

Kalendarium kluczowych zmian w branży TSL w 2026 roku

Prawo i ustawy | Przepisy celne | Pakiet Mobilności



Styczeń 2026

1 stycznia 2026 roku zakończył się okres przejściowy **mechanizmu granicznego dostosowania emisji CO2 (CBAM)**. Wprowadzenie go ma wesprzeć unijne firmy zajmujące się produkcją przemysłową, których koszty rosną w związku z coraz wyższymi restrykcjami klimatycznymi. Wprowadzenie CBAM nałoży dodatkową opłatę na podmioty importujące wybrane grupy towarów spoza UE, co może przełożyć się również na koszty transportu oraz zapotrzebowanie w tym zakresie.

Początkowo CBAN obejmie ściśle określoną grupę towarów, w tym stal, aluminium, cement, nawozy czy wodór. Firmy objęte nowymi przepisami od początku roku muszą uzyskać status upoważnionego zgłaszającego CBAN oraz raportować i rozliczać importowane towary. W 2027 roku ich obowiązkiem będzie również zakup certyfikatów odpowiadających wielkości emisji generowanej przez produkty sprowadzane z krajów trzecich.

Z początkiem stycznia **Obowiązkowa Karta Logistyczna (ELO)** stała się standardem w przewozach przez Francję do Wielkiej Brytanii. W związku z tym od początku roku każdy przewoźnik, który transportuje towary do Wielkiej Brytanii przez Francję, ma obowiązek posiadania konta w systemie francuskiej administracji celnej i stworzenia elektronicznej “koperty” przed dotarciem na granicę. Bez niej nie zostanie wpuszczony do portu ani terminalu Eurotunnel.

W systemowej kopercie ELO muszą znajdować się informacje o ładunku, dane kierowcy i pojazdu oraz deklaracje bezpieczeństwa ENS, deklaracje eksportowe, importowe oraz tranzytowe.

Austria, Belgia, Czechy oraz Węgry podniosły stawki opłaty drogowych (wartość podwyżek wynosi 1-2%), przy czym w ostatnim z państw znacząca podwyżka

nastąpi również w marcu 2026. Jej wysokość szacuje się na około 30 proc. w stosunku do stawek z 2025 roku.



Luty 2026

Wzrosły [opłaty drogowe w polskim systemie e-TOLL](#). Średnia wartość podwyżki wyniosła 35 proc., a nominalna od 15 do 19 gr na kilometr. Dodatkowo do listy płatnych dróg krajowych, autostrad i wybranych odcinków dróg ekspresowych w Polsce dodano **645 km nowych tras**.

1 lutego 2026 r. **opłaty drogowe wzrosły również we Francji**.



Marzec 2026

17 marca 2026 roku nastąpiły **zmiany w systemie SENT**, na mocy których katalog towarów monitorowanych poszerzył się o nowe kategorie, czyli odzież i obuwie. Nowe przepisy dotyczą przesyłek, których masa brutto przekracza 10 kilogramów, a pełna lista artykułów odzieżowych i obuwniczych objętych SENT znajduje się [na stronie Ministerstwa Finansów](#).

Firmy, które w związku ze zmianami muszą zgłaszać przewozy do SENT, powinny:

- [dokonać rejestracji](#) lub [aktualizacji danych](#) firmy w obszarze działania: Monitorowanie przewozu,
- [powiązać się z firmą na PUESC](#) uprawnieniem: SENT – przesyłanie, aktualizacja i uzupełnianie zgłoszeń przesyłanych do systemu monitorowania przewozu i obrotu.



Kwiecień 2026

1 kwietnia 2026 System KSeF objął większość Polskich firm, co oznacza konieczność wystawiania i odbioru wszystkich faktur za pośrednictwem systemu przez firmy prowadzące działalność zarejestrowaną w Polsce. Do faktur wystawionych w systemie nie będzie można dodawać załączników, więc listy przewozowe i inne dokumenty transportowe nadal będą przekazywane drogą ustaloną między stronami.

Przedsiębiorstwa, których obroty w 2024 r. przekroczyły 200 mln zł, dołączyły do KSeF już 1 lutego 2026 r.



Czerwiec 2026

1 czerwca 2026 Polska musi wdrożyć **system ICS2 (Import Control System) dla transportu drogowego i kolejowego**, który zastąpi dotychczasowy ICS1. W związku z tym od chwili przejścia na nową wersję systemu, przewoźnicy drogowi będą zobowiązani do dokonywania zgłoszeń ENS na godzinę przed przekroczeniem granicy, a przewoźnicy kolejowi - dwie godziny wcześniej. ICS1 dopuszcza dokonanie zgłoszenia bez wyprzedzenia, w chwili dotarcia na granicę.

Zgłoszenie do systemu ICS2 musi zawierać numer EORI i sześciocyfrowy kod towarowy, a wprowadzenie błędnych danych spowoduje jego automatyczne odrzucenie. Jeśli na granicy okaże się, że zgłoszenia ENS nie ma lub zawiera błędne dane, celnicy mają prawo do zatrzymania towaru.

24 czerwca 2026 to ostateczny termin wdrożenia **zaostrożonej dyrektywy ADR** (Dyrektywa Delegowana (UE) 2025/1801), która zmienia zasady dotyczące kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych w UE.

Nowe przepisy obejmują między innymi:

- jednolity formularz kontroli drogowej,
- zaktualizowaną klasyfikację naruszeń według trzech kategorii ryzyka,
- doprecyzowanie przypisania naruszeń do uczestników łańcucha transportowego (np. nadawców, przewoźników, odbiorców, operatorów cystern).

Państwa członkowskie są zobowiązane do wdrożenia przepisów do 23 czerwca 2026 r., a ich stosowanie rozpocznie się od 24 czerwca 2026 r.

Zmiany mają charakter kontrolno-egzekucyjny i nie wprowadzają nowych zasad przewozu ADR, lecz ujednolicają sposób ich egzekwowania w całej Unii Europejskiej.



Lipiec 2026

1 lipca 2026 roku wszystkie **busy o DMC od 2,5 do 3,5 tony**, wykonujące przewozy międzynarodowe i kabotażowe, muszą zostać wyposażone w **inteligentne tachografy drugiej generacji (G2V2)**. To oznacza, że "busiarze", dotychczas wyjęci pod restrykcji Pakietu Mobilności, będą musieli respektować jego zasady. To oznacza stosowanie się kierowców do rygorystycznych norm czasu pracy (obowiązkowe przerwy, dzienny limit jazdy, odpowiednio długie odpoczynki

dobowe i tygodniowe) czy konieczność posiadania karty kierowcy w pojeździe. Utrzymanie tych standardów umożliwią tachografy rejestrujące cały przejazd i wszystkie zdarzenia z nim związane, w tym przekroczenia granic czy załadunki.

Również z początkiem lipca w Holandii dotychczasowe eurowiniety zastąpi **nowy system opłat drogowych dla samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 tony**. Ich wysokość będzie uzależniona od wagi pojazdu, klasy EURO i emisji CO₂.

Kwota w okolicach 0,18–0,20 EUR/km to przewidywana stawka dla standardowego, ciężkiego zestawu (powyżej 32 ton) spełniającego normę Euro 6. Stawka maksymalna, nałożona na najcięższe pojazdy spełniające najstarszą normę (np. Euro 0, DMC >32 t), osiągnie pułap niemal 0,49 EUR/km. Z kolei najczystsze pojazdy w 100% elektryczne lub wodorowe (klasa CO₂ 5) zapłacą zaledwie ułamek tych stawek (ok. 0,02–0,03 EUR/km).

Nowy system opłat oznacza dodatkowe obowiązki dla przewoźników, którzy muszą w porę zawrzeć umowy z certyfikowanym dostawcą usług poboru opłat i wyposażyć pojazd w stosowne urządzenie (OBU).

Nowe stawki można poznać pod adresem <https://www.vrachtwagenheffingsbeleid.nl/>

1 lipca 2026 wyznacza **kres ery winiet również w Rumunii**. Wówczas pojazdy ciężarowe o DMC powyżej 3,5 tony zostaną objęte systemem opłat w ramach **elektronicznego myta TollRo**. Jego wysokość będzie uzależniona od typu drogi, wagi pojazdu oraz klasy emisji.

**Szukasz finansowania dla swojej firmy transportowej?
Kliknij i skontaktuj się z nami!**

