich tranzytu są wyraźnie określone przez przepisy ustawy o m.p.o. i są konwergentne z procedurą uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody lub procedurą informowania na podstawie art. 18 Rozporządzenia nr 1013/2006. Działanie niezgodne z przepisami prawa, czyli tzw. nielegalne transgraniczne przemieszczenie odpadów może nosić różne znamiona, mające ścisły związek z przemieszczeniami, które odbywają się m.in.:

- a) bez zgłoszenia wszystkim zainteresowanym właściwym organom:

- zgłaszający, pomimo obowiązku, nie zgłosił właściwym organom, że zamierza dokonać wysyłki odpadów,
 - transport odbywa się bez wymaganych dokumentów.
- b) bez uzyskania zgody zainteresowanych właściwych organów:
- wysyłający zgłosił właściwym organom, że zamierza dokonać wysyłki odpadów, jednak rozpoczął przemieszczanie bez uzyskania pisemnej zgody wszystkich właściwych organów lub wysyłający wysłał odpady mimo wniesienia sprzeciwu wobec takiego przemieszczania przez właściwy organ,
 - transport odbywa się bez dokumentów lub z niekompletnymi dokumentami
- c) w ramach uzyskania zgody w wyniku oszustwa/fałszerstwa,
- d) niezgodnie ze sposobem określonym w dokumencie zgłoszenia lub w dokumentach przesyłania:
- są to m.in. przypadki, gdy odpady zostały przewiezione do innego odbiorcy/instalacji odzysku niż określono w zgłoszeniu, faktycznie transportowane są inne odpady niż wskazano w zgłoszeniu dołączonym do transportu, masa odpadów przekracza ilość wskazaną w dokumentach, parametry odpadów nie odpowiadają tym określonym w zgłoszeniu.

Osoba fizyczna lub podmiot gospodarczy dokonujący przywozu odpadu w postaci uszkodzonego pojazdu w większości przypadków (jak pokazuje orzecznictwo) dokonuje przemieszczenia bez wymaganego zgłoszenia i uzyskania zgody. W uzasadnieniach swoich czynów sprawcy bardzo często odnoszą się do faktu, że pojazd, który został sprowadzony nie jest odpadem i będzie po naprawie użytkowny. Wykazują tym samym, w wielu przypadkach, niewiedzę z zakresu klasyfikacji pojazdu jako uszkodzonego i niezdatnego do użytku, co czyni go odpadem. Fakt, że możliwa jest jego naprawa nie wpływa na klasyfikację. Jak podkreśla NSA, w kategorii odpadów nie mogą być traktowane jedynie przedmioty, które posiadacz uważa za zbędne i których chciałby się wyzbycić, ale także te podlegające powtórnemu gospodarczemu wykorzystaniu, poddawane procesom odzysku²⁴. W rozpatrywanej przez NSA sprawie za bezsporne uznano, że sprowadzone niekompletne pojazdy nie nadają się do eksploatacji. Ponieważ fragmenty pojazdów nie będą mogły być wykorzystane w takim stanie, w jakim obecnie się znajdują, wymagać będą demontażu. Należy zatem jednoznacznie stwierdzić, że niekompletne pojazdy stanowią odpad. Dopiero poddanie ich pełnemu procesowi odzysku, przy zapewnieniu określonych warunków, umożliwi uznanie, iż nie mamy do czynienia z pojazdem wycofanym z eksploatacji (jego fragmentami, częściami), lecz produktami powstałymi w wyniku poddania odpadu odzyskowi w myśl art. 3 ust. 3 pkt 9 ustawy o odpadach.

Skoro zatem niekompletne pojazdy zostały sprowadzone bez dopełnienia obowiązków w zakresie legalizacji transgranicznego przemieszczania odpadów przeznaczonych do odzysku, uzasadniało to wydanie decyzji na podstawie art. 26 pkt 3 ustawy o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Ponieważ zaś do przedmiotowych niekompletnych pojazdów zastosowanie mają przepisy ustawy o recyklingu

²⁴ Wyrok NSA z dnia 13 kwietnia 2012 r., sygn. akt II OSK 157/11.

pojazdów wycofanych z eksploatacji, uzasadnione jest zobowiązanie odbiorcy odpadu do przekazania go do punktu zbierania pojazdów lub stacji demontażu.

