



Minister Finansów i Gospodarki

Warszawa, 13 lipca 2026 roku

Sprawa: odpowiedź na interpelację poselską nr 17755
Znak sprawy: DC5.8870.809.2026
Kontakt: Kancelaria MF
 tel.: +48 22 694 55 55
 e-mail: kancelaria@mf.gov.pl

Pan Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu RP
Kancelaria Sejmu
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 17755 Panów Posłów: Krzysztofa Habury, Bartosza Zawieji, Henryka Szopińskiego, Marka Jana Chmielewskiego, Łukasza Horbatowskiego oraz Mariusza Popielarza w sprawie *działań organów celno-skarbowych wobec importerów nowych samochodów elektrycznych z Chin oraz publicznego przesądzenia o wyniku postępowań przed ich zakończeniem*, Ministerstwo Finansów przedstawia odpowiedzi na zadane pytania.

1. Jakie jest stanowisko Ministra Finansów w zakresie dopuszczalności publicznego formułowania przez organy Krajowej Administracji Skarbowej ocen przesądzających wynik postępowania przed zakończeniem postępowania dowodowego i wydaniem ostatecznego rozstrzygnięcia?

Na wstępie należy jednoznacznie wskazać, że organy Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) nie formułowały publicznie ocen przesądzających o wyniku postępowania przed jego zakończeniem. Kwestia zasad publikowania komunikatów przez organy KAS oraz ich charakteru została szerzej omówiona w odpowiedziach na pytania nr 3 i nr 8.

Działania organów KAS w sprawie, do której odnosi się interpelacja, polegały wyłącznie na podejmowaniu kolejnych czynności przewidzianych przepisami prawa. Organ celny, powziąwszy w toku weryfikacji zgłoszeń celnych prowadzonej na podstawie art. 188 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego Unijny

Kodeks Celny (dalej „UKC”) wątpliwości co do przedłożonej dokumentacji, zawiesił dopuszczenie towaru do obrotu na podstawie art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniającego dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 i wystąpił do właściwego organu nadzoru rynku, tj. Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o wydanie opinii odnośnie przedstawionych pojazdów w zakresie ich zgodności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE.

Dopiero opinia tego organu, stwierdzająca brak wymaganej prawem dokumentacji, oraz ustalenia własne organu celnego, co do klasyfikacji taryfowej towaru na potrzeby wymiaru należności celnych i podatkowych, stanowiły podstawę dalszych czynności. Taka sekwencja działań jest realizacją obowiązków organu.

Należy przy tym podkreślić, że postępowanie w sprawie pozostaje w toku, zgłoszenia celne zachowują status pozostających w kontroli. Organ zapewnił przy tym stronie czynny udział w sprawie: przekazał pełnomocnikowi strony informacje o przebiegu sprawy, wskazał podstawy stwierdzenia nieprawidłowej klasyfikacji towarów oraz poinformował o możliwości wglądu w akta. Zakończenie czynności w sprawie uzależnione jest ponadto od zajęcia stanowiska przez prokuratora, do którego organ wystąpił w toku sprawy; do chwili obecnej stanowisko takie nie zostało zajęte.

Wątpliwości co do przedmiotowych pojazdów ujawniły się na kilku niezależnych od siebie płaszczyznach. Po pierwsze – na płaszczyźnie celnej, gdzie organ stwierdził nieprawidłową klasyfikację taryfową towaru na potrzeby wymiaru należności celnych i podatkowych. Po drugie – na płaszczyźnie wymagań dotyczących wprowadzenia pojazdów na rynek, gdzie właściwy organ nadzoru rynku – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, działający na podstawie art. 3 pkt 35 rozporządzenia 2018/858 oraz art. 3 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia, stwierdził brak wymaganej prawem dokumentacji. Po trzecie zaś: na płaszczyźnie praw własności intelektualnej, na której jeden z wiodących producentów pojazdów wystąpił, niezależnie od czynności organów KAS, z roszczeniami dochodzonymi na drodze cywilnej, uzyskując zabezpieczenie roszczenia udzielone postanowieniem sądu.

Zbieżność zastrzeżeń pochodzących z trzech odrębnych źródeł – organu celnego, organu nadzoru rynku oraz podmiotu prywatnego działającego na drodze sądowej, wskazuje, że czynności organów nie miały charakteru arbitralnego ani odosobnionego, lecz dotyczyły towaru, wobec którego wątpliwości formułowane są również poza sferą administracji celnej. Ocena zasadności roszczeń zgłoszonych na drodze cywilnej należy przy tym wyłącznie do właściwego sądu.

