



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 18 maja 2026 roku

Sprawa: Interpelacja poselska nr 16414
Znak sprawy: DZP1.K43.16.2026
Kontakt: Kancelaria MF
tel.: +48 22 694 55 55
e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16414 z 27 kwietnia 2026 r. Pośła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Pana Macieja Tomczykiewicza w sprawie katalogu nowych grup towarów (odzież i obuwiu), których przewóz jest monitorowany w systemie SENT, przedstawiam następujące informacje.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 10 września 2025 r. *zmieniającym rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi* (Dz. U. poz. 1244), przewóz odzieży i obuwiu, od 17 marca 2026 r., został objęty systemem SENT¹. W przedmiotowym rozporządzeniu wprowadzony został sześciomiesięczny okres przejściowy, co stanowiło uwzględnienie postulatów zgłoszonych przez podmioty gospodarcze oraz Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Uwzględniono potrzebę dłuższego niż 3 miesiące, okresu na przygotowanie się i dostosowanie do nowych regulacji.

Wprowadzenie przedmiotowych regulacji wynikało z konieczności przeciwdziałania nieprawidłowościom w obrocie ww. towarami, jak również zapobiegania ewolucji oszustw podatkowych w tym obszarze.

Branża odzieży i obuwiu – zwłaszcza w kontekście importu, wewnątrzspółnotowego nabycia towarów i redystrybucji tych towarów – należy do obszarów o wysokiej podatności na zaniżanie wartości towarów, z dużym udziałem podmiotów działających w sposób nierejestrowy lub częściowo poza ewidencją, organizujących swoją działalność w sposób „rozdrobniony” w celu uniknięcia obowiązków podatkowych. W takich branżach wprowadzenie dodatkowych narzędzi kontrolnych jest uzasadnione ochroną uczciwej konkurencji i dochodów budżetowych.

¹ system, o którym mowa w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218) – zwanej dalej „ustawą SENT”.

Na problem z nieoficjalnym importem zwróciła uwagę Komisja Europejska, która przyjęła *Strategię UE na rzecz zrównoważonych wyrobów włókienniczych w obiegu zamkniętym*. Dokument ten, oprócz swojego głównego wątku dotyczącego recyklingu, wskazuje również na aspekty związane z importem szeroko rozumianych tekstyliów do UE. Problem ten przedstawiony został również w dokumentach: „Study on undervaluation of imported goods” - Badanie dotyczące zaniżania wartości towarów importowanych, „VAT in the Digital Age – Impact Assessment” - Ocena skutków inicjatywy VAT w erze cyfrowej, „VAT Gap in the EU” - Luka w podatku VAT w UE, „EU Strategy for Sustainable and Circular Textiles” - Strategia UE na rzecz zrównoważonych i cyrkularnych wyrobów włókienniczych, „Circular Economy Perspectives in the EU Textile Sector” - Perspektywy gospodarki o obiegu zamkniętym w sektorze tekstyliów UE.

Organy podatkowe posługują się różnymi metodami wykrywania tych nieprawidłowości, m.in. analizą danych zgromadzonych w jednolitym pliku kontrolnym JPK i weryfikacją informacji o kontrahentach. Jak wskazane zostało w uzasadnieniu wprowadzanych zmian w zakresie objęcia odzieży i obuwia systemem SENT, w 2024 r. w toku kontroli celno-skarbowych prowadzonych w zakresie podatku od towarów i usług - tylko w samym obszarze podmiotów będących właścicielami lub głównymi udziałowcami pochodzenia azjatyckiego, których przedmiotem działalności jest obrót tekstyliami, odzieżą i obuwiem pochodzenia azjatyckiego - ujawniono ponad 125 tysięcy fikcyjnych faktur na łączną kwotę podatku od towarów i usług 665 mln zł.

