

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH***

Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw
(nr UD 109 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa/imię i nazwisko**

Enodo Advisors Sp. z o.o.

2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania**

ul. Mazowiecka 9, 00-052 Warszawa

3. Adres do korespondencji i adres e-mail

ul. Mazowiecka 9, 00-052 Warszawa

bartosz.boltromiuk@enodo.pl

**B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU
WYMENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM**

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Bartosz Boltromiuk	
2		
3		
4		
5		

**C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU
BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY**

W imieniu Enodo Advisors Sp. z o.o. (dalej: „**Spółka**”), kancelarii doradztwa podatkowego wspierającej na co dzień klientów m.in. w wypełnianiu obowiązków wynikających z przepisów ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (tj.: Dz.U. z 2024 r. poz. 1218 ze zm.; dalej: **ustawa**), przedstawiamy niżej uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw z dnia 27 czerwca 2025 r. (dalej: „**Projekt**”) oraz wyrażamy zainteresowanie dalszymi pracami nad przedmiotowymi regulacjami.

Art. 1 pkt 1 lit. a) Projektu – art. 2 pkt 6 lit. a) ustawy

Projekt przewiduje zmianę definicji podmiotu odbierającego obejmując nią pod lit. a) w art. 2 pkt 6 ustawy także „osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, dokonującą czynności, która nie jest uznawana za nabycie towarów, import towarów albo wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, gdy przemieszczane towary:

- nie zostały zużyte albo nie były używane i są zwracane,
- były przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane poza terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub tego czasowego używania są przemieszczane na terytorium kraju,
- mają być przedmiotem wykonanych usług lub mają być czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub tego czasowego używania mają być przemieszczane poza terytorium kraju,
- są przedmiotem przewozu pomiędzy magazynami tego podmiotu,”

Zwracamy uwagę, iż cytowany wyżej drugi człon proponowanej definicji nie wskazuje czynności, których dany podmiot powinien dokonywać, aby zostać uznanym za podmiot odbierający. Nie jest wystarczające dla określenia podmiotu, na którym ciążyć będą obowiązki podmiotu odbierającego wskazanie jedynie sytuacji, w związku z którymi następować będzie przemieszczenie towaru podlegające monitorowaniu w systemie SENT. Podmiotem, który nie dokonuje czynności uznawanej za nabycie towarów, import towarów albo wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w rozumieniu ustawy o VAT jest przykładowo przewoźnik przewożący towary, które nie zostały zużyte albo nie były używane i są zwracane, spedytor, operator magazynu oraz inne podmioty uczestniczące w operacjach logistycznych. Jednak – jak należy się domyślać – nie jest intencją projektodawcy nakładanie na te podmioty obowiązków podmiotu odbierającego.

W przypadku przewozów, które nie następują w wykonaniu czynności opodatkowanych podatkiem VAT, Projekt powinien zatem precyzować czy obowiązki podmiotu odbierającego ciążyć będą na właścicielu przewożonych towarów, podmiocie zlecającym przewóz czy też na ich odbiorcy, ponieważ w praktyce nie muszą być to te same podmioty. Z uwagi na dostęp do przesyłki w momencie jej dostarczenia, a tym samym dysponowanie

danymi koniecznymi do uzupełnienia zgłoszenia o dane związane z odbiorem przesyłki, zasadne wydaje się wskazanie jako podmiotu odbierającego odbiorcy towaru, zdefiniowanego w art. 2 pkt 5 ustawy.

Niezależnie od ostatecznego sformułowania definicji podmiotu odbierającego, powinno z niej wynikać, że podmiotem odbierającym jest właściciel lub szerzej dysponent towaru po jego dostarczeniu do miejsca odbioru, a nie na przykład operator magazynu, który świadczy w tym magazynie usługi składowania na rzecz właściciela/dysponenta towaru. Dodatkowo, wskazane byłoby jednoznaczne potwierdzenie tej kwestii w uzasadnieniu Projektu. W przeciwnym razie inne podmioty byłyby zobowiązane do zamykania zgłoszeń w przypadku przemieszczeń transakcyjnych (związanych z czynnościami opodatkowanymi VAT) a inne w przypadku przemieszczeń nietransakcyjnych. Skutkowałoby to wieloma błędami w identyfikacji podmiotu odbierającego i niepotrzebnie komplikowałoby stosowanie przepisów ustawy.

Jak wskazano w uzasadnieniu Projektu, *„projektowana zmiana polega na objęciu systemem SENT również przewozów towaru w celu wykonania na nim usług lub czasowego używania (np. w celu konfekcjonowania – zob. art. 12 ust. 1 pkt 6 ustawy o podatku od towarów i usług) oraz gdy towar jest przemieszczany pomiędzy magazynami jednego podmiotu (w ramach tzw. przesunięcia międzymagazynowego) albo towary są zwracane (nie zostały przyjęte, są reklamowane)”*. W uzasadnieniu nie wyjaśniono jednak czemu przewozy towaru w celu wykonania na nim usług lub czasowego używania zostały wymienione w definicji jedynie w kontekście przywozu do Polski z innego państwa UE. Projektowana regulacja w proponowanym brzmieniu nie obejmuje bowiem analogicznych przewozów krajowych, które również nie są związane z dostawą towaru w rozumieniu przepisów ustawy o VAT. Stwarzać to będzie wątpliwości czy tego rodzaju przewozy powinny być w ogóle zgłaszane w systemie SENT. Z tego względu przedmiotowa definicja wymaga w tym zakresie modyfikacji lub szerszego wyjaśnienia intencji projektodawcy w uzasadnieniu Projektu.

W odniesieniu do tzw. przesunięć międzymagazynowych, projektowany przepis wskazuje wyłącznie na przewozy pomiędzy magazynami podmiotu odbierającego (*„są przedmiotem przewozu pomiędzy magazynami tego podmiotu”*). Zwracamy uwagę, że magazyny bardzo często nie należą do podmiotów, które zlecają przemieszczenie towarów ani do ich

właścicieli lub dysponentów. W szczególności, „nietransakcyjny” przewóz towaru może następować pomiędzy magazynem właściciela lub (szerzej) dysponenta towaru a magazynem przez niego wynajmowanym lub magazynem, którego operator świadczy jedyne usługę składowania, i odwrotnie. Zakładając, że intencją projektodawcy nie było pozostawienie takich przewozów poza systemem monitorowania (o czym świadczy planowane całkowite usunięcie możliwości stosowania dokumentu MM na podstawie art. 3 ust.7 ustawy), projektowany przepis w ostatnim tiret powinien odnosić się szeroko do przemieszczeń towarów pomiędzy ww. lokalizacjami.

Precyzyjne zdefiniowanie podmiotu odbierającego jest tym bardziej konieczne, że podmiot ten w myśl projektowanych przepisów będzie obciążany karą pieniężną m.in. za brak terminowego zamknięcia zgłoszenia.

Art. 1 pkt 1 lit. b) Projektu – art. 2 pkt 7 lit. d) i e) ustawy

Projektowane zmiany w definicji podmiotu wysyłającego, rozszerzające ją na przypadki przewozów, które nie są związane z czynnościami opodatkowanymi VAT, wskazują, że za podmiot wysyłający będzie w tych przypadkach uznawany podmiot dokonujący przewozu – vide poniższy fragment definicji:

„d) przewozu towarów, który nie jest związany z dostawą towarów albo wewnątrzwspólnotową dostawą towarów, albo eksportem towarów, w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług gdy towary te: [...]”

Jest to zaskakująca propozycja mając na względzie, iż podmiotem, który definiowany jest w niemal identyczny sposób w ustawie (tj. jako osoba wykonująca przewóz towarów) jest przewoźnik (art. 2 pkt 8 ustawy). Z powyższego wynikałoby, że obowiązki podmiotu wysyłającego, w tym złożenie zgłoszenia, ciążyć będą w takich sytuacjach na przewoźnikach. Ponieważ byłoby to zaskakujące rozwiązanie biorąc pod uwagę systematykę ustawy a w uzasadnieniu projektodawca nie wspomina o takim niestandardowym rozwiązaniu, kwestia ta powinna zostać co najmniej szerzej wyjaśniona w uzasadnieniu Projektu. Jeśli zamiarem projektodawcy nie było nakładanie obowiązków podmiotu wysyłającego na przewoźników, omawiana definicja powinna zostać zmodyfikowana i odwoływać się raczej do nadawcy towaru zdefiniowanego w art. 2 pkt 3 ustawy (z analogicznymi zastrzeżeniami jak poczynione wyżej w odniesieniu do

traktowania odbiorcy jako podmiotu odbierającego).

W zakresie definicji podmiotu wysyłającego aktualne pozostają uwagi przedstawione wyżej w odniesieniu do definicji podmiotu odbierającego (w zakresie przemieszczeń nietransakcyjnych, tj. niezwiązanych z czynnościami opodatkowanymi VAT) jako że definicje te dotyczą dwóch stron tych samych przewozów.

W tym kontekście zwracamy jednak uwagę na pewną niekonsekwencję w zakresie przewozów „nietransakcyjnych” towarów, które mają być przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane na terytorium kraju. Przypadek ten został bowiem objęty definicją podmiotu wysyłającego (ostatni tiret pod lit. d) definicji), ale jednocześnie został pominięty w definicji podmiotu odbierającego. Nie wiadomo w rezultacie który podmiot powinien w takich przypadkach wskazywany jako podmiot odbierający przez podmiot wysyłający w składanym przez siebie zgłoszeniu przewozu.

Jako generalną uwagę wskazujemy, iż w przypadku utrzymania w Projekcie przepisów likwidujących wyłączenie z obowiązku monitorowania w systemie SENT przewozów niezwiązanych z czynnościami opodatkowanymi VAT (obecny art. 3 ust. 7 ustawy) odrębne definiowanie odpowiednio podmiotów wysyłających i odbierających w przypadku przewozów związanych i niezwiązanych z czynnościami opodatkowanymi VAT nie wydaje się konieczne. Definicje tych podmiotów mogłyby w związku z tym zostać znacznie skrócone i uproszczone.

Art. 1 pkt 1 lit. c) Projektu – art. 2 pkt 10 lit. a) ustawy

Projekt przewiduje m.in. zmianę definicji rodzaju towaru. Oprócz wprowadzenia odwołania do towarów określonych inaczej niż poprzez klasyfikację w CN (lit. b nowej definicji) zmodyfikowana ma zostać obecna definicja odwołująca się do towarów klasyfikowanych w jednej pozycji CN. Zgodnie z Projektem, rodzaj towaru zdefiniowany będzie jako towar klasyfikowany do jednego działu, pozycji, podpozycji albo kodu Nomenklatury Scalonej, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym.

Uzasadnienie Projektu nie wyjaśnia celu zmiany obecnego brzmienia definicji rodzaju towaru w części, która obecnie odnosi się do towarów klasyfikowanych w tej samej pozycji CN. Zwracamy w związku z tym uwagę, iż zmodyfikowana definicja może wywołać

wątpliwości praktyczne związane z tym czy limity wielkości przesyłki podlegającej monitorowaniu (500 kg/500 litrów), która obejmuje towary tego samego rodzaju, po wejściu w życie nowelizacji odnosić się powinny do towarów klasyfikowanych w tej samej pozycji (4 cyfry), podpozycji (6 cyfr) czy też pod tym samym kodem CN (8 cyfr). W naszej ocenie, jeśli intencją projektodawcy jest odmienne określenie rodzaju towaru w zależności od tego jak dany towar został zdefiniowany w przepisach ustawy bądź rozporządzeń wykonawczych do niej, takie jednoznaczne zastrzeżenie powinno zostać dodane w projektowanej definicji rodzaju towaru. Zasadne byłoby również uzupełnienie uzasadnienia Projektu o przykłady, kiedy na gruncie nowej definicji rodzaju towaru limit wielkości przesyłki objętej obowiązkiem złożenia zgłoszenia liczony powinien być w odniesieniu do towarów klasyfikowanych w jednej pozycji, kiedy w jednej podpozycji, a kiedy do jednego kodu CN.

Art. 3 ust. 6 pkt 3 ustawy

W kontekście istniejącego już wyłączenia z obowiązku złożenia zgłoszenia przypadku przemieszczania towarów w procedurze zawieszenia poboru akcyzy z użyciem systemu EMCS zwracamy uwagę na zasadność objęcia analogicznym wyłączeniem wszystkich przewozów, które realizowane są z wykorzystaniem tego systemu z użyciem numerów referencyjnych identyfikowanych przez organy KAS. Chodzi w szczególności o przewozy wyrobów akcyzowych objętych zwolnieniem od akcyzy lub stawką zerową, realizowane na podstawie dokumentu e-DD jak również przewozy wewnątrznijne wyrobów znajdujących się poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, realizowane na dokumencie e-SAD. Ratio legis wprowadzenia tego rozwiązania byłoby oczywiście analogiczne do *ratio legis* wprowadzenia art. 3 ust. 6 pkt 3 ustawy, a więc uniknięcie dublowania kontroli tych samych przewozów w tym samym czasie za pomocą dwóch różnych systemów administracji skarbowej.

Art. 1 pkt 2 lit. c) Projektu – usunięcie art. 3 ust. 7 i 8 ustawy

Za wysoce szkodliwą, w szczególności generującą ogromną ilość zbędnej pracy administracyjnej oraz innych problemów praktycznych po stronie podmiotów gospodarczych, uważamy propozycję całkowitego usunięcia z ustawy przepisów wyłączających z obowiązku dokonania zgłoszenia w systemie SENT tzw. przesunięcia międzymagazynowe własnych towarów. Uzasadnienie projektu wskazuje na występujące obecnie trudności z weryfikacją tzw. dokumentów MM nie wyjaśniając jednak czemu jako rozwiązanie tego problemu wybrano całkowitą rezygnację z niezwykle potrzebnego

podmiotom gospodarczym rozwiązania. Wskazujemy w związku z tym na konieczność poszukiwania innych sposobów uszczelnienia systemu monitorowania w tym zakresie, jeśli projektodawca widzi taką potrzebę unikając przy tym przysłowiowego wylania dziecka z kąpielą.

Zgodnie z obecnym art. 3 ust. 7 ustawy, *„Systemowi monitorowania przewozu i obrotu nie podlega przewóz towarów, który nie jest związany z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewożonym towarom towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towarów”*. Przepis ten nie obejmuje zatem jedynie przesunięć między magazynami należącymi do właściciela towaru ani nawet między magazynami należącymi do tego samego podmiotu, lecz wszelkie przewozy niezwiązane z czynnościami podlegającymi VAT. Z wyłączenia tego korzystają m.in. podmioty przesuujące towary między magazynami wynajmowanymi od innych podmiotów, między magazynami własnymi a magazynami wynajmowanymi jak również magazynami obcymi, które nie są wynajmowane, ale w których usługodawcy świadczą na rzecz właściciela lub dysponenta towaru różnego rodzaju usługi, w tym przede wszystkim usługi składowania. We wszystkich ww. przypadkach podmioty korzystają z możliwości dokumentowania przewozów za pomocą dokumentu MM lub analogicznego dokumentu zawierającego dane wskazane w art. 3 ust. 7 ustawy. Zastąpienie dokumentów MM zgłoszeniami przewozu spowoduje skokowy wzrost obciążenia obowiązkami administracyjnymi i kosztami z tym związanymi po stronie producentów, handlowców oraz podmiotów logistycznych prowadzących działalność w zakresie towarów objętych obowiązkiem monitorowania w systemie SENT.

Z powyższych względów niezwykle istotne jest utrzymanie obecnego rozwiązania w odniesieniu do wszystkich wymienionych wyżej sytuacji przesunięć własnych towarów, bez względu na to, do kogo należą magazyny lub inne obiekty, pomiędzy którymi odbywają się te przewozy.

Art. 1 pkt 22, pkt 23 lit. b), pkt 24, pkt 25 lit. d) oraz pkt 26 Projektu – art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, art. 24 ust. 3 oraz art. 26 ust. 2a ustawy

Projektowane regulacje odbiorą organom możliwość odstąpienia od nałożenia kary za naruszenie poszczególnych obowiązków nałożonych ustawą z uwagi na ważny interes podmiotu lub interes publiczny. W ich miejsce wprowadzona zostanie możliwość

odstąpienia od nałożenia kary i zastosowania pouczenia, ale wyłącznie w niżej wymienionych przypadkach:

„1) przewóz towarów albo obrót paliwem opałowym został zgłoszony do rejestru zgodnie z odpowiednio art. 5–7 oraz

2) ujawnione nieprawidłowości są wynikiem oczywistej omyłki i dotyczą danych innych niż dotyczące towaru, numeru rejestracyjnego środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, numeru lokalizatora albo urządzenia, o którym mowa w art. 2 pkt 3a i 4a lub przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu.”.

W przypadku wejścia w życie projektowanych zmian naczelnik urzędu celno-skarbowego nie będzie mógł zastosować odstąpienia od nałożenia w przypadku omyłkowego braku zgłoszenia przewozu albo omyłkowego podania w zgłoszeniu błędnej ilości, masy brutto, objętości lub rodzaju towaru, błędnego numeru rejestracyjnego pojazdu czy też numeru lokalizatora. Nawet błahe omyłki w rodzaju czeskiego błędu będą musiały być bezwzględnie karane, ponieważ organ będzie miał w tej sytuacji związane ręce. Praktyka ta, wymuszona projektowaną zmianą, skutkować będzie systemowym naruszaniem zasady proporcjonalności wywodzonej m.in. z art. 2 Konstytucji RP i prowadzić będzie do wzrostu ilości sporów sądowych na tle stosowania kar pieniężnych określonych w ustawie. Wbrew uzasadnieniu Projektu, wprowadzenie odwołania do przepisów Ordynacji podatkowej w zakresie ulg w spłacie zobowiązań podatkowych – w odniesieniu do spłaty kar pieniężnych – nie wpłynie na eliminację opisanych wyżej negatywnych skutków projektowanej regulacji.

Mając na uwadze powyższe, postulujemy usunięcie z Projektu planowanych ograniczeń w możliwości stosowania odstąpienia od nałożenia kary, wprowadzenie możliwości miarkowania kar oraz zastosowania innych mechanizmów likwidujących automatyzm w ich nakładaniu i zapewniających poszanowanie zasady proporcjonalności, zgodnie z dyrektywami płynącymi z orzecznictwa sądów oraz Trybunału Konstytucyjnego, które ukształtowało się na gruncie obowiązujących od 2017 r. regulacji ustawy, a także innych ustaw przewidujących stosowanie kar administracyjnych.

Art. 1 pkt 25 lit. c) Projektu – art. 24 ust. 1b ustawy

Zgodnie z projektowanym przepisem, zaniechanie obowiązku zamknięcia zgłoszenia SENT (uzupełnienia zgłoszenia o dane dotyczące odbioru towaru) lub podanie danych niezgodnie ze stanem faktycznym przez podmiot obowiązany do potwierdzenia odbioru towaru

skutkować będzie nałożeniem na podmiot odbierający kary pieniężnej. Wprowadzenie tej sankcji projektodawca uzasadnia tym, że jej brak powoduje, że podmioty odbierające nie wykonują obowiązków nałożonych na nie przepisami ustawy.

Zwracamy jednak uwagę, że brak zamknięcia zgłoszenia wynikać może z zupełnie innych przyczyn, które w uzasadnieniu zostały pominięte. Pozostawienie otwartych zgłoszeń jest przykładowo stosowane, w tym rekomendowane przez organy KAS (HelpDesk PUESC) w przypadku przewozów intermodalnych. W przypadku przewozu towaru z zagranicy do Polski transportem kolejowym, a następnie jego przeładunku w kraju na samochód, konieczne jest złożenie dwóch osobnych zgłoszeń, jednego na odcinek kolejowy i drugiego na odcinek drogowy. Podmiot odbierający bardzo często nie posiada informacji, kiedy i jaka ilość towaru została przeładowana z wagonu na samochód a faktycznie otrzymaną ilość towaru może zweryfikować dopiero w momencie dostarczenia towaru do miejsca przeznaczenia (rozładunek samochodu). W tych okolicznościach podmioty odbierające pozostawiają pierwsze zgłoszenie obejmujące odcinek kolejowy niezamknięte i zamykają je dopiero po otrzymaniu towaru, jeśli ilość odebranego towaru jest zgodna z ilością wykazaną w zgłoszeniu kolejowym a numer SENT tego zgłoszenia nie wygasł jeszcze przed otrzymaniem towaru. *Nota bene*, sytuacje, w których numer zgłoszenia kolejowego wygasa przed dostarczeniem towaru przez samochód zdarzają się w przewozach intermodalnych regularnie, co jest obiektywną przeszkodą w wywiązaniu się przez podmiot odbierający z obowiązku zamknięcia zgłoszenia.

Wprowadzeniu kar pieniężnych za brak zamknięcia zgłoszenia musi w związku z tym towarzyszyć wdrożenie innego praktycznego rozwiązania, które podmioty będą mogły stosować w przypadku przewozów intermodalnych. Wnosimy zatem o wypracowanie takiego rozwiązania oraz wskazanie w uzasadnieniu Projektu właściwego sposobu postępowania w tego rodzaju przypadkach, bez narażania podmiotów na każdorazowe wszczynanie postępowań w sprawie nałożenia kar pieniężnych za brak zamknięcia zgłoszenia na odcinek kolejowy albo podania przez podmiot przy zamykaniu zgłoszenia danych niezgodnych ze stanem faktycznym z uwagi na brak dysponowania niezbędnymi do tego informacjami.

W praktyce obrotu występują także inne przypadki, kiedy zgłoszenie pozostawia się niezamknięte do czasu wygaśnięcia numeru SENT. Przykładowo, przypadkowo

zdublowane zgłoszenie po rozpoczęciu transportu nie może zostać anulowane. Jeśli podmiot wysyłający (albo odbierający w przypadku przywozu z zagranicy) zidentyfikuje taki przypadek, może takie zdublowane zgłoszenie opatrzyć co najwyżej komentarzem poprzez jego aktualizację, ale nie powinien go ani anulować (przewóz już się rozpoczął) ani zamykać (ponownie potwierdzać odbioru tego samego towaru). Zgodnie z zaleceniami zawartymi w FAQ na stronie PUESC, takie zdublowane zgłoszenie powinno pozostać niezamknięte do czasu wygaśnięcia numeru SENT po 10 dniach. Także w takich przypadkach rozwiązania przyjęte w ustawie nie mogą zmuszać naczelnika urzędu celno-skarbowego do każdorazowego wszczynania postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej za brak zamknięcia zgłoszenia.

Niezależnie od powyższych przypadków, w związku z wprowadzeniem sankcji za brak zamknięcia zgłoszenia, potrzebnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie na PUESC mechanizmu alertowania podmiotu odbierającego (np. na dzień przed wygaśnięciem numeru SENT), że zgłoszenie wygaśnie danego dnia i powinno zostać wcześniej zamknięte.

W przypadku dostarczenia przesyłki w ostatnim (lub przedostatnim – po wejściu w życie projektowanych przepisów) dniu ważności numeru SENT, podmiot odbierający powinien mieć możliwość dostępu do zgłoszenia, którego numer SENT wygaś, aby móc dokonać jego zamknięcia w terminie przewidzianym przepisami ustawy, tj. w następnym dniu roboczym po dniu odebrania przesyłki (lub w ciągu kolejnych dwóch dni roboczych – po wejściu w życie projektowanych zmian ustawy). W chwili obecnej taki dostęp jest niemożliwy, mimo, że termin ustawowy do zamknięcia zgłoszenia nie upłynął. Po wprowadzeniu sankcji za brak zamknięcia zgłoszenia takie (dosyć częste) przypadki będą musiały być każdorazowo weryfikowane przez organy KAS w toku postępowań w sprawie nałożenia kary pieniężnej.

Innym potrzebnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie w ustawie możliwości przedłużenia ważności numeru SENT o kolejne 10 dni w przypadku, gdy podmiot zgłaszający wie, że przesyłka nie dojedzie do odbiorcy przed upływem terminu ważności numeru SENT.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY		
1	ODPIS AKTUALNY Z KRS	
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych** zgłoszenia dokonanego dnia (podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)		
F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE		
Imię i nazwisko	Data	Podpis
Hubert Cichoń	29.09.2025 r.	
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia (podpis)		

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, treść: "- Zgłoszenie zmiany danych" skreśla się.

** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie:

1. Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego

zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 sierpnia 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw, w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.

2. Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem założeń projektu ustawy lub projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.

3. W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego lub projektu założeń projektu ustawy.

4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.