

Tachograf w busie od 1 lipca 2026 r. – czy przewóz własnego towaru zwalnia z obowiązku stosowania przepisów Pakietu Mobilności?

Od dnia 1 lipca 2026 r. obowiązują kolejne zmiany wynikające z Pakietu Mobilności, które istotnie rozszerzają zakres stosowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym. W praktyce największe wątpliwości budzi sytuacja przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy własnym busiem o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, którzy nie prowadzą działalności transportowej, lecz przewożą własne towary w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą.

Pytanie, z którym spotykamy się obecnie najczęściej, brzmi: Czy przedsiębiorca, który wyjeżdża za granicę busiem 3,5 t z własnym towarem do klienta i nie świadczy usług transportowych, jest zobowiązany do stosowania tachografu? Odpowiedź nie jest jednoznaczna i nie może zostać udzielona wyłącznie na podstawie informacji, że przewóz dotyczy „własnego towaru”.

Rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia nr 561/2006

Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. aa rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, od dnia 1 lipca 2026 r. przepisy tego rozporządzenia mają zastosowanie również do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy oraz przewozów kabotażowych wykonywanych pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony.

W konsekwencji przedsiębiorcy wykorzystujący pojazdy o DMC od 2,5 t do 3,5 t mogą zostać objęci nie tylko obowiązkiem wyposażenia pojazdu w tachograf, ale również obowiązkiem stosowania przepisów dotyczących maksymalnych okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Nie oznacza to jednak, że każdy międzynarodowy przewóz wykonywany takim pojazdem automatycznie podlega wskazanym regulacjom.

Wyłączenie przewidziane w art. 3 lit. ha rozporządzenia

Rozporządzenie przewiduje bowiem wyjątek od swojej stosowności.

Zgodnie z art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006 jego przepisów nie stosuje się do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej – wraz z przyczepą lub naczepą – przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywanych do przewozu rzeczy, jeżeli łącznie spełnione są trzy przesłanki:

1. przewóz nie ma charakteru zarobkowego,
2. jest wykonywany na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy,
3. prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby kierującej pojazdem.

Już pobieżna analiza powyższego przepisu prowadzi do wniosku, że ustawodawca unijny nie uzależnił możliwości zastosowania wyłączenia wyłącznie od faktu przewożenia własnego towaru. Przeciwnie, każda z wymienionych przesłanek ma charakter kumulatywny, a niespełnienie choćby jednej z nich powoduje konieczność stosowania całego reżimu rozporządzenia.

Pojęcie przewozu niezarobkowego nie jest tożsame z brakiem działalności transportowej

W praktyce najwięcej wątpliwości budzi interpretacja pierwszej z przesłanek. Przedsiębiorcy bardzo często utożsamiają brak świadczenia usług transportowych z automatycznym uznaniem przewozu za niezarobkowy. Takie stanowisko należy jednak uznać za zbyt daleko idące.

Przepis posługuje się bowiem pojęciem „przewozu nie mającego charakteru zarobkowego”, którego nie można interpretować wyłącznie przez pryzmat kodów PKD przedsiębiorcy czy braku licencji transportowej. W każdym przypadku konieczna jest analiza rzeczywistego charakteru wykonywanego przewozu, jego funkcji gospodarczej oraz tego, czy transport stanowi samodzielne świadczenie ekonomiczne, czy wyłącznie czynność pomocniczą wobec podstawowej działalności przedsiębiorcy.

Przewóz na potrzeby własne wymaga każdorazowej oceny stanu faktycznego

Równie istotna pozostaje druga przesłanka odnosząca się do wykonywania przewozu na potrzeby własne przedsiębiorstwa. Nie wystarczy ustalenie, że przewożony towar stanowi własność przedsiębiorcy. Konieczne jest również zweryfikowanie, czy przewóz służy wyłącznie realizacji własnej działalności gospodarczej oraz czy przedsiębiorca nie wykonuje w rzeczywistości przewozu na rzecz podmiotu trzeciego. W praktyce ocena ta wymaga analizy m.in. dokumentów sprzedażowych, warunków dostawy, sposobu rozliczenia kosztów transportu oraz modelu organizacyjnego prowadzonej działalności.

Główne zajęcie kierowcy – przesłanka często pomijana

Najbardziej niedocenianym elementem analizowanego wyłączenia pozostaje jednak warunek, zgodnie z którym prowadzenie pojazdu nie może stanowić głównego zajęcia osoby kierującej. Wbrew powszechnemu przekonaniu fakt, że kierowcą jest właściciel przedsiębiorstwa, nie oznacza automatycznie spełnienia tej przesłanki.

Oceny należy dokonywać przez pryzmat rzeczywistego zakresu obowiązków danej osoby. Jeżeli prowadzenie pojazdu ma charakter incydentalny lub pomocniczy względem działalności handlowej, produkcyjnej bądź usługowej, argumentacja przemawiająca za zastosowaniem wyłączenia będzie znacznie silniejsza niż w przypadku przedsiębiorcy, którego zasadnicza aktywność zawodowa polega na regularnym wykonywaniu międzynarodowych przewozów.

Jakie informacje należy zweryfikować przed udzieleniem odpowiedzi?

Z perspektywy praktyki doradczej udzielenie jednoznacznej odpowiedzi wyłącznie na podstawie informacji, że przedsiębiorca „wiezie własny towar”, należy uznać za nieprawidłowe.

W pierwszej kolejności należy ustalić:

- dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz ewentualnej przyczepy,
- charakter prowadzonej działalności gospodarczej,
- rodzaj przewożonego towaru,
- podstawę prawną przewozu,

- sposób rozliczenia transportu z odbiorcą,
- częstotliwość wykonywania takich przewozów,
- zakres obowiązków osoby kierującej pojazdem.

Dopiero analiza powyższych okoliczności pozwala na dokonanie prawidłowej subsumcji stanu faktycznego pod przesłanki art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006.

Znaczenie definicji „przewozu na potrzeby własne” zawartej w ustawie o transporcie drogowym

W tym miejscu pojawia się istotne zagadnienie interpretacyjne. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 posługuje się pojęciem „przewozu wykonywanego na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy”, jednak nie zawiera jego legalnej definicji. Jednocześnie w polskiej ustawie o transporcie drogowym ustawodawca zdefiniował zarówno „niezarobkowy przewóz drogowy (przewóz na potrzeby własne)”, jak i „niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy”, wskazując, że jest nim przewóz na potrzeby własne wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Powstaje zatem pytanie, czy definicje zawarte w ustawie o transporcie drogowym mogą mieć znaczenie przy wykładni art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006.

Należy podkreślić, że odpowiedź nie jest jednoznaczna. Z uwagi na zasadę pierwszeństwa oraz bezpośredniego stosowania prawa Unii Europejskiej definicje zawarte w ustawie o transporcie drogowym nie mogą samodzielnie przesądzać o zakresie stosowania rozporządzenia ani prowadzić do jego rozszerzającej lub zawężającej wykładni. Nie oznacza to jednak, że pozostają one całkowicie irrelevantne. Należy mieć jednak na względzie, że ich znaczenie interpretacyjne będzie miało praktyczne zastosowanie przede wszystkim w postępowaniach prowadzonych przez polskie organy kontrolne oraz sądy administracyjne, które na zasadzie analogii mogą stosować równolegle przepisy ustawy o transporcie drogowym. Organy kontrolne innych państw członkowskich dokonują natomiast wykładni rozporządzenia autonomicznie, na gruncie prawa Unii Europejskiej i uzupełniając innych przepisów lokalnych, nie będąc związane definicjami przyjętymi w polskim ustawodawstwie.

Z tego względu, analizując możliwość zastosowania wyłączenia z art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006, warto zweryfikować również okoliczności wskazane w art. 4 ustawy o transporcie drogowym, w szczególności to, czy pojazd prowadzony jest przez przedsiębiorcę lub jego pracownika, czy przedsiębiorca posiada tytuł prawny do pojazdu, czy przewożone rzeczy stanowią jego własność lub pozostają w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą oraz czy przewóz ma charakter pomocniczy względem tej działalności. Należy jednak pamiętać, że przesłanki te nie zastępują warunków wynikających z art. 3 lit. ha rozporządzenia, lecz mogą jedynie wspierać ocenę, czy zostały one spełnione.

Szczególną ostrożność należy zachować przy porównywaniu przesłanki określonej w ustawie o transporcie drogowym, zgodnie z którą przewóz na potrzeby własne powinien być wykonywany pomocniczo względem podstawowej działalności gospodarczej przedsiębiorcy, z wymogiem wynikającym z art. 3 lit. ha rozporządzenia, zgodnie z którym prowadzenie pojazdu nie może stanowić głównego zajęcia osoby kierującej pojazdem. Choć obie regulacje zmierzają do wyłączenia z reżimu transportowego przedsiębiorców, dla których przewóz ma charakter uboczny,

odnoszą się one do różnych stanów faktycznych. Pierwsza koncentruje się na charakterze działalności przedsiębiorcy, druga natomiast na rzeczywistym zakresie obowiązków konkretnego kierowcy. W praktyce oznacza to, że spełnienie przesłanek przewozu na potrzeby własne w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym nie będzie automatycznie oznaczało możliwości skorzystania z wyłączenia przewidzianego w art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006.

Podsumowanie

Zmiany obowiązujące od 1 lipca 2026 r. nie oznaczają, że każdy przedsiębiorca przewożący własny towar busem o DMC do 3,5 t zobowiązany jest do stosowania tachografu. Jednocześnie równie błędne byłoby przyjęcie, że sam fakt niewykonywania usług transportowych automatycznie wyłącza stosowanie przepisów Pakietu Mobilności.

Możliwość skorzystania z wyłączenia przewidzianego w art. 3 lit. ha rozporządzenia nr 561/2006 wymaga każdorazowo szczegółowej analizy modelu prowadzonej działalności oraz oceny, czy wszystkie przesłanki wskazane w tym przepisie zostały spełnione łącznie. Dopiero taka analiza pozwala na udzielenie przedsiębiorcy odpowiedzi zgodnej z obowiązującymi przepisami i ograniczenie ryzyka zakwestionowania przyjętej kwalifikacji podczas kontroli drogowej.

Art. 3 lit. ha rozporządzenia 561/2006 został wprowadzony właśnie po to, aby nie obejmować pełnym reżimem socjalnym przedsiębiorców, dla których transport nie stanowi zasadniczej działalności gospodarczej. Dlatego przy jego wykładni nie można abstrahować od funkcjonującej od lat w polskim prawie definicji przewozu na potrzeby własne, choć nie może ona zastępować przesłanek wynikających z prawa unijnego.

Warto także zajrzeć na stronę GITD, gdzie opublikowano zbiorczo pytania i odpowiedzi na związane z tematem zagadnienia: <https://www.gov.pl/web/gitd/pytania-i-odpowiedzi>

Autor: Ewa Sławińska-Ziaja

Radca prawny w Trans Lawyers



www.translawyers.eu