



Tematy września:

**SENT jesienią 2026 roku
– spokojna adaptacja
zamiast rewolucji** (str. 2)

**F-gazy na granicy:
7 punktów, które importer
musi sprawdzić przed
odprawą** (str. 13)



Tomasz Kulas

Ekspert ds. cła i akcyzy

Wrześniowe wydanie Miesięcznika Celno-Akcyzowego obejmuje dwa tematy, które – każdy w swojej kategorii – dotyczą obszarów ryzyka często niedocenianych przez przedsiębiorców. W pierwszym artykule omawiam wrześniowe zmiany dotyczące przedsiębiorców i przewoźników. Nie zajdzie rewolucja w systemie SENT – najważniejsze jest prawidłowe stosowanie zmian wprowadzonych w pierwszej połowie roku oraz przygotowanie się do rozszerzenia systemu na towary z pozycji CN 1518, przepisy obowiązujące we wrześniu są łagodniejsze niż te wprowadzone pierwotnie w marcu.

Drugi artykuł poświęcony jest temu, co importer urządzeń zawierających fluorowane gazy cieplarniane (F-gazy) musi zweryfikować, zanim towar trafi do odprawy celnej – wyjaśniam, że sam prawidłowy kod CN nie wystarcza, ponieważ organ celny sprawdza również status importera i spójność całej dokumentacji, a największe ryzyko powstaje, gdy analizę F-gazową rozpoczyna się dopiero po przybyciu przesyłki

Zapraszam do lektury.

[Czytaj dalej](#)

SENT Jesienią 2026 roku – spokojna adaptacja zamiast rewolucji

Najważniejszym zadaniem jest prawidłowe stosowanie zmian wprowadzonych w pierwszej połowie roku oraz przygotowanie się do rozszerzenia systemu na towary z pozycji CN 1518. Ministerstwo Finansów pracuje również nad ułatwieniem przewozów złomu metali.

Sankcje to nie jeden zakaz, lecz wielopoziomowy system ograniczeń

System Elektronicznego Nadzoru Transportu stał się trwałym elementem działalności firm transportowych, importerów, dystrybutorów i podmiotów obracających towarami wrażliwymi. W 2026 roku katalog monitorowanych przewozów oraz zakres włączeń zmieniały się kilkakrotnie. Najwięcej uwagi poświęcono branży odzieżowej i obuwniczej, ale nowe regulacje mają również znaczenie dla sektora olejowego, odpadowego, recyklingowego i hutniczego.

Dobra wiadomość jest taka, że przepisy obowiązujące we wrześniu 2026 roku są łagodniejsze niż rozwiązania wprowadzone pierwotnie w marcu. Ministerstwo Finansów ograniczyło obowiązki dla legalnego obrotu krajowego oraz podwyższyło progi ilościowe. Firmy powinny jednak dokładnie rozróżniać sprzedaż krajową od importu, wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów, tranzytu i dostawy następującej bezpośrednio po odprawie w procedurze celnej 42 00.

Od 20 czerwca 2026 roku obowiązują zmienione zasady monitorowania przewozów odzieży i obuwia. Regulacje koncentrują SENT na operacjach najbardziej narażonych na nieprawidłowości podatkowe.

System obejmuje przede wszystkim przewozy:



artykuły odzieżowe z działów CN 61 i 62 oraz odzież używana i pozostałe artykuły używane objęte kodem CN 6309 00 00, z uwzględnieniem szczegółowych wyłączeń, jeżeli masa brutto przesyłki przekracza 31,5 kg;



obuwia z działu CN 64, z uwzględnieniem szczegółowych wyłączeń, jeżeli przesyłka przekracza 64 sztuki;



towarów importowanych z państw trzecich;



towarów będących przedmiotem wewnątrzwspólnotowego nabycia;