Informacje gromadzone przez KAS wskazują na znaczące straty dla Skarbu Państwa wynikające z tego typu działalności. W 2024 r. funkcjonariusze SCS zabezpieczyli ponad 296 tys. sztuk podrabianej odzieży, galanterii i obuwia, a w 2025 r. już ponad 766 tys. szt. takich towarów. Oznacza to wzrost o niemal 160%. Działania KAS zapobiegły wielomilionowym stratom Skarbu Państwa z tytułu nieodprowadzonych podatków. Straty z tego tytułu ponoszą również legalnie funkcjonujący przedsiębiorcy/ importerzy/ producenci, bowiem oferowane przez nich towary nie są konkurencyjne.

W czasie obowiązywania przepisów rozszerzających system SENT na branżę odzieżową i obuwniczą, stwierdziliśmy istotne naruszenia wskazujące na intencjonalne unikanie obowiązków w ogóle, albo deklarowanie mniejszej niż faktyczna ilości przewożonych towarów, np. niezgłoszenie połowy z 50 752 szt. obuwia, 10 600 kg tekstyliów z państwa trzeciego albo zgłoszenie 287,51 kg odzieży, w miejsce faktycznie przewożonych 573,21 kg.

Ponadto miało miejsce wiele przypadków ujawnienia niebezpiecznych tekstyliów i obuwia pochodzących z państw trzecich, zawierających m.in. szkodliwe substancje chemiczne i metale ciężkie. W procesie produkcji tekstyliów stosuje się około 3,5 tysiąca różnych substancji chemicznych, z których 750 uznaje się za niebezpieczne dla zdrowia ludzi, a 440 za szkodliwe dla środowiska. Przykładem jest formaldehyd, używany do nadania tkaninom gładkości, który może powodować alergie, a w większych stężeniach nawet nowotwory. Szczególnie niepokojące jest to w kontekście ubrań importowanych z państw trzecich, gdzie normy bezpieczeństwa mogą być mniej restrykcyjne. Substancje te mogą powodować poważne problemy zdrowotne, zwłaszcza u dzieci, w tym reakcje alergiczne, podrażnienia skóry, a nawet ryzyko nowotworów.

Obowiązki związane z System Elektronicznego Nadzoru Transportu SENT ciążą na podmiotach gospodarczych, w tym mikro, małych i średnich przedsiębiorcach, bowiem taka jest specyfika tego rynku. W systemie podmioty te pełnią rolę podmiotów wysyłających, podmiotów odbierających lub przewoźników (polegają

one przede wszystkim na zgłaszaniu przewozu towarów do rejestru SENT, uzupełnianiu i aktualizacji danych w zgłoszeniu), a także na kierujących środkami transportu (głównie włączenie lokalizatora pojazdu, jeżeli przewoźnik nie korzysta z innych rozwiązań technicznych). Przewoźnik winien wyposażyć środek transportu w lokalizator oraz jest obowiązany zapewnić, w trakcie całej trasy przewozu towaru objętego zgłoszeniem, przekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego tym zgłoszeniem.

Na potrzeby przekazywania danych geolokalizacyjnych do systemu SENT, przewoźnik może wykorzystać np. lokalizator w postaci aplikacji mobilnej instalowanej na urządzeniach przenośnych (telefon, tablet) wyposażonych w dostęp do sieci Internet. Aplikacja (e-TOLL PL) jest nieodpłatna i została udostępniona w sklepie Google Play i App Store. Obsługa aplikacji nie wymaga specjalistycznego szkolenia – jej uruchomienie oraz bieżące użytkowanie są intuicyjne i nie generują żadnych dodatkowych trudności dla użytkowników. Co istotne, wdrożenie przedmiotowego rozwiązania wiąże się (dla przewoźnika) z niskimi kosztami uruchomienia – nie jest wymagane dedykowane urządzenie na potrzeby przekazywania danych geolokalizacyjnych do SENT.

W zakresie obowiązku zgłaszania przewozu towarów do systemu SENT wyjaśnienia wymaga, że KAS zapewnia mikro, małym i średnim przedsiębiorcom nieodpłatnie elektroniczne formularze do dokonywania zgłoszeń przewozu towarów oraz uzupełniania tych zgłoszeń na stronie internetowej <https://puesc.gov.pl>, co wskazane zostało również w ocenie skutków regulacji na etapie projektowania rozporządzenia wprowadzającego objęcie systemem SENT odzieży i obuwnic (nr 947).

