

# Transgraniczne przemieszczanie odpadów

Według Ustawy o odpadach odpad oznacza każdą substancję lub przedmiot, których posiadacz pozbywa się, zamierza się pozbyć lub do których pozbycia się jest obowiązany. Natomiast transgraniczne przemieszczanie odpadów to transport odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwienia, który jest planowy lub odbywa się pomiędzy państwami.



**Pożary** odpadów, które miały miejsce w ub. roku, a zwłaszcza ten w Zgierzu, były jedną z głównych przyczyn szybkiej nowelizacji Ustawy o odpadach.

**P**remieszczanie odpadów obejmuje proces od momentu wysyłki odpadów do momentu dokonania ostatecznego odzysku lub ich unieszkodliwienia. Nie jest tajemnicą, że Polska powoli staje się krajem, który chętnie przyjmuje z zagranicy tego typu odpady. Większość z nich z racji tego, że należy do tzw. zielonej listy (przeznaczonych do odzysku), podlega w przypadku przemieszczania w obrębie UE wyłącznie

„ogólnemu obowiązkowi udzielenia informacji o rodzaju odpadów”. Mowa tu o transgranicznym przemieszczaniu odpadów, czyli odpadów teoretycznie bezpiecznych, przeznaczonych do odzysku w naszych instalacjach.

– Z tym tylko, że nie zawsze trafiają one właśnie do tych instalacji tylko w różne dziwne miejsca – mówi Monika Malicka, właściciel zakładu utylizacji odpadów Malex i doradca DGSA. – W związku z tym magazyny rozrastają się ponad miarę, tym bardziej że działają one w bardzo specyficzny sposób – zazwyczaj jest wejście a nie ma z nich wyjścia. Doprowadza to do tego, że skoro jesteśmy w magazynie zamkniętym, to odpady często dotykają sufitu lub wręcz wypychają go do góry. W magazynie w Zgierzu odpady sprowadzone m.in. z Wielkiej Brytanii, Niemiec, Szwecji i Włoch sięgały niemal poziomu zewnętrznej trakcji elektrycznej, ale właściciel odpiął żaruty twierdząc, że nie są to odpady, ale surowiec wykorzystywany do dalszej produkcji.

Przypomnijmy, że w gaszeniu pożaru, który wybuchł w maju ub. roku w Zgierzu, uczestniczyło ok. tysiąc strażaków, a akcja ratunkowa trwała ponad tydzień. Palily się odpady magazynowane na terenie dwóch działek o powierzchni ok. 1,5 hektara. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Łodzi nałożył karę w wysokości miliona złotych na firmę, która je tam magazynowała i nie zagospodarowała.

**Przedsiębiorca, który chce wywieźć z Polski lub wwieźć do naszego kraju odpady, musi zastosować jedną z dwóch procedur: zgłoszeniową lub informacyjną.** Procedury, które mają zastosowanie w transgranicznym przemieszczaniu odpadów określa rozporządzenie nr 1013/2006, tzw. VVA. Stanowi ono podstawę wdrażania międzynarodowych zobowiązań, a szczególnie tych wynikających z konwencji bazylejskiej z 1989 r. dotyczącej transgranicznego przewozu niebezpiecznych odpadów i ich utylizacji

oraz z uchwały rady OECD dotyczącej transgranicznego przemieszczania odpadów przeznaczonych do odzysku.

Pierwsza procedura (zwana zgłoszeniową lub notyfikacyjną) polega na uprzednim pisemnym zgłoszeniu i uzyskaniu zgody. Druga to procedura informowania (tzw. załącznik nr VII), która ogranicza się do dołączenia do każdego transportu odpowiednich dokumentów bez zgłaszania planowanego transportu odpadów właściwym organom.

