

Warszawa, 19 czerwca 2026 r.
KL/419/118/ASW/2026

Pan
Zbigniew Stawicki
Podsekretarz Stanu
Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej
Ministerstwo Finansów

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z dnia 15 czerwca br. nr DZP10.022.8.2026 kierujące do konsultacji publicznych projekt rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (numer 80/2026), przekazuję uwagi Konfederacji Lewiatan z prośbą o ich analizę i uwzględnienie w toku dalszych prac.

Z poważaniem



Marek Górski
Prezydent Konfederacji Lewiatan

Załącznik:

Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

member of



BUSINESSatOECD

member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

Uwagi do projektu rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

Pozytywnie oceniamy projektowane zmiany rozporządzenia, uznając je za korzystną zmianę deregulacji działalności gospodarczej. Należy również docenić fakt, że planowana nowelizacja przepisów, przynajmniej częściowo uwzględnia zgłaszane dotychczas przez różne środowiska postulaty związane z niezbędnym dostosowaniem wprowadzanych w ostatnich miesiącach zmian legislacyjnych z zakresu funkcjonowania systemu SENT oraz nakładanych w związku z tym nowych obowiązków, do specyfiki realiów rynkowych. Stanowi to pozytywny przykład pozostawiania instytucji Państwa w bieżącym dialogu ze zróżnicowanymi grupami interesów, dając nadzieję na tworzenie w przyszłości prawa dostosowanego nie tylko do realizacji polityki Państwa, ale również korespondującego z potrzebami społecznymi.

Projekt zakłada podwyższenie minimalnego progu masy brutto przesyłki odzieży, od którego powstaje obowiązek zgłoszenia przewozu w systemie SENT, z dotychczasowych 10 kg do 31,5 kg. Popieramy tę zmianę. Wyrównanie progu 31,5 kg z limitem „wyłączenia pocztowego” określonego w § 2 ust. 2 pkt 4 lit. a) rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów (dalej: rozporządzenie wyłączeniowe) eliminuje sytuację, w której obowiązek SENT powstawał dla przesyłek nieobjętych wyłączeniem pocztowym. Nowelizacja ta nie tyle wprowadza w tym zakresie nowy wyjątek od stosowania dotychczasowych regulacji, co w ogóle wyłącza tę kategorię wagową towarów od zastosowania względem niej przepisów dot. SENT. Co za tym idzie, projekt zwiększa w tym zakresie elastyczność działań przedsiębiorców zajmujących się organizowaniem przewozu towarów, którzy mogliby zostać zakwalifikowani jako podmioty wysyłające w rozumieniu ustawy o systemie monitorowania. Jednocześnie postulujemy podniesienie górnego limitu wagi brutto przesyłek objętych „wyłączeniem pocztowym” z 31,5 kg do **50 kg włącznie** określonego w § 2 ust. 2 pkt 4 lit. a) rozporządzenia wyłączeniowego. Postulat ten jest uzasadniony specyfiką rynku e-commerce i branży odzieżowej, gdzie regularne nadawanie przesyłek o masie powyżej 31,5 kg (np. przy zbiorczych wysyłkach sezonowych, masowych zamówieniach B2B) jest zjawiskiem częstym. W zakresie przewozów realizowanych na podstawie art. 5 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania usunięcie wyjątku dotyczącego konieczności dysponowania fakturą VAT dokumentującą dostawę towarów, wewnątrzwspólnotową dostawę towarów albo eksport towarów - zmianę tę należy ocenić pozytywnie jako istotny przejaw deregulacji obowiązków nakładanych na przedsiębiorców. Wprowadza ona generalną zasadę, zgodnie z którą przewozy towarów mogących podlegać zgłoszeniu do systemu SENT (odzież i obuwie), mające swój początek na terytorium Polski (realizowane na podstawie art. 5 ustawy o systemie monitorowania) są co do zasady wyłączone z obowiązku dokonywania zgłoszenia – usuwając obowiązek legitymowania się odpowiednią fakturą VAT dokumentującą transakcję. Biorąc pod uwagę wejście w życie systemu KSeF, a także inne potencjalne

możliwości weryfikacji przewozu towarów przez uprawnione organy oraz instytucje, dalsze utrzymywanie tego typu formalnego obowiązku byłoby niecelowe. Poza tym, tak daleko idące rozróżnianie w skutkach prawnych dwóch analogicznych przewozów towarów potencjalnie podlegających pod obowiązek zgłoszenia do systemu SENT – różniących się jedynie faktem legitymowania się przy przewozie odpowiednim dokumentem było nieuprawnione i zbyt daleko idące – gdyż w praktyce w dwóch analogicznych sytuacjach przewozu, względem jednego z podmiotów zobowiązanych do zgłoszenia przewozu towaru nakładano by odpowiednie sankcje za naruszenie przepisów SENT (w razie gdy przewoźowi towarów nie towarzyszyłaby faktura VAT), podczas gdy względem drugiego doszłoby do uznania, że obowiązek takiego zgłoszenia nie powstał (gdyż przewoźowi towarzyszyła faktura VAT).

Niezależnie od powyższej oceny proponowana nowelizacja nie jest wystarczającą i nie odpowiada w pełni potrzebom rynku. Z tego też względu postulujemy:

- 1) **Wyłączenie spod systemu SENT przypadków, w których przedmiotem usługi przewozu, niezależnie od wagi towaru i przewożonego ładunku, są przesyłki pocztowe, które mają być obsługiwane przez operatora pocztowego, a przewóz ten kończy się w oddziale operatora pocztowego (w celu rozpoczęcia świadczenia przez operatora usług pocztowych) lub zaczyna się w tym oddziale (w celu zwrotu przez operatora pocztowego przesyłek do nadawcy), także w obrocie na terytorium Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego**

Postulowana zmiana wymagałaby nowelizacji Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, poprzez zmianę brzmienia § 2 ust. 10 pkt 3) Rozporządzenia i jego rozszerzenie.

Poniżej propozycja treści przepisu § 2 ust. 10 pkt 3) (w omawianym projekcie – pkt 4)) Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi:

§ 2 ust. 10: Przepisu § 1 pkt 10 nie stosuje się do towarów:

- 3) **Które stanowią lub mają stanowić przedmiot świadczenia usługi pocztowej przez operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 roku Prawo pocztowe, lub operatora świadczącego usługi doręczania paczek zarejestrowanego w innych państwach członkowskich świadczących usługi doręczania paczek, o których mowa w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/644 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie transgranicznych usług doręczania paczek (Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 19), jeżeli:**
 1. **Niezależnie od wagi towaru, jest on pogrupowany w przesyłkach objętych zleceniem realizacji usługi pocztowej, oraz**

member of



BUSINESSatOECD

member of



2. Przewóz rozpoczyna się lub kończy się w jednostce organizacyjnej operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 roku Prawo pocztowe, lub operatora świadczącego usługi doręczania paczek zarejestrowanego w innych państwach członkowskich świadczących usługi doręczania paczek, o których mowa w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/644 z dnia 18 kwietnia 2018 r. w sprawie transgranicznych usług doręczania paczek (Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 19).

Przedstawione powyżej nowe brzmienie aktualnego § 2 ust. 10 pkt 3) (w Projekcie pkt 4) Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 r. pozwoliłoby na unifikację i uproszczenie stosowania przepisów prawa, które stałyby się bardziej czytelne, ograniczając w przyszłości potrzebę ich potencjalnych dalszych zmian czy też dokonywania interpretacji przez właściwe organy administracyjne. Proponowane w projekcie przepisy odnoszą się do systemu o charakterze krajowym, który nie został wprowadzony do polskiego porządku prawnego w drodze Rozporządzenia Parlamentu UE ani nie stanowi implementacji dyrektywy europejskiej. Pozwala to na swobodniejsze kształtowanie brzmienia przepisów i lepsze wyważenie interesów skarbowych i fiskalnych Państwa oraz uzasadnionych praw konsumentów oraz przedsiębiorców. Postulowana modyfikacja w dalszym ciągu umożliwiałaby realizację podstawowych założeń ustawodawcy, jakimi jest posiadanie narzędzi umożliwiających weryfikację ze strony Państwa w zakresie przewozu i wprowadzania na rynek określonych kategorii produktów i towarów, a równocześnie nie powodowałoby to ograniczenia swobody funkcjonowania operatorów pocztowych, którzy jako specyficzna kategoria podmiotów podlega odrębnemu nadzorowi w zakresie prowadzonej przez siebie działalności, w tym zobowiązana jest do realizowania spoczywającego na operatorach pocztowych obowiązku sprawozdawczego. Odejście od opierania się na wąskiej definicji paczki pocztowej rozumianej zgodnie z przepisami ustawy Prawo pocztowe, która aktualnie w obrocie rynkowym może okazywać się niewystarczająca do realizacji usługi w skali i dostępności oczekiwanej przez przedsiębiorców i konsumentów na rzecz szerszego pojęcia przesyłek pocztowych byłoby zmianą korzystną oraz uzasadnioną.

2) Wyłączenie używanej odzieży i obuwia, tj. towarów klasyfikowanych do kodu CN 6309 00 00, z obowiązków SENT

Przedsiębiorcy działający w obszarze tekstyliów używanych i odpadów tekstylnych już dziś funkcjonują w reżimach ewidencyjnych właściwych dla gospodarki odpadami, a w perspektywie nakładania kolejnych rozwiązań (tj. SENT) istnieje realne ryzyko kumulacji obowiązków raportowych dla tych samych lub bardzo podobnych przepływów. Szczególnie istotne jest w tym kontekście nakładanie się obowiązków raportowych wynikających z SENT, BDO oraz planowanego systemu DIWASS. Nie chodzi o wyłączenie sektora spod kontroli Państwa, ale o uniknięcie sytuacji, w której ten sam strumień jest równolegle raportowany w kilku systemach, mimo że jego ryzyko fiskalne jest nieporównywalne z kategoriami towarów, dla których SENT był pierwotnie tworzony.

member of



BUSINESSatOECD

member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

Specyfika sektora jest tu kluczowa. Jedna ciężarówka z odzieżą używaną może zawierać tysiące różnych sztuk odzieży i tekstyliów o różnej jakości, wartości i przeznaczeniu. W praktyce są to przepływy niskomarżowe, rozdrobnione i często powtarzalne — między sortowniami, magazynami, sklepami, punktami zbiórki i instalacjami przetwarzania. W wielu punktach łańcucha, zwłaszcza w sklepach, przy zwrotach lub w punktach zbiórki, przedsiębiorca nie ma realnej możliwości precyzyjnego ważenia i klasyfikowania każdego przemieszczenia w czasie rzeczywistym.

W takim modelu ryzyko błędu formalnego jest bardzo wysokie, choć nie wynika ono z zamiaru obejścia prawa. Jednocześnie sankcje w reżimie SENT są bardzo dotkliwe w relacji do wartości przewożonego towaru i marż charakterystycznych dla rynku odzieży używanej. W efekcie regulacja może uderzać przede wszystkim w legalnie działające podmioty, podnosić koszty transportu, zniechęcać przewoźników do obsługi tego segmentu i ograniczać dostępność tańszej odzieży z drugiego obiegu.

Ma to także wymiar środowiskowy i społeczny. Odzież używana oraz tekstylia kierowane do sortowania, ponownego użycia i recyklingu są elementem gospodarki o obiegu zamkniętym. To właśnie sortownie, operatorzy reuse, recyklerzy i sieci sprzedaży odzieży używanej tworzą infrastrukturę potrzebną do zagospodarowania tekstyliów lepiej niż przez składowanie lub spalanie. Dodatkowe koszty i ryzyka administracyjne mogą osłabić ten model zamiast go wspierać. Jeżeli pełne wyłączenie towarów klasyfikowanych do kodu CN 6309 00 00 z SENT nie byłoby możliwe, wnosimy o przyjęcie pod rozważę wyłączenia z SENT tych przepływów odpadowych, które są już dokumentowane w BDO lub będą objęte dedykowanym systemem DIWASS.

W naszej opinii celem powinno być takie ukształtowanie przepisów, aby kontrola Państwa była skuteczna tam, gdzie istnieje realne ryzyko nadużyć, ale jednocześnie nie tworzyła nadmiarowych barier dla legalnych, cyrkularnych modeli działalności.

3) Potwierdzenie braku obowiązku dokonywania zgłoszeń w systemie SENT w odniesieniu do przewozów do podwykonawcy materiałów i półproduktów niezbędnych do wykonania usług szycia, uszlachetniania, naprawy oraz innych usług produkcyjnych

Wnosimy o rozważenie uzupełnienia projektowanych regulacji o rozwiązanie, które w sposób jednoznaczny potwierdzi brak obowiązku dokonywania zgłoszeń w systemie SENT w odniesieniu do przewozów materiałów, półproduktów oraz wyrobów powierzanych podwykonawcom wyłącznie w celu wykonania usług produkcyjnych, w szczególności szycia, uszlachetniania, naprawy lub innych usług produkcyjnych.

W naszej ocenie przewozy tego rodzaju już obecnie pozostają poza zakresem zastosowania ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Wynika to zarówno z konstrukcji obowiązujących przepisów, jak i z ich celu. Przepisy wiążą bowiem obowiązki zgłoszeniowe z określonymi zdarzeniami gospodarczymi, takimi jak dostawa towarów w rozumieniu przepisów ustawy o podatku od towarów i usług, wewnątrzwspólnotowa dostawa towarów, eksport, import.

member of



BUSINESSatOECD

member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenberg 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

W szczególności podkreślenia wymaga, że przewóz materiałów, półproduktów czy innych komponentów do szwalni w celu wykonania usługi szycia nie stanowi przeniesienia prawa do rozporządzania nimi jak właściciel ani realizacji transakcji handlowej stanowiącej podstawę objęcia przewozu obowiązkami wynikającymi z ustawy. Towary są przekazywane wyłącznie w celu wykonania określonej usługi, natomiast własność materiałów i wyrobów pozostaje przez cały okres realizacji procesu produkcyjnego po stronie podmiotu zlecającego. Rozliczenie pomiędzy stronami dotyczy wyłącznie wykonanej usługi, a nie obrotu przewożonymi towarami. Analogiczne podejście powinno mieć zastosowanie również w przypadku przewozu gotowych produktów uszytych przez szwalnię w ramach zleconej usługi. Takie rozumienie przepisów znajduje aktualnie potwierdzenie w oficjalnych wyjaśnieniach publikowanych na platformie PUESC. W odpowiedziach na pytania dotyczące przewozu odzieży kierowanej do pralni, naprawy czy szycia, jak również części obuwia przekazywanych podwykonawcom w celu wykonania usług produkcyjnych, jednoznacznie wskazano, że przewozy takie nie podlegają systemowi SENT.

Pomimo relatywnie jednoznacznej treści obowiązujących wyjaśnień oraz praktyki interpretacyjnej, doświadczenia przedsiębiorców, wskazują, że w dalszym ciągu występują rozbieżności w zakresie praktycznego stosowania przepisów. W toku kontroli drogowych zdarzają się sytuacje, w których kwestionowany jest brak zgłoszenia SENT dla przewozów realizowanych do podwykonawców lub po wykonaniu usługi, pomimo że przewóz nie jest związany z realizacją transakcji handlowej objętej zakresem ustawy. Sytuacja ta prowadzi do powstawania stanu niepewności prawnej zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i przewoźników. W konsekwencji uczestnicy obrotu gospodarczego są zmuszeni do każdorazowego wykazywania usługowego charakteru przewozu, a część podmiotów dokonuje zgłoszeń SENT wyłącznie z ostrożności, pomimo braku wyraźnej podstawy prawnej do objęcia takich przewozów systemem monitorowania.

Szczególnie istotne znaczenie ma to w przypadku współpracy z podwykonawcami zlokalizowanymi poza granicami Unii Europejskiej lub nawet w innych państwach członkowskich UE. W branży odzieżowej powszechnie stosowany jest model polegający na wysyłaniu własnych materiałów lub półproduktów (ubrań tylko częściowo uszytych, a wymagających jeszcze wykończenia) do zagranicznej szwalni w celu wykonania usługi szycia, a następnie odbiorze gotowych wyrobów wykonanych z materiałów powierzonych przez zlecającego. Charakter gospodarczy takiego przewozu pozostaje jednak niezmienny nie dochodzi do sprzedaży towarów przez podwykonawcę, nie następuje przeniesienie prawa własności, a relacja pomiędzy stronami ma charakter wyłącznie usługowy. W naszej ocenie brak jest podstaw do odmiennego traktowania przewozów realizowanych w ramach tego modelu współpracy wyłącznie z uwagi na lokalizację podwykonawcy. Niezależnie od miejsca wykonania usługi, przewożone towary pozostają elementem procesu produkcyjnego prowadzonego przez ten sam podmiot gospodarczy, a sam przewóz nie stanowi realizacji czynności objętych zakresem systemu SENT.

Mając na względzie potrzebę zapewnienia jednolitego stosowania prawa oraz ograniczenia wątpliwości interpretacyjnych pojawiających się w praktyce, postulujemy rozważenie wprowadzenia do projektowanego rozporządzenia rozwiązania, które w sposób wyraźny potwierdzi, że przewozy materiałów, półproduktów oraz wyrobów realizowane wyłącznie w celu wykonania usług szycia, uszlachetniania, naprawy, prania, czyszczenia lub innych usług produkcyjnych, niezależnie od tego, czy usługi te będą wykonywane w Polsce, w innych państwach członkowskich UE, czy też poza granicami UE, pozostają poza zakresem obowiązków wynikających z ustawy o SENT, o ile nie dochodzi do sprzedaży towarów ani przeniesienia prawa do rozporządzania nimi jak właściciel.

Takie doprecyzowanie nie prowadziłoby do ograniczenia skuteczności systemu monitorowania, natomiast w istotny sposób przyczyniłoby się do zwiększenia pewności prawa, ujednolicenia praktyki stosowania przepisów oraz ograniczenia nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych po stronie przedsiębiorców prowadzących działalność produkcyjną w oparciu o model współpracy z wyspecjalizowanymi podwykonawcami.

4) Wyłączenie z SENT zakupu towarów z Unii Europejskiej w ramach WNT

Wnosimy o wyłączenie z obowiązku zgłaszania do systemu SENT przewozów towarów nabywanych od kontrahentów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów.

Objęcie systemem SENT nabycie wewnątrzwspólnotowych powoduje istotne trudności praktyczne, które nie zostały w wystarczający sposób uwzględnione w projektowanych regulacjach. W przypadku zakupów z UE polski nabywca bardzo często nie organizuje transportu samodzielnie i nie ma pełnej kontroli nad przewoźnikiem, trasą, numerem rejestracyjnym pojazdu, terminem załadunku ani danymi kierowcy. Dane te pozostają po stronie zagranicznego dostawcy, spedytora lub przewoźnika, którzy zazwyczaj nie są chętni i gotowi, aby uczestniczyć w polskich obowiązkach raportowych. W praktyce prowadzi to do sytuacji, w której polski przedsiębiorca może ponosić odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie obowiązków w systemie SENT, mimo że nie dysponuje pełnymi danymi i instrumentami pozwalającymi na pozyskanie wymaganych danych. Kontrahenci zagraniczni, zwłaszcza z innych państw członkowskich UE, często nie rozumieją specyfiki polskiego systemu SENT i nie chcą angażować się w dodatkowe formalności, które nie wynikają z ich krajowych regulacji. Powoduje to realne ryzyko zakłócenia współpracy handlowej, odmowy realizacji dostaw do Polski albo przerzucania na polskich nabywców dodatkowych kosztów administracyjnych. Taki efekt pozostaje w sprzeczności z zasadą proporcjonalności oraz z celem rynku wewnętrznego Unii Europejskiej. Wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów jest transakcją realizowaną w ramach jednolitego rynku, pomiędzy podmiotami zidentyfikowanymi dla celów VAT UE, a jej rozliczenie znajduje odzwierciedlenie w systemach podatkowych, ewidencjach VAT, informacjach podsumowujących oraz dokumentacji handlowej. Nakładanie dodatkowego obowiązku monitorowania przewozu na poziomie krajowym, w szczególności w odniesieniu do podmiotów prowadzących regularną,

member of



BUSINESS@OECD

member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy

udokumentowaną działalność, może prowadzić do nadmiernego formalizmu i obniżenia atrakcyjności Polski jako rynku dostaw.

Należy również wskazać, że obowiązki SENT w odniesieniu do WNT mogą w praktyce osłabiać pozycję konkurencyjną polskich przedsiębiorców względem podmiotów z innych państw członkowskich. Zagraniczny dostawca, mając do wyboru kontrahenta z Polski oraz kontrahenta z państwa, w którym nie występują analogiczne obowiązki raportowe, może preferować współpracę z podmiotem, który nie wymaga dodatkowych czynności administracyjnych. W konsekwencji regulacja, której celem jest uszczelnienie systemu, może prowadzić do ograniczenia dostępności towarów dla polskich przedsiębiorców, wzrostu kosztów zaopatrzenia oraz pogorszenia warunków prowadzenia działalności gospodarczej.

Problem ten jest szczególnie istotny w branży odzieżowej i obuwniczej, gdzie zakupy z UE często dotyczą partii towarów, komponentów, półproduktów, dodatków, odzieży specjalistycznej albo produktów uzupełniających ofertę handlową. Transakcje te są realizowane szybko, często w krótkich cyklach dostaw, a nadmierne obciążenia formalne mogą prowadzić do opóźnień w realizacji zamówień i zaburzeń w łańcuchach dostaw.

Dodatkowo istotne wątpliwości systemowe budzi różnicowanie transakcji - WDT (które pozostawać będą poza zakresem raportowania SENT) oraz WNT (które nadal będą podlegać raportowaniu). W naszej ocenie uzasadniona jest bowiem obawa, że takie różnicowanie może zostać potraktowane jako ustawowa dyskryminacja zagranicznych dostawców odzieży na rynku polskim.

W związku z powyższym postulujemy wyłączenie z obowiązku SENT przewozów towarów dokonywanych w ramach wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, jeżeli nabycie następuje od kontrahenta posiadającego ważny numer VAT UE, a transakcja jest dokumentowana fakturą, dokumentem przewozowym albo innymi standardowymi dokumentami handlowymi. Alternatywnie, jeżeli całkowite wyłączenie WNT nie zostałoby zaakceptowane, postulujemy wprowadzenie istotnego uproszczenia dla takich przewozów, w szczególności poprzez ograniczenie zakresu danych wymaganych od polskiego nabywcy wyłącznie do informacji, którymi obiektywnie może dysponować przed rozpoczęciem przewozu oraz jasne wyłączenie odpowiedzialności polskiego nabywcy za dane pozostające wyłącznie w dyspozycji zagranicznego dostawcy, spedytora lub przewoźnika.

W naszej ocenie objęcie tych kategorii przewozów standardowym reżimem SENT prowadzi do nadmiernych i nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych, które nie pozostają w adekwatnym związku z celem regulacji. Wskazane przewozy są bowiem co do zasady udokumentowane, realizowane przez legalnie działające podmioty i nie stanowią typowego obszaru ryzyka nieujawnionego obrotu towarami. Rekomendujemy zatem uzupełnienie projektu o wyłączenia albo co najmniej mechanizmy uproszczone, które pozwolą zachować funkcję kontrolną systemu SENT, a jednocześnie nie będą ograniczały prawidłowo funkcjonujących łańcuchów produkcyjnych i dostaw realizowanych przez przedsiębiorców działających w sposób transparentny i zgodny z przepisami.

member of



member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 50 50 860
repcja@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenberg 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy