



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 17 czerwca 2026 roku

Sprawa: Interpelacja poselska nr 17400
Znak sprawy: DZP1.K43.34.2026
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 17400 z 28 maja 2026 r. Pośła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Pana Lucjana Marka Pietrzczyka w sprawie rozszerzenia systemu SENT na branżę odzieżową i obuwniczą, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1., ad 2., ad 3., ad 5. i ad 6.

Objęcie przewozu odzieży i obuwia systemem SENT¹ od 17 marca 2026 r., 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), umożliwiło Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) pozyskanie rzeczywistych danych dotyczących przepływów towarowych (dostaw krajowych, wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, importu, eksportu i tranzytu) w sektorze odzieży i obuwia.

Objęcie odzieży i obuwia systemem SENT nie wynikało z założenia, że cała branża generuje nieprawidłowości. Decyzja ta była konsekwencją przeprowadzonych analiz ryzyka oraz wiedzy urzędowej, które wskazywały na występowanie podwyższonego ryzyka w tym sektorze.

Analizy wykorzystywały dane pozostające w dyspozycji KAS, w szczególności na informacjach pochodzących z:

- rozliczeń podatkowych,

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”.

- danych z systemów celnych,
- wyników czynności analitycznych i kontrolnych, w tym ujawnionych przestępstw skarbowych i wykroczeń skarbowych,
- danych o przepływach towarowych informacji o strukturze rynku.

Ocenie podlegały m.in. rozbieżności pomiędzy wolumenem wprowadzanych na rynek towarów a deklarowanym obrotem, identyfikowane modele działalności o podwyższonym ryzyku, częstotliwość stwierdzanych nieprawidłowości oraz skala obrotu realizowanego poza formalnym kanałem.

Przyjęte wyłączenie dla targowisk zostało skonstruowane w sposób możliwie precyzyjny i opierało się na kryterium obiektywnie weryfikowalnym przez organy KAS oraz uczestników obrotu. Odwołanie do targowisk objętych opłatą targową pozwala na identyfikację określonego segmentu drobnego handlu detalicznego prowadzonego w warunkach odmiennych od zorganizowanego obrotu hurtowego i profesjonalnych kanałów dystrybucji. Rozwiązanie to miało na celu ograniczenie obciążeń administracyjnych dla najmniejszych uczestników rynku, mikroprzedsiębiorców, wykonujących wiele funkcji związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, przy jednoczesnym zachowaniu efektywności systemu monitorowania. Nieobjęcie analogicznym wyłączeniem hal handlowych i innych form sprzedaży wynikało z tego, że są to formy prowadzenia działalności o znacznie większym zróżnicowaniu organizacyjnym i skali obrotu, które nie stanowią jednorodnej kategorii pozwalającej na zastosowanie prostego, jednoznacznego i odpornego na nadużycia kryterium wyłączenia. Wprowadzenie zbyt szerokich wyłączeń mogłoby prowadzić do tworzenia kanałów omijania obowiązków monitorowania przewozu. Jednocześnie sprzedaż udokumentowana fakturą korzystała z odrębnych mechanizmów ograniczających obowiązki monitorowania, co pozwala ograniczać zakres stosowania SENT.

Dla przewozu na targowiska, limity zostały przyjęte jako parametry techniczne służące wyznaczeniu progu objęcia obowiązkiem monitorowania i odróżnieniu przewozów o charakterze profesjonalnym od przewozów o mniejszej skali. Celem takich limitów nie było określenie granicy legalności działalności ani wskazanie poziomu ryzyka dla pojedynczego przedsiębiorcy, lecz wyznaczenie progu zapewniającego proporcjonalność obowiązków i koncentrację systemu na przewozach o większym znaczeniu gospodarczym i potencjalnie wyższym ryzyku podatkowym. Przyjęte wartości miały charakter regulacyjny i służyły osiągnięciu równowagi pomiędzy skutecznością monitorowania przewozu a ograniczaniem obciążeń administracyjnych dla uczestników rynku.

Celem objęcia wybranych kategorii odzieży i obuwia systemem SENT jest pozyskanie dodatkowych danych umożliwiających skuteczniejszą analizę ryzyka i kierowanie działań w sposób bardziej selektywny, ograniczający konieczność prowadzenia szerokich działań kontrolnych wobec podmiotów prawidłowo wywiązujących się z obowiązków podatkowych. Po analizie danych zgromadzonych w rejestrze SENT, od dnia wejścia w życie obowiązku zgłaszania przewozu odzieży i obuwia do systemu SENT, a także na podstawie doświadczeń wynikających ze stosowania tych przepisów, dokonano przeglądu ryzyk wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego w zakresie podatku od towarów i usług, związanego z przewozem tych towarów. Wskutek tego przeglądu została zweryfikowana analiza ryzyka w tym zakresie, a wnioski z niej wynikające zostały przedstawione Ministrowi Finansów i Gospodarki.

Główną konkluzją jest stwierdzenie, że podstawowe ryzyka związane z nielegalnym obrotem odzieżą i obuwiem koncentrują się na etapie wprowadzania towarów na rynek krajowy, tj. w przypadku importu, wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów oraz tranzytu przez terytorium kraju. To właśnie na tym etapie występuje nieujawnianie rzeczywistej ilości przywożonych wyrobów, szeroko rozumiany przemyt, uczestnictwo podmiotów o podwyższonym ryzyku celnym i podatkowym, a także wykorzystywanie fikcyjnych łańcuchów dostaw. Dlatego konieczne jest dalsze utrzymywanie obowiązków zgłaszania tych przewozów do systemu SENT.