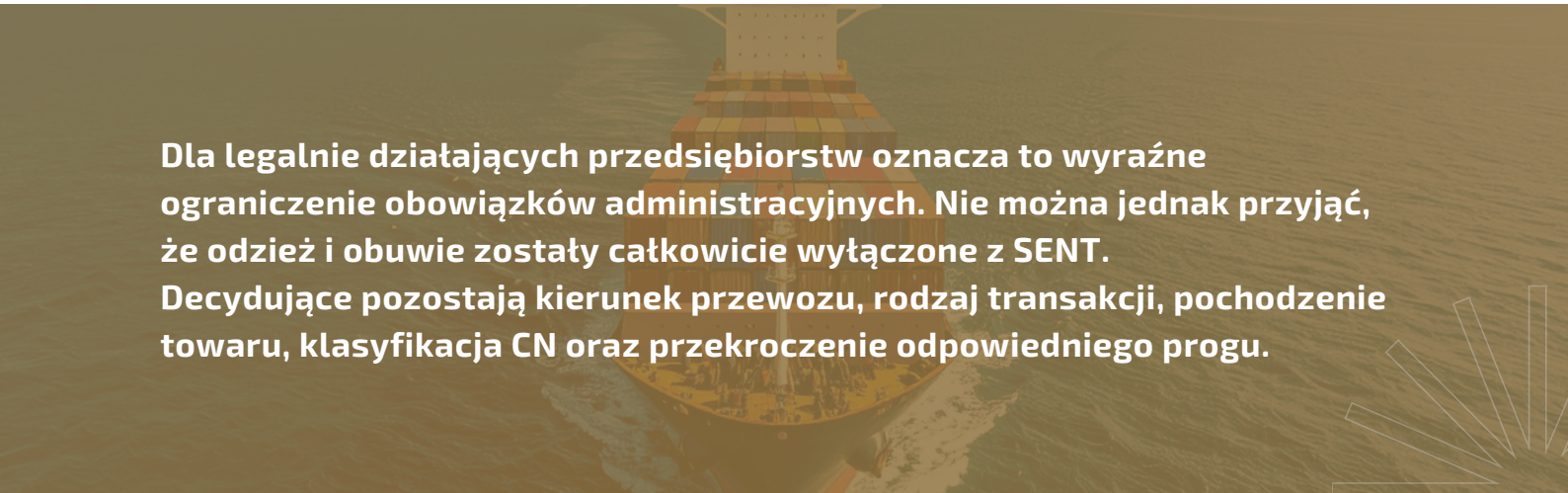
towarów przewożonych tranzytem przez Polskę;



dostaw do innego państwa Unii Europejskiej realizowanych bezpośrednio po dopuszczeniu importowanych towarów do obrotu w Polsce w procedurze celnej 42 00.

Najważniejsze ryzyka po stronie uczestników przewozu

Z obowiązku SENT wyłączone natomiast zwykłą sprzedaż krajową pomiędzy przedsiębiorcami, eksport poza Unię Europejską oraz zasadniczo wewnątrzwspólnotową dostawę towarów. Wyjątek stanowi dostawa wewnątrzwspólnotowa następująca bezpośrednio po odprawie importowej w procedurze 42 00. Wyłączeniem objęto również przewozy stanowiące pomoc humanitarną.



Dla legalnie działających przedsiębiorstw oznacza to wyraźne ograniczenie obowiązków administracyjnych. Nie można jednak przyjąć, że odzież i obuwie zostały całkowicie wyłączone z SENT. Decydujące pozostają kierunek przewozu, rodzaj transakcji, pochodzenie towaru, klasyfikacja CN oraz przekroczenie odpowiedniego progu.

Szczegółne wyłączenie funkcjonuje także dla niektórych mikro przedsiębiorców przewożących odzież i obuwie na targowiska. Wymaga ono spełnienia warunków ilościowych, trasowych i dokumentacyjnych. Przedsiębiorca powinien zatem sprawdzić nie tylko masę lub liczbę sztuk, lecz również status miejsca sprzedaży oraz zawartość dokumentu towarzyszącego przewozowi.

Przewoźnik nie powinien polegać wyłącznie na zapewnieniu zlecniodawcy

Za prawidłowość zgłoszenia odpowiadają różni uczestnicy łańcucha dostaw, stosownie do obowiązków przypisanych im w ustawie.

W praktyce przewoźnik nie powinien ograniczać się do przyjęcia informacji, że „SENT został zrobiony”.

