

WK-01.152.118 2020
(petycje)

3082
KP-04
Sekretariat

Wpłynęło A
24 CZE 2020
data
podpis

PMN
23 CZE 2020

p. inż. D. Półtor

L. dz. 38/2020/LW

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4
Data 2020-06-23 (1)
Nr 1283M44 zał.

URZĄD MIASTA KRAKOWA
WYDZIAŁ KONTROLI
WEWNĘTRZNEJ

Data 25 CZE 2020

Pan Jacek Majchrowski
Prezydent Miasta Krakowa
pl. Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków

Warszawa, 18 czerwca 2020 r.

WK
p. A. Kuchaj
2-cie PMK
24.06.2020

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski
25 CZE 2020

PETYCJA

w sprawie podjęcia działań kontrolnych względem przedsiębiorców prowadzących warsztaty samochodowe (punkty serwisowe) w zakresie zgodnego z obowiązującymi przepisami gospodarowania olejami odpadowymi jako odpadami niebezpiecznymi wytwarzanymi w toku ich działalności gospodarczej

Stanisław Półtor

zgodnie z art. 4 ust. 1 w związku z art. 2

ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach¹, działając w interesie publicznym oraz członków zrzeszonych w organizacji,

wnosi petycję

w sprawie podjęcia działań kontrolnych względem przedsiębiorców prowadzących warsztaty samochodowe (punkty serwisowe) w zakresie zgodnego z obowiązującymi przepisami gospodarowania olejami odpadowymi jako odpadami niebezpiecznymi wytwarzanymi w toku ich działalności gospodarczej.

UZASADNIENIE

I. UWAGI WSTĘPNE

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3-4
Data 2020-06-25 (8)

... na których ciążyą szczególne obowiązki wynikające z realizacji

¹ t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870.

zapewnienia odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu lub zapłaty opłaty produktowej na zasadach określonych w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej² („Ustawa o opłacie produktowej”). Wykonanie tego obowiązku w zakresie olejów odpadowych jest uzależnione od pozyskania olejów odpadowych w cyklu życia tego produktu na etapie po ich eksploatacji. W naszym przekonaniu przedsiębiorcy prowadzący szeroko rozumiane warsztaty samochodowe powinni zostać poddani weryfikacji pod względem sposobów zagospodarowania olejów zużytych pochodzących z ich działalności – w toku napraw, konserwacji, serwisów czy przeglądów w pojazdach różnego rodzaju oleje odpadowe są poddawane wymianie na tzw. świeże oleje smarowe czy preparaty smarowe.

Zwracamy również uwagę na szeroki wymiar sygnalizowanej problematyki – w Polsce od lat identyfikuje się problem zaburzeń we właściwym funkcjonowaniu rynku olejów smarowych, preparatów smarowych oraz nierozłącznie związanego z nim rynku olejów odpadowych. Taki stan rzeczy wynika m.in. z braku kompleksowych regulacji dotyczących branży smarowej, luk w obowiązujących przepisach dotyczących zbiórki oraz gospodarowania olejami odpadowymi w Polsce oraz także w dużej mierze niewystarczających mechanizmów nadzoru i kontroli branży smarowej, w tym również w zakresie osiągnięcia odpowiednich poziomów odzysku i recyklingu odpadów w tej grupie produktowej. Brak wystarczających regulacji, ale także brak działań w zakresie egzekwowania obowiązujących przepisów prawa, skutkuje powstawaniem szeregu niekorzystnych zjawisk dla budżetu państwa oraz legalnie działających przedsiębiorców, a także dla środowiska.

Zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym, oleje odpadowe powinny być w pierwszej kolejności poddawane procesom regeneracji. W praktyce mamy do czynienia z dużą skalą nieprawidłowości w tym zakresie. Szacuje się, że **rocznie spalanych jest co najmniej kilkadziesiąt tysięcy ton olejów w nieprzystosowanych do tego instalacjach, co powoduje emisję wielu silnie toksycznych substancji**³. Jednym ze źródeł emisji dioksyn i furanów do atmosfery jest spalanie odpadów, w tym olejów odpadowych, w instalacjach do tego nieprzystosowanych (np. w warsztatach samochodowych czy też w przydomowych kotłowniach, będących kluczowymi źródłami tzw. niskiej emisji). Oleje odpadowe powstają w obrocie gospodarczym m.in. w wyniku wymiany zużytych olejów, awarii instalacji i urządzeń oraz w wyniku ich usuwania, między innymi, z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

² t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1932.

Ponadto stoi na stanowisku, iż podejmowane oraz planowane działania wpisują się także wprost w realizację ogólnopolskiego programu wsparcia finansowego na wymianę źródeł ciepła „CZyste Powietrze” mającego na celu ograniczenie zjawiska szkodliwej emisji do powietrza związków powstających ze spalania paliw niespełniających wymagań jakościowych, jak i innych substancji, w tym odpadów, w instalacjach do tego nieprzystosowanych. Zjawisko tzw. niskiej emisji pochodzącej z sektora komunalno-bytowego jest głównym źródłem smogu nie tylko w aglomeracjach wielkomiejskich, ale także w mniejszych gminach. Dlatego też ograniczenie zjawiska spalania olejów odpadowych stało się konieczne w świetle działań na rzecz znaczącej poprawy jakości powietrza w Polsce, stanowiącej jedno z największych wyzwań, z którymi borykają się samorządy, administracja publiczna oraz jedną z najpilniejszych potrzeb obywateli Polski⁴.

Jednym z kluczowych wyzwań w zakresie ochrony środowiska, w tym gospodarki olejami użytymi, jest zwiększenie ilości olejów smarowych (silnikowych oraz przekładniowych) wycofywanych z eksploatacji w związku z ich zużyciem, czyli utratą właściwości eksploatacyjnych, z ich przeznaczeniem na dalsze zagospodarowanie zgodne z przepisami prawa, czyli ich regenerację.

W naszym przekonaniu realizacja postulatów zawartych w niniejszej petycji pozwoli w prosty sposób za pomocą środków dostępnych w aktualnie obowiązujących przepisach prawa dokonać weryfikacji wywiązywania się z obowiązków przez przedsiębiorców, którzy w obszarze gospodarki olejami odpadowymi są istotną grupą podmiotów, a od których zależy prawidłowa gospodarka olejami użytymi. W konsekwencji mogłoby się to przyczynić bezpośrednio do zwiększenia poziomu odzysku olejów zużytych oraz zlikwidowania zjawiska szkodliwego spalania czy innego nielegalnego sposobu pozbywania się olejów zużytych jak wylewanie ich do gleby czy wód.

Niniejsza petycja wpisuje się w szerokie działania w zakresie uregulowania rynku olejów smarowych, preparatów smarowych oraz odpadów z nich powstających – olejów odpadowych. Wśród najważniejszych zidentyfikowanych kwestii są m.in.⁵:

- brak wiarygodnych podstaw dla określania faktycznego wymaganego poziomu odzysku i recyklingu oraz oceny skuteczności systemu zbiórki tych olejów;
- nielegalne wykorzystywanie olejów smarowych jako paliw silnikowych lub opałowych lub komponentów tych paliw celem generowania oszustw podatkowych na wprowadzanych do obrotu paliwach ciekłych będących olejami smarowymi lub zawierającymi oleje smarowe;

- niewypełnianie przez wszystkie podmioty wprowadzające oleje smarowe oraz preparaty smarowe na rynek poziomów odzysku i recyklingu olejów odpadowych opartych o faktyczną wielkość rynku olejów smarowych w Polsce;
- unikanie przez podmioty wprowadzające oleje smarowe oraz preparaty smarowe na rynek krajowy realizacji procesów pełnego recyklingu olejów odpadowych, w ramach którego pod pozorem pełnej regeneracji w kierunku wytworzenia pełnowartościowych baz olejowych realizowane są tańsze podstawowe procesy oczyszczania tych olejów odpadowych celem ich przekierowania do produkcji olejów opałowych;
- nielegalne spalanie olejów odpadowych i związane z tym procederem powstawanie groźnych zanieczyszczeń powietrza oraz unikanie opodatkowania akcyzą dla takich niespełniających norm jakościowych paliw opałowych szacowanych w zależności od przyjętej stawki akcyzowej dla takiego proceduru na poziomie ok. 23 mln PLN rocznie (przy zastosowaniu standardowej obniżonej stawki akcyzy na olej opałowy lekki w wysokości 232,00 PLN/m³), a w przypadku zastosowania stawki maksymalnej dla takiego sposobu użycia olejów odpadowych wynoszącej 1822 PLN/m³, dodatkowe wpływy na poziomie ok. 182,2 mln PLN);
- nielegalne proponowanie na popularnych portalach aukcyjnych możliwości zakupu pieców (z rzekomymi atestami czy certyfikatami) oraz palników do przeróbek istniejących pieców/kotłów do spalania olejów odpadowych (nazywanych także olejami użytkowymi, przepracowanymi czy olejami zużyтыми), które są traktowane jako paliwo grzewcze na równi z olejem opałowym. Brak jakiegokolwiek kontroli sprzedawanych produktów pod kątem deklaracji zgodności WE oraz CE. Oferujący ww. piece czy palniki zapewniają o rzekomych certyfikatach na posiadaną technologię „spalania olejów przepracowanych”.

II. OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORCÓW W ZAKRESIE POSTĘPOWANIA Z OLEJAMI ODPADOWYMI

W zakresie odpadów powstających w toku działalności gospodarczej przedsiębiorców prowadzących warsztaty samochodowe mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach⁶ („Ustawa o odpadach”). Przedsiębiorcy prowadzący warsztaty samochodowe podlegają wpisowi do rejestru BDO, o którym mowa w Ustawie o odpadach.

Na przedsiębiorcy prowadzącym warsztat samochodowy ciąży obowiązek dotyczący zgodnego z prawem zagospodarowania odpadów generowanych przez warsztat samochodowy, w tym – o ile przekroczone są limity masy wytwarzanych odpadów – także konieczność uzyskania pozwolenia na

⁶ t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 701.

wytwarzanie odpadów. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska⁷ („Prawo ochrony środowiska”) pozwolenie jest wymagane wyłącznie w przypadku, gdy odpady powstają w wyniku eksploatacji instalacji w ilościach: (i) więcej niż 1 tona (Mg) rocznie odpadów niebezpiecznych lub (ii) więcej niż 5 000 ton (Mg) rocznie odpadów innych niż niebezpieczne⁸.

W toku działalności warsztatów samochodowych nieuniknione jest wytwarzanie odpadów takich jak:

- **13 02 08* - Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe**
- **15 01 10* - Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone**
- 15 02 02* - Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nie ujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB – polichlorowane bifenyle)
- 16 01 03 - Zużyte opony
- 16 01 07* - Filtry olejowe
- 16 01 17 - Metale żelazne
- 16 05 04* - Gazy w pojemnikach (w tym halony) zawierające substancje niebezpieczne
- 16 06 01* - Baterie i akumulatory ołowiowe

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów odpadami niebezpiecznymi w katalogu odpadów są odpady oznakowane indeksem górnym w postaci gwiazdki „*” przy kodzie rodzaju odpadów, chyba że mają zastosowanie przepisy art. 7 Ustawy o odpadach.

Zanim oleje odpadowe trafią do przetworzenia powinny być zagospodarowane oraz magazynowane w sposób zgodny z przepisami prawa. Konieczna jest prawidłowa segregacja odpadów i odpowiednie ich magazynowanie. Odpady, w tym oleje odpadowe, należy magazynować w sposób niezagrażający zdrowiu i życiu ludzi oraz środowisku naturalnemu. Szczególne wymagania dotyczą magazynowania olejów odpadowych zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 5 października 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi⁹.

Podczas zbierania i magazynowania olejów odpadowych jest niedopuszczalne ich mieszanie z innymi odpadami i substancjami, w tym zwłaszcza z odpadami stałymi, odpadami PCB, olejem napędowym, olejem opałowym, płynami chłodniczymi, płynami hamulcowymi oraz innymi substancjami i preparatami chemicznymi niebędącymi olejami. Dopuszczalne jest jedynie mieszanie różnych

⁷ t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1396, 1403, 1495, 1501, 1527, 1579, 1680, 1712, 1815, 2087, 2166, z 2020 r. poz. 284, 695.

⁸ Art. 180a Prawa ochrony środowiska.

⁹ Dz.U. z 2015 r. poz. 1694.

rodzajów olejów odpadowych, jeżeli nie wpłynie to negatywnie na proces ich odzysku lub unieszkodliwiania. Warsztat samochodowy powinien zbierać oleje odpadowe do szczelnych pojemników, wykonanych z materiałów co najmniej trudno zapalnych, odpornych na działanie olejów odpadowych, odprowadzających ładunki elektryczności statycznej, wyposażonych w szczelne zamknięcia i zabezpieczonych przed stłuczeniem.

Zgodnie z Ustawą o odpadach oleje odpadowe powinny być przetwarzane zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami oraz wymaganiami ochrony życia i zdrowia ludzi oraz środowiska, w tym bez niekorzystnych skutków dla terenów wiejskich lub miejsc o szczególnym znaczeniu, w szczególności przyrodniczym lub kulturowym. **Oleje odpadowe powinny być w pierwszej kolejności poddawane regeneracji.** Jeżeli regeneracja olejów odpadowych jest niemożliwa ze względu na stopień ich zanieczyszczenia, oleje te powinny być poddawane innym procesom odzysku. Dopiero zaś, gdy regeneracja lub inne procesy odzysku olejów odpadowych są niemożliwe, dopuszcza się ich unieszkodliwianie. Zgodnie z Ustawą o odpadach przez **regenerację rozumie się jakikolwiek proces recyklingu, w którym w wyniku rafinacji olejów odpadowych mogą zostać wyprodukowane oleje bazowe, w szczególności przez usunięcie znajdujących się w olejach odpadowych zanieczyszczeń, produktów reakcji utleniania i dodatków.**

Podkreślenia wymaga fakt, że oleje odpadowe stanowią kategorię odpadów, co do których zostały określone Rozporządzeniem Ministra Gospodarki w sprawie szczegółowego sposobu postępowania z olejami odpadowymi z dnia 5 października 2015 r. szczególne zasady m.in. w zakresie kryteriów dopuszczenia do procesu regeneracji w celu uzyskania olejów bazowych.

Tym samym, w świetle powyższego podmioty pozyskujące oleje odpadowe w toku swojej działalności gospodarczej powinny dążyć do zagospodarowania tychże olejów w sposób zgodny z przepisami obowiązującego prawa.

III. POSTULATY

W związku z powyższym, postulujemy podjęcie następujących działań względem przedsiębiorców prowadzących warsztaty samochodowe na terenie gminy:

- weryfikacji, czy przedsiębiorcy prowadzący warsztaty samochodowe zostali zarejestrowani w BDO jako podmioty wytwarzające w toku swojej działalności oleje odpadowe;
- weryfikacji, czy ww. podmioty w sposób dopuszczalny przepisami prawa gospodarują wytworzonymi w toku działalności gospodarczej olejami odpadowymi oraz pozostałymi odpadami niebezpiecznymi.

Postulowana kontrola powinna zostać przeprowadzona co najmniej na poziomie jednolitej ankiety kontrolnej skierowanej do wszystkich przedsiębiorców, którzy prowadzą warsztaty samochodowe (tj.

przedsiębiorców, którzy wykonują działalność gospodarczą oznaczoną kodami: PKD 45.20.Z - Konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli lub PKD 45.40.Z - Sprzedaż hurtowa i detaliczna motocykli, ich naprawa i konserwacja oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna części i akcesoriów do nich) lub optymalnie jako standardowa kontrola u każdego przedsiębiorcy na zasadach przewidzianych w Prawie przedsiębiorców¹⁰ oraz przepisów właściwych dla kontroli podmiotów korzystających ze środowiska w rozumieniu Prawa ochrony środowiska we wskazanym powyżej zakresie.

Do wiadomości:

Sz. P. Jadwiga Emilewicz – Wicepremier, Minister Rozwoju

Sz. P. Michał Kurtyka – Minister Klimatu

Sz. P. Magdalena Rzeczkowska – Szef Krajowej Administracji Skarbowej

Sz. P. Rafał Gawin – Prezes Urzędu Regulacji Energetyki

Sz. P. Paweł Ciećko – Główny Inspektor Ochrony Środowiska

¹⁰ t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1292.