W OSR zostało wyjaśnione, że ewentualne koszty zakupu modułu oprogramowania księgowego wyniesie w przypadku do 75 komunikatów miesięcznie – 1000 zł, do 400 komunikatów miesięcznie – 3000 zł, powyżej 400 komunikatów miesięcznie – 5000 złotych. W dokumencie tym przyjęto, że sama grupa podmiotów odbierających, zgłaszających towary z działów 61-64 Wspólnej Taryfy Celnej do odprawy importowej w kraju to 18 tys., bez podziału na wielkość tych podmiotów.

Odnosząc się do kwestii zawartych w interpelacji, informuję, że Ministerstwo Finansów przeprowadziło szereg spotkań i konsultacji z przedstawicielami branży odzieżowej i obuwniczej w celu wypracowania optymalnych rozwiązań ułatwiających realizację nowych obowiązków, ale nierozszczelniających system monitorowania przewozu.

Niemniej jednak do Ministerstwa Finansów wpływają kolejne propozycje zmian lub doprecyzowania niektórych przepisów i propozycje te są na bieżąco analizowane. Decyzja o wprowadzeniu ewentualnych kolejnych uproszczeń czy wyłączeń w stosowaniu prawa w tym zakresie zostanie podjęta na podstawie analizy ryzyka ewentualnego rozszczelnienia systemu monitorowania przewozu oraz skutków dla naruszeń przepisów prawa podatkowego.

Z analizy specyfiki rynku oraz zidentyfikowanych mechanizmów nadużyć i standardowych zachowań konsumentów indywidualnych (brak zachowania jakichkolwiek reguł i zgodności z prawem) przyjęto niskie progi objęcia systemem SENT. Sektor ten charakteryzuje się: wysoką rotacją towarów oraz stosunkowo niską wartością jednostkową, łatwością transportu i magazynowania oraz dużym udziałem towarów importowanych, w szczególności z państw trzecich. W praktyce oznacza to, że nawet niewielkie ilości mogą mieć charakter handlowy, a jednocześnie są trudne do odróżnienia od zakupów prywatnych bez odpowiednich narzędzi kontrolnych.

Analizy oraz wieloletnie doświadczenia wynikające ze stale podejmowanych działań, w tym z wdrożenia systemów uszczelniających wskazują, że w tym sektorze powszechne są działania polegające na dzieleniu transportów na mniejsze partie, aby uniknąć obowiązków podatkowych i ewidencyjnych oraz rozpraszeniu dostaw pomiędzy wielu odbiorców. Wprowadzenie wyższych progów sprzyjałoby takim praktykom i *de facto* ograniczałoby skuteczność systemu SENT. Przyjęcie niskich progów wpisuje się w szersze działania Państwa mające na celu przeciwdziałanie zaniżaniu wartości importu, ograniczanie szarej strefy w handlu towarami wysokiego ryzyka oraz zwiększanie transparentności obrotu gospodarczego.

W rejestrze SENT do 30 kwietnia 2026 r. zostało zarejestrowanych niemal 95 705 zgłoszeń przewozu odzieży i obuwia oraz przeprowadzono 1351 kontroli przewozu tych towarów na drodze, podczas których ujawniono 194 przypadki różnych nieprawidłowości.

Nieprawidłowości dotyczące naruszeń obowiązków wynikających z ustawy SENT przez:

- ✓ przewoźników, podmioty wysyłające i podmioty odbierające podlegają karze pieniężnej w postępowaniu administracyjnym. Protokoły z kontroli w takich przypadkach są przekazywane do właściwych – ze względu na miejsce przeprowadzenia kontroli – naczelników urzędów celno-skarbowych. Decyzja w sprawie nałożenia kary pieniężnej lub odstąpienia od nałożenia takiej kary jest wydawana w indywidualnej sprawie przez naczelnika urzędu celno-skarbowego, w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego. Od tej decyzji, podmiotowi który nie zgadza się z jej rozstrzygnięciem, przysługuje złożenie odwołania do organu wyższej instancji - dyrektora izby administracji skarbowej. Decyzja dyrektora izby administracji skarbowej jest ostateczna i w przypadku jej zaskarżenia podlega kontroli sądu administracyjnego.
Dodatkowo wyjaśniam, że w rejestrze postępowań administracyjnych w zakresie naruszeń obowiązków z ustawy SENT nie są gromadzone dane dotyczące rodzaju przewożonego towaru – brak rozróżnienia czy postępowanie dotyczy nieprawidłowości podczas przewozu dotychczasowych towarów objętych systemem SENT, czy nowych towarów objętych tym systemem;
- ✓ kierujących pojazdami podlegają karze grzywny w drodze mandatu karnego. Do 30 kwietnia 2026 r. zostały wymierzone 82 kary grzywny na kierujących środkiem transportu przewożących towary w postaci odzieży lub obuwia.

Ze względu na specyfikę sprzedaży odzieży i obuwia w tzw. handlu obwoźnym, gdy przewóz rozpoczyna się w kraju i jest przewożony do co najmniej dwóch miejsc dostarczenia towaru, wprowadzona została możliwość dokonywania zgłoszeń w sposób zbiorczy².

Jednocześnie odnosząc się do szczegółowych problemów, uprzejmie informuję, że w opublikowanym 12 maja 2026 r. rozporządzeniu Ministra Finansów i Gospodarki *zmieniającym rozporządzenie w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów* (Dz. U. poz. 634) zawaraliśmy, jak się wydaje, gros zgłoszonych postulatów przewozu odzieży i obuwia przez mikroprzedsiębiorców. Rozporządzenie to jest odpowiedzią na postulaty wprowadzenia ułatwień dla podmiotów, dla których handel ma charakter działalności osobistej, bez zaplecza administracyjnego, handlowego czy logistycznego, a przedsiębiorca jednoosobowo pełni jednocześnie funkcję kierowcy,

² Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z dnia 5 marca 2026 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zgłoszeń przewozu towarów oraz zgłoszeń obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. poz. 293).

magazyniera, logistyka i sprzedawcy. W rozporządzeniu, zgodnie ze zgłoszonymi uwagami, zaproponowane zostały ułatwienia dla mikroprzedsiębiorców: przedsiębiorców będących osobami fizycznymi, spółek cywilnych oraz spółek jawnych, której współnikami są wyłącznie osoby fizyczne, przewożących odzież i obuwie od stałego miejsca wykonywania działalności gospodarczej lub miejsca jego zamieszkania albo siedziby, na targowisko i z targowiska się przemieszczających lub powracających. Przyjęto również, że przewóz taki nie będzie podlegał zgłoszeniu do rejestru SENT, jeśli łączna waga odzieży nie przekroczy 500 kg brutto lub 700 szt. obuwia, a przewożonym towarom będzie towarzyszył dokument zawierający dane tego mikroprzedsiębiorcy, rodzaj towaru będącego przedmiotem przewozu, numer rejestracyjny środka transportu, którym są przewożone te towary, datę ich przewozu oraz dane adresowe stałego miejsca wykonywania przez ten podmiot działalności gospodarczej lub miejsca jego zamieszkania albo siedziby i dane adresowe targowiska lub targowisk, na które udaje się przedsiębiorca. Rozporządzenie to weszło w życie 13 maja 2026 roku. Skrócenie okresu *vacatio legis* rozporządzenia wynikało z potrzeby i oczekiwań wprowadzenia zmian przez środowiska gospodarcze, w szczególności mikroprzedsiębiorców, bowiem regulacje te uproszczają przewóz odzieży i obuwia z uwzględnieniem przewidzianych w projekcie wyłączeń. Uwzględniając prostotę regulacji, oczekiwania strony społecznej i łatwe wdrożenie przepisów rozporządzenia, uzasadnienie miało skrócenie okresu *vacatio legis*, co nie narusza zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, o której mowa w art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i jest w interesie społecznym.

Podkreślenia wymaga, że przewóz wyłączony z obowiązku zgłoszenia do rejestru, nie podlega również przekazywaniu do tego rejestru danych geolokalizacyjnych środka transportu.

Odnosząc się do zmian w zakresie kar za naruszenia obowiązków wynikających z ustawy SENT uprzejmie informuję, że przypadki zatrzymania towaru albo środka transportu, nakładania kar administracyjnych, jak również odstępowania od ich nakładania zostały określone we wspomnianej ustawie. Wprowadzenie okresu przejściowego w nakładaniu kar za brak realizacji obowiązków nałożonych ustawą SENT, związanych z przewozem nowych towarów (tj. odzieży i obuwia), wymaga zmiany tej ustawy. Podobnie jak ewentualne wprowadzenie innej niż 10% tolerancji w rozbieżności pomiędzy danymi wskazanymi w zgłoszeniu przewozu, a stanem faktycznym (art. 23 ustawy SENT).

Ponownie podkreślam, że celem naszych działań nie jest nakładanie sankcji administracyjnoprawnych na legalnie działające podmioty, lecz zwalczanie zdiagnozowanej zorganizowanej przestępczości ekonomicznej osłabiającej podstawy funkcjonowania państwa i wszystkich, w tym mikro, małych i średnich, legalnie funkcjonujących przedsiębiorców.

Informuję przy tym, że 13 lutego 2026 r. do Sejmu RP został przekazany rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2272). Projekt przewiduje nowe, niestosowane dotychczas rozwiązania polegające na poprzestaniu na pouczeniu, w sytuacji, gdy ujawnione naruszenia powstały w wyniku oczywistej omyłki.

Ustawa została uchwalona 17 kwietnia 2026 r. na 55. posiedzeniu Sejmu RP. 7 maja 2026 r. Senat RP wniósł poprawki do przedmiotowej ustawy. 15 maja 2026 r. - na 57. posiedzeniu Sejmu RP - zaplanowane zostało przedstawienie sprawozdania Komisji Finansów Publicznych oraz Komisji Infrastruktury o uchwale Senatu (druk nr 2523), w sprawie przedmiotowej ustawy.

W celu łatwiejszego przyswojenia przepisów prawa dotyczących objęcia przewozu odzieży i obuwia systemem SENT oraz zapewnienia wszystkim przedsiębiorcom równego dostępu do stanowisk Ministerstwa Finansów w tym zakresie, na Platformie Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych publikowane są pytania i odpowiedzi, które są sukcesywnie uzupełniane – w części Pomoc - Help Desk i FAQ: 12. Objęcie odzieży i obuwia systemem SENT od 17 marca 2026 r. Stanowią one swoistą bazę wiedzy w formie pytań i merytorycznych odpowiedzi.

W związku z licznymi zapytaniem w zakresie SENT, KAS od 6 maja 2026 r. uruchomiła dodatkowe wsparcie merytoryczne dla zainteresowanych podmiotów – szczególnie w komunikacie pod adresem <https://www.gov.pl/web/kas/odziez-i-obuwie-w-systemie-sent--wsparcie-merytoryczne>.

Końcowo pragnę podkreślić, że celem przyjętej regulacji jest walka z szarą i czarną strefą. Realizując swoje zadania organy KAS opierają się na analizie ryzyka, kierując swe działania wobec podmiotów naruszających prawo. Dotychczasowe wyniki działań w ograniczaniu szarej i czarnej strefy przy wykorzystaniu systemu SENT pozytywnie wpłynęły na konkurencyjność krajowych przedsiębiorców.

Przedstawiając powyższe mam nadzieję, że zaprezentowane informacje stanowią wyczerpującą odpowiedź na złożoną interpelację i spotkają się z uprzejmą akceptacją Pana Marszałka.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki

Zbigniew Stawicki

Podsekretarz Stanu Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej

w Ministerstwie Finansów