Odpowiedzialność osób fizycznych lub podmiotów gospodarczych ma dwójki charakter – może to być odpowiedzialność karna za przestępstwo oraz odpowiedzialność za wykroczenie.

Pierwsza z nich przewidziana jest przez ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny²⁵ (dalej zwaną k.k.). Penalizuje on w art. 183§4-6 jako przestępstwo czynny polegające na:

- przywożeniu, wbrew przepisom, odpadów z zagranicy lub wywożenie odpadów za granicę – zagrożenie karą to kara pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.
- przywożeniu z zagranicy lub wywożeniu za granicę, bez wymaganego zgłoszenia lub zezwolenia, albo wbrew jego warunkom, odpady niebezpieczne – sankcja to kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (przestępstwo kwalifikowane).

Ustawodawca określając stronę podmiotową powyższych przestępstw używa sformułowania „kto”, co oznacza, że sprawcą czynu może być każdy, kto jest zdolny do ponoszenia winy. Jest to więc podmiot powszechny. Dodatkowo ustawodawca, odnosząc się do strony podmiotowej czynu i do kwestii winy sprawcy formułuje przepis, że jeżeli sprawca czynu działa nieumyślnie, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. Tym samym przewidziana została możliwość popełnienia rzeczzonego przestępstwa nieumyślnie, co z pewnością jest konstruktem istotnym z punktu widzenia powszechności podmiotu. Mowa tu o sytuacjach, kiedy nielegalnego międzynarodowego przemieszczenia odpadów dokują osoby fizyczne, szukające tym samym oszczędności finansowych. Ich umyślność nie będzie tożsama z działaniem przedsiębiorstwa, specjalizującego się w przywozie do Polski powypadkowych pojazdów. Sam fakt specjalizowania się w danym obszarze (potwierdzone np. w numerze PKD) może sugerować umyślność działań przedsiębiorcy, którego podstawową działalnością jest właśnie transgraniczne przemieszczanie towarów/produktów i powinien posiadać on pełną wiedzę w tym zakresie. Bowiem odpady, co należy wyraźnie podkreślić, są traktowane jako towary/produkty i mogą być objęte regulami wolnego handlu, zaś w wymiarze unijnym – swobodnym przepływem towarów. Oczywiście nie zmienia to faktu, że obrót gospodarczy powinien cechować się zachowaniem zasad prawa ochrony środowiska.

Odpowiedzialność za wykroczenie uregulowana została w ustawie o m.p.o. w art. 31. Co ciekawe, rozdział zatytułowany „Przepisy karne” zawiera tylko jeden artykuł, penalizujący jako wykroczenie zachowanie polegające na niewykonaniu, wbrew obowiązkowi, decyzji nakazującej odesłanie odpadów, przywiezionych na teren kraju, do kraju wysyłki lub określającej sposób zagospodarowania tych odpadów na terytorium kraju. Sankcja przewidziana przez ustawodawcę za ten czyn to kara aresztu lub grzywny. Zagrożenie karą jest więc wysokie, gdyż ustawodawca sięga po najbardziej dolegliwą karę dostępną w prawie wykroczeń – areszt.

²⁵ t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 2204 z późn. zm.

Podmiotem, który może popełnić czyn z art. 31 ustawy o m.p.o. jest podmiot indywidualny. Wprawdzie ustawodawca używa sformułowania „kto”, co sugerowałoby podmiot powszechny, jednak w dalszej części przepisu statuuje zwrot „wbrew” obowiązki”, co potwierdza tezę, że wyłącznie podmiot, który był zobowiązany na gruncie decyzji administracyjnej do podjęcia określonych działań może być sprawcą rzeczowego czynu. Decyzja kończąca postępowanie w sprawie nielegalnego międzynarodowego przemieszczenia odpadów nakładała na odbiorcę odpadów lub wysyłającego odesłanie odpadów, przywiezionych na teren kraju, do kraju wysyłki lub określa sposób zagospodarowania tych odpadów na terytorium kraju. Strona przedmiotowa wykroczenia nie będzie miała więc źródła w działaniu lecz w zaniechaniu, gdyż pomimo obowiązku wynikającego z decyzji podmiot indywidualny nie podjął wskazanych działań.

