



Minister Klimatu i Środowiska

DGO-OP.0501.5.2026.DK
4257108.17224080.14078917
Warszawa, 18-03-2026

Dotyczy: Odpowiedzi na wystąpienie Pani Gabrieli Lenartowicz, Przewodniczącej Podkomisji Stałej do spraw Monitorowania Gospodarki Odpadami, z uwagami strony społecznej z prośbą o przekazanie odpowiedzi dot. gospodarki zużyтыми olejami i oponami.

Pani
Gabriela Lenartowicz
Przewodnicząca Podkomisji stałej
do spraw monitorowania gospodarki odpadami
Kancelaria Sejmu RP

Szanowna Pani Przewodnicząca,

odpowiadając na pismo z dnia 25 lutego 2026 r., znak OSZ.013.16.2026, w zakresie właściwości Ministra Klimatu i Środowiska, poniżej przedstawiam stanowisko wobec pism strony społecznej.

I. Pismo pana Michała Jasiewicza, Prezesa Zarządu Centrum Utylizacji Opon Organizacja Odzysku S.A. z dnia 12 lutego 2026 r.

Zgodnie z prośbą zawartą w piśmie, zgłoszone w prekonsultacjach postulaty zostały wnikliwie przeanalizowane i przynajmniej częściowo uwzględnione, tj. planowana jest zmiana wymaganego poziomu odzysku dla opon nowych na 85% (zamiast wcześniej proponowanego 95%).

II. Pismo pana Macieja Szymajdy, PolskiAutohandel.pl, z dnia 15 lutego 2026 r.

Pytanie 1: *Uprzejmie proszę o:*

- *jednoznaczne wskazanie przepisu prawa stanowiącego podstawę dopuszczającą stosowanie szacunków w przypadku ustalania ilości produktów zawartych w sprowadzanych pojazdach używanych,*
- *określenie zasad, według których przedsiębiorca może przyjmować wartości szacunkowe w sytuacji braku technicznej możliwości ustalenia rzeczywistej masy produktów (w szczególności opon i olejów) zawartych w pojeździe,*
- *wskazanie, jaki margines błędu może zostać uznany za dopuszczalny przy stosowaniu takich szacunków.*

Stosowanie szacunków w przypadku ustalania ilości produktów zawartych w sprowadzanych pojazdach używanych nie zostało wprost uregulowane w przepisach. Niemniej w sytuacji braku technicznej możliwości ustalenia rzeczywistej masy produktów, w ocenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska, jest to dopuszczalna praktyka. W przypadku opon szacunki powinny opierać się na masie nowej opony (dane producenta) pomniejszonej o średnie zużycie wynoszące do 15% jej początkowej masy (oceniane np. po głębokości bieżnika). W przypadku problemów z uzyskaniem danych producenta, można posiłkować się innymi dostępnymi informacjami – największy wpływ na masę opony ma jej rozmiar:

średnica, szerokość, profil. W odniesieniu do olejów takie dane znajdują się w specyfikacji pojazdu.

Pytanie 2: *Uprzejmie proszę o:*

- *wskazanie jednoznacznej podstawy prawnej pozwalającej kwalifikować elementy składowe używanego pojazdu jako odrębne „produkty” wprowadzone na rynek przez importera pojazdu,*
- *wyjaśnienie, czy obecna praktyka wynika wprost z przepisów ustawowych, czy też stanowi efekt przyjętej interpretacji administracyjnej,*
- *wskazanie, czy planowana nowelizacja przepisów ma na celu doprecyzowanie tej kwestii.*

Zgodnie z art. 2 pkt 9c lit. a ustawy 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, z późn. zm.) ilekroć w ustawie jest mowa o produktach rozumie się przez to produkty zaliczone do rodzajów 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**, zatem obecna praktyka wynika wprost z przepisów ustawowych. Aktualnie w tym zakresie nie są planowane zmiany przepisów.

Pytanie 3: *Uprzejmie proszę o przedstawienie zestawienia obowiązków:*

- *producentów samochodów wprowadzających na rynek nowe pojazdy,*
- *importerów i dealerów sprowadzających oraz sprzedających w Polsce nowe samochody,*
- *importerów samochodów używanych prowadzących działalność gospodarczą.*

W szczególności proszę o wskazanie różnic w zakresie:

- *obowiązku zapewnienia sieci zbierania i recyklingu,*
- *obowiązku zawierania umów z organizacjami odzysku,*
- *obowiązku samodzielnego rozliczania opłaty produktowej,*
- *obowiązków dotyczących olejów, opon, baterii i akumulatorów zawartych w pojazdach.*

Z ustawy o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej, przedsiębiorcy (czyli producenci, importerzy, dealerzy) wprowadzający po raz pierwszy na polski rynek pojazdy (nowe lub używane) zawierające produkty wymienione w załączniku nr 4 do ustawy są zobowiązani do zapewnienia wskazanego poziomu odzysku i recyklingu, odpadów takiego samego rodzaju jak odpady powstałe z produktów wymienionych w załączniku nr 4a do ustawy wprowadzonych przez niego do obrotu jako części składowe wprowadzonych pojazdów. Są także zobowiązani do uzyskania wpisu do rejestru BDO, prowadzenia ewidencji i sprawozdawczości wskazanej w ww. ustawie oraz w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), w odniesieniu do wprowadzonych opon i olejów, a także uiszczenia opłaty produktowej w przypadku niezrealizowania wymaganego poziomu odzysku i recyklingu. Zadania w zakresie odzysku i recyklingu można realizować samodzielnie albo powierzyć organizacji odzysku.

Z ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056, z późn. zm.), przedsiębiorcy (czyli producenci, importerzy, dealerzy) wprowadzający po raz pierwszy na polski rynek pojazdy kategorii M1, N1 oraz motorowery trójkołowe zaliczone do kategorii L2e (nowe lub używane) są zobowiązani do zapewnienia sieci zbierania pojazdów. W przypadku wprowadzenia do 1000 pojazdów w ciągu roku kalendarzowego, w ramach sieci przedsiębiorca musi zapewnić co najmniej

trzy stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów, w tym co najmniej jedną stację demontażu, położone w różnych miejscowościach na terytorium kraju. W przypadku wprowadzenia powyżej 1000 pojazdów, warunek ten musi być spełniony w każdym województwie oddzielnie. Wprowadzający pojazd zapewnia sieć wyłącznie przez własne stacje demontażu i punkty zbierania pojazdów lub na podstawie umów z przedsiębiorcami prowadzącymi stacje demontażu. Wprowadzający pojazd, który nie zapewnił sieci w roku kalendarzowym przez okres dłuższy niż 21 dni, jest obowiązany bez wezwania do obliczenia i uiszczenia opłaty za brak sieci. Przedsiębiorcy są także zobowiązani uzyskania wpisu do rejestru i sporządzania sprawozdań w BDO w zakresie wprowadzonych pojazdów, zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie o odpadach.

Z ustawy z dnia 24 kwietnia 2009 r. o bateriach i akumulatorach (Dz. U. z 2025 r. poz. 809), przedsiębiorcy (czyli producenci, importerzy, dealerzy) wprowadzający po raz pierwszy do obrotu na terytorium kraju pojazdy zawierające baterie i akumulatory są obowiązani do zorganizowania i sfinansowania zbierania, przetwarzania, recyklingu i unieszkodliwiania zużytych baterii i zużytych akumulatorów. Muszą oni także prowadzić ewidencję zawierającą informacje o rodzaju i masie wprowadzonych do obrotu baterii i akumulatorów, sporządzać sprawozdania zgodnie z wymogami określonymi w ustawie o odpadach, oraz są obowiązani do uzyskania wpisu do rejestru. Na przedsiębiorcach ciąży obowiązek odbioru od użytkownika końcowego na własny koszt zużytych baterii samochodowych kwasowo-ołowiowych oraz zużytych akumulatorów samochodowych kwasowo-ołowiowych. W przypadku zużytych baterii samochodowych i akumulatorów samochodowych innych niż kwasowo-ołowiowe, wprowadzający mają obowiązek odebrać je od użytkownika końcowego w terminie 30 dni od dnia zgłoszenia. Ponadto przedsiębiorcy są obowiązani do osiągnięcia minimalnych poziomów zbierania zużytych baterii przenośnych i akumulatorów. W przypadku nieosiągnięcia celów zbierania przedsiębiorcy wnoszą opłatę produktową.

Przepisy nie przewidują różnicowania zakresu obowiązków w zależności od rodzaju przedsiębiorcy czy statusu wprowadzonego produktu (nowy czy używany).

Pytanie 4: *Proszę również o jednoznaczne wskazanie, jakie obowiązki – w zakresie opłaty produktowej oraz poziomów odzysku i recyklingu mają osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej, które sprowadzają do Polski używany samochód na własny użytek.*

Osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej nie są objęte regulacjami w zakresie opłaty produktowej oraz osiągnięcia poziomów odzysku i recyklingu.

Pytanie 5: *Uprzejmie proszę o podanie liczby używanych samochodów sprowadzonych do Polski w latach 2019–2025 z podziałem na:*

- *pojazdy sprowadzone przez przedsiębiorców z podziałem na nowe i używane,*
- *pojazdy sprowadzone przez osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej z podziałem na nowe i używane.*

Dane te nie znajdują się w posiadaniu MKiŚ. Jednostką, która może dysponować tego typu danymi jest Ministerstwo Finansów.

III. E-mail pana Adama Małyszko, Prezesa Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów z dnia 19 lutego 2026 r.

Pytanie 1: *Czy zasadne i celowe jest obciążanie wprowadzających pojazdy obowiązkami wynikającymi z ustawy z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 433) – zwana dalej – Ustawą - w sytuacji, gdy pojazdy o masie powyżej 3,5 t DMC zaliczone do*

kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym, oraz motorowery trójkołowe zaliczone do kategorii L2e, podlegają w Polsce odrębnej regulacji tj. ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (t.j. Dz. U. z 2020 r. poza. 2056), a wszyscy przedsiębiorcy, którzy w ramach prowadzonej działalności gospodarczej wprowadzają pojazdy w/w pojazdy obowiązani są do zapewnienia sieci zbierania pojazdów (art. 11 ust. 1 ustawy o recyklingu)? (...) Jak jest zatem uzasadnienie dla takich rozwiązań i czy nie należałoby wyłączyć spod działania Ustawy tych produktów – pojazdów, które podlegają ustawie o recyklingu, aby uniknąć dublowania obowiązków przedsiębiorców ?

Regulacje dot. obowiązku zapewnienia odzysku i recyklingu odpadów powstałych z wprowadzonych produktów wskazanych w załączniku nr 4a do ustawy (w tym części składowych innych produktów) mają na celu zagwarantowanie ich właściwego zagospodarowania i finansowania tego procesu. Wyłączenie spod przepisów ustawy produktowej pojazdów M1, N1, L2e, objętych systemem sieci zbierania pojazdów zgodnie z ustawą o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, mogłoby doprowadzić do stworzenia luki w systemie ROP, nie gwarantowałoby właściwego finansowania zagospodarowania odpadów z tych produktów co doprowadziłoby do zwiększenia obciążenia finansowego pozostałych uczestników tego systemu.

Wraz ze zwiększeniem wymaganego poziomu odzysku zużytych opon, koszty związane z ich zagospodarowaniem powinny być ponoszone przez wprowadzających. Podobnie ma się sytuacja z olejami odpadowymi, gdzie już obecnie stanowią one dodatnią wartość ekonomiczną. Biorąc pod uwagę powyższe, i fakt, że wprowadzający pojazdy w ramach zapewnienia sieci pojazdów ponoszą koszty związane z zagospodarowaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z zawartą umową (co do zakresu której MKiŚ nie ingeruje), należy wskazać, że zagospodarowanie zużytych olejów nie generuje kosztów, które wprowadzający pojazdy musi pokryć. Zatem koszty związane z zagospodarowaniem olejów odpadowych i zużytych opon powinny być pokryte przez wprowadzającego oleje i opony zgodnie z ustawą produktową, nie powinny natomiast stanowić kosztów demontażu pojazdu, pokrywanego przez wprowadzającego pojazd w ramach sieci zbierania pojazdów.

Pytanie 2: *Czy w ocenie MKiŚ skala obciążeń jest adekwatna do skali prowadzonej działalności w przypadku tych przedsiębiorców, którzy wprowadzają na teren RP produkty, zawierające produkty wymienione w zał. 4a do Ustawy, sporadycznie i incydentalnie – wyłącznie na potrzeby własne?*

Obowiązki określone w ustawach produktowych mają na celu zachowanie szczelności systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta, które są realizowane przez przedsiębiorców. Należy przede wszystkim zauważyć, że przedsiębiorcy mogą nabyć takie same lub podobne produkty już wprowadzone na rynek krajowy, wobec których cele w zakresie ROP są realizowane przez wprowadzającego ten produkty do obrotu, jednak ze względów ekonomicznych lub organizacyjnych decydują się na samodzielne sprowadzenie z zagranicy. Działanie takie, w przypadku zwolnienia z przepisów dot. ROP prowadziłoby do rozszczelnienia systemów oraz byłoby niekorzystne dla innych przedsiębiorców wprowadzających produkty na rynek.

Pytanie 3: *Czy MKiŚ może wskazać listę rodzajów produktów, które zawierają produkty wymienione w zał. 4a do Ustawy ?*

Nie istnieje zamknięta lista rodzajów produktów, które zawierają produkty wymienione w załączniku nr 4a do ustawy i nie ma możliwości jednoznacznego ich wskazania.

Pytanie 4: *Po rozszerzeniu katalogu z załącznika 4a do Ustawy o jakie produkty, zawierające produkty z załącznika 4a, będzie rozszerzana odpowiedzialność przedsiębiorcy wynikająca z Ustawy?*

Planowane jest rozszerzenie systemu ROP o nowe rodzaje olejów i opon. W związku z tym produkty zawierające nowe rodzaje olejów i opon, jako części składowe, zostaną objęte przepisami ustawy.

IV. Pismo pana Rafała Jajora, Dyrektora Biura Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych z dnia 16 lutego 2026 r.

Pismo Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych z dnia 16 lutego 2026 r. wpłynęło do Ministerstwa Klimatu i Środowiska niezależnie od wystąpienia Pani Gabrieli Lenartowicz, zaś poruszany w nim temat procedury postępowania i uzyskiwania zezwoleń wykracza poza zakres omawianego tematu (dotyczącego obowiązków w zakresie olejów i opon w kontekście ustawy o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej). Odpowiedź na wskazane pismo jest w trakcie przygotowania i zostanie przekazana również do wiadomości Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Anita Sowińska
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/