Wobec powyższego, Minister Finansów i Gospodarki podjął decyzję o wprowadzeniu zmian w tych regulacjach, tak by działania kontrolne były ukierunkowane na obszary rzeczywiście najbardziej na występowanie nieprawidłowości podatkowych.

Projekt rozporządzenia Ministra Finansów i Gospodarki *zmieniający rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi*, został udostępniony 15 czerwca 2026 r. na stronach Rządowego Centrum Legislacji (<https://legislacja.gov.pl/projekt/12411307>) do uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania. Z uwagi na wprowadzane uproszczenia w systemie SENT i zwolnienia z obowiązków dla podmiotów gospodarczych, akt wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia tego rozporządzenia w Dzienniku Ustaw.

Tym samym, z uwagi na projektowane ww. zmiany przepisów, przepisy dotyczące przewozu odzieży i obuwia na targowisko i z targowiska, zostaną uchylone.

Ad 4.

Ministerstwo Finansów w trakcie projektowania, jak również wdrażania nowych przepisów prawa analizuje wszystkie istotne elementy mające wpływ zarówno na funkcjonowanie podmiotów gospodarczych, jak również na zapewnienie szczelności systemu podatkowego, z uwzględnieniem poziomu ryzyka wystąpienia naruszeń przepisów prawa podatkowego, a także sposobu dokumentowania obrotu danego towaru.

Ad 1. „Czy planowane jest wprowadzenie skutecznych mechanizmów korekty błędów oraz rozwiązań analogicznych do instytucji czynnego żalu dla przedsiębiorców objętych SENT?”.

Przypadki nakładania kar administracyjnych za poszczególne naruszenia, wysokość tych kar, jak również odstępowania od ich nakładania zostały określone w ustawie SENT. Wprowadzenie mechanizmu korekty błędów i czynnego żalu wymaga zmiany tej ustawy. Informuję przy tym, że aktualizacja zgłoszenia w zakresie danych innych niż dotyczące towaru jest obecnie możliwa i wymagana (art. 8 ustawy SENT). Dane te podlegają aktualizacji w czasie ważności zgłoszenia i winny odzwierciedlać stan faktyczny.

Ponadto informuję, że w Ministerstwie Finansów prowadzone są prace ewaluacyjne dotyczące funkcjonowania przepisów ustawy SENT regulujących system administracyjnych kar pieniężnych, mające na celu ocenę ich skuteczności, proporcjonalności oraz adekwatności do realiów obecnego obrotu gospodarczego i katalogu towarów objętych tym systemem.

Ad 2. „Czy Ministerstwo Finansów planuje zmianę systemu raportowania odzieży z kilogramów na sztuki lub inne jednostki zgodnie z praktyką branży?”.

Odnosząc się do postulatu odejścia od kryterium wagowego na rzecz jednostek handlowych (sztuk) w przypadku odzieży można przyjąć, że podstawową jednostką ewidencyjną jest sztuka. Masa towaru ma znaczenie przy określaniu progu obowiązku dokonania zgłoszenia do rejestru SENT (lub jego braku).

Obowiązujące przepisy ustawy nie zakazują dokonania zgłoszenia SENT w sztukach. W związku z tym będzie możliwe dokonywanie zgłoszenia w SENT z podaniem liczby sztuk, zgodnie ze stanem faktycznym. Niemniej jednak, dla celów ustalania obowiązku zgłoszenia w SENT będzie weryfikowana masa przesyłki.

Ad 3. „Ile kontroli SENT dotyczących branży odzieżowej przeprowadzono od wejścia w życie nowych przepisów oraz jaka była ich skuteczności w zakresie wykrywania rzeczywistych nieprawidłowości podatkowych?”.

W rejestrze SENT do 10 czerwca 2026 r. zostało zarejestrowanych 181 059 zgłoszeń przewozu odzieży i obuwniczych oraz przeprowadzono 2334 kontroli przewozu tych towarów na drodze, podczas których ujawniono 335 przypadków nieprawidłowości.

W czasie obowiązywania przepisów rozszerzających system SENT na branżę odzieżową i obuwniczą, stwierdziliśmy m.in. istotne naruszenia wskazujące na intencjonalne unikanie obowiązków w ogóle, albo deklarowanie mniejszej niż faktyczna ilości przewożonych towarów, np. niezgłoszenie połowy z 50 752 szt. obuwniczych, 10 600 kg skarpetek z państwa trzeciego albo zgłaszanie połowy masy ładunku.

Ad 4. „Czy Ministerstwo Finansów planuje dalsze zmiany przepisów dotyczących SENT dla odzieży i obuwniczych po zgłoszonych uwagach przedsiębiorców oraz organizacji branżowych?”.

Do Ministerstwa Finansów wpływają propozycje zmian lub doprecyzowania niektórych przepisów. Wszystkie postulaty zgłaszane przez przedstawicieli branży odzieżowej i obuwniczej są na bieżąco analizowane, a także monitorowany jest wpływ nowych obowiązków na funkcjonowanie przedsiębiorców. Każda propozycja zmian podlega ocenie pod kątem zgodności z celami ustawy SENT), skuteczności w przeciwdziałaniu nieprawidłowościom oraz wpływu na warunki prowadzenia działalności gospodarczej. Efektem tych analiz jest, jak wskazano powyżej, projekt udostępniony 15 czerwca 2026 r. na stronach Rządowego Centrum Legislacji (<https://legislacja.gov.pl/projekt/12411307>) 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.

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