



Prezes Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-9-26
UD109

Pan Włodzimierz CZARZASTY
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego
i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych
innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został
upoważniony Minister Finansów i Gospodarki.

Z poważaniem
Donald Tusk
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) w pkt 6:

– lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, dokonującą:

- wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, importu towarów lub nabycia towarów w przypadku dostawy towarów, w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, 894, 896, 1203, 1541 i 1811), zwanej dalej „ustawą o podatku od towarów i usług”, albo
- czynności, która nie jest uznawana za nabycie towarów, import towarów lub 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 były 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

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej.

- czasowego używania mają być przemieszczone poza terytorium kraju,
- – są przedmiotem przewozu pomiędzy magazynami tego podmiotu, albo”,
 - w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyraz „albo”,
 - dodaje się lit. c w brzmieniu:
 - „c) osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, nieprowadzącą działalności gospodarczej, dokonującą, w przypadku towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, wewnątrzwspólnotowego nabycia tego towaru lub nabycia w przypadku dostawy tego towaru, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług;”,
- b) w pkt 7:
- w lit. a:
 - – we wprowadzeniu do wyliczenia skreśla się wyrazy „z dnia 11 marca 2004 r.”,
 - – tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
 - „– ostatniej przed rozpoczęciem przewozu towarów – w przypadku gdy:
 - – jest dostawcą towaru, a po wydaniu towaru jest on przewożony na rzecz podmiotu odbierającego,
 - – ten sam towar przewożony w przesyłce, inny niż paliwo opałowe, jest przedmiotem co najmniej dwóch dostaw pomiędzy więcej niż dwoma podmiotami oraz jest przewożony bezpośrednio od pierwszego dostawcy do ostatniego w kolejności nabywcy oraz rozpoczęcie i zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju.”,
 - w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d i e w brzmieniu:
 - „d) przewozu towarów, który nie jest związany z dostawą towarów albo wewnątrzwspólnotową dostawą towarów, albo eksportem towarów, w rozumieniu ustawy, o której mowa w lit. a, gdy towary te:
 - nie zostały zużyte albo nie były używane, i są zwracane,
 - były przedmiotem wykonanych usług lub były czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub czasowego używania są przemieszczane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju,

- mają być przedmiotem wykonanych usług lub będą czasowo używane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju,
 - e) przewozu towarów pomiędzy magazynami tego podmiotu;”;
 - c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:
 - „10) rodzaj towaru:
 - a) 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, zwanej dalej „CN”,
 - b) towar określony w sposób inny niż klasyfikowany zgodnie z lit. a;”;
 - d) w pkt 16 w lit. a po wyrazach „jednym środkiem transportu” dodaje się wyrazy „albo w przypadku, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, przewożonych do jednego lub wielu miejsc dostarczenia towaru, jednym środkiem transportu, o którym mowa w pkt 11 lit. a, lub wieloma takimi środkami transportu”;
- 2) w art. 3:
- a) w ust. 2 po pkt 1a dodaje się pkt 1b w brzmieniu:
 - „1b) betonu towarowego i innych mieszanek na bazie spoiw mineralnych, w postaci masy gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania, bez względu na ilość w przesyłce;”;
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4. Systemowi monitorowania przewozu i obrotu nie podlega przewóz:
 - 1) towarów objętych pozycjami CN:
 - a) 2207 nieoznaczonych znakami akcyzy w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 5 litrów,
 - b) 2707 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów,
 - c) 2710 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów, z wyłączeniem paliw opałowych,
 - d) 2905 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów,
 - e) 3403 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów,
 - f) 3811 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 16 litrów,
 - g) 3814 zawierających alkohol etylowy w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów,
 - h) 3820 zawierających alkohol etylowy w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 16 litrów,

- i) 3824 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 5 litrów,
 - j) 3826 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów;
 - 2) mieszanek na bazie spoiw mineralnych w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 50 kg.”,
 - c) uchyla się ust. 7 i 8;
- 3) w art. 4:
- a) w ust. 4 we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „gromadzone są” zastępuje się wyrazami „są gromadzone i przetwarzane”,
 - b) ust. 4a i 4b otrzymują brzmienie:

„4a. Dane gromadzone w rejestrze mogą być powierzone przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do przetwarzania, w tym do ich analizy, w celu monitorowania przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych lub instytutom badawczym, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2024 r. poz. 534 oraz z 2025 r. poz. 1017 i 1080).

4b. Podmiot, o którym mowa w ust. 4a, przekazuje Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej na bieżąco informacje o przetwarzanych danych gromadzonych w rejestrze, w szczególności wyniki analizy tych danych.”,
 - c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, do:

 - 1) przetwarzania danych gromadzonych w rejestrze, w tym ich analizy, wskazując jednocześnie zakres danych podlegających temu przetwarzaniu oraz operacje przetwarzania wykonywane na tych danych, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczanego podmiotu i jego doświadczenie w przetwarzaniu danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych, w tym w zakresie analizy tych danych, oraz zapewnianiu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przetwarzanych danych;
 - 2) wykonywania czynności związanych z technicznym utrzymaniem i rozwojem środków, o których mowa w ust. 1, wskazując jednocześnie zakres tych czynności, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczanego podmiotu

i jego doświadczenie w zakresie utrzymania i rozwoju technologii teleinformatycznych oraz zapewnianiu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa tych środków i przetwarzanych z ich wykorzystaniem danych.”;

4) w art. 5:

a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju, podmiot wysyłający jest obowiązany również przekazać numer referencyjny podmiotowi odbierającemu, z wyłączeniem przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, do osoby fizycznej, która nie prowadzi działalności gospodarczej.”,

b) w ust. 2:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju, zgłoszenie zawiera:”,

– w pkt 7 skreśla się wyrazy „pozycji CN,”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. W przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, objętego umową na dostawę tego towaru albo umową o roboty budowlane w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2025 r. poz. 1071, 1172 i 1508) zawartą pomiędzy podmiotem wysyłającym a podmiotem odbierającym prowadzącym działalność gospodarczą, przewidującą dostarczenie tego towaru w ilości przekraczającej 100 m³ od podmiotu wysyłającego do podmiotu odbierającego, środkami transportu, o których mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, podmiot wysyłający może dokonać zgłoszenia, które zamiast danych określonych w ust. 2 zawiera dane wynikające z umowy:

1) dotyczące podmiotu wysyłającego obejmujące:

a) imię i nazwisko albo nazwę,

b) adres zamieszkania albo siedziby,

c) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;

- 2) dotyczące podmiotu odbierającego, a w przypadku umowy o roboty budowlane w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, dotyczące podmiotu, na rzecz którego realizowana jest ta umowa, obejmujące:
 - a) imię i nazwisko albo nazwę,
 - b) adres zamieszkania albo siedziby,
 - c) numer identyfikacji podatkowej albo numer, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej;
- 3) dotyczące objętości towaru wyrażonej w m³;
- 4) datę rozpoczęcia i zakończenia umowy wyrażoną w formacie rrrr.mm.dd;
- 5) dane adresowe miejsc załadunku towaru;
- 6) dane adresowe miejsc dostarczenia towaru.

2b. W przypadku dokonania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2a, podmiot wysyłający jest obowiązany:

- 1) umieszczać uzyskany numer referencyjny w dowodzie księgowym, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2023 r. poz. 120, z późn. zm.²⁾), stwierdzającym dokonanie operacji gospodarczej, zwanym dalej „dowodem księgowym”, który towarzyszy przewożonemu towarowi;
 - 2) przekazać przewoźnikowi dowód księgowy, który ma towarzyszyć przewożonemu towarowi, z umieszczonym na nim numerem referencyjnym, przy czym w przypadku dowodu księgowego w postaci elektronicznej w formacie umożliwiającym zapoznanie się z jego treścią.”;
- d) w ust. 3:
- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„W przypadku gdy zakończenie przewozu towaru następuje poza terytorium kraju, zgłoszenie zawiera:”;
 - w pkt 5 wyrazy „wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów” zastępuje się wyrazami „przewozu towaru kończącego się na terytorium państwa członkowskiego”;
 - w pkt 7 skreśla się wyrazy „pozycji CN,”;

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 295 i 1598, z 2024 r. poz. 619, 1685 i 1863 oraz z 2025 r. poz. 1218.

- e) w ust. 4 w pkt 1:
- w lit. c po wyrazach „w art. 2 pkt 11 lit. a,” dodaje się wyrazy „oraz kraj jego rejestracji,”
 - lit. g otrzymuje brzmienie:
„g) dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju,”
- f) ust. 4a i 5 otrzymują brzmienie:
- „4a. Przepisu ust. 4 pkt 1 lit. g nie stosuje się w przypadku paliw opałowych. W takim przypadku przewoźnik jest obowiązany przed rozpoczęciem przewozu towaru uzupełnić zgłoszenie o numer identyfikacyjny miejsca, gdzie znajdują się urządzenia grzewcze, o których mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, w przypadku urządzeń grzewczych stacjonarnych, albo o numer lub numery identyfikacyjne dla każdego urządzenia grzewczego, o którym mowa w art. 16b ust. 3 pkt 2 tej ustawy, w przypadku urządzeń grzewczych niestacjonarnych, jeżeli przewóz towarów następuje do miejsca, w którym znajdują się te urządzenia.
5. W przypadku zakończenia przewozu towarów na terytorium kraju, podmiot odbierający, w terminie ważności numeru referencyjnego, uzupełnia zgłoszenie o informację o:
- 1) dacie dostarczenia towaru;
 - 2) ilości odebranego towaru.”
- g) po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:
- „5a. W przypadku zakończenia przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, na terytorium kraju do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, podmiot wysyłający w terminie ważności numeru referencyjnego uzupełnia zgłoszenie o informacje, o których mowa w ust. 5.
- 5b. W przypadku dokonania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2a, podmiot wysyłający jest obowiązany:
- 1) w terminie 30 dni po dacie zakończenia umowy, o której mowa w ust. 2a pkt 4, uzupełnić zgłoszenie o informację o łącznej ilości dostarczonego towaru podanej w m³;
 - 2) na wniosek naczelnika urzędu celno-skarbowego przekazać, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub na informatycznych nośnikach

danych, kopię umowy, o której mowa w ust. 2a, wraz z jej zmianami i inne dokumenty związane z tą umową oraz zestawienia dowodów księgowych w formacie, który umożliwia ich przeszukiwanie.”;

5) art. 5a otrzymuje brzmienie:

„Art. 5a. 1. W przypadku odmowy przyjęcia przez podmiot odbierający towaru będącego przedmiotem przewozu, o którym mowa w art. 5 ust. 1, kończącego się na terytorium kraju:

- 1) podmiot wysyłający jest obowiązany, przed rozpoczęciem przewozu towarów, przesłać do rejestru zgłoszenie, uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia i przekazać ten numer przewoźnikowi;
- 2) podmiot odbierający jest obowiązany, w terminie ważności numeru referencyjnego, uzupełnić dodatkowo zgłoszenie o informację o przyczynach odmowy przyjęcia towaru.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, przepis art. 5 ust. 2 stosuje się odpowiednio.”;

6) w art. 6:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, z terytorium państwa członkowskiego do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, przepisu ust. 1 nie stosuje się.”,

b) w ust. 2:

- w pkt 4 wyrazy „wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług” zastępuje się wyrazami „przewozu towaru z terytorium państwa członkowskiego”,
- w pkt 6 skreśla się wyrazy „pozycji CN”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisu ust. 2 pkt 5 nie stosuje się w przypadku paliw opałowych. W takim przypadku podmiot odbierający jest obowiązany przed rozpoczęciem przewozu towaru uzupełnić zgłoszenie o numer identyfikacyjny miejsca, gdzie znajdują się urządzenia grzewcze, o których mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, w przypadku urządzeń grzewczych stacjonarnych, albo o numer lub numery identyfikacyjne dla każdego urządzenia grzewczego, o którym mowa w art. 16b ust. 3 pkt 2 tej ustawy, w przypadku urządzeń

grzewczych niestacjonarnych, jeżeli przywóz towarów następuje do miejsca, w którym znajdują się te urządzenia.”,

- d) w ust. 3 w pkt 1 w lit. c po wyrazach „w art. 2 pkt 11 lit. a,” dodaje się wyrazy „oraz kraj jego rejestracji,”,
- e) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4. Podmiot odbierający w terminie ważności numeru referencyjnego jest obowiązany uzupełnić zgłoszenie o informację o:
 - 1) dacie dostarczenia towaru;
 - 2) ilości odebranego towaru.”;
- 7) skreśla się użyte w art. 6a w ust. 2 w pkt 5, w art. 6b w ust. 2 w pkt 5 i w ust. 3 w pkt 6 oraz w art. 6c w ust. 2 w pkt 3 i w ust. 4 w pkt 4 wyrazy „kodu CN,”;
- 8) w art. 7 w ust. 2:
 - a) w pkt 1:
 - w lit. h skreśla się wyrazy „pozycji CN,”,
 - w lit. k po wyrazach „w art. 2 pkt 11 lit. a,” dodaje się wyrazy „oraz kraj jego rejestracji,”,
 - b) w pkt 2 w lit. h skreśla się wyrazy „pozycji CN,”;
- 9) w art. 9 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:
 - „5a. Przepisu ust. 5 pkt 1 nie stosuje się w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, jeżeli przewożonemu towarowi towarzyszy dowód księgowy, dokumentujący dostawę towaru.”;
- 10) w art. 10:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Przewoźnik jest obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towarów podlegających zgłoszeniu w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, a w przypadku niedostępności rejestru, o której mowa w art. 9, nieotrzymania:
 - 1) dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo
 - 2) dowodu księgowego w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b.”,
 - b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:
 - „1b. W przypadku, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, przewoźnik jest obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b,

podlegającego zgłoszeniu, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, jeżeli nie otrzyma dowodu księgowego z umieszczonym na nim numerem referencyjnym.”;

- 11) użyte w art. 10 w ust. 2–4, w art. 13 w ust. 1 w pkt 3 oraz w art. 16 w ust. 1 w pkt 2 w różnym przypadku wyrazy „ , dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 7” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „albo dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, a w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, dowód księgowy albo dowód księgowy z umieszczonym na nim numerem referencyjnym”;

- 12) w art. 10c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż 15 minut niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji podczas przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a, jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej i telefonicznego powiadomienia o tej niesprawności naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla miejsca dostarczenia towaru, a następnie kontynuowania przewozu.”;

- 13) po art. 10c dodaje się art. 10d w brzmieniu:

„Art. 10d. W przypadku dokonania zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, przepisów art. 10a–10c nie stosuje się.”;

- 14) w art. 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Numer referencyjny jest ważny przez 10 dni od dnia jego nadania, a w przypadku dokonania zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, do 30. dnia od daty zakończenia umowy, o której mowa w art. 5 ust. 2a pkt 4.”;

- 15) w art. 12:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnionymi do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego są:

- 1) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, w celu wykonywania kontroli przewozu towarów;
- 2) pracownicy jednostek organizacyjnych Krajowej Administracji Skarbowej oraz pracownicy urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów

publicznych zatrudnieni w komórkach organizacyjnych tego urzędu innych niż określone w art. 36 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej, jeżeli dane te są im niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań;

3) funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, jeżeli dane te są im niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań innych niż określone w pkt 1.”,

b) w ust. 2:

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) ministra właściwego do spraw transportu,”,

– dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) Głównego Inspektora Farmaceutycznego,

9) Dyrektora Generalnego Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa”,

c) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia organom, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3, 5, 7 i w ust. 3, Inspekcji Ochrony Środowiska oraz Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, dane z rejestru w drodze teletransmisji, jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań i odpowiednio Urząd Regulacji Energetyki, urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu, albo jednostka organizacyjna odpowiednio Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, będąca odbiorcą informacji, spełnia łącznie następujące warunki:”;

16) w art. 12a w ust. 3 po wyrazach „w miejscu dostarczenia towaru” dodaje się wyrazy „, w miejscu zakończenia przewozu na terytorium kraju, wskazanym w wezwaniu”;

17) w art. 13:

a) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli, że przewóz towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, wiąże się ze zwiększonym ryzykiem lub jest dokonywany bez zgłoszenia, kontrola przewozu towarów kończy się w miejscu dostarczenia towaru na terytorium kraju.”,

b) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) podać numer referencyjny właściwy dla dokonywanego przewozu towaru albo udostępnić dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, albo dowód księgowy albo dowód księgowy z umieszczonym na nim numerem referencyjnym.”;
- 18) w art. 14 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:
„2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 2b.”;
- 19) w art. 15 w ust. 4 po wyrazach „w wysokości 2000 zł” dodaje się wyrazy „, od każdego nałożonego zamknięcia”;
- 20) w art. 16:
a) po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:
„1c. W przypadku kontroli towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, nie dokonuje się zatrzymania tego towaru albo środka transportu wraz z tym towarem.”,
b) w ust. 3 skreśla się wyrazy „z dnia 11 marca 2004 r.”;
- 21) w art. 21 uchyla się ust. 3;
- 22) w art. 22:
a) w ust. 2 wyrazy „art. 5 ust. 4” zastępuje się wyrazami „art. 5 ust. 4 i 4a”,
b) uchyla się ust. 3;
- 23) w art. 22a uchyla się ust. 2;
- 24) w art. 24:
a) uchyla się ust. 1a,
b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa i 1ab w brzmieniu:
„1aa. W przypadku gdy podmiot wysyłający zgłosi dane w zgłoszeniu, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, niezgodne ze stanem faktycznym na podmiot wysyłający nakłada się karę pieniężną w wysokości 20 000 zł.
1ab. W przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 5b pkt 1, na podmiot wysyłający nakłada się karę pieniężną w wysokości 5000 zł.”,
c) w ust. 1b wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„W przypadku gdy odpowiednio podmiot wysyłający, podmiot odbierający lub podmiot nabywający nie wykona obowiązku, o którym mowa w art. 5 ust. 5–6, art. 6 ust. 4 lub 5 lub art. 6a ust. 3, albo uzupełni dane niezgodnie ze stanem faktycznym, odpowiednio na podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo podmiot nabywający nakłada się karę pieniężną w wysokości:”,
d) uchyla się ust. 3;

25) w art. 26:

a) w ust. 2:

- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) dla miejsca przedstawienia środka transportu – w przypadku, o którym mowa odpowiednio w art. 12a ust. 1, 3 i 4,”
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) ze względu na adres zamieszkania lub na adres siedziby podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika albo podmiotu nabywającego – w przypadku, o którym mowa odpowiednio w art. 21 ust. 2d i art. 24 ust. 1b”

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Na uzasadniony wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika, podmiotu nabywającego, podmiotu sprzedającego, zużywającego podmiotu olejowego albo pośredniczącego podmiotu olejowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego może w drodze decyzji odstąpić od nałożenia kary pieniężnej i poprzestać na pouczeniu, jeżeli:

- 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 obejmują dane inne niż dotyczące:
 - a) towaru,
 - b) numeru rejestracyjnego środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 1 lit. a,
 - c) numeru lokalizatora albo numeru urządzenia,
 - d) danych geolokalizacyjnych środka transportu.”

c) uchyla się ust. 3 i 4,

d) w ust. 5 po wyrazach „kar pieniężnych” dodaje się wyrazy „oraz ulg w spłacie tych kar”;

26) w art. 31:

- a) w ust. 1 wyrazy „albo w art. 24 ust. 1 pkt 1” zastępuje się wyrazami „, , art. 22a ust. 1 lub art. 24 ust. 1”
- b) w ust. 3 wyrazy „albo w art. 24 ust. 1 pkt 1” zastępuje się wyrazami „, , art. 22a ust. 1 lub art. 24 ust. 1”;

- 27) użyte w art. 32 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 7” zastępuje się wyrazami „albo bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, a w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, bez dowodu księgowego albo bez dowodu księgowego z umieszczonym na nim numerem referencyjnym”.

Art. 2. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.³⁾) w art. 297e w § 1 w pkt 9 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska lub wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska – w zakresie niezbędnym do realizacji zadań określonych w art. 2 ust. 1a ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2024 r. poz. 425 i 1863)”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 89b w ust. 1 po wyrazach „funkcjonariuszy Policji” dodaje się wyrazy „oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej”;
- 2) w art. 94:
 - a) w ust. 4 w pkt 2 wyrazy „organy celne” zastępuje się wyrazami „funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej”,
 - b) w ust. 5 po wyrazach „inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego” dodaje się wyrazy „oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1131, 1423, 1820 i 1863) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 33 w ust. 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) realizacja zadań, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 15 i 16a–16c;”;
- 2) w art. 54 w ust. 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.”;

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 497, 621, 622, 769, 820, 1203, 1235, 1414, 1417, 1669, 1804 i 1863.

- 3) w art. 62 w ust. 5 w pkt 1a wyrazy „o których mowa w art. 13 ust. 2” zastępuje się wyrazami „o których mowa w art. 13 ust. 1”;
- 4) w art. 65 w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) zapewnienia tożsamości towarów objętych systemem monitorowania drogowego i kolejowego towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.”;
- 5) po art. 65 dodaje się art. 65a i art. 65b w brzmieniu:

„Art. 65a. 1. W przypadku zamknięć urzędowych posługujących się technologią pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych Szef Krajowej Administracji Skarbowej prowadzi rejestr tych zamknięć wraz z modułem gromadzącym i przetwarzającym dane geolokalizacyjne, zwany dalej „rejestrem”.

2. W rejestrze są gromadzone i przetwarzane dane:

- 1) geolokalizacyjne przekazywane z zamknięć urzędowych, o których mowa w ust. 1, obejmujące współrzędne geograficzne położenia tego zamknięcia urzędowego, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut oraz błąd przekazywania danych satelitarnych;
- 2) dotyczące zamknięcia urzędowego, o którym mowa w ust. 1, w szczególności jego numer oraz miejsce i datę nałożenia zamknięcia urzędowego;
- 3) dotyczące środków przewozowych, wyrobów, urządzeń, pomieszczeń, naczyń i innych obiektów, na które są nakładane zamknięcia urzędowe, w szczególności numer identyfikujący ten środek przewozowy, wyrób, urządzenie, pomieszczenie, naczynie lub inny obiekt.

3. Szef Krajowej Administracji Skarbowej jest administratorem danych przetwarzanych w rejestrze.

4. Rejestr jest prowadzony w systemie teleinformatycznym w rozumieniu art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.

5. Dane gromadzone w rejestrze mogą być powierzone przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do przetwarzania, w tym do ich analizy, w celach, o których mowa w art. 65 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5, wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych lub instytutom badawczym, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z 2024 r. poz. 534 oraz z 2025 r. poz. 1017 i 1080).

6. Podmiot, o którym mowa w ust. 5, przekazuje Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej na bieżąco informacje o przetwarzanych danych gromadzonych w rejestrze, w szczególności wyniki analizy tych danych.

7. Podmiot, o którym mowa w ust. 5, może wykonywać również czynności związane z technicznym utrzymaniem i rozwojem rejestru.

8. Na realizację zadania, o którym mowa w ust. 5 i 7, instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, otrzymują dotację celową z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw finansów publicznych.

9. Dane, o których mowa w ust. 2, są przechowywane nie dłużej niż 12 miesięcy, licząc od daty zdjęcia zamknięcia urzędowego, chyba że przed upływem tego terminu wszczęte zostanie postępowanie administracyjne, w którym dane te są niezbędne. W takim przypadku dane geolokalizacyjne są przechowywane do czasu prawomocnego zakończenia postępowania administracyjnego.

10. Szef Krajowej Administracji Skarbowej dokonuje weryfikacji danych, o których mowa w ust. 2, nie rzadziej niż raz na 3 miesiące, usuwając zbędne dane.

11. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze rozporządzenia, wyznaczyć jednostkę sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, do:

- 1) przetwarzania danych gromadzonych w rejestrze, w tym ich analizy, wskazując jednocześnie zakres danych podlegających temu przetwarzaniu oraz operacje przetwarzania wykonywane na tych danych, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczanego podmiotu i jego doświadczenie w przetwarzaniu danych, w szczególności danych geolokalizacyjnych, w tym w zakresie analizy tych danych, oraz zapewnianiu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przetwarzanych danych;
- 2) wykonywania czynności związanych z technicznym utrzymaniem i rozwojem zamknięć urzędowych, o których mowa w ust. 1, lub rejestru, wskazując jednocześnie zakres tych czynności, uwzględniając przygotowanie techniczne wyznaczanego podmiotu i jego doświadczenie w zakresie utrzymania i rozwoju technologii teleinformatycznych oraz zapewnianiu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa tych zamknięć lub rejestru, a także przetwarzanych z ich wykorzystaniem danych.

12. W przypadku gdy podmiot, o którym mowa w ust. 11, jest podmiotem, który jest nadzorowany przez ministra innego niż minister właściwy do spraw finansów publicznych, rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, wydaje się w porozumieniu z właściwym ministrem.

Art. 65b. 1. W przypadku nałożenia zamknięcia urzędowego, o którym mowa w art. 65a ust. 1, kontrolujący pobiera od osoby, o której mowa w art. 65 ust. 3, kaucję w wysokości 2000 zł, od każdego nałożonego zamknięcia.

2. Kaucję pobiera się w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania, lub za pomocą instrumentu płatniczego, jeżeli pobierający kaucję dysponuje odpowiednim urządzeniem do autoryzacji transakcji płatniczych. W przypadku pobrania kaucji za pomocą instrumentu płatniczego osoba, o której mowa w art. 65 ust. 3, ponosi koszty opłat i prowizji związanych z taką formą zapłaty.

3. Kaucję pobraną w formie gotówkowej przekazuje się na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego w terminie 3 dni roboczych od dnia jej pobrania.

4. Kaucja jest przechowywana na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku bankowym wyznaczonego urzędu skarbowego.

5. W przypadku ustania przesłanek do nałożenia zamknięcia urzędowego, o którym mowa w art. 65a ust. 1, osoba, o której mowa w art. 65 ust. 3, jest obowiązana do powiadomienia naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego do zdjęcia tego zamknięcia.

6. Kaucja pobrana:

- 1) w formie gotówkowej podlega zwrotowi na rachunek bankowy lub rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej wskazany przez osobę, o której mowa w art. 65 ust. 3,
- 2) za pomocą instrumentu płatniczego podlega zwrotowi na rachunek bankowy lub rachunek w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej właściwy dla instrumentu płatniczego

– w terminie 7 dni od dnia zdjęcia zamknięcia urzędowego, o którym mowa w art. 65a ust. 1.

7. Kaucja nie podlega zwrotowi w przypadku stwierdzenia naruszenia, usunięcia, zniszczenia lub utraty zamknięcia urzędowego. Kaucja stanowi dochód budżetu państwa.”;

- 6) w art. 81 w ust. 1 w pkt 8 dodaje się przecinek i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

- „9) nakładania i zdejmowania zamknięcia urzędowego wykorzystującego technologię pozycjonowania satelitarne i transmisji danych wraz z elementami mocującymi to zamknięcie”.

Art. 5. Do przewozów towarów, o których mowa w przepisach ustawy zmienianej w art. 1, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 6. W przypadku przewozu towaru innego niż towar, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b ustawy zmienianej w art. 1, dokument, o którym mowa w art. 3 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, może być stosowany przez okres 15 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przy czym w tym przypadku stosuje się przepisy art. 10 ust. 1 i ust. 2–4, art. 13 ust. 1 pkt 3, art. 16 ust. 1 pkt 2 oraz art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 7. 1. Do postępowań w sprawie nałożenia kar administracyjnych, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do zdarzeń, które miały miejsce przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku:

- 1) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, która:
 - a) rozpoczęła się i zakończyła się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, a postępowanie w sprawie nałożenia kar administracyjnych nie zostało wszczęte przed tym dniem,
 - b) rozpoczęła się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i zakończyła się po tym dniu,
- 2) postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej, o których mowa w art. 30 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, które:
 - a) rozpoczęły się i zakończyły się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, a postępowanie w sprawie nałożenia kar administracyjnych nie zostało wszczęte przed tym dniem,
 - b) rozpoczęły się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i zakończyły się po tym dniu,

- 3) analizy danych w rejestrze, o której mowa w art. 30 ust. 1a ustawy zmienianej w art. 1, prowadzonej po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy
- postępowania w sprawie nałożenia kar administracyjnych, o których mowa w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą być wszczynane i prowadzone po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, przy czym do tych postępowań stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 8. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań sektora finansów publicznych wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2026 – 7,47 mln zł;
- 2) 2027 – 5,25 mln zł;
- 3) 2028 – 4,25 mln zł;
- 4) 2029 – 4,1 mln zł;
- 5) 2030 – 4,1 mln zł;
- 6) 2031 – 4,1 mln zł;
- 7) 2032 – 4,1 mln zł;
- 8) 2033 – 4,1 mln zł;
- 9) 2034 – 4,1 mln zł;
- 10) 2035 – 4,1 mln zł.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdraża mechanizmy korygujące, o których mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wysokość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 85% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, dysponent środków zmniejsza wysokość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wysokością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 3 i 15, art. 3 oraz art. 4 pkt 1–3, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 4 lit. e tiret pierwsze, pkt 6 lit. d i pkt 8 oraz pkt 24 lit. b i c, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. CEL I ZAŁOŻENIA PROJEKTU

Przedstawiony projekt zmiany ustawy z dnia 9 marca 2017 r. *o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218), zwanej dalej „ustawą SENT”, ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. *o Krajowej Administracji Skarbowej* (Dz. U. z 2025 r. poz. 1131, z późn. zm.), ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – *Ordynacja podatkowa* (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.) pozwoli na dalsze uszczelnienie systemu podatkowego oraz uregulowanie bądź doszczegółowienie rozwiązań dotyczących przetwarzania i udostępniania danych pomiędzy organami administracji publicznej w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań.

Analiza funkcjonujących rozwiązań unaoczniała konieczność wprowadzenia zmian mających na celu zwiększenie należnych wpływów do budżetu państwa oraz konieczność ograniczenia możliwości prowadzenia działalności gospodarczej z pominięciem obowiązujących regulacji. Zmiany w ustawie SENT mają na celu usprawnienie procesu kontroli nad obrotem towarami przy wykorzystaniu już funkcjonujących na podstawie tej ustawy rozwiązań i narzędzi informatycznych (system monitorowania przewozu towarów – SENT).

Z uwagi na ciągłe dążenie do uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce resort finansów stale monitoruje trendy obejmujące obrót poszczególnymi towarami na rynku krajowym. Mając na uwadze tendencję wzrostową na rynku obejmującym branżę budowlaną, uwagę zwraca sytuacja podmiotów zajmujących się obrotem betonem. Na podstawie wykonanych analiz oraz informacji sygnałnych (m.in. od Stowarzyszenia Producentów Betonu Towarowego) wpływających do Ministerstwa Finansów dostrzeżono zwiększone ryzyko występowania przestępstw skarbowych, których celem jest (głównie) nieuprawnione zaniżanie zobowiązań podatkowych w obrocie tymi towarami. Konfrontując dane pochodzące z plików JPK VAT oraz szacunki zamieszczone w raporcie Spectis „*Rynek betonu towarowego w Polsce 2024-2029*”, zauważono, że zaistnienie uszczerbku finansowego dla budżetu państwa (tzw. luka VAT) jest wysoce prawdopodobne. W związku z tym w projekcie proponuje się objęcie systemem monitorowania przewozu i obrotu, dalej „system SENT”, przewozu szeroko rozumianego betonu, tj. betonu towarowego i innych mieszanek na bazie spoiw mineralnych,

w postaci masy gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania, zwanych dalej „betonem”, bez względu na ilość w przesyłce, do wszystkich podmiotów odbierających, w tym również osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej.

Wprowadzenie do porządku prawnego projektowanej regulacji powinno w znacznym stopniu zredukować nieuczciwe praktyki podmiotów funkcjonujących w branży betonu. Dodatkowym pozytywnym zjawiskiem będzie wzmocnienie nadzoru (w toku wykonywania kontroli podatkowej lub kontroli celno-skarbowej) nad przestrzeganiem przepisów prawa podatkowego w branżach pokrewnych, które wykorzystują beton w ramach wykonywania swojej działalności.

Obecnie ustawa SENT daje możliwość obejmowania nowych towarów systemem SENT w drodze rozporządzenia (delegacja w art. 3 ust. 11 ustawy). Dzięki temu minister właściwy do spraw finansów publicznych, uwzględniając zagrożenie bezpieczeństwa narodowego lub konieczność przeciwdziałania uszczupleniom w zakresie podatków, może szybko przeciwdziałać tym ryzykom, obejmując nowe towary systemem monitorowania, poprzez zmiany 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 opalowymi* (Dz. U. z 2024 r. poz. 1157, z późn. zm.). Mając na względzie problematykę bezpieczeństwa ekologicznego i konieczność przeciwdziałania nielegalnym działaniom podmiotów gospodarczych, a także ochronę rynku rolnego, systemem SENT zostały objęte wybrane odpady oraz niektóre produkty rolne. Pozwala to na monitorowanie przewozów tych towarów, co pozytywnie wpływa na ochronę środowiska oraz ochronę lokalnego rynku. Jednakże istnieje potrzeba zmian w zakresie przetwarzania danych w SENT i ich analizy oraz włączenia organów administracji publicznej właściwych w zakresie klimatu oraz rolnictwa do organów uprawnionych do korzystania z danych gromadzonych w rejestrze SENT w celu zwiększenia możliwości analitycznych i kontroli przewozu tych towarów.

II. UZASADNIENIE SZCZEGÓŁOWE

Art. 1. Zmiany w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi

Art. 2:

W obowiązującej ustawie (i to nie ulega zmianie) podmiot odbierający występuje w dwóch rolach, tj. jako:

- 1) inicjator zgłoszenia przewozu towaru (obowiązki wymienione w art. 6), gdy towar jest przywożony z państw członkowskich UE albo państw trzecich na terytorium RP (sprowadzający towar spoza kraju, z miejscem jego odbioru na terytorium kraju);
- 2) kończący zgłoszenie przewozu podmiot, do którego dostarczany jest towar (obowiązki wymienione w art. 5 i art. 6) – bez względu na miejsce rozpoczęcia przewozu tego towaru (z miejscem odbioru na terytorium RP), dokonujący uzupełnienia zgłoszenia o informację o jego odbiorze.

W przypadku towaru przywożonego spoza kraju podmiot odbierający występuje w obu rolach: dokonuje zgłoszenia przed rozpoczęciem przewozu towaru, a następnie uzupełnia zgłoszenie o informację o jego odbiorze.

– W **pkt 6 w lit. a** rozszerzono definicję podmiotu odbierającego. W trakcie dotychczasowych doświadczeń stosowania przepisów ustawy SENT zarówno po stronie administracji, jak i branż zrzeszających podmioty dokonujące obrotu towarami objętymi systemem SENT zidentyfikowane zostały ryzyka potencjalnych nadużyć, które uzasadniają wprowadzenie dalszych rozwiązań uszczelniających. Podstawowym założeniem projektu, co do zasady, jest objęcie systemem SENT przewozu towarów wrażliwych, bez względu na cel takiego przewozu – dotychczas monitorowaniem objęty był przewóz towarów przez terytorium RP w tzw. tranzycie (rozpoczęcie i zakończenie przewozu poza krajem), a w przypadku przewozu towaru kończącego się lub rozpoczynającego się na terytorium kraju, gdy towar jest przedmiotem dostawy, wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, eksportu, nabycia, wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów czy importu, w rozumieniu ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.). 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). Doregulowanie obowiązków dotyczących ww. przypadków umożliwi skuteczniejsze monitorowanie przewozu towarów wrażliwych.

W projekcie podmiot odbierający został zdefiniowany jako każda osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej prowadząca działalność gospodarczą, dokonująca:

- wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, importu towarów lub nabycia towarów w rozumieniu przepisów ustawy o podatku od towarów i usług albo
- czynności, która nie jest uznawana za nabycie towarów, import towarów lub wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, gdy towary te:

- nie zostały zużyte albo nie były używane, i są zwracane (np. towar nie został odebrany lub jest reklamowany, ale nie był używany),
- były przedmiotem wykonanych usług lub były czasowo używane poza terytorium kraju, a po wykonaniu usług lub czasowego używania są przemieszczane na terytorium kraju (wracają do kraju po ich czasowym używaniu, przechowywaniu, wystawianiu, naprawie, uszlachetnianiu, konfekcjonowaniu lub wykonaniu na nich innych prac),
- mają być przedmiotem wykonanych usług lub czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub czasowego używania mają być przemieszczone poza terytorium kraju (są przywożone do kraju w celu ich czasowego używania, przechowywania, wystawiania, naprawy, uszlachetniania, konfekcjonowania lub wykonania na nich innych prac),
- są przedmiotem przewozu pomiędzy magazynami tego podmiotu.

– W **pkt 6** dodano **lit. c** – kolejnym założeniem jest objęcie systemem SENT przewozu betonu, rozpoczynającego się na terytorium kraju albo w innym państwie członkowskim UE i kończącego się na terytorium kraju, do wszystkich podmiotów, tj. również do osób fizycznych i podmiotów nieprowadzących działalności gospodarczej (na osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej projekt nie nakłada obowiązków). Podmiotem odbierającym będą zatem podmioty nieprowadzące działalności gospodarczej, do których dostarczany będzie beton z terenu kraju i ewentualnie spoza kraju (z innego państwa członkowskiego UE).

– W **pkt 7 w lit. a** – skreślenie wyrazów „z dnia 11 marca 2004 r.” – ma charakter redakcyjny. Zmiana w tiret pierwszym doprecyzowuje, który podmiot jest podmiotem wysyłającym w przypadku gdy ten sam towar przewożony w przesyłce jest przedmiotem kilku dostaw pomiędzy więcej niż dwoma podmiotami i towar ten jest przewożony bezpośrednio od pierwszego dostawcy do ostatniego w kolejności nabywcy, a rozpoczęcie i zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju. Takie rozwiązanie odzwierciedla scenariusze biznesowe funkcjonujące w obszarze obrotu towarami na terenie kraju, gdzie kolejne podmioty (podmiot drugi, podmiot trzeci, itd.) pełnią rolę tylko pośredników handlowych, a faktyczny przewóz towaru, który winien być monitorowany, odbywa się od pierwszego podmiotu dokonującego dostawy do ostatniego podmiotu dokonującego nabycia. W projekcie doprecyzowane zostało, że podmiotem wysyłającym w takim przypadku jest podmiot dokonujący ostatniej dostawy przed rozpoczęciem przewozu. Jednocześnie mając na względzie obowiązek składania oświadczeń z przepisów ustawy o podatku akcyzowym, przepis ten nie dotyczy przewozu paliw opałowych.