W ustępie 2 cytowanego przepisu ustawodawca dokonuje typizacji kolejnego czynu polegającego na nieprzedłożeniu, wbrew obowiązki, uprawnionym organom lub osobom dokumentów lub informacji wymaganych w międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Sprawcą tego wykroczenia może być wyłącznie osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna uczestnicząca w międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Sankcja, jaka jest przewidziana za ten czyn to kara grzywny. Ponownie jako podmiot ustawodawca statuuje tu podmiot indywidualny, co potwierdza już nie tylko użycie sformułowania „wbrew obowiązki” ale także wskazanie wprost, że czyn może popełnić osoba fizyczna lub jednostka nieposiadająca osobowości prawnej.

W doktrynie podkreśla się podgląd, jakoby ustawodawca „ujawnił pewną ignorancję w dziedzinie prawa wykroczeń²⁶”, ponieważ jak podkreślają Wojciech Radecki i Jan Jerzmański – „do wiedzy elementarnej z zakresu prawa wykroczeń należy to, że za wykroczenie nie może odpowiadać żadna jednostka organizacyjna, sprawcą wykroczenia może być tylko osoba fizyczna²⁷”. Cytowani autorzy przyjmują, zaznaczając, że nie ma innej sensownej wykładni, że za wykroczenie z art. 31 ust. 2 odpowiada kierownik tej jednostki lub inna osoba, która jest uprawniona z mocy statutu lub innego aktu wewnętrznego do dysponowania dokumentami lub informacjami.

Tak jak przestępstwo z art. 183 k.k. można popełnić nieumyślnie, tak w przypadku wykroczeń z art. 31 ustawodawca nie zastrzegł, że czyny można popełnić wyłącznie umyślnie. Przyjmuje się więc, zgodnie z ogólną regułą z art. 5 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń²⁸ (zwany dalej k.w.), że czyny sprawca może popełnić także nieumyślnie.

Za rodzajowy przedmiot ochrony przestępstwa z art. 183§4-6 k.k. oraz wykroczenia z art. 31 ustawy o m.p.o. należy uznać zdrowie i życie ludzi oraz środowisko, które to dobra mogą zostać naruszone lub zagrożone w następstwie bezprawnego

²⁶ M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 51.

²⁷ W. Radecki, J. Jerzmański, *Ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 226.

²⁸ t.j. Dz. U. z 2019 r.poz. 821 z późn. zm.

międzynarodowego przemieszczenia odpadów²⁹. Przy czym dobra chronione przez art. 31 ustawy o m.p.o. są skonkretyzowane i mają bezpośredni związek z wykonalnością decyzji GIOŚ. Art. 28 ust. 1 i 2 ustawy o m.p.o. nadaje rzeczonym decyzjom rygor natychmiastowej wykonalności, a egzekucja ich wykonania odbywa się w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Pomimo tego ustawodawca stypizował w art. 31 ust. 1 wykroczenie, które ma wzmocnić skuteczność egzekwowania decyzji przez zagrożenie wysoką jak na wykroczenia sankcją. Podmiot, który na gruncie decyzji GIOŚ został zobowiązany do podjęcia określonych działań prowokowany jest (poprzez wysoką sankcję) do przeprowadzenia pewnych kalkulacji myślowych, których efektem ma być rezygnacja z zaniechania i wykonanie decyzji administracyjnej.

Podsumowując, czyny bezprawne związane z międzynarodowym przemieszczeniem odpadów typizowane są na gruncie dwóch aktów prawnych: ustawy o m.p.o. (wykroczenia) oraz k.k. (przestępstwa). Znamiona czynów polaryzują między sobą, w związku z czym nie ma możliwości, aby wystąpił w jakimś zakresie zbieg idealny przestępstwa z wykroczeniem. Postępowania te mogą być więc prowadzone niezależnie. Ustawodawca, dbając o jedno z ważniejszych dóbr, jakim jest środowisko i respektując zasadę zrównoważonego rozwoju, przewidział dodatkowo, obok odpowiedzialności karnej i za wykroczenia, także odpowiedzialność administracyjną. Oznacza to, że po wydaniu przez GIOŚ decyzji o zagospodarowaniu odpadu automatyczne wszczynanie jest postępowanie karne z art. 183§4-6 k.k. lub postępowanie w sprawie wykroczenia z art. 31 ustawy o m.p.o. oraz postępowanie o nałożenie kary pieniężnej za nielegalne międzynarodowe przemieszczenie odpadów.

