

Newsletter środowiskowy

Kwiecień 2026 r. | www.skslegal.pl

I. Projekt ustawy o transgranicznym przemieszczaniu odpadów

Rada Ministrów pracuje nad projektem ustawy o transgranicznym przemieszczaniu odpadów (nr z wykazu UC115¹, „Projekt”), która ma zastąpić obowiązującą ustawę z 29 czerwca 2007 r. o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów.

Projekt stanowi dostosowanie polskich przepisów do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów („**Rozporządzenie**”). Choć przepisy Rozporządzenia stosowane są bezpośrednio (nie wymagają implementowania), konieczne jest określenie krajowych ram prawnych dla jego stosowania.

Większość przepisów Rozporządzenia zacznie być stosowana od 21 maja 2026 r., w tej samej dacie planowane jest wejście w życie projektowanej ustawy. Najważniejsze zmiany wprowadzane Projektem:

1. Elektroniczny obieg dokumentów i identyfikacja podmiotów

- Projekt przewiduje pełną digitalizację komunikacji w sprawach transgranicznego przemieszczania odpadów. Dokumenty oraz informacje mają być przekazywane za pośrednictwem systemu DIWASS prowadzonego przez Komisję Europejską.
- Podstawowym identyfikatorem przedsiębiorców będzie numer EORI, a w przypadku jego braku – NIP lub PESEL.

2. Większa elastyczność zmian w wydanych zgodach

- Projekt rozszerza katalog elementów decyzji dotyczące przemieszczania odpadów, które będzie można zmieniać bez konieczności składania nowego zgłoszenia. Rozwiązanie to ma na celu ograniczenie problemów praktycznych, powstających np. w sytuacji zamknięcia trasy transportowej lub konieczności zmiany sposobu pakowania odpadów.
- Zmiana decyzji – na wniosek zgłaszającego – będzie możliwa w przypadku zmiany przewoźnika; rodzaju transportu; trasy przewozu na terytorium kraju; rodzaju opakowania odpadów.

3. Szybsze procedury i jednoinstancyjność

- Projekt wprowadza jednoinstancyjność postępowań administracyjnych prowadzonych przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (GIOŚ) w sprawach dotyczących obowiązku odbioru lub zagospodarowania odpadów w przypadku nielegalnego przemieszczania.
- Decyzje w tych sprawach będą ostateczne – nie będzie możliwości złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.
- Zmiana ta ma umożliwić dotrzymanie terminów wynikających z prawa UE (90 i 30 dni), które w dotychczasowej praktyce były często przekraczane.

4. Cofnięcie zezwoleń i utrzymanie zakazów przywozu

- Projekt przewiduje możliwość cofnięcia zezwolenia na zbieranie lub przetwarzanie odpadów w przypadku naruszenia przepisów Rozporządzenia.
- Utrzymane zostaną również:
 - całkowity zakaz przywozu do Polski odpadów w celu unieszkodliwiania,
 - zakaz przywozu odpadów komunalnych i odpadów powstałych z ich przetwarzania (z wyjątkiem odpadów zebranych selektywnie przeznaczonych do recyklingu).

5. Nowy system kar – wyższe sankcje

- Projekt przewiduje znaczące zaostrzenie administracyjnych kar pieniężnych za naruszenia przepisów dotyczących przemieszczania odpadów. Kary mają wynosić:
 - 50 000 – 1 000 000 zł** za nielegalne przemieszczenie odpadów objętych procedurą zgłoszenia i zgody (dotychczas min. 10 000 zł),
 - 30 000 – 1 000 000 zł** za nielegalne przemieszczenie odpadów z tzw. „zielonej listy”²,
 - 30 000 – 1 000 000 zł** dla odbiorcy odpadów przemieszczonych nielegalnie,
 - 20 000 – 200 000 zł** za naruszenia proceduralne (np. przekroczenie liczby transportów czy brak dokumentów),
 - 10 000 – 100 000 zł** dla transportującego odpady z naruszeniem warunków transportu.

¹ <https://legislacja.gov.pl/projekt/12407554>

² „Zielona lista odpadów” – odpady wymienione w załączniku III do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów

II. Zmiany w unijnej polityce klimatycznej – nowy cel na 2040 r. i opóźnienie ETS2

1. Nowy cel klimatyczny UE

- Państwa członkowskie UE zatwierdziły zmianę europejskiego prawa klimatycznego, wprowadzając nowy cel pośredni w drodze do neutralności klimatycznej – redukcję emisji gazów cieplarnianych o 90% do 2040 r. względem poziomu z 1990 r. Dotychczas celem pośrednim była redukcja emisji o co najmniej 55% do 2030 r., przy zachowaniu celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.
- Komisja Europejska będzie zobowiązana do przeglądu celu klimatycznego co dwa lata, z uwzględnieniem m.in.: cen energii, postępu technologicznego oraz sytuacji gospodarczej w UE.
- Zmiany zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE w dniu 18 marca 2026 r., zatem weszły w życie 7 kwietnia 2026 r. w drodze rozporządzenia (UE) 2026/0667.

2. Możliwość wykorzystania międzynarodowych kredytów węglowych

- Jednym z nowych elementów przyjętych zmian jest możliwość wykorzystania międzynarodowych kredytów węglowych w ramach realizacji celu klimatycznego.
- Zgodnie z uzgodnieniami od 2036 r. możliwe będzie wykorzystanie kredytów węglowych zgodnych z art. 6 Porozumienia paryskiego³ – ich udział będzie ograniczony do maksymalnie 5% wymaganej redukcji emisji.

3. Opóźnienie wdrożenia systemu ETS2

- Wraz z przyjęciem zmian zdecydowano także o rocznym opóźnieniu uruchomienia systemu ETS2, który rozszerzy unijny system handlu uprawnieniami do emisji na nowe sektory (m.in. paliwa wykorzystywane w transporcie drogowym oraz do ogrzewania budynków).
- Jego start został przesunięty na 2028 r. zamiast pierwotnie planowanego 2027 r., a państwa członkowskie otrzymają dodatkową elastyczność w realizacji celów redukcji emisji – w szczególności możliwość kompensowania niedoborów redukcji w jednym sektorze większymi redukcjami w innym sektorze objętym systemem ETS2.

III. Projekt nowelizacji ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki

Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy zmieniającej ustawę o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektóre inne ustawy (druk sejmowy nr 2317⁴, „Nowelizacja”). Celem Nowelizacji jest dostosowanie polskiego prawa do regulacji UE dotyczących dekarbonizacji transportu morskiego, w szczególności do rozporządzenia FuelEU Maritime (UE) 2023/1805⁵ („rozporządzenie FuelEU”), które przewiduje stopniowe ograniczanie emisji gazów cieplarnianych w żegludze oraz zwiększenie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych.

Nowelizacja wprowadza następujące rozwiązania:

1. System monitorowania emisji i sprawozdawczości

- Wprowadzenie krajowego mechanizmu monitorowania i raportowania emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego. Armatorzy będą zobowiązani do monitorowania zużycia energii na statkach oraz raportowania intensywności emisji gazów cieplarnianych, zgodnie z wymogami rozporządzenia FuelEU.
- Roczne sprawozdania armatorów będą podlegały weryfikacji przez niezależnych weryfikatorów akredytowanych przez Polskie Centrum Akredytacji lub odpowiednie jednostki akredytujące w innych państwach UE.
- Nowelizacja przewiduje także udział Krajowego Ośrodka Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBiZE) w procesie weryfikacji danych emisyjnych – ośrodek będzie mógł wydawać opinie dotyczące spójności danych zawartych w sprawozdaniach FuelEU oraz poprawności obliczeń weryfikatorów.

2. Dokument zgodności FuelEU

- Nowelizacja wprowadza procedurę wydawania dokumentu zgodności FuelEU, potwierdzającego spełnianie wymogów dotyczących intensywności emisji.
- Dyrektorzy urzędów morskich będą kontrolować statki zawijające do polskich portów pod kątem posiadania tego dokumentu. W przypadku stwierdzenia deficytu zgodności lub naruszeń przepisów możliwe będzie nakładanie kar FuelEU na armatorów, obliczanych zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu UE.

³ Porozumienie paryskie przyjęte w dniu 12 grudnia 2015 r. w ramach Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), Dz.U. z 2017 r. poz. 36.

⁴ Druk nr 2317 - Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (FuelEU Maritime)

3. Nowe obowiązki dla portów i statków – zasilanie energią z lądu

- Wprowadzono przepisy dotyczące korzystania przez statki z zasilania energią elektryczną z lądu (*shore-side electricity*) podczas postoju w portach.
- Armatorzy będą musieli przekazywać informacje o zamiarze korzystania z takiego zasilania lub zastosowania technologii bezemisyjnych przed zawinięciem do portu.

Jak możemy pomóc?

Wspieramy klientów m.in. w:

- analizie wpływu nowych regulacji środowiskowych i klimatycznych na działalność przedsiębiorstwa,
- przygotowaniu do stosowania nowych obowiązków wynikających z przepisów dotyczących transgranicznego przemieszczania odpadów,
- doradztwie w zakresie obowiązków wynikających z regulacji FuelEU Maritime oraz systemów monitorowania emisji,
- identyfikacji ryzyk regulacyjnych oraz wsparciu w postępowaniach administracyjnych przed organami ochrony środowiska.



Zapraszamy do kontaktu!

dr Łukasz Wyszomirski

Partner, adwokat

☎ +48 694 402 342

✉ lukasz.wyszomirski@skslegal.pl



Tomasz Duchniak

Senior Counsel, radca prawny

☎ +48 660 511 377

✉ tomasz.duchniak@skslegal.pl



Adrianna Nowińska

Prawnik, radca prawny

☎ +48 538 246 604

✉ adrianna.nowinska@skslegal.pl



Maria Badowska

Prawnik

☎ +48 883 391 778

✉ maria.badowska@skslegal.pl

Niniejszy materiał został przygotowany w celu poinformowania Klientów kancelarii o określonych istotnych zmianach w prawie polskim i nie stanowi on porady prawnej dotyczącej konkretnej sytuacji któregośkolwiek z Klientów i nie powinien być traktowany przez Klientów jako porada. W przypadku jakichkolwiek pytań związanych z przedstawionymi powyżej zagadnieniami prawnymi oraz ich możliwym wpływem na działalność gospodarczą danego Klienta w Polsce, prosimy o kontakt z prawnikiem prowadzącym Państwa sprawę.