– W **pkt 7** dodano **lit. d i e** – proponowane zmiany szerzej definiują podmiot wysyłający. I tak (**lit. d**) będzie to osoba fizyczna, osoba prawna lub jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, prowadząca działalność gospodarczą, dokonująca przewozu towarów, który nie jest związany z dostawą towarów albo wewnątrzwspólnotową dostawą towarów, albo eksportem towarów w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, gdy przewożone towary:

- nie zostały zużyte albo nie były używane, i są zwracane (np. towar nie został odebrany lub jest reklamowany),
- były przedmiotem wykonanych usług lub były czasowo używane na terytorium kraju, a po wykonaniu tych usług lub czasowego używania są przemieszczane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju (są wywożone po ich czasowym używaniu, przechowywaniu, wystawianiu, naprawie, uszlachetnianiu, konfekcjonowaniu lub wykonaniu na nich innych prac),
- mają być przedmiotem wykonanych usług lub będą czasowo używane na terytorium kraju albo poza terytorium kraju (są wywożone w celu ich czasowego używania, przechowywania, wystawiania, naprawy, uszlachetniania, konfekcjonowania lub wykonania na nich innych prac),

– **lit. e** – towary są przewożone pomiędzy magazynami tego podmiotu, w ramach tzw. przesunięcia międzymagazynowego. Przesunięcie międzymagazynowe to przewożenie

towarów pomiędzy poszczególnymi magazynami należącymi do jednego podmiotu posiadającego tytuł prawny do tych magazynów (prawo własności, użytkowania wieczystego, trwałego zarządu, ograniczonego prawa rzeczowego albo dokumentu potwierdzającego stosunek zobowiązaniowy). Przesunięcie międzymagazynowe stanowi przychód i rozchód wewnętrzny – towar jest nadal własnością dokonującego przemieszczenia. Towar cały czas znajduje się w zasobach podmiotu, zmienia się tylko miejsce jego składowania.

– W **pkt 10** – proponuje się doprecyzowanie definicji „rodzaj towaru” rozumianego jako towar, który jest klasyfikowany do jednego działu, pozycji, podpozycji albo kodu Nomenklatury Scalonej, o której mowa w art. 3 ust. 1 ustawy o podatku akcyzowym, albo towar określony w sposób opisowy, tj. w inny sposób niż klasyfikowanie według Nomenklatury Scalonej. W obecnie obowiązującej ustawie niektóre towary objęte systemem SENT są zdefiniowane w sposób opisowy, bez klasyfikacji do pozycji CN. Są to paliwa opałowe, alkohol skażony, susz tytoniowy czy produkty lecznicze (art. 3 ust. 2 pkt 1a, 2, 3 i 3a). Niniejszym projektem jest wprowadzany kolejny towar zdefiniowany w sposób opisowy – jest to „beton towarowy i inne mieszanki na bazie spoiw mineralnych w postaci masy gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania”, w tym w szczególności zaprawy towarowe, podkłady podłogowe, podsypki cementowo-piaskowe, mieszanki CBGM (potocznie zwane m.in. wylewką, jastrychem, szlichtą), zwane dalej „betonem” (art. 3 ust. 2 pkt 1b).

– W **pkt 16** – proponuje się dokonanie zmiany wynikającej z wprowadzenia możliwości przesłania do rejestru zgłoszeń zgłoszenia dla przewozu betonu zawierającego odmienne dane, w przypadku gdy zgłoszenie będzie dotyczyło dostarczenia betonu. Ze względu na specyfikę tego towaru, w przypadku zawarcia umowy pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą na dostawę betonu w m³, albo roboty budowlane w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, przewidującą dostarczenie tego towaru w ilości przekraczającej 100 m³, podmiot wysyłający będzie mógł, przed dokonaniem pierwszego przewozu tego towaru, przesłać do rejestru zgłoszenie przewozu betonu obejmujące realizację całej umowy na budowę np. mostu, drogi, osiedla mieszkaniowego.

Zgłoszenie obejmie wówczas przewozy betonu w ilości określonej w umowie, od jednego podmiotu wysyłającego wyłącznie do jednego podmiotu odbierającego prowadzącego działalność gospodarczą, do jednego lub wielu miejsc dostarczenia towaru (np. kolejne budynki, budowle, odcinki drogi). Zgłoszenie to obejmuje zatem przewóz wszystkich transportów betonu, które będą realizowane pojazdami po drogach publicznych w ramach umowy, od rozpoczęcia do zakończenia budowy. Z uwagi na specyfikę betonu towarowego

(materiał szybkostrygnący), a także sposoby dowozu takich materiałów budowlanych na potrzeby realizacji dużych inwestycji (głównie drogowymi środkami transportu, na krótkich trasach), nie przewiduje się możliwości wykorzystywania kolejowych środków transportu w ramach realizacji umowy na dostawę tego towaru albo umowy o roboty budowlane, o których mowa w art. 5 ust. 2a. W przypadku mieszanek na bazie spoiw mineralnych, tzw. suchych, w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 50 kg, ich przewóz będzie zwolniony z obowiązku zgłaszania do rejestru SENT, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim będą one przewożone (zmiana w art. 3 ust. 4 pkt 2).

Art. 3:

– W **ust. 2** dodano **pkt 1b** – proponuje się objęcie systemem SENT przewozu betonu, tj. materiału powstałego ze zmieszania cementu, kruszywa grubego i drobnego oraz ewentualnych domieszek i dodatków, który uzyskuje swoje właściwości w wyniku hydratacji cementu. Towar ten może mieć postać płynną, półpłynną i sypką.

Zaproponowana w art. 3 ust. 2 pkt 1b opisowa definicja betonu jest wynikiem uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji zewnętrznych projektu z podmiotami z branży betonu. Została on skonstruowana w sposób jednoznacznie wskazujący, że systemem SENT jest objęty towar w postaci masy betonowej gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania, a nie gotowe wyroby betonowe.

Gotowe wyroby betonowe (np. kostka, krawężniki, płyty) nie będą objęte systemem SENT.

Przyjęcie tego rozwiązania powinno zredukować zauważone nieuczciwe praktyki podmiotów funkcjonujących w branży tak rozumianego betonu. Dodatkowym pozytywnym zjawiskiem będzie wzmocnienie nadzoru (w toku wykonywania kontroli podatkowej lub kontroli celno-skarbowej) nad przestrzeganiem przepisów prawa podatkowego w branżach pokrewnych, które wykorzystują tego rodzaju towary w ramach wykonywania swojej działalności.

Zaprojektowana zmiana nie wpływa na treść upoważnienia dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wydania rozporządzenia, o którym mowa w art. 3 ust. 11 ustawy SENT. Wobec tego nie dojdzie do zmiany pośredniej tego przepisu, która wymagałaby wydania nowego rozporządzenia w sprawie towarów objętych systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.

– **ust. 4 nadano nowe brzmienie.** W celu ograniczenia obowiązków administracyjnych po stronie podmiotów gospodarczych i niskie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości, podobnie jak

w innych przypadkach, towary wrażliwe oferowane w opakowaniach jednostkowych właściwych do dystrybucji detalicznej tych towarów nie będą podlegać obowiązkowi zgłaszania w przypadku ich przewozu dla:

- pozycji CN 2710 i 3403 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów (aktualnie odpowiednio 11 i 16 litrów),
- pozycji CN 3824 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 5 litrów (aktualnie brak jest w ustawie wyłączenia dla opakowań jednostkowych),
- pozycji CN 3826 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 20 litrów (aktualnie brak jest w ustawie wyłączenia dla opakowań jednostkowych),
- mieszanek na bazie spoiw mineralnych w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 50 kg (**ust. 4 pkt 2**). W tym przypadku wyłączenie dotyczy nowych towarów obejmowanych niniejszym projektem ustawy, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b.

– Proponuje się uchylenie **ust. 7 i 8**, tj. przepisów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe, tzw. „dokumentu MM”. Dotychczasowe kilkuletnie doświadczenia ze stosowania ustawy wskazują na trudności z weryfikacją dokumentowania realizowanego przewozu w oparciu o te regulacje. Dodatkowo usunięcie dokumentu MM dla przewozów międzymagazynowych jest odpowiedzią na postulaty branży paliwowej.

W związku z powyższym niezbędne jest dostosowanie przepisów **art. 10 ust. 1 i 2–4, art. 13 ust. 1 pkt 3, art. 16 ust. 1 pkt 2** oraz **art. 32 ust. 1 pkt 1** i usunięcie zwrotów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe.

W przypadku towaru przewożonego pomiędzy magazynami jednego podmiotu podmiot ten będzie podmiotem wysyłającym, tj. będzie dokonywał zgłoszenia przed rozpoczęciem przewozu towaru, a następnie podmiotem odbierającym, tj. będzie uzupełniał zgłoszenie o informacje o jego odbiorze.

Art. 4:

– W **ust. 4** – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „gromadzone są” zastępuje się wyrazami „są gromadzone” i dodaje się wyrazy „i przetwarzane” co gwarantuje zgodność z podejściem przyjętym na gruncie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, dalej zwanego „rozporządzeniem RODO”, w zakresie czynności dokonywanych w

rejestrze z danymi bowiem jest on szerszy niż semantyczne znaczenie wyrazu „gromadzenie”. Dane są gromadzone w rejestrze m.in. w celu ich analizy i weryfikacji, zabezpieczania na potrzeby postępowań administracyjnych, a gdy są zbędne albo upłynie okres ich przechowywania – usuwane. Natomiast są one także przetwarzane, co w rozumieniu rozporządzenia RODO jest pojęciem znacznie szerszym i obejmuje szereg różnych operacji wykonywanych na danych osobowych, takich jak zbieranie, utrwalanie, organizowanie, porządkowanie, przechowywanie, adaptowanie lub modyfikowanie, pobieranie, przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie poprzez przesłanie, rozpowszechnianie lub innego rodzaju udostępnianie, dopasowywanie lub łączenie, ograniczanie, usuwanie lub niszczenie.

– W **ust. 4a** – po ponownej analizie obowiązującej regulacji i przepisów rozporządzenia RODO uznano, że wymaga ona dookreślenia celu wyznaczenia podmiotu do przetwarzania danych, jak i doprecyzowania w zakresie wskazania, że następuje powierzenie przez Szefa KAS danych gromadzonych w rejestrze do przetwarzania wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych lub instytutom badawczym. Zmiana ta wykluczy wątpliwości co do roli podmiotów wyznaczonych przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w procesie przetwarzania danych osobowych, mianowicie czy podmioty te będą przetwarzać dane gromadzone w rejestrze jako administratorzy, czy jako podmioty przetwarzające. Zmiana polegająca na dodaniu do art. 4 ust. 4a sformułowania „powierzonych przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej” wskazuje, że mamy do czynienia z powierzeniem przetwarzania danych w drodze tzw. „innego instrumentu prawnego”, o którym mowa w art. 28 ust. 3 rozporządzenia RODO.

Intencją projektodawcy jest stworzenie odpowiedniego środowiska prawnego poprzez wskazanie wprost w przepisach prawa podstawy prawnej legalizującej przetwarzanie danych przez wyznaczoną jednostkę sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, w celu monitorowania przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. W przypadku powierzenia analizy danych wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych, czy też instytutowi badawczemu, podmiot taki, aby dokonać analizy musi również wykonywać inne czynności przetwarzania danych ściśle związane z tą analizą, np. ich pobieranie, porządkowanie, przekazywanie, zabezpieczanie, przechowywanie czy usuwanie. Stąd też przyjęcie pojęcia przetwarzanie, które jest pojęciem o znaczeniu szerszym niż samo gromadzenie, jest podyktowane zapewnieniem realnej i skutecznej możliwości realizacji zadań przez te podmioty na rzecz Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów rozporządzenia

Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Szczegółowe doprecyzowanie zakresu danych podlegających temu przetwarzaniu oraz operacje przetwarzania wykonywane na tych danych, do których wykonywania będą uprawnione wyznaczone podmioty, zgodnie z tym co zaprojektowano w art. 4 ust. 9 ustawy SENT, może nastąpić na mocy rozporządzenia ministra właściwego do spraw finansów publicznych, albowiem projektowana jednostka redakcyjna stanowi delegację dla tego ministra do wydania aktu wykonawczego do tej ustawy.

Dodatkowo w przepisie zaproponowana została zmiana spójnika „albo” na spójnik „lub” pomiędzy jednostką i instytutami, bowiem wyznaczona jednostka sektora finansów publicznych czy też instytut badawczy może wykonywać również czynności związane z technicznym utrzymaniem i rozwojem środków technicznych (obecnie obowiązujący ust. 4c), a nie musi to być ten sam podmiot, który został wyznaczony do przetwarzania danych.

– W **ust. 4b** – zmiana przepisu ma na celu wskazanie zasad przekazywania przez podmiot, któremu powierzono dokonywanie analiz danych zgromadzonych w rejestrze. Zmiana ma zagwarantować bieżący dostęp Szefa KAS do wyników takich analiz, jak i innych czynności dokonywanych na danych zgromadzonych w rejestrze, co pozwoli m.in. na pozyskanie informacji w zakresie monitorowania przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi przez Szefa KAS.

– W **ust. 9** – zmiany mają głównie charakter dostosowujący. Ponadto regulują zakres rozporządzenia w kwestii wskazania zakresu danych podlegających przetwarzaniu oraz operacji przetwarzania dokonywanych na tych danych. Wytoczna została uzupełniona. Wyznaczając jednostkę sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, organ wydający rozporządzenie winien uwzględniać również zapewnienie przez wyznaczone podmioty odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przetwarzanych danych. Treść delegacji uwzględnia uwagi zgłoszone w trakcie opiniowania projektu przez Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Art. 5:

– Proponuje się nowelizację **ust. 1 zdanie drugie, wprowadzenia do wyliczenia ust. 2 i 3 oraz ust. 3 pkt 5** – zmiana jest konsekwencją rozszerzenia katalogu czynności związanych

z przewozem towarów i dotyczy nie tylko dostawy w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, ale także każdego przewozu towarów. W projekcie w każdym przypadku zakończenia przewozu towaru na terytorium kraju podmiot wysyłający będzie obowiązany przekazać numer referencyjny zgłoszenia podmiotowi odbierającemu. Numer ten zapewnia podmiotowi odbierającemu możliwość wykonania obowiązku uzupełnienia zgłoszenia o informacje o odbiorze towaru.

Projekt ustawy nie nakłada na osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej odbierające nabyty beton obowiązku uzupełnienia zgłoszenia o informacje o jego odbiorze. Potwierdzenia odbioru tego towaru będzie dokonywał podmiot wysyłający. Dlatego też w przypadku przewozu betonu podmiot wysyłający nie będzie przekazywał numeru referencyjnego podmiotowi odbierającemu będącemu osobą fizyczną, która nie prowadzi działalności gospodarczej.

– Zmiana, która dotyczy **art. 5 ust. 2 pkt 7 i ust. 3 pkt 7** ma charakter dostosowujący i polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

– Po ust. 2 proponuje się dodanie **ust. 2a i 2b** ze względu na właściwości i specyfikę przewozu betonu i jego wykorzystania w wielu konstrukcjach i miejscach. W przypadku zawarcia umowy pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą na dostawę betonu w ilości przekraczającej 100 m³ podmiot wysyłający będzie mógł, przed rozpoczęciem pierwszego przewozu tego towaru, przesłać do rejestru jedno zgłoszenie, obejmujące realizację całej umowy. Próg 100 m³ betonu, powyżej którego można dokonywać takiego zgłoszenia, został przyjęty z uwagi na rozmiar budowanych obiektów, który był brany pod uwagę przy projektowaniu tej regulacji stanowiącej odstępstwo od ogólnej zasady zgłaszania do rejestru SENT pojedynczych przewozów towaru. Zgłoszenie uregulowane w ust. 2a obejmuje przewóz wszystkich dostaw betonu drogowym środkiem transportu, które będą realizowane betonomieszarkami lub innymi pojazdami po drogach publicznych w ramach umowy, od jej rozpoczęcia do jej zakończenia. Z ustaleń dokonanych w trakcie prekonsultacji z branżą betonu wynika, że przewóz betonu towarowego i innych mieszanek na bazie spoiw mineralnych, w postaci masy gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania jest dokonywany pojazdami samochodowymi.

Zgłoszenie zawierające dane wskazane w ust. 2a będzie mogło być dokonane również w przypadku, gdy podmiot wysyłający (producent betonu) jest jednocześnie wykonawcą obiektu budowlanego, budowli, drogi na mocy umowy o roboty budowlane zawartej

z podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą, obejmującej beton w ilości przekraczającej 100 m³, zwanej dalej „dostawą własną”. Wówczas w zgłoszeniu podaje dane właściwe dla realizacji tej umowy, z tym że podmiotem wysyłającym będzie producent betonu, a w miejsce podmiotu odbierającego będzie podawał dane podmiotu, na rzecz którego jest realizowana umowa.

Dokonując takiego zgłoszenia, podmiot wysyłający w miejsce danych z ust. 2 wprowadza dane dotyczące: stron umowy – podmiotu wysyłającego i podmiotu odbierającego wraz z adresem i numerem identyfikacji podatkowej albo numerem, za pomocą którego podmiot wysyłający jest zidentyfikowany na potrzeby podatku od towarów i usług albo podatku od wartości dodanej, terminu realizacji (rozpoczęcia i zakończenia) umowy z podaniem konkretnych dat (rok, miesiąc, dzień), towaru i objętości towaru, jaka będzie dostarczona w ramach umowy, wraz z miejscami załadunku i rozładunku betonu. Dane te będą wykorzystywane w celu weryfikacji wypełnienia obowiązku przez podmiot wysyłający, trasy przewozu i ważności zgłoszenia.

– **Ust. 2b** – w celu jednoznacznego identyfikowania dokonania zgłoszenia, o którym mowa w projektowanym ust. 2a, podmiot wysyłający po wysłaniu zgłoszenia otrzyma z rejestru numer referencyjny, który umieści w dowodzie księgowym, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, stwierdzającym dokonanie operacji gospodarczej, np. na tzw. dowodzie wydania zewnętrznego (WZ), który towarzyszy przewożonemu towarowi. Dowód księgowy powinien zawierać numer referencyjny oraz elementy wskazane w art. 21 ustawy o rachunkowości. Podmiot wysyłający, do każdego przewozu betonu w ramach zgłoszenia, przekazywać będzie przewoźnikowi ww. dowód księgowy z umieszczonym na nim numerem referencyjnym. Dokument ten będzie towarzyszył przewożonemu betonowi. Podkreślenia wymaga, że format dowodu księgowego w postaci elektronicznej, towarzyszącego przewozowi towarów, musi umożliwiać zapoznanie się z jego treścią. Format ma umożliwiać bezpośredni podgląd i odczyt przez odbiorców, bez konieczności interpretacji strukturalnych danych, co jest niezbędne do weryfikacji transakcji podczas kontroli przewozu towarów.

– **Ust. 4 pkt 1 lit. c** – do obecnie podawanych przez przewoźnika numerów rejestracyjnych środka transportu drogowego dodany został obowiązek wskazania kraju rejestracji tego pojazdu. Numer rejestracyjny w różnych krajach może się powtórzyć, a dodanie kraju rejestracji jednoznacznie zidentyfikuje pojazd. Analogiczny przepis został wprowadzony do **art. 6 ust. 3 pkt 1 lit. c** i **art. 7 ust. 2 pkt 1 lit. k**.

– W **ust. 4 pkt 1 lit. g** nadano nowe brzmienie – obecnie w przypadku paliw opałowych przewoźnik podaje adres miejsca dostarczenia towaru albo numer identyfikacyjny miejsca, o którym mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 ustawy o podatku akcyzowym. Intencją projektu jest, by w przypadku paliw opałowych podawany był wyłącznie numer identyfikacyjny miejsca. Obowiązek podawania tego numeru został przeniesiony do **ust. 4a**.

W konsekwencji na podstawie ust. 4 pkt 1 lit. g przewoźnik będzie uzupełniał zgłoszenie o adres miejsca dostarczenia towaru albo miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju.

– **Ust. 5** – projekt wskazuje na obowiązek uzupełniania w zgłoszeniu przez podmiot odbierający informacji o dniu dostarczenia towaru i ilości odebranego towaru, nie później niż w terminie ważności numeru referencyjnego (dotychczas był to jeden dzień roboczy następujący po dniu dostarczenia towaru). Wydłużenie terminu na uzupełnienie zgłoszenia o informacje dotyczące odbioru towarów zostało wprowadzone w wyniku uwzględnienia postulatów zgłoszonych przez zrzeszenia podmiotów gospodarczych w trakcie konsultacji zewnętrznych i jest związane z wprowadzeniem kar za brak uzupełnienia zgłoszenia w tym zakresie. Numer referencyjny jest ważny 10 dni od dnia dokonania zgłoszenia przewozu towarów. Po tym terminie system dokonuje automatycznie zamknięcia zgłoszenia i nie ma możliwości aktualizacji i uzupełnienia zgłoszenia. Dlatego też w przypadku dostarczenia towaru przez przewoźnika dziesiątego dnia ważności numeru referencyjnego podmiot odbierający będzie zobligowany uzupełnić zgłoszenie o informacje o odbiorze towaru tego samego dnia, w którym towar został dostarczony.

– **Ust. 5a** – będzie stanowił *lex specialis* dla zasady zawartej w ust. 5 i jest przepisem właściwym dla przewozu betonu do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej. Wskazuje na obowiązek uzupełniania w zgłoszeniu przez podmiot wysyłający informacji o ilości odebranego betonu i dniu jego dostarczenia w terminie ważności numeru referencyjnego.

– **Ust. 5b pkt 1** – w przypadku dokonania zgłoszenia, o którym mowa w ust. 2a, podmiot wysyłający będzie zobowiązany do uzupełnienia zgłoszenia o informację o łącznej ilości dostarczonego towaru, w terminie 30 dni po dacie zakończenia umowy. Okres 30 dni jest wystarczający do podsumowania ilości dostarczonego betonu w ramach umowy, o której mowa w ust. 2a, i uzupełnienia zgłoszenia w celu ewentualnej późniejszej weryfikacji łącznej ilości dostarczonego betonu w ramach zrealizowanej umowy.

– **Ust. 5b pkt 2** – w celu weryfikacji poprawności zgłoszenia i rozliczenia dostaw betonu przewiezonego w ramach umowy naczelnik urzędu celno-skarbowego będzie mógł zażądać od

zgłaszającego przekazania, za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub na informatycznych nośnikach danych, w postaci elektronicznej kopii umowy i jej ewentualnych zmian i zestawienia sporządzonych i wydanych dla tych dostaw dowodów księgowych oraz innych dokumentów związanych z umową.

W związku z różnymi praktykami podmiotów przekazywania dokumentów organom KAS proponuje się, by wykaz ten był przygotowany przez wezwany podmiot w postaci zdigitalizowanej, w formacie dającym się przeszukiwać, tzw. formacie przeszukiwalnym, podobnie jak ma to miejsce w ustawie o rachunkowości.

Art. 5a:

Proponuje się nowelizację **art. 5a** – w przypadku odmowy przyjęcia towaru podmiot odbierający uzupełnia zgłoszenie o informację o przyczynach odmowy odbioru towaru. Uzupełnienie zgłoszenia powoduje natomiast jego zamknięcie, a po zamknięciu nie ma możliwości dokonania jakiejkolwiek zmiany w tym zgłoszeniu. Stąd dotychczasowy art. 5a ust. 1 pkt 2 wskazujący na aktualizację zgłoszenia przez podmiot wysyłający, z uwagi na uwarunkowania techniczne, jest przepisem martwym. Podmiot wysyłający w takim przypadku jest obowiązany wysłać nowe zgłoszenie przewozu towaru z miejsca, gdzie dostarczono towar (ale odmówiono jego przyjęcia), do miejsca, gdzie ma być dostarczony. Uzupełnienie zgłoszenia przez podmiot odbierający o dodatkową informację o przyczynie odmowy przyjęcia towaru winno być dokonane w terminie ważności numeru referencyjnego (po tym terminie zgłoszenie jest zamykane automatycznie i brak jest technicznej możliwości jego uzupełnienia). Pozostałe zmiany są konsekwencją rozszerzenia katalogu czynności związanych z przewozem towarów i dotyczą nie tylko dostawy w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, ale także każdego przewozu towarów kończącego się na terenie kraju i sposobu postępowania w przypadku odmowy przyjęcia towaru przez podmiot odbierający.

Art. 6:

– **Ust. 1a** – pozwoli na jednoznaczne wyłączenie z obowiązku przesyłania zgłoszenia w przypadku przewozu betonu do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, zakupionego w innym państwie członkowskim UE, np. w betoniarni zlokalizowanej w bliskiej odległości, przy granicy Polski. W przypadku pozostałych podmiotów nieprowadzących działalności gospodarczej takie nabycie będzie wiązało się z obowiązkiem przesłania

zgłoszenia do rejestru przez podmiot odbierający dokonujący wewnątrzwspólnotowego nabycia towaru.

– **Ust. 2:**

- **pkt 4** – zmiana wynika z rozszerzenia katalogu czynności związanych z przewozem towarów i dotyczy nie tylko wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług, ale każdego przewozu towaru z terytorium innego państwa członkowskiego UE,
- **pkt 6** – zmiana ma charakter dostosowujący i polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10. – Po **ust. 2** dodaje się **ust. 2a** w przypadku przewozu paliwa opałowego do miejsca, w którym znajdują się urządzenia grzewcze, na podmiot odbierający proponuje się nałożyć obowiązek podania numeru identyfikacyjnego miejsca albo urządzenia, o których mowa w art. 16b ust. 3 pkt 1 albo 2 ustawy o podatku akcyzowym. Konsekwencją jest wyłączenie dla wskazanych w **ust. 2a** towarów obowiązku podawania danych adresowych miejsca dostarczenia towaru (**ust. 2** pkt 5).

– **Ust. 2 pkt 6** – zmiana, analogiczna jak w art. 5, ma charakter dostosowujący i polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10 – zmiana zawarta w pkt 4 lit. b tiret drugie.

– **Ust. 3 pkt 1 lit. c** – zmiana analogiczna jak w art. 5 ust. 4a.

– **Ust. 4** wskazuje na obowiązek uzupełniania w zgłoszeniu przez podmiot odbierający informacji o ilości odebranego towaru i dacie jego dostarczenia, i co jest zbieżne z rozwiązaniem zaproponowanym w art. 5 ust. 5, w terminie ważności numeru referencyjnego.

Art. 6a ust. 2 pkt 5, art. 6b ust. 2 pkt 5 i ust. 3 pkt 6 oraz art. 6c ust. 2 pkt 3 i ust. 4 pkt 4

– zmiana analogiczna jak opisana w uzasadnieniu do art. 5, ma charakter dostosowujący i polega na skreśleniu wyrazów „kodu CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10. Pojęcia „kod CN” i „pozycja CN” były w ustawie stosowane zamiennie. W myśl ww. powołanych przepisów należy podać rodzaj towaru, którym zgodnie z definicją może być m.in. pozycja CN albo kod CN.

Art. 7 ust. 2 pkt 1 lit. h oraz **pkt 2 lit. h** – zmiana analogiczna jak w art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 pkt 6, ma charakter dostosowujący i polega na skreśleniu wyrazów „pozycji CN”, z uwagi na nowe brzmienie definicji „rodzaj towaru” określonej w art. 2 pkt 10.

W **art. 9** dodawany jest **ust. 5a** – w przypadku niedostępności rejestru, ze względu na właściwości i specyfikę transportu betonu oraz ewentualne negatywne skutki braku możliwości kontynuowania przewozu, przewożenie tego towaru będzie mogło być realizowane, gdy przewożonemu towarowi towarzyszył będzie dowód księgowy, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości, potwierdzający dokonanie operacji gospodarczej.

Art. 10:

– **Ust. 1** – w związku z odstąpieniem od stosowania dokumentu MM i dodaniem nowego wrażliwego towaru do systemu monitorowania przewozu proponuje się, by przewoźnik był obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towarów podlegających zgłoszeniu, gdy nie otrzyma numeru referencyjnego (aktualnie obowiązująca reguła), a w przypadku niedostępności rejestru:

- gdy nie otrzyma dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie,
- gdy nie otrzyma dowodu księgowego – w sytuacji gdy przedmiotem przewozu będzie beton.

– **Ust. 1b** – w przypadku zawarcia umowy pomiędzy podmiotami gospodarczymi na dostawę betonu przewoźnik będzie obowiązany odmówić przyjęcia do przewozu towaru, gdy nie otrzyma dowodu księgowego z nadrukowanym numerem referencyjnym, o którym mowa w art. 5 ust. 2b. Dokument ten winien towarzyszyć przewożonemu towarowi. Dostępność rejestru w przypadku poszczególnych przewozów betonu realizowanych w wyniku zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, pozostanie bez wpływu na ich realizację.

– **Ust. 2–4, art. 13 ust. 1 pkt 3, art. 16 ust. 1 pkt 2** – proponowane zmiany są konsekwencją uchylenia przepisów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe oraz wprowadzenia dla przewozu betonu w przypadku:

- zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust 2a – przewozu z towarzyszącym mu dowodem księgowym, z nadrukowanym numerem referencyjnym (bez względu na to, czy rejestr jest dostępny),

- niedostępności rejestru – możliwości przemieszczania betonu (przewóz inny niż na zgłoszeniu), gdy przewoźowi temu towarzyszy dowód księgowy.

W **art. 10c** dodawany jest **ust. 1a** (*lex specialis*) – w przypadku trwającej dłużej niż 15 minut niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji podczas przewozu betonu kierujący drogowym środkiem transportu będzie obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej i telefonicznego powiadomienia o tej niesprawności naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla miejsca dostarczenia towaru (służbę dyżurną). Telefoniczne powiadomienie możliwe będzie również przez osobę zarządzającą, w podmiocie wysyłającym lub u przewoźnika, dostawą betonu po zawiadomieniu jej przez kierowcę. Po powiadomieniu naczelnika urzędu celno-skarbowego przewóz betonu będzie mógł być kontynuowany (na terytorium każdego województwa funkcjonuje całodobowo służba dyżurna KAS). Informacje o numerach telefonów poszczególnych służb dyżurnych urzędów celno-skarbowych udostępnione zostaną na portalu PUESC. Obowiązek informowania o 15-minutowej niesprawności urządzenia nadającego dane geolokalizacyjne oraz możliwość kontynuowania przewozu po spełnieniu tego obowiązku wynika z właściwości i specyfiki przewozu tego towaru, w tym długości tras przewozu betonu. Beton przewożony jest na krótkich odcinkach (średnio od kilku do kilkudziesięciu kilometrów), które mogą być zrealizowane w czasie krótszym niż 1 godzina, a jego zatrzymanie na drodze wiązałoby się, np. ze zniszczeniem (zastygnięciem) towaru, jak i zniszczeniem środka przewozowego (tzw. „gruszki”).

W projekcie dodaje się **art. 10d** – w przypadku zgłoszenia przewozu betonu, na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w projektowanym art. 5 ust. 2a, nie będą miały zastosowania przepisy art. 10a–10c, tj. do rejestru nie będą zgłaszane poszczególne przewozy betonu realizowane w ramach umowy i przewozom tym nie będzie towarzyszył obowiązek przekazywania danych geolokalizacyjnych środka przewozowego. Dane geolokalizacyjne środka transportu są powiązane ze zgłoszeniem konkretnego przewozu towaru. W przypadku zgłoszenia z art. 5 ust. 2a zgłaszany będzie przyszły przewóz określonej ilości betonu w określonym czasie w ramach tego zgłoszenia. Poszczególne przewozy w ramach tego zgłoszenia nie będą monitorowane geolokalizacją.

Art. 11 zmiana przepisu związana jest z potrzebą wprowadzenia innego terminu ważności numeru referencyjnego dla zgłoszenia związanego z umową na dostawę betonu i dostawy własne, o którym mowa w art. 5 ust. 2a. Dostawy takie mogą być realizowane w długim, nawet wielomiesięcznym, okresie. Numer referencyjny nadany zgłoszeniu, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, w ramach tych regulacji będzie ważny do 30. dnia od daty zakończenia realizacji umowy, tak aby podmiot wysyłający po zakończeniu umowy miał czas na podsumowanie dostaw i wypełnienie obowiązku uzupełnia zgłoszenia o informacje o łącznej ilości dostarczonego towaru. Uzupełnienie zgłoszenia o te informacje winno nastąpić w terminie 30 dni po dacie zakończenia umowy (art. 5 ust. 5b). W czasie ważności zgłoszenia będzie należało aktualizować dane zawarte w zgłoszeniu na zasadach, o których mowa w art. 8 ustawy SENT. Zmiana danych w umowie, np. aneks do umowy dotyczący przesunięcia terminu zakończenia umowy, wymagać będzie aktualizacji zgłoszenia, o której mowa w art. 8 ustawy SENT. Zgodnie z przyjętą przy tworzeniu zmienianej ustawy zasadą dane dotyczące towaru nie będą podlegać aktualizacji (art. 8 ust. 2 ustawy SENT). W przypadku gdy budowa będzie wymagała dostawy większej ilości betonu niż wynika to z umowy, wymagane będzie dokonanie zgłoszeń na poszczególne przewozy betonu na zasadach ogólnych albo podmiot wysyłający będzie mógł skorzystać z możliwości dokonania kolejnego zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a ustawy SENT.

Art. 12:

– **Ust. 1 pkt 1** – wyszczególnieni zostali uprawnieni do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w celu wykonywania kontroli przewozu towarów funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Ujednolicone zostało nazewnictwo jak w art. 13 ust. 3 i 4.

– **Ust. 1 pkt 2** – zmiana doprecyzująca *expressis verbis* wskaże upoważnienie dla funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, pracowników jednostek organizacyjnych KAS oraz pracowników Ministerstwa Finansów zatrudnieniowych w komórkach organizacyjnych tego urzędu spoza KAS, do przetwarzania zgromadzonych w rejestrze SENT danych z wykorzystaniem narzędzi informatycznych, jeżeli dane te są im niezbędne do realizacji ustawowych zadań. Obecnie funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej są uprawnieni do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze w celu wykonywania kontroli przewozu towarów. Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej i pracownicy organów KAS mają dostęp

do takich danych również w toku postępowania podatkowego, wykonywania kontroli podatkowej lub kontroli celno-skarbowej. Resort finansów realizuje również inne zadania, m.in. prowadzi działalność analityczną, prognostyczną i badawczą dotyczącą zjawisk występujących we właściwości resortu oraz analizę ryzyka. Dane te są również niezbędne w celu skutecznego rozpoznawania, wykrywania i zwalczania wybranych kategorii przestępstw i przestępstw skarbowych pozostających we właściwości Szefa KAS oraz naczelnika urzędu celno-skarbowego. Dane z rejestru SENT są udostępniane innym uprawnionym organom, jeżeli są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań (innych niż kontrola przewozu towarów), co wynika z art. 12 ust. 2 ustawy.

– **Ust. 2** – Główny Inspektor Farmaceutyczny był dotychczas podmiotem uprawnionym do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego w zakresie niezbędnym do realizacji jego ustawowych zadań. Z uwagi na konieczność zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa danych przetwarzanych w systemie, dostęp do danych z rejestru SENT za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego będzie możliwy tylko dla Krajowej Administracji Skarbowej oraz innych organów uprawnionych do kontroli przewozu towarów, na podstawie ustawy SENT. Główny Inspektor Farmaceutyczny, w zakresie niezbędnym do realizacji jego ustawowych zadań, będzie miał możliwość nieodpłatnego dostępu do danych z rejestru SENT na wniosek.

Ponadto o dostęp do danych z rejestru może wnioskować Dyrektor Generalny Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa w celu realizacji ustawowych zadań, gdy Szef KAS wyrazi na to zgodę.

– **Ust. 4** – zmiana określa uprawnienie dla organów Inspekcji Ochrony Środowiska i dla Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych do korzystania z danych z rejestru SENT w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań. Zaproponowane rozwiązania umożliwią sprawniejsze działanie Inspekcji Ochrony Środowiska i zapewnią efektywne zwalczanie przestępczości środowiskowej. Proponowane zmiany mają na celu zagwarantowanie lepszego nadzoru nad systemem gospodarki odpadami. Sprawowanie lepszego nadzoru nad strumieniem odpadów ma zapobiec prowadzeniu gospodarki odpadami w szarej strefie. Zakłada się, że przedstawione zmiany wpłyną pozytywnie na ochronę środowiska naturalnego w Polsce przez zwiększenie skuteczności działań prewencyjnych, oraz efektywniejsze zwalczanie „szarej strefy” w gospodarce odpadowej.

Zaproponowane rozwiązanie umożliwi organom Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych realizację ich ustawowych zadań w zakresie nadzoru nad rynkiem artykułów roślinnych i zwierzęcych objętych systemem SENT. Zmiana umożliwi również Policji, Straży Granicznej, oraz ministrowi właściwemu do spraw transportu korzystanie z danych z rejestru w celu realizacji ich ustawowych zadań innych niż wynikające z ustawy SENT, w drodze teletransmisji. Dotychczas Szef KAS udostępniał takie dane (do zadań innych niż wynikające z ustawy SENT) z rejestru organom Policji i organom Straży Granicznej na wniosek.

Art. 12a ust. 3 – zaproponowano zmianę przepisu z uwagi na wątpliwości interpretacyjne związane z wezwaniami do kontroli w miejscach zlokalizowanych na granicy, gdzie nie funkcjonują oddziały celne.

Art. 13 ust. 2b, art. 14 ust. 2 i art. 16 ust. 1c – niniejszą nowelą systemem SENT zostanie objęty przewóz betonu. Jest to specyficzny towar, z krótkim czasem przydatności do użytku (do 2 godzin dla betonu towarowego). Dlatego też zaproponowane zostało, aby w przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli przewozu takiego towaru, że przewóz ten wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, możliwy był odrębny tryb postępowania, tj. w przypadku wątpliwości, co do prawidłowości dokonywanego przewozu lub stwierdzoną nieprawidłowością (np. brak zgłoszenia przewozu), pojazd z betonem nie będzie zatrzymywany (**art. 16 ust. 1c**). Należy zauważyć, że zarówno przeprowadzenie kontroli, jak i ewentualne dokonanie zgłoszenia i uzyskanie numeru referencyjnego (**art. 14 ust. 2**) jest rozciągnięte w czasie. Kontrolujący w takim przypadku umożliwia kontynuację przewozu betonu do miejsca dostarczenia towaru, jego wylanie i dopiero wówczas przeprowadzenie i zakończenie kontroli (**art. 13 ust. 2b**).

Z uwagi na specyfikę betonu poszerzony został zakres rodzaju dokumentów udostępnianych podczas kontroli (**art. 13 ust. 5 pkt 2**) o:

- dowód księgowy – w przypadku niezgłoszenia przewozu betonu, z uwagi na niedostępność rejestru,
- dowód księgowy z nadrukowanym numerem referencyjnym – w przypadku przewozu betonu na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a (bez względu na to, czy rejestr jest dostępny).

Art. 14 ust. 2 – uzasadnienie przy wyjaśnieniu zmiany art. 13 ust. 2b.

Art. 15 ust. 4 – kaucja pobierana za nałożone zamknięcie urzędowe stanowi zabezpieczenie poniesionych przez organy Krajowej Administracji Skarbowej kosztów za takie zamknięcie, w przypadku jego zniszczenia bądź zaginięcia. W przypadku nałożenia więcej niż jednego zamknięcia kaucja winna być pobrana za każde nałożone zamknięcie. Stąd zmiana doprecyzowująca, że kaucja w wysokości 2000 zł jest pobierana za każde nałożone zamknięcie urzędowe. W przypadku nałożenia 2 zamknięć urzędowych (np. na dwie komory w cysternie paliwowej) zostanie pobrana kaucja w wysokości 4000 zł (2 x 2000 zł). Po przedstawieniu pojazdu w miejscu dostarczenia towaru lub zakończenia przewozu w celu usunięcia tych zamknięć kaucja będzie podlegać zwrotowi.

Art. 16:

– **Ust. 1c** – uzasadnienie przy wyjaśnieniu zmiany art. 13 ust. 2b.

– **Ust. 3** – zmiana ma charakter redakcyjny. Polega na usunięciu daty ustawy o podatku od towarów i usług „z dnia 11 marca 2004 r.”.

W **art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, i art. 24 ust. 1a i 3** – uchylony został obowiązek badania w trakcie postępowania o nałożenie kary pieniężnej przesłanek odstąpienia od nałożenia tej kary ważnego interesu podmiotu lub interesu publicznego.

Proponuje się, aby odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej warunkowane było okolicznościami sprawy (**art. 26 ust. 2a**). I tak w przypadku gdy okoliczności sprawy i dowody będą wskazywać, że podmiot (na który miałyby być nałożona kara pieniężna) dokonał zgłoszenia do rejestru SENT, ale w tym zgłoszeniu ujawniono nieprawidłowości, to organ na wniosek podmiotu będzie mógł odstąpić od nałożenia kary administracyjnej. Warunkiem takiego odstąpienia będzie, aby zgłoszenie zostało dokonane zgodnie z art. 5–7, tj. w przypadku przewozu przed rozpoczęciem tego przewozu, a nieprawidłowości w zgłoszeniu są wynikiem oczywistej omyłki i obejmują dane inne niż dotyczące towaru, numeru rejestracyjnego drogowego środka transportu, numeru lokalizatora albo numeru urządzenia do przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu lub tych danych.

Warunek dotyczący oczywistych omyłek nie dotyczy towaru. Nie dotyczy również omyłek w numerze rejestracyjnym środka transportu lub numerze geolokalizacji, ponieważ dana ta jest

poddawana analizie pod kątem wykorzystywania środków transportu do niezgodnych z prawem zachowań.

Decyzja o nałożeniu kary pieniężnej jest wydawana w indywidualnej sprawie przez naczelnika urzędu celno-skarbowego, w wyniku przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego i na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego. Podstawowym celem stosowania sankcji administracyjnych jest zapewnienie poszanowania prawa. Administracyjną karę pieniężną należy zatem rozumieć jako określone w ustawie ujemne skutki prawne, które następują, gdy adresat normy prawnej nie zastosuje się do ustanowionego nakazu albo zakazu. Decyzja wydawana na podstawie ustawy SENT winna rozstrzygać, czy zaistniały okoliczności do nałożenia kary pieniężnej, a jeśli tak, to powinna być taka sama dla każdego podmiotu, który dopuścił się tego naruszenia. Dzięki temu, mając na względzie cele sankcji administracyjnych, tj. prewencja administracyjna, zapewnione zostaną jednolite standardy traktowania podmiotów. W doktrynie prawa i orzecznictwie wskazuje się, że stosowanie tego instrumentu prawnego przez prawodawcę ma na celu mobilizowanie podmiotów do terminowego i prawidłowego wykonywania obowiązków na rzecz państwa. Na taki cel stosowania sankcji administracyjnych przez ustawodawcę wskazywał wielokrotnie Trybunał Konstytucyjny (np. wyrok z 29 kwietnia 1998 r., sygn. akt K 17/97, wyrok z 25 marca 2010 r., sygn. akt P 9/08), wedle którego sankcje administracyjne są specyficzną formą odpowiedzialności prawnej polegającej na stosowaniu kar pieniężnych niemających charakteru grzywny. Istotą zaś administracyjnej kary pieniężnej jest profilaktyka i prewencja, ma ona bowiem zarówno zniechęcać do naruszenia obowiązków, jak i skłaniać ukaranego do zapobiegania powtórnemu naruszeniu obowiązków w przyszłości. Cechą charakterystyczną sankcji administracyjnych, w tym kar pieniężnych, jest również to, że w razie stwierdzenia stanu niezgodnego z prawem (nie dopełnieniu obowiązków, naruszeniu zakazów itp.) stosowane są one niemal automatycznie z mocy ustawy, z tytułu odpowiedzialności obiektywnej (w oderwaniu od winy i okoliczności czynu). Taki jest również charakter kar pieniężnych nakładanych w oparciu o ustawę SENT na podmioty odpowiedzialne za realizację wynikających z niej obowiązków. Trudno natomiast mówić o prewencyjnym i represyjnym charakterze kary administracyjnej, jeżeli niezależnie od wagi i ciężaru stwierdzonego naruszenia okoliczność związana z interesem publicznym determinuje samą karę i zasadność jej nałożenia. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania pozwoli organom KAS usprawnić realizację ich ustawowych zadań, nie pozbawiając jednocześnie podmiotów uczestniczących w systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi możliwości skorzystania z przysługujących im ulg i ułatwień. Należy bowiem

zauważyć, że w przypadku nałożenia kary pieniężnej podmiot, na który kara ta zostanie nałożona, może ubiegać się o udzielenie ulgi w spłacie tej kary, tj. o odroczenie terminu płatności, rozłożenie na raty, umorzenie w całości lub w części, uzasadniając to ważnym interesem podmiotu lub interesem publicznym. Takie rozwiązanie – weryfikacja przesłanek ważnego interesu podmiotu lub interesu publicznego na etapie wniosku o zastosowanie ulgi w spłacie nałożonej kary pieniężnej – jest spójne zarówno z Ordynacją podatkową, jak i Kodeksem postępowania administracyjnego. Z uwagi na wątpliwości, czy do udzielania ulg w spłacie mają zastosowanie przepisy – Ordynacji podatkowej czy też Kodeksu postępowania administracyjnego, zaproponowana została zmiana doprecyzowująca w **art. 26 ust. 5**, zgodnie z którą do ulg w spłacie kar pieniężnych (analogicznie jak do nakładania tych kar) stosować się będzie odpowiednio przepisy Ordynacji podatkowej. Tym samym jednoznacznie wskazane zostało, że tryb nakładania kar pieniężnych wynikających z ustawy SENT oraz udzielanie ulg w spłacie tych kar pozostanie uregulowany w jednej ustawie – Ordynacja podatkowa.

Art. 22 ust. 2 – dane uzupełniane w zgłoszeniu przez przewoźnika to dane wymienione w art. 5 ust. 4, ale również w ust. 4a. Brak uzupełnienia danych z ust. 4a (numerów identyfikacyjnych urządzeń grzewczych niestacjonarnych, do których dostarczane jest paliwo opałowe) winno być również sankcjonowane karą pieniężną, tak jak w przypadku braku uzupełnienia przez przewoźnika innych danych, w tym numeru identyfikacyjnego miejsca dostarczenia paliwa opałowego (art. 5 ust. 4 pkt 1 lit. g), stąd proponowana zmiana tego przepisu.

Art. 24:

– **Ust. 1aa** – w przypadku podmiotu wysyłającego, który dokona zgłoszenia, o którym mowa w nowym art. 5 ust. 2a, kara pieniężna za podanie w tym zgłoszeniu danych niezgodnych ze stanem faktycznym będzie wynosić 20 000 zł. Proponowana kara w tej wysokości uwzględnia specyfikę zgłoszenia. Podanie w zgłoszeniu nieprawidłowych danych dotyczy wielu przewozów betonu.

– **Ust. 1ab** – w przypadku podmiotu wysyłającego, który dokona zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust. 2a, kara za brak umieszczenia numeru referencyjnego na dowodzie księgowym towarzyszącym przewożonemu towarowi będzie wynosić 5000 zł. Kara administracyjna 5000 zł jest najniższą karą pieniężną przewidzianą za nieprawidłowości w realizacji obowiązków wynikających z ustawy SENT nakładaną na podmioty prowadzące działalność gospodarczą. Wysokość tej kary wynika z ewentualnego zaniechania podania w dowodzie księgowym

numeru zgłoszenia, które powinno być dokonane przed rozpoczęciem dostaw betonu w przypadkach, o których mowa w nowym art. 5 ust. 2a.

– **Ust. 1b** – jak wynika z prowadzonych analiz, podmioty odbierające z uwagi na brak kary pieniężnej za niepotwierdzenie odbioru dostarczonego towaru nie uzupełniają zgłoszeń przewozu mimo ustawowego obowiązku. Zaniechanie tego obowiązku albo uzupełnienie danych niezgodnie ze stanem faktycznym przez podmiot obowiązany do potwierdzenia odbioru towaru zgodnie z projektem skutkowałoby nałożeniem kary pieniężnej, analogicznie jak ma to miejsce obecnie w przypadku braku potwierdzenia odbioru paliwa opałowego. Wyjątkiem będą osoby fizyczne, które będą nabywać beton, bowiem nie będzie na nie nałożona żadna sankcja, z uwagi na fakt, że to nie te osoby będą obowiązane do potwierdzenia odbioru, lecz podmiot wysyłający, tj. dostawca towaru (projektowana zmiana art. 5 ust. 5a ustawy SENT).

Art. 26:

– **Ust. 2 pkt 1a** – potrzeba wprowadzenia zmiany wynika ze sporów kompetencyjnych, który organ jest właściwy do nałożenia kary pieniężnej. Wezwanie do stawienia się w miejscu kontroli, o którym mowa w art. 12a ust. 3 albo 4 ustawy SENT, jest wystawiane i przekazywane przez naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego ze względu na miejsce przedstawienia środka transportu wskazane w tym wezwaniu. Brak reakcji przewoźnika powoduje, że organ który wezwał przewoźnika do przedstawienia środka transportu w miejscu dostarczenia towaru albo w oddziale celnym urzędu celno-skarbowego zlokalizowanym najbliżej miejsca zakończenia przewozu na terytorium kraju celem zrealizowania kontroli, jest właściwy do prowadzenia postępowań administracyjnych w sprawie wymierzenia kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku przez przewoźnika.

– **Ust. 2 pkt 2** – projektowana zmiana ma na celu wyeliminowanie wątpliwości dotyczących właściwości organu do nałożenia kary pieniężnej, w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków wynikających z art. 7c ustawy SENT.

– **Ust. 3 i 4** – zaproponowana zmiana stanowi usunięcie z przepisów krajowych odwołań informacyjnych do przepisów unijnych, co jest wypełnieniem rekomendacji połączonych komisji senackich: Komisji Budżetu i Finansów Publicznych, Komisji Gospodarki Narodowej i Innowacyjności oraz Komisji Ustawodawczej (stanowisko z 26 marca 2025 r. w sprawie deregulacji, rekomendującej uproszenie prawa poprzez eliminację zbędnych wymagań o charakterze wyłącznie informacyjnym).

– **Ust. 2a i ust. 5** – wyjaśnienie w zakresie dodawanego ust. 2a i zmiany ust. 5 zamieszczono przy wyjaśnieniu do art. 21.

Art. 31 – zmiany mają charakter dostosowawczy. Dodatkowo spójnik „albo” zastąpiono spójnikiem „lub”, bo niedopełnienie obowiązków, za które przewidziana jest kara administracyjna z art. 22 ust. 1–2a, nie wyklucza nałożenia kary w przypadku jednoczesnego niedopełnienia obowiązków, za które przewidziana jest kara administracyjna z art. 22a ust. 1 lub art. 24 ust. 1.

Art. 32 – proponowane zmiany są konsekwencją uchylecia przepisów odnoszących się do dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe oraz wprowadzenia dla przewozu betonu w przypadku:

- zgłoszenia, o którym mowa w art. 5 ust 2a – przewozu z towarzyszącym mu dowodem księgowym, z nadrukowanym numerem referencyjnym (bez względu na to, czy rejestr jest dostępny),
- niedostępności rejestru – możliwości przemieszczania betonu (przewóz inny niż na zgłoszeniu), gdy przewozowi temu towarzyszy dowód księgowy.

Użyte w art. 32 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu, o którym mowa w art. 3 ust. 7” zastępuje się wyrazami „albo bez dokumentu zastępującego zgłoszenie i potwierdzenia przyjęcia dokumentu zastępującego zgłoszenie, a w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, bez dowodu księgowego albo bez dowodu księgowego z umieszczonym na nim numerem referencyjnym”.

Art. 2. Zmiany w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa

Art. 297e § 1 pkt 10 – na mocy tej nowelizacji Szef KAS będzie udostępniać dane niezawarte w aktach spraw podatkowych inne niż określone w art. 297c, jeżeli znajdują się w Centralnym Rejestrze Danych Podatkowych, Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska lub wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska, jeżeli jest to konieczne dla skutecznego zapobieżenia przestępstwom lub wykroczeniom przeciwko środowisku lub ich wykrycia, ustalenia sprawców i uzyskania dowodów.

Art. 3. Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Art. 89b ust. 1 – funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej dokonują kontroli na warunkach i w sposób określonych w przepisach o kontroli ruchu drogowego. Po zatrzymaniu pojazdu funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej analogicznie jak funkcjonariusz Policji podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania oraz okazuje legitymację służbową. Stąd potrzeba doprecyzowania w art. 89b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, że rozpoczęcie kontroli przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej następuje, tak jak w przypadku jej rozpoczęcia przez funkcjonariuszy Policji, po okazaniu legitymacji służbowej.

Art. 94:

– **Ust. 4 pkt 2** – pobór kaucji w przypadku Krajowej Administracji Skarbowej dokonywany jest przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, stąd potrzeba doprecyzowania obowiązującego przepisu.

– **Ust. 5** – dotychczas w przypadku poboru kaucji jej przekazanie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, możliwe było wyłącznie, gdy kontrola wykonywana była przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Pozostali kontrolujący pobierają kaucję wyłącznie w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zachowania, lub przelewu na wyodrębniony rachunek bankowy. Zmiana uelastycznia system poboru kaucji i polega na umożliwieniu przekazania kaucji w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej, również gdy kontrola wykonywana jest przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej.

Art. 4. Zmiany w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej

Art. 33 ust. 1 pkt 11 – zadania KAS jako wyspecjalizowanej administracji rządowej zostały określone w art. 2 ustawy o KAS. Wśród tych zadań określono, w art. 2 ust. 1 pkt 16b, wykonywanie zadań wynikających z ustawy SENT. Zadania naczelnika urzędu celno-skarbowego enumeratywnie określono w art. 33 ustawy o KAS. We wnioskach *de lege ferenda* kontroli NIK „System monitorowania przewozu towarów akcyzowych” (KBF.430.014.2020) wskazane zostało, że jest zasadne podjęcie przez Ministra Finansów działań zmierzających do uwzględnienia tych zadań jako zadań naczelnika urzędu celno-skarbowego. Zmiana przepisu stanowi wykonanie wniosku po kontroli NIK.

Art. 54 ust. 1 pkt 10 – dodanie tego przepisu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości, że kontrola przestrzegania przepisów ustawy SENT wykonywana przez funkcjonariuszy, w tym kontrola obrotu paliwami opałowymi oraz przewozu towarów, jest kontrolą celno-skarbową. Orzecznictwo sądów administracyjnych w tym zakresie nie jest jednolite, dlatego zaproponowano doprecyzowanie przepisów ustawy o KAS, aby wyeliminować wszelkie wątpliwości w tym zakresie.

Art. 62 ust. 5 pkt 1a – zgodnie z art. 62 ust. 5 pkt 1a ustawy o KAS kontrole przewozu towarów, o których mowa w art. 13 ust. 2 ustawy SENT, są wykonywane na podstawie okazywanej legitymacji służbowej oraz stałego upoważnienia do wykonywania kontroli. Odesłanie, o którym mowa w art. 62 ust. 5 pkt 1a ustawy o KAS, powinno odnosić się do przepisów ustawy SENT określających przedmiotowy zakres kontroli przewozu towarów przeprowadzanych na podstawie ustawy (art. 13 ust. 1), a nie do art. 13 ust. 2 ustawy, który określa wyłącznie rodzaje przeprowadzanych czynności kontrolnych. We wnioskach *de lege ferenda* kontroli NIK „System monitorowania przewozu towarów akcyzowych” (KBF.430.014.2020) wskazane zostało, że zasadne jest podjęcie przez Ministra Finansów inicjatywy ustawodawczej zmierzającej do wprowadzenia tej zmiany do ustawy o KAS. Zmiana tego przepisu stanowi zatem wykonanie wniosku po kontroli NIK. Należy zauważyć, że kontrola przewozu towarów polega m.in. na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków w zakresie dokonywania, uzupełniania i aktualizacji zgłoszenia oraz zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym. Uzupełnianie zgłoszenia dokonywane jest zarówno przez przewoźnika, jak i przez podmiot odbierający (uzupełniający zgłoszenie o informacje o odbiorze towaru).

Art. 65 ust. 1 pkt 5 – ustawa SENT nakłada na przewoźnika obowiązek przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu (z urządzeń tj. lokalizatory oraz zewnętrzne systemy lokalizacji), w trakcie całej trasy przewozu towarów objętych tą ustawą. Dane te są gromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 4 ustawy SENT. Stąd, co do zasady, nie ma potrzeby monitorowania przewozu tych towarów z użyciem zamknięcia urzędowego. Sytuacja odmienna może jednak mieć miejsce w przypadku niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji (art. 10c ust. 3 pkt 4 ustawy SENT) lub jeżeli w trakcie kontroli przewozu towaru stwierdzono, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem (art. 15 ust. 1 ustawy SENT), stąd zmiana art. 65 ust. 1.

Art. 65a i art. 65b – dodanie nowych przepisów art. 65a i art. 65b ma związek z możliwością wykorzystywania zamknięć urzędowych wykorzystujących technologię pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, zwanych dalej „plombami elektronicznymi”, do celów kontroli celno-skarbowych. Możliwość wykorzystania plomb elektronicznych w innych przypadkach niż wynikające z ustawy SENT przyczyni się do realizacji m.in. celów związanych z zapewnieniem skutecznego dozoru celnego oraz zabezpieczeniem przed dostępem osób nieuprawnionych do środków transportu, kontenerów i pojemników, w których są przewożone lub magazynowane towary, wyroby lub urządzenia podlegające kontroli. Obowiązujące rozporządzenie wydane na podstawie art. 65 ust. 5 ustawy o KAS określa rodzaje zamknięć urzędowych stosowanych w kontroli celno-skarbowej, również te, które wykorzystują technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. Zamknięcie urzędowe w formie plomby elektronicznej jest nakładane na elemencie mocującym na towarze, wyrobie, urządzeniu, naczyniu, pomieszczeniu, środku transportu, kontenerze lub opakowaniu.

Mając na uwadze, że zgodnie z Zasadami techniki prawodawczej ustawa powinna kompleksowo regulować daną materię, przepisy dotyczące gromadzenia, analizowania i rejestru zamknięć urzędowych w postaci plomb elektronicznych zostały zaproponowane w ustawie o KAS w sposób zbliżony do regulacji dotyczących zgłoszeń przewozu towarów objętych systemem SENT.

W rejestrze SENT gromadzone i przetwarzane są dane geolokalizacyjne przekazywane z urządzeń tj. lokalizatory oraz zewnętrzne systemy lokalizacji (art. 2 pkt 2a i 15a ustawy SENT), służące monitorowaniu przewozu towarów objętych tych systemem.

W rejestrze plomb elektronicznych będą gromadzone i przetwarzane dane geolokalizacyjne z plomb nałożonych na środek przewozowy, wyrób, urządzenie, pomieszczenie, naczynie, inny obiekt, na podstawie art. 65 ustawy o KAS, służące np. zabezpieczeniu urządzeń, pomieszczeń i naczyń wykorzystywanych do prowadzenia działalności podlegającej kontroli celno-skarbowej, zapewnieniu tożsamości wyrobów, zapewnieniu przestrzegania procedur celnych. W obu systemach gromadzone i przetwarzane będą dane geolokalizacyjne, jednak z punktu widzenia formalno-prawnego są to dwa odrębne systemy, gdzie zbiór danych o plombach elektronicznych jest odrębnym zbiorem. Na przewożone towary objęte systemem SENT może zostać nałożona plomba elektroniczna, ale z uwagi na obowiązek przekazywania przez przewoźnika danych z lokalizatorów oraz zewnętrznych systemów lokalizacji, o którym mowa w art. 10a ustawy SENT, jest to sytuacja występująca sporadycznie.

Zgodnie z nowoprojektowanym art. 65a dane geolokalizacyjne plomby elektronicznej, wraz z jej numerem, miejscem i datą jej nałożenia oraz danymi dotyczącymi środków przewozowych, wyrobów, urządzeń, pomieszczeń, naczyń i innych obiektów, na które są nakładane te zamknięcia urzędowe, będą gromadzone i przetwarzane w rejestrze plomb elektronicznych, prowadzonym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. W zależności od obiektu, na który nałożone będzie takie zamknięcie, danymi dotyczącymi obiektu będą dane identyfikujące ten obiekt, i tak w przypadku środka przewozowego, jakim jest pojazd samochodowy lub zestaw składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy, naczepy, będzie to numer rejestracyjny pojazdu, przyczepy albo naczepy. Gdy plomba elektroniczna będzie nałożona na inny obiekt, w rejestrze będzie gromadzony i przetwarzany numer identyfikujący ten obiekt, którym może być np. numer urządzenia, kontenera.

Dane gromadzone w rejestrze będą przetwarzane i analizowane w celach, o których mowa w art. 65 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o KAS, tj. czy przestrzegane są warunki powrotnego wywozu oraz procedury celnej, czy zapewniona została tożsamość towarów i wyrobów, czy zabezpieczone zostały urządzenia, pomieszczenia i naczynia oraz w związku z nowelizacją ust. 1 i dodaniem pkt 5, w celu zapewnienia tożsamości towarów objętych systemem monitorowania drogowego i kolejowego towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Każda próba naruszenia plomb elektronicznych, manipulacji nimi lub ich usunięcia pozostawia widoczne ślady (wzbudza alarm i zapisywana jest w pamięci plomby).

Do przetwarzania tych danych, w tym ich analizy, a także do wykonywania czynności związanych z technicznym utrzymaniem i rozwojem zamknięć urzędowych i rejestru tych zamknięć, minister właściwy do spraw finansów publicznych będzie mógł wyznaczyć w drodze rozporządzenia jednostkę sektora finansów publicznych lub instytut badawczy, biorąc pod uwagę przygotowanie techniczne tego podmiotu oraz jego doświadczenie w przetwarzaniu danych geolokalizacyjnych oraz zapewnianiu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przetwarzanych danych.

Również w tym przypadku intencją projektodawcy jest stworzenie odpowiedniego środowiska prawnego poprzez wskazanie wprost w przepisach prawa podstawy prawnej legalizującej przetwarzanie danych przez wyznaczoną jednostkę sektora finansów publicznych lub instytuty badawcze, o których mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych, w celu monitorowania przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. W przypadku powierzenia analizy danych wyznaczonej jednostce sektora finansów publicznych czy też instytutowi badawczemu podmiot taki, aby dokonać analizy, musi również wykonywać inne

czynności przetwarzania danych ściśle związane z tą analizą, np. ich pobieranie, porządkowanie, przekazywanie, zabezpieczanie danych, ich przechowywanie czy usuwanie. Stąd też przyjęcie pojęcia przetwarzanie, które jest pojęciem o znaczeniu szerszym niż samo gromadzenie, jest podyktowane zapewnieniem realnej i skutecznej możliwości realizacji zadań przez te podmioty na rzecz Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE.

Szczegółowe doprecyzowanie zakresu danych podlegających temu przetwarzaniu oraz operacje przetwarzania wykonywane na tych danych, do których wykonywania będą uprawnione wyznaczone podmioty, zgodnie z tym, co zaprojektowano w art. 65a ust. 11 ustawy o KAS, może nastąpić na mocy rozporządzenia ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Projektowane zmiany uwzględniają uwagi zgłoszone w trakcie opiniowania projektu przez Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

W przypadku realizacji tych zadań przez instytut badawczy otrzyma on dotację celową z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw finansów publicznych. Wyznaczone podmioty, które będą analizowały dane geolokalizacyjne plomb elektronicznych, na bieżąco będą przekazywać informacje o położeniu plomby i sygnalizować anomalia Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej.

Przepis ten wskazuje również terminy weryfikacji gromadzonych i przetwarzanych w rejestrze danych przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (nie rzadziej niż raz na 3 miesiące) w celu usuwania zbędnych danych. Określa również maksymalny okres przechowywania danych geolokalizacyjnych z plomb elektronicznych, który wynosi maksymalnie 12 miesięcy, licząc od daty zdjęcia plomby elektronicznej, chyba że przed upływem tego terminu wszczęte zostanie postępowanie administracyjne, w którym dane te są niezbędne – wówczas dane te są przechowywane do czasu prawomocnego zakończenia postępowania administracyjnego.

Zakup i eksploatacja takich zamknięć urzędowych jest kosztowna i konieczne jest zabezpieczenie ich przed utratą lub zniszczeniem. Z tego powodu proponuje się wprowadzenie przepisów umożliwiających pobieranie kaucji od osoby będącej w posiadaniu wyrobu, towaru, urządzenia, środka przewozowego lub osoby odpowiedzialnej za wykonanie obowiązków podlegających kontroli celno-skarbowej, o której mowa w art. 65 ust. 3 ustawy o KAS. Kaucja

będzie mogła być wpłacona w drodze płatności elektronicznych lub gotówką na wyodrębniony rachunek bankowy. Na podstawie obecnie obowiązującego art. 11 ustawy o KAS Minister Finansów wyznaczy w drodze aktu wykonawczego urząd skarbowy, na którego rachunek bankowy dokonywane będą wpłaty kaucji.

W art. 65b ustawy o KAS uregulowano wysokość kaucji, zasady jej poboru i przechowywania oraz zwrotu.

W przypadku nałożenia zamknięcia urzędowego w postaci plomby elektronicznej kontrolujący będzie pobierał od osoby będącej w posiadaniu towaru, urządzenia lub środka przewozowego kaucję w wysokości 2000 zł, od każdej nałożonej plomby elektronicznej. Kaucja pobierana za nałożone zamknięcie urzędowe stanowi zabezpieczenie poniesionych przez organy Krajowej Administracji Skarbowej kosztów zamknięć urzędowych, w przypadku ich zniszczenia bądź zaginięcia. W przypadku nałożenia więcej niż jednego zamknięcia kaucja winna być pobrana za każde nałożone zamknięcie. W przypadku nałożenia 2 zamknięć urzędowych (np. na dwie komory w cysternie paliwowej) zostanie pobrana kaucja w wysokości 4000 zł (2 x 2000 zł). Po ustaniu przesłanek do nałożenia zamknięcia urzędowego kaucja będzie podlegać zwrotowi.

W projektowanym ust. 2 kaucję za nałożenie zamknięcia urzędowego wykorzystującego technologie pozycjonowania satelitarne i transmisji danych kontrolujący będzie mógł pobierać z wykorzystaniem różnych środków płatniczych.

W przypadku pobrania kaucji za pomocą instrumentu płatniczego, tj. karty płatniczej, koszty opłat i prowizji związanych z taką formą zapłaty poniesie uiszczający.

Kaucja pobrana w formie gotówkowej przekazywana będzie na rachunek wskazanego w akcie wykonawczym urzędu skarbowego w terminie 3 dni roboczych od dnia jej pobrania.

Środki z kaucji będą przechowywane na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku urzędu skarbowego. Zdeponowana na wyznaczonym rachunku właściwego urzędu skarbowego kaucja, w zależności od formy poboru, będzie zwracana osobie, która ją uiściła, w terminie 7 dni od dnia zdjęcia plomby elektronicznej.

Każda osoba będąca w posiadaniu wyrobu, towaru, urządzenia, środka przewozowego, na który nałożono plombę elektroniczną, będzie obowiązana do powiadomienia naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego do jej zdjęcia, w przypadku ustania przesłanek leżących u podstaw jej nałożenia.

W sytuacji gdy dojdzie do zniszczenia takiego zamknięcia urzędowego, pobrana wcześniej kaucja nie będzie zwracana.

Art. 81 ust. 1 pkt 9 – jednymi z czynności kontrolnych mających istotne znaczenie dla sprawy, z której powinien być sporządzony protokół, jest nakładanie i zdejmowanie zamknięcia urzędowego wykorzystującego technologię pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, wraz z elementami mocującymi. Stąd dopisanie nakładania lub zdejmowania zamknięcia urzędowego do czynności wyszczególnionych w art. 81, z których sporządza się protokół.

Przepisy przejściowe i dostosowujące

Art. 5 – proponuje się, aby przewozy towarów rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy były realizowane według dotychczasowych przepisów.

Art. 6 – proponuje się, aby przepisy dotyczące stosowania dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe mogły być stosowane jeszcze przez 15 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. W tym czasie podmioty gospodarcze będą miały czas na dostosowanie swoich systemów informatycznych i będą mogły w dowolnym czasie, ale nie później niż po upływie 15 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, zacząć stosować zgłoszenia SENT zamiast dokumentów MM. Dłuższy okres przejściowy (półtora roku od dnia ogłoszenia ustawy) jest odpowiedzią na postulaty branży paliwowej, ze wskazaniem na konieczność dostosowania systemów informatycznych, które w tej branży są w dużej części systemami globalnymi (jeden system obsługuje wiele krajów).

Art. 7 – proponuje się, aby do zdarzeń zaistniałych przed dniem wejścia w życie zmian ustawy stosowane były przepisy dotychczasowe. W przypadku naruszeń, które miały miejsce do czasu wejścia w życie ustawy, sprawy będą procedowane w dotychczasowym trybie. Dotychczasowy tryb do tych przypadków naruszeń będzie stosowany również, gdy wszczęcie i prowadzenie postępowania w sprawie nałożenia kary administracyjnej nastąpi po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8 – realizuje wymóg wynikający z art. 50 ust. 1a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, zgodnie z którym w przyjmowanych przez Radę Ministrów projektach ustaw, których skutkiem finansowym może być zmiana poziomu wydatków jednostek sektora finansów publicznych w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów, określa się w treści projektu maksymalny limit tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie

dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy, w podziale na budżet państwa, jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne oraz pozostałe jednostki sektora finansów publicznych. Projektowana ustawa wpływa tylko na wydatki budżetu państwa, przepis art. 7 nie odnosi się do innych jednostek sektora finansów publicznych.

I tak zgodnie z tym przepisem w latach 2026–2035 maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonanie zadań związanych z wdrożeniem i realizacją rozwiązań, o których mowa w projekcie, wynosi w poszczególnych latach: 2026 – 7,47 mln zł, 2027 – 5,25 mln zł, 2028 – 4,25 mln zł i od 2029 do 2035 r. po 4,1 mln zł w każdym roku.

W przypadku zagrożenia przekroczeniem lub przekroczenia przyjętych na dany rok budżetowy maksymalnych limitów ww. wydatków zostanie zastosowany mechanizm korygujący, polegający na obniżeniu wydatków związanych z realizacją zadań wynikających z regulacji wprowadzanych niniejszą ustawą. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitów wydatków oraz wdrożenia mechanizmu korygującego jest minister właściwy do spraw finansów publicznych.

Art. 9 – zgodnie z projektowanym przepisem końcowym ustawa wejdzie w życie po upływie **3 miesięcy od dnia ogłoszenia**, z wyjątkiem:

– art. 1 pkt 3 (dotyczący przetwarzania danych w rejestrze), pkt 15 (dotyczący dostępu do rejestru), art. 3 (dotyczący przepisów ustawy o transporcie drogowym), art. 4 pkt 1–3 (dotyczący przepisów ustawy o KAS w zakresie dookreślenia kontroli realizowanej na podstawie przepisów ustawy SENT jako kontroli celno-skarbowej), które wejdą w życie po upływie **14 dni od dnia ogłoszenia**, z uwagi na uzasadnioną potrzebę wcześniejszego wprowadzenia tych regulacji, przy jednoczesnym zachowaniu adekwatnego okresu przejściowego oraz poszanowania dotychczasowych uprawnień stron wszczętych postępowań administracyjnych,

– art. 1 pkt 4 lit. e tiret pierwsze, pkt 6 lit. d i pkt 8 (dodanie do zgłoszenia obowiązku podawania kraju rejestracji pojazdu), pkt 24 lit. b i c (kary za naruszenia), które wejdą w życie po upływie **9 miesięcy od dnia ogłoszenia**, tak aby wprowadzić sześciomiesięczny okres przejściowy (od dnia wejścia w życie ustawy), w którym podmioty będą mogły nie uzupełniać zgłoszenia o kraj rejestracji pojazdu oraz nie będą podlegały karom administracyjnym za brak wykonania obowiązków nałożonych tą ustawą.

Minimalny standard *vacatio legis* dla projektów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej i zawierających przepisy, z których wynika zwiększenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorców, wyznacza ustawa z dnia 21 maja 2025 r. *o zmianie niektórych ustaw w celu deregulacji prawa gospodarczego i administracyjnego oraz doskonalenia zasad opracowywania prawa gospodarczego* (Dz. U. poz. 769), która dokonała m.in. zmian w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2025 r. poz. 1480, z późn. zm.). W art. 68b ust. 1 Prawa przedsiębiorców przyjęto, że dla wejścia w życie aktów normatywnych, zawierających przepisy powszechnie obowiązujące, przewidziany jest nie krótszy niż 6 miesięczny termin wejścia w życie ustawy od dnia jej ogłoszenia. Od tej zasady możliwe są jednak odstępstwa, jeżeli przemawia za tym ważny interes publiczny (art. 68b ust. 2 powołanej ustawy). Zasada ustanawiania odpowiedniej *vacatio legis* nie ma więc charakteru bezwzględnie obowiązującego.

Interes publiczny dotyczy spraw, które są istotne dla całego społeczeństwa, takich jak sprawiedliwość, bezpieczeństwo, zaufanie obywateli do organów władzy itp. Niniejszy projekt głównie wprowadza regulacje mające zredukować nieuczciwe praktyki podmiotów funkcjonujących w branży betonu. Ograniczenie niepożądanych praktyk ma się przyczynić do zwiększenia wpływów do budżetu państwa w podatku od towarów i usług, co jest ważne dla ochrony stabilności finansów państwa i leży w interesie publicznym, służy bowiem dobru wspólnemu i umożliwia urzeczywistnianie zasady sprawiedliwości społecznej. Istotnie wpłynie na ograniczenie niekonkurencyjnych zachowań niektórych przedsiębiorców.

Podkreślenia przy tym wymaga odpowiednie komunikowanie wprowadzanych zmian, tj. możliwość zapoznania się przez zainteresowanych z treścią projektowanych regulacji prawnych w trakcie procesu legislacyjnego. Projekt był poddany konsultacjom społecznym, z 21-dniowym terminem zgłaszania uwag. Zainteresowani dowiedzieli się o zamierzeniach projektodawcy z wyprzedzeniem i mogą w praktyce rozpocząć dostosowywanie się do nowej regulacji.

Projekt wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców bowiem zwiększa obciążenia administracyjne, np. dokonywanie zgłoszenia przewozu betonu oraz potwierdzenia odbioru tego towaru.

Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projektowana regulacja nie mieści się w zakresie przedmiotowym zagadnień podlegających konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady z dnia 29 czerwca 1998 r. w *sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych* (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 1, t. 1, str. 446).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) w związku z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. *Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) projekt ustawy z chwilą przekazania go do uzgodnień z członkami Rady Ministrów oraz konsultacji publicznych został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacji.

Projekt ustawy wpisano do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD109.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Stawicki, Podsekretarz Stanu, Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Robert Michalski, Z-ca Dyrektora Departamentu Zwalczania Przystępczości Ekonomicznej w Ministerstwie Finansów 22 694-38-50, sekretariat.dzp@mf.gov.pl	Data sporządzenia 2026-01-21 Źródło: Inicjatywa własna Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD109
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań wynika z dążenia do dalszego uszczelnienia systemu podatkowego, a tym samym zwiększenia należnych wpływów do budżetu państwa w zakresie podatku od towarów i usług.

Zmiany 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), dalej „ustawa SENT”, oraz w ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2025 r. poz. 1131, z późn. zm.), dalej zwanej „ustawa o KAS”, mają na celu usprawnienie procesu kontroli przewożonych towarów przy wykorzystaniu funkcjonujących już rozwiązań legislacyjnych i narzędzi informatycznych (system monitorowania przewozu i obrotu – SENT, dalej „system SENT”).

Na podstawie danych zgromadzonych w systemach Krajowej Administracji Skarbowej (pliki JPK_VAT) oraz danych branżowych obejmujących funkcjonowanie podmiotów zajmujących się produkcją/sprzedażą betonu, analiza ryzyka wskazuje na występowanie szarej strefy w tym obszarze. Jak wynika z raportu „Rynek betonu towarowego w Polsce 2024–2029”, w 2022 r. całkowite przychody 200 największych producentów wyniosły ponad 15 mld zł, z czego 42% przypadło na sprzedaż w segmencie betonu towarowego. Oznacza to wartość sprzedaży przez te 200 podmiotów na poziomie blisko 6,4 mld zł. Po doszacowaniu do pełnej zbiorowości producentów wartość rynku betonu towarowego wg danych firmy badawczej Spectis to blisko 7,5 mld zł. Jak widać, skoro udział betonu towarowego w całej branży stanowi 42% (tj. blisko 7,5 mld zł wg Spectis), można oszacować, że w ujęciu kwotowym wartość całego rynku betonu to niecałe 18 mld zł. Natomiast analiza plików JPK_VAT wskazuje, że łączny roczny obrót podmiotów z całej branży liczącej wg PKD 435 podatników, w tym obrót 1100 betoniarni i sprzedaż betonu wytwarzanego na potrzeby produkcji różnego typu wyrobów betonowych to około 7,5 mld zł. Zatem wysokość niezarejestrowanej sprzedaży betonu w całej branży może przekraczać 10 mld zł (niecałe 18 mld zł cały rynek betonu – (minus) blisko 7,5 mld zł sprzedaż zarejestrowana w JPK ~ 10 mld zł). Luka VAT (23%) przewyższa 2,3 mld zł (10 mld zł x 23%), z czego na beton towarowy (42% rynku) przypada blisko 1 mld zł. Tym samym luka podatkowa w podatku od towarów i usług oraz podatkach dochodowych jest szacowana na około 1,2 mld zł. Również Związek Przedsiębiorców i Pracodawców w raporcie „Szara Strefa na rynku betonu towarowego w Polsce” oszacował szarą strefę na rynku betonu na ok. 1 mld zł rocznie.

W związku z tym jest konieczne podjęcie pilnych działań zmierzających do ograniczenia niepożądanych praktyk, co w konsekwencji ma się przyczynić do zwiększenia wpływów do budżetu państwa w podatku od towarów i usług oraz w podatkach dochodowych. Objęcie systemem monitorowania przewozu szeroko rozumianego betonu, tj. betonu towarowego i innych mieszanek na bazie spoiw mineralnych w postaci masy gotowej do wylania, rozsypania, wbudowania lub zastosowania, w szczególności zapraw towarowych, podkładów podłogowych, podsypki cementowo-piaskowej, mieszanki CBGM (potocznie zwanymi wylewką, jastrychem, szlichtą), zwanych dalej łącznie „betonem”, jak się wydaje, będzie też pośrednio pozytywnie oddziaływać na pozostałą część tego segmentu gospodarki, tj. na producentów wytwarzających różnego typu wyroby betonowe. Nie będzie obejmować gotowych wyrobów betonowych.

Z prowadzonych analiz wynika także, że podmioty odbierające z uwagi na brak sankcji administracyjnej za niepotwierdzenie odbioru dostarczonego towaru nie uzupełniają zgłoszeń przewozu mimo ustawowego obowiązku. Brak realizacji tego obowiązku ma niekorzystny wpływ na przebieg procesu analitycznego i typowanie (nadmiarowe), np. podmiotów wysyłających, do kontroli. Podmioty odbierające będą zobowiązane do potwierdzenia odbioru przewiezonego towaru, z wyjątkiem przewozu betonu do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej. Potwierdzenie odbioru przewożonego betonu w tym przypadku będzie dokonywane przez podmiot wysyłający (dostawca towaru). Proponuje się, aby zaniechanie tego obowiązku albo uzupełnienie danych niezgodnie ze stanem faktycznym skutkowało nałożeniem kary pieniężnej na podmiot, który winien dokonać takiego potwierdzenia. Jak już wskazano, wyjątkiem będą osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej nabywające beton, które nie będą podlegać sankcji administracyjnej, ponieważ nie będą zobowiązane do potwierdzenia odbioru tego towaru. Analizy dotyczące

realizacji obowiązku potwierdzenia odbioru dostawy towarów wskazują na ponad 20% odsetek braku wykonania obowiązku ustawowego. Przy czym w przypadku istnienia sankcji administracyjnej przewidzianej dla dostaw paliw opałowych i gazu odsetek realizacji obowiązku potwierdzenia odbioru dostawy towarów wynosi niemal 100%.

Mając na względzie problematykę bezpieczeństwa ekologicznego i konieczność przeciwdziałania nielegalnym działaniom podmiotów gospodarczych, a także ochronę rynku rolnego, systemem SENT w kolejnych latach jego funkcjonowania zostały objęte wybrane produkty rolne oraz niektóre odpady. Zakres towarów objętych systemem monitorowania przewozu w pewnej części określa ustawa, zaś dla pozostałej części podstawą ich objęcia systemem SENT jest aktualnie rozporządzenie 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1157, z późn. zm.). W pierwszej grupie towarów wymienionych w ww. rozporządzeniu mieści się przewóz mięsa z drobiu, jaj, owoców miękkich, pszenicy i w tym zakresie właściwy jest minister właściwy do spraw rolnictwa, zaś w drugiej grupie odpady w rozumieniu ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587, z późn. zm.), które podlegają przepisom rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1, z późn. zm.¹) oraz niektóre inne odpady, np. odpady farb i lakierów, zmywacze do farb lub lakierów, odpadowe kleje. Pozwala to na monitorowanie przewozów tych towarów i podejmowanie skutecznych działań w celu zwalczania nieprawidłowości w tych obszarach. Ocenia się, że podejmowane działania pozytywnie wpływają na ochronę lokalnego rynku oraz ochronę środowiska. Aktualnie przekazywanie informacji do właściwych organów zajmujących się nadzorem nad rynkiem rolnym i zwalczaniem przestępczości środowiskowej jest poprzedzone manualnym, czasochłonnym przygotowaniem danych o przewozach tych towarów w cyklach miesięcznych lub na wniosek. To wydłuża i utrudnia podejmowanie kluczowych decyzji w tych wrażliwych dla państwa i społeczeństwa obszarach. Ponieważ system SENT jest przygotowany do udostępniania danych w drodze transmisji z wykorzystaniem interfejsu programowania aplikacji tzw. API, stąd istnieje potrzeba zmian w zakresie przetwarzania danych w SENT i ich analizy oraz włączenia organów administracji publicznej właściwych w zakresie rolnictwa (Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych) oraz klimatu (Inspekcja Ochrony Środowiska) do katalogu organów uprawnionych do korzystania z danych gromadzonych w rejestrze SENT. Zwiększy to możliwości analityczne tych organów oraz skuteczność wykonywania kontroli przewozów odpadów i produktów rolnych w czasie rzeczywistym. Z uwagi na zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa danych przetwarzanych w systemie, szczególnie w obecnych czasach, dostęp do danych z rejestru SENT za pomocą telekomunikacyjnego urządzenia końcowego będzie możliwy tylko dla Krajowej Administracji Skarbowej oraz uprawnionych do kontroli przewozu towarów, na podstawie ustawy SENT (Policji, Straży Granicznej i Inspekcji Transportu Drogowego). Główny Inspektor Farmaceutyczny, w zakresie niezbędnym do realizacji jego ustawowych zadań, będzie miał możliwość nieodpłatnego dostępu do danych z rejestru SENT na wniosek.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

- Dla zapewnienia uszczelnienia systemu podatkowego w obszarze obrotu betonem zaproponowano objęcie systemem SENT przewozu betonu, do wszystkich podmiotów odbierających, w tym również osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej. Wprowadzenie do porządku prawnego projektowanej regulacji powinno w znacznym stopniu przyczynić się do zredukowania nieuczciwych praktyk stosowanych przez podmioty funkcjonujące w obszarze obrotu betonem. Uwzględnienie podmiotów nieprowadzących działalności gospodarczej w systemie SENT ma na celu uszczelnienie systemu podatkowego w zakresie obrotu tym towarem. Analiza ryzyka wskazuje, że znaczna część uszczupień wiąże się z dostawami betonu do prywatnych inwestorów, tj. osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej. Ze względu na właściwości i specyfikę przewozu betonu i jego wykorzystania zaproponowano możliwość alternatywnego zgłaszania przewozów w przypadku zawarcia umowy pomiędzy podmiotami gospodarczymi na dostawę betonu przekraczającą ilość 100 m³. Podmiot wysyłający będzie mógł, przed rozpoczęciem pierwszego przewozu tego towaru, przesłać do rejestru jedno zgłoszenie obejmujące realizację całej umowy.
- W trakcie dotychczasowych kilkuletnich doświadczeń stosowania przepisów ustawy SENT zarówno po stronie administracji, jak i branż zrzeszających podmioty dokonujące obrotu towarami objętymi systemem SENT, zidentyfikowane zostały ryzyka potencjalnych nadużyć, które uzasadniają wprowadzenie dalszych rozwiązań uszczelniających. Podstawowym założeniem projektu, co do zasady, jest objęcie systemem SENT przewozu towarów wrażliwych, bez względu na cel takiego przewozu – dotychczas monitorowaniem objęty był przewóz towarów przez terytorium RP w tzw. tranzycie (rozpoczęcie i zakończenie przewozu poza krajem), a w przypadku przewozu towaru kończącego się lub rozpoczynającego się na terytorium kraju, gdy towar jest przedmiotem dostawy,

¹ Rozporządzenie utraciło moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2024 r. na podstawie art. 85 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zmiany rozporządzeń (UE) nr 1257/2013 i (UE) 2020/1056 oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 (Dz. Urz. UE L 2024/1157 z 30.04.2024); przepisy rozporządzenia stosuje się jednak nadal do dnia 21 maja 2026 r., z wyjątkami określonymi w art. 85 ust. 2–3 i ust. 5–7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157. Zgodnie z art. 85 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157 odesłania do uchylonego rozporządzenia należy traktować jako odesłania do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2024/1157, zgodnie z tabelą korelacji określoną w załączniku XIII.

wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, eksportu, nabycia, wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów czy importu, w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług. Projektowana zmiana polega na objęciu systemem SENT również przewozów towaru:

- w celu wykonania na nim usług lub czasowego używania (np. w celu konfekcjonowania),
- przemieszczanego pomiędzy magazynami jednego podmiotu (w ramach aktualnie funkcjonującego, tzw. przesunięcia międzymagazynowego),
- będącego przedmiotem zwrotu (towar nie został przyjęty, jest reklamowany).

Doregulowanie obowiązków dotyczących ww. przypadków umożliwi skuteczniejsze monitorowanie przewozu towarów wrażliwych. Cechą realizowanego obrotu gospodarczego poza klasycznym elementem dostawy w rozumieniu ustawy o podatku od towarów i usług i związanym z nią przewozem jest również przemieszczanie towarów w związku ze świadczeniem przez podmiot odbierający/wysyłający usług zmierzających m.in. do nadania towarowi nowych właściwości poprzez jego uszlachetnienie, czy też umożliwiających jego dalsze odsprzedaż.

- Wprowadzenie obowiązku zgłoszenia przewozu w sytuacji realizowania przez podmiot tzw. przesunięcia międzymagazynowego, o ile jest ono związane z przewozem po drodze publicznej bądź krajowej sieci kolejowej, stanowi kolejny element uszczelnienia systemu monitorowania i minimalizuje ryzyko związane z nieuprawnionym wykorzystywaniem tej procedury (zwolnienie z obowiązku dokonania zgłoszenia przewozu) przez uczestników realizowanego przewozu towarów wrażliwych.
- Wprowadzenie obowiązku dokonania zgłoszenia przewozu z chwilą dokonania zwrotu towaru, jego reklamacji stanowi wyjście naprzeciw sytuacji, które na stałe są wpisane w realia prowadzonej działalności gospodarczej i stanowi odpowiedź na pojawiające się pytania związane z możliwością realizacji przewozu towaru, który pierwotnie był przedmiotem zgłoszenia do systemu SENT, a z różnych powodów nie został przyjęty w miejscu dostarczenia i powstała konieczność jego dalszego przewozu – podmiot odbierający, może w ramach realizowanego łańcucha dostaw odmówić przyjęcia towaru, reklamować jego jakość itp.
- Proponuje się, aby zaniechanie obowiązku potwierdzania odbioru albo uzupełniania danych niezgodnie ze stanem faktycznym skutkowało nałożeniem kary pieniężnej przez naczelnika urzędu celno-skarbowego. Co do zasady, potwierdzenia odbioru dokonuje podmiot odbierający. Proponuje się odstępstwo od tej zasady w przypadku przewozu betonu do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej. Wówczas potwierdzenia odbioru dokonywałby podmiot wysyłający. Zaniechanie tego obowiązku albo uzupełnienie danych niezgodnie ze stanem faktycznym skutkowałoby nałożeniem kary pieniężnej w wysokości 5000 zł, analogicznie jak ma to miejsce obecnie w przypadku braku potwierdzenia odbioru paliwa opałowego. Wyjątkiem będą osoby fizyczne, które będą nabywać beton, bowiem na nie nie będzie mogła być nałożona żadna sankcja, z uwagi na fakt, że to nie te osoby będą obowiązane do potwierdzenia odbioru, lecz podmiot wysyłający (dostawca towaru). Zaproponowano również zmianę przesłanek odstąpienia od nałożenia kar pieniężnych za nieprzestrzeganie obowiązków nałożonych ustawą o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Proponuje się, aby odstąpienie od nałożenia kary warunkowane było okolicznościami sprawy ściśle związanymi ze stwierdzonym naruszeniem. Natomiast przesłanka ważnego interesu podmiotu lub interesu publicznego byłaby weryfikowana na etapie wniosku o zastosowanie ulgi w spłacie nałożonej kary pieniężnej (odroczenia terminu płatności, rozłożenia na raty, umorzenia w całości lub w części).
- Dodatkowo jest planowane wprowadzenie uprawnień dla organów właściwych w zakresie rolnictwa oraz klimatu do korzystania z danych z rejestru SENT, w zakresie niezbędnym do realizacji ich ustawowych zadań. Zaproponowane rozwiązania umożliwią sprawniejsze działanie tych organów oraz zapewnią efektywne monitorowanie przewozu produktów rolnych i zwalczanie przestępczości środowiskowej. Proponowane zmiany mają na celu zagwarantowanie skuteczniejszego nadzoru nad systemem gospodarki odpadami. Sprawowanie skutecznego nadzoru nad strumieniem odpadów ma zapobiec prowadzeniu gospodarki odpadami w szarej strefie. Zakłada się, że przedstawione zmiany wpłyną pozytywnie na ochronę środowiska naturalnego w Polsce przez zwiększenie skuteczności działań prewencyjnych, podniesienie poziomu świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz efektywniejsze zwalczanie szarej strefy w gospodarce odpadowej. Zaproponowane rozwiązanie umożliwią również organom właściwym do spraw rolnictwa realizację ich ustawowych zadań w zakresie artykułów roślinnych i zwierzęcych.
- Planowane jest również, w zmianie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2025 r. poz. 111, z późn. zm.), rozszerzenie katalogu organów (o organy inspekcji ochrony środowiska), którym organy podatkowe będą udostępniać dane niezawarte w aktach spraw podatkowych, jeżeli znajdują się w Centralnym Rejestrze Danych Podatkowych.
- Zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.) zmierzają do ujednolicenia sposobu pobierania kaucji i w części dotyczącej jej poboru wprowadzają dodatkową możliwość poboru kaucji przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej.
- Zmiany w ustawie o KAS eliminują wątpliwości interpretacyjne, w części stanowią wykonanie wniosków pokontrolnych NIK oraz wprowadzają możliwość wykorzystywania zamknięć urzędowych w formie plomb

elektronicznych do przewozów innych niż przewóz towarów objętych systemem SENT. Dane geolokalizacyjne plomby elektronicznej, wraz z jej numerem, miejscem i datą jej nałożenia oraz danymi dotyczącymi środków przewozowych, wyrobów, urządzeń, pomieszczeń, naczyń i innych obiektów, na które są nakładane te zamknięcia urzędowe, będą gromadzone i przetwarzane w rejestrze plomb elektronicznych, prowadzonym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Zaprojektowana regulacja daje możliwość ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do wyznaczenia, w drodze rozporządzenia, jednostki sektora finansów publicznych lub instytutów badawczych do przetwarzania tych danych, w tym ich analizy, a także do wykonywania czynności związanych z technicznym utrzymaniem i rozwojem rejestru plomb elektronicznych. W przypadku realizacji tych zadań przez instytut badawczy otrzymuje on dotację celową z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw finansów publicznych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak informacji.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Producenci betonu	ok. 600	Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce	Dokonywanie zgłoszeń przewozu betonu do rejestru SENT.
Przewoźnicy betonu	Brak danych		Uzupełnianie zgłoszeń przewozu betonu w rejestrze SENT.
Podmioty prowadzące działalność gospodarczą odbierające beton	Brak danych		Potwierdzanie odbioru betonu w rejestrze SENT.
Podmioty wysyłające, podmioty odbierające, przewoźnicy będący uczestnikami przewozu towarów w celu wykonywania na nich usług, czasowego używania lub przemieszczanych między magazynami	Brak danych		Dokonywanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszeń przewozu towarów.
Kontrolujący przewozy SENT: Krajowa Administracja Skarbowa (KAS), Policja, Inspekcja Transportu Drogowego i Straż Graniczna	Brak danych		Kontrola przewozu, w tym betonu towarowego.
Inspekcja Ochrony Środowiska: Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska	17	Notoria	Przetwarzanie danych.
Główny Inspektor Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych	1	Notoria	Przetwarzanie danych.
Główny Inspektor Farmaceutyczny	1		Zmiana sposobu pozyskiwania danych.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt podlegał 21-dniowym konsultacjom publicznym.

Projekt ustawy zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W ramach konsultacji publicznych projekt został udostępniony w celu zajęcia stanowiska. Informację o udostępnieniu otrzymały:

1. Forum Związków Zawodowych;
2. Biuro Monitoringu @proste NGO;
3. Górnicza Izba Przemysłowo Handlowa;
4. Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska;

5. Izba Gospodarcza Handlowców, Przetwórców Zbóż i Producentów Pasz;
6. Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla;
7. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Izba Biopaliw;
10. Krajowa Izba Gospodarcza;
11. Krajowa Rada Izb Rolniczych;
12. Krajowe Stowarzyszenie Przemysłu Tytoniowego;
13. NSZZ Solidarność;
14. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
15. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Wyrobów Medycznych POLMED;
16. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
17. OPZZ;
18. Polska Izba Gazu Płynnego;
19. Polska Izba Gospodarki Odpadami;
20. Polska Izba Paliw Płynnych;
21. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
22. Polska Izba Przemysłu Farmaceutycznego i Wyrobów Medycznych POLFARMED;
23. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
24. Polska Organizacja Gazu Płynnego;
25. Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji;
26. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
27. Polska Rada Biznesu;
28. Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa;
29. Polski Związek Pracodawców Budownictwa;
30. Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego;
31. Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju;
32. Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego;
33. Polski Związek Producentów Farb i Klejów;
34. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
35. Stowarzyszenie Producentów Chemii Budowlanej;
36. Stowarzyszenie Producentów Betonu;
37. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
38. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
39. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
40. Związek Pracodawców Business Center Club;
41. Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami;
42. Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy;
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
44. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łączni e (0- 10)
Dochody ogółem	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	12000
budżet państwa	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	12000
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Wydatki ogółem	7,47	5,25	4,25	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	45,67
budżet państwa	7,47	5,25	4,25	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	45,67
JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Saldo ogółem	1192,53	1194,75	1195,75	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	11954,33
budżet państwa	1192,53	1194,75	1195,75	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	1195,9	11954,33

JST											
pozostałe jednostki (oddzielnie)											
Źródła finansowania	Wydatki budżetu państwa w 2026 r. i latach następnych zostaną sfinansowane ze środków pozostających w dyspozycji ministra właściwego do spraw budżetu, finansów publicznych i instytucji finansowych, bez podstaw do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel ponad limit dysponenta. Infrastruktura IT zostanie zabezpieczona w ramach zasobów infrastrukturalnych Centrum Informatyki Resortu Finansów (CIRF).										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Po stronie wpływów szacowane są znaczne wpływy z tytułu podatku od towarów i usług. Biorąc pod uwagę dostępne dane opisujące funkcjonowanie rynku produkcji i sprzedaży betonu w Polsce (dane z raportu Spectis „Rynek betonu towarowego w Polsce 2024-2029”) oraz dane Krajowej Administracji Skarbowej (dane z JPK_VAT dotyczące podmiotów funkcjonujących w branży betonu), dostrzeżono znaczną różnicę w kwotach przychodu wykazywanych przez podmioty gospodarcze, a szacunkach dotyczących wielkości i wartości sprzedawanego przez te podmioty betonu. Szacuje się lukę VAT na poziomie przewyższającym 2,3 mld zł (niezarejestrowana sprzedaż betonu na rynku krajowym może wynieść ponad 10 mld zł). Odnosząc się do projektowanej zmiany, w zakresie objęcia systemem SENT betonu (najczęściej spotykany beton na placu budowy) możliwe jest uzyskanie dla budżetu państwa ok. 1,2 mld zł z tytułu należnego podatku od towarów i usług (ok. 42% przychodu ze sprzedaży stanowi beton towarowy) oraz podatków dochodowych w pierwszym pełnym roku obowiązywania zmienionych przepisów. Zakłada się, że uszczelnienie systemu podatkowego w tym zakresie winno utrzymać się przez wszystkie lata obowiązywania projektowanych przepisów. Biorąc pod uwagę aspekt właściwego ewidencjonowania sprzedaży betonu przez podmioty, spodziewany jest również pozytywny wpływ na pozostałe sektory gospodarki związane z prowadzeniem przedmiotowej działalności gospodarczej (zakup surowców do produkcji betonu, legalność zatrudnienia, itp.) – jednak ten obszar nie jest możliwy do wymiernego oszacowania. Projektowana zmiana przepisów ustawy o systemie monitorowania przewozu towarów i obrotu paliwami opałowymi będzie związana głównie ze zwiększeniem liczby przesyłanych zgłoszeń do rejestru SENT wraz z danymi geolokalizacyjnymi środków transportu przewożących beton. W 2023 r. do rejestru SENT dokonano ponad 4,3 mln zgłoszeń przewozu towarów. Przewidywana liczba zgłoszeń przewozu betonu objętych niniejszą ustawą to ponad 2,75 mln, co zwiększy o 64% liczbę dokonywanych zgłoszeń do rejestru SENT. W 2023 r. wysłanie 4,3 mln zgłoszeń wygenerowało ruch w systemie informatycznym na poziomie ok. 43 mln komunikatów, przesyłanych za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (Platforma PUESC). Szacuje się, że projektowana zmiana przepisów zwiększająca liczbę zgłoszeń przesyłanych do rejestru SENT o ok. 2,75 mln wygeneruje kolejnych 27,5 mln komunikatów. Biorąc pod uwagę te dane, do oszacowania wydatków resortu finansów przyjęto koszty związane z rozwojem systemu SENT i Platformy PUESC wraz z powiązanymi komponentami informatycznymi. Do oszacowania wydatków przyjęto następujące dane: • koszty infrastruktury systemu SENT – 650 000 zł w 2026 r. zostaną zabezpieczone w ramach posiadanych zasobów infrastrukturalnych; • koszty rozwoju systemu SENT: ○ po 1 000 000 zł w 2026 r. i 2027 r.; • koszty utrzymania systemu SENT – 1 000 000 zł rocznie począwszy od 2026 r.; • koszty dostosowania Platformy PUESC – 1 700 000 zł w 2026 r. – realizacja tego zadania zostanie zabezpieczona w ramach posiadanych zasobów infrastrukturalnych; • koszty związane z przetwarzaniem i składowaniem danych geolokalizacyjnych: ○ 3 000 000 zł rocznie począwszy od 2026 r. Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanego przepisu art. 65a ustawy o KAS nie spowodują zwiększania wydatków związanych z tworzeniem rejestru zamknięć urzędowych. Do tego celu wykorzystane zostaną funkcjonalności istniejącego już rejestru i infrastruktura systemowa obsługująca plomby elektroniczne wykorzystywane w ramach systemu monitorowania przewozu towarów SENT. W rejestrze SENT są gromadzone i przetwarzane dane geolokalizacyjne przekazywane z urządzeń przewoźnika: lokalizatorów oraz zewnętrznych systemów lokalizacji (art. 2 pkt 2a i 15a ustawy SENT), służące monitorowaniu przewozu towarów objętych tych systemem. W rejestrze zamknięć urzędowych gromadzone i przetwarzane										

	będą natomiast dane geolokalizacyjne z plomb elektronicznych nałożonych na wyroby, urządzenia, pomieszczenia, naczynia, środki przewozowe lub inne obiekty, na podstawie art. 65 ustawy o KAS, służące np. zabezpieczeniu urządzeń, pomieszczeń i naczyń wykorzystywanych do prowadzenia działalności podlegającej kontroli celno-skarbowej, zapewnieniu tożsamości wyrobów lub zapewnieniu przestrzegania procedur celnych. W obu rejestrach gromadzone i przetwarzane będą dane geolokalizacyjne. Przyjęte założenia mogą generować wydatki ministra właściwego dla spraw klimatu lub podległych i nadzorowanych przez niego organów, które będą związane z przygotowaniem narzędzia informatycznego do przyjmowania, prezentowania i analizowania danych z rejestru SENT w zakresie przewozu odpadów objętych systemem SENT. Zadanie to wynika z projektowanej zmiany art. 12 ust. 4 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, w wyniku której Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępni Inspekcji Ochrony Środowiska, w drodze teletransmisji, dane z rejestru SENT, a Inspektor będzie mógł je analizować w porównaniu z danymi gromadzonymi w Bazie danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami (BDO). Koszty dostosowania systemów GIOŚ do pobierania i przetwarzania na potrzeby IOŚ informacji z systemu SENT wyniosą około 1 320 tys. zł i zostaną sfinansowane w ramach ustalonego limitu wydatków dla dysponenta części 51 – Klimat i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki na rok 2026 i lata kolejne. Struktura kosztów przedstawia się następująco: Etap I – przygotowanie usług programistycznych (2026) – szacowany koszt: 120 000 zł. Etap II – budowa docelowego rozwiązania (2027–2028) – szacowany koszt po 250 000 zł rocznie. Etap III – utrzymanie i rozwój organiczny rozwiązania (2029–2035) – szacowany koszt po 100 000 zł rocznie. Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów, w zakresie ministra właściwego dla spraw rolnictwa, zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków w części 32 – rolnictwo i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki na rok 2026 i lata kolejne. Skutki finansowe wynikające z wejścia w życie projektowanych przepisów dotyczące objęcia systemem SENT nowej grupy towarów (betonu) i w związku z tym kontroli przewozu tego towaru, w zakresie zadań Policji i Straży Granicznej podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych – zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków w części 42 – Sprawy wewnętrzne, w tym w ramach limitu wynagrodzeń, bez konieczności jego dodatkowego zwiększania, a wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie podstawą do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel.
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane rozwiązania pozwolą na ograniczenie działań podmiotów zaangażowanych w nieuczciwą działalność, co przyczyni się do ograniczenia nieuczciwej konkurencji.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane rozwiązania pozwolą na ograniczenie działań podmiotów zaangażowanych w nieuczciwą działalność, co przyczyni się do ograniczenia nieuczciwej konkurencji.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wdrożenie projektowanych rozwiązań nie będzie miało wpływu.						
Niemierzalne	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wdrożenie projektowanych rozwiązań nie będzie miało wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Krajowa Administracja Skarbowa zapewnia nieodpłatnie elektroniczne formularze do dokonywania zgłoszeń przewozu towarów na stronie internetowej https://puesc.gov.pl. Ewentualne koszty zakupu modułu oprogramowania księgowego to koszt 1000 zł w przypadku do 75 komunikatów miesięcznie, do 400 komunikatów miesięcznie – 3000 zł, powyżej 400 komunikatów miesięcznie – 5000 zł. Szacowana liczba producentów betonu obowiązanych do realizacji nowych obowiązków to ok. 600 podmiotów. W celu wypełnienia obowiązku przekazywania danych geolokalizacyjnych obowiązane podmioty będą mogły skorzystać z nieodpłatnych aplikacji mobilnych udostępnionych na Google Play albo App Store. Trzymiesięczne <i>vacatio legis</i> jest czasem wystarczającym do przygotowania się podmiotów do wprowadzanych zmian i realizacji nowych obowiązków. Wynika to z dotychczasowego doświadczenia obejmowania nowych grup towarowych systemem SENT i przyjętych w ustawie rozwiązań upraszczających i ułatwiających wdrożenie systemu. Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Osoby zamawiające dostawę betonu uiszczają cenę za ten produkt, jednak taka transakcja nie jest rejestrowana po stronie podmiotów gospodarczych albo jest ujawniania w zaniżonej wysokości.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz: Podmioty wysyłające towary, których przewóz jest objęty systemem SENT, są obowiązane do zgłoszenia takiego przewozu do rejestru SENT. Nowymi towarami objętymi systemem SENT będzie beton. Podmioty odbierające będą zobowiązane do potwierdzenia odbioru przewiezonego towaru. Wyjątek od tej zasady będzie stanowiło potwierdzenie odbioru dostarczonego betonu do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, które będzie dokonywane przez podmiot wysyłający. Przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia następują za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych PUESC. Uwierzytelnienie zarejestrowanego użytkownika PUESC w celu uzupełnienia zgłoszenia polega na podaniu identyfikatora użytkownika (login) i hasła oraz numeru identyfikacyjnego nadawanego użytkownikowi PUESC. Podmioty będą obowiązane zapewnić przesyłanie danych geolokalizacyjnych dla przesłanych zgłoszeń do rejestru. Po stronie podmiotów odbierających nie będzie innych obciążeń administracyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

Wprowadzenie nowych obowiązków nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt spełnia wymagania interoperacyjności.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów:

- 1) m.in. usprawniających funkcjonowanie organów administracji publicznej oraz postępowań administracyjnych w ustawie SENT, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) wprowadzających kary pieniężne w ustawie SENT oraz podawania w zgłoszeniu kraju rejestracji pojazdu przewożącego towary, które wejdą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Przewozy międzymagazynowe będą mogły być realizowane przez 15 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Efekty proponowanych rozwiązań w zakresie nowelizacji ustawy SENT będą monitorowane dynamiką dochodów budżetowych z podatku od towarów i usług oraz podatków dochodowych od dostaw betonu. Ewaluacja efektów będzie przeprowadzona po upływie pierwszego pełnego roku od wejścia w życie przepisów regulacji. Nie przewiduje się ewaluacji w pozostałym zakresie z uwagi na to, że zmiany nie mają charakteru reformującego.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy

o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów

oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw (UD109)

1. Omówienie wyników konsultacji publicznych i opiniowania.

a) Podmioty, do których skierowano projekt w celu przedstawienia stanowiska w ramach konsultacji publicznych lub wyrażenia opinii

1. Forum Związków Zawodowych;
2. Biuro Monitoringu @proste NGO;
3. Górnicza Izba Przemysłowo Handlowa;
4. Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska;
5. Izba Gospodarcza Handlowców, Przetwórców Zbóż i Producentów Pasz;
6. Izba Gospodarcza Sprzedawców Polskiego Węgla;
7. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
8. Konfederacja Lewiatan;
9. Krajowa Izba Biopaliw;
10. Krajowa Izba Gospodarcza;
11. Krajowa Rada Izb Rolniczych;
12. Krajowe Stowarzyszenie Przemysłu Tytoniowego;
13. NSZZ Solidarność;
14. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
15. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Wyrobów Medycznych POLMED;
16. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
17. OPZZ;
18. Polska Izba Gazu Płynnego;
19. Polska Izba Gospodarki Odpadami;
20. Polska Izba Paliw Płynnych;
21. Polska Izba Przemysłu Chemicznego;
22. Polska Izba Przemysłu Farmaceutycznego i Wyrobów Medycznych POLFARMED;
23. Polska Izba Spedycji i Logistyki;
24. Polska Organizacja Gazu Płynnego;
25. Polska Organizacja Handlu i Dystrybucji;
26. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego;
27. Polska Rada Biznesu;
28. Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa;
29. Polski Związek Pracodawców Budownictwa;
30. Polski Związek Przemysłu Kosmetycznego;
31. Polskie Stowarzyszenie Producentów Oleju;
32. Polskie Stowarzyszenie Przemysłu Kosmetycznego i Detergentowego;
33. Polski Związek Producentów Farb i Klejów;
34. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
35. Stowarzyszenie Producentów Chemii Budowlanej;

36. Stowarzyszenie Producentów Betonu;
37. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce;
38. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
39. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
40. Związek Pracodawców Business Center Club;
41. Związek Pracodawców Gospodarki Odpadami;
42. Związek Pracodawców Polski Przemysł Spirytusowy;
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
44. Organizacja Pracodawców Rada Przedsiębiorców.

b) Podmioty, które przedstawiły stanowisko lub opinię

1. Forum Odbiorców Energii Elektrycznej i Gazu
2. H+H Polska Sp. z o.o.
3. Hutnicza Izba Przemysłowo-Handlowa
4. Orlen S.A.
5. Polbruk S.A.
6. Polska Fundacja Gazów Technicznych
7. Polska Izba Paliw Płynnych
8. Polska Izba Przemysłu Chemicznego
9. Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego
10. Polski Związek Pracodawców Budownictwa
11. Pracodawcy PL
12. Pracownicy Transportu
13. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce
14. Związek Pracodawców Business Centre Club
15. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
16. Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska
17. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

c) Omówienie przedstawionych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich

w załączniku do raportu.

2. Informacja o okresie przeprowadzenia konsultacji publicznych i opiniowania i terminie wyznaczonym do zajęcia stanowiska

Projekt skierowany 1 lipca 2025 roku do konsultacji, z 21-dniowym terminem na zgłaszanie uwag.

3. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym .

Nie dotyczy.

4. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa.

1. 2025.07.09 - Universal Leaf Tobacco Poland sp. z o. o.
2. 2025.07.22 - Imperial Tobacco Polska S.A
3. 2025.07.23 - JTI POLSKA sp. z o. o.
4. 2025.09.29 - Enodo Advisors Sp. z o.o.

(nazwa podmiotu, który zgłosił zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa wraz z podaniem daty zgłoszenia; wpisu należy dokonać według kolejności dokonania zgłoszeń)

UWAGI DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O SYSTEMIE MONITOROWANIA DROGOWEGO I KOLEJOWEGO PRZEWOZU TOWARÓW ORAZ OBROTU PALIWAMI OPAŁOWYMI ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UD109)					
Lp	Zgłaszający	Przepis/ uzasadnie- nie/ OSR	UWAGI/uzasadnienie uwag	Propozycja zmiany	odniesienie do uwag
	Orlen	art. 2 pkt 6 i 7	1. Rozszerzenie definicji podmiotu odbierającego oraz podmiotu wysyłającego o przewozy towaru w celu wykonywania na nim usług lub czasowego używania wymaga wprowadzenia stosownych definicji regulujących pojęcie wykonywania na nich usług oraz pojęcia czasowego używania. Należy dodać definicję wykonania usługi na towarze, albowiem nasuwają się w tym zakresie różne możliwości interpretacyjne, tj. czy chodzi tu również o przypadek przemieszczania towaru niezbędnego do wykonania przedmiotowej usługi. Następnie zachodzi wątpliwość kto powinien dokonać zgłoszenia (jeśli jest wymagane przy takich usługach) w przypadku gdy zgodnie z umową z dostawcą, kupujemy i płacimy za usługę, natomiast z treści umowy wynika, że do wykonania tej usługi wykorzystywany i zużywany będzie produkt wymagający zgłoszenia w SENT. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu UD109 doregulowanie obowiązków dotyczących ww. przypadków umożliwi skuteczniejsze monitorowanie przewozu towarów wrażliwych. Jednocześnie brak zdefiniowania pojęć wykonywania usług oraz używania może prowadzić do pewnego rodzaju niepewności w zakresie rozumienia przedmiotowych czynności. W uzasadnieniu odniesiono się w tym zakresie do art. 12 ust. 1 pkt 6 ustawy o podatku od towarów i usług zatem zasadnym wydaje się dokonanie odpowiedniego odwołania w samej treści Ustawy SENT tak aby wyeliminować niepewności po stronie podmiotów zobowiązanych oraz pewnego rodzaju luzu interpretacyjnego w przedmiotowym zakresie. Dodatkowo w uzasadnieniu do projektu UD109 przy wskazaniu nowych czynności względem towarów uznanych za objęte systemem SENT zawarto przykłady wyjaśniające jakie czynności ustawodawca miał na myśli. W tym miejscu wskazać należy, że z samej treści projektu jednoznacznie nie wynika jakie czynności związane z towarem będą objęte systemem SENT. Zatem tak konstruowane zapisy wymagać będą od podmiotów zobowiązanych konieczności poszukiwania w uzasadnieniu do projektu UD109 wyjaśnień zakresu wskazanych czynności. 2. W zakresie objęcia systemem SENT również przewozów towaru, które nie zostały zużyte (...) i są zwracane...” nasuwa się również pytanie w jaki sposób należy rozumieć propozycję tego zapisu, tj. czy należy rozumieć to w taki sposób, że towary były używane a nie zostały zużyte (nie straciły swoich pierwotnych właściwości i nie stały się odpadem). Zapis należy doprecyzować.		Nieuwzględnione. Usługa w rozumieniu ustawy o VAT.
	POPiHN	art. 2 pkt 6 i 7	jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art. 2 pkt 6 i 7	jw.	jw.	jw.
	H + H	art. 2 pkt 6 i 7	Przepisy Projektu wprowadzają do obecnie obowiązującej ustawy SENT rozszerzenie definicji podmiotu odbierającego oraz podmiotu wysyłającego o czynności jakich dokonywanie będzie objęte systemem monitorowania. Są to czynności przewozu związane z: - wykonaniem na nim usług lub czasowego używania (np. w celu konfekcjonowania), - przemieszczanego pomiędzy magazynami jednego podmiotu (w ramach aktualnie funkcjonującego, tzw. przesunięcia międzymagazynowego), - będącego przedmiotem zwrotu (towar nie został przyjęty, jest reklamowany). W naszej ocenie poszerzenie takiego katalogu o przewozy związane z ww. czynnościami będzie wiązało się ze znacznym wzrostem obciążeń administracyjnych związanych z wykonywaniem działalności gospodarczej dla podmiotów funkcjonujących w branży produkcji betonu oraz towarów objętych zakresem Projektu. Potencjalna korzyść dla budżetu Skarbu Państwa wynikająca z ograniczenia nadużyć – jaką zakładają Państwo w uzasadnieniu do Projektu – będzie w naszej ocenie dalece niewspółmierna do kosztów i ryzyka prowadzenia działalności gospodarczej jakie będą ponosić uczestnicy rynku. Ryzyko prowadzenia działalności będzie wynikało z dostosowania się do nowych obowiązków pośród uczestników w dostawach betonu gotowego do wylania, jak również innych towarów wymienionych w Projekcie w realiach krótkiego vactio legis, jaki przedsiębiorcy będą mieli aby móc sprostać obowiązkowi nakładanym na nich wg Projektu. W naszej ocenie powyższe pozostaje w sprzeczności z promowaną polityką deregulacji przez obecną Radę Ministrów, w tym Ministra Finansów.	Wobec powyższego uważamy, że przepisy art. 1 pkt 1 lit. a; art. 1 pkt 1 lit. a Projektu nie powinna zawierać treści (poprzez ich wykreślenie) tj. art. 2 pkt 6 lit. a tiret pierwszy, drugi, trzeci i czwarty a także w art. 2 pkt 7 lit d tirety pierwszy, drugi, trzeci i czwarty projektowanych przepisów Ewentualnie proponowanym rozwiązaniem byłoby wyłączenie z ww. przypadków „betonu gotowego do wylania i innych towarów w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych”, zob. art. 1 pkt 2 Projektu.	Uwzględniona. Zmieniono definicję "betonu".
	ZPP	art. 2 pkt 6 i 7	Apelujemy o precyzyjne zdefiniowanie terminów "podmiotu wysyłającego" i "podmiotu odbierającego", z wyraźnym rozróżnieniem między własnością towarów a organizacją transportu. Oba powinny uwzględniać konkretne wyłączenia lub uproszczone procedury dla dostawców usług logistycznych, którzy nie są właścicielami transportowanych towarów. Podstawowa odpowiedzialność za zgłaszanie SENT powinna w dalszym ciągu spoczywać na podmiocie, którego działalność podlegająca opodatkowaniu VAT jest związana z przemieszczaniem towarów, zazwyczaj na właścicielu.		Nieuwzględniona. Każdy z uczestników tego procesu ma określone role. Kwestie warunków dostaw i własności towarów są bez znaczenia dla wypełnienia obowiązków nałożonych ustawą.
	PIPP	art. 2 pkt 6 lit. a i pkt 7 lit. d	Wprowadzenie proponowanych rozwiązań znacząca zwiększy zakres obowiązków formalnych i logistycznych dla przedsiębiorców, a wydaje się, że opisywane sytuacje np. zwrot towaru, nieodebranie zamówionego towaru, etc. są określone i realizowane (kontrolowane) w praktyce obrotu	pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu	Nieuwzględniona. Przepisy dotyczą czynności związanych z nabyciem towarów, WNT, w rozumieniu ustawy o VAT.

	TLP	art. 2 pkt 6 lit. a	w kontekście zmiany definicji normatywnej podmiotu odbierającego, nie określono, co oznacza „czasowe używanie towaru”. Kwestia ta jest o tyle istotna, że po pierwsze, według projektowanych przepisów, przewóz drogowy i kolejowy czasowo używanych towarów, będzie objęty systemem monitorowania, a po drugie, „czasowości” tej nie określają przepisy podatkowe, w szczególności ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, co już teraz powoduje i prawdopodobnie będzie dalej pogłębiać, różnice interpretacyjne w ocenie spotkanych w praktyce stanów faktycznych. Nie wiadomo bowiem, czy czasowość należy odnieść do godzin, dni, miesięcy, czy np. do mającego ściśle ramy czasowe, określonego zdarzenia. W ocenie TLP, wprowadzenie, choćby przesłanek albo kryteriów uznania danego używania towaru czasowe, mogłoby przyczynić się do uniknięcia ww. sytuacji oraz do jednolitego stosowania i tak bardzo restrykcyjnych przepisów ustawy SENT.		Nieuwzględniona. Czasowe używanie w rozumieniu ustawy o VAT.
	TLP	art. 2 pkt 6 lit. a	W ocenie TLP, przewóz towarów pomiędzy magazynami tego samego podmiotu odbierającego, nie powinien podlegać pod ustawę SENT i tym samym, generować dodatkowych obowiązków dla takiego podmiotu.	proponujemy wykreślenie projektowanego tiret czwartego, włączającego do systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewóz czasowo używanych towarów, stanowiący przesunięcie międzymagazynowe.	Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
	TLP	art. 2 pkt 6 lit. c	Zwracamy uwagę, że formułowanie projektowanej definicji „podmiotu odbierającego”, poprzez tworzenie odrębnego definiensa, wyłącznie na potrzeby monitorowania obrotu betonem a dodatkowo, włączanie do tej części definicji osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, jest niezgodne z generalnym i abstrakcyjnym charakterem norm prawnych. Pomijając fakt, że definicja ta dedykowana jest jednemu, spośród ogromnej liczby towarów podlegających pod monitorowanie, może okazać się, że osoba fizyczna - konsument, nabywający beton na potrzeby budowy domu w celach prywatnych, stanie się podmiotem odbierającym, we wszelkich konsekwencjach i obowiązkami wynikającymi z przepisów ustawy SENT.		Nieuwzględniona. Projekt nie przewiduje obowiązków dla osób fizycznych.
	TLP	art. 2 pkt 7 lit. e	Proponujemy rozważenie wykreślenia przepisu, włączającego do definicji podmiotu wysyłającego podmiot, dokonujący przesunięcia międzymagazynowego. W ocenie TLP, wobec często realizowanych przewozów, spełniających kryteria przesunięcia międzymagazynowych, gdzie jak słusznie podkreślono w uzasadnieniu, zmienia się tylko miejsce (położenie) towaru, warto dokonać analizy rzeczywistej potrzeby i celu wprowadzania proponowanego rozwiązania. Nałoży ono bowiem dodatkowe obciążenia administracyjne, związane z obowiązkiem zgłaszania towarów do systemu SENT, na wiele podmiotów z branży Transportu Spedycji i Logistyki, która już teraz, znajduje się w trudnej sytuacji ekonomicznej. Niezależnie od powyższego, zwracamy również uwagę, że nie istnieje normatywna definicja określenia „magazyn”, co może w praktyce powodować kolejne trudności interpretacyjne.		Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
	PIPP	art. 2 pkt 7 lit. e	Zmiana dotyczy przesunięć magazynowych i tzw. dokumentów MM. W naszej ocenie zasadnym jest pozostawienie dokumentów MM, przy jednoczesnym doprecyzowaniu sytuacji, w których dokumenty te mogą być stosowane. W praktyce i w orzecznictwie widac rozbieżności dotyczące poprawności stosowania dokumentów MM	rezygnacja z proponowanych zmian	Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
	POPIHN	art. 2 pkt 7 lit. a tiret 1	Projekt zakłada następującą modyfikację definicji podmiotu wysyłającego: 7) podmiot wysyłający - osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej, prowadzącą działalność gospodarczą, dokonującą dostaw towarów: - ostatniej przed rozpoczęciem przewozu towarów – w przypadku gdy -- jest dostawcą towaru, a po wydaniu towaru jest on przewożony na rzecz podmiotu odbierającego, -- ten sam towar przewożony w przesyłce, inny niż paliwo opałowe, jest przedmiotem co najmniej dwóch dostaw pomiędzy więcej niż dwoma podmiotami oraz jest przewożony bezpośrednio od pierwszego dostawcy do ostatniego w kolejności nabywcy oraz rozpoczęcie i zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju,” Zaproponowana zmiana wymaga doprecyzowania. Pojawiły się wątpliwości, czy powyższa propozycja oznacza zmianę podejścia w stosunku do ugruntowanej na dzisiaj interpretacji, że w przypadku dostaw LPG w modelu DDP (Delivered Duty Paid) do stacji franczyzowych nie mamy do czynienia z dostawą łańcuchową, tylko z dwoma odrębnymi dostawami, gdzie druga z dostaw nie wiąże się z przemieszczeniem towarów i nie wymaga zgłoszenia w SENT. Ugruntowane obecne podejście na podstawie dyskusji z KAS i Ministerstwem Finansów wymaga ustanowienia formalnych pełnomocnictw w PUESC dla franczyzobiorców, którzy dokonują zamknięcia przemieszczenia w PUESC w imieniu podmiotu odbierającego i uzupełniają zgłoszenie o wymagane przepisami dodatkowe dane takie jak numery liczników, stany i wolumen dostarczony. Ewentualna odpowiedzialność za niedopełnienie obowiązku przerzucana jest na pełnomocnika w ramach obowiązujących umów. Konieczne jest uzyskanie odpowiedzi na następujące pytania: - Czy propozycja zmiany definicji podmiotu wysyłającego w Ustawie SENT zmienia tę interpretację, tym samym taka dostawa w funkcjonującym modelu dostaw LPG na stacje franczyzowe będzie traktowana jako podpadająca pod to wyszczególnienie? - Czy podobne doprecyzowanie powinno się znaleźć w definicji podmiotu odbierającego?		Nieuwzględniona. Z uwagi na niejednoznaczność interpretacji dopracowana została definicja podmiotu wysyłającego. Stanowisko resortu finansów pozostaje bez zmiany. Obrót gazem LPG bez jego fizycznego przewozu nie jest objęty systemem monitorowania. Gaz jest przewożony, w celu jego dostarczenia do stacji paliw, z której następnie będzie fizycznie dystrybuowany klientom stacji. Podmiotem odbierającym na stacji paliw jest franczyzobiorca będący w posiadaniu informacji do uzupełnienia jako podmiot odbierający (tj. stanów liczników dystrybutorów, numerów fabrycznych tych dystrybutorów oraz objętości towaru, który został dostarczony do stacji paliw i znalazł się w zbiorniku LPG). W przypadku gdy zgłoszenia, uzupełnienia lub aktualizacji dokonuje osoba działająca w imieniu podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego lub przewoźnika, osoba ta, dokonując tych czynności, oświadcza, że działa w imieniu i na rzecz odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego lub przewoźnika.
	Pracodawcy RP	art. 2 pkt 7 lit. a tiret 1	jw.		jw.

	POPiHN	art.3 ust. 2 pkt 1	Po kilku latach funkcjonowania przepisów SENT zaobserwowaliśmy negatywne zjawisko, polegające na rozdrabnianiu zamówień, tak aby nie przekraczać ustawowego limitu 500 litrów lub kilogramów i uniknąć konieczności rejestracji przesyłek olejów smarowych (z uwagi na uciążliwość tego procesu). Poza oczywistą kwestią wzrostu kosztów bezpośrednim skutkiem takiego zachowania odbiorców jest generowanie nadmiarowych transportów drogowych w skali całego kraju, ze wszelkimi konsekwencjami – wpływ na środowisko (wzrost śladu węglowego w transporcie), generowanie zbędnego ruchu na drogach, zaburzenia logistyki na wszystkich etapach łańcucha dostaw, dodatkowe koszty administracyjne, etc. W ocenie POPiHN proponowane zmiany nie zwiększą ryzyka wzrostu „szarej strefy” w sektorze paliwowym. Z analizy dostępnych informacji o dotychczasowych ujawnieniach naruszeń prawa wynika, że do nielegalnego przewozu produktów, poza autocysternami, wykorzystywane są opakowania IBC (Intermediate Bulk Container) o pojemności 1000 litrów (tzw. mauzery). Korzystanie w skali makro z mniejszych opakowań do celów przestępczych jest znacznie trudniejsze ze względu na konieczność posiadania dużej ilości małych opakowań jednostkowych i ich nieporównywalnie wyższy koszt, bardziej skomplikowany i czasochłonny proces nalewu, a także dużo wolniejsze tempo ich opróżniania. Wobec tego realizacja postulatów POPiHN nie powinna przyczynić się do wzrostu nieprawidłowości.	Proponujemy podniesienie limitu dla produktów objętych kodami CN 2710 i CN 3403, poniżej którego przewozy przesyłek nie podlegałyby monitorowaniu w ramach SENT z obecnych 500 litrów lub kilogramów do 750 litrów lub kilogramów; taka zmiana umożliwiłaby transport nie dwóch a trzech beczek o pojemności 200 litrów, co dla branży olejów smarowych będzie mieć duże znaczenie i pozwoliłoby zredukować w istotny sposób ilość rejestracji małych przesyłek.	Nieuwzględniona. Założeniem pierwotnego projektu było aby ze względu na ryzyko uszczupień podatkowych systemem SENT był objęty przewóz od 500 litrów. I ta ilość powinna być taka sama bez względu na rodzaj towaru (paliwa napędowe, oleje smarowe. Ze względu na miejsce kontroli (na drodze) utrudniona jest możliwość weryfikacji czy w cysternie jest paliwo opałowe, napędowe, oleje, produkty smarowe.
	Pracodawcy RP	art.3 ust. 2 pkt 1	jw.		jw.
	Polbruk	art.3 ust. 2 pkt 1b	Użyte w Projekcie Ustawy sformułowanie, „betonu gotowego do wylania i innych towarów w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych” powoduje, iż monitoringiem objęty zostalby również przewóz betonowej kostki brukowej, jako innego towaru na bazie spoiw mineralnych w postaci gotowej do wbudowania. Nie ulega bowiem wątpliwości, iż betonowa kostka brukowa jest wyrobem produkowanych z naturalnych kruszyw i surowców połączonych w trwałą i zwartą strukturę spoiwami mineralnymi. Z uzasadnienia i OSR nie wynika, żeby taka była intencja projektodawcy, za czym przemawia również brak skierowania projektu do konsultacji do podmiotów związanych z produkcją takich wyrobów.	1b) betonu gotowego do wylania i innych towarów w postaci gotowej do wylania albo rozsypania na bazie spoiw mineralnych	Uwzględniona. Uzgodniona z branżą betonu.
	SPBT	art.3 ust. 2 pkt 1b	Pojęcie „inne towary w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych” jest mało precyzyjne, bo pod tym pojęciem możemy zakwalifikować wszystkie wyroby betonowe. Towarami gotowymi do wbudowania na bazie spoiw mineralnych są: krawężniki betonowe, obrzeża betonowe, kostka betonowa, płyty betonowe, prefabrykaty betonowe i wiele innych wyrobów betonowych. Jeżeli ustawodawca chce objąć takie wyroby rejestracją SENT, to pojęcie „inne towary” na to pozwala. Natomiast jeśli pojęcie „inne towary” ma dotyczyć tylko wyrobów produkowanych na węzłach betonarskich i dotyczyć towarów opisanych w uzasadnieniu do ustawy, to proponuję zmienić określenie „inne towary” na „inne mieszaniki”. Dla czytelności przepisów należy zaznaczyć, że ustawa nie obejmuje prefabrykatów betonowych.	1b) betonu gotowego do wylania i innych mieszanek w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych;	Uwzględniona. Uzgodniona z branżą betonu.
	H + H	art.3 ust. 2 pkt 1b	Podana kategoria towarów powinna odnosić się do wskazanych konkretnie grup towarów wg Kodu CN – tak jak ma to miejsce w przypadku towarów wymienionych obecnie w art. 3 ust. 2 pkt 1 ustawy SENT. Także odnosząc się do przykładu paliw opałowych, które wymienia się w art. 3 ust. 2 pkt 1a ustawy SENT – z uwagi na bardziej skonkretyzowany asortyment tej kategorii niż w przypadku innych towarów w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych – właściwe przyporządkowanie jest o wiele prostsze. Proponowana definicja/kategoria wyrobów objętych wg Projektu systemem monitorowania nie uwzględnia realiów rynku ani znajomości asortymentu jaki obowiązuje na rynku artykułów budowlanych. Projekt ani nie określa, ani nie wyjaśnia co należy rozumieć pod pojęciem „na bazie spoiw mineralnych” tzn. jakich konkretnie spoiw i w jakiej proporcji lub udziale masowym w gotowym produkcie? Ponadto posłużenie się tak szerokim pojęciem jak „innych towarów ...” z tak nieostrymi pojęciami odwołującymi się do pozaustawowych pojęć czyni przepis wątpliwym z punktu widzenia zasad prawidłowej techniki prawodawczej, jak również w sposób nieproporcjonalny przenosi na przedsiębiorców ryzyko błędnej klasyfikacji towarów dla potrzeb monitorowania przewozu w SENT. O ile jeszcze w przypadku betonu gotowego do wylania na ogół stosowana klasyfikacja CN to 3824 50 10, to w przypadku wyrobów i artykułów na bazie spoiw takich jak cement, wapno etc. to 6801 np. odnoszący się do betonowej kostki brukowej przeznaczonej do wykładania nawierzchni, zob. decyzja WIS z dnia 8 kwietnia 2021 r. nr 0115-KDST1-2.440.30.2021.1.AC. Dodatkowo należy mieć a uwadze, że obowiązujące reguły interpretacyjne Nomenklatury scalonej, odnosząc się do czołoci Wspólnej Taryfy Celnej (ORINS) nie zawsze dają jednoznaczny rezultat, zwłaszcza gdy uwzględni się niejednołitość w tym zakresie klasyfikacji towarów przez organy celne (zazwyczaj dokonującej odpowiedniej klasyfikacji towarów w zakresie pełniejszym niż np. Dyrektor KIS w wydanych decyzjach WIS).	Stąd proponujemy, aby wspomnianych projektowany przepis w przypadku „betonu gotowego do wylania i innych towarów w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych” zawierał odniesienia do konkretnych grup towarów wg Kodów CN jakimi ustawodawca chciał objąć system monitorowania.	Uwzględniona.

PZPB	art.3 ust. 2 pkt 1b	W ocenie PZPB, konieczne jest precyzyjne określenie zakresu wyrobów objętych systemem SENT. Zaproponowane regulacje mogą doprowadzić do objęcia SENT bardzo szerokiej kategorii produktów budowlanych i umieszczeniu w systemie SENT nadmiarowej ilości danych o niewielkiej wartości poznawczej dla KAS. PZPB postuluje wprowadzenie do ustawy definicji betonu np. materiał powstały ze zmieszania cementu, kruszywa grubego i drobnego, wody oraz ewentualnych domieszek, dodatków lub włókien, który uzyskuje swoje właściwości w wyniku hydratacji. W przypadku „innych towarów w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych”, które zgodnie z uzasadnieniem do projektu obejmują „zaprawy towarowe, podkłady podłogowe, podsypki cementowo-piaskowe, mieszanki CBGM (potocznie zwane m.in. wylewką, jastrychem, szlichtą).”, w ocenie PZPB, nie powinny być one objęte regulacjami SENT, w szczególności w przypadku przewozów innych niż betonowozami. W przypadku dużych firm budowlanych objęcie SENT wszystkich „gotowych” spoiw mineralnych może prowadzić do konieczności dokonania dodatkowych kilkudziesięciu zamknięcia zgłoszeń SENT dziennie. Przewozy takie obejmowałyby często kilka opakowań jednostkowych spoiw mineralnych (niska wartość przesyłki). Objęcie SENT tego typu dostaw zaprzeczałoby również idei wprowadzenia uproszczeń dla dostaw betonu w ramach „zgłoszeń kontraktowych”. Ten sam duży odbiorca mógłby korzystać z uproszczeń w ramach „zgłoszeń kontraktowych” oraz musiałby potwierdzać odbiór każdego innego transportu niewielkiej ilości gotowych spoiw mineralnych.		Uwzględniona.
PZPB	art.3 ust. 2 pkt 1b	Należy doprecyzować definicję "betonu" oraz dla zapisu "innych towarów" wyznaczyć normy, którym powinien odpowiadać dany produkt, a także skonkretyzować listę produktów zaliczanych do pojęcia "spoiwa mineralne"	Mieszanki betonu gotowego do wiania i innych towarów, podlegają określonym normom, w postaci gotowej do wbudowania na bazie spoiw mineralnych z podanej listy	Uwzględniona.
POPiHN	art.3 ust. 4 pkt 2	Na podstawie obowiązujących przepisów towary objęte pozycjami CN 2710 oraz CN 3403 nie podlegają monitorowaniu w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 11 litrów dla kodu CN 2710, 20 litrów dla kodu CN 2710 19 81, 16 litrów dla kodu CN 3403 oraz 20 litrów dla preparatów smarowych (o kodach CN ex 3403 19 20 i CN ex 3403 19 80). Jednocześnie należy stwierdzić, że standardem dla większości produktów w branży olejów smarowych jest wykorzystywanie następujących typów opakowań: •kanistry lub wiadra o pojemności 18-20 litrów lub kilogramów, •beczki o pojemności 50-60 litrów lub kilogramów, •beczki o pojemności 200-210 litrów lub kilogramów, •zbiornik IBC – DPPL 1000 litrów (zwane zwyczajowo mauzerami). Większość przewozów olejów smarowych podlega monitorowaniu. Proces ten cechuje się znaczną uciążliwością i w szczególny sposób dotyka drobną dystrybucję olejów smarowych na wielu etapach. Przykładowo monitorowaniu podlega już jedna paleta euro o wymiarach 120 x 80 cm, na której standardowo przewożone jest 30-40 sztuk 20-litrowych kanistrów. Operatorzy logistyczni świadczący usługi przewozowe dla branży olejów smarowych, w celu optymalizacji kosztów, najczęściej realizują przewozy od nadawcy do odbiorcy, korzystając ze swojej infrastruktury magazynowej rozproszonej po całej Polsce. Konsekwencją tego faktu jest co najmniej dwukrotna zmiana środka transportu z koniecznością aktualizacji danych w systemie SENT. W praktyce pojazd odbiera od nadawcy od kilku do kilkudziesięciu przesyłek (pierwsza rejestracja SENT), następnie dokonuje ich transportu do lokalnego terminalu, gdzie następuje rozładunek i przekierowanie wieloma innymi pojazdami (aktualizacja SENT) do innych terminali rozsianych po całym kraju, najbliższej miejscowości dostawy. Terminal docelowy po otrzymaniu swoich przesyłek musi dokonać ponownej aktualizacji SENT przed ich załadunkiem na samochody, które dostarczą towar do adresata. W zdecydowanej większości przypadków przewóz tego typu ładunków, szczególnie w „dowozie końcowym”, odbywa się pojazdami o ładowności do 3,5 tony, czyli wszelkiego typu małymi samochodami dostawczymi. W takich sytuacjach zarówno przewoźnik, podmiot wysyłający, jak i podmiot odbierający zobowiązani są do stosowania przepisów ustawy SENT.	Proponujemy podniesienie minimalnej wielkości opakowań jednostkowych olejów i preparatów smarowych objętych SENT do 61 litrów lub kilogramów – wówczas monitorowaniu nie podlegałyby przewozy towarów objętych kodami CN 2710 i CN 3403 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 60 litrów.	Nieuwzględniona. Podniesienie minimalnej wielkości opakowań jednostkowych olejów i preparatów smarowych do 20 litrów. Jednakowa pojemność w najmniejszych pojemnikach dla paliw/smarów/ olejów. Kanistry lub wiadra mają pojemności 18-20 litrów lub kilogramów.
Pracodawcy RP	art.3 ust. 4 pkt 2	jw.		jw.

	Orlen	art.3 ust. 6	1. Zgodnie z obecnymi regulacjami (art. 3 ust. 6 pkt 3 Ustawy SENT) systemowi monitorowania przewozu i obrotu nie podlega przewóz towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem e-AD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym (z nadanym/przekazanym numerem referencyjnym, uzyskany z krajowego systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. a) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym). 2. Obecne rozwiązanie ustawowe powinno zostać w naszej ocenie rozszerzone o możliwość wyłączenia z systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu i obrotu towarów (SENT) towarów przemieszczanych na terytorium kraju poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy objętych zwolnieniem od akcyzy ze względu na ich przeznaczenie lub wymienionych w załączniku nr 2 do ustawy o podatku akcyzowym, opodatkowanych zerową stawką akcyzy ze względu na ich przeznaczenie z zastosowaniem e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18b lit. a) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym, z nadanym numerem referencyjnym, uzyskany z krajowego systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) tej ustawy; albo dokumentu zastępującego e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18c ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym. Podobnie jak w przypadku przemieszczania w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem e-AD, albo dokumentu zastępującego e-AD, tutaj także nie ma potrzeby dublowania dwóch systemów monitorujących i kontrolujących jedno przemieszczanie. Od momentu zastosowania przez podatnika systemu EMCSPL1 komunikatu e-DD dla wyrobów zwolnionych od akcyzy ze względu na przeznaczenie powinna być wyłączona opcja ich podwójnego zgłaszania do dwóch systemów. Dodatkowo konieczność uzyskania dwóch akceptacji w dwóch różnych systemach może niepotrzebnie wydłużyć czas niezbędny do rozpoczęcia transportu i może to być problematyczne w przypadku awarii tych systemów. W naszej ocenie systemowe ryzyko któremu miał zapobiegać SENT, jest obecnie zabezpieczone przy pomocy e-DD. Jak wskazano w uzasadnieniu do ustawy zmiany w Ustawie SENT mają na celu usprawnienie procesu kontroli nad obrotem towarami przy wykorzystaniu obecnie już funkcjonujących na podstawie tej ustawy rozwiązań legislacyjnych i narzędzi informatycznych. Zatem zasadne wydaje się uwzględnienie opisanego powyżej rozwiązania co znacząco usprawni ekonomikę monitorowania przewozu towarów przy jednoczesnym zachowaniu poziomu kontroli nad przewozem towarów i brakiem rozszczelnienia systemu podatkowego. 3. W obecnym stanie prawnym z obowiązku przesłania zgłoszenia do rejestru SENT jest wyłączony przewóz towarów objętych pozycją 2710, które są przedmiotem dostawy towarów z przeznaczeniem do statków powietrznych w rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze i statków morskich w rozumieniu ustawy z dnia 18 września 2001 roku – Kodeks morski pod warunkiem, że obrót tymi towarami jest dokonywany na podstawie koncesji na obrót paliwami ciekłymi, a ich przemieszczanie odbywa się poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18b lit. a) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym, albo z zastosowaniem dokumentu zastępującego e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18c tej ustawy (§2 ust. 1 pkt 6 oraz §2 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów (Dz.U. z 2019 roku, poz. 1656 i późniejszymi zmianami). Dodatkowo systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi nie jest objęty przewóz towarów objętych pozycją CN ex 2711 – propan, butan albo mieszaniny propanu-butanu, bez względu na ich ilość w przesyłce przemieszczanych, poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18b lit. a) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym, z nadanym numerem referencyjnym, uzyskany z krajowego systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym, albo dokumentu zastępującego e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18c ustawy z dnia 6 grudnia 2008 roku o podatku akcyzowym (§1 pkt 4) oraz §2 ust. 4 pkt 3) Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 roku w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi (Dz.U. z 2024 roku, poz. 1157). 4. W związku z tym, że wyłączenia wskazane powyżej są istotne dla branży, co było już sygnalizowane w przesłanych stanowiskach do Ministerstwa Finansów oraz spełniają założenia Ustawy SENT liczy my na ich utrzymanie, a także rozszerzenie na inne towary przemieszczane przy wykorzystaniu e-DD czy dokumentu zastępującego e-DD. Jednocześnie wskazujemy, że wyroby objęte obowiązkiem e-DD to te, które są przemieszczane na podstawie komunikatu e-DD w czasie bieżącym, ale także objęte obowiązkiem dorejestrowania do systemu EMCSPL2, czyli m.in. paliwa lotnicze wydawane na lotnisku, które raportowane są na podstawie e-DD do systemu w ciągu 5 dni roboczych. W tym przypadku przemieszczająca się poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy autocysterna w celu realizacji takich dostaw nie będzie spełniać wskazanego powyżej warunku w postaci „zastosowania e-DD (...) z nadanym numerem referencyjnym” wynikającego z par. 2 ust. 1 pkt 6) w zw. z par. 2 ust. 2 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów. Warunek ten nie powinien być więc wymagany w przypadku dostaw realizowanych w celu zastosowania trybu dorejestrowania uregulowanego w art. 46a ustawy o podatku akcyzowym. Zwracamy uwagę, że przewozy tych towarów dotyczą specjalistycznych dostaw, które min. następują bezpośrednio do statków powietrznych, statków morskich. Dodatkowo wskazujemy na konieczność objęcia wyłączeniem z systemu SENT towarów wskazanych w rozporządzeniu wykonawczym do Ustawy (wydanym na podstawie art. 3 ust. 11 Ustawy SENT) przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy z zastosowaniem e-AD oraz poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy e – DD (w systemie EMCS) np. odpady.	„w art. 3 ust. 6 po pkt. 3) dodaje się pkt 4) w brzmieniu: 4) przemieszczanych, poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem: a) e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18b lit. a) ustawy o podatku akcyzowym, z nadanym numerem referencyjnym, uzyskany z krajowego systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 26 lit. b) ustawy o podatku akcyzowym, albo b) dokumentu zastępującego e-DD, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 18c ustawy o podatku akcyzowym albo c) procedury określonej w art. 46a ust. 1 pkt 2 ustawy o podatku akcyzowym;”	Nieuwzględniona. Pozostawiono obecny stan, głównie ze względu na brak geolokalizacji środka transportu przewożącego towary z zastosowaniem e-DD.
	POPiHN	art.3 ust. 6	jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art.3 ust. 6	jw.	jw.	jw.
	Orlen	art. 3 ust. 7 i 8	1. Zgodnie z treścią projektu ustawy planuje się rezygnację z wyłączenia dotyczącego przesunięć międzymagazynowych (art. 3 ust. 7 Ustawy SENT) tak aby zgodnie z celem ustawy objąć systemem SENT inne przemieszczania towarów niż dotychczas regulowane. W obecnym stanie prawnym systemowi monitorowania przewozu i obrotu nie podlega przewóz towarów, który nie jest związany z wykonywaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewożonym towarom towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcia magazynowe wystawione przez nadawcę towarów. Wskazujemy, że przedsiębiorcy wykorzystują przesunięcia międzymagazynowe do przemieszczania towarów pomiędzy poszczególnymi magazynami należącymi do jednego podmiotu posiadającego tytułu prawny do tych magazynów (np. prawo własności czy możliwość korzystania z magazynu obcego na podstawie stosunku zobowiązaniowego). Przesunięcia te nie wiążą się z przeniesieniem własności towaru tylko zmianą miejsca ich magazynowania. W przypadku branży paliwowej w tym trybie odbywają się min. przesunięcia paliw ciekłych na stacje paliw ciekłych z baz magazynowych, przesunięcia między bazami magazynowymi dodatków do paliw ciekłych czy przesunięcia związane koniecznością załadunku częściowo wypełnionej autocysterny pomiędzy lotniskami a bazami paliw lotniczych. 2. Jednocześnie wskazujemy, że rezygnacja z tego wyłączenia może spowodować bardzo duże trudności operacyjne min. uwzględniając specyfikę funkcjonowania stacji paliw ciekłych (np. prace serwisowe na stacjach paliw ciekłych i związane z tym przekierowania paliw na inną stację) oraz dostaw paliw lotniczych do portów lotniczych. W przypadku dużych podmiotów gdzie skala takich przesunięć międzymagazynowych jest bardzo duża, trzeba liczyć się z możliwymi opóźnieniami w realizacji dostaw w przypadku przede wszystkim uzgodnienia szczegółów takich przekierowań, zmian ilości dostarczanego towaru. W tym przypadku poza kwestiami operacyjnymi, istotne znaczenie mają także kwestie jak konieczność generowania zgłoszenia pozwalającego na powrót autocysterny z paliwem ciekłym na miejsce postoju, czego nie da się przewidzieć i przygotować z wyprzedzeniem. Taki obowiązek jest realizowany po zakończeniu przez kierowcę dostawy np. na ostatniej stacji paliw ciekłych, przede wszystkim w celu ustalenia ilości towaru, czasu i powrotu. Zwracamy również uwagę, że przy rezygnacji z wyłączenia dotyczącego przesunięć międzymagazynowych pojawiają się problemy w zakresie zgłaszania przewozu tzw. resztek paliw/kontaminatów czy produktów pochodzących ze zmieszania na stacjach paliw. W zakresie zaś dostaw paliw lotniczych SENT likwidacja dokumentu MM i konieczność każdorazowego wystawienia komunikatu SENT na przemieszczenie nietransakcyjne znacznie utrudni i wydłuży proces dostaw paliw lotniczych do portów lotniczych i przyczyni się do zwiększenia ryzyka opóźnień, w tych portach, w których bazy paliw nie są położone na terenie portu lotniczego, a ilość wydań paliw wymaga sprawnego i szybkiego ich transportu. W takich lokalizacjach stan paliw lotniczych utrzymywany jest wyłącznie w pojemności autocystern (brak stacyjnych pojemności na terenie portu). Autocysterny w przypadku dostaw do takich lokalizacji przemieszczają się z pozostałościami paliwa na autocysternie do baz paliw, w celu uzupełnienia stanu paliw. Na terenie niektórych lotnisk nie ma bowiem prawnych możliwości przyjęcia paliwa i jego przeładunku z autocysterny na autocysternę, bowiem jak stanowi § 14 Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 24 lipca 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, bazy i stacje gazu płynnego, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2023 poz. 1707, ze zm.), „przeładunek (...) odbywa się wyłącznie na terenie bazy paliw płynnych (...)”.		Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.

Orlen	art.3 ust. 7 i 8 cd	3. Należy także wskazać, że w przypadku przemieszczeń międzymagazynowych, bardzo często nie ma możliwości precyzyjnego pomiaru ilości paliwa na autocysternie (brak wag, pomiarów legalizowanych), co powodowałoby, że wskazywane w komunikacie SENT ilości paliw przemieszczanych wyliczone na podstawie ewidencji mogłyby znacznie różnić się od stanu rzeczywistego. Dodany w ramach projektu obowiązek prowadzenia do zgłoszenia ilości nie określa precyzyjnie jaką ilość należy wprowadzić. Ustawa powinna dokładnie określić jaką ilość należy wprowadzić w przypadku towarów płynnych, ponieważ można wprowadzać ilość z dowodu wydania w dwóch temperaturach, z licznika cysterny w dwóch temperaturach, albo z przyjęcia klienta również w dwóch temperaturach, klient ma do wyboru 6 możliwości, a zatem powinien mieć jasno określone którą ilość należy wskazać w zgłoszeniu. 4. Jednocześnie podkreślamy, że w ocenie Spółki należy zastanowić się nad rezygnacją z usunięcia przesunięć międzymagazynowych albo nad wprowadzeniem określonych zasad dla takich przesunięć w szczególności uwzględniając specyfikę dostaw na stacje paliw ciekłych, lotniska oraz pomiędzy bazami magazynowymi. Identyfikujemy ryzyko braku możliwości automatyzacji procesu wystawiania zgłoszeń dla tej kategorii transportów, co będzie wiązało się z koniecznością wystawienia zgłoszeń ręcznie, uwzględniając specyfikę dostaw opisaną powyżej. W przypadku nieuwzględnienia odstąpienia od wprowadzenia przedmiotowej zmiany w projekcie proponujemy dodać punkt, że w przypadku dostaw towarów płynnych odbiorca powinien wprowadzić ilość zgodną z fakturą w temperaturze referencyjnej, jeżeli ilość ta jest możliwa do określenia, w przypadku braku możliwości określenia ilości w temperaturze referencyjnej należy wprowadzić ilość zgodną z fakturą w temperaturze rzeczywistej. 5. Wprowadzenie przedmiotowej zmiany będzie implikowało potrzebę zwiększenia ilości etatów do obsługi systemu po stronie podmiotów zobowiązanych oraz przeszkolenia pracowników i/lub stworzenia systemu automatycznej obsługi (zamykania) zgłoszeń SENT co jest procesem czasochłonnym. W dużych podmiotach gospodarczych procesy zatrudnieniowe są obciążone wysokim stopniem sformalizowania oraz koniecznością zachowania odpowiednich procedur wewnętrznych. Dodatkowo dostosowanie systemów informatycznych do obsługi takiej skali zgłoszeń wymaga czasu na kontraktację usług z dostawcami IT i wdrożenie nowego rozwiązania (analogicznie jak to zostało opisane w uwadze w pkt 5). W związku z powyższym zakreślony w projekcie termin wprowadzenia przedmiotowej zmiany (9 m-cy) jest terminem uniemożliwiającym dostosowanie podmiotu zobowiązanego do realizacji przedmiotowego obowiązku. Szacowany czas niezbędny do wdrożenia stosownych zmian to 18 miesięcy od wejścia w życie ww. zmian.		jw.
POPIHN	art. 3 ust. 7 i 8	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	art. 3 ust. 7 i 8	jw.	jw.	jw.
PIPP	art. 3 ust. 7 i 8	Zmiana dotyczy przesunięć magazynowych i tzw. dokumentów MM. W naszej ocenie zasadnym jest pozostawienie dokumentów MM, przy jednoczesnym doprecyzowaniu sytuacji, w których dokumenty te mogą być stosowane.	rezygnacja z proponowanych zmian	jw.
Universal Leaf Tobacco Poland	art. 3 ust. 7 i 8	W praktyce działalności wielu podmiotów występują sytuacje, gdy dwa lub więcej magazynów własnych znajduje się w tej samej miejscowości, nawet w bardzo niewielkiej odległości od siebie. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT w takich przypadkach będzie, więc nieproporcjonalna do rzeczywistego ryzyka naruszeń prawa (przewóz towaru na bardzo krótkim odcinku). Taka sytuacja występuje w przypadku Spółki, która posiada jeden z magazynów w odległości kilkuset metrów od zakładu oraz magazynu głównego. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT na tak krótkich odcinkach w znaczący sposób ograniczy dostępność środków transportu do realizacji przemieszczeń, co samo w sobie może uniemożliwić prowadzenie działalności.		Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Obowiązkowi zgłoszenia przewozu towaru po drodze publicznej będzie podlegał również przewóz na niewielkiej odległości. Zwiększono okres na dostosowanie do zmienionych przepisów. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
Imperial Tobacco Polska	art. 3 ust. 7 i 8	W naszej ocenie nie widzimy zasadności wprowadzenia takiego rozwiązania, ponieważ jako spółka występujemy w takim przewozie, zarówno jako podmiot wysyłający, jak i odbierający – transportujemy swój towar. Nadal jest możliwość kontroli ze strony służb takich przewozów, ponieważ spoczywa na spółce obowiązek, aby druk przesunięcia międzymagazynowego zawierał wszystkie wymagane w ustawie dane. Kontroli można dokonać zarówno w trakcie przewozu, zatrzymując środek transportu, jak i na wezwanie przedstawić odpowiednie druki, nawet sprzed 5 lat wstecz. Nowa regulacja rodzi kolejny biurokratyczny obowiązek do dopełnienia po stronie przedsiębiorców czyli otwarcia zgłoszenia SENT, a następnie jego zamknięcia również przez nas, podczas gdy wysyłający i zamykający jest tym samym podmiotem. Zmiany w projektowanym kształcie będą skutkowały zatem dodatkowym niepotrzebnym i niewspółmiernym obciążeniem wobec legalnie działających podmiotów. Kolejnym niezrozumiałym zapisem jest wprowadzenie obowiązku dla przewoźnika o włączeniu lokalizatora i uzupełnieniu danych środka transportu w ramach przesunięć magazynowych. Przewoźnik może posiadać od spółki kody SENT, przewóz został poprawnie zgłoszony, aczkolwiek za samo nie włączenie lokalizatora również przewidziany jest mandat. W ocenie spółki, taki wymóg w żaden sposób nie uszczelnia systemu monitorowania, ponieważ nie jest to ani przywóz, ani wywóz czy też przejazd przez terytorium Polski towarów wrażliwych, a jedynie transport z magazynu do magazynu własnego towaru. Służby fiskalne nie otrzymają żadnych istotnych danych (poza liczbą kilogramów, które dana firma przewozi między swoimi magazynami). Działanie to zwiększa jedynie zakres obowiązku raportowania, dodatkową administrację oraz utrudnia wewnątrz przewozy spółki w ramach bieżącego, codziennego funkcjonowania.	Postulujemy zachowanie wyłączenia z obowiązków SENT wobec przemieszczenia międzymagazynowego, ale ograniczenie tego wyłączenia jedynie do wąskiego grona podmiotów (tak jak nasza spółka), które swoją działalnością oraz spełnieniem innych warunków prawnych dają rękojmię braku powstawania nadużyć. Uważamy, że takie rozwiązanie nie będzie miało negatywnego wpływu na poziom ochrony interesów Skarbu Państwa, a znacznie ułatwi funkcjonowanie legalnym i wiarygodnym przedsiębiorcom, tak jak nasza spółka.	Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.

	TLP	art. 3 ust. 7 i 8	Proponujemy rozważenie pozostawienia tych ustępów i odejście od ich uchylania, także w kontekście art. 1 pkt 12 projektu. Rozumiejąc potrzebę działań Państwa Polskiego w zakresie uszczelniania systemu podatkowego, pragniemy zaznaczyć, że proponowana zmiana spowoduje w praktyce włączenie do systemu monitorowania wszystkich przesunięć międzymagazynowych, które na podstawie obecnych przepisów, nie podlegają monitorowaniu. Uzasadnienie Projektodawcy, odnoszące się tylko do likwidacji dokumentu przesunięcia międzymagazynowego, przeczy rzeczywistej intencji, którą staje się objęcie SENT-em każdego obrotu (a de facto transportu) każdego towaru, realizowanego pomiędzy magazynami tego samego podmiotu i jednocześnie tego samego właściciela / posiadacza towaru.		jw.
	PZPB	art. 3 ust. 7 i 8	PZPB postuluje uwzględnienie w projektowanych regulacjach specyfiki branży budowlanej w szczególności w odniesieniu do dużych inwestycji budowlanych. W przypadku takich inwestycji (np. budowy dróg ekspresowych i autostrad, obwodnic miast) istnieje zapotrzebowanie na częste uzupełnianie paliwa w specjalistycznych pojazdach wykonujących prace wzdłuż całej inwestycji, która może mieć nawet kilkadziesiąt kilometrów szerokości. Pojazdy specjalistyczne zużywają duże ilości paliwa (nawet 30 l / godzinę pracy) i ze względu na miejsce pracy oraz często charakter pojazdu (pojazd gaśnicowy) nie jest możliwe tankowanie ich na stacji paliw. W takich okolicznościach, często, jedynym rozwiązaniem jest dotankowywanie pojazdów specjalistycznych w ciągu dnia przez wykonawcę z wykorzystaniem większych zbiorników znajdujących się na terenie inwestycji oraz cystern należących do wykonawcy. Projektowane przepisy nie uwzględniają opisywanych powyżej sytuacji. Bez regulacji szczególnych wykonawcy będą zmuszeni przysyłać do systemu SENT kilkadziesiąt dodatkowych zgłoszeń SENT dziennie w odniesieniu do jednej inwestycji (duże firmy budowlane mogą prowadzić kilkadziesiąt takich inwestycji równocześnie). Co istotne, zgłoszenie dostawy paliwa do pojazdu specjalistycznego może być też bardzo utrudnione ze względu na konieczność umieszczenia w zgłoszeniu SENT dokładnych danych dotyczących adresu lub współrzędnych geograficznych będących w ruchu pojazdów, których firmy budowlane nie posiadają. W związku z powyższym, PZPB postuluje w opisywanym przypadku wprowadzenie regulacji analogicznych do projektowanych dostaw betonu na „zgłoszeniu kontraktowym”. Wykonawca mógłby zgłosić kontrakt budowlany, któremu nadawano by numer referencyjny. Przemieszczanie paliw byłoby dokumentowane listem przewozowym z umieszczonym na nim numerem referencyjnym.		jw.
	BBC	art. 3 ust. 7 i 8	BBC postuluje, aby wyłączenie z obowiązku SENT dotyczyło przemieszczeń międzymagazynowych dokonywanych tylko przez podmiotów, które posiadają status składu podatkowego bądź złożyły zabezpieczenie akcyzowe w rozumieniu podatku akcyzowego. BBC wyjaśnia, że uzyskanie statusu składu podatkowego oraz złożenie zabezpieczenia akcyzowego wymaga spełnienia po stronie podmiotu szeregu obowiązków akcyzowych potwierdzających jego legalną i uczciwą działalność. Przede wszystkim status podmiotu prowadzącego skład podatkowy' jak również zabezpieczenie może uzyskać podmiot którego o dobrej kondycji finansowej. Taki podmiot objęty jest również kontrolą celno skarbową, często stałą związaną ze stałą obecnością funkcjonariuszy UCS w składzie podatkowym. Vi ocenie BBC proponowany postulat re»wiązuje również podniesione w uzasadnieniu wątpliwości. Przede wszystkim weryfikacja takiego podmiotu, a cym samym dokonywane przemieszczenia będzie łatwa, gdyż status podmiotu prowadzącego skład podatkowy można zweryfikować w europejskiej bazie SE ET) bądź docępnym na PU ESC Centralnym Rejestrze Podmiotów Akcyzowych. Również potwierdzenie złożenia zabezpieczenia akcyzowego posiada numer nadany przez naczelnika urzędu skarbowego oraz jest rejestrowany w systemie OSOZ. Również podniesiona w uzasadnieniu okoliczność jakoby usunięcie wyłączenia z SENT przemieszczenia międzymagazynowego miała być postulatem branży paliwowej potwierdza w ocenie BCC zasadność wprowadzenia postulowanego rozwiązania. Jak BCC rozumie, branża paliwowa postulowała o usunięcie tego rozwiązania ze względu na działania szarej strefy przez nieuczciwych podmiotów. Takie podmioty z pewnością nie prowadzą działalności w składzie podatkowym dlatego wprowadzony postulat nie obejmowałby ich.	„Art. 3 ust. 7 ustawy o SENT, 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 będącym podmiotem prowadzącym skład podatkowy lub który złożył zabezpieczenie akcyzowe w rozumieniu ustawy o podatku akcyzowym, który zawiera w szczególności: 1) dane nadawcy towaru obejmujące: a) imię i nazwisko albo nazwę, b) adres zamieszkania albo siedzibę; 2) numer identyfikacji podatkowej nadawcy; 3) numer akcyzowy' składu podatkowego; 4) dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu, w szczególności rodzaju towaru, pozycji CN, ilości, masy brutto lub objętości towaru; 5) dane adresowe miejsca magazynowania towaru - wysyłki; 6) dane adresowe miejsca magazynowania towaru przyjęcia; 7) numer rejestracyjny środka transportu, o którym mowa w art. 2 pkt 11 lit. a, albo numer pociągu wraz z numerem pojazdu kolejowego bez napędu; 8) datę wystawienia.”	jw.
	BBC	art. 3 ust. 7 i 8	W praktyce działalności wielu podmiotów występują sytuacje, gdy dwa lub więcej magazynów własnych znajduje się w tej samej miejscowości, nawet w bardzo niewielkiej odległości od siebie. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT w takich przypadkach będzie, więc nieproporcjonalna do rzeczywistego ryzyka naruszeń prawa (przewóz towaru na bardzo krótkim odcinku). Taka sytuacja występuje w przypadku podmiotów, którzy posiadają jeden z magazynów w odległości kilkuset metrów od zakładu oraz magazynu głównego. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT na tak krótkich odcinkach w znaczący sposób ograniczy dostępność środków transportu do realizacji przemieszczeń, co samo w sobie może uniemożliwić prowadzenie działalności. Z powyższego względu, BBC proponuje, aby wprowadzić wyłączenie z obowiązku monitorowania w ramach tego systemu przemieszczeń towarów dokonywanych pomiędzy magazynami tego samego podmiotu zlokalizowanymi w tej samej miejscowości lub/oraz w odległości nie przekraczającej 5 km.		Nieuwzględniona. Brak możliwości monitorowania przewozów na tzw. dokumencie MM zwiększa ryzyko związane z obrotem towarami objętymi SENT. Obowiązkowi zgłoszenia przewozu towaru po drodze publicznej będzie podlegał również przewóz na niewielkiej odległości. Zwiększono okres na dostosowanie do zmienionych przepisów. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
	Orlen	art. 3 ust. 10	Dodatkowo wskazujemy, że w naszej ocenie należy uzupełnić art. 3 ust. 10 Ustawy SENT o podmiot jakim jest Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych ze względu na prowadzoną działalność interwencyjną. Przy braku takiego wyłączenia może pojawić się problem związany z interpretacją jej statusu w kontekście nowych obowiązków związanych z dostawami towarów o pozycjach CN 2710 czy CN ex 2711 (czy będzie konieczna rejestracja miejsc odbioru, czy tylko potwierdzenie ilości odbioru towaru).	w art. 3 ust. 10 po pkt 22) stawia się średnik i dodaje się pkt 23) w brzmieniu: 23) Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych.”	Nieuwzględniona. RARS jest podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą podlegającą koncesjonowaniu.
	POPiHN	art. 3 ust. 10	jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art. 3 ust. 10	jw.	jw.	jw.

	TLP	art.5 ust. 4 lit d	Uzasadnienie rozszerzenia zakresu zgłoszenia, nie zawiera wskazania, ile dotychczas stwierdzono przypadków, w których dublowane były numery rejestracyjne środków transportu z różnych państw. W ocenie TLP, nakładanie kolejnych obowiązków na przewoźników drogowych, wymaga szczegółowej analizy stanu, podlegającego regulacji, a także, jak wskazywaliśmy już w uwagach powyżej, analizy rzeczywistej potrzeby i celu wprowadzania zmian.		Nieuwzględniona. Analiza danych w rejestrze wymaga jednoznacznej zidentyfikacji pojazdu. Jest to możliwe po dodaniu kraju rejestracji. Wydłużony został czas na dostosowanie do zmienionych przepisów.
	Orlen	art.5 ust. 4 lit c	Propozycja poszerzenia zakresu danych, które wprowadza przewoźnik o kraj rejestracji pojazdu, zmusza przewoźnika do wprowadzenia zmian w aplikacjach obsługujących planowanie i rejestrację zgłoszeń o dodatkowe pole. Dostosowanie posiadanych systemów oraz wdrożenie takiego rozwiązania u dużych podmiotów jest procesem, którego przeprowadzenie wymaga m.in. zmian zaakceptowanych budżetach zgodnie z obowiązującymi przepisami i regulacjami, rozpisania przetargów na usługę dostosowania wykorzystywanych systemów oraz wyłonienia wykonawcy realizującego usługę zmiany. Powyższe implikuje realne ryzyko, że duże podmioty nie będą w stanie dokonać odpowiednich zmian w okresie 3 miesięcy. Dodatkową kwestią jest czas pozyskiwania takich informacji w sytuacji gdy przewóz jest realizowany przez podwykonawcę. Jednocześnie należy pamiętać, iż skład przewoźcy składa się w przypadku cysterny samochodowej z ciągnika siodłowego oraz naczepy posiadających oddzielne numery rejestracyjne co zwiększa dodatkowo ilość danych niezbędnych do pozyskania. W uzasadnieniu do projektu wskazano, że zmiana wynika z faktu, iż numer rejestracyjny w różnych krajach może się powtórzyć, a dodanie kraju rejestracji jednoznacznie zidentyfikuje pojazd. Jednocześnie brak jest podstawy do twierdzenia, że powyższa dana będzie miała wpływ na realizację obowiązku monitorowania przewozu towarów wrażliwych i realizacji celów Ustawy SENT.		jw.
	POPIHN	art.5 ust. 4 lit c	jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art.5 ust. 4 lit c	jw.	jw.	jw.
	PIPP	art.5 ust. 4 lit c	Kolejne dodatkowe dane, które mogą rodzić ryzyko pomyłek, zaś dotychczas przekazywane dane są w tym zakresie wystarczające	pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu	jw.
	Orlen	art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 4	1. Zgodnie z projektem ma zostać wprowadzona zmiana w zakresie terminu do zgłoszenia informacji o odbiorze oraz danych wymaganych przy zgłoszeniu informacji o odbiorze, tj. daty odbioru i ilości odebranego towaru przez podmiot odbierający. Rozszerzono dane wymagane przy dokonaniu zgłoszenia informacji o odbiorze towaru przez podmiot odbierający o ilość odebranego towaru. Wyjątek w zakresie podmiotów objętych tym obowiązkiem został przewidziany jedynie w odniesieniu do wąskiego grona odbiorców a mianowicie w przypadku przewozu betonu towarowego do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej. Przy wprowadzeniu tego obowiązku należy uwzględnić fakt, że nie wszystkie podmioty są zarejestrowane w systemie SENT i będą mogły dokonać takiego potwierdzenia w tym systemie. Dodatkowo wskazać należy, że przy odbiorze towaru nie zawsze jest możliwość dokonania zważenia/obliczenia objętości dostarczonego towaru urządzeniem posiadającym świadectwo legalizacji. 2. Określenie terminu uzupełnienia zgłoszenia na 2 dni robocze po dostawie, przy jednoczesnym uwzględnieniu terminu ważności nr referencyjnego SENT (10 dni) może powodować, że wskazany termin 2 dni będzie niewystarczający, co może być problematyczne dla dostaw realizowanych w ostatnich dniach ważności nr referencyjnego SENT. W przypadku pojawienia się konieczności podania ilości w ramach zamknięcia zgłoszenia, dla ewentualnych dostaw kolejowych np. LPG termin 2 dni od dostawy może być niemożliwy. 3. Jednocześnie należy uwzględnić kwestię dotyczącą np. specyfiki dostaw kolejowych i kwestii terminu potwierdzania odbioru takich przesyłek. W przypadku tej kategorii dostaw pojawiają się wątpliwości w przypadku kiedy dostawa kolejowa przebywa na miejscu odbioru, ale nie ma od razu możliwości potwierdzenia odbioru wraz z podaniem ilości dostarczonej. Podmioty odbierające częstokroć przyjmują w jednym czasie znaczące liczby składów kolejowych, co fizycznie uniemożliwia ich rozładowanie w ciągu tak krótkich okresów czasu. Już w aktualnym stanie prawnym podmioty wysyłające spotykają się z problemem utraty ważności zgłoszenia w trakcie przewozu ze względu na czynniki, na które nie mają wpływu. Dodatkowo wskazujemy, że termin zaproponowany w projekcie dwóch dni roboczych winien rozpoczynać swój bieg od daty rozładunku, nie zaś dostawy. Dopiero bowiem po dokonaniu czynności rozładowania wszystkich cystern przyjętych w ramach jednej dostawy podmiot odbierający ma możliwość dokonania zważenia cystern i ustalenia faktycznej ilości produktu. Najczęściej wynika to z braku możliwości zważenia składu kolejowego w momencie dostawy i podania danych dotyczących ilości (zważonych) przy zamknięciu zgłoszenia. W związku z powyższym pojawia się wątpliwość, z jaką ilością powinno zostać zamknięte zgłoszenie w takiej sytuacji: a) czekamy na ostateczne określenie dokładnej wagi towaru i dokonujemy potwierdzenia z późniejszą datą dostawy, a w uwagach dodajemy informację o faktycznej dacie dostawy; b) zamykamy zgłoszenie w wymaganym terminie z ilością szacunkową (np. według dokumentacji przewozowej). Ma to szczególne znaczenie dla tak dużych podmiotów i specyfiki obsługi logistycznej bardzo dużych zakładów produkcyjnych. 4. Kierując się dotychczasowym doświadczeniem w zakresie zamykania zgłoszeń SENT wnioskujemy o wykreślenie z projektu terminu do potwierdzenia odbioru towaru określonego na termin ważności numeru referencyjnego tj. 10 dni i pozostawienie wyłącznie określenia terminu „nie później niż w drugim dniu roboczym następującym po dniu weryfikacji ilości towaru po jego dostarczeniu”. W przypadku wprowadzenia obowiązku potwierdzania odbioru ważność zgłoszenia traci rację bytu.		Uwzględniona częściowo. Powierzenie odbioru ma być uzupełnione w terminie ważności numeru referencyjnego.
	POPIHN		jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 4	jw.	jw.	jw.

	BBC	art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 4	Z projektu wynika, że jeśli podmiot otrzyma dostawę ostatniego dnia ważności SENT (Iłogo dnia), zamknięcie przemieszczenia SENT musi nastąpić tego samego dnia. BCC wnioskuję,, aby na zamknięcie zgłoszenia przewidziany był w każdym przypadku termin dwóch dni roboczych. Jeśli ostatni dzień ważność SENT nastąpi w sobotę lub niedzielę, podmioty nie będą w stanie dopełnić obowiązku, co może skutkować nieuzasadnionym nakładaniem kar.		Nieuwzględniona. Zgłoszenie jest ważne (aktywne) przez 10 dni i w tym terminie musi nastąpić potwierdzenie odbioru towaru.
	PZPB	art. 5 ust. 5 i 5a	Art. 5. Wnoszemy o wydłużenie terminu finalnego potwierdzania odbioru do 4 dni roboczych oraz uzupełnienie wymagania o potwierdzenie odbioru w ciągu 7 dni roboczych w przypadku prowadzenia betonowania w trybie ciągłym (ilość wbudowanego betonu powyżej 1000 m3 w element) z uwagi, iż osobami potwierdzającymi ilości betonu będą kierownicy Robót bezpośrednio nadzorujący pracę. Takie prace trwają dłużej niż jedna zmiana robocza i 2 dniowy czas na weryfikację odbiorów jest niewystarczający.	Art. 5. 5 W przypadku zakończenia przewozu towarów na terytorium kraju, podmiot odbierający, w terminie ważności numeru referencyjnego, ale nie później niż w 4 dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru, natomiast w przypadku jednorazowych zgłoszeń obejmujących powyżej 1000m3 podmiot odbierający, w terminie ważności numeru referencyjnego, ale nie później niż w 7 dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru uzupełnia zgłoszenie o informację o:	Uwzględniona częściowo. Powierzenie odbioru ma być uzupełnione w terminie ważności numeru referencyjnego.
	PIPP	art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 4	Kolejne dodatkowe dane, które mogą rodzić ryzyko pomyłek, zaś dotychczas przekazywane dane są w tym zakresie wystarczające. Dodatkowo w pewnych sytuacjach, (o których mowa w uzasadnieniu projektu), w praktyce może dojść do sytuacji, w której niemożliwym stanie się terminowe uzupełnienie zgłoszenia. Obowiązek ten może być niemożliwy do zrealizowania np. w razie dostawy zrealizowanej o godz. 23 30 - podmiot odbierający będzie miał de facto 30 minut na dokonanie formalnego zamknięcia SENT. Biorąc pod uwagę masowość dostaw SENT, taka zmiana może skutkować wielokrotnymi karami nakładanymi na podmioty odbierające, w tym również w razie braku jakiegokolwiek zawinienia w opóźnieniu zamknięcia SENT, czy też w braku jakiegokolwiek uszczuplenia interesu Skarbu Państwa.	pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu	Uwzględniona częściowo. Powierzenie odbioru ma być uzupełnione w terminie ważności numeru referencyjnego.
	SPBT	art. 5 ust. 1 i ust. 5a	Największe zagrożenia utraty wpływów z VAT można przewidywać w wysyłkach do klientów indywidualnych. Projekt ustawy nie nakłada na osoby fizyczne nieprowadzące działalności gospodarczej odbierające nabyty beton obowiązku uzupełnienia zgłoszenia o informacje o jego odbiorze. Potwierdzenia odbioru tego towaru będzie dokonywał podmiot wysyłający. I tu może występować potencjalne źródło nadużyć.	a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie: W przypadku gdy zakończenie przewozu towaru następuje na terytorium kraju, podmiot wysyłający jest obowiązany również przekazać numer referencyjny podmiotowi odbierającemu. i usunąć ust. 5a. 2 pkt 1b, na terytorium kraju do osoby fizycznej nieprowadzącej działalności gospodarczej, podmiot wysyłający w terminie ważności numeru referencyjnego, ale nie później niż w drugim dniu roboczym następującym po dniu dostarczenia towaru, uzupełnia zgłoszenie o informacje, o których mowa w ust. 5 - usunąć	Nieuwzględniona. Ustawa nie nakłada obowiązków na osoby fizyczne.
	Orlen	art. 5a ust. 1	1. Zgodnie z treścią projektowanego przepisu w przypadku odmowy przyjęcia towaru będącego przewozem kończącym się na terytorium kraju, o którym mowa w art. 5 ust 1 Ustawy SENT, podmiot odbierający zgodnie z ust. 3 uzupełnia zgłoszenie o informacje o przyczynach odmowy odbioru towaru. Podmiot wysyłający w takim przypadku jest obowiązany wysłać nowe zgłoszenie przewozu towaru z miejsca gdzie dostarczono towar (ale odmówiono jego przyjęcia), do miejsca gdzie ma być dostarczony. Na gruncie tak skonstruowanego przepisu rodzi się wątpliwość co do działania w przypadku odmowy przyjęcia towaru od dostawcy zagranicznego (Nadawcy). Przepis w swojej treści wprost odwołuje się do art. 5 ust 1 Ustawy SENT regulującego kwestię przewozu rozpoczynającego się na terytorium kraju. Czy w takim przypadku jest obowiązek uzupełnienia zgłoszenia o przyczynę odmowy oraz wystawienia nowego zgłoszenia na transport zwrotny? I kto jest w takiej sytuacji zobowiązany do wystawienia nowego zgłoszenia - podmiot odbierający czy nadawca? Czy może w przypadku takiego zwrotu rolę się odwracają i podmiot odbierający staje się podmiotem wysyłającym? W związku z powyższymi wątpliwościami dotyczącymi również podmiotu zobowiązanego w przypadku zwrotu towaru w ramach reklamacji, do wystawienia zgłoszenia na przewóz zwrotny - zarówno w przypadku zwrotu na terenie kraju jak i w przypadku zwrotu poza granicę kraju. Jednocześnie wskazujemy, że w przypadku reklamacji, która może mieć miejsce kilka dni/tygodni po dostawie, nie będzie już możliwe uzupełnienie zgłoszenia o przyczynę odmowy przyjęcia towaru z uwagi na upływ ważności zgłoszenia SENT, tj. 10 dni. 2. Projektowany przepis stanowi o konieczności, przed rozpoczęciem przewozu towaru, każdorazowego zarejestrowania przez podmiot wysyłający zgłoszenia SENT w przypadku przekierowania towaru wskutek odmowy jego przyjęcia przez podmiot odbierający. Przepis precyzuje tylko przypadek odmowy przyjęcia całości towaru. Brak precyzyjnych wytycznych dla sytuacji odebrania/dostarczenia części towaru. Zdarzają się przypadki, gdy całość paliwa nie mieści się w zbiornikach odbiorcy lub konieczności awaryjnego "ratowania" stacji paliw przed brakiem produktu poprzez rozładunek części towaru z transportu przeznaczonego dla innej stacji. 3. Dodatkowo wydaje się, że przepis ten skonstruowany został bez uwzględnienia specyfiki odnoszącej się do zbiorczych zgłoszeń SENT. Postulat zmiany tego przepisu wynika z faktu, iż systemowo PUESC umożliwiła w takich sytuacjach w przypadku zgłoszeń zbiorczych umieszczenie informacji o nowym miejscu załadunku w uzasadnieniu do zgłoszenia zbiorczego, co nie wymaga generowania nowego zgłoszenia. W zgłoszeniach zbiorczych formalnie jednak miejsce załadunku przypisane jest na stałe do tego zgłoszenia, w przypadku przekierowania produktu w zgłoszeniu zbiorczym dodawane jest kolejne miejsce dostawy (inny podmiot odbierający) bez możliwości ingerencji w dane przypisane do zgłoszenia zbiorczego, między innymi dotyczące miejsca załadunku. Zgłoszenia zbiorcze charakteryzują się bowiem tym, że można realizować na ich podstawie przewóz bez rozdysonowanej całej ilości produktu (wszystkich miejsc dostarczenia). Kolejne punkty dostaw można dodawać w trakcie przewozu, a przed ostatnim miejscem rozładunku. Zgłoszenie zbiorcze pozwala bowiem dodać kolejny punkt przed rozpoczęciem przewozu od ostatniego miejsca, co umożliwi monitorowanie przebiegu całej trasy cysterny bez konieczności generowania nowego zgłoszenia SENT. W zgłoszeniu zbiorczym nie występuje również ryzyko braku danych GPS ponieważ pojazdy i numery lokalizatorów przypisane są do tego zgłoszenia, co powoduje, że zapewnione jest stałe monitorowanie pojazdu, a tym samym wyeliminowane jest jakiegokolwiek ryzyko związane z nielegalnym obrotem produktem. Mając na względzie powyższe, wydaje się, zasadnym wyłączenie stosowania projektowanej normy prawnej w stosunku do zgłoszeń zbiorczych.		Nieuwzględniona. W przypadku zwrotu towaru przez odbiorcę zagranicznego obowiązuje ogólna reguła zawarta w art. 6 ustawy. W zakresie zgłoszeń zbiorczych - materia uregulowana poza ustawą.
	POPiHN	art. 5a ust. 1	jw.	jw.	jw..

	Pracodawcy RP	art. 5a ust. 1	jw.	jw.	jw.
	PIPP	art. 5a	dotychczas istniała możliwość aktualizacji zgłoszenia w przypadku odmowy odebrania twaru przez podmiot odbierający. Propozycja eliminuje możliwość aktualizacji, pozostawiając jedynie konieczność nowego zgłoszenia co będzie stanowiło znaczące obciążenie przedsiębiorców	pozostawienie przepisu w dotychczasowym brzmieniu	jw.
	SPBT	art. 5a	Brak zdefiniowanej procedury zwrotu towaru w ramach "zgłoszenia kontraktowego". Opis zagadnienia: Projektowany art. 5a, opisujący procedurę postępowania w przypadku zwrotu towaru, odnosi się wprost do przewozów zgłaszanych na podstawie art. 5 (zgłoszenia standardowe). Brakuje natomiast analogicznej, jasno opisanej procedury dla dostaw realizowanych w ramach "zgłoszenia kontraktowego" (art. 5b), które z definicji nie są indywidualnie rejestrowane w SENT.	Propozycja usprawnienia: Wnosimy o dodanie do ustawy przepisu, który jednoznacznie ureguluje tę kwestię. Sugerujemy, aby w przypadku zwrotu towaru z dostawy realizowanej w ramach "zgłoszenia kontraktowego", podmiot wysyłający był zobowiązany do utworzenia na taki przewóz powrotny odrębnego, standardowego zgłoszenia SENT na podstawie art. 5. W zgłoszeniu tym jako miejsce załadunku wskazywana byłaby budowa, a jako miejsce dostawy – wytwórnia.	Uwzględniona.
	SPBT	art. 5b ust. 1	Należy zmniejszyć wymaganą do realizacji zgłoszenia kontraktowego objętość betonu z 1 tys. m3 do 100 m3 z uwagi, że i tak jest to ilość pozostająca poza typowym zamówieniem klienta indywidualnego (100 m3 betonu to ca. 12-14 betonowozów) a w praktyce usprawni procedury transportowe w obrocie B2B	Art. 5b.1 w miejsce 1 tys. m3 należy wpisać 100 m3	Uwzględniona.
	SPBT	art. 5b ust. 2	Forma dowodu księgowego i sposób naniesienia numeru referencyjnego. Opis zagadnienia: 1. Projekt ustawy nie precyzuje, czy dowód księgowy, powinien mieć formę papierową, czy dopuszczalna jest również forma elektroniczna? 2. Na etapie wykonywania poszczególnych dostaw do towaru dołączane są dowody wydania towaru czyli dokumenty WZ, ewentualnie listy przewozowe, które nie są dowodem księgowym w rozumieniu ustawy o rachunkowości, zwłaszcza w odniesieniu do podmiotu wysyłającego. Podatnik, dokonujący dostawy towaru wystawia WZ w związku ze sprzedażą, ale dokument ten nie jest dla niego dokumentem księgowym. Jest to jedynie dowód wydania z magazynu towarów bądź materiałów, który w konsekwencji będzie podstawą wystawienia faktury (dowodu księgowego), ale nie jest tym dowodem podczas wykonywania dostawy. Powyższe oznacza, że przewoźnik nie będzie dysponował przewozić towar dowodem księgowym ale będzie dysponował dokumentem określającym rodzaj i ilość towaru, takim jak dokument "wz". list przewozowy itp. Sformułowanie dowód księgowy w tym miejscu należy zastąpić sformulowaniem" dowód wydania towarów bądź materiałów, list przewozowy, inny podobny dokument" 3. Istnieje nieścisłość co do sposobu naniesienia numeru referencyjnego – ustawa używa ogólnego sformułowania "umieścić", a uzasadnienie wskazuje na formę "nadrudowaną".	Propozycja usprawnienia: W celu ułatwienia operacji i dostosowania przepisów do nowoczesnych realiów biznesowych, wnosimy o jednoznaczne uregulowanie tych kwestii w treści ustawy. Proponujemy, aby wprost dopuścić zarówno papierową, jak i elektroniczną formę dokumentu (np. plik PDF na urządzeniu mobilnym), a także umożliwić nanoszenie numeru referencyjnego zarówno w formie wydruku, jak i czytelnej, odręcznej adnotacji. Taka elastyczność zapewni przedsiębiorcom pewność prawną i pozwoli na wybór najbardziej efektywnej metody, jednocześnie zabezpieczając możliwość działania w sytuacjach awaryjnych. Sformułowanie dowód księgowy w tym miejscu należy zastąpić sformulowaniem" dowód wydania towarów bądź materiałów, list przewozowy, inny podobny dokument"	Uwzględniona.
	TLP	art. 5b ust. 2, art. 9 ust. 5a, art. 10 ust. 1b	zwracamy uwagę, że w obrocie towarowym, w tym w przewozie drogowym rzeczy, nie jest wymagany dokument księgowy, a jedynie dokument przewozowy. Ponadto, dane zawarte w dokumencie księgowym, w niektórych przewozach, np. towarów niebezpiecznych dużego ryzyka, są objęte tajemnicą handlową i podlegają bardzo restrykcyjnym procedurom ochrony. Dodatkowo, ze wskazanych przepisów, a także ich uzasadnienia, nie wynika informacja o dopuszczalnej formie dokumentu księgowego, tj. czy może być sporządzany i okazywany do kontroli jako dokument elektroniczny, czy też papierowy. W tym ostatnim przypadku, z pewnością będzie to kolejne utrudnienie dla kierowcy, którego zadaniem nie jest gromadzenie dokumentacji finansowej przewoźnika		Nieuwzględniona. Zgłoszenie kontraktowe nie jest obowiązkowe. Jest możliwym do stosowania ułatwieniem obwarowanym, tym że przewoźowi betonu towarzyszy kdokument księgowy. Dodatkowo - beton nie jest towarem niebezpiecznym.
	SPBT	art. 5b ust. 3	„Zgłoszenie kontraktowe” jest dobrym rozwiązaniem na realizację dużych kontraktów zawieranych między wysyłającym a odbierającym. Należy w nim uwzględnić kilka poprawek istotnych z punktu wysyłającego. Duże kontrakty uwzględniają często kilka miejsc dostawy (np. budowa drogi na kilku kilometrach z kilkoma obiektami). Dodatkowo realizacja dużych kontraktów wiąże się z zabezpieczeniem ciągłości dostaw i jednorazowo dostawy dużej ilości betonu. Wysyłający w umowie często deklaruje dostawy z różnych swoich węzłów i różnych lokalizacji.	1) dane adresowe miejsc załadunku towaru; (wysyłka towaru realizowana z kilku lokalizacji) 2) dane adresowe miejsc dostarczenia towaru. (odbiór towaru w kilku lokalizacjach)	Uwzględniona
	PZPB	art. 5b ust. 3 pkt 6	Art. 5b. 6 z uwagi, iż dostawy masowe prowadzone są na inwetycje wnioskujemy o rozszerzenie punktu o możliwość wskazania zadania, która charakteryzuje się unikatowością oraz umożliwia lokalizację.	6. dane adresowe miejsca dostarczenia towaru lub nazwę inwestycji/zadania	Nieuwzględniona. Dodano możliwość zgłoszenia więcej niż jednego miejsca dostarczenia towaru podawaną w zgłoszeniu.
	TLP	art. 5b ust. 3	zwracamy uwagę, że umowy o dostawę betonu, mogą być umowami realizowanymi w ramach stałej współpracy, a tym samym mogą nie mieć określonej daty zakończenia. W ocenie TLP, należy rozważyć uwzględnienie takich stanów faktycznych, szczególnie w kontekście danych, podlegających zgłoszeniu, wskazywanych w projektowanym art. 5b ust. 3 ustawy SENT.		Bezprzedmiotowa. Zmiana daty podlega aktualizacji.
	SPBT	art. 5b ust. 4	Podmiot wysyłający po zakończeniu umowy na dostawę towaru, uzupełnia zgłoszenie o informacje o dacie zakończenia umowy oraz łącznej ilości dostarczonego towaru podanej w m ³ , w terminie 10 dni po dniu zakończenia umowy. Zakończenie kontraktu wiąże się z potwierdzeniem między wysyłającym a odbierającym ilości dostarczonego betonu i wystawieniem faktur. Termin wystawienia faktur najczęściej wynosi 30 dni. W związku z projektem ustawy 10 dni, dane dotyczące zakończenia umowy mogą się różnić i będą wynikać z potencjalnych reklamacji ilościowych zgłoszonych przez odbiorcę.	art. 1 pkt. 6 w miejsce w terminie 10 dni po zakończeniu umowy wpisać: w terminie 30 dni po zakończeniu budowy.	Uwzględniona częściowo. W zgłoszeniu podawany jest termin zakończenia umowy, a nie termin zakończenia budowy. Termin uzupełnienia zgłoszenia o informacje o łącznej ilości dostarczonego towaru został wydłużony do 30 dni

	SPBT	art. 9 ust. 5a i art. 10c	Miedzy art.9 ust. 5a a art.10c ust.1a występuje niespójność. Przemieszczanie towaru będzie mogło być realizowane w przypadku niedostępności rejestru, gdy przewożonemu towarowi towarzyszył będzie dowód księgowy, natomiast nie ma takiej możliwości w przypadku trwającej dłużej niż 15 minut niesprawności lokalizatora. W obu przypadkach właściwości i specyfikę transportu betonu jest taka sama. Proponuję aby o niesprawności lokalizatora powiadomienie naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla miejsca dostarczenia towaru odbywało się po dostarczeniu towaru odbiorcy. Rozwiązanie takie zapobiegnie niepotrzebnemu blokowaniu dróg oraz zapobiegnie zniszczeniu ładunku i środka transportowego, w przypadku kłopotów z połączeniem telefonicznym. Ewentualnie, czy zamiast zgłoszenia telefonicznego będzie możliwość zgłoszenia w systemie rejestracji danych?	1a. W przypadku trwającej dłużej niż 15 minut niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji podczas przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a, może kontynuować przewóz do miejsca rozładunku, po czym jest obowiązany do niezwłocznego powiadomienia telefonicznego lub za pośrednictwem aplikacji o tej niesprawności naczelnika urzędu celnoskarbowego właściwego dla miejsca dostarczenia towaru.	Nieuwzględniona. Ze względu na specyfikę towaru (betonu), jego przewóz jest realizowany na krótkich odcinkach (kilka/kilkadziesiąt kilometrów) i trwa relatywnie krótko. Specyfika tego towaru uwzględniona została w projekcie i zawiera on odrębny tryb postępowania kierującego pojazdem w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora.
	PIPP	art. 10 ust. 1	Zmiana jest pochodną zmian dotyczących przesunięć magazynowych i tzw. dokumentów MM. W naszej ocenie zasadnym jest pozostawienie dokumentów MM, przy jednoczesnym doprecyzowaniu sytuacji, w których dokumenty te mogą być stosowane. W praktyce w orzecznictwie widac rozbieżności dotyczące poprawności stosowania dokumentów MM.	proponujemy pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu, przy czym w dotychczasowym brzmieniu ust. 1 proponujemy kropkę zasąpć przecinkiem i uzupełnić przepis o: <i>albo dowodu księgowego lub faktury dokumentującej dostawę towaru, jeżeli została wystawiona w przypadku przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b</i>	Nieuwzględniona. Przewóz pomiędzy magazynami zostają objęte systemem monitorowania.
	PIPP	art. 10 ust. 2-4, art. 13 ust. 1 pkt 3 i ust. 5 pkt 2, art. 16 ust. 1 pkt 2 oraz art. 32 ust. 1 pkt 1	Zmiana jest pochodną zmian dotyczących przesunięć magazynowych i tzw. dokumentów MM. W naszej ocenie zasadnym jest pozostawienie dokumentów MM, przy jednoczesnym doprecyzowaniu sytuacji, w których dokumenty te mogą być stosowane.	pozostawienie przepisów w dotychczasowym brzmieniu z ewentualnym rozszerzeniem dotychczasowego brzmienia wyłącznie o kwestie dotyczące przewozu betonu	Nieuwzględniona. Przewóz pomiędzy magazynami zostają objęte systemem monitorowania.
	PZPB	art. 10c	Art. 10c w związku z realizacją inwestycji na terenach często nie objętych zasięgiem sieci komórkowych wnioskujemy o możliwość dodania w zgłoszenia lokalizacji dostawy, która objęta jest tym wyjątkiem. Każdorazowe zgłaszanie często w godzinach nocnych może zaburzyć ciągłość betonowania i spowodować wadę trwałą w konstrukcji.	w art. 10c po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W przypadku trwającej dłużej niż 15 minut niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji podczas przewozu towaru, o którym mowa w art. 3 ust. 2 pkt 1b, kierujący, o którym mowa w art. 2 pkt 2 lit. a, jest obowiązany do niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej i telefonicznego powiadomienia o tej niesprawności naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla miejsca dostarczenia towaru, a następnie kontynuowania przewozu.” W przydadku realizowania inwestycji nie objętej zasięgiem sieci GPS bądź występującymi zaburzeniami tej sieci dopuszcza się w zgłoszeniu wskazanie odcinków na których występuje trwała nieprawność lokalizacji.	Niezasadna. Art. 10c dotyczy niesprawności lokalizatora. Brak zasięgu to nie jest niesprawność lokalizatora. Lokalizator przekazuje dane, które zostaną uzupełnione. W przypadku zgłoszeń kontraktowych przekazywanie danych z GPS nie będzie wymagane.
	SPBT	art. 10d	Propozycja zgłoszenia kontraktowego ma na celu wyeliminowanie wielokrotnego zgłaszania tych samych dostaw między wysyłającym a odbierającym. Z punktu widzenia realizujących kontrakt jest to dobre rozwiązanie, nie wymaga codziennych zgłoszeń od wysyłającego, przewoźnego i odbiorcy. Jakież zagrożenia wynikają z takiego zgłoszenia kontraktowego? Brak kontroli i nadzoru urzędu nad wysłanym betonem. Ilości znane są tylko wysyłającemu. Przyznany numer zgłoszenia kontraktowego może być na dokumentach dostawy dla różnych odbiorców. Odbiorcy nie muszą tego potwierdzać, bo nie mają takich obowiązków przy zgłoszeniu kontraktowym. Brak możliwości zweryfikowania dostaw przez urząd nadzorujący, bo przewoźnik nie musi zgłaszać transportu a kierowca ma wyłączoną geolokalizację. Nieuczciwy wysyłający tworzy zgłoszenie kontraktowe dla Klienta_A na 1100m3 betonu na 12 miesięcy (na tyle jest umowa). Otrzymany numer zgłoszenia drukuje na dokumentach dostawy. Realizuje dostawy do różnych klientów (Klient_A, Klient_B, Klient_C, itd.) na łączną ilość znacznie przekraczającą dane umowy kontraktowej (np. 5 000 m3). W czasie wysyłki betonu, dane z realizacji nigdzie nie są rejestrowane i zapisywane. Nawet jeśli transport zostanie poddany kontroli, to dokumenty zgłoszone w SENT są poprawne (do rozliczenia z innymi odbiorcami niż Klient_A są oddzielne dokumenty). Po zrealizowaniu dostaw zamyka zgłoszenie i potwierdza dostarczenie ilości 1100 m3. W systemie wszystko się zgadza, nawet jeśli urząd poprosi o umowę.	Wprowadzić obowiązek przekazywania danych geolokalizacyjnych środka przewozowego wszystkich transportów.	Nieuwzględniona. Przyjęto założenie, że przewozy na zgłoszeniach kontraktowych nie podlegają geolokalizacji. Zadaniem systemu jest głównie prewencyjne oddziaływanie na podmioty gospodarcze działające w obszarach w których występuje wysokie ryzyko zachowań powodujących uszczuplenie dochodów budżetu państwa. Skupiamy się zarówno na działaniach prewencyjnych, jak i na celowanych działaniach kontrolnych. Kontrole na drogach wykonywane są przez 4 organy (KAS, ITD, Policję i Straż Graniczną). Oprócz kontroli drogowych, w ustawie o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, została wprowadzona możliwość kontrolowania wypełniania obowiązków również ex post, tj. w trakcie prowadzonego postępowania podatkowego, kontroli podatkowej albo kontroli celno-skarbowej.
	TLP	art. 15 ust. 4	Należy rozważyć, czy rozwiązanie, polegające na nałożeniu kaucji w wysokości uzależnionej od liczby nałożonych zamknięć urzędowych, stanowi adekwatną sankcję, rzeczywiście zabezpieczającą należności podatkowe Skarbu Państwa. Dla przykładu, w przypadku przewozu drogowego paliwa cysterną 5-6 komorową, kwota kaucji nałożonej na przewoźnika drogowego, będzie sięgała 10-12 tys. PLN. Dla porównania, kwota ta stanowi najwyższe, górne granice kar, nakładanych za naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowych,		Nieuwzględniona. Po przedstawieniu pojazdu w miejscu dostarczenia towaru lub zakończenia przewozu w celu usunięcia tych zamknięć kaucja będzie podlegać zwrotowi.
	PIPP	art. 15 ust. 4	Znaczące rozszerzenie obowiązków fiskalnych	pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu	jw.

TLP	art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, art. 24 ust. 3, art. 26 ust. 3 i 4	uchylenie obecnych przepisów, określających możliwość każdorazowego odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej w przypadku dowodnego wykazania istnienia ważnego interesu lub interesu publicznego „należy ocenić negatywnie. Instytucja odstąpienia, szczególnie wobec bardzo wysokich kar, nakładanych w trybie postępowania administracyjnego, opartego na konstrukcji winy obiektywnej, jest jedynym narzędziem, umożliwiającym argumentację i obronę. Dlatego też, powinna pozostać dla każdego stanu faktycznego, a nie jedynie dla wybranych naruszeń, jak obecnie zażąda projekt, np. dla omyłek pisarskich, Ponadto, nie można zgodzić się z twierdzeniem Projektodawcy, że „uchylony został obowiązek badania w trakcie postępowania o nałożenie kary pieniężnej przesłanek odstąpienia od nałożenia tej kary ważnego interesu podmiotu lub interesu publicznego”, bowiem takie badanie nie było inicjowane przez organy z urzędu, a jedynie na wniosek podmiotu, wobec którego wszczynano postępowanie o nałożenie kary pieniężnej.		Nieuwzględniona. Zasadą jest, że wykazanie istnienia ważnego interesu lub interesu publicznego może być przesłanką do zastosowania ulgi w spłacie nałożonej kary pieniężnej (jej umorzenia, rozłożenia na raty, odroczenia spłaty.). Zasadą ta dotyczy kar pieniężnych nakładanych przez administrację publiczną i powinna dotyczyć również kar nakładanych z ustawy SENT. Projekt przewiduje natomiast możliwość odstąpienia od nałożenia kary z ustawy SENT i poprzestanie na pouczeniu, co będzie warunkowane okolicznościami sprawy. Wprowadzany zostaje prawny mechanizm łagodzący, w określonych przypadkach ujawnionych nieprawidłowości będących wynikiem oczywistej omyłki.
POPIHN	art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, i art. 24 ust. 1a i 3	Projektowane zmiany w art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, i art. 24 ust. 1a i 3 zakładają uchylenie badania w trakcie postępowania o nałożenie kary pieniężnej przesłanek odstąpienia od nałożenia tej kary w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podmiotu lub interesem publicznym. Pojawia się wątpliwość, czy taka zmiana nie skutkuje „automatycznym” nakładaniem kar na podmioty, które wywiązują się na bieżąco z ustawowych obowiązków, jednak uchybienia przy skali działalności się zdarzają. Czy w tej sytuacji nie będzie trudniej uzyskać decyzję o odstąpieniu od nałożenia kary?		jw.
Pracodawcy RP	art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, i art. 24 ust. 1a i 3	jw.		jw.
PIPP	art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, art. 24 ust. 1 i 3	Propozycja zmiany przepisów de facto znosi instytucję "odstąpienia od wymierzenia kary". Dzis orzecznictwo organów oraz sądów w znaczącej mierze odnosi się do pojęć <i>interesu publicznego lub interesu przewoźnika</i> . Brak jest rozstrzygnięć, w których pomimo ważnego interesu publicznego lub interesu przewoźnika, organy lub sądy odstepują od wymiaru kary. Wręcz z orzecznictwa płyną wnioski przeciwnie: <i>skoro jest ustawa i w niej określone obowiązki, to obowiązki powinny być przestrzegane. Ergo jeśli naruszono obowiązek, to zasadą jest kara</i> . W naszej ocenie z pełną stanowczością należy uznać, że przepisy umożliwiające odstąpienie od wymierzenia kary powinny pozostać w ustawie SENT, zaś ewentualnym dookresleniu mogą ulec przesłanki odstąpienia. Wydaje się jednak, że przesłanki interesu publicznego i interesu przewoźnika wydają się znajdować odzwierciedlenie w orzecznictwie i stanowią realną podstawę od stosowania instytucji odstąpienia od wymierzenia kary w praktyce.	pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu, a co najmniej pozostawienie we wszystkich przepisach możliwości zastosowania odstąpienia od wymierzenia kary	jw.
BBC	art. 21 ust. 3, art. 22 ust. 3, art. 22a ust. 2, art. 24 ust. 1 i 3	Wnoskujemy o utrzymanie możliwości odstąpienia od nałożenia kary za nieterminowe zamknięcie SENT i pozostałe uchybienia w zakresie SENT, w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podmiotu odbierającego (np. działanie niezawinione), lub interesem publicznym.		jw.

	Prawnicy Transportu	art. 21 ust. 3, art... 22 ust. 3, art... 22a ust. 2, art. 24 ust. 1 i 3	W naszej ocenie uzasadnione jest pozostawienie w ustawie SENT przesłanek odstąpienia od nałożenia administracyjnej kary pieniężnej w niezmienionej formie – klauzul generalnych interesu publicznego i ważnego interesu podmiotu (z ewentualnym ograniczeniem badania drugiej z tych przesłanek do sytuacji, w której wniesie o to strona postępowania). Natomiast w przypadku zmiany w projektowanym kierunku, konieczne wydaje się nieograniczanie z góry sytuacji, w których będzie mogło nastąpić odstąpienie od nałożenia kary – lecz co najwyżej doprecyzowanie tych przypadków, w których jest to szczególnie uzasadnione. Nieuszybnym wydaje się wyeliminowanie możliwości odstępowania od nakładania kar w zakresie niektórych kategorii naruszeń ustawy SENT – tym bardziej, że obecnie organy administracji oraz sądy niekiedy dostrzegają potrzebę nienakładania kar pieniężnych pomimo stwierdzenia nieprawidłowości również w takich przypadkach, co do których możliwość zastosowania instytucji odstąpienia od ukarania zostałaby projektowanym przepisem wyłączona. Brak jest uzasadnienia dla takiego ograniczenia możliwości uwzględniania przez organy szczególnych sytuacji przy rozpatrywaniu konkretnych spraw – z czego i tak organy te korzystają sporadycznie. Inną sprawą jest natomiast kwestia stosowania kar w sztywno określonej wysokości, które coraz częściej budzą zastrzeżenia w orzecznictwie zarówno TSUE, jak i TK. Z tego względu w naszej ocenie warto byłoby się przyjrzeć temu zagadnieniu, w szczególności uwzględniając wnioski płynące z orzeczenia TSUE w sprawie węgierskiej ustawy EKAER oraz wywoływane w przywołanych już wyrokach WSA we Wrocławiu. Procedowanie przedmiotowego projektu może być dobrą okazją do korekty przewidzianego w ustawie SENT mechanizmu nakładania kar pieniężnych – w celu zapewnienia zgodności tej regulacji zarówno z przepisami Konstytucji, jak i z prawem Unii Europejskiej. (całość w piśmie Pracowników Transportu).	„2a. Na uzasadniony wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, nadawcy, przewoźnika, podmiotu nabywającego, podmiotu sprzedającego, zużywającego podmiotu olejowego albo pośredniczącego podmiotu olejowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego może w drodze decyzji odstąpić od nałożenia kary pieniężnej i poprzestać na pouczeniu, w szczególności jeżeli: 1)przewóz towarów albo obrót paliwem opałowym został zgłoszony do rejestru zgodnie z odpowiednio art. 5-7, a 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.”	jw. Ustawa o SENT przewiduje wprowadzić sztywne stawki kar za stwierdzone naruszenia, to jednak stawki te są zróżnicowane, z uwzględnieniem charakteru naruszenia (im poważniejsze naruszenie, tym wyższa kara) oraz podmiotowości (na podmioty prowadzące działalność gospodarczą nakłada wyższe kary), co uwzględnienia konstytucyjną zasady proporcjonalności.
	ZMPD	art. 24 ust. 1	Postulujemy rozszerzenie projektu nowelizacji o zmianę art. 24 ust. 1 ustawy SENT, polegającą na wprowadzeniu zróżnicowania wysokości kary pieniężnej w zależności od rodzaju stwierdzonego naruszenia. W szczególności dotyczy to sytuacji, w których niezgodność ma charakter oczywistej omyłki, w tym również omyłki pisarskiej w zakresie numeru rejestracyjnego pojazdu. Obowiązujące obecnie brzmienie przepisu, przewidujące karę w jednolitej wysokości 10 000 zł, prowadzi do wyraźnej dysproporcji pomiędzy wysokością sankcji a charakterem niektórych uchybień. Aktualna regulacja nie umożliwia rozróżnienia między naruszeniami istotnymi a niezamierzonymi, technicznymi błędami (np. tzw. literówkami), które nie wpływają ani na możliwość przeprowadzenia skutecznej kontroli, ani na interes finansowy państwa. Wprowadzenie mechanizmu różnicowania wysokości kary w zależności od rodzaju uchybienia byłoby w pełni zgodne z celem projektowanego art. 26 ust. 2a ustawy SENT, który przewiduje bardziej elastyczne i racjonalne podejście do sankcjonowania nieistotnych błędów – w tym możliwość całkowitego odstąpienia od nałożenia kary i poprzestania na udzieleniu pouczenia, jeżeli naruszenie ma charakter oczywistej omyłki. Taka zmiana przywróciłaby proporcjonalność w systemie sankcyjnym oraz zwiększyła jego akceptowalność wśród przedsiębiorców. Należy również mieć na uwadze, że w praktyce czynności związane z prowadzaniem danych do rejestru SENT są najczęściej wykonywane przez pracowników administracyjnych zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportowych lub – w przypadku mniejszych firm – bezpośrednio przez kierowców. W takich warunkach ryzyko popełnienia drobnych, niezamierzonych błędów technicznych (takich jak omyłki pisarskie) jest realne i trudne do całkowitego wyeliminowania, zwłaszcza w sytuacjach presji czasowej lub przy obsłudze wielu zleceń jednocześnie. W przypadku drobnych, technicznych błędów, które nie mają wpływu na skuteczność kontroli ani nie prowadzą do uszczerpków budżetowych, nakładanie wysokich kar w jednolitej wysokości jest nie tylko nadmiernie represyjne, ale także szczególnie dotkliwe dla małych i średnich przedsiębiorstw transportowych. Uwzględnienie realiów ich funkcjonowania – w tym ograniczonych zasobów kadrowych i organizacyjnych – powinno stanowić ważny element projektowanych rozwiązań legislacyjnych. Uważamy, że ustalenie sankcji w przypadku uchybień stanowiących oczywiste omyłki na poziomie 10–20% obecnie obowiązującej kary za inne naruszenia nadal realizowałoby funkcje administracyjnej kary pieniężnej – w szczególności odstraszającą oraz prewencyjną – zachęcając jednocześnie do starannego i dokładnego wprowadzania danych w zgłoszeniach.	1. W przypadku gdy podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnik: 1) nie wykona obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1, 2) zgłosi dane niezgodne ze stanem faktycznym, inne niż dotyczące towaru - odpowiednio na podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 10 000 zł. 2. W przypadku, gdy ujawnione nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1 pkt 2 są wynikiem oczywistej omyłki i dotyczą danych innych niż dotyczące towaru, numeru lokalizatora albo urządzenia, o którym mowa w art. 2 pkt 3a i 4a lub przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu - odpowiednio na podmiot wysyłający, podmiot odbierający albo przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 1000 zł.	jw. ZMPD proponuje nałożenie kary do 1000 zł w miejsce możliwego odstąpienia od kary i poprzestaniu na pouczeniu.
	Orlen	art. 24 ust. 1b	1. Zgodnie z projektem ma zostać wprowadzona zmiana w zakresie obowiązku wprowadzenie kary za zaniechanie obowiązku potwierdzenia odbioru towaru. 2. Poszerzenie katalogu podmiotów o podmiot wysyłający oraz nadawcę powoduje nałożenie kary na podmioty, które nie posiadają narzędzi wpływu na podmiot odbierający i nabywcę, który to ma obowiązek zamknąć zgłoszenie. W przypadku konieczności zabezpieczenia ryzyk związanych z ewentualnymi karami, może wymusić na podmiotach wysyłających bądź nadawcach działanie na zasadzie zamykania zgłoszeń na podstawie uzyskanych pełnomocnictw, co z kolei wymagać będzie znacznych nakładów pracy oraz może przełożyć się na rozszczelnienie systemu.		Uwaga niezrozumiała. Ustawa nakłada obowiązki na podmioty, a kara jest nakładana na podmiot, który obowiązków nie wykonał.
	POPIHN	art. 24 ust. 1b	jw.	jw.	jw.
	Pracodawcy RP	art. 24 ust. 1b	jw.	jw.	jw.

	PIPP	art. 24 ust. 1b	Ogromne rozszerzenie katalogu przypadków, w których może zostać nałożona kara pieniężna za nie zamknięcie zgłoszenia. O ile w przypadku paliw opalowych są ku temu stosowne narzędzia i jasne zasady, o tyl w przypadku pozostałych paliw takich narzędzi i klarownych zasad brakuje. Cała odpowiedzialność w tym wypadku, nawet w sytuacjach bak wpływu na swoich kontrahentów, spadnie de facto na sprzedawcę. Wprowadzenie kolejnych dotkliwych kar i sankcji finansowych za niepotwierdzenie odbioru dostarczonego towaru – nieuzupełnianie zgłoszeń przewozu, wydaje się nie celowe, niezasadne zwłaszcza przy innych zapisach zawartych w projekcie dotyczących kar, zasad nakładania kar oraz rezygnacji z możliwości odstąpienia od nakładania tych kar. Propozycja wydaje się zbyt daleko idące i rejestracyjna, zwłaszcza, że w tym wypadku ukarany może zostać inny podmiot niż ten, który dopuszczenia się zaniechania realizacji obowiązku.	pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu, a co najmniej pozostawienie we wszystkich przepisach możliwości zastosowania odstąpienia od wymierzenia kary	jw.
	Imperial Tobacco Polska	art. 24 ust. 1b	Wyrażamy obawę w temacie nowego zapisu, który nakłada karę 5 000 złotych za brak zamknięcia zgłoszenia w systemie SENT. To kolejne, nieracjonalne i dodatkowe obciążenie administracyjne, które nie wpłynie w żaden sposób na uszczelnianie, a jedynie wprowadza nadmierną formalizację. SENT zamyka się sam automatycznie po 10 dniach, jeżeli nie zostałby zamknięty w przypadku błędu ludzkiego.		Nieuwzględniona. Rygor kary jest wprowadzany z uwagi na brak potwierdzania przez podmioty odbierające informacji o odbiorze towaru, pomimo istnienia obecnie tego obowiązku.
	ZMPD	art. 26 ust. 2a	Na pozytywną opinię zasługuje propozycja zmiany polegającej na dodaniu art. 26 ust. 2a w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opalowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218., dalej jako „ustawa SENT”), w zakresie, w którym przewiduje możliwość odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej i poprzestania na udzieleniu pouczenia, gdy nieprawidłowości w zgłoszeniu dokonanym zgodnie z art. 5-7 ustawy SENT są wynikiem oczywistej omyłki. Poważne wątpliwości budzi jednak ograniczenie zakresu projektowanego przepisu w sposób, który wyłącza możliwość zastosowania odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej w przypadku, gdy oczywista omyłka dotyczy numeru rejestracyjnego środka transportu (art. 26 ust. 2a pkt 2). Przyjęcie takiego rozwiązania może prowadzić do nadmiernego formalizmu, który nie do końca współgra z duchem projektowanej zmiany, zakładającej możliwość odstąpienia od sankcji w przypadku uchybień o nieistotnym charakterze. O ile można uznać za uzasadnione bardziej rygorystyczne podejście w przypadku błędów związanych z numerem lokalizatora lub urządzenia przekazującego dane geolokalizacyjne – których nieprawidłowe wskazanie uniemożliwia przeprowadzenie wymaganych czynności weryfikacyjnych – o tyle pomyłki w numerze rejestracyjnym pojazdu nie wywołują porównywalnych skutków. Warto również podkreślić, że tego rodzaju błędy nie mają żadnego wpływu na interes finansowy państwa, a ich penalizowanie w sposób równie kategoriyczny prowadzi do nieproporcjonalnych sankcji za uchybienia o czysto technicznym charakterze. Dotyczy to w szczególności drobnych błędów, takich jak tzw. literówki.	2a. Na uzasadniony wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, nadawcy, przewoźnika, podmiotu nabywającego, podmiotu sprzedającego, zużywającego podmiotu olejowego albo pośredniczącego podmiotu olejowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego może w drodze decyzji odstąpić od nałożenia kary pieniężnej i poprzestać na pouczeniu jeżeli: 1) przewóz towarów albo obrót paliwem opalowym 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 lokalizatora albo urządzenia, o którym mowa w art. 2 pkt 3a i 4a lub przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu.	Nieuwzględniona. Dana o numerze geolokalizatora jest poddawana analizie pod kątem wykorzystywania środków transportu do nielegalnych lub nieprawidłowych zachowań.
	TLP	art. 26 ust. 2a	Oczywiste omyłki, mogą dotyczyć także danych, zawartych w numerach rejestracyjnych środków transportu, np. cyfra „0” może zostać pomyłona z wielką literą „O”. Zgodnie z projektowanymi przepisami, takie omyłki nie będą uznawane, bowiem ww. cyfra lub litera, zgodnie z uzasadnieniem Projektodawcy jest informacją, „poddawaną analizie pod kątem wykorzystywania środków transportu do nielegalnych lub nieprawidłowych zachowań”.		Nieuwzględniona. Wpisanie cyfry „0” w miejsce wielkiej litery „O” wpływa na analizę numeru rejestracyjnego środka transportu i nie może być traktowana jako oczywista omyłka mogąca skutkować odstąpieniem od nałożenia kary.
	PIPP	art. 26 ust. 2a	Proponowana zmiana czyni instytucję odstąpienia od wymierzenia kary jedynie iluzoryczną. Znacząco i w sposób nieuzasadniony zostaje zawężony katalog spraw, w których może zostać zastosowana instytucja odstąpienia od wymierzenia kary. Pomija się przy tym istotne i znajdujące odzwierciedlenie w orzecznictwie przesłanki odstąpienia jak: <i>ważny interes publiczny lub interes przewoźnika</i> . W yłącza się ponadto pewne kategorie spraw, w których instytucja odstąpienia nie może znaleźć zastosowania, a wreszcie nowe regulacje znajdujące odesłanie do przepisów ordynacji podatkowej. Wszystko to łącznie czyni instytucję odstąpienia od wymierzenia kary - w nowych regulacjach - czysto iluzoryczną i w praktyce rzadko stosowaną. Aktualnie w orzecznictwie organów, ale i sądów administracyjnych daje się zauważyć linię orzeczniczą ukierunkowaną na badanie przesłanek 1) ważnego interesu publicznego lub 2) przewoźnika. Jednocześnie w orzecznictwie - w odniesieniu do ulg stosowanych na podstawie przepisów Ordynacji podatkowych - daje się dostrzec linię orzeczniczą wskazującą, że stosowanie ulg określonych w Ordynacji podatkowej opiera się przede wszystkim na uznaniu administracyjnym i sądy bardzo rzadko, by nie powiedzieć w ogóle, nie ingerują w autonomiczne i uznaniowe decyzje organów podatkowych odmawiające stosowania ulg. Jeśli zatem zostaną wykreślone - jak w punkcie 13 powyżej - regulacje dotyczące 1) możliwości zastosowania instytucji odstąpienia od wymierzenia kary, a 2) warunków i przesłanek tego odstąpienia, to instytucja odstąpienia od wymierzenia kary zostanie sprowadzona do wyłącznej, autonomicznej i uznaniowej decyzji organu. W żadnym wypadku w naszej ocenie nie poprawią tej oceny użyte sformułowanie: <i>na uzasadniony wniosek i dalej: może odstąpić od nałożenia kary i poprzestać na pouczeniu</i> . Wykreślenie obowiązku badania w trakcie postępowania o nałożenie kary przesłanek odstąpienia od nałożenia kary spowoduje znaczący wzrost decyzji nakładających kary pieniężne na gruncie ustawy w przypadkach błahych i oczywistych omyłek, niemierzających do uszczuplenia należności publicznoprawnych. Istota proponowanych zmian sprowadza się do uchylenia obecnych regulacji ustawy SENT przewidujących możliwość odstępowania przez organy od nakładania kar pieniężnych na podmioty, u których wystąpiło uchybienie obowiązkom wynikającym z przepisów SENT. Propozycja stosowania przepisów Ordynacji podatkowej o ulgach w spłacie zobowiązań podatkowych (czyli m.in. teoretyczna możliwość umorzenia zaległości lub rozłożenia jej na raty) jest niekorzystna dla podmiotów realizujących obowiązki SENT. Zgodnie z dotychczasową praktyką i orzecznictwem, odstępowanie od nakładania kar SENT stosowane było również wówczas, gdy kara taka była oceniana jako NIEWSPÓŁMIERNA do charakteru uchybienia. Tymczasem ulgi w spłacie zobowiązań podatkowych stosowane są skrajnie rzadko oraz w zasadzie dotyczą wyłącznie "rozkładania na raty" zaległości, z uwzględnieniem szeregu formalności dot. tzw. pomocy publicznej. W szczególności, ulgi w spłacie zobowiązań stosowane są pod warunkiem ważnego interesu podatnika, który w praktyce na gruncie Ordynacji podatkowej, inaczej niż na gruncie ustawy SENT - rozumiany jest jako ryzyko dla dalszej jego egzystencji. Innymi słowy, ulga wg Ordynacji podatkowej jest stosowana, tylko jeśli zapłata zaległości oznaczałaby bankructwo podatnika. W przypadku SENT najczęściej kary dotyczą kwot rzędu 10 –20 tys. zł (choćby niekiedy wyższych), więc rzadko zapłata jednorazowej kary stanowi zagrożenie dla dalszego losu podmiotu. Tym samym WBREW twierdzeniom autorów projektu, proponowana zmiana spowoduje skrajnie rzadsze stosowanie jakichkolwiek pomniejszych obciążeń SENT. Tym samym jest to zmiana bardzo niekorzystna dla podmiotów gospodarczych.	Zasadną wydaje się jedynie rezygnacja z przesłanek określonych w art.. 26 ust. 3 pkt 1-3, ale przy jednoczesnym: 1) nowym brzmieniu art.. 26ust. 2a o treści: <i>na uzasadniony wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, nadawcy, przewoźnika, podmiotu nabywającego, podmiotu sprzedającego, zużywającego podmiotu olejowego albo pośredniczącego podmiotu olejowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego może w drodze decyzji odstąpić od nałożenia kary pieniężnej i poprzestać na pouczeniu</i> oraz 2) przy pozostawieniu w obecnym brzmieniu regulacji art. 21 ust. 3, art.. 22 ust. 3, art.. 22a ust. 2, art.. 24 ust. 1 i 3a	Nieuwzględniona. Zasadą jest, że wykazanie istnienia ważnego interesu lub interesu publicznego może być przesłanką do zastosowania ulgi w spłacie nałożonej kary pieniężnej (jej umorzenia, rozłożenia naraty, odroczenia spłaty.). Zasada ta dotyczy kar pieniężnych nakładanych przez administrację publiczną i powinna dotyczyć również kar nakładach z ustawy SENT. Projekt przewiduje natomiast możliwość odstąpienia od nałożenia kary z ustawy SENT i poprzestanie na pouczeniu, co będzie warunkowane okolicznościami sprawy. Wprowadzany zostaje prawny mechanizm łagodzący, w określonych przypadkach ujawnionych nieprawidłowości będących wynikiem oczywistej omyłki .

Orlen	art. 26 ust. 3 i 4	W projekcie uregulowano, że w przypadku gdy okoliczności sprawy i dowody będą wskazywać, że podmiot (na który miałyby być nałożona kara pieniężna) dokonał zgłoszenia do rejestru SENT, ale w tym zgłoszeniu ujawniono nieprawidłowości, to organ na wniosek podmiotu będzie mógł odstąpić od nałożenia kary administracyjnej. Warunkiem takiego odstąpienia będzie aby zgłoszenie zostało dokonane zgodnie z art. 5-7, tj. w przypadku przewozu przed rozpoczęciem tego przewozu, a nieprawidłowości w zgłoszeniu są wynikiem oczywistej omyłki i dotyczyć będą danych innych niż: dotyczące towaru, numeru rejestracyjnego drogowego środka transportu, numeru lokalizatora albo urządzenia do przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu lub przekazywania tych danych. Przy tak precyzyjnie określonych warunkach odstąpienia od wymierzenia kary zasadnym wydaje się wykreślenie słowa „może”. Zaproponowane wykreślenie doprowadziłoby do jasnego i przejrzystego uregulowania okoliczności, po spełnieniu których organ odstępuje od wymierzenia kary. Takie rozwiązanie wyeliminuje również wątpliwości dotyczące przesłanek odstąpienia od wymierzenia kary, wprowadzi pewność prawa i wyeliminuje swojego rodzaju luz decyzyjny. Zasadnym wydaje się również pozostawienie przesłanek pozwalających na odstąpienie od wymierzenia kary z uwagi na ważny interes podmiotu lub interes publiczny i w tym zakresie pozostawienie możliwości odstąpienia od wymierzenia kary. Jednocześnie z uwagi na ograniczony w projekcie UD109 zakres danych jaki jest dopuszczalny w przypadku oczywistej omyłki, mówimy tu o pomyłkach typu: wpisanego błędnego geolokalizatora, braku chwilowego przekazywania danych czy błędnego nr rejestracyjnego środka transportu zasadnym jest wprowadzenie możliwości dokonania korekty błędu w zgłoszeniu SENT w tym zakresie. Biorąc pod uwagę, iż skala transportów towarów objętych obowiązkiem SENT u dużych podmiotów jest ogromna istnieje bardzo duże ryzyko wzrostu kar generowanych z różnego rodzaju pomyłek. Proponujemy, aby w sytuacji poprawienia tego błędu, w tym podczas kontroli, urząd również nie wystawiał, bądź anulował kary na Przewoźnika. Wskazujemy, że przewóz jest zgłoszony i realizowany zgodnie z prawem, jedynie z uwagi na niezamierzony błąd ludzki/systemowy dane jw. nie uzupełniły się prawidłowo – błędy te nie mają na celu uszczuplenia dochodu Państwa, stąd w naszej ocenie ustawodawca powinien dawać możliwość ich poprawienia.	Propozycja: W art. 26 po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Na uzasadniony wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, nadawcy, przewoźnika, podmiotu nabywającego, podmiotu sprzedającego, zużywającego podmiotu olejowego albo pośredniczącego podmiotu olejowego, naczelnik urzędu celno-skarbowego w drodze decyzji odstępuje od nałożenia kary pieniężnej i poprzestaje na pouczeniu jeżeli: 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.”, 2b. Naczelnik urzędu celno-skarbowego w drodze decyzji może odstąpić od nałożenia kary pieniężnej, w przypadkach uzasadnionych ważnym interesem podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, podmiotu nabywającego albo przewoźnika lub interesem publicznym, na wniosek odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, podmiotu nabywającego albo przewoźnika lub z urzędu”.	jw.
POPIHN	art. 26 ust. 3 i 4	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	art. 26 ust. 3 i 4	jw.	jw.	jw.
Orlen	art. 31	W art. 31 wprowadzono zastępuje się wyrazami „art. 22a ust. 1 lub art. 24 ust. 1 i 1a” jednak w punkcie 25 w art. 24 litera a uchylono ust. 1a.		Uwzględniona.
POPIHN	art. 31	jw.	jw.	Uwzględniona.
Pracodawcy RP	art. 31	jw.	jw.	Uwzględniona.
ZMPD	art. 94 ust. 5	Należy pozytywnie ocenić również propozycję zmiany art. 94 ust. 5, polegającą na rozszerzeniu możliwości przyjmowania kaucji w formie bezgotówkowej (za pomocą karty płatniczej) na funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. Obecnie taka forma płatności dostępna jest jedynie w przypadku poboru kaucji przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. Zmiana ta znacząco poprawi sytuację zagranicznych przewoźników, którzy dotychczas – chcąc skorzystać z formy bezgotówkowej – mieli do dyspozycji wyłącznie przelew bankowy. W przypadku kontroli przeprowadzanych w dni wolne od pracy, oczekiwanie na zaksięgowanie przelewu skutkuje często nawet kilkudniowym przestojem pojazdu. Należy zauważyć, że przestoje spowodowane opóźnieniem we wpłacie kaucji pośrednio wpływają również na polskich przewoźników, którzy uczestniczą zarówno w realizacji wspólnych zleceń, jak i w całym łańcuchu dostaw. Każde opóźnienie w jednym z jego ogniw zakłóca organizację przewozów i wpływa na terminowość dostaw także po stronie polskich firm.		Przyjęta do wiadomości.
HIPH	art. 79 ust. 2 pkt 17	Zdaniem Hutniczej Izby Przemysłowców Handlowej bezcelowe jest przyznawania WIOŚ uprawnień do dostępu do systemu SENT, z uwagi na niedostosowanie funkcjonowania systemu SENT i obowiązków z niego wynikających do specyfiki sektora stalowego. (Postulat o wyłączenie odpadów złomu z ustawy i rozporządzenia SENT niżej w uwagach dodatkowych).		Nieuwzględniona. Materia pozaustawowa.
SPBT	art. 10	Wydłużenie czasu wejścia w życie ustawy do 6 m-cy i 12 m-cy okres bez kar – związane jest to z koniecznością dostosowania systemów produkcyjnych i księgowych u producentów betonu oraz wyposażenie środków transportowych i personelu w niezbędne urządzenia i oprogramowanie, co wymaga zarówno czasu jaki i niezbędnych inwestycji oraz szkoleń	Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 3 i 16 oraz art. 3–5, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia; 2) art. 1 pkt 2 lit. c oraz pkt 25 lit. b i c, które wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.	Nieuwzględniona. Czas wejścia w życie i niestosowania kar są odpowiednie. Dla przypomnienia ustawa SENT w 2017 r. została ogłoszona 3 kwietnia 2017 r., wchodziła w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia, a kary nie były stosowane do 1 maja 2017 r.

H + H	art. 10	Projekt zakłada wejście przepisów projektowanych w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia – z wyjątkami, które jednak nie mają zastosowania do przedsiębiorców funkcjonujących w branży objętej przepisem art. 1 pkt 2 Projektu. W naszej ocenie jest to termin zbyt krótki. Po pierwsze, wdrożenie zakładanych Projektem regulacji wiązać się będzie z poniesieniem znacznych kosztów wynikających z konieczności zapewnienia dostępu do systemu SENT, wdrożenia odpowiednich rozwiązań i procedur w polityce przedsiębiorcy, współpracy z kontrahentami i podmiotami objętymi Projektem, które jednocześnie uczestniczą w transakcjach handlowych związanych z towarami objętymi Projektem (wymienione projektowanym art. 3 ust. 2 pkt 1b ustawy SENT). Dodatkowo, konieczne będzie przeszkolenie w zakresie ustawy SENT i nowych rozwiązań określonej liczby pracowników oraz kontrahentów. Z naszych doświadczeń wynika, że wśród podwykonawców klasyfikowanych do sektora małych i mikro przedsiębiorców, często jednoosobowych działalności gospodarczych – świadomość nadchodzących regulacji lub wdrażanych zmian jest niska, a przestawienie ich na nowe obowiązki o charakterze publiczno-prawnym zajmuje wiele czasu. Nie bez znaczenia jest również okres w jakim przedsiębiorcy w Polsce obecnie się znajdują – narastająca intensyfikacja prac związanych z wdrożeniem KSeF lub JPK_CIT dodatkowo obciążałaby przedsiębiorców z branży dotkniętej planowanymi zmianami.	Dlatego też uważamy, że okres vacatio legis powinien być wydłużony do co najmniej 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.	Nieuwzględniona. Czas wejścia w życie i niestosowania kar są odpowiednie. Dla przypomnienia ustawa SENT w 2017 r. została ogłoszona 03 kwietnia 2017 r., wchodziła w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia, a kary nie były stosowane do 1 maja 2017 r.
PIPP	art. 10		z uwagi na rozległy charakter zmian i objęcie systemem SENT nowych obszarów postulujemy wydłużenie okresów przejściowych co najmniej do 1 roku	Nieuwzględniona. Czas wejścia w życie i niestosowania kar są odpowiednie. Dla przypomnienia ustawa SENT w 2017 r. została ogłoszona 3 kwietnia 2017 r., wchodziła w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia, a kary nie były stosowane do 1 maja 2017 r.
ZPP	art. 10	Wejście w życie ustawy SENT powinno się opóźnić do 1 stycznia 2026 r. Dzięki temu zaczęłaby ona mieć zastosowanie w tym samym czasie co rozporządzenie rozszerzające obowiązki SENT na tekstylii. Przedsiębiorcy otrzymaliby z kolei więcej czasu na dostosowanie się do nowych wymogów.		Bezprzedmiotowa. Wniosekowany termin jest wcześniejszy niż termin, w którym przepisy mogą wejść w życie.
	DODATKOWE			
TLP		Wobec szeregu działań, podejmowanych przez Rząd Polski w ramach deregulacji oraz likwidacji barier, utrudniających polskim przedsiębiorcom prowadzenie działalności gospodarczej, zdziwienie TLP budzi wprowadzanie szczegółowych i skomplikowanych rozwiązań, dedykowanych jednej grupie monitorowanych towarów i związanych z nią kilku branżom, w tym branży transportu spedycji i logistyki. W ocenie TLP, z uzasadnienia projektu oraz oceny jego skutków, nie wynika pilna potrzeba włączania do ustawy SENT przewozu drogowego i kolejowego betonu. Zamierzony cel - zabezpieczenie należności fiskalnych Skarbu Państwa, wobec tego towaru, można bowiem osiągnąć, poprzez np. skuteczną egzekucję naruszeń związanych z nią nieuchronność kar, a także dobrze zorganizowaną walkę z nieuczciwą konkurencją. Naszym zdaniem, obowiązków organów państwa w tym zakresie nie można przerzucać, poprzez kolejne przepisy prawne, na przedsiębiorców, wprowadzając kolejne obciążenia, ograniczając przesłanki do obrony oraz komplikując formalnie i tak już biurokratyczne postępowania w sprawach stwierdzonych naruszeń.		Przyjęta do wiadomości.
SPBT	IT	Opis zagadnienia: Dokumentacja techniczna PUESC wskazuje, że operacje w API muszą być uwierzytelniane imiennym kontem konkretnego użytkownika. W przypadku dużej firmy z setkami kierowników, zarządzanie uprawnieniami i odpowiedzialnością staje się niezwykle skomplikowane.	Propozycja usprawnienia: W celu ułatwienia automatyzacji, proponujemy rozważenie wprowadzenia dodatkowej metody uwierzytelniania dla API, opartej na certyfikacie lub kluczu API przypisanym do systemu zewnętrznego (firmy). Uprościłoby to zarządzanie uprawnieniami i znacząco ułatwiło budowę zintegrowanych rozwiązań.	Nieuwzględniona. Materia pozaustawowa. To jest zasada obowiązująca wszystkie podmioty.

	SPBT		Opis zagadnienia: Projektowany, wieloetapowy model zgłoszenia, w którym "podmiot wysyłający" (producent) inicjuje zgłoszenie, a następnie musi czekać na jego uzupełnienie przez "przewoźnika" (firmę transportową), będzie w praktyce generować znaczące opóźnienia i przestoje na załadunku. Producent, mimo gotowości towaru i pojazdu, nie będzie mógł zwolnić transportu do czasu wykonania operacji w systemie SENT przez podmiot trzeci. Rodzi to ogromne ryzyko operacyjne i finansowe, niezależnie od tego, czy jest to odbiór własny klienta, czy standardowa usługa transportowa świadczona przez podwykonawcę.	Proponycja usprawnienia: Proponujemy fundamentalną zmianę w architekturze procesu, polegającą na umożliwieniu "podmiotowi wysyłającemu" dokonania jednego, kompletnego zgłoszenia przewozu, które zawierałoby od razu wszystkie dane: wysyłającego, odbiorcy, a także dane identyfikujące przewoźnika, kierowcę i pojazd. Podmiot wysyłający, dysponując tymi informacjami od swojego podwykonawcy, mógłby wziąć na siebie odpowiedzialność za ich wprowadzenie, tworząc w jednym kroku zgłoszenie "gotowe do drogi". To rozwiązanie zlikwidowałoby obecny, wieloetapowy proces i wyeliminowało ryzyko kosztownych przestojów na wytwórniach. W przypadku akceptacji naszej propozycji, zależy nam, aby po stronie podmiotu wysyłającego ograniczyć obowiązki wyłącznie do wskazania numeru rejestracyjnego pojazdu (niezależnie od kanału komunikacji - czy to API, czy xml, czy ręczne uzupełnianie formularza 105 w PUESC). Natomiast po stronie przewoźnika (byłaby to jednorazowa czynność, nie obciążająca mocno przewoźnika) leżałaby odpowiedzialność za zapewnienie poprawności oraz aktualności danych pojazdu w systemie e-TOLL (system i aplikacja e-TOLL jest przecież używana także do zgłoszeń SENT), gdzie do pojazdu o danych numerach rejestracyjnych jest przypisany numer urządzenia lokalizacyjnego lub numeru ID biznesowego w aplikacji e-TOLL, gdzie już teraz praktycznie każdy przewoźnik posiadający flotę musi mieć takie konto do naliczania opłat drogowych. W przypadku nieaktualnych danych w systemie odpowiedzialność byłaby po stronie przewoźnika. Prowadzenie i bieżąca administracja przez podmioty wysyłające własnej bazy danych pojazdów i przypisanych do nich numerów urządzeń lokalizacyjnych pojazdów będących flotą zewnętrznych przewoźników lub każdorazowe ich potwierdzanie byłoby dla nas znacznym obciążeniem organizacyjnym i operacyjnym. Obowiązek potwierdzenia odbioru towaru po dostawie pozostałby bez zmian po stronie podmiotu odbierającego, co zapewniłoby zachowanie kontrolnej funkcji systemu.	Dokonania zgłoszenia, uzupełnienia lub aktualizacji zgłoszenia można dokonywać poprzez przedstawiciela lub pełnomocnika. Nie ma przeszkód aby przewoźnik upoważnił podmiot wysyłający do uzupełniania zgłoszeń. W przypadku gdy zgłoszenia, uzupełnienia lub aktualizacji dokonuje osoba działająca w imieniu podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego lub przewoźnika, osoba ta, dokonując tych czynności, oświadcza, że działa w imieniu i na rzecz odpowiednio podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego lub przewoźnika.
	SPBT		Projekt nowelizacji nie przewiduje procedury postępowania w przypadku awarii pojazdu w trakcie realizacji dostawy, która wymusza przeładunek betonu na inny, sprawny pojazd w celu dokończenia dostawy. Brak jasnych wytycznych w takiej sytuacji może prowadzić do utraty towaru lub jego nielegalnego, niemonitorowanego przewozu.	Wnosimy o dodanie do ustawy nowego przepisu, który jasno określi procedurę postępowania w takim przypadku. Sugerujemy, aby rozwiązanie opierało się na wykorzystaniu istniejących w systemie SENT mechanizmów i polegało na: 1. Anulowaniu pierwotnego zgłoszenia 2. Utworzeniu nowego zgłoszenia SENT Usankcjonowanie takiej ścieżki postępowania wprost w ustawie da przedsiębiorcom pewność prawną, zapewni pełną przejrzystość przewozu dla organów kontrolnych i umożliwi legalne dokończenie dostawy nowym pojazdem, minimalizując straty materialne.	W przypadku awarii pojazdu i przeładunku towaru na inny pojazd należy zaktualizować zgłoszenie.

	PFGT	art. 3	Kod 3824 99 96 to podgrupa w CN 3824 obejmująca butlowe i wiązkowe mieszaniny gazów technicznych – gazy osłonowe, inertyzujące i kalibracyjne – które nie zawierają dominującego składnika organicznego. Podobne mieszaniny (np. 3824 90 99) zaliczane są do „produktów napędowych” tylko wtedy, gdy są przeznaczone do spalania. W praktyce produkty 3824 99 96 służą głównie do: wytwarzania atmosfer ochronnych służących do pakowania żywności, generowania wiązki laserowej (gazy rezonatorowe), wytwarzania atmosfery ochronnej w trakcie procesu spawania i cięcia (gazy osłonowe). Ich formuły są projektowane dla zapewnienia właściwej jakości realizacji procesów głównie w przemyśle spożywczym, spawalniczym, laserowym, nie mają zastosowania w procesach spalania. Wspomnieć należy że z ekonomicznego punktu widzenia ich „sens opałowy czy też napędowy” jest zerowy - przykład rynkowy: największa standardowa butla 50 l (przy ciśnieniu 200 bar ok. 12m³) zawierająca mieszaninę składników. Z helem kosztuje ~450 USD. Przy ciśnieniu roboczym mieści ok. 9,5m³ gazu; nawet gdyby zawierała wodór, oddałaby maksymalnie ok. 1,4 kWh energii czyli ponad 2 000 razy drożej niż gaz ziemny. W transporcie przewożone są w urządzeniach technicznych butle/wiązki (wysokie ciśnienie do 300 bar). Wysokociśnieniowe butle i wiązki mają zawory z unikalnymi, nie-zamiennymi gwintami określonymi w normie PN-EN ISO 10297:2024. Konstrukcja wymusza połączenie wyłącznie z pasującym reduktorem lub aparaturą pomiarową. Głównym celem standaryzacji zaworów w tym króćców przyłączeniowych jest bezpieczeństwo w obsłudze, zapobieganie zmieszaniu gazów oraz umożliwienie podłączenia do innego systemu. Połączenie zawór → reduktor jest trzyczęściowe i projektowane tak, by nie dało się podłączyć innych przeznaczonych do gazów węży itp. . W praktyce więc: (i) Nie da się „przełączyć” zawartości do beczki, zbiornika samochodu ani układu grzewczego, (ii) Każde urządzenie jest łatwo identyfikowalne więc ryzyko nielegalnego obrotu nie występuje. Nie jest znany żaden przypadek użycia tych gazów jako paliwa, a to wynika z faktu iż mowa gazach nie mających właściwości opałowych i nie nadających się do zastosowań napędowych. Przyjmując, że każde zgłoszenie SENT to ok. 15 min pracy i kilkadziesiąt złotych kosztu operacyjnego. Branża generuje setki tysięcy takich zgłoszeń rocznie, a budżet nie zyskuje ani złotówki, bo jako nie używane w celach napędowych czy opałowych nie podlegają akcyzie. Wyłączenie (lub ograniczenie do partii „na cele opałowe i napędowe”) przywróci logikę systemu: SENT będzie śledzić to, co naprawdę może zaszkodzić budżetowi, a nie butlę z gazem osłonowym.	Wariant I 2c. Przepisów ust. 2 pkt 1 lit. j oraz ust. 2a nie stosuje się do przewozu wyrobów objętych kodem CN 3824 99 96 innych niż wymienione w załączniku nr 1 do ustawy o podatku akcyzowym. Wariant II 3824” ⇒ po zmianie: „3824 – z wyłączeniem wyrobów objętych kodem CN 3824 99 96 innych niż wymienione w załączniku nr 1 do ustawy o podatku akcyzowym Wariant III g) 3824 99 96 w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 1 000 l, pod warunkiem że wyrób nie jest przeznaczony do celów napędowych lub opałowych.”	Nieuwzględniona. Materia poza zakresem zmian. Wyłączenia w rozporządzeniu z art. 7b ustawy SENT.
	PIPC	art. 3	jw.	jw.	jw.
	FOEEiG	art. 3	jw.	jw.	jw.
	ZPP		Należy zadbać o aktywne zintegrowanie ustawy SENT z koncepcjami "uznanego importera" i "magazynu celnego dla sprzedaży na odległość" zawartymi w Nowym Unijnym Kodeksie Celnym. Pozwoli to zachować spójność, jednocześnie zapobiegając rozbieżnym obowiązkom sprawozdawczym dla podobnych rodzajów przemieszczeń towarów.		Nieuwzględniona. Materia poza zakresem zmian.
	ZPP		Za konieczność uważamy opracowanie jasnych standardów wymiany danych pomiędzy stronami (właścicielami, dostawcami usług logistycznych, przewoźnikami). Zmniejszy to obciążenia administracyjne oraz ułatwi przestrzeganie przepisów poprzez umiejętne wykorzystanie infrastruktury IT.		Nieuwzględniona. Materia poza pozaustawowa.
	HIPH	rozporządzenie o towarach w SENT	Do roku 2050 przemysł ma osiągnąć status Net-zero, czyli ma być zeroemisyjny, a złom jest strategicznym surowcem wtórnym niezbędnym w procesie dekarbonizacji sektora stalowego. W Polsce mamy 8 stalowni elektrycznych, co w naszym polskim układzie daje: •53% produkcji stali w piecach elektrycznych EAF, w którym złomy stanowią podstawowy materiał wsadowy, •47% w procesach zintegrowanych BF/BOF (produkcja pierwotna), w których złomy stanowią niezbędny, kilkunastoprocentowy dodatek. W związku z powyższym postulujemy o wyłączenie odpadów złomu z ustawy i rozporządzenia SENT, a także zdaniem Hutniczej Izby Przemysłowców Handlowej bezcelowe jest przyznawania WIOŚ uprawnień do dostępu do systemu SENT, z uwagi na niedostosowanie funkcjonowania systemu SENT i obowiązków z niego wynikających do specyfiki sektora stalowego. (pełne uzasadnienie w piśmie PIPH i załączniku).		Nieuwzględniona. Materia poza zakresem zmian. Odpady są objęte systemem monitorowania mocą rozporządzenia z art. 3 ustawy SENT.
	Orlen	art. 8 (IT?)	W procesie planowania i realizacji dostaw LPG występuje dużo zmian spowodowanych usterkami pojazdów, zmienną sprzedażą oraz błędami kierowców co powoduje konieczności korygowania miejsc dostaw w danym przewozie. O ile zmiany dokonywane są przed rozpoczęciem przewozu nie stanowią problemu ponieważ interfejs automatycznie korygowane zgłoszenia anuluje, o tyle pojawia się problem ze zmianami po wystąpieniu daty rozpoczęcia przewozu. Każda próba anulowania takiego zgłoszenia jest nieudana z błędem walidacji daty. Podejmowany był dialog w przedmiotowej sprawie z przedstawicielami Krajowej Administracji Skarbowej, która również dostrzegła ten problem i popiera inicjatywę wypracowania rozwiązania, które pozwoli ograniczyć ilość zgłoszeń z negatywną próbą anulowania. Proponujemy dokonanie zmiany w zakresie czasookresu, w którym podmiot wysyłający ma możliwość anulowania zgłoszenia referencyjnego SENT w systemie PUESC z dotychczasowego sposobu jego ukształtowania liczonego w dniach (możliwość anulowania zgłoszenia wyłącznie do końca dnia, w którym zostało ono zarejestrowanie) na jego ustalenie godzinowe (24 godziny od chwili rejestracji zgłoszenia). Taka zmiana umożliwiłaby reakcję w przypadku niezależnych od podmiotu wysyłającego zdarzeń (np. anulowanie zlecenia dostawy przez kontrahenta, brak dostatecznej ilości produktu z powodu awarii technicznych). W naszej ocenie pozwoliłaby również na uwolnienie zasobów kadrowych tak podmiotów wysyłających, jak i organów skarbowych, które aktualnie angażowane są wielokrotnie w prowadzenie postępowań wyjaśniających dotyczących systemowo zamykanych zgłoszeń SENT, które dotyczą niezrealizowanych dostaw.	Jako rozwiązanie pod rozważę wskazujemy kilka propozycji: 1. Wydłużenie o 24h możliwości anulowania zgłoszeń. 2. Zmiana zapisu art. 5a ustawy o SENT poprzez zmianę ust. 3, w którym oprócz zobowiązania odbiorcy do uzupełnienia zgłoszenia w przypadku odmowy przyjęcia dostawy zobowiązania go również do uzupełnienia zgłoszenia jeżeli otrzyma je od dostawcy a dostawa nie zostanie zrealizowana.	Nieuwzględniona. Materia poza pozaustawowa.

POPiHN	art. 8	jw.	jw.	jw.
Orlen	art.11	Zgodnie z niniejszym przepisem numer referencyjny jest ważny przez 10 dni od dnia jego nadania. W przypadku dostawy w 10-tym dniu, podmiot odbierający nie ma możliwości zamknięcia zgłoszenia pierwszego lub drugiego dnia po dacie dostawy - zgłoszenie zamyka się automatycznie na koniec 10tego dnia. Skoro proponowana jest możliwość zamknięcia zgłoszenia do drugiego dnia roboczego po dacie dostawy to ta możliwość powinna mieć miejsce również w przypadku dostawy w 10-tym dniu ważności zgłoszenia. Istnieje ryzyko, że otrzymamy towar 10-tego dnia po południu, kiedy pracownik odpowiedzialny za zamknięcie jest już po godzinach pracy i nie może dokonać potwierdzenia.	Z uwagi na wprowadzenie kar za brak zgłoszenia informacji o odbiorze towaru co skutkuje zamknięciem zgłoszenia, poza rezygnacją z podwójnego określenia terminu do dokonania przedmiotowej czynności (uwaga powyżej) proponujemy modyfikację systemu polegającą na rezygnacji z określenia ważności zgłoszenia SENT bądź wprowadzenia możliwości wydłużenia terminu ważności zgłoszenia SENT.	Nieuwzględniona. Numer referencyjny jest ważny 10 dni i jest to wystarczający (z nadmiarem) czas na przejechanie przez teren RP.
POPiHN	art.11	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	art.11	jw.	jw.	jw.
Orlen	art. 23 Interpretacja	Zgodnie z obecnym brzmieniem tego przepisu dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzone rozbieżności w stosunku do ilości, masy lub objętości towaru wskazanego w zgłoszeniu wynoszą nie więcej niż 10%. Przez większość podmiotów przepis ten był interpretowany w taki sposób, że dopuszczalna jest tolerancja +/- 10% w zakresie ilości towaru przewożonego vs. ilość zadeklarowana w zgłoszeniu przewozu. Podkreślamy, że obecnie większość zgłoszeń przewozowych jest zgłaszanych z wyprzedzeniem do załadunku (w tym planowanie pracy na weekend, dni wolne, święta) i nie jest możliwe załadowanie na bazie takiej samej ilości jak wskazana w zgłoszeniu. Przy takiej skali operacji logistycznych niemożliwe jest wystawianie zgłoszenia po nalożeniu przed wyjazdem kierowcy, w szczególności w sytuacji korzystania z obcych baz magazynowych, gdzie informacje mogą do nas wpływać opóźnieniem. To samo dotyczy załadunku towaru z wykorzystaniem wag. W przypadkach kiedy mamy do czynienia z przewozem tzw. resztek/kontaminatu, produktów pochodzących ze zmieszania na stacjach paliw ciekłych, przepompowań nie ma możliwości dokładnego określenia ilości przewożonego produktu (te czynności często następują przy użyciu pomp służb serwisowych, a nie zalegalizowanych urządzeń). Możliwość określenia ilości nastąpi dopiero po powrocie do punktu odbiorczego, gdzie są dostępne urządzenia pomiarowe.	W związku z tym rekomendujemy pozostawienie tolerancji bez odnoszenia jej do właściwości fizykochemicznych towaru, gdyż pewne rozbieżności mogą również wynikać z tolerancji urządzeń pomiarowych wykorzystywanych w procesie załadunku czy też pomiaru załadowanej ilości.	Poza zakresem projektu ustawy.
POPiHN	art. 23 Interpretacja	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	art. 23 Interpretacja	jw.	jw.	jw.
POPiHN	IT	Obecnie funkcjonalność umożliwiająca autoryzowanemu użytkownikowi wgląd w rejestr zgłoszeń, w których wskazany jest jego podmiot, dostępna jest wyłącznie w aplikacji mobilnej SENT DOSTAWY. Brakuje natomiast analogicznej możliwości w systemie przeglądarkowym (webowym), co znacząco ogranicza efektywność monitorowania zgłoszeń, zwłaszcza w warunkach operacyjnych większych przedsiębiorstw. W kontekście planowanego uszczelnienia systemu SENT, a w szczególności zaostrzenia wymogów dotyczących obowiązku potwierdzania zgłoszeń, dostęp do bieżącego i pełnego wglądu w rejestr wystawionych zgłoszeń (z poziomu systemu webowego) stanowiłby istotne narzędzie umożliwiające szybszą reakcję na ewentualne błędy lub braki w przesłanych danych.	Proponujemy wprowadzenie funkcjonalności umożliwiającej podgląd rejestru zgłoszeń wystawianych na dany podmiot dla użytkownika zaautoryzowanego, za pośrednictwem przeglądarki internetowej — na wzór rozwiązań dostępnego w aplikacji mobilnej SENT DOSTAWY.	Poza zakresem projektu ustawy.
Pracodawcy RP	IT	jw.	jw.	jw.

PZPB	Ogólne	Uproszczenia dla podmiotów objętych Programem Współdziałania	Program Współdziałania to forma współpracy KAS z dużymi podmiotami, oparta na wzajemnym zaufaniu i zrozumieniu oraz transparentności wykraczającej poza ustawowe obowiązki. Celem Programu jest podjęcie wspólnych działań zmierzających do zapewnienia przestrzegania prawa podatkowego ze szczególnym uwzględnieniem indywidualnych potrzeb i oczekiwań kluczowych podatników. PZPB postuluje by Ministerstwo Finansów w ramach zachęt do przystąpienia do Programu Współdziałania rozważyło uproszczenia lub wyłączenia z pewnych obowiązków po stronie podmiotów objętych programem. W ocenie PZPB, tego typu rozwiązania mogłyby dotyczyć: - braku nakładania na podmiot kar pieniężnych przewidzianych ustawą jeśli nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego – w przypadku podmiotów uczestniczących w Programie Współdziałania zasadą jest pełna transparentność i wymiana informacji z KAS; podmioty uczestniczące w Programie Współdziałania podlegają ciągłej weryfikacji (wewnętrznej i zewnętrznej) procedur w nich obowiązujących oraz nietypowych zdarzeń, - ograniczenie lub wyłączenie z obowiązku zgłoszenia w SENT przewozów "międzymagazynowych" - lista podmiotów uczestniczących w Programie Współdziałania jest dostępna online, więc sprawdzenie w trakcie kontroli drogowej, czy nadawca towarów wykazany na liście przewozowym jest takim uczestnikiem nie będzie stanowiła dla kontrolujących nadmiernej uciążliwości; równocześnie w przypadku podmiotów uczestniczących w Programie Współdziałania nie istnieje ryzyko prowadzenia działalności w tzw. "szarej strefie".	Propozycja wykracza poza zakres projektu.
Orlen	NAWOZY Art. 3	Rozszerzenie systemu SENT to monitorowanie przewozu nawozów mineralnych na terytorium RP z krajów trzecich i krajów członkowskich UE. Obserwowany wzrost importu nawozów ze wschodu w dosyć krótkiej perspektywie zagraża istnieniu krajowej produkcji, historycznie będącej jedną z największych w Unii Europejskiej. (całość uzasadnienia w załączniku do pisma Orlen)	a) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu: „3b. towarów objętych pozycjami CN 3102, 3103, 3104, 3105, jeżeli masa brutto przesyłki jest równa albo przekracza 1500 kg lub jej objętość jest równa albo przekracza 1500 litrów b) po ust. 5a dodaje się ust. 5b w brzmieniu: „5b. Systemowi monitorowania przewozu i obrotu nie podlega przewóz towarów, o których mowa w ust. 3b których przewóz jest realizowany na podstawie art. 5 ustawy o systemie monitorowania, z wyjątkiem przewozu towarów pochodzących z terytorium państwa trzeciego, po uprzednim dopuszczeniu ich w kraju do swobodnego obrotu w Unii Europejskiej i których miejsce dostarczenia towaru jest na terytorium kraju ”.	Propozycja wykracza poza zakres projektu.
POPIHN	NAWOZY Art. 3	jw. (całość w piśmie POPIHN)	jw.	jw.
PIPC	NAWOZY Art. 3	jw. (całość w piśmie PIPC)	jw.	jw.
Pracodawcy RP	NAWOZY Art. 3	jw. (całość w piśmie Pracodawcy RP)	jw.	
Orlen	NAWOZY Art. 7	Systemem SENT powinien zostać również objęty przewóz przez terytorium Polski nawozów mineralnych z krajów członkowskich UE do innych krajów członkowskich UE lub krajów trzecich, o którym mowa w art. 7 ustawy o SENT. System monitorowania powinien zostać również rozszerzony o przewóz przez terytorium Polski nawozów mineralnych pochodzących z krajów trzecich do innych krajów UE lub krajów trzecich.	Art. 7 otrzymuje brzmienie: „W przypadku przewozu towaru z terytorium jednego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego na terytorium drugiego państwa członkowskiego albo państwa trzeciego przewoźnik jest obowiązany przesłać do rejestru, przed rozpoczęciem przewozu towaru na terytorium kraju, zgłoszenie i uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia”.	jw.
POPIHN	NAWOZY Art. 7	jw.	jw.	jw.
PIPC	NAWOZY Art. 7	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	NAWOZY Art. 7	jw.	jw.	jw.

Orlen	NAWOZY Art. 12	Konsekwencją włączenia nawozów mineralnych w system SENT jest włączenie organów Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa do katalogu podmiotów uprawnionych do otrzymywania danych zgromadzonych w rejestrze, w celu realizacji ustawowych zadań Inspekcji.	Propozycja zmiany w art. 12: a) w ust. 2 w pkt 7 dodaje się przecinek i pkt 8 i 9 w brzmieniu: „8) Głównego Inspektora Farmaceutycznego 9) organów Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa ”; b) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: 4. „Szef Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia organom, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 3, 5, 7 8 i 9 , w ust. 3 oraz ministrowi właściwemu do spraw rolnictwa i Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, dane z rejestru w drodze teletransmisji, jeżeli dane te są niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań i odpowiednio Urząd Regulacji Energetyki, urząd obsługujący ministra właściwego do spraw transportu, urząd obsługujący ministra właściwego do spraw rolnictwa albo jednostka organizacyjna odpowiednio Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencji Wywiadu, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrowywiadu Wojskowego, Straży Granicznej, Inspekcji Ochrony Środowiska będąca odbiorcą informacji, spełnia łącznie następujące warunki:”	jw.
POPIHN	NAWOZY Art. 12	jw.	jw.	jw.
PIPC	NAWOZY Art. 12	jw.	jw.	jw.
Pracodawcy RP	NAWOZY Art. 12	jw.	jw.	jw.
PIPP	art. 30 ust. 5	Pozostawienie obecnego brzmienia przepisów wydaje się nie celowe, biorąc pod uwagę: 1) fakt, że art. 30 ust. 4 ustawy SENTT wskazuje wyłącznie na sytuacje, w których nie doszło do uszczuplenia podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego. A zatem możliwość nie wszczynania postępowania w sprawie o nałożenie kary pieniężnej dotyczy sytuacji oczywistych, niezamierzonych i przede wszystkim takich, które z punktu widzenia ustawy SENT, nie stanowią działań nieuczciwych, którym - co do zasady — ustawa SENT ma przeciwdziałać. 2) ustawa SENT szczegółowo określa w jakich sytuacjach nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, a także określa sytuacje, w których możliwej jest odstępnie od nałożenia kary. Wyłączenia zawarte w art. 30 ust. 5 pkt. 1) wydają się nie celowe i w sposób nieuzasadniony różnicują sytuację prawną podmiotów występujących na poszczególnych etapach obrotu. W naszej ocenie nieuzasadnionym jest wyłączenie z kategorii podmiotów, wobec których można zastosować instytucję, o której mowa w art. 30 ust. 4, przewoźników, zwłaszcza takie przypadki są możliwe tylko w enumeratywnie sytuacjach określonych w art. 30 ust.4. Ustawa SENT ma przede wszystkim zabezpieczyć prawidłowy obrót paliwami i innymi towarami, ma eliminować działanie nieuczciwe, wyłudzenia podatkowe i szeroko rozumiane patologie. Jeśli zatem ziszcza się warunki określone w art. 30 ust. 4, każdy podmiot występujący w obrocie, ta kże przewoźnik, winien mieć możliwość skorzystania z instytucji określonej w tym przepisie. Tymczasem obecne brzmienie art. 30 ust. 5 pkt 1), w sposób nieuprawniony, różnicuje sytuację prawną poszczególnych podmiotów, co wydaje się nie tylko sprzeczne z ideą sprawiedliwości, ale również budzi poważne wątpliwości zgodności z zasadą równości wyrażoną m.in. w art. 32 ust. 2 Konstytucji RP oraz art. 2 i 12 Prawa przedsiębiorców.	proponujemy wykreślenie art. 30 ust. 5 pkt. 1	Nieuwzględniona. Ponieważ przewoźnik nie rozlicza podatku od towaru i usług i podatku akcyzowego od towaru będącego przedmiotem przewozu (przewoźnik wykonuje tylko usługę przewozu), warunek dotyczący ewentualnego braku uszczupień należności nie może być analizowany w trakcie prowadzonego postępowania. Wobec powyższego, przepisów dotyczących nie wszczynania postępowania o nałożenie kary nie stosuje się do przewoźników, ponieważ nie rozliczają oni podatków od towarów „wrażliwych” objętych systemem monitorowania przewozu i obrotu, który ma na celu prewencyjne przeciwdziałanie unikaniu lub zaniżaniu opodatkowania.

Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

1. 2025.07.09 - Universal Leaf Tobacco Poland sp. z o. o.
2. 2025.07.22 - Imperial Tobacco Polska S.A
3. 2025.07.23 - JTI POLSKA sp. z o. o.
4. 2025.09.29 - Enodo Advisors Sp. z o.o.

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD
PROJEKTEM ZAŁOŻEŃ PROJEKTU USTAWY, PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM
ROZPORZĄDZENIA**

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 (numer w wykazie prac legislacyjnych UD 109). (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko** UNIVERSAL LEAF TOBACCO POLAND SP. Z O. O.		
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania** Ul. Przemysłowa 20, 28-300 Jędrzejów		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail <u>Wojciech.Krawczyk@universalleaf.pl</u> Michał.plecha@universalleaf.pl		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Wojciech Krawczyk	Wskazany w cz.A pkt 3
2	Michał Plecha	Wskazany w cz.A pkt 3
3		
4		
5		
C. Universal Leaf Tobacco Poland Sp. z o.o. (dalej: Universal lub Spółka) jest pośredniczącym podmiotem tytoniowym, który w ramach swojej działalności nabywa, magazynuje, wstępnie przetwarza oraz sprzedaje susz tytoniowy. Klientami Spółki są		

podmioty z branży tytoniowej, głównie producenci gotowych wyrobów tytoniowych, takich jak papierosy i tytoń do palenia.

W związku z tym, że Spółka zajmuje się obrotem suszem tytoniowym i jego przemieszczaniem, co podlega regulacjom w zakresie monitorowania przewozów drogowych (SENT), zawarte w projekcie ustawy rozwiązania będą miały wpływ na działalność Universal, dlatego Spółka zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem ustawy.

I. Uwagi ogólne

Opublikowany projekt przewiduje zmiany ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (dalej: ustawa o SENT). Odnosząc się do rozwiązań przedstawionych w projekcie Spółka dostrzega sygnalizowaną potrzebę dalszego zwiększania nadzoru nad obrotem wyrobami wrażliwymi, a w szczególności suszem tytoniowym.

Jednakże, w ocenie Spółki, w zakresie w jakim projektowane rozwiązania dotyczą suszu tytoniowego, zmierzają one niekoniecznie w dobrym kierunku. Jednocześnie, projekt przewiduje rozwiązania, które będą stanowiły zbyt duże obciążenie przedsiębiorców lub będą wręcz nie do spełnienia i których sposób konstrukcji powoduje wątpliwości prawne.

Poniżej Spółka przedstawi swoje stanowisko.

II. Przemieszczania międzymagazynowe

Jednym z nowych rozwiązań przewidzianych w projekcie nowelizacji jest objęcie systemem monitorowania w ramach systemu SENT przemieszczeń międzymagazynowych, obecnie realizowanych w oparciu o dokument MM. Wprowadzenie tego rozwiązania będzie skutkowało zwiększeniem obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorców, gdyż wypełnianie zgłoszeń w elektronicznym systemie jest bardziej czasochłonne oraz wymaga więcej działań niż przemieszczenie wyrobów w ramach dotychczasowych przemieszczeń międzymagazynowych.

W praktyce działalności wielu podmiotów występują sytuacje, gdy dwa lub więcej magazynów własnych znajduje się w tej samej miejscowości, nawet w bardzo niewielkiej odległości od siebie. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT w takich przypadkach będzie, więc nieproporcjonalna do rzeczywistego ryzyka naruszeń prawa (przewóz towaru na bardzo krótkim odcinku). Taka sytuacja występuje w przypadku Spółki, która posiada jeden z magazynów w odległości kilkuset metrów od zakładu oraz magazynu głównego. Konieczność wypełniania zgłoszeń SENT na tak krótkich odcinkach w znaczący sposób ograniczy dostępność środków transportu do realizacji przemieszczeń, co samo w sobie może uniemożliwić prowadzenie działalności.

Z powyższego względu, Spółka proponuje, aby **wprowadzić wyłączenie z obowiązku monitorowania w ramach tego systemu przemieszczeń towarów dokonywanych pomiędzy magazynami tego samego podmiotu zlokalizowanymi w tej samej miejscowości lub/oraz w odległości nie przekraczającej 5 km o ile obydwa magazyny będące w posiadaniu PPT zostały wcześniej zgłoszone jakie miejsca wykonywania działalności danego PPT** . Spółka proponuje, aby tego rodzaju przemieszczenia w dalszym ciągu były wykonywane na zasadach dotychczasowych w oparciu o wewnętrzny dokument przemieszczenia międzymagazynowego.

Wydaje się, że takie rozwiązanie nie będzie miało negatywnego wpływu na poziom ochrony interesów Skarbu Państwa, a znacznie ułatwi funkcjonowanie przedsiębiorcom.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	
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
Wojciech Krawczyk	8.07.2025	Podpis jest prawidłowy Digitally signed by Wojciech Krawczyk, UNIV. LEAF TOBACCO POLAND SP. Z O.O. Date: 2025.07.08 15:21:03 CEST
Michał Płecha	8.07.2025	Poprawność nieznana Dokument podpisany przez Michał Płecha, ULTP Sp. z o.o. Data: 2025.07.08 15:28:50 CEST

G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

Poprawność nieznana Dokument podpisany przez Michał Płecha, ULTP Sp. z o.o. Data: 2025.07.08 15:30:00 CEST	Podpis jest prawidłowy Digitally signed by Wojciech Krawczyk, UNIVERSAL LEAF TOBACCO POLAND SP. Z O.O. Date: 2025.07.08 15:20:35 CEST	(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.

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM**

*ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu
towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw
(numer z wykazu UD109).*

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa/imię i nazwisko**

Imperial Tobacco Polska S.A.

2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania**

Jankowice, ul. Przemysłowa 1, 62-080 Tarnowo Podgórne

3. Adres do korespondencji i adres e-mail:

Jankowice, ul. Przemysłowa 1, 62-080 Tarnowo Podgórne

e-mail: karolina.bursa-moczulska@impbrands.com

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

Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1.	Anna Kaczkowska-Donaj Członek Zarządu	[REDACTED]
2.	Bojan Stoevski Członek Zarządu	[REDACTED]

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

W imieniu Imperial Tobacco Polska S.A., zgłaszamy zainteresowanie pracami nad projektem ustawy Ministra Finansów o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw (numer z wykazu UD109).

Przedmiotem ochrony jest interes Imperial Tobacco Polska S.A., który jest częścią międzynarodowego koncernu Imperial Brands z siedzibą w Bristolu. Firma jest jednym z wiodących producentów wyrobów tytoniowych i nikotynowych w Polsce, jak i na świecie, zatem proponowane zapisy ustawy w szczególnym zakresie wpływają na prowadzone przez naszą firmę działania biznesowe. Propozycje regulacji mają istotne znaczenie dla funkcjonowania dwóch zakładów produkcyjnych Imperial w Polsce - w Radomiu oraz Tarnowie Podgórny.

Biorąc uwagę powyższe, pragniemy przedstawić nasze stanowisko:

- 1. „Wprowadzenie obowiązku zgłoszenia przewozu w sytuacji realizowania przez podmiot tzw. przesunięcia międzymagazynowego, o ile jest ono**

związane z przewozem po drodze publicznej bądź krajowej sieci kolejowej stanowi kolejny element uszczelnienia systemu monitorowania i minimalizuje ryzyko związane z nieuprawnionym wykorzystywaniem tej procedury (zwolnienie z obowiązku dokonania zgłoszenia przewozu) przez uczestników realizowanego przewozu towarów wrażliwych.”

Wielu przedsiębiorców branży akcyzowej już teraz wykonuje szereg przewozów towarów objętych SENT, a tym samym dokonuje licznych zgłoszeń w systemie. Objęcie takim obowiązkiem przemieszczeń międzymagazynowych tylko powiększy już obecnie dużą liczbę zgłoszeń, zwiększy niewspółmiernie nakład czasowy, organizacyjny i administracyjny legalnych podmiotów.

W naszej ocenie nie widzimy zasadności wprowadzenia takiego rozwiązania, ponieważ jako spółka występujemy w takim przewozie, zarówno jako podmiot wysyłający, jak i odbierający – transportujemy swój towar.

Nadal jest możliwość kontroli ze strony służb takich przewozów, ponieważ spoczywa na spółce obowiązek, aby druk przesunięcia międzymagazynowego zawierał wszystkie wymagane w ustawie dane. Kontroli można dokonać zarówno w trakcie przewozu, zatrzymując środek transportu, jak i na wezwanie przedstawić odpowiednie druki, nawet sprzed 5 lat wstecz.

Nowa regulacja rodzi kolejny biurokratyczny obowiązek do dopełnienia po stronie przedsiębiorców czyli otwarcia zgłoszenia SENT, a następnie jego zamknięcia również przez nas, podczas gdy wysyłający i zamykający jest tym samym podmiotem. Zmiany w projektowanym kształcie będą skutkowały zatem dodatkowym niepotrzebnym i niewspółmiernym obciążeniem wobec legalnie działających podmiotów.

Kolejnym niezrozumiałym zapisem jest wprowadzenie obowiązku dla przewoźnika o włączeniu lokalizatora i uzupełnieniu danych środka transportu w ramach przesunięć magazynowych.

Przewoźnik może posiadać od spółki kody SENT, przewóz został poprawnie zgłoszony, aczkolwiek za samo nie włączenie lokalizatora również przewidziany jest mandat.

W ocenie spółki, taki wymóg w żaden sposób nie uszczelni systemu monitorowania, ponieważ nie jest to ani przywóz, ani wywóz czy też przejazd przez terytorium Polski towarów wrażliwych, a jedynie transport z magazynu do magazynu własnego towaru.

Służby fiskalne nie otrzymają żadnych istotnych danych (poza liczbą kilogramów, które dana firma przewozi między swoimi magazynami). Działanie to zwiększa jedynie zakres obowiązku raportowania, dodatkową administrację oraz utrudnia wewnątrz przewozy spółki w ramach bieżącego, codziennego funkcjonowania.

Postulujemy zachowanie wyłączenia z obowiązków SENT wobec przemieszczenia międzymagazynowego, ale ograniczenie tego wyłączenia jedynie do wąskiego grona podmiotów (tak jak nasza spółka), które swoją działalnością oraz spełnieniem innych warunków prawnych dają rekoimie braku powstawania nadużyć.

Uważamy, że takie rozwiązanie nie będzie miało negatywnego wpływu na poziom ochrony interesów Skarbu Państwa, a znacznie ułatwi funkcjonowanie legalnym i wiarygodnym przedsiębiorcom, tak jak nasza spółka.

2. Wprowadzenie kar za brak zamknięcia zgłoszenia SENT

Wyrażamy obawę w temacie nowego zapisu, który nakłada karę 5 000 złotych za brak zamknięcia zgłoszenia w systemie SENT. To kolejne, nieracjonalne i dodatkowe obciążenie administracyjne, które nie wpłynie w żaden sposób na uszczelnianie, a jedynie wprowadza nadmierną formalizację. SENT zamyka się sam automatycznie po 10 dniach, jeżeli nie zostałby zamknięty w przypadku błędu ludzkiego.

Wnosimy o usunięcie tego zapisu z projektu ustawy.

Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie naszego stanowiska w toku dalszych prac legislacyjnych.

Równocześnie wyrażamy zainteresowanie dalszymi pracami nad tym projektem.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Aktualny odpis z KRS
---	----------------------

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
Anna Kaczowska-Donaj	22 lipca 2025 roku	Anna Izabella Kaczowska-Donaj Elektronicznie podpisany przez Anna Izabella Kaczowska-Donaj Data: 2025.07.22 11:17:09 +02'00'
Bojan Stoevski	22 lipca 2025 roku	Bojan Stoevski Digitally signed by Bojan Stoevski Date: 2025.07.24 10:50:16 +02'00'

G. KLAUZULA ODOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNANÍ

Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia

Anna Izabella Kaczowska-Donaj
Elektronicznie podpisany przez Anna Izabella Kaczowska-Donaj
Data: 2025.07.22 11:17:43 +02'00'

Bojan Stoevski
Digitally signed by Bojan Stoevski
Date: 2025.07.24 10:50:16 +02'00'

(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 22-08-2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw Dz. U. Nr 181, poz.1080) 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.

Załącznik
do rozporządzenia
Rady Ministrów
z dnia 22 sierpnia 2011 r.

**WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA PRACAMI
NAD PROJEKTEM ZAŁOŻEŃ PROJEKTU USTAWY, PROJEKTEM USTAWY LUB PROJEKTEM
ROZPORZĄDZENIA**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM		
Projekt ustawy z dnia 27 czerwca 2025 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw (UD 109) (tytuł projektu założeń projektu ustawy, projektu ustawy lub projektu rozporządzenia - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów albo ministrów)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
1. Nazwa/imię i nazwisko**		
JTI POLSKA SP. Z O.O.		
2. Adres siedziby/adres miejsca zamieszkania**		
STARY GOSTKÓW 42, 99-220 WARTKOWICE		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail		
adrian.jablonski@jti.com		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENTOWANEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres
1	Adrian Jabłoński	[REDACTED]
2	Przemysław Filipowicz	[REDACTED]
3		
4		
5		
C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY		
JTI Polska sp. z o.o. (dalej: JTI lub Spółka) jest częścią międzynarodowej Grupy JTI i zajmuje się produkcją oraz dystrybucją wyrobów tytoniowych oraz nikotynowych. Mimo braku szczegółowych uwag do projektu ustawy z dnia 27 czerwca 2025 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi oraz niektórych innych ustaw, Spółka zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem ze względu na fakt, że kwestie prawne regulowane przez ten projekt dotyczą działalności Spółki i będzie ona monitorowała dalsze etapy prac legislacyjnych.		

D. ZAŁĄCZNE DOKUMENTY		
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
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
Adrian Jabłoński	22.07.2025 r.	Podpis jest prawdziwy
Przemysław Filipowicz	22.07.2025 r.	Poprawność nieznana
G. KLAUZULA ODPOWIEDZIALNOŚCI KARNEJ ZA SKŁADANIE FAŁSZYWYCH ZEZNAŃ Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia (podpis)		
Podpis jest prawdziwy	Poprawność nieznana	
Dokument podpisany przez Adrian Jabłoński Data: 2025.07.22 17:35:52 CEST	Dokument podpisany przez PRZEMYSŁAW FILIPOWICZ Data: 2025.07.22 17:35:53 CEST	

- * 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 2011 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych oraz projektami założeń projektów ustaw Dz. U. Nr ..., poz. ...) 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.

16/08/KC

**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.	 Elektronicznie podpisany przez: Hubert Maciej Cicho Data: 2025-9-29 14:54:2
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.