Przed rozpoczęciem przewozu warto zweryfikować:

-  czy numer referencyjny jest aktywny i dotyczy właściwego towaru;
-  czy zgłoszona ilość odpowiada dokumentom handlowym i transportowym;
-  czy prawidłowo wskazano pojazd i jego numery rejestracyjne;
-  czy zgadzają się miejsca rozpoczęcia i zakończenia przewozu;
-  czy kierowca otrzymał numer referencyjny;
-  czy urządzenie albo system lokalizacyjny przekazuje prawidłowe dane.

Zmiana ciągnika, naczepy, numeru rejestracyjnego lub planowanego miejsca dostawy może wymagać aktualizacji zgłoszenia. Równie istotne jest właściwe postępowanie w razie awarii urządzenia lub aplikacji przekazującej dane geolokalizacyjne.

Najbezpieczniejszym rozwiązaniem jest wprowadzenie krótkiej kontroli przed wyjazdem. Kilka minut poświęconych na porównanie zgłoszenia SENT z fakturą, dokumentem CMR, zleceniem transportowym i danymi pojazdu może zapobiec zatrzymaniu transportu oraz sporowi o odpowiedzialność.

CN 1518 – czas na przygotowanie przed 31 października

Kolejna potwierdzona zmiana zacznie obowiązywać 31 października 2026 roku. Systemem SENT zostaną objęte przewozy towarów klasyfikowanych do pozycji CN 1518, jeżeli masa brutto przesyłki przekroczy 500 kg albo jej objętość przekroczy 500 litrów.

Pozycja CN 1518 obejmuje określone przetworzone lub chemicznie modyfikowane tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego, roślinnego lub mikrobiologicznego, a także wskazane niejadalne mieszaniny i preparaty.

Regulacja może mieć znaczenie m.in. dla przedsiębiorstw z branży:

-  olejowej i tłuszczowej;
-  spożywczej;
-  biopaliwowej;
-  odpadowej i recyklingowej;
-  transportowej i magazynowej.

Nie każdy zużyty olej albo preparat zawierający tłuszcz automatycznie klasyfikuje się do pozycji CN 1518. O obowiązku SENT nie decyduje nazwa handlowa ani samo przeznaczenie produktu.

Konieczne jest ustalenie składu, sposobu przetworzenia, przeznaczenia i właściwego kodu CN. Przedsiębiorca powinien również zweryfikować dostęp do PUESC i prawidłowo przypisane uprawnienia.

Ministerstwo Finansów planuje ułatwienia dla przewozów złomu

W Rządowym Centrum Legislacji prowadzone są prace nad projektem oznaczonym numerem WPL 35/2026. Zakłada on wyłączenie z SENT 19 kodów odpadów metalowych, obejmujących m.in. odpady metalowe, opakowania z metali, żelazo i stal, aluminium, miedź, ołów, cynk, cynę oraz mieszaniny metali.

Zmiana ma odpowiadać na postulaty branży hutniczej i recyklingowej. Złom metali jest wartościowym surowcem wtórnym, a obowiązki SENT zwiększają koszty administracyjne legalnie działających przedsiębiorstw. Wyłączenie mogłoby poprawić konkurencyjność krajowych hut, punktów skupu, zakładów recyklingowych i przewoźników.

Na etapie przygotowania niniejszego artykułu projekt nie stanowił jeszcze obowiązującego prawa. Do czasu opublikowania rozporządzenia przedsiębiorcy powinni stosować dotychczasowe zasady i nadal zgłaszać przewozy złomu objęte SENT.

Nawet po wejściu projektowanego wyłączenia w życie konieczne będzie sprawdzenie konkretnego kodu odpadu. Planowana zmiana dotyczy zamkniętego katalogu pozycji, a nie wszystkich odpadów zawierających metal.

Pozostaną również obowiązki wynikające z przepisów o gospodarce odpadami, w szczególności dotyczące Bazy danych o produktach i opakowaniach oraz o gospodarce odpadami i dokumentów przekazania odpadu.



Betonu towarowego nie objęto SENT

Duże zainteresowanie wywołał projekt objęcia SENT betonu towarowego i innych gotowych mas przeznaczonych do wylania lub wbudowania. Projekt ustawy został przyjęty przez Sejm, lecz 2 czerwca 2026 roku Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej odmówił jego podpisania.

Oznacza to, że projektowane obowiązki dotyczące betonu nie weszły w życie. Betoniarnie, wykonawcy budowlani i przewoźnicy nie powinni wdrażać zgłoszeń SENT wyłącznie na podstawie zawetowanej ustawy.

Nie można wykluczyć powrotu Ministerstwa Finansów do tego zagadnienia w nowym projekcie, ale wymagałoby to ponownego przeprowadzenia procesu legislacyjnego.

Same zapowiedzi lub wcześniejsze materiały konsultacyjne nie tworzą obowiązków dla przedsiębiorców.



Pięć zasad bezpiecznego SENT

Jesienią 2026 roku firmy mogą uporządkować swoje procedury wokół pięciu prostych zasad.

1. Klasyfikacja. Obowiązku SENT nie należy ustalać wyłącznie na podstawie nazwy towaru. Potrzebny jest właściwy kod CN, a w przypadku odpadów również kod odpadu.

2. Rodzaj transakcji. Ten sam towar może nie podlegać SENT w sprzedaży krajowej, ale podlegać systemowi przy imporcie, wewnątrzwspólnotowym nabyciu albo tranzycie.

3. Progi ilościowe. Trzeba ustalić, czy próg dotyczy masy brutto, objętości czy liczby sztuk oraz w jaki sposób liczy się towary znajdujące się w jednej przesyłce.

4. Aktualizacja. Zgłoszenie zgodne w chwili utworzenia może stać się nieaktualne po zmianie pojazdu, trasy albo miejsca dostawy.

5. Podział odpowiedzialności. Umowa lub zlecenie transportowe powinny jasno wskazywać, kto przygotowuje zgłoszenie, kto uzupełnia dane przewoźnika, kto je aktualizuje i kto kontroluje przekazywanie geolokalizacji.

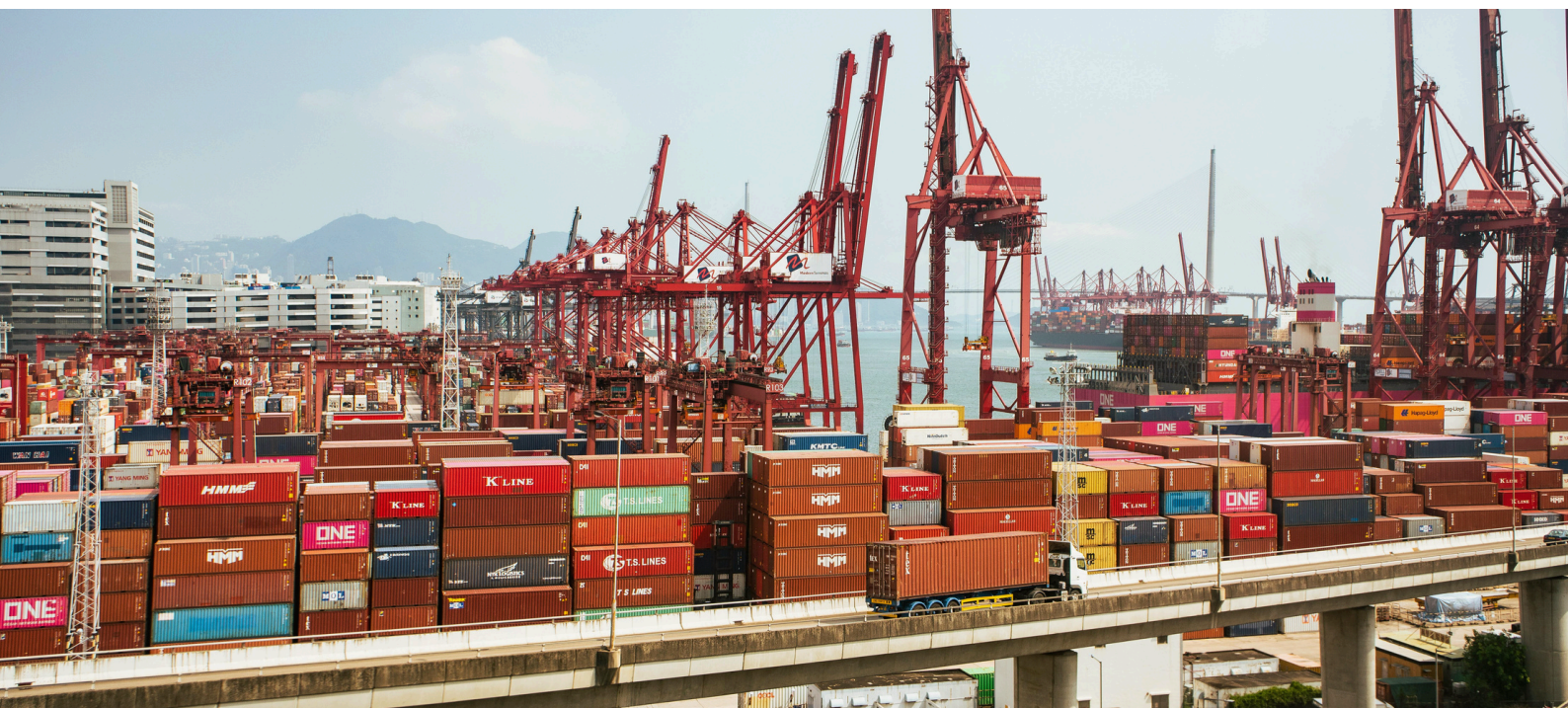


Wnioski dla podmiotów gospodarczych

Wrzesień 2026 roku nie przynosi odrębnej rewolucji w SENT. Jest natomiast dobrym momentem na utrwalenie nowych zasad dla odzieży i obuwia oraz przygotowanie firm do objęcia systemem pozycji CN 1518 od 31 października.

Kierunek zmian jest czytelny: administracja koncentruje monitoring na przewozach o podwyższonym ryzyku, a jednocześnie reaguje na nadmierne obciążenia legalnego obrotu. Przykładem są ograniczenia obowiązków dla krajowej branży odzieżowej i planowane wyłączenia złomu metali.

Dla przedsiębiorców najlepszą strategią pozostaje nie rozbudowana biurokracja, lecz krótka, konsekwentna procedura: prawidłowa klasyfikacja towaru, określenie rodzaju transakcji, sprawdzenie progu, weryfikacja zgłoszenia i kontrola lokalizacji. Dobrze zorganizowany SENT może być zwykłym elementem obsługi transportu, a nie źródłem stresu dla firmy i kierowcy.



SENT Jesienią 2026 roku

Jak możemy pomóc

W JGA wspieramy przedsiębiorców i przewoźników w analizie obowiązków SENT, uporządkowaniu procesów wewnętrznych oraz praktycznym wdrażaniu zmian prawnych. Pomagamy również w prawidłowej taryfikacji towarów i ustalaniu kodów CN, ograniczając ryzyko błędnych zgłoszeń, zakłóceń w transporcie oraz sankcji.

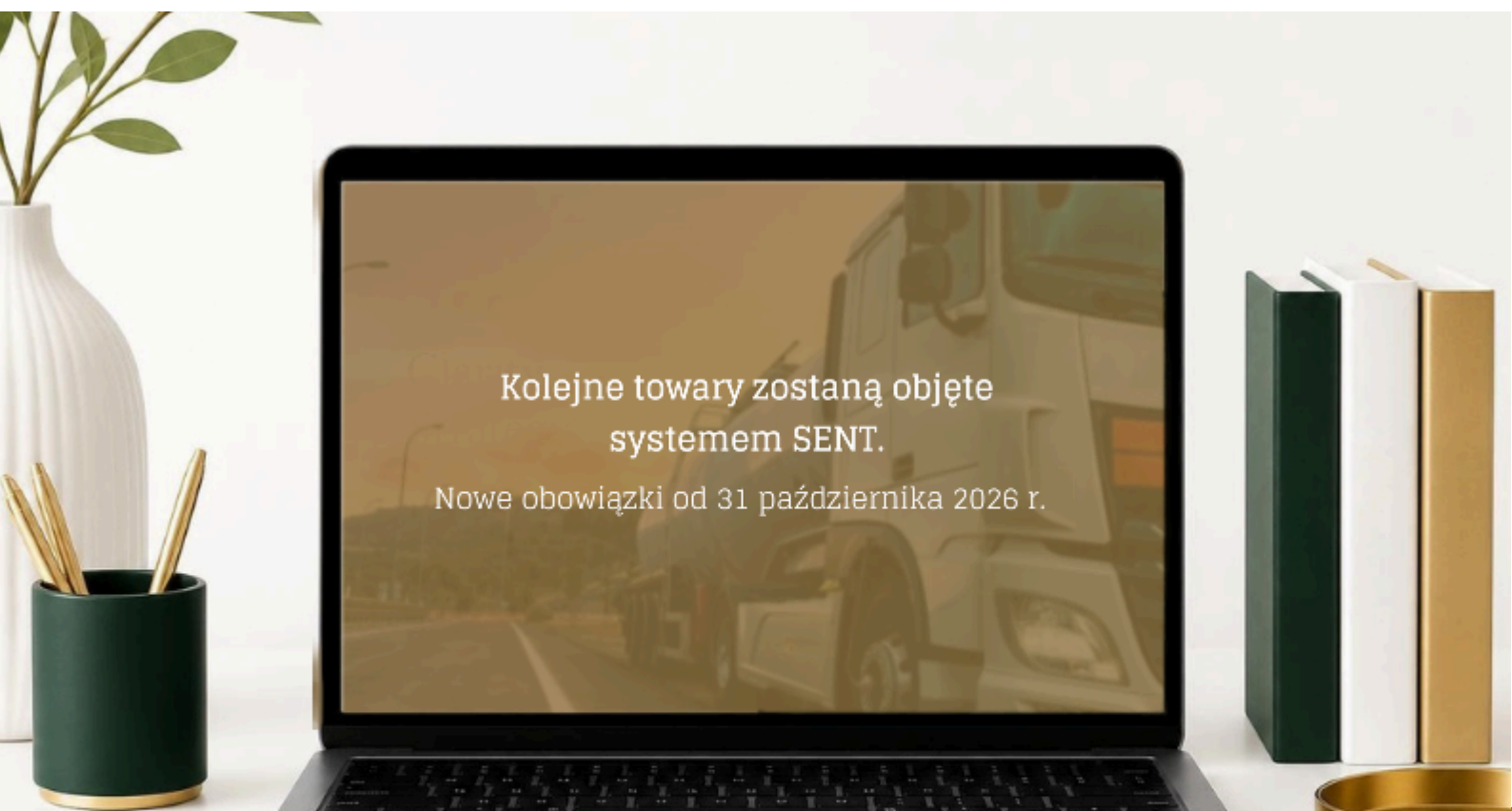
Interesuje Cię temat SENT?



Zobacz przegląd zmian
wraz z rekomendowanymi
działaniami do podjęcia



[Link](#)



W razie pytań jestem do Państwa dyspozycji.



Tomasz Kulas

Ekspert ds. cła i akcyzy

+48 509 733 081

tkulas@jga.com.pl

Następny artykuł:



**F-gazy na granicy:
co importer musi
sprawdzić przed odprawą**

[Czytaj dalej](#)

F-gazy na granicy: co importer musi sprawdzić przed odprawą

Kod CN to dopiero początek. O dopuszczeniu urządzenia do obrotu decydują również rodzaj i masa czynnika, zakazy, Portal F-gazowy, kontyngent, etykieta i kody TARIC.

Urządzenie może mieć prawidłowy kod CN i nadal nie zostać dopuszczone do obrotu. Przy imporcie wyrobów zawierających fluorowane gazy cieplarniane organ celny weryfikuje nie tylko sam towar, lecz także status importera i spójność dokumentacji. Największe ryzyko powstaje wtedy, gdy analizę F-gazową rozpoczyna się dopiero po przybyciu przesyłki.

Najważniejsza zasada: Y160 nie jest „kodem bezpieczeństwa”

Kod Y160 oznacza, że towar pozostaje poza zakresem rozporządzenia (UE) 2024/573. Nie służy do potwierdzania, że urządzenie zawierające F-gaz jest dozwolone.

Jeżeli w urządzeniu znajduje się R134a albo inny gaz objęty rozporządzeniem, trzeba przejść pełną kwalifikację i zastosować kody odpowiadające rzeczywistemu statusowi towaru.

Zaczynij przