

## Wpis do rejestru - problemy przedsiębiorców.

Od 24 stycznia 2018 r. zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach został uruchomiony rejestr. Nie minął jeszcze miesiąc od uruchomienia rejestru, a już pojawiło się szereg problemów i wątpliwości związanych z tym, kto i na jakich zasadach powinien się do rejestru wpisać. Chcemy zwrócić uwagę na jeden z nich – ten dotyczący wprowadzających pojazdy, z którymi wielu z pośród prowadzących stacje demontażu współpracuje w zakresie zapewnienia sieci zbierania pojazdów.

Do rejestru wpisać się muszą podmioty oraz osoby fizyczne wymienione w art. 50 ust. 1 oraz art. 51 ust.1 ustawy o odpadach. Wpis do rejestru musi być dokonany przed rozpoczęciem działalności, a w przypadku działalności prowadzonej przed 24 stycznia 2018 r. - w ciągu 6 miesięcy od uruchomienia rejestru – tj. do 24 lipca 2018 r.

Opłata za wpis oraz opłata roczna dotyczy podmiotów wymienionych w art. 57 ust. 1 ustawy o odpadach i wynosi aktualnie 100 zł dla mikroprzedsiębiorców i 300 zł dla pozostałych przedsiębiorców. Natomiast kara administracyjna za prowadzenie działalności bez wpisu wynosi od 1.000 zł do 1.000.000 zł. Tej samej karze podlega przedsiębiorca, który nie posługuje się numerem rejestrowym w dokumentach związanych z prowadzoną działalnością. Wzory wniosków o wpis do rejestru są dostępne na stronie [www.bdo.mos.gov.pl](http://www.bdo.mos.gov.pl).

Od wielu lat trwa spór interpretacyjny dotyczący obowiązków wprowadzających pojazdy lub inne przedmioty zawierające produkty wymienione w załączniku 4a do ustawy z 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej. Powodem rozbieżności zdań jest nieprecyzyjna definicja produktu określona w art. 2 pkt 9c ustawy, która brzmi następująco:

*Ilekróć w ustawie jest mowa o produktach – rozumie się przez to produkty zaliczone do rodzaju produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy, w tym te z nich, które stanowią część składową lub przynależność produktów stanowiących przedmiot importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów .*

Wyjaśnić przy tym należy, że same pojazdy nie są wymienione w załączniku nr 4a jako produkt, natomiast wymienione tam są np. opony, preparaty smarowe, środki zapobiegające zamarzaniu.

Urzędy Marszałkowskie – choć nie wiemy, czy wszystkie, interpretują ten zapis w ten sposób, że wprowadzane na polski rynek np. pojazdy zawierające opony, oleje smarowe, preparaty smarowe podlegają w/w ustawie o obowiązkach przedsiębiorców.

Wskutek takiej, interpretacji każdy przedsiębiorca wprowadzający na polski rynek, nawet na potrzeby własne, jakiegokolwiek rzeczy, czy urządzenia zawierające produkty wymienione w załączniku nr 4a do w/w ustawy o obowiązkach przedsiębiorców jest zobowiązany do osiągnięcia odpowiednich poziomów zbierania, odzysku, recyklingu produktów wymienionych w załączniku 4a - zawartych np. w pojazdach, maszynach rolniczych lub budowlanych, rowerach, itp. oraz do dokonania wpisu do rejestru.

Pomijając brak technicznej możliwości określenia masy zawartych np. w pojazdach preparatów smarowych, jest to podwójne obciążenie przedsiębiorcy wprowadzającego pojazdy podlegające ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, który już na podstawie przepisów ustawy o recyklingu ponosi koszty zagospodarowania odpadów powstałych po demontażu pojazdu, a więc opon, olei, akumulatorów, itp. Wynika to z art. 11a ustawy o recyklingu pojazdów.

W efekcie, Urzędy Marszałkowskie żądają od zgłaszających się o wpis do rejestru wprowadzających pojazdy także wpisu do rejestru wprowadzających produkty wymienione w załączniku 4a.

Ponadto w przypadku podmiotów już prowadzących działalność, Urzędy Marszałkowskie wszczynają postępowania kontrolne (obejmujące okres 5 lat wstecz), naliczając wysokie opłaty za brak wniesionej opłaty produktowej za wprowadzone, jako część składowa pojazdu, opony czy oleje. Opłaty te wraz z odsetkami mogą sięgać kilkuset złotych za każdy wprowadzony pojazd.

Analogiczna sytuacja dotyczy baterii i akumulatorów będących częściami składowymi wprowadzanych pojazdów.

Nieprecyzyjna definicja zawarta w art. 6 pkt 22 ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach również wywołuje spór interpretacyjny.

Zgodnie z ustawą: *wprowadzający baterie lub akumulatory – to przedsiębiorca, który wykonuje działalność gospodarczą w zakresie wprowadzania do obrotu baterii lub akumulatorów, w tym zamontowanych w sprzęcie lub pojazdach, po raz pierwszy na terytorium kraju; za wprowadzającego baterie lub akumulatory uważa się także przedsiębiorcę:*

- a) dokonującego importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia baterii lub akumulatorów na potrzeby wykonywanej działalności gospodarczej,*
- b) który zlecił wytworzenie baterii lub akumulatorów i którego oznaczenie zostało umieszczone na bateriach lub akumulatorach.*

Urzędy Marszałkowskie, podobnie jak w przypadku opon i olei, uważają, że wprowadzający pojazdy podlegają nie tylko ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach, ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustawie z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej, ale także ustawie z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach.

Tej sytuacji nie przewidziało widocznie Ministerstwo Środowiska, żądając we wniosku o wpis do rejestru podania **marek baterii lub akumulatora, które będą wprowadzane na rynek** (w przypadku uznania interpretacji Urzędu Marszałkowskiego za słuszną), także w przypadku baterii i akumulatorów, które będą zamontowane w pojazdach używanych. Dla przykładu należy wskazać, że w niektórych najnowszych modelach samochodów baterii jest kilkanaście o wadze od 2 gram. Gdzie są umiejscowione, ile ważą lub jakiej są marki tego żaden z 20 tysięcy wprowadzających pojazdy nie jest w stanie ustalić.

Należy także dodać, że w coraz większej mierze korzystają z tej sytuacji nierzetelne organizacje odzysku, które za stosowne wynagrodzenie wystawią dokumenty potwierdzające

wykonanie obowiązku zarówno w zakresie opon, olei, jak i baterii i akumulatorów. W większości „realizacja obowiązków z ustawy” opiera się na wystawieniu „odpowiednich dokumentów”, które nie mają nic wspólnego z rzeczywistym poddaniem recyklingowi wymienionych w ustawach odpadów.

### **Wnioski końcowe.**


Jeżeli rzeczywiście Interpretacja Urzędów Marszałkowskich jest słuszna to, czy właściwe jest utrzymywanie tak nieracjonalnych przepisów ?

W przypadku, gdyby stanowisko Ministra Środowiska było jednak odmienne od stanowiska Urzędów Marszałkowskich, to w naszej opinii należy jak najszybciej przedstawić je publicznie.

Naszym zdaniem dopuszczalna i uprawniona na gruncie obowiązujących przepisów jest interpretacja przyjmująca, że nie podlegają przepisom ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców produkty wymienione w załączniku 4a ustawy, a także baterie i akumulatory, o których mowa w ustawie z 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach, które są produkowane w Polsce lub sprowadzone zostały do Polski jako zamontowane w produktach lub pojazdach przed wprowadzeniem na teren Polski. Podlegają natomiast ustawie wszystkie produkty wymienione w załączniku 4a do ustawy o obowiązkach przedsiębiorców oraz baterie i akumulatory zamontowane w Polsce i wprowadzone do obrotu łącznie z innymi produktami lub pojazdami.

Niezależnie od tego, jaką otrzymamy odpowiedź, uważamy, że należy przepisy doprecyzować w taki sposób, aby nie budziły wątpliwości - łącznie z ewentualną abolicją w przypadku, gdyby Urzędy Marszałkowskie wszczęły postępowania w stosunku do około 20 tysięcy wprowadzających pojazdy i nieznaną liczbę pozostałych podmiotów wprowadzających produkty zawierające produkty, o których mowa w załączniku 4a do ustawy z 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej, w tym przedsiębiorców wprowadzających produkty na potrzeby własne. Obecna sytuacja powoduje bowiem, że wielu *przedsiębiorców* rozważa przeniesienie działalności do innego kraju lub przejście do szarej strefy.

Prezes Stowarzyszenia FORS

  
Adam Małyszko

### **ZAŁĄCZNIK Nr 4A**

#### **POZIOM ODZYSKU I RECYKLINGU ODPADÓW POWSTAŁYCH Z PRODUKTÓW**

Poz.	Odpady powstałe z		Poziom w %	
	rodzaj produktów	symbol PKWiU	odzysk	recykling
1	2	3	4	5
1	Oleje smarowe otrzymane z ropy naftowej, preparaty z ciężkich frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane,	19.20.29.0	50	35

	<p>z wyłączeniem:</p> <p>Oleje smarowe do przeprowadzania przemian chemicznych innych niż proces specyficzny</p> <p>Parafina ciekła</p> <p>Mieszanki olejowe do obróbki metali, oleje zapobiegające przyleganiu do form, oleje antykorozyjne</p> <p>Oleje smarowe pozostałe oraz pozostałe oleje, jeżeli są przeznaczone do produkcji olejów smarowych lub preparatów smarowych</p>	<p>z wyłączeniem:</p> <p>19.20.29.0</p> <p>19.20.29.0</p> <p>19.20.29.0</p> <p>19.20.29.0</p>		
2	<p>Preparaty smarowe, dodatki, środki zapobiegające zamarzaniu,</p> <p>z wyłączeniem:</p> <p>Preparaty smarowe - wyłącznie smary plastyczne</p> <p>Środki przeciwstukowe, dodatki do olejów mineralnych i produkty podobne</p> <p>Środki zapobiegające zamarzaniu i gotowe płyny przeciwoblodzeniowe</p>	<p>20.59.4</p> <p>z wyłączeniem:</p> <p>ex 20.59.41.0</p> <p>20.59.42.0</p> <p>20.59.43.0</p>	50	35
3	<p>Opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w samochodach osobowych</p> <p>Opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w motocyklach i rowerach</p> <p>Opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w autobusach, samochodach ciężarowych i samolotach</p> <p>Opony pneumatyczne bieżnikowane z gumy</p>	<p>22.11.11.0</p> <p>22.11.12.0</p> <p>22.11.13.0</p> <p>22.11.20.0</p>	75	15
4	<p>Opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w urządzeniach i maszynach rolniczych, pozostałe nowe opony pneumatyczne z gumy</p>	<p>22.11.14.0</p>	75	15
5	<p>Opony pneumatyczne, używane</p>	<p>38.11.53.0</p>	75	15