Odnosząc się do tematyki pozakodeksowego prawa karnego, która została przyjęta w niniejszej publikacji, analiza odpowiedzialności administracyjnej za nielegalne międzynarodowe przemieszczenie odpadów będzie fragmentaryczna, bez podejmowania jej głębszego przeglądu. Niemniej jednak nie sposób jej pominąć. Na uwagę zasługuje m.in. ze względu na fakt, że jest autonomiczna, a postępowanie w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej jest zupełnie niezależne od postępowania karnego lub postępowania w sprawach o wykroczenia, omówionych wcześniej. Poza tym, co niezwykle istotne i co podkreśla doktryna, „właśnie w stronie podmiotowej tkwi podstawowa różnica pomiędzy odpowiedzialnością karną a administracyjną, polegająca na tym, że warunkiem pociągnięcia do odpowiedzialności administracyjnej nie jest wymagana wina. (...) przesłanką zastosowania sankcji administracyjnej jest przede wszystkim bezprawność jakiegoś działania lub zaniechania, a owo działanie lub zaniechanie nie zawsze można przypisać osobie fizycznej. Trudno więc postulować, aby odpowiedzialność administracyjna funkcjonowała na zasadzie winy”³⁰.

Ustawodawca reguluje materię odpowiedzialności administracyjnej w rozdziale „Kary pieniężne” ustawy o m.p.o. tj. w artykułach 32-35. Co ciekawe, zezwolenie na międzynarodowe przemieszczenie odpadów udziela GIOŚ, postępowanie

²⁹ W. Radecki, J. Jerzmański, *Ustawa o międzynarodowym ...*, s. 219.

³⁰ W. Radecki, J. Jerzmański, *Ustawa o międzynarodowym ...*, s. 213.

administracyjne w przypadku stwierdzenia nielegalnego przemieszczenia wszczyna z urzędu GIOŚ, decyzję kończącą rzeczzone postępowanie administracyjne wydaje GIOŚ, natomiast karę pieniężną na odbiorcę odpadów sprowadzonych nielegalnie lub wysyłającego nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska.

Kary pieniężne uzależnione zostały od podmiotu, na który mają zostać nałożone. Tym samym odbiorca odpadów przywiezionych nielegalnie bez dokonania zgłoszenia, zagrożony jest karą w wysokości od 50 000 zł do 500 000 zł. Taka sama wysokość kary grozi wysyłającemu, gdy nie dokonał zgłoszenia. Wprowadzono jednak dodatkowo zagrożenie karą pieniężną dla wysyłającego, który dokonał wysyłki bez zgody zainteresowanych właściwych organów lub gdy zgoda zainteresowanych właściwych organów została uzyskana w wyniku fałszerstwa, wprowadzenia w błąd lub oszustwa oraz w sposób, który nie jest zgodny ze sposobem określonym w dokumencie zgłoszenia transgranicznego przesyłania. Rzeczona kara pieniężna jest w wysokości 50 000 do 500 000zł.

Zauważalny jest fakt, że kary pieniężne są dość wysokie. Oczywiście ich wysokość nie podlega kwestionowaniu, gdyż dobro chronione, czyli środowisko i zasoby naturalne, są dobrem o znacznie wyższej wartości. Wysokość kary może być jednak podstawą kontestacji w przypadku osób fizycznych, które dokonując międzynarodowego przemieszczenia odpadu w postaci uszkodzonego pojazdu, chcą zaoszczędzić na zakupie auta w pełni sprawnego na terytorium RP. Oszczędność na szacunkowym poziomie 20 000 zł (w zależności od wartości auta) może przynieść konsekwencję w postaci nałożonej bezwarunkowo kary administracyjnej, której minimalna wysokość wynosi 50 000 zł. Z drugiej strony dokonanie przez ustawodawcę różnicowania pomiędzy osoby fizyczne i inne podmioty, które nie spełniałoby kryteriów racjonalności i niezbędności mogłoby zostać szybko obalone i zakwestionowane.