2. Czy Ministerstwo Finansów analizowało zgodność opisanych praktyk z przepisami Konstytucji, Traktatów Unijnych, Ordynacji podatkowej oraz Unijnego Kodeksu Celnego, w szczególności w zakresie zasady budowania zaufania do organów państwa, obiektywnego prowadzenia postępowania oraz proporcjonalności działań administracji?

Przebieg czynności podjętych przez organy w sprawie, do której odnosi się interpelacja, został szczegółowo przedstawiony w odpowiedzi na pytanie nr 1. Jak z niego wynika, działania organów nie stanowiły przesądzenia o wyniku postępowania, lecz realizację ustawowo określonej procedury, opartej na wyraźnym podziale kompetencji: organy celne przeprowadziły weryfikację zgłoszeń celnych na podstawie art. 188 unijnego kodeksu celnego (zgodnie z UKC), działając zarazem jako organy wyznaczone na podstawie art. 25 rozporządzenia (UE) 2019/1020, natomiast ocena zgodności pojazdów z wymaganiami dotyczącymi ich wprowadzenia na rynek należała do właściwego organu nadzoru rynku – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (art. 3 pkt 35 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz art. 3 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia).

Zawieszenie zwolnienia towaru do procedury nastąpiło na podstawie art. 26 rozporządzenia (UE) 2019/1020, na podstawie ustaleń kontroli oraz opinii tego organu. Tak ukształtowany podział kompetencji wyklucza zarzut uprzedniego przesądzenia. Niezgodność nie została ustalona przez organ celny, lecz przez organ właściwy w zakresie nadzoru rynku, a zawieszenie zwolnienia towaru jest przewidzianym prawem następstwem tej oceny, nie zaś samodzielną oceną organu celnego.

Dodatkowo, po przeprowadzeniu postępowania sprawdzającego wszczęte zostało postępowanie karno-skarbowe, które pozostaje w toku; jego wszczęcie nastąpiło wobec zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa skarbowego, stanowiącego ustawową przesłankę z Kodeksu karnego skarbowego. Zastosowany środek pozostawał proporcjonalny do udokumentowanej niezgodności oraz ryzyka uszczuplenia należności budżetowych.

3. Czy publikacje organów KAS dotyczące importerów i konkretnych kategorii towarów podlegają uprzedniej kontroli prawnej pod kątem ryzyka naruszenia dobrego imienia przedsiębiorców oraz zasady domniemania legalności prowadzonej działalności gospodarczej?

Publikacje organów KAS są weryfikowane przed ich zamieszczeniem. Przed opublikowaniem jakichkolwiek materiałów, przykładowo: tekstowych, komunikatów czy zdjęć, dokonuje się ich sprawdzenia pod kątem ochrony tajemnicy skarbowej i celnej. Dodatkowo, komunikaty zamieszczane na stronach internetowych podlegają akceptacji komórek merytorycznych odpowiedzialnych za dane zagadnienie. Stosowane rozwiązania zapewniają, że publikacje te nie zawierają danych identyfikujących podmioty: dane są anonimizowane lub maskowane w sposób uniemożliwiający identyfikację. Również w sprawie, do której odnosi się interpelacja, opublikowany materiał nie wskazywał importera ani innych informacji pozwalających na jego identyfikację.

Należy podkreślić, że celem komunikatów KAS jest przede wszystkim prewencja oraz budowanie świadomości obywateli i branż co do obowiązujących wymagań i ryzyk związanych z obrotem towarowym. Z tego względu materiały te opisują wyłącznie ustalenia poczynione w toku kontroli, bez odniesienia się do oznaczonego przedsiębiorcy. Wobec anonimowego charakteru publikacji oraz braku jakiegokolwiek zindywidualizowanej oceny konkretnego podmiotu, komunikaty te nie naruszają dobrego imienia przedsiębiorców ani zasady domniemania legalności prowadzonej działalności gospodarczej. Przyjęty sposób przygotowywania i zamieszczania komunikatów służy więc pogodzeniu funkcji informacyjnej i prewencyjnej działań KAS z należytą ochroną interesów uczestników obrotu gospodarczego.

4. Ile postępowań dotyczących klasyfikacji taryfowej lub stosowania ceł antydumpingowych wobec nowych samochodów elektrycznych z Chin prowadzą obecnie organy Krajowej Administracji Skarbowej oraz jaki jest średni czas trwania takich postępowań?

Na wstępie wymaga wskazania, że środki ochrony handlowej mające zastosowanie do nowych pojazdów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej mają charakter ceł wyrównawczych, nałożonych rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/2754, nie zaś ceł antydumpingowych. Odnosząc się do pytania o liczbę postępowań oraz średni czas ich trwania, należy wskazać, że KAS nie dysponuje danymi w tak zawężonym przekroju, w szczególności w zakresie średniego czasu prowadzenia postępowań w ujęciu wyodrębnionym według kryterium wskazanego w interpelacji. Przedstawienie takiego zestawienia wymagałoby odrębnej, indywidualnej analizy poszczególnych spraw.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że ustawodawca przewidział środek prawny służący przeciwdziałaniu przewlekłości postępowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami stronie przysługuje ponaglenie, rozpoznawane przez organ wyższego stopnia, który ocenia, czy w sprawie doszło do przewlekłego prowadzenia postępowania lub niezakończono sprawę w terminie. Mechanizm ten zapewnia obiektywną, niezależną od organu prowadzącego sprawę weryfikację zarzutu przewlekłości.

W sprawie, do której odnosi się interpelacja, strona skorzystała z tego środka, kierując ponaglenie do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej w Lublinie. Po rozpoznaniu sprawy Dyrektor Izby Administracji Skarbowej w Lublinie uznał ponaglenie za nieuzasadnione. Zagadnienie to, wraz z wyjaśnieniem charakteru prowadzonych czynności oraz zasad dotyczących terminów ich zakończenia, zostało szerzej omówione w odpowiedzi na pytanie nr 7.

5. Jakie dokumenty i okoliczności zdaniem Ministerstwa Finansów powinny być brane pod uwagę przez organy celne przy ocenie rzeczywistego statusu pojazdu, w szczególności w przypadku pojazdów demonstracyjnych, dealerskich lub wcześniej odsprzedawanych na rynku chińskim?

Ocena statusu pojazdu jako nowego albo używanego dokonywana jest przez organy celne wyłącznie na potrzeby klasyfikacji taryfowej oraz wymiaru należności celnych i podatkowych. Wspólna Taryfa Celną w pozycji 8703 (dział 87), obejmującej, m.in. samochody zasadniczo przeznaczone do przewozu nie

więcej niż 9 osób wraz z kierowcą, posługuje się pojęciami pojazdu nowego oraz używanego. W celu jednolitego stosowania tych pojęć kryteria ich rozróżnienia dla potrzeb Nomenklatury scalonej zostały doprecyzowane w Notach wyjaśniających do Nomenklatury scalonej do działu 87, zgodnie z którymi określenie „pojazdy nowe” oznacza pojazdy, które nie były zarejestrowane na stałe przez okres dłuższy niż 6 miesięcy, niezależnie od liczby przejechanych kilometrów, lub które nie przejechały więcej niż 6 000 km, niezależnie od czasu, przez jaki były zarejestrowane na stałe. Czasowej rejestracji pojazdu służącej wyłącznie jego transportowi do miejsca docelowej, stałej rejestracji nie uważa się za rejestrację na stałe. Pojazdami używanymi są pojazdy, które nie spełniają powyższej definicji pojazdu nowego.

Powyższa definicja odwołuje się do faktu i charakteru stałej rejestracji oraz do dwóch samodzielnych kryteriów: czasu trwania stałej rejestracji (6 miesięcy) oraz przebiegu (6 000 km). Dla uznania pojazdu za nowy wystarczające jest spełnienie któregokolwiek z tych kryteriów. Oznacza to, że pojazd jest nowy w rozumieniu Nomenklatury scalonej, jeżeli był zarejestrowany na stałe krócej niż 6 miesięcy, niezależnie od przebiegu, lub jeżeli jego przebieg nie przekracza 6 000 km, niezależnie od czasu rejestracji. Używany jest zatem dopiero pojazd, który nie spełnia żadnego z tych kryteriów. W sprawie, do której odnosi się interpelacja, ustalono, że przebieg pojazdów wynosił od kilku do kilkunastu kilometrów, a dodatkowo na fotelach znajdowały się folie ochronne. Przy tak niskim przebiegu spełnione było kryterium przebiegu określone w Notach wyjaśniających, co przesądzało o zakwalifikowaniu pojazdów jako nowych wyłącznie w rozumieniu Nomenklatury scalonej, niezależnie od pozostałych kryteriów.

W odniesieniu do pojazdów demonstracyjnych, dealerskich lub wcześniej odsprzedawanych na rynku państwa trzeciego oznacza to, że o ich statusie taryfowym nie przesądza samo wcześniejsze wykorzystywanie handlowe ani fakt odsprzedaży, lecz spełnienie kryteriów określonych w Notach wyjaśniających, w szczególności to, czy i przez jaki okres pojazd był przedmiotem stałej rejestracji oraz jaki jest jego przebieg. Jednocześnie należy podkreślić, że uznanie pojazdu za nowy według kryteriów Nomenklatury scalonej, na potrzeby dokonania przywozowego zgłoszenia celnego, nie koliduje z możliwością uznania tego samego pojazdu za używany według innych przepisów (np. rejestracyjnych).

Umieszczenie tych kryteriów w Notach wyjaśniających jest prawidłowe, stanowią one bowiem wyłącznie doprecyzowanie pojęć pojazdu nowego i używanego, zastosowanych wprost w treści pozycji 8703 Wspólnej Taryfy Celnej. Zapis Not nie zmienia ani treści tej pozycji, ani zakresu objętego nią asortymentu towarowego; zgodnie ze swoją rolą stanowi jedynie środek interpretacyjny, służący ujednoliceniu stosowania Wspólnej Taryfy Celnej. Należy również wskazać na możliwość uzyskania przez importera wiążącej informacji taryfowej (WIT) – decyzji wiążącej prawnie jej posiadacza oraz organy celne w Unii Europejskiej w zakresie klasyfikacji taryfowej towaru, co pozwala na prawidłową kalkulację należności celnych i podatkowych planowanego przywozu i skraca czas formalności celnych.

Od powyższej oceny, dokonywanej na potrzeby celne, należy odróżnić ocenę spełnienia przez pojazd wymagań warunkujących jego wprowadzenie na rynek. Ocena ta nie należy do organów celnych. Organy celne, działające jako organy wyznaczone na podstawie art. 25 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1020, przeprowadzają kontrole produktów wprowadzanych na rynek Unii (art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia) w razie powzięcia wątpliwości, co do zgodności produktu, zawieszają one zwolnienie towaru do procedury dopuszczenia do obrotu i występują o opinię do właściwego organu nadzoru rynku (art. 26 rozporządzenia (UE) 2019/1020). Organem właściwym w zakresie nadzoru rynku pojazdów silnikowych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (organ nadzoru rynku w rozumieniu art. 3 pkt 35 rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz art. 3 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia). I to ten organ, a nie zaś organ celny, wypowiada się co do wymaganej prawem dokumentacji. W sprawie, do której odnosi się interpelacja, właściwy organ nadzoru rynku stwierdził brak wymaganej prawem dokumentacji dla przedmiotowych pojazdów.

6. Czy Ministerstwo Finansów planuje wydanie wytycznych dla organów celnych w celu zapewnienia jednolitego stosowania przepisów oraz ograniczenia rozbieżności interpretacyjnych wobec przedsiębiorców importujących pojazdy elektryczne z Chin?

Zgodnie z art. 69 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. Prawo celne organem celnym jest właściwy naczelnik urzędu celno-skarbowego, do którego zadań należy, m.in. obejmowanie towarów procedurami celnymi oraz wykonywanie innych czynności przewidzianych przepisami prawa celnego. Stosownie zaś do art. 54 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej kontroli celno-skarbowej podlega przestrzeganie przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi, w szczególności przepisów dotyczących towarów objętych ograniczeniami lub zakazami. W zakresie tym mieszczą się również przepisy określające warunki wprowadzania pojazdów na rynek Unii, w tym wymagania z zakresu nadzoru rynku. Minister Finansów i Gospodarki nie wpływa na rozstrzygnięcie w sprawie indywidualnej; ustalenie stanu faktycznego oraz klasyfikacja taryfowa towaru w sprawie indywidualnej należą do naczelnika urzędu celno-skarbowego, który prowadzi postępowanie samodzielnie i we własnym zakresie odpowiedzialności.

Rolą Ministra Finansów i Gospodarki pozostaje zapewnianie jednolitego stosowania prawa środkami o charakterze generalnym – w szczególności poprzez interpretacje ogólne i objaśnienia, a w obszarze celnym poprzez instytucję wiążącej informacji taryfowej (WIT) oraz wytyczne kierowane do organów podległych. Ministerstwo Finansów korzysta z tych instrumentów, gdy ujawniają się rzeczywiste, powtarzalne rozbieżności w stosowaniu przepisów.

W obecnym stanie nie występują rozbieżności interpretacyjne w zakresie klasyfikacji pojazdu jako nowego albo używanego na potrzeby wymiaru należności celnych oraz podatku od towarów i usług, które uzasadniałyby wydanie odrębnych wytycznych. Klasyfikacja taryfowa opiera się na Nomenklaturze scalonej i regułach jej interpretacji, a kwalifikacja pojazdu na tej płaszczyźnie jest każdorazowo ustaleniem faktycznym, dokonywanym na

podstawie materiału dowodowego konkretnej sprawy przez naczelnika urzędu celno-skarbowego. Od kwestii tej należy odróżnić ocenę, jakie wymagania powinien spełniać dany pojazd dla potrzeb jego wprowadzenia na rynek – ta nie należy do organów celnych, lecz do właściwego organu nadzoru rynku, który wydaje w tym zakresie opinię. Ministerstwo Finansów monitoruje praktykę orzeczniczą organów i nie wyklucza wydania wytycznych, jeżeli analiza wykaże powstanie takich rozbieżności.

7. Jakie działania zamierza podjąć Ministerstwo Finansów w celu ograniczenia przewlekłości postępowań prowadzonych przez organy celno-skarbowe w sprawach związanych z importem pojazdów elektrycznych z Chin?

Odnosząc się do pytania o działania zmierzające do ograniczenia przewlekłości postępowań, w pierwszej kolejności należy wyjaśnić charakter czynności prowadzonych w sprawie, do której odnosi się interpelacja. Czynności te są czynnościami weryfikacyjnymi prowadzonymi na podstawie art. 188 unijnego kodeksu celnego, a nie postępowaniem administracyjnym w rozumieniu przepisów o postępowaniu podatkowym. Dla tego rodzaju czynności, tj. kontroli celnej w rozumieniu przepisów unijnego kodeksu celnego, ustawodawca nie przewidział terminu zakończenia wyznaczonego upływem konkretnego terminu. Zgodnie z art. 63 ust. 3 ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej termin, o którym mowa w art. 63 ust. 1 tej ustawy, nie ma zastosowania, gdy kontrola wykonywana jest na podstawie bezpośrednio stosowanych przepisów prawa Unii Europejskiej. W konsekwencji do czynności tych nie znajdują zastosowania przepisy o załatwianiu spraw w terminie, a formułowany na tej podstawie zarzut przewlekłości jest bezprzedmiotowy. Znalazło to potwierdzenie w rozstrzygnięciu wydanym w tej sprawie: wniesione przez stronę ponaglenie zostało przez organ wyższego stopnia uznane za nieuzasadnione.

Należy zauważyć, że czas trwania czynności wynika z ich charakteru oraz ze złożoności sprawy, w której doszło do zbiegu zagadnień z zakresu przepisów celnych oraz wymagań dotyczących wprowadzenia pojazdów na rynek. Podejmowane rozstrzygnięcia często są przy tym uzależnione od stanowiska innych organów (w tej sprawie: organu nadzoru rynku oraz prokuratora).

Nie można przy tym podzielić sugestii o bezzynności organu wobec strony. W toku sprawy organ pozostawał z pełnomocnikiem strony w kontakcie, przekazując informacje o przebiegu sprawy oraz o podstawach dokonanych ustaleń – w formie rozmów telefonicznych, korespondencji elektronicznej oraz pism, w których wskazano podstawy stwierdzenia nieprawidłowej klasyfikacji towarów i poinformowano o możliwości wglądu w akta sprawy.

8. Czy Ministerstwo Finansów planuje opracowanie wytycznych dla organów KAS dotyczących komunikacji publicznej w sprawach będących w toku, tak aby unikać sytuacji mogących sugerować wcześniejsze przesądzenie wyniku postępowania?

Na chwilę obecną Ministerstwo Finansów nie planuje opracowania odrębnych wytycznych dotyczących komunikacji publicznej w sprawach będących w toku. Wynika to z faktu, że obowiązujące zasady przygotowywania i zamieszczania komunikatów zapewniają już realizację celu, którego dotyczy pytanie. Jak wskazano w odpowiedzi na pytanie nr 3, materiały publikowane przez organy

KAS podlegają weryfikacji przed ich zamieszczeniem, w tym pod kątem ochrony tajemnicy skarbowej i celnej, oraz akceptacji komórek merytorycznych odpowiedzialnych za dane zagadnienie. Do tego publikowane treści mają charakter anonimowy i nie zawierają danych umożliwiających identyfikację konkretnego podmiotu.

Komunikaty KAS ograniczają się do opisu ustaleń poczynionych w toku czynności i służą celom informacyjnym oraz prewencyjnym, nie zawierają natomiast ocen przesadzających o wyniku niezakończonych postępowań. Tak ukształtowana praktyka zapewnia równowagę pomiędzy obowiązkiem rzetelnego informowania opinii publicznej a ochroną interesów uczestników obrotu gospodarczego.

9. Czy Ministerstwo Finansów dostrzega ryzyko, że opisane działania mogą negatywnie wpływać na konkurencyjność Polski jako miejsca importu, na bezpieczeństwo obrotu gospodarczego oraz warunki prowadzenia działalności przez polskich importerów działających zgodnie z prawem Unii Europejskiej?

Ministerstwo Finansów dostrzega gospodarcze skutki działań organów, ocenia je jednak odmiennie niż wskazano w interpelacji. KAS działa wyłącznie w granicach określonych przepisami prawa i egzekwuje obowiązki w takim zakresie, w jakim wynika to z przepisów unijnych i krajowych. Podejmowane czynności kontrolne nie mają charakteru arbitralnego, zgodnie z art. 46 ust. 1 UKC organy celne mogą przeprowadzać wszelkie kontrole, które uznają za niezbędne do realizacji właściwego nadzoru, a dodatkowo zgodnie z art. 46 ust. 2 kontrole celne, inne niż losowe, opierają się głównie na analizie ryzyka. Kontrole są zatem ukierunkowane na rzeczywiste ryzyko nieprawidłowości, a nie na określoną kategorię przedsiębiorców, co chroni podmioty działające zgodnie z prawem przed nieproporcjonalnym obciążeniem.

Prawidłowe egzekwowanie przepisów celnych i podatkowych oraz przepisów określających wymagania dla towarów wprowadzanych na rynek Unii nie osłabia, lecz wzmacnia warunki prowadzenia działalności gospodarczej zgodnej z prawem. Przedsiębiorca wprowadzający na rynek pojazdy spełniające obowiązujące wymagania ponosi koszty zapewnienia zgodności: m.in. przeprowadzenia wymaganych badań, uzyskania niezbędnych dokumentów oraz oznakowania potwierdzającego bezpieczeństwo i zgodność z normami technicznymi i środowiskowymi. Koszty te znajdują odzwierciedlenie w cenie oferowanego towaru. Podmiot, który wymagań tych nie spełnia, uzyskuje przewagę cenową niewynikającą z efektywności gospodarczej, lecz z uchylecia się od obowiązków ciążących na wszystkich uczestnikach rynku. Brak reakcji organów prowadziłby zatem do premiowania niezgodności z prawem kosztem przedsiębiorców działających rzetelnie i zgodnie z prawem. Czuwanie nad tym, by pojazdy niespełniające obowiązujących wymagań nie trafiały na rynek unijny, służy więc równocześnie ochronie uczciwej konkurencji oraz ochronie konsumentów przed nabyciem pojazdów, których bezpieczeństwo i zgodność z obowiązującymi normami nie zostały potwierdzone. Ochrona konsumenta nie ogranicza się przy tym do etapu zakupu, dotyczy również bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz ochrony środowiska, na które oddziałują pojazdy niespełniające wymagań technicznych i emisyjnych. Prawidłowy pobór

ceł i podatków zabezpiecza ponadto dochody budżetowe oraz interesy finansowe państwa i Unii Europejskiej. Cel ten odpowiada zresztą założeniom przyjętym przez prawodawcę unijnego, który w rozporządzeniu (UE) 2019/1020 powiązał nadzór rynku z zapewnieniem podmiotom gospodarczym równych warunków działania oraz z ochroną użytkowników końcowych przed produktami niezgodnymi z wymaganiami.

Przedsiębiorcy importujący pojazdy w sposób zgodny z prawem Unii Europejskiej nie są adresatami negatywnych skutków opisanych działań. Czynności kontrolne, w tym czasowe wstrzymanie zwolnienia towaru w razie wątpliwości, są przewidzianym prawem elementem weryfikacji, a nie ograniczaniem rzetelnie prowadzonego importu; po wyjaśnieniu wątpliwości i potwierdzeniu zgodności towaru obrót nie podlega dalszym ograniczeniom.

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Finansów i Gospodarki/

Zbigniew Stawicki

Podsekretarz Stanu Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej

w Ministerstwie Finansów