– *Pamiętać przy tym należy, że stroną odpowiedzialną w transgranicznym przemieszczaniu odpadów jest zawsze ich posiadacz. Niemniej problem z tego typu przewozem zaczyna się już na samym wstępie, bo wielu przewoźników nie wie nawet, że aby móc je przewozić, konieczne są do tego specjalne opakowania – tłumaczy dalej M. Malicka. – Musimy też mieć świadomość, że gdy nasze odpady są wywożone za granicę i wymagają notyfikacji, to posiadacz odpadów jest zobowiązany wystąpić do właściwego urzędu właśnie o jej uzyskanie. Jeżeli natomiast odpady jadą z zagranicy do Polski, to ich posiadacz występuje o notyfikację u siebie i uzgadnia transgraniczne przemieszczanie odpadów, które wymaga zgody wszystkich właściwych urzędów z kraju, z którego te odpady są sprowadzane i urzędów kraju, do którego trafiają. Odbywa się to m.in. po sprawdzeniu, że zadeklarowana instalacja rzeczywiście istnieje i jest w stanie zagospodarować dany odpad. Jeżeli dodatkowo odpady jadą przez kraje tranzytowe, to również one muszą wyrazić na to stosowną zgodę. Czyli niejednokrotnie jest to operacja mocno skomplikowana.*

**Transport może się odbyć jedynie w przypadku, gdy wszystkie odpowiedzialne urzędy udzielą zezwolenia na planowane przemieszczenie.**

Odpadami objętymi notyfikacją są natomiast odpady z „listy bursztynowej”. Jeśli odpad nie znajduje się na „liście zielonej” lub „liście bursztynowej” bądź jest to mieszanina różnych odpadów – klasyfikuje się go jako odpad spoza listy. Przemieszczenia odpadów spoza listy podlegają tym samym procedurom, co odpady z „listy bursztynowej” – czyli uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody.



**Monika Malicka** przestrzega przed przyjmowaniem podejrzanych zleceń na transport odpadów, bo w myśl nowych przepisów zarówno przewoźnik, jak i kierowca mogą w efekcie sami stać się ich posiadaczami.

Coraz częściej mamy jednak do czynienia z **nielegalnym transgranicznym przemieszczaniem odpadów:**

- bez zgłoszenia wszystkim zainteresowanym właściwym organom,
- bez uzyskania zgody zainteresowanych właściwych organów,
- uzyskanie zgody nastąpiło w wyniku oszustwa/fałszerstwa,
- niezgodnie ze sposobem określonym w dokumencie zgłoszenia,
- w dokumentach odzysk lub unieszkodliwienie są niezgodne z przepisami europejskimi lub międzynarodowymi.

**Nielegalne przemieszczanie odpadów będą stanowiły następujące przypadki:**

- wysyłka każdego rodzaju odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia do krajów innych niż EFTA,
- przemieszczanie odpadów niebezpiecznych do krajów spoza OECD wbrew zakazowi,
- wysyłka odpadów z „listy zielonej”, przeznaczonych do odzysku, w przypadku wprowadzenia przez kraj przeznaczenia zakazu przywozu tego rodzaju odpadów.

Dlatego **transgraniczne przemieszczanie odpadów najczęściej wymaga finansowego zabezpieczenia transportu.**

– *Co należy podkreślić, do tej pory wobec obowiązujących przepisów transportujący nie był posiadaczem odpadów – informuje Monika Malicka. – Posiadacz odpadów to osoba lub instytucja odpowiedzialna fizycznie i materialnie za prawidłowe z nimi postępowanie. Jeżeli przewoźnik nie był jednocześnie*

*zbierającym lub przetwarzającym odpady, nie był ich posiadaczem. W myśl Ustawy o odpadach, która w trybie ekspresowym została uchwalona w lipcu ub. roku i częściowo wprowadzona w życie już kilka dni później, jest istotna zmiana właśnie co do transportujących. Obecnie, jeżeli przewoźnik ma zezwolenie na przewóz odpadów, czyli jest wpisany do rejestru BDO, to dostaje zlecenie od jednego posiadacza odpadów i dodatkowo informację, gdzie konkretnie ma towar zawieźć – czyli do drugiego posiadacza odpadów.*

**Ale jeżeli po drodze okaże się, że w czasie jakiejś kontroli nie ma on stosownych dokumentów dotyczących przewożonych odpadów lub nie potrafi wskazać drugiego posiadacza odpadów, to wówczas właśnie on staje się ich posiadaczem z punktu widzenia prawa.**

Oznacza to, że to on poniesie konsekwencje i na niego nałożone zostaną wszystkie koszty ich dalszego zagospodarowania.

Do momentu wyjaśnienia sprawy jego pojazd jest zatrzymany i odstawiony najczęściej na jeden z wyznaczonych przez marszałka danego województwa parkingów przeznaczonych m.in. do takich celów. W związku z tym wszystkie koszty związane z prowadzoną operacją, czyli począwszy od opłaty za przebywanie na parkingu, przez monitorowanie pojazdu, jego przeładowania aż do finalnego unieszkodliwienia odpadów poniesie właśnie przewoźnik.

W przypadku ujawnienia nielegalnego transgranicznego przemieszczania odpadów na terytorium Polski organ administracji publicznej, który stwierdził takie przemieszczanie, podejmuje działania mające na celu zabezpieczenie odpadów przed oddziaływaniem ich na środowisko oraz niezwłocznie przekazuje do GIOŚ zawiadomienie o nielegalnym przemieszczaniu odpadów wraz z kompletną dokumentacją zebraną w sprawie.

**Do kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów uprawnione są: Inspekcja Ochrony Środowiska, Krajowa Administracja Skarbowa, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego oraz policja.**

Na mocy stosownego porozumienia funkcjonariusze KAS oraz Straży Granicznej w przypadku wątpliwości, czy dany towar stanowi odpad, występują do właściwego miejscowo wojewódzkiego



inspektora ochrony środowiska z wnioskiem o przeprowadzenie oceny towaru. W przypadku gdy kontrola oraz ocena towaru przeprowadzona przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska potwierdzi nielegalne przemieszczanie odpadów, organ, który je ujawnił przekazuje do głównego inspektora ochrony środowiska wypełniony formularz z informacją o nielegalnym międzynarodowym przemieszczaniu odpadów wraz z całą dokumentacją zebraną w sprawie.

– Zanim weszła w życie znowelizowana Ustawa o odpadach, przewoźnicy czuli się praktycznie bezkarni, bo w świetle prawa to nie oni byli posiadaczami odpadów – wyjaśnia dalej M. Malicka. – Dlatego stali się doskonałymi wykonawcami dla wszystkich nierzetelnych firm zajmujących się handlem i transportem tego typu towarów. A kierowca był praktycznie bezsilny, bo dostawał dyspozycje o zmianie adresu dostawy i zamiast do konkretnej instalacji kierowany był w zupełnie inne miejsce. Jedynym wyjściem było wówczas poinformowanie odpowiednich władz, czyli najlepiej policji, o tym, co się stało. Ale praktycznie nikt tego nie robił. **Obecnie przewoźnik i kierowca są już współnikami wraz z rzeczywistymi posiadaczami odpadów w całym procesie przewozu i oni również w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości mogą zostać ukarani.** Dlatego teraz przewoźnicy coraz rzadziej decydują się na przewóz podejrzanych ładunków np. do jakiejś opustoszałej żwirowni czy nieczynnego wyrobiska, bo ryzyko jest zbyt duże, a kary wysokie.

Jeżeli dodatkowo w czasie kontroli okaże się, że zakwestionowane odpady nie są prawidłowo sklasyfikowane, proces ich zagospodarowania będzie dłuższy i kosztowniejszy. Zazwyczaj bowiem występuje konieczność przeprowadzenia specjalistycznych analiz, które są

relatywnie drogie. Zanim jednak do tego dojdzie, zestaw, najczęściej zostaje na ten okres wycofany z eksploatacji i nie może na siebie zarabiać aż do momentu wyjaśnienia sprawy i zagospodarowania odpadów. Dla przewoźników „mniejszych” o niezbyt licznych taborze może to być nawet równoznaczne z zamknięciem prowadzonej przez nich działalności, gdyż poniesione koszty mogą zdecydowanie przekroczyć ich możliwości finansowe.

Ale jest i druga strona medalu – zgodność jakości towaru z deklaracją. Jeżeli towar przewożony jest na „ADR-ach” w sztukach przesyłki, to przewoźnik rzeczywiście może nie wiedzieć, co znajduje się w środku, bo działa w oparciu o przedstawioną mu deklarację. Dlatego gdy w czasie kontroli funkcjonariusze stwierdzą, że występuje niezgodność jakościowa odpadów z „listy zielonej”, to może się okazać, że jest to przewóz, który wymaga notyfikacji. Ale trudno, by o tym mógł wcześniej decydować przewoźnik czy kierowca, bo oni w tym zakresie nie mają do tego kwalifikacji ani fizycznych możliwości kontroli. W przypadku transgranicznego przemieszczania odpadów przewóz odbywa się z punktu „A” do punktu „B” ściśle określoną trasą, z której kierowca nie powinien zbroczyć, a w dokumentach widnieje dokładna zawartość przewożonego ładunku. Gdy dodatkowo przewoźnik upewnił się, że jest to przewóz zgłoszony i notyfikowany, to w czasie kontroli nie powinien mieć problemów. Oczywiście sam pojazd również musi spełniać wszelkiego rodzaju wymogi co do stanu technicznego, a sam ładunek musi być odpowiednio zapakowany, oznakowany i umocowany.

W znowelizowanej ustawie znalazł się również nowy przepis o zbierających i przetwarzających odpady, w którym zawarta jest klauzula o niekaralności właściciela firmy lub kadry zarządzającej. Mamy więc do czynienia z sytuacją,

że **osoby, które są karane za przestępstwa przeciwko środowisku zapisane w Kodeksie karnym nie mogą prowadzić tego typu działalności aż do czasu „zatarcia skazania”.** Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że w kodeksie znajduje się również zapis, że w przypadku przestępstwa przeciwko środowisku karze podlegają zarówno bezpośredni wykonawca, jak i osoba, która powzięła co do tego zamiar. Dlatego kierowca, który zostanie przyłapany na procederze nielegalnego przewozu odpadów będzie trudno udowodnić, że w tym wypadku jest bez winy i on sam również może zostać ukarany.

– Ważne jest, by kierowca miał świadomość, z jakim towarem jedzie i w czasie jazdy nie przyjmował wskazówek co do zmiany pierwotnej trasy, bo szybko może się okazać, że sam będzie miał wielki problem, zostając na drodze z odpadami, których stanie się posiadaczem – kończy Monika Malicka. – Natomiast co do przewoźników, to przede wszystkim powinni oni figurować w rejestrze i każdorazowo dysponować kodami odpadów, które będą przewozić. Mogą też postarać się, by otrzymać od osoby, od której odbierają odpady deklarację lub oświadczenie co do rzeczywistej zawartości ładunku. Dobrze też, by mieli wykupione stosowne ubezpieczenie, które w przypadku problemów na drodze może się okazać bardzo pomocne.

Wszystko więc wskazuje na to, że transport odpadów po zmianach, jakie zostały zapisane w znowelizowanej ustawie, już niedługo może dla nas wszystkich stać się nie lada problemem. Z rynku znikną nieuczciwi przewoźnicy, dla których było to źródło dobrego, choć nielegalnego dochodu, natomiast ci rzetelni, obciążeni dodatkowymi obowiązkami, mogą nie być atrakcyjni cenowo. A przecież ktoś odpady, tak czy inaczej, wozić będzie musiał...

Tekst Grzegorz Ramza,  
fot. Monika Malicka, autor