



Marszałek
Województwa Mazowieckiego
ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

Warszawa, 25 kwietnia 2024 roku

OS-WP-II.310.

DECYZJA NR 488/24/OS

Na podstawie art. 34 ust. 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r., poz. 236) przedstawiam

stanowisko

w którym interpretację, przedstawioną przez X, reprezentowaną przez pełnomocnika, w części dotyczącej zakresu i sposobu stosowania przepisów, z których wynika obowiązek świadczenia opłaty produktowej,

- o której mowa w ustawie z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (Dz. U. z 2024 r., poz. 433) - że podmiotem wprowadzającym do obrotu opony i oleje, który jest obowiązany do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy, jest dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej produkty, pochodzące od Wnioskodawcy, do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji – uznają za prawidłową,
- o której mowa w ustawie z 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. z 2022 r., poz. 1113 z późn. zm.) - że podmiotem wprowadzającym do obrotu baterie i akumulatory przenośne, który jest obowiązany do osiągnięcia poziomów zbierania zużytych baterii przenośnych lub zużytych akumulatorów przenośnych, jest dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej baterie i akumulatory, pochodzące od Wnioskodawcy, do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji – uznają za prawidłową.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 25 marca 2024 r. X, reprezentowana przez pełnomocnika, zwana dalej Stroną lub Wnioskodawcą złożyła wniosek o wydanie interpretacji indywidualnej, w trybie art. 34 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. Prawo przedsiębiorców, co do zakresu i sposobu stosowania przepisów z których wynika obowiązek świadczenia:

- opłaty produktowej i środków na publiczne kampanie edukacyjne, o których mowa w ustawie z 13 czerwca 2013 r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi, zwanej dalej ustawą o opakowaniach albo ugo,
- opłaty produktowej, o której mowa w ustawie z 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (Dz. U. z 2024 r., poz. 433) zwanej dalej ustawą o opłacie produktowej albo uop,
- opłaty produktowej o której mowa w ustawie z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. z 2022 r., poz. 1113 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą o bateriach albo ubia.

Niniejszą decyzją objęto część wniosku dot. ustawy o opłacie produktowej oraz ustawy o bateriach. Natomiast część wniosku dot. ustawy o opakowaniach została rozpoznana w oddzielnej decyzji administracyjnej.

Do wniosku zostało dołączone pełnomocnictwo oraz potwierdzenie opłaty skarbowej za złożenie pełnomocnictwa i potwierdzenie uiszczenia opłaty za wydanie decyzji interpretacyjnej zgodnie z art. 34 ust. 6 Prawa przedsiębiorców.

Pismem z 29 marca 2024 r. znak: OS-WP-II.310. wezwano Stronę, na podstawie art. 34 ust. 7 Prawo przedsiębiorców, o uzupełnienie braków wniosku.

Jednocześnie zawiadomiono Stronę na podstawie art. 66 § 1 Kpa, że w zakresie stanu faktycznego i pytania do ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r., poz. 2056 z późn. zm.), właściwym organem do wydania wyjaśnienia co do zakresu i sposobu stosowania przepisów przez wprowadzającego pojazdy jest Główny Inspektor Ochrony Środowiska i do tego organu należy wnieść odrębne podanie, które zgodnie z art. 66 § 2 Kpa złożone w terminie 14 dni od daty doręczenia zawiadomienia uważa się za złożone w dniu wniesienia pierwszego podania.

Strona uzupełniła wniosek pismem z 30 marca 2024 r.

1. Stan faktyczny przedstawiony przez Stronę:

1.1 Ogólna charakterystyka działalności Wnioskodawcy

X, stanowiącą odpowiednik polskiej spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (XX). X jest producentem samochodu użytkowego 4x4 o nazwie handlowej G. Samochody G spełniają wymagania techniczne (posiadają świadectwa homologacji) dla następujących kategorii:

- M1: pojazdy do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy;
- N1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t.

Produkcja ww. samochodów jest realizowana na terenie F (FF).

1.2 Działalność Wnioskodawcy w Polsce

Na dzień przygotowania niniejszego wniosku, X nie posiada siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także:

- stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej,
- zarządu,
- oddziału,
- przedstawicielstwa,
- biura,
- fabryki,
- warsztatu.

1.3 Sposób wprowadzania do obrotu, przywozu do Polski i dystrybucji produktów, baterii akumulatorów, ze wskazaniem roli kontrahentów

Od maja 2022 r. X przyjmuje zamówienia na samochody G. Co istotne, X posiada wiążące umowy dealerskie z polskimi dealerami prowadzącymi salony samochodowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Na dzień składania niniejszego wniosku, X realizuje sprzedaż wyłącznie na rzecz dealerów będących stronami umowy dealerskiej.

Na mocy umowy dealerskiej przedsiębiorcy prowadzący w Polsce salony samochodowe (dealerzy) nabywają prawo dystrybucji i sprzedaży samochodów G na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także do prowadzenia autoryzowanego serwisu ww. samochodów, w tym dostarczania części zamiennych i akcesoriów samochodowych. Dealerami marki X w Polsce są wyłącznie podmioty, które w ramach

wykonywanej działalności gospodarczej zajmują się zarobkową sprzedażą samochodów. Wskazana działalność ma charakter zorganizowany i ciągły, a dealerzy posiadają status przedsiębiorców w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców.

Wprowadzenie do obrotu, przywóz do Polski i dystrybucja produktów odbywa się w następujący sposób:

- spółka B, wystawia na rzecz polskich dealerów - z którymi posiada stosowną umowę dealerską o współpracy - fakturę potwierdzającą sprzedaż samochodu na rzecz danego dealera (salonu samochodowego); w rezultacie polski dealer staje się pierwszym nabywcą danego egzemplarza pojazdu na terenie Polski; następnie pojazd jest odsprzedawany do klienta końcowego; samochody są dostarczane do salonów samochodowych prowadzonych przez polskich dealerów bezpośrednio z fabryki zlokalizowanej na terenie Francji; części składowe lub przynależność tych samochodów stanowią baterie przenośne i akumulatory samochodowe, a także opony i oleje; ponadto, samochody lub jego elementy mogą być zabezpieczane na czas podróży opakowaniami;
- spółka N, wystawia fakturę na rzecz polskich dealerów - z którymi posiada stosowną umowę dealerską o współpracy - fakturę potwierdzającą sprzedaż samochodu na rzecz danego dealera (salonu samochodowego); w rezultacie polscy dealerzy stają się pierwszymi nabywcami części zamiennych i akcesoriów, które odsprzedają lub wykorzystują w ramach realizowanych prac serwisowych; części zamienne i akcesoria są dostarczane w opakowaniach bezpośrednio z magazynu zlokalizowanego na terenie B.

Z uwagi na brak siedziby lub oddziału X w Polsce, główną rolą polskich dealerów jest wprowadzanie pojazdów, a także akcesoriów i części zamiennych do obrotu po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu używania lub dystrybucji. Dealerzy samochodów X w ramach prowadzonych salonów samochodów prowadzą również standardową działalność promocyjno- sprzedażową, w tym prezentują towary i zawierają umowy sprzedaży z użytkownikami końcowymi. Niemniej jednak, to dealerzy prowadzący salony samochodowe są pierwszymi nabywcami tych produktów na rynek polski, w tym opakowań, a także stanowiących przynależność lub część składową pojazdów opon, olejów, akumulatorów samochodowych oraz baterii przenośnych. Co więcej, liczba samochodów wprowadzanych na rynek polski jest uzależniona od działań sprzedażowych i zaangażowania polskich dealerów samochodowych.

Dostawa samochodów G, jak również części zapasowych, narzędzi serwisowych do produktów X oraz innych towarów produkowanych przez X lub pod marką X odbywa się co do zasady na warunkach dostawy CPT (Carriage Paid To) w rozumieniu INCOTERMS 2020. W drodze wyjątku dostawa może odbywać się według innych reguł INCOTERMS, w szczególności EXW (Ex Works).

2. Pytanie Strony dot. ustawy o opłacie produktowej i ustawy o bateriach:

W niniejszym stanie faktycznym, spółka X powzięła wątpliwości kto w świetle aktualnych polskich regulacji prawnych jest podmiotem odpowiedzialnym za wykonanie obowiązków obejmujących zapewnienia odzysku, recyklingu, a także zbierania odpadów powstających z wprowadzanych na rynek produktów. Wskazane wątpliwości przekładają się na następujące pytania, które dotyczą danin publicznych w rozumieniu art. 34 ust. 1 ustawy Prawo przedsiębiorców:

1) czy w świetle art. 3 ust. 1 ustawy o opłacie produktowej, podmiotem wprowadzającym do obrotu opony i oleje, który jest obowiązany do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy wprowadzonych przez niego do obrotu, a tym samym do uiszczenia opłaty produktowej, o której mowa w art. 12 ust. 2 uop w przypadku niewykonania tego obowiązku jest X jako producent samochodów nieposiadający siedziby w Polsce czy dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej te produkty do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji?

2) czy w świetle art. 33 ust. 1 ustawy o bateriach, podmiotem wprowadzającym do obrotu baterie i akumulatory przenośne, który jest obowiązany do osiągnięcia poziomów zbierania baterii przenośnych lub akumulatorów przenośnych, a tym samym do uiszczenia opłaty produktowej, o której mowa w art. 38 ust. 2 ubia, w przypadku niewykonania tego obowiązku jest X jako producent samochodów nieposiadający siedziby w Polsce czy dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej te baterie i akumulatory do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji?

3. Stanowisko Wnioskodawcy:

W świetle przedstawionego stanu faktycznego, Spółka stoi na stanowisku, że:

1) w świetle art. 3 ust. 1 ustawy o opłacie produktowej, podmiotem wprowadzającym do obrotu opony i oleje, który jest obowiązany do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy wprowadzonych przez niego do obrotu, a tym samym do uiszczenia opłaty produktowej, o której mowa w art. 12 ust. 2 uop w przypadku niewykonania tego obowiązku jest dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej te produkty do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji.

2) w świetle art. 33 ust. 1 ustawy o bateriach, podmiotem wprowadzającym do obrotu baterie i akumulatory przenośne, który jest obowiązany do osiągnięcia poziomów zbierania baterii przenośnych lub akumulatorów przenośnych, a tym samym do uiszczenia opłaty produktowej, o której mowa w art. 38 ust. 2 ubia w przypadku niewykonania tego obowiązku jest dealer samochodowy, który prowadzi w Polsce salon samochodowy i po raz pierwszy wprowadza na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej te baterie i akumulatory do obrotu w celu ich używania lub dystrybucji.

4. Uzasadnienie prawne

4.1 „Wprowadzający” oleje i opony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w świetle ustawy o opłacie produktowej

Ustawa o opłacie produktowej nakłada na wprowadzających obowiązek rozliczania także niektórych produktów stanowiących część składową lub przynależność pojazdów. Mowa w tym wypadku o produktach takich jak:

- oleje smarowe otrzymane z ropy naftowej, preparaty z ciężkich frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane,
- opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w samochodach osobowych.

Zgodnie natomiast z art. 3 ust. 1 uop, wprowadzający do obrotu produkty jest obowiązany do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy wprowadzonych przez niego do obrotu. Niewykonanie tego obowiązku wiąże się z koniecznością uiszczenia opłaty produktowej, o której mowa w art. 12 ust. 2 uop, do której stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (zob. art. 19 uop);

4.1.1 Oleje i opony jako części składowe lub przynależności samochodów G

Zgodnie z art. 2 pkt. 9c lit. a uop przez produkty na gruncie ustawy o opłacie produktowej rozumie się „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”. Mowa tutaj zatem m.in. o wspomnianych wcześniej olejach smarowych, a także oponach pneumatycznych z gumy. Jak przy tym wskazał w wyroku z dnia 22 września 2015 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku:

„(...) art. 2 pkt 9c ustawy produktowej należy interpretować w ten sposób, że skoro oleje smarowe oraz używane opony pneumatyczne z gumy zaliczone zostały do produktów wymienionych w Załączniku nr 4a, to nie tracą tego przymiotu w sytuacji, gdy stanowią one część składową lub przynależność produktów stanowiących przedmiot importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów, w tym w postaci używanych samochodów. Przesądza o tym użyte przez ustawodawcę sformułowanie: "w tym te z nich". Gdyby bowiem ustawodawcy chodziło o uznanie za produkt części składowych lub przynależności olei smarowych i używanych opon pneumatycznych z gumy, to użyłby w omawianym przepisie sformułowania: "produktach - rozumie się przez to produkty zaliczone do rodzaju produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy, w tym części składowe lub przynależności tych produktów". Tak się jednak nie stało i stąd stanowczo trzeba stwierdzić, że czym innym są, w rozumieniu art. 2 ust. 9c) ustawy o opłacie produktowej, produkty, które zostały wymienione w załączniku nr 4a do ustawy, a czym innym produkty, stanowiące przedmiot importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów. Może się zdarzyć tak, że smary olejowe i używane opony pneumatyczne będą stanowić samodzielnie przedmiot importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów, ale też może być i tak jak w sprawie niniejszej, że będą one stanowić część składową przedmiotu importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów, w tym przypadku samochodów używanych".

Nie ulega wątpliwości, że analogicznie należy ocenić status prawny części składowych w samochodach nowych. Jak słusznie przy tym wskazał Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 17 stycznia 2023 r., definicja produktów zawarta w ustawie o opłacie produktowej, w analizowanym zakresie „odnosi się bowiem wyłącznie do stanu produktu w dacie jego importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia, a nie w dacie powstania odpadów z tych produktów". Innymi słowy, fakt, iż odpady z tych produktów powstaną dopiero za kilka, czy nawet kilkanaście lat nie wpływa na zakres obowiązków danego przedsiębiorcy.

Podsumowując, niezależnie od samych pojazdów, przedsiębiorca wprowadzający do obrotu samochody G jest obowiązany na mocy art. 3 ust. 1 do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z olejów i opon stanowiących część składową tych samochodów.

4.1.2 Przedsiębiorca wprowadzający opony i oleje

Jak stanowi od 24 maja 2023 r. art. 2 pkt 12a uop, przez wprowadzenie do obrotu rozumie się „pierwsze dostarczenie produktu na terytorium kraju w ramach działalności gospodarczej, odpłatne albo nieodpłatne, do celów dystrybucji, konsumpcji, stosowania lub użytkowania, w tym na potrzeby własne".

Zgodnie natomiast z art. 2a uop, wprowadzenie do obrotu następuje w dniu:

- 1) wydania produktu z magazynu albo przekazania go osobie trzeciej - w przypadku produktu wytworzonego na terytorium kraju;
- 2) wystawienia faktury potwierdzającej przywóz produktu na terytorium kraju z terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo dokumentu celnego potwierdzającego przywóz produktu na terytorium kraju z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej;
- 3) przywozu produktu na terytorium kraju w celu wprowadzenia do obrotu.

Z kolei art. 2 pkt 9b uop definiuje „przedsiębiorcę" jako przedsiębiorcę „w rozumieniu art. 4 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców, który importuje produkty, dokonuje wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów lub wytwarza produkty i wprowadza je do obrotu, z wyłączeniem przedsiębiorcy wprowadzającego do obrotu narzędzia połowowe zawierające tworzywa sztuczne i prowadzącego działalność połowową w rozumieniu art. 4 pkt 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniającego rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i

(WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej "rozporządzeniem nr 1380/2013", w tym wprowadzającego do obrotu produkty pod własnym oznaczeniem rozumianym jako znak towarowy, o którym mowa w art. 120 ustawy z dnia 30 czerwca 2000 r. - Prawo własności przemysłowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 1170), lub pod własnym imieniem i nazwiskiem lub nazwą, których to produktów wytworzenie zlecił innemu przedsiębiorcy;"

I tak, przedsiębiorcą odpowiedzialnym za wprowadzanie do obrotu olejów i opon jest przedsiębiorca, który importuje lub dokonuje wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów i jednocześnie wprowadza je do obrotu. W ocenie Wnioskodawcy, ciężar wykonania obowiązków wynikających z ustawy o opłacie produktowej będzie zatem ciążył na polskim przedsiębiorcy, który dokonuje odpowiednio importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów (olejów / opon).

Powyższe podejście prezentują także organy administracji publicznej. Przykładowo, w decyzji nr 219/22/OS z dnia 17 marca 2022 r. Marszałek Województwa Mazowieckiego stwierdził, że „jeżeli polski kontrahent sprowadza do Polski produkty, co zostaje potwierdzone fakturą wewnątrzwspólnotowego nabycia, należy go uznać za wprowadzającego je do obrotu jako dokonującego wewnątrzwspólnotowego nabycia tych produktów. W takim wypadku to polski kontrahent jest obowiązany do rozliczania się z tytułu opłaty produktowej za wprowadzone opony”.

W tej samej decyzji, analizując inny wariant, Marszałek Województwa Mazowieckiego stwierdził, że „z definicji przedsiębiorcy podlegającego przepisom ustawy o opłacie produktowej zawartej w art. 2 pkt 9b wynika, że jest nim m.in. przedsiębiorca dokonujący importu produktów, w tym na potrzeby własne. Artykuł 2 pkt 3 ustawy o opłacie produktowej definiuje import produktów jako przywóz produktów z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju. Z uwagi na powyższe, jeżeli polski kontrahent sprowadza do Polski produkty z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej, należy go uznać za wprowadzającego je do obrotu jako dokonującego importu tych produktów. W takim wypadku to polski kontrahent jako dokonujący odprawy celnej sprowadzanych produktów jest obowiązany do rozliczania się z tytułu opłaty produktowej za wprowadzone opony”.

Z analogiczną sytuacją mamy do czynienia w niniejszej sprawie. Tym samym, przemawia to za stwierdzeniem, że podmiotem obowiązany na gruncie art. 3 uop do zapewnienia odzysku, a w szczególności recyklingu odpadów w postaci olejów i opony stanowiących część składowa lub przynależność samochodów G jest w opisanym stanie faktycznym dealer samochodowy. Zgodnie natomiast z art. 2a ust. 1 uop, wprowadzanie przez niego pojazdu nastąpi w momencie wystawienia faktury potwierdzającej przywóz produktu na terytorium kraju z terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej albo dokumentu celnego potwierdzającego przywóz produktu na terytorium kraju z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej lub przywozu produktu na terytorium kraju w celu wprowadzenia do obrotu. Jeżeli terminy, o których mowa w ust. 1, nie będą zbieżne, to zgodnie z art. 2a ust. 2 uop, za dzień wprowadzenia do obrotu uważa się dzień, w którym wprowadzenie do obrotu nastąpiło wcześniej.

4.2 „Wprowadzający” akumulatory i baterie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w świetle ustawy o bateriach

Obowiązki podmiotów wprowadzających baterie i akumulatory na rynek Polski określa ustawa o implementująca dyrektywę 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów oraz uchylającej dyrektywę 91/157/EWG (Dz. Urz. UE L 266 z 26.09.2006, str. 1, z późn. zm.).

Zgodnie natomiast z art. 33 ust. 1 ubia, wprowadzający baterie przenośne lub akumulatory przenośne jest obowiązany do osiągnięcia poziomów zbierania w wysokości określonej w przepisach wydanych na

podstawie ust. 2. Jeżeli wprowadzający baterie przenośne lub akumulatory przenośne nie wykonał obowiązku, jest obowiązany do ponoszenia opłaty produktowej (art. 38 ust. 2 ubia).

Co istotne, w ustawie o bateriach wprowadzono generalną zasadę, w myśl której i zgodnie z podejściem zaprezentowanym w dyrektywie 2006/66/WE przedsiębiorcy wprowadzający do obrotu baterie i akumulatory lub inne produkty, których część składową stanowi bateria lub akumulator, są odpowiedzialni za gospodarowanie odpadami w postaci zużytych baterii i akumulatorów, które powstały z wprowadzonych przez nich produktów. Dlatego to właśnie na nich został nałożony obowiązek zorganizowania i sfinansowania systemu zbierania, przetwarzania, recyklingu i unieszkodliwiania zużytych baterii i akumulatorów oraz właściwego gospodarowania nimi.

Co istotne, odpowiedzialność za baterie i akumulatory stanowiące część składową pojazdów, w tym samochodów potwierdza praktyka organów administracji publicznej (WIOŚ), a także sądów. Przykładowo, w wyroku z dnia 16 lutego 2023 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu stwierdził jednoznacznie, że „skoro z przeprowadzonej kontroli wynika, że skarżący w ramach prowadzonej działalności sprowadza do Polski pojazdy, które posiadają akumulatory, jest on wprowadzającym akumulatory w myśl art. 6 pkt 22 ustawy z dnia 24 kwietnia 2009r. o bateriach i akumulatorach, zgodnie z którym za wprowadzającego baterie lub akumulatory uważa się przedsiębiorcę, 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”.

4.2.1 Przedsiębiorca wprowadzający baterie i akumulatory

Zgodnie z art. 6 pkt 22 ubia, przez podmiot wprowadzający baterie lub akumulatory rozumie się przedsiębiorcę, 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.

Co istotne, za wprowadzającego baterie lub akumulatory uważa się także przedsiębiorcę:

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

I tak, import jest definiowany jako przywóz baterii lub akumulatorów z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu wprowadzenia do obrotu na terytorium kraju. Z kolei wewnątrzwspólnotowe nabycie oznacza przywóz baterii lub akumulatorów z terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu wprowadzenia do obrotu na terytorium kraju.

Zgodnie natomiast z art. 6 pkt 23 ubia, przez wprowadzanie do obrotu rozumie się odpłatne albo nieodpłatne udostępnienie na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu używania lub dystrybucji.

Tym samym, przemawia to za stwierdzeniem, że wprowadzającym na gruncie art. 33 ust. 1 uop, który jest obowiązany do osiągnięcia poziomów zbierania baterii przenośnych lub akumulatorów jest w opisanym stanie faktycznym dealer samochodowy. Zgodnie natomiast z art. 7 ust. 1 pkt 2 lub 3 wprowadzenie do obrotu baterii lub akumulatorów na terytorium kraju następuje z dniem wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie lub przywozu baterii lub akumulatorów na terytorium kraju.

5. Podsumowanie

Na gruncie analizowanych ustaw podmiotem posiadającym status „wprowadzającego” będą polscy dealerzy, którzy prowadzą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej salony samochodowe. Za poparciem tego stwierdzenia można przywołać następujące argumenty:

- Brak siedziby X w Polsce: X nie posiada siedziby na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, zarządu, oddziału, przedstawicielstwa, biura, fabryki, magazynu, salonu czy warsztatu. Z analizy orzecznictwa wynika natomiast, że odpowiedzialność podmiotów zagranicznych występuje przede wszystkim w sytuacji, gdy dokonują oni dostarczenia towarów do zarządzanych przez siebie magazynów lub posiadają własny oddział. Z taką sytuacją nie mamy jednak do czynienia w niniejszym stanie faktycznym.
- Potwierdzenie transakcji zagraniczną fakturą: Wszelkie rozliczenia, tj. zarówno sprzedaż pojazdów jak również części zamiennych oraz akcesoriów są dokonywane na podstawie faktur zagranicznych, wystawianych przez podmioty nie posiadające siedziby w Polsce na rzecz polskich dealerów prowadzących salony samochodowe w Polsce, którzy jako pierwsi nabywają te samochody oraz inne produkty w celu ich używania lub dystrybucji.
- Produkcja i sprzedaż samochodów za granicą: Samochody są produkowane we Francji, a następnie są sprzedawane na zasadach CPT INCOTERMS 2020 do dealera samochodowego. Przemawia to zatem za stwierdzeniem, że odpowiedzialność za import (WNT) leży po stronie dealera.
- Rola dealera: Dealer samochodowy w Polsce jest "wewnątrzspółnotowym nabywcą", tj. jako osoba, która przywozi pojazd z terytorium innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju. Wprawdzie samochód będzie docelowo sprzedawany bezpośrednio od podmiotu z siedzibą w W (X), to jednak kluczowe dla oceny prawnej transakcji wydaje się być fakt, że samochody są przywożone bezpośrednio z Francji. Niemniej jednak, kwalifikacja prawna tej transakcji jako import tudzież wewnątrzspółnotowe nabycie jest indyferentna prawnie. W obu przypadkach mamy bowiem do czynienia z przywozem pojazdu (produktów/opakowań) z zagranicy, co jest kluczowe dla oceny prawnej wprowadzającego.
- Wprowadzenie na terytorium kraju: Dealer samochodowy w Polsce wprowadza samochód na terytorium kraju „po raz pierwszy na terytorium kraju w celu używania lub dystrybucji”. Tym samym to dealer samochodowy po raz pierwszy dostarcza produkt na terytorium RP w ramach działalności gospodarczej do celów dystrybucji, konsumpcji, stosowania lub użytkowania, w tym na potrzeby własne”.

W niniejszej sprawie należy stwierdzić co następuje:

Odnosząc się do przedstawionego we wniosku stanu faktycznego dotyczącego ustawy o opłacie produktowej i ustawy o bateriach, przedstawiam stanowisko co do zakresu i sposobu stosowania przepisów ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej i ustawy z 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach

Odnosnie pytania 1 dot. ustawy o opłacie produktowej.

Podstawowym obowiązkiem przedsiębiorców wprowadzających do obrotu produkty, o których mowa w załączniku 4a do ustawy o opłacie produktowej, jest zapewnienie odzysku, a w szczególności recyklingu odpadów poużytkowych.

Ustawa o opłacie produktowej nakłada obowiązki na podmioty wprowadzające na terytorium kraju produkty, rozumiane jako produkty zaliczone do rodzaju produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy, w tym również te, które stanowią część składową lub przynależność produktów stanowiących przedmiot importu

produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów. Wśród wymienionych produktów we wspomnianym załączniku znajdują się m.in.:

1. opony pneumatyczne z gumy, nowe, w rodzaju stosowanych w samochodach osobowych (pozycja PKWiU 22.11.11.);
2. opony pneumatyczne, używane (pozycja PKWiU 38.11.53.0);
3. oleje smarowe otrzymane z ropy naftowej, preparaty z ciężkiej frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane, w wybranymi wyłączeniami (pozycja PKWiU 19.20.29.0, z wybranymi wyłączeniami);
4. preparaty smarowe, dodatki, środki zapobiegające zamarzaniu, z wybranymi wyłączeniami (kategoria PKWiU 20.59.4, z wybranymi wyłączeniami).

Zgodnie z definicją produktu, jeżeli ww. wymienione produkty stanowią część składową lub przynależność produktów stanowiących przedmiot importu produktów lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów, to również podlegają pod obowiązki wynikające z ustawy o opłacie produktowej.

Ustawa o opłacie produktowej wprowadza swoje własne, swoiste znaczenie dla terminów import oraz nabycie wewnątrzwspólnotowe. I tak:

- a) import produktów – oznacza przywóz produktów z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju;
- b) wewnątrzwspólnotowe nabycie produktów – oznacza przywóz produktów z terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju.

W przypadku produktów, których wprowadzenie do obrotu regulowane jest przepisami ustawy o opłacie produktowej to przepisy tejże ustawy nakładają na przedsiębiorców wprowadzających na rynek produkty wymienione w przepisach tej ustawy, w tym oleje, opony obowiązek zapewnienia określonych poziomów odzysku i recyklingu.

Przedsiębiorca został zdefiniowany w art. 2 pkt 9b ustawy o opłacie produktowej jako przedsiębiorca w rozumieniu przepisów ustawy Prawo przedsiębiorców, dokonujący importu lub wewnątrzwspólnotowego nabycia produktów, w tym na własne potrzeby, oraz wytwórcę wprowadzającego produkty na terytorium kraju. Obowiązki te dotyczą również wprowadzania tych produktów jako części składowych innych produktów, które zostały przywiezione do kraju w celu wprowadzenia do obrotu lub na potrzeby własne (art. 2 pkt 9c ustawy o opłacie produktowej).

Artykuł 2 pkt 3 ustawy o opłacie produktowej definiuje import produktów jako przywóz produktów z terytorium państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju, natomiast wewnątrzwspólnotowe nabycie produktów zostało zdefiniowane w art. 2 pkt 11f ustawy o opłacie produktowej jako przywóz produktów z terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej w celu wprowadzenia na terytorium kraju. Zarówno w przypadku definicji wewnątrzwspólnotowego nabycia jak i w przypadku definicji importu ustawodawca nie wskazuje jedynie na sam przywóz do kraju produktów ale na przywóz, który ma na celu wprowadzenie produktów na terytorium kraju.

Jak wynika z opisanego stanu faktycznego za przywóz do Polski produktów wraz z pojazdami odpowiada polski dealer samochodowy.

Odnosnie pytania 2 dot. ustawy o bateriach.

Zgodnie z art. 6 pkt 22 ustawy o bateriach przez wprowadzającego baterie lub akumulatory rozumie się przedsiębiorcę, 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.

W myśl art. 6 pkt 23 ww. ustawy wprowadzanie do obrotu jest to odpłatne albo nieodpłatne udostępnienie na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym w celu używania lub dystrybucji.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy, wprowadzenie do obrotu baterii lub akumulatorów na terytorium kraju następuje z dniem:

- 1) wydania baterii lub akumulatorów z magazynu lub przekazania osobie trzeciej, z przeznaczeniem do używania lub dystrybucji na terytorium kraju - w przypadku baterii lub akumulatorów wyprodukowanych na terytorium kraju;
- 2) wystawienia faktury potwierdzającej wewnątrzwspólnotowe nabycie;
- 3) przywozu baterii lub akumulatorów na terytorium kraju.

Jak wynika z opisanego stanu faktycznego za przywóz do Polski baterii i akumulatorów wraz z pojazdami odpowiada polski dealer samochodowy.

Stąd w odniesieniu do opłaty produktowej dla produktów typu oleje i opony oraz baterie i akumulatory, wprowadzonych do obrotu w pojazdach pochodzących od Wnioskodawcy, przez dealerów samochodowych na podstawie faktur wewnątrzwspólnotowego nabycia lub dokumentów celnych należy wskazać że wprowadzającym do obrotu nie jest Wnioskodawca. Stąd Wnioskodawca nie podlega obowiązkowi uiszczania opłat produktowych, o których mowa w ustawie o opłacie produktowej i w ustawie o bateriach, w opisanych powyżej stanach faktycznych.

Z uwagi na powyższe zdecydowano jak w sentencji.

Powyższa interpretacja przepisów dotyczy przedstawionego przez Stronę i przytoczonego w treści decyzji stanu faktycznego i jest zgodna ze stanem prawnym obowiązującym w dniu wydania niniejszej decyzji.

Interpretacja zawarta w powyższej decyzji dotyczy wyłącznie tej indywidualnej sprawy.

POUCZENIE

Od decyzji służy Stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Warszawie, ul. Obozowa 57, 01-161 Warszawa, za pośrednictwem Marszałka Województwa Mazowieckiego w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Stronie przysługuje prawo do złożenia wniosku o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania Strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.