

DIWASS zmienia transport odpadów



Branża odpadowa stoi przed największą zmianą regulacyjną od niemal dwudziestu lat. Od 21 maja 2026 r. wszystkie procedury związane z transgranicznym przemieszczaniem odpadów będą prowadzone w cyfrowym systemie DIWASS. Nowe rozporządzenie UE nie tylko zaostrza kontrolę nad transportami odpadów, lecz także wprowadza obowiązkową digitalizację dokumentacji i nowe obowiązki dla przedsiębiorców.

Data 21 maja 2026 roku powinna być wpisana czerwona czcionką w kalendarzu każdego przedsiębiorcy zaangażowanego w transgraniczne przemieszczanie odpadów. To właśnie tego dnia wchodzi w pełnię życie przepis rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157, definitywnie zastępującego blisko dwudziestoletnie rozporządzenie (WE) nr 1013/2006. Wraz z nowym aktem prawnym pojawia się fundamentalna zmiana: obowiązkowy, w pełni cyfrowy system wymiany dokumentów i informacji – DIWASS (Digital Waste Shipment System). Dla branży odpadowej oznacza to nie tylko technologiczną rewolucję, lecz także gruntowną przebudowę sposobu działania – od procesów operacyjnych, przez dokumentację, po spełnianie wymogów prawnych.

Kontekst historyczny

Problematyka transgranicznego przemieszczania odpadów pozostaje w kręgu zainteresowania ustawodawcy unijnego od lat osiemdziesiątych XX wieku.

Pierwotne ramy prawne wyznaczały dyrektywy Rady EWG, jednak przełomowym momentem w kształtowaniu systemu okazało się przyjęcie przez Wspólnotę Europejską – a następnie przez Unię – rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14 czerwca 2006 r. Akt ten przez prawie dwie dekady stanowił fundament prawny dla operacji związanych z eksportem, importem i tranzytem odpadów pomiędzy państwami członkowskimi UE oraz pomiędzy Unią a krajami trzecimi.

Rozporządzenie 1013/2006 przewidywało dwa zasadnicze reżimy prawne. Pierwszym była procedura uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody (tzw. notyfikacji), stosowana wobec odpadów wymienionych w tzw. liście bursztynowej oraz odpadów przeznaczonych do unieszkodliwiania. Drugim – uproszczona procedura informowania na podstawie załącznika VII, właściwa dla odpadów z tzw. zielonej listy, przeznaczonych do recyklingu lub ponownego użycia.

Z czasem regulacja ta okazała się jednak niewystarczająca wobec dynamicznych zmian na rynku odpadów,

narastającego problemu nielegalnych przemieszczeń oraz konieczności dostosowania prawa do zasad zrównoważonego rozwoju i założeń Europejskiego Zielonego Ładu.

Na poziomie krajowym podstawowym aktem implementacyjnym była Ustawa z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (t.j. DzU z 2024 r. poz. 746). Wielokrotnie nowelizowana, przyznaje ona Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska (GIOŚ) rolę centralnego organu właściwego w sprawach transgranicznego przemieszczania odpadów – w przypadku zarówno ich wysyłki, jak i odbioru na terytorium RP. Ustawa określa również procedury notyfikacyjne, zasady udzielania zezwoleń, wymagania dotyczące gwarancji finansowych oraz sankcje za naruszenia.

Co napędza reformę?

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów weszło w życie 20 maja 2024 r. Zastępuje ono dotychczasowe rozporzą-



dzenie (WE) nr 1013/2006, choć przepisy przejściowe przewidują jego dalsze stosowanie – z pewnymi wyjątkami – do 21 maja 2026 r., kiedy nowe regulacje zaczęną być stosowane w pełnym zakresie.

System ustanowiony przez rozporządzenie 1013/2006 opierał się na dwóch podstawowych reżimach kontroli przemieszczania odpadów. Pierwszy stanowiła procedura uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody (tzw. notyfikacji), obejmująca odpady z tzw. listy bursztynowej oraz odpady przeznaczone do unieszkodliwiania. Drugi – uproszczona procedura informowania na podstawie załącznika VII – dotyczył odpadów z tzw. zielonej listy, przeznaczonych do recyklingu lub ponownego użycia. W praktyce oznaczało to rozróżnienie między transportami wymagającymi pełnej kontroli administracyjnej a tymi, które mogły odbywać się w uproszczonym trybie informacyjnym.

Z czasem okazało się jednak, że system ten nie odpowiada już w pełni realiom współczesnego rynku odpadów. Dynamiczny rozwój międzynarodowego handlu surowcami wtórnymi, narastający problem nielegalnych przemieszczeń oraz rosnące znaczenie gospodarki o obiegu zamkniętym ujawniły ograniczenia obowiązujących przepisów. Dodatkową presję na zmianę regulacji wywarły założenia Europejskiego Zielonego Ładu, które wymusiły wzmocnienie kontroli transgranicznego przemiesz-

czania odpadów oraz lepsze powiązanie tego obszaru prawa z celami polityki klimatycznej i środowiskowej UE.

Na poziomie krajowym podstawowym aktem regulującym te kwestie pozostaje wspomniana wyżej ustawa o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów, w której organem nadzorującym transgraniczne przemieszczanie odpadów jest GIOŚ.

DIWASS, czyli jedyny kanał

Digital Waste Shipment System to centralna platforma teleinformatyczna prowadzona przez Komisję Europejską, przeznaczona do elektronicznej wymiany informacji i dokumentów w ramach procedur transgranicznego przemieszczania odpadów. Podstawę prawną jej funkcjonowania stanowi art. 27 rozporządzenia (UE) 2024/1157 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1290 z 2 lipca 2025 r., które reguluje szczegółowe aspekty zarówno techniczne, jak i organizacyjne systemu.

Od 21 maja 2026 r. DIWASS stanie się jedynym prawnie dopuszczalnym kanałem komunikacji między uczestnikami łańcucha TPO a organami nadzorczymi. Zastąpi dotychczasowe, w większości papierowe i hybrydowe procedury dokumentacyjne. System nie będzie jednak działać w izolacji – wszystkie krajowe systemy informatyczne oraz rozwiązania prywatne, opracowane przez przedsiębiorców, muszą być podłączone do centralnej platformy unijnej i wymieniać z nią dane w ustandaryzowanym formacie.

Dokumentacja i użytkownicy systemu

Jednym z kluczowych elementów reformy systemu kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów będzie digitalizacja obiegu dokumentów. System DIWASS stanie się centralnym narzędziem przekazywania dokumentacji związanej z TPO, obejmującej dwa podstawowe strumienie informacji: dokumenty dotyczące procedury uprzed-

Reforma wprowadza nie tylko nowe obowiązki prawne, lecz także pełną cyfryzację procedur – przedsiębiorcy będą musieli dostosować swoje systemy i procesy do funkcjonowania w środowisku DIWASS.

niego pisemnego zgłoszenia i zgody (notyfikacji) oraz dokumentację związaną z procedurą informowania.

W ramach procedury notyfikacyjnej za pośrednictwem DIWASS przekazywany będzie dokument zgłoszenia wraz z dokumentami dodatkowymi wymaganymi przez załącznik II do rozporządzenia (UE) 2024/1157. System będzie obsługiwał także korespondencję pomiędzy zgłaszającym a właściwymi organami w toku postępowania, przekazywanie decyzji dotyczących zgłoszonego przemieszczenia oraz dokumenty przesyłania odnoszące się do poszczególnych transportów realizowanych w ramach zatwierdzonej notyfikacji.

System obejmie również obsługę procedury informowania, przewidzianej w art. 18 rozporządzenia. W DIWASS przekazywany będzie formularz określony w załączniku VII do rozporządzenia (UE) 2024/1157, a także umowa między osobą organizującą przemieszczenie a odbiorcą odpadów, o której mowa w art. 18 ust. 10 tego aktu. W praktyce oznacza to, że zarówno transporty wymagające pełnej procedury notyfikacyjnej, jak i te realizowane w trybie uproszczonym będą obsługiwane w jednolitym środowisku cyfrowym.

Obowiązek korzystania z systemu DIWASS obejmie większość uczestników łańcucha transgranicznego przemieszczania odpadów. Po stronie przedsiębiorców będą to przede wszystkim zgłaszający, osoby organizujące przemieszczenie, przewoźnicy, odbiorcy odpadów, a także wytwórcy odpadów i instalacje gospodarowania odpadami uczestniczące w procesie ich przetwarzania.

Z systemu korzystać będą również organy administracji i służby odpowiedzialne za nadzór nad transportami odpadów. W Polsce kluczową funkcję pełnić będzie Główny Inspektorat Ochrony Środowiska jako organ zatwierdzający i nadzorczy w sprawach TPO. Dostęp do systemu uzyskają także wojewódzkie inspektoraty ochrony środowiska, Inspekcja Transportu Drogowego, Straż Graniczna, Krajowa Administracja Skarbowa oraz policja, przy czym szczególny zakres uprawnień poszczególnych służb zostanie określony w przepisach krajowych.

Obowiązki rejestracji w DIWASS

Dla polskich podmiotów rejestracja w DIWASS ma ruszyć w kwietniu 2026 r. Będzie ona zatwierdzana przez GIOŚ, który w ramach zatwierdzenia zweryfikuje tożsamość i uprawnienia rejestrującego się podmiotu. Konieczność posiadania konta EU Login (unijny system uwierzytelniania) jest warunkiem wstępnym rejestracji. Jest to ten sam mechanizm logowania, z którego korzystają inne unijne platformy regulacyjne, m.in. TRACES.

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/1290, głównym numerem identyfikacyjnym w DIWASS jest europejski numer identyfikacji dodatkowej EORI (Economic Operators Registration and Identification), o ile został nadany danemu podmiotowi. Zasady identyfikacji podmiotów, które nie posiadają numeru EORI, są określone na poziomie krajowym.

W Polsce planuje się, że przedsiębiorcy nieposiadający numeru EORI będą posługiwać się numerem NIP jako głównym numerem identyfikacyjnym w systemie. Jako numery rejestracyjne wymagane będą: NIP (o ile nie pełni funkcji numeru głównego), REGON oraz numer wpisu do rejestru BDO. Pełna lista danych wymaganych przy rejestracji, z rozróżnieniem na dane obowiązkowe i opcjonalne, zawarta jest w części E pkt 2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2025/1290.

Wszelkie pytania dotyczące rejestracji i funkcjonowania DIWASS można kierować do GIOŚ na specjalnie uruchomiony adres: diwass@gios.gov.pl.

Procedury po wejściu przepisów

W odniesieniu do odpadów objętych procedurą uprzedniego pisemnego zgłoszenia i zgody (tzw. notyfikacji), obejmującą przede wszystkim odpady niebezpieczne oraz odpady z tzw. listy bursztynowej wskazane w załączniku IV do rozporządzenia, utrzymany zostaje system oparty na zezwoleniach organów wszystkich zainteresowanych państw – wysyłki, tranzytu i odbioru. Zasadniczą zmianą jest jednak sposób prowadzenia całej procedury. Od momentu złożenia zgłoszenia, przez korespondencję z właściwymi organami, aż po dokumenty

dotyczące poszczególnych transportów – całość dokumentacji będzie obsługiwana za pośrednictwem systemu DIWASS.

Nowym rozwiązaniem jest także możliwość ubiegania się o tzw. zezwolenie wstępne, które może obejmować cały strumień odpadów określonego rodzaju, a nie każde przemieszczenie z osobna. Instrument ten ma uprościć funkcjonowanie przedsiębiorstw dokonujących regularnych transportów odpadów, w szczególności odpadów niebezpiecznych.

W przypadku odpadów przeznaczonych do odzysku, ujętych w tzw. zielonej liście i nieobjętych pełną procedurą notyfikacyjną, nadal stosowana będzie uproszczona procedura informowania, oparta na formularzu określonym w załączniku VII. Dokument ten musi towarzyszyć każdemu transportowi, jednak od 21 maja 2026 r. jego przekazywanie będzie odbywać się wyłącznie za pośrednictwem systemu DIWASS.

Dla branży odpadowej szczególnie istotne pozostaje rozróżnienie między rodzajem operacji odzysku. Procedurze informowania – a więc trybowi uproszczonemu – podlegają odpady z zielonej listy przeznaczone do odzysku materiałowego, np. w operacjach R3, R4 czy R5. Natomiast te same odpady, jeśli mają zostać wykorzystane w procesach odzysku energetycznego (operacja R1, w tym współspalanie w piecach cementowych), wymagają pełnej procedury notyfikacyjnej, niezależnie od ich klasyfikacji na liście. Zasada ta pozostaje niezmienną także w nowym rozporządzeniu.

Gwarancje finansowe

Rozporządzenie (UE) 2024/1157 utrzymuje wymóg ustanowienia gwarancji finansowej przed dokonaniem zgłoszenia transgranicznego przemieszczenia odpadów. Gwarancja ma zabezpieczać koszty odbioru, transportu i zagospo-

darowania odpadów w przypadku, gdy przemieszczenie nie może zostać zakończone zgodnie z planem lub zostanie uznane za nielegalne.

Istotną zmianą planowaną w polskiej ustawie wdrażającej jest ograniczenie kręgu podmiotów uprawnionych do ustanawiania gwarancji finansowej. Zgodnie z projektem, gwarancja będzie mogła być ustanowiona wyłącznie przez instytucje finansowe zatwierdzone przez Komisję Nadzoru Finansowego lub przez organ nadzoru finansowego innego państwa członkowskiego UE. Rozwiązanie to ma wyeliminować ryzyko związane z korzystaniem z gwarancji instytucji z krajów trzecich, gdzie egzekwowanie sumy gwarancyjnej mogłoby być utrudnione.

Zaostrzenie kar

Jednym z kluczowych elementów reformy jest wyraźne zaostrzenie sankcji za nielegalne transgraniczne przemieszczanie odpadów. Obowiązująca ustawa

o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów przewiduje kary, których dolna granica pozostaje tematem krytyki – teoretycznie mogła bowiem być niższa niż koszty uzyskania legalnego zezwolenia na TPO, co w pewnych sytuacjach czyniło opłacalnym ryzyko naruszenia prawa.

Projekt nowej ustawy zakłada ustalenie dolnej granicy kary za stwierdzone nielegalne przemieszczanie odpadów na poziomie wyższym niż koszt uzyskania zezwolenia w systemie legalnym. Rozwiązanie to eliminuje finansową opłacalność działań nielegalnych i stanowi bezpośrednią odpowiedź na postulaty organów nadzorczych – GIOŚ i WIOŚ – sygnalizowane w toku wieloletnich doświadczeń kontrolnych.

Osobnym zagadnieniem jest kwestia kosztów ponoszonych przez GIOŚ jako organ właściwy w sprawach zwrotu i zagospodarowania odpadów z nielegalnych przemieszczeń. Projekt ustawy przewiduje wprowadzenie

regulacji umożliwiającej GIOŚ-owi dochodzenie zwrotu poniesionych kosztów od podmiotów ponoszących winę za nielegalne lub niezgodne z planem działania. Jest to rozwiązywanie postulowane od lat – aktualnie przepisy nie przyznają GIOŚ-owi takiej możliwości, co prowadzi do obciążania kosztami budżetu publicznego.

Ustawa wdrażająca, czyli projekt UC115

Wejście w życie rozporządzenia (UE) 2024/1157 wymaga zasadniczej zmiany przepisów krajowych. Projektodawca zdecydował się nie na kolejną nowelizację ustawy z 2007 r., lecz na przygotowanie zupełnie nowego aktu prawnego. Projekt ustawy o transgranicznym przemieszczaniu odpadów (sygnatura UC115) trafił już do konsultacji publicznych. Za jego przygotowanie odpowiadają Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Główny Inspektor Ochrony Śro-

Nowe przepisy mają wyeliminować sytuację, w której naruszenie prawa jest tańsze niż jego przestrzeganie – dolne granice kar mają przewyższać koszt legalnej procedury.



dowiska. Pierwotnie planowano przyjęcie projektu przez Radę Ministrów w IV kwartale 2025 r.

Projekt przewiduje szereg rozwiązań, których nie zawierała ustawa z 2007 r. Kluczowe znaczenie ma obligatoryjne korzystanie z systemu DIWASS – przekazywanie dokumentów (zarówno między przedsiębiorcami a organami, jak i między samymi organami administracji) będzie odbywać się wyłącznie za jego pośrednictwem. Wprowadzone zostają również przepisy umożliwiające udzielanie zezwoleń wstępnych w trybie art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1157 dla odpadów z załącznika IV oraz z wykazu odpadów, co ma ograniczyć obciążenia administracyjne przy powtarzalnych przemieszczeniach.

Projekt doprecyzowuje także zakres podmiotowy ustawy, wskazując, że jej przepisy stosuje się do wszystkich jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej, którym ustawa przyznaje zdolność prawną, takich jak spółki jawne czy komandytowe. Jednocześnie ogranicza krąg podmiotów mogących udzielać gwarancji finansowych do instytucji nadzorowanych przez KNF lub analogiczne organy unijne. Nowością jest również wprowadzenie prawa regresu GIOŚ, pozwalającego dochodzić zwrotu kosztów poniesionych na odbiór i zagospodarowanie odpadów z nielegalnych przemieszczeń. Projekt zakłada także podwyższenie dolnych granic kar administracyjnych, wcześniej szerzej już omówionych.

Praktyczne konsekwencje dla przedsiębiorców

Przejęcie z papierowego systemu dokumentacji na obowiązkową platformę DIWASS będzie dla przedsiębiorców poważnym wyzwaniem organizacyjnym. Podmioty uczestniczące w transgranicznym przemieszczaniu odpadów przez lata wypracowały własne procedury wewnętrzne, wzory dokumentów, obieg informacji i systemy archiwizacji dostosowane do dotychczasowych wymogów. Nowe regulacje oznaczają konieczność dostosowania tych rozwiązań do środowiska cyfrowego – od

integracji systemów informatycznych, takich jak ERP czy WMS, po szkolenia pracowników i aktualizację procedur compliance.

Doświadczenia z wdrażania innych systemów elektronicznych w Polsce, takich jak BDO czy ePUAP, pokazują, że początkowa faza funkcjonowania nowych platform bywa obciążona problemami technicznymi i przeciążeniem infrastruktury. Z tego względu przedsiębiorcy powinni rozpocząć przygotowania odpowiednio wcześniej.

Jednocześnie cyfryzacja dokumentacji przynosi istotne korzyści operacyjne. Standaryzacja danych i automatyczne kontrole formalne mogą przyspieszyć zatwierdzanie dokumentów oraz ograniczyć liczbę błędów. System umożliwi bieżące monitorowanie statusu dokumentacji, zwiększy przejrzystość przepływów odpadów i wyeliminuje ryzyko zagubienia lub sfałszowania papierowych dokumentów. Automatyczne alerty o brakujących dokumentach lub zbliżających się terminach mogą dodatkowo ograniczyć ryzyko naruszeń proceduralnych.

W praktyce przedsiębiorcy powinni już teraz zweryfikować posiadanie numeru EORI, sprawdzić aktualność danych w rejestrze BDO – który będzie pełnił funkcję numeru rejestracyjnego w DIWASS – oraz założyć konto EU Login wymagane do rejestracji w systemie. Konieczne będą także przeanalizowanie wewnętrznych procedur i umów z kontrahentami pod kątem zgodności z rozporządzeniem 2024/1157, sprawdzenie możliwości integracji systemów informatycznych z DIWASS oraz przeszkolenie personelu odpowiedzialnego za dokumentację transportów.

Podsumowanie i perspektywy

Wejście w życie rozporządzenia (UE) 2024/1157 oraz uruchomienie systemu DIWASS stanowi największą reformę systemu transgranicznego przemieszczania odpadów w Unii Europejskiej od blisko dwóch dekad. Zmiany mają charakter zarówno merytoryczny – zastrzegając wymogi proceduralne, sankcje i ograniczenia eksportowe – jak i techno-

logiczny, przenosząc całą dokumentację TPO do środowiska cyfrowego.

Dla przedsiębiorców uczestniczących w międzynarodowym obrocie odpadami reforma oznacza konieczność szybkiego dostosowania się do nowych wymogów. Termin 21 maja 2026 r. nie jest odległy, a proces rejestracji, szkoleń i ewentualnych integracji systemowych może okazać się czasochłonny.

Polska ustawa wdrażająca (projekt UC115) uzupełni unijne regulacje o rozwiązania krajowe, doprecyzowując m.in. zasady identyfikacji podmiotów, kompetencje GIOŚ-u, mechanizm regresu kosztowego oraz dolne granice sankcji. Do czasu jej uchwalenia nadal obowiązuje ustawa z 2007 r. – w zakresie niesprzecznym z bezpośrednio stosowanym rozporządzeniem unijnym.

Cyfryzacja procedur TPO wpisuje się w szerszy trend digitalizacji regulacyjnej w prawie ochrony środowiska, podobny do wdrożenia systemu BDO czy unijnego systemu TRACES. Doświadczenia z tych projektów pokazują, że kluczem do sprawnego wdrożenia jest wczesne przygotowanie przedsiębiorców, bieżący kontakt z właściwymi organami oraz elastyczne dostosowywanie procedur wewnętrznych do nowych wymogów technicznych.

Marzena Berezowska

ekspert ds. ochrony środowiska i gospodarki odpadami

ŹRÓDŁA

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 2024/1157 z 30 kwietnia 2024 r.).
2. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/1290 z 2 lipca 2025 r. – przepisy wykonawcze do systemu DIWASS.
3. Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14 czerwca 2006 r. (uchylone z mocą od 20 maja 2024 r., stosowane przejściowo do 21 maja 2026 r.).
4. Ustawa z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów (t.j. DzU z 2024 r. poz. 746).
5. Projekt ustawy o transgranicznym przemieszczaniu odpadów (UC115) – w toku prac legislacyjnych.

