

1. Europejskie wytyczne odnośnie oznaczeń na bateriach - kto, jak i kiedy ma zrobić oznaczenia?

Odpowiedź:

Etykietowanie – od 18 sierpnia 2026 r. lub po 18 miesiącach od daty wejścia w życie aktu wykonawczego. Etykieta zawiera:

1. dane identyfikacyjne wytwórcy,
2. kategorię baterii i jej dane identyfikacyjne,
3. miejsce wytworzenia (położenie geograficzne zakładu wytwarzającego baterie),
4. data wytworzenia (miesiąc i rok),
5. masę,
6. pojemność,
7. skład chemiczny,
8. substancje niebezpieczne zawarte w baterii, inne niż rtęć, kadm lub ołów,
9. środek gaśniczy, który może być użyty,
10. surowce krytyczne obecne w baterii, których stężenie procentowe masowe m/m wynosi powyżej 0,1 %.

Kod QR – od 18 lutego 2027 r.

Wszystkie baterie zawierające powyżej 0,002 % kadmu lub powyżej 0,004 % ołowiu oznacza się symbolem chemicznym danego metalu: Cd lub Pb – obecnie.

Symbol selektywnej zbiórki – obecnie (ale obecnie bez wymagań w zakresie rozmiaru określonego w cm). Od 18 sierpnia 2025 r. – w określonym rozmiarze.

We wszystkich przypadkach za zapewnienie oznaczeń odpowiada wprowadzający.

2. Wprowadzenie na rynek i obowiązki dla importera

Odpowiedź:

Obowiązki są różne w zależności od rodzaju baterii. Zestawienie obowiązków znajduje się w tabeli, którą można pobrać pod artykułem <https://rlgsoft.pl/zarzadzanie-srodowiskiem-w-firmie/nowe-spojrzenie-na-baterie-co-nas-czeka/>. Importer jest wprowadzającym, zatem dotyczą go obowiązki opisane w tabeli.

3. Procedury prawne podczas regeneracji akumulatorów i testów diagnostycznych podczas prac weryfikujących na podstawie reklamacji

Odpowiedź:

Nie ma konkretnych procedur prawnych dot. powyższych czynności. Należy stosować ogólne wymagania w zakresie ochrony środowiska i gospodarki odpadami. Ww. działania powodują emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz wytwarzanie odpadów. Emisję należy rozliczyć w KOBiZE i urzędzie

marszałkowskim, natomiast wytworzone odpady należy prawidłowo zaklasyfikować (zgodnie z katalogiem odpadów), magazynować i przekazać do uprawnionego odbiorcy, czyli firmy posiadającej zezwolenie na zbieranie lub przetwarzanie odpadów.

4. Kiedy będziemy mieli polskie przepisy wprowadzające te zmiany?

Odpowiedź:

Rozpoczęto prace nad nową ustawą. Projektowana ustawa o bateriach i zużytych bateriach ma zastąpić w całości obowiązującą ustawę o bateriach i akumulatorach. Szacuje się, że ustawa wejdzie w życie za ok. 6 miesięcy, ale jest to pewne, ponieważ nie wiadomo, ile uwag zostanie zgłoszonych do projektu. Projekt jest zgodny z unijnym rozporządzeniem, dlatego przewiduje się, że nie pojawią się w nim kontrowersyjne przepisy.

5. Wymogi lokalne dla wprowadzającego na rynek (oprócz oznakowania, informacji dla klienta), np. poziomy zbierania.

Odpowiedź:

Według polskich przepisów poziomy zbierania dotyczą tylko baterii przenośnych. Obecnie poziom wynosi 45%, ale według rozporządzenia ma wzrosnąć i osiągnąć:

- a) 63 % do dnia 31 grudnia 2027 r.
- b) 73 % do dnia 31 grudnia 2030 r.

Trudno mówić o warunkach lokalnych, ponieważ rozporządzenie obowiązuje w każdym kraju członkowskim. Jego zadaniem jest ujednolicenie rynku. Dlatego nawet jeżeli nie ma obowiązku w polskich przepisach, należy stosować unijne. Przykładowo dla baterii LMT producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają selektywną zbiórkę wszystkich zużytych baterii LMT – niezależnie od ich charakteru, składu chemicznego, stanu, marki czy pochodzenia – na terytorium państwa członkowskiego, w którym udostępniają oni po raz pierwszy baterie na rynku. Wymagane poziomy zbierania:

- a) 51 % do dnia 31 grudnia 2028 r.;
- b) 61 % do dnia 31 grudnia 2031 r.

Nowym obowiązkiem według rozporządzenia jest dochowanie należytej staranności. Obowiązek ten dotyczy wszystkich baterii wprowadzanych po raz pierwszy do UE przez podmioty gospodarcze, których przychody netto ze sprzedaży w roku obrotowym poprzedzającym ostatni rok obrotowy wynosiły mniej niż 40 mln EUR i które nie należą do grupy składającej się z jednostek dominujących i zależnych, która w formie skonsolidowanej przekracza limit 40 mln EUR. Należyta staranność w zakresie baterii oznacza obowiązki podmiotu gospodarczego dotyczące jego systemu zarządzania, zarządzania ryzykiem, weryfikacji zewnętrznych i nadzoru przez jednostki notyfikowane oraz ujawniania informacji, mające na celu identyfikowanie istniejących i potencjalnych zagrożeń społecznych i środowiskowych związanych z pozyskiwaniem i przetwarzaniem surowców i surowców wtórnych niezbędnych do wytwarzania baterii i z handlem nimi oraz zapobieganie takim zagrożeniom i ich eliminowanie; oznacza to także obowiązki dostawców w łańcuchu i ich jednostek zależnych lub podwykonawców.

W celu zdefiniowania obowiązków konieczne jest wskazanie rodzaju baterii i relacji rynkowej (czy jest się producentem, dystrybutorem itp.)

6. Jakie dokumenty są wymagane przy imporcie baterii przenośnych i przemysłowych wg rozporządzenia z krajów trzecich?

Odpowiedź:

Dla wszystkich rodzajów baterii wymagana jest deklaracja zgodności, która zawiera dane:

1. Model baterii (produkt, kategoria i partia lub numer seryjny);
2. Imię i nazwisko lub nazwa i adres wytwórcy oraz, w stosownych przypadkach, jego upoważnionego przedstawiciela;
3. „Niniejsza deklaracja zgodności wydana zostaje na wyłączną odpowiedzialność wytwórcy.”;
4. Przedmiot deklaracji (opis baterii i identyfikacja umożliwiająca odtworzenie jej historii, zawierająca ewentualnie, w stosownych przypadkach, zdjęcie baterii);
5. Opisany w pkt 4 przedmiot deklaracji jest zgodny z odnośnym prawodawstwem harmonizacyjnym Unii: ... (odniesienie do innych zastosowanych aktów Unii);
6. Odniesienia do odpowiednich norm zharmonizowanych lub wspólnych specyfikacji, które zastosowano, lub do innych specyfikacji technicznych, w oparciu, o które deklarowana jest zgodność;
7. Jednostka notyfikowana przeprowadziła ... (opis przeprowadziła ... (opis interwencji) ... i wydała certyfikat/ certyfikaty: ... (szczegółowe informacje, w tym data oraz, w odpowiednich przypadkach, informacja o okresie i warunkach jej ważności);
8. Informacje dodatkowe: Podpisano w imieniu (miejsce i data wydania).

Dla baterii przemysłowych nadających się do powtórnego naładowania o pojemności powyżej 2 kWh wymagane jest dołączanie dokumentu informującego o wartościach parametrów wydajności elektrochemicznej i trwałości. Dla baterii przemysłowych o pojemności powyżej 2 kWh wymagane będzie dołączanie paszportu.

7. Do kogo się odnosi zapis dot. użytkownika końcowego - zgodnie z art. 45 ust.3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (t.j. Dz.U. 2019 poz. 521), jako użytkownik końcowy jesteśmy zobowiązani do przekazania zużytych akumulatorów przemysłowych niklowo-kadmowych prowadzącemu zakład przetwarzania zużytych akumulatorów niklowo-kadmowych.

Odpowiedź:

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie, użytkownikiem końcowym jest podmiot wykorzystujący energię elektryczną z baterii lub akumulatorów. Jest to ten, kto jako ostatni używa baterii jako źródła energii, czyli w praktyce wytwórca odpadu w postaci zużytej baterii.

8. Baterie przemysłowe - obowiązki polskich dystrybutorów

Odpowiedź:

Dystrybutorzy zapewniają, że udostępniane baterie spełniają wymagania prawne, a wprowadzający jest zarejestrowany i przeszedł ocenę zgodności. Udostępniane baterie muszą posiadać oznakowanie CE. Dystrybutorzy odbierają od użytkownika końcowego zużyte baterie przemysłowe – nieodpłatnie i bez zobowiązania użytkownika końcowego do zakupu nowej baterii w punkcie sprzedaży detalicznej dystrybutora lub w jego najbliższej okolicy. Dystrybutorzy dostarczający baterie użytkownikom końcowym udostępniają na stałe oraz w łatwo dostępny i wyraźnie widoczny sposób w swoich punktach sprzedaży detalicznej, użytkownikom końcowym baterii informacje dotyczące sposobu bezpłatnego zwrotu przez użytkowników końcowych zużytych baterii do odpowiednich punktów zbierania ustanowionych w punktach sprzedaży detalicznej lub w imieniu platformy internetowej. Obowiązek ten

ogranicza się do kategorii baterii, które dystrybutor lub sprzedawca detaliczny oferował lub oferuje jako baterie nowe. Baterie odebrane od użytkowników końcowych muszą być przekazywane do uprawnionego zbierającego.

9. Wprowadzane z zagranicy baterie przemysłowe powyżej 5kg wprowadzane przez dystrybutorów

Odpowiedź:

Jak powyżej, przy czym według rozporządzenia wprowadzaniem jest import (czyli spoza Unii Europejskiej). Do momentu wejścia w życie nowej polskiej ustawy, wprowadzeniem jest również wprowadzenie na teren Polski (niezależnie od tego, czy baterię wcześniej zostały wprowadzone na teren Unii Europejskiej).

10. Nowa klasyfikacja baterii - praktyczne wskazówki

Odpowiedź:

Klasyfikując baterie należy brać pod uwagę wagę oraz przeznaczenie. Oceny najlepiej dokonywać na podstawie dokumentacji technicznej baterii. Należy pamiętać, że według rozporządzenia, w przypadku, gdy można uznać, że wprowadzane do obrotu baterie mogą należeć do więcej niż jednej kategorii, uznaje się, że należą do kategorii, do której mają zastosowanie najbardziej rygorystyczne wymogi.

11. Nawet przy bogatym asortymencie i licznych dostawach baterii w sprzęcie, nie jest trudno uzyskać masę wprowadzonych baterii, jeśli dane te wpisujemy na bieżąco do systemu przy każdym przyjęciu towaru: ilość baterii w danym modelu sprzętu, masa jednej baterii, rodzaj baterii. Trudniej jest wygenerować masę wprowadzoną, gdy chcemy odjąć masy wyprowadzone, gdyż trzeba sprawdzać, czy aby na pewno towar wyprowadzony był wprowadzony wcześniej, ale nie wcześniej niż w tym samym roku kalendarzowym. Czy są jakieś programy, które wygenerują masę wprowadzoną uwzględniając tą kombinację warunków? Myślę o raporcie rocznym, gdyż raporty np. kwartalne to jeszcze inna kombinacja.

Odpowiedź:

W związku z tym, że nie ma wzoru prowadzenia ewidencji, a jedynie ogólne założenia, większość firm działa w oparciu o rozwiązania „szyte na miarę”. Nie możemy polecić żadnego programu, ale zapraszamy do kontaktu indywidualnego na adres srodowisko@rev-log.com, być może uda się wypracować łatwe rozwiązanie w oparciu o już istniejący w Państwa firmie system.

12. Do sprzętu kupuję akumulatory od przedsiębiorcy krajowego, czy muszę zapewnić im recykling?

Odpowiedź:

Nie, zapewnienie poziomu zbierania to obowiązek wprowadzającego jako pierwszy na polski rynek. Zebrane baterie trafiają do recyklingu, ale na razie nie ma obowiązku pokazywania, ile baterii poddano recyklingowi (wskazuje się, ile zebrano).

13. Pytanie dot. ustalenia zasad przekazywania uprawnionym odbiorcom akumulatorów nikielowo-kadmowych.

Jako użytkownik końcowy przemysłowych akumulatorów nikielowo-kadmowych (kod odpadu 16 06 02*), na podstawie art. 44 ust. 3 Ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 roku o bateriach i akumulatorach, jest zobowiązany przekazać zużyte

„Rewolucja bateryjna – czy Twoja firma jest na to gotowa?” – Q&A

akumulatory przemysłowe niklowo-kadmowe prowadzącemu zakład przetwarzania zużytych akumulatorów niklowo-kadmowych. W ustawie nie ma jednak jednoznacznie mowy o tym, że należy tego przekazania dokonać bezpośrednio. Wiele firm oferujących nam odbiór odpadów, posiada zezwolenia na zbieranie akumulatorów niklowo-kadmowych lub są zakładami przetwarzania baterii i akumulatorów, wpisanymi do rejestru GIOŚ - nie są jednak konkretnie zakładami przetwarzania akumulatorów niklowo-kadmowych. Czy zgodnie z obowiązującymi przepisami można przekazać im zużyte akumulatory zasadowe do dalszego zagospodarowania, bez ryzyka narażenia na sankcje karne? Jeżeli tak to na jakich zasadach? Czy mamy obowiązek żądać potwierdzenia, że przekazane przez nas akumulatory trafią ostatecznie do zakładu przetwarzania? Jeżeli tak to w jakiej formie (karta przekazania odpadów do zakładu przetwarzania? zapisy w umowie na odbiór akumulatorów?)

Obecnie podpisaliśmy umowę na zakup nowych i jednocześnie odbiór po okresie wykorzystania, zużytych akumulatorów zasadowych. Firma, która ma je odebrać posiada zezwolenie na zbieranie odpadów o kodzie 16 06 02*. Zbierane odpady są przez nich transportowane do zakładu przetwarzania akumulatorów niklowo-kadmowych poza granicami naszego kraju. Czy możemy takiej firmie przekazać odpad i czy musimy żądać od zbierającego dokumentu potwierdzającego przekazanie odpadu do właściwego zakładu przetwarzania (w tym przypadku byłby to dokument transgranicznego śledzenia przesyłki gdzie w pkt. 18 instalacja potwierdzi otrzymanie przesyłki a najpóźniej w ciągu roku, w poz. 19 potwierdzi dokonanie recyklingu)?

Odpowiedź:

Biorąc pod uwagę cały artykuł 43 należy uznać, że intencją ustawodawcy było przekazywanie bezpośrednio do zakładu przetwarzania, z wyłączeniem innych zbierających. Dla innych baterii i akumulatorów przewidziano w artykule 43 możliwość przekazywania zbierającym, natomiast dla niklowo-kadmowych wskazano jedynie opcję przekazania do zakładu przetwarzania. Jest dopuszczalne przekazanie do zakładu przetwarzania zagranicą, ale odpad musiałby jechać bezpośrednio od Państwa do tego zakładu (bez KPO, tylko Załącznik VII), czyli nie mógłby trafiać do polskiego zbierającego niebędącego zakładem przetwarzania. Podmiot organizujący przemieszczenia musiałby posiadać notyfikację, czyli decyzję GIOŚ. Na Załączniku VII Państwa firma widniałaby jako wytwórca odpadu.

14. Czyli jak:

- 1) kupuję baterię z Chin i montuję w urządzeniu, które wyprodukowałem to jestem wprowadzającym?
- 2) kupuję baterię na terenie Unii Europejskiej i montuję w urządzeniu, które produkuję to też jestem wprowadzającym?

Odpowiedź:

W pierwszym przypadku tak. W drugim – na razie tak, ale po wejściu w życie nowej polskiej ustawy (jeżeli zostaną utrzymane projektowane przepisy) sprowadzanie z terenu Unii nie będzie traktowane jako wprowadzenie do obrotu na polski rynek.

15. Czy jeżeli kupuję baterię lub sprzęt z baterią od jednej ze spółek z innego kraju w Unii Europejskiej tej samej grupy to mogę rozumieć, że ta spółka jest odpowiedzialna za wprowadzenie do obrotu i nie muszę wносить opłat za wprowadzenie?

Odpowiedź:

Jak wyżej: po wejściu w życie nowej polskiej ustawy (jeżeli zostaną utrzymane projektowane przepisy) sprowadzanie z terenu Unii nie będzie traktowane jako wprowadzenie do obrotu na polski rynek. Obecnie – to zależy jaki dokument potwierdza przemieszczenie. Jest możliwe, że wprowadzającym będzie spółka zagraniczna, ale w większości przypadków obowiązki bierze na siebie spółka polska jako nabywająca z zagranicy.

16. Czyli powerbank jest baterią i akumulatorem przenośnym?

Odpowiedź:

Nie ma jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie, dlatego najlepiej skorzystać z procedury interpretacji indywidualnej. Zgodnie z ustawą o zużytym sprzęcie elektrycznym i elektronicznym, marszałek województwa jest organem podatkowym w zakresie opłat produktowych naliczanych w przypadku nieosiągnięcia wymaganych poziomów zbierania sprzętu. Błędna klasyfikacja sprzętu skutkuje naliczeniem opłaty, dlatego można zwrócić się do marszałka z wnioskiem o wydanie interpretacji indywidualnej w zakresie stosowania przepisów podatkowych – na podstawie art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U.2024.236 t.j.) oraz ustawy sprzętowej. We wniosku o wydanie interpretacji podaje się swoje stanowisko, a urząd albo zgadza się, albo nie. W obu przypadkach decyzja zawiera uzasadnienie. Taka decyzja ma zastosowanie tylko do wnioskującego i jest podstawą do realizacji obowiązków. Jest też brana pod uwagę w trakcie kontroli i jest niepodważalna przez kontrolującego.

17. Czy tzw. booster a więc akumulator do rozruchu samochodu, który można przenosić, jest akumulatorem samochodowym czy akumulatorem przenośnym?

Odpowiedź:

Jest to akumulator samochodowy, zarówno według definicji wynikającej z polskiej ustawy, jak również z rozporządzenia unijnego (zmienia się nazwa, ale nie fakt klasyfikacji jako inne niż przenośne).

Polska ustawa: bateria samochodowa oznacza baterię i akumulator, które są używane do rozruszników, oświetlenia lub inicjowania zapłonu w pojazdach.

Rozporządzenie unijne: bateria rozruchowa oznacza baterię, która została specjalnie zaprojektowana w celu dostarczania energii elektrycznej do rozruchu, oświetlenia lub zapłonu i która może być stosowana również pomocniczo lub rezerwowo w pojazdach, innych środkach transportu lub w maszynach.

18. Czyli bateria/akumulator ważący 5,1 kg nie będą "przenośne"?

Odpowiedź:

Bateria ważąca 5,1 kg powinna być klasyfikowana jako przemysłowa.

19. Bateria używana w wózkach widłowych do jakiej kategorii powinna być zaliczona?

Odpowiedź:

Do przemysłowych lub SLI – zależności od funkcji.

„Rewolucja bateryjna – czy Twoja firma jest na to gotowa?” – Q&A

Bateria SLI oznacza baterię, która została specjalnie zaprojektowana w celu dostarczania energii elektrycznej do rozruchu, oświetlenia lub zapłonu i która może być stosowana również pomocniczo lub rezerwowo w pojazdach, innych środkach transportu lub w maszynach.

Bateria przemysłowa oznacza każdą baterię, która została specjalnie zaprojektowana do celów przemysłowych, przeznaczona do celów przemysłowych po tym, jak została przygotowana do wykorzystania do innych celów lub wykorzystana do innych celów, lub każdą inną baterię, która waży powyżej 5 kg i nie jest baterią do pojazdów elektrycznych, baterią LMT ani baterią SLI.

20. Jeżeli bateria jest przeznaczona typowo do celów produkcyjnych, ale waży mniej niż 5 kg, to czy mimo wszystko powinna być zaliczona do baterii przenośnych?

Odpowiedź:

Baterię należy klasyfikować jako przemysłową. Zgodnie z definicją bateria przemysłowa oznacza każdą baterię, która została specjalnie zaprojektowana do celów przemysłowych, przeznaczona do celów przemysłowych po tym, jak została przygotowana do wykorzystania do innych celów lub wykorzystana do innych celów, **lub** każdą inną baterię, która waży powyżej 5 kg i nie jest baterią do pojazdów elektrycznych, baterią LMT ani baterią SLI. Kryterium wagi jest drugorzędne w stosunku do funkcji, a spójnik „lub” wskazuje, że przemysłowa może być również inną baterią, ale wtedy bierze się pod uwagę kryterium masy.

21. Czy sprzęt powinien być "etykietowany" n/t baterii lub akumulatorów, które zawiera, czy wystarczy informacja na ten temat w instrukcji?

Odpowiedź:

Wystarczy informacja w instrukcji lub innych dokumentach towarzyszących.

22. Czy akumulatory do rozruchu samochodów (SLI) mają mieć paszport?

Odpowiedź:

Nie, baterie SLI nie są objęte obowiązkiem paszportu. Paszport dotyczy baterii LMT (do lekkich środków transportu), baterii przemysłowych o pojemności powyżej 2 kWh i baterii do pojazdów elektrycznych.

23. Jeżeli akumulator samochodowy rozruchowy, który nie będzie akumulatorem przenośnym, ponieważ waży np. 10 kg, a jednocześnie, zakładam, że nie jest akumulatorem samochodowym, to czy jako akumulator przemysłowy będzie wymagał kodu QR i paszportu?

Odpowiedź:

Według rozporządzenia będzie to kategoria SLI (bateria, która została specjalnie zaprojektowana w celu dostarczania energii elektrycznej **do rozruchu**, oświetlenia lub zapłonu i która może być stosowana również pomocniczo lub rezerwowo w pojazdach, innych środkach transportu lub w maszynach. Śl. SLI nie jest wymagany paszport.

24. Symbol selektywnej zbiórki ma być w przypadku baterii przemysłowych umieszczany na skrzyni baterii czy wystarczy na tabliczce znamionowej baterii? Obecnie mamy na tabliczce umieszczony.

„Rewolucja bateryjna – czy Twoja firma jest na to gotowa?” – Q&A

Odpowiedź:

Symbol powinien być widoczny przez cały okres użytkowania baterii, dlatego lepiej, aby był umieszczony na skrzyni baterii, a nie na tabliczce znamionowej.

25. Czy można prosić o rozwinięcie tematu rejestru producentów i konieczności sprawdzania rejestracji producenta baterii przez dystrybutorów? Czy to jest jeden unijny system czy każdy kraj ma swój i u nas jest to BDO? W jaki sposób dystrybutor ma sprawdzać oznakowanie baterii jeśli jest ona wbudowana w produkt i nie da się tego sprawdzić bez jego rozmontowania (art. 42 ust.2a)? Czy wystarczają oświadczenia producenta/wytwórcy baterii?

Odpowiedź:

Na razie jest to BDO, ale planuje się utworzenie rejestru unijnego. Gdy nie da się wymontować baterii, z dokumentacji technicznej musi wynikać, że jest to uzasadnione technologicznie i nie ma innej możliwości zamontowania przy zachowaniu funkcjonalności baterii. W takim przypadku warto posiadać oświadczenia od producenta/wytwórcy oraz pełną dokumentację techniczną.

26. Mam pytanie dotyczące definicji wprowadzającego. Czy polska ustawa zmieni definicję i wprowadzającym będzie wprowadzający na teren kraju, a nie rynek UE tak jak to jest w rozporządzeniu europejskim?

Odpowiedź:

Według projektu nowej ustawy wprowadzającym ma być wprowadzający na teren UE. Jeżeli nic się nie zmieni, przywóz z terenu UE do Polski nie będzie wprowadzeniem do obrotu.

27. Co z bateriami/akumulatorami, które nabyliśmy wcześniej a nie spełniają już wymogów. powinniśmy je wycofać z obiegu?

Odpowiedź:

Jeżeli zostały wprowadzone przed wejściem w życie wymagań rozporządzenia – nie wycofuje się ich z obrotu, mogą pozostać na rynku. Zgodnie z rozporządzeniem: Baterie wprowadzone do zasobów w Unii przez dystrybutorów, w tym sprzedawców, przed datą rozpoczęcia stosowania odpowiednich wymogów nie muszą spełniać wymogów nowego rozporządzenia.

28. Kto będzie "Wprowadzającym" baterię do hybrydy plug-in (120kg), w sytuacji kiedy jest ona produkowana w fabryce w Polsce na zlecenie niemieckiego koncernu motoryzacyjnego, wysłana do Niemiec, tam przepakowana i wysłana do Polski do generalnego dystrybutora jako część zamienna. Potem sprzedana do autoryzowanego serwisu.

Odpowiedź:

Wprowadzającym jest niemiecki koncern jako zlecający wyprodukowanie, pod warunkiem, że wprowadza baterie pod własnym znakiem towarowym. Jeżeli występuje tylko zlecenie (bez oznakowania koncernu), wprowadzającym jest polski producent.

29. Czy dobrze zrozumiałem, że po zmianach wprowadzenie na rynek przestaje występować w przypadku importu wewnątrzunijnego, przechodząc na eksportera?

Odpowiedź:

Według rozporządzenia wprowadzającym jest importer, czyli sprowadzający baterie spoza terenu UE. Przesunięcia wewnątrzunijne nie są wprowadzeniem do obrotu. Na razie obowiązują przepisy rozporządzenia, ale również polskiej ustawy, która mówi o wprowadzeniu na polski rynek. Po wejściu w życie nowej ustawy bateryjnej – jeżeli zostaną utrzymane planowane przepisy – nie trzeba będzie raportować baterii sprowadzanych z terenu UE.

30. Typowa bateria VLRA (kwasowo-ołowiowa) 7/9 Ah 12V jak powinna być zaklasyfikowana? Używa się jej np. w małych UPS, które wykorzystują konsumenci, dodatkowo ta bateria może być wyjęta i przeniesiona przez użytkownika domowego. Waga takiej baterii to 2.1 - 2.5 kg. Jeśli przenośna (ponieważ < 5kg) to co art. 6 i ograniczeniem ołowiu jeśli takie baterie głównie składają się z ołowiu?

Odpowiedź:

Zgodnie z rozporządzeniem bateria powinna być klasyfikowana jako przemysłowa: Do celów niniejszego rozporządzenia baterie wykorzystywane do magazynowania energii w środowisku prywatnym lub domowym powinny być uznawane za baterie przemysłowe.

31. Jako wytwórca sprzętu elektronicznego, dokonujemy zakupu baterii pochodzących z Chin od polskiego dystrybutora, który do baterii dolutowuje blaszki lub wtyki - jesteśmy jednym z wielu odbiorców, dla których wykonywane są takie czynności w zakresie tych baterii. Czy w takim razie jesteśmy traktowani jako wprowadzający ze względu na zamówienie wymagające dostosowania baterii?

Odpowiedź:

Nie są Państwo wprowadzającym. Wprowadzającym jest firma, która sprowadziła baterie z Chin. Dolutowanie dla Państwa blaszek lub wtyków nie powoduje, że stają się Państwo wprowadzającym.

32. Czy jeśli firma jest importerem używanych pojazdów z UE, to wg przepisów UE nie byłaby wprowadzającym baterie (i akumulatory)?

Odpowiedź:

Jak wyżej: Według rozporządzenia wprowadzającym jest importer, czyli sprowadzający baterie spoza terenu UE. Przesunięcia wewnątrzunijne nie są wprowadzeniem do obrotu. Na razie obowiązują przepisy rozporządzenia, ale również polskiej ustawy, która mówi o wprowadzeniu na polski rynek. Po wejściu w życie nowej ustawy bateryjnej – jeżeli zostaną utrzymane planowane przepisy – nie trzeba będzie raportować baterii sprowadzanych z terenu UE.

33. Jeśli nasza główna siedziba w Szwecji sprowadza sprzęt i baterie z Chin to na nas już nie ciąży obowiązek wprowadzającego?

„Rewolucja bateryjna – czy Twoja firma jest na to gotowa?” – Q&A

Odpowiedź:

Nic się nie zmienia w przypadku sprzętu, nadal trzeba raportować i nie ma planów zmian w tym zakresie.

Na razie należy raportować również baterie, ponieważ obowiązują przepisy rozporządzenia, ale również polskiej ustawy, która mówi o wprowadzeniu na polski rynek. Po wejściu w życie nowej ustawy bateryjnej – jeżeli zostaną utrzymane planowane przepisy – nie trzeba będzie raportować baterii sprowadzanych ze Szwecji.