

Pakiet Mobilności 2026: Rewolucja w transporcie drogowym od 1 lipca. Co musisz wiedzieć?

Branża transportowa w Europie przechodzi w ostatnich latach szereg przełomowych zmian, kolejne nadchodzą już 1 lipca. To właśnie od tego dnia zacznie obowiązywać kluczowy etap wdrażania unijnego Pakietu Mobilności, który definitywnie zrówna pod względem wymagań lekki transport międzynarodowy (tzw. „busy”) z tradycyjnym transportem ciężarowym. Dla tysięcy przewoźników oznacza to największą zmianę organizacyjną od lat.

Poniżej znajduje się kompleksowe zestawienie zmian i nowych obowiązków, do których przewoźnicy i kierowcy muszą się dostosować, aby uniknąć paraliżu operacyjnego i drastycznych kar finansowych.

Kogo dokładnie obejmą lipcowe zmiany?

Zupełnie nowe zasady gry uderzą wprost w przewoźników wykorzystujących lekkie pojazdy dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) między 2,5 a 3,5 tony. Wymogi te obejmują zarówno firmy posiadające duże floty busów, jak i jednoosobowe działalności gospodarcze, jeżeli wykonują one międzynarodowy zarobkowy przewóz rzeczy (w tym cross-trade) jak i przewozy kabotażowe na terytorium Unii Europejskiej.

Zmiany od 1 lipca 2026 r. nie dotyczą pojazdów operujących wyłącznie na trasach krajowych (np. jeżdżących tylko po Polsce), transportu drogowego na potrzeby własne, przewozów niezarobkowych oraz przewozu osób (mikrobusy do 9 miejsc). Tutaj przepisy pozostają bez zmian.

Nowy obowiązek od 1 lipca: Inteligentne tachografy G2V2 w busach

Z dniem 1 lipca 2026 r. kończy się era braku rejestracji czasu jazdy w lekkim transporcie międzynarodowym. Wszystkie pojazdy o DMC 2,5–3,5 t podlegające pod Pakiet Mobilności muszą zostać wyposażone w inteligentne tachografy drugiej generacji (G2V2).

Co niezwykle istotne – przepisy nie przewidują okresów przejściowych dla starszych pojazdów. Wymóg ten obejmuje wszystkie auta, zarówno te nowo rejestrowane, jak i te, które od dawna znajdują się we flocie. Tachografy G2V2 zapewniają niespotykaną dotąd przejrzystość w transporcie:

- Automatycznie rejestrują moment i miejsce przekraczania granic państwowych,
- Zapisują dokładną lokalizację pojazdu w trakcie załadunku i rozładunku,
- Precyzyjnie archiwizują czas jazdy, przerwy, odpoczynki czy inną pracę kierowcy,
- Umożliwiają służbom kontrolnym zdalny odczyt parametrów na odległość (technologia DSRC) bez konieczności zatrzymywania pojazdu.

Przewoźnik będzie musiał dbać o legalizację urządzenia (kalibracja minimum raz na 2 lata) i zabezpieczenie zarchiwizowanych danych (pobieranie pamięci masowej tachografu maksymalnie co 90 dni).

Rygorystyczny czas pracy i odpoczynku (Rozporządzenie WE 561/2006)

Kierowcy busów wraz z wejściem w życie obowiązku posiadania tachografu, z dniem 1 lipca 2026 r. automatycznie zaczną podlegać tym samym restrykcyjnym normom czasu pracy, co kierowcy ciężarówek. Skończy się możliwość pokonywania tysięcy kilometrów bez usystematyzowanych przerw. Najważniejsze zasady to:

1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu: Maksymalnie 9 godzin, z możliwością wydłużenia do 10 godzin (tylko 2 razy w tygodniu).
2. Obowiązkowe przerwy: Po 4,5 godzinach ciągłej jazdy kierowca musi odebrać minimum 45-minutową przerwę (dopuszcza się jej podział na 15 + 30 minut).
3. Rygorystyczne przestrzeganie odpoczynków dobowych i tygodniowych. Utrzymany jest przy tym absolutny zakaz spędzania regularnego tygodniowego odpoczynku (45 h) w kabinie pojazdu – pracodawca ma obowiązek zapewnić i opłacić kierowcy odpowiednie miejsce noclegowe z zapleczem sanitarnym.

Pakiet Mobilności wprowadził kilka udogodnień dla kierowców na trasach międzynarodowych. Mają oni m.in. prawo do odebrania dwóch skróconych tygodniowych odpoczynków z rzędu (pod warunkiem określonych rekompensat). Mogą także w szczególnych i uzasadnionych wypadkach przekroczyć czas jazdy o 1 godzinę, a nawet 2 godziny (po uprzedniej 30-minutowej przerwie), wyłącznie w celu zjazdu na zaplanowany odpoczynek do bazy lub swojego miejsca zamieszkania. Znacznie uproszczono też kwestię pracy w tzw. załodze kilkuosobowej – czas spędzony na fotelu pasażera jest zaliczany jako pełnoprawna przerwa w prowadzeniu pojazdu.

Karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa

Cyfrowe tachografy wymuszają posiadanie dedykowanych kart. Każdy kierowca busa międzynarodowego będzie musiał uzyskać z Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych (PWPW) imienną Kartę Kierowcy, z którą nie będzie mógł się rozstawać podczas wykonywania pracy, logując tym samym każdą swoją aktywność. Z kolei przedsiębiorca będzie musiał posiadać Kartę Przedsiębiorstwa, służącą do blokowania danych w urządzeniu (przypisanie pojazdu do firmy) oraz do zarządzania archiwizacją tych danych.

Zwiększone kontrole i wyższe kary

Dzięki inteligentnym tachografom Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) oraz europejskie służby zyskają narzędzie do bezbłędnej i natychmiastowej weryfikacji m.in. tego, czy przewoźnicy stosują się do restrykcyjnych zasad kabotażu wprowadzonych we wcześniejszych latach (maksymalnie 3 operacje w ciągu 7 dni z wymaganą później 4-dniową przerwą - tzw. *cooling-off period*) oraz zasady powrotu pojazdu do bazy raz na 8 tygodni.

Od 1 lipca 2026 kary za nieprzestrzeganie nowych przepisów (np. prowadzenie pojazdu bez włożonej karty, ingerencja w tachograf, brak wpisów manualnych, jazda bez wymaganych przerw) będą niezwykle dotkliwe – mogą wynosić od kilku do kilkunastu tysięcy euro za granicą. Ponadto takie naruszenia zakwalifikowane są jako najcięższe przewinienia (tzw. kategoria MSI), co może błyskawicznie prowadzić do utraty "Dobrej Reputacji" przewoźnika, zawieszenia lub bezpowrotnego odebrania licencji transportowej, a na drodze doprowadzić nawet do unieruchomienia pojazdu.

Rewolucja zaplanowana na 1 lipca 2026 to ostatni dzwonek dla transportu lekkiego na całkowitą profesjonalizację, ujednolicającą standardy na rynku europejskim. Aby przetrwać zmiany bez strat, przedsiębiorcy nie powinni zwlekać z działaniami. Zmiany związane z Pakietem Mobilności wyrównują szanse i uczynią rynek bardziej przejrzystym, jednak warunkiem utrzymania się na nim jest rzetelne, organizacyjne i techniczne przygotowanie floty do nowych realiów.

Autor: Mateusz Pernak

Prawnik w Trans Lawyers



www.translawyers.eu