WIOŚ, przy ustalaniu wysokości kar pieniężnych, musi uwzględnić w szczególności ilość, rodzaj i charakter odpadów, w tym możliwość zagrożeń dla ludzi i środowiska powodowanych przez te odpady, oraz okoliczności uprzedniego naruszenia przepisów ustawy i Rozporządzenia nr 1013/2006. Użyte sformułowanie „w szczególności” statuuje możliwość uwzględnienia przez WIOŚ podczas ustalania wysokości kary innych, niż wymienione kwestii i uwarunkowań. Mogą do nich należeć: specjalizowanie się w międzynarodowym przemieszczaniu towarów i produktów przez dany podmiot, powrót do deliktu administracyjnego (zwłaszcza, że GIOŚ prowadzi różne rejestry w zakresie międzynarodowego przemieszczania odpadów), ilość przywiezionych odpadów (czy są to dwa pojazdy na użytek własny³¹, czy 45 pojazdów, przeznaczonych do odzysku³²).

Należy podkreślić, że zamiar czy inne aspekty związane ze stroną podmiotową odbierającego lub wysyłającego odpad nie mają żadnego znaczenia w ramach

³¹ Przykład w wyroku NSA z dnia 26 kwietnia 2016 r., sygn. akt II OSK 2014/14 oraz wyrok WSA w Warszawie z dnia 31 lipca 2014 r., sygn. akt IV SA/Wa 970/14.

³² Przykład w wyroku NSA z dnia 13 kwietnia 2012 r., sygn. akt II OSK 157/11.

odpowiedzialności administracyjnej. Brak zgłoszenie lub niedopełnienie innych obowiązków i dokonanie przemieszczenia jest bezwarunkowo karane w drodze decyzji administracyjnej. I co ważne, niezależnie od postępowania, w ramach którego GIOŚ zdecyduje o sposobie zagospodarowania odpadu. Niewykonanie tego postępowania i tym samym niepodjęcie działań mających na celu zagospodarowanie odpadu, a więc najczęściej nieprzekazanie do stacji demontażu, skutkuje nałożeniem przez WIOŚ kary pieniężnej w wysokości³³.

Ustawodawca przewidział w ustawie o m.p.o. również inne kary pieniężne niż rzeczono przedziały. Nie będą one jednak ujęte w niniejszej analizie, gdyż mają związek z dokonaniem nieprawidłowego przemieszczenia odpadów, które zostało zgłoszone.

Dbałość o środowisko nie dotyczy tylko rozsądnego korzystania z wody czy oszczędność energii elektrycznej. To nie tylko odnawialne źródła energii czy redukcja emisji CO₂. To także, a dla niektórych przede wszystkim, racjonalne gospodarowanie odpadami, recycling czy rosnący na popularności ostatnio upcykling. Ilości pozostałości po produkcji, gospodarstwach domowych czy innych działalnościach rosną w niebywałym tempie. Dlatego tym bardziej istotne wydaje się kontrolowanie przemieszczania i gospodarowania odpadami, zarówno w kraju jak i pomiędzy państwami. Każde z nich dba bowiem, aby nie stało się wysypiskiem dla innych krajów.

Każdorazowa próba przywozu lub wywozu odpadu przez wymaganego zgłoszenia i uzyskanej zgody GIOŚ (lub bez spełnienia obowiązku informowania) powinna stanowić rażące naruszenie prawa ochrony środowiska i być penalizowana. Zagrożenie karą powinno być wysokie, aby zniechęcać potencjalnych sprawców do podejmowania nielegalnego przemieszczania odpadów. Trudności w egzekwowaniu tych obowiązków wydaje się potęgować fakt, że częstokroć nielegalne przemieszczenie związane jest z osiągnięciem wyższego zysku lub minimalizacją kosztów sprawy (osoby fizycznej lub podmiotu gospodarczego) przemieszczenia. Pokusa „łatwego zarobku” lub „łatwych oszczędności” może przysłonić potrzebę dbałości o dobro, którego nie da się w 100% zapewnić, odnowić, kupić. Świadomość w tym zakresie wydaje się być niezbędna, zwłaszcza, że przemieszczenie odpadów nie dotyczy sytuacji jednego podmiotu, lecz całego kraju, życia i zdrowia ich mieszkańców, a także przyszłych pokoleń. Sukces w tym zakresie może być zapewniony przez konglomerat aktów prawnych, które penalizują czyny związane z ingerencją w środowisko. Konstrukcja autonomicznych odpowiedzialności (karnej, za wykroczenia i administracyjnej) zwiększa efektywność egzekwowania prawa.

Odmienną kwestią jest świadomość lub jej brak, że niezdatny do użytku pojazd osobowy jest klasyfikowany jako odpad. Nieznajomość prawa oczywiście nie zwalnia od jego przestrzegania i nie stanowi wyłączenia odpowiedzialności czy bezprawności czynu w prawie karnym czy prawie wykroczeń. Należy jednak dla przeciwwagi zaznaczyć, że zgodnie z nową „konstytucją biznesu” i przepisami ustawy z dnia 6 mar-

³³ Jak w sprawie: postanowienie NSA z dnia 28 maja 2013 r., sygn. akt II OSK 268/12.

ca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców³⁴ istnieje zasada domniemania uczciwości przedsiębiorcy (art. 9 ustawy: przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą zgodnie z zasadami uczciwej konkurencji, poszanowania dobrych obyczajów oraz słusznym interesów innych przedsiębiorców i konsumentów, a także poszanowania oraz ochrony praw i wolności człowieka) oraz zasada zaufania organu do przedsiębiorcy (art. 10 ustawy: organ kieruje się w swoich działaniach zasadą zaufania do przedsiębiorcy, zakładając, że działa on zgodnie z prawem, uczciwie oraz z poszanowaniem dobrych obyczajów). Oznaczałoby to, że przedsiębiorca dokonujący nielegalnego przemieszczenia odpadów ma możliwość powołania się w ramach składanych wyjaśnień w sprawie na rzezone zasady i oczekiwać od organu wydającego decyzję w sprawie takiego zachowania. Niemniej jednak, jak podkreślono w niniejszym artykule, odpowiedzialność za delikt administracyjny jest bezwarunkowa (nałożenie kary nastąpi automatycznie po stwierdzeniu nielegalnego przemieszczenia i zdecydowaniu o sposobie zagospodarowania odpadu lub o jego odesłaniu do kraju wysyłki, bez analizowania winy czy nieumyślności).

Trzy kategorie postępowań toczących się w związku z nielegalnym przywozem uszkodzonego i niezdatnego do użytku pojazdu osobowego (początkowe postępowanie administracyjne potwierdzające nielegalne przemieszczenie i określające dalszą procedurę, karne, w sprawie o wykroczenia, administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej) stanowią w ocenie Autorki wystarczający środek reakcji karno-administracyjnej za rzeczony czyn zabroniony. Po drugiej stronie działających na niekorzyść tej sytuacji uwarunkowań są podkreślane przez doktrynę rozbieżności, nieścisłości i wątpliwości na styku prawa krajowego, europejskiego i międzynarodowego.

Zagrożenia karą w ramach każdego z postępowań są wysokie i stanowią dolegliwą ingerencję w dobra sprawcy – zarówno ekonomiczne (kara grzywny, kara pieniężna) jak i osobiste (kara aresztu, kara pozbawienia wolności). Zwłaszcza, że nowelizacja ustawy o m.p.o. z 2019 roku³⁵ podniosła górną granicę kary pieniężnej z 300 tys. do 500 tys. zł. Nie gwarantuje to całkowitego zniwelowania przestępstw czy wykroczeń w tym zakresie. Niewątpliwie jednak gwarantuje wyższą skuteczność w egzekwowaniu prawa, a wysokie sankcje – zaniechanie nielegalnych działań. Wysokość kar pieniężnych za nielegalne przemieszczenie odpadów rzeczywiście „odstrasza”, ale czy wygrywa z pokusą zysku?

³⁴ Dz. U. z 2018 r. poz. 646 z późn. zm.

³⁵ Nowe brzmienie art. 32 wejdzie w życie z dn. 1.01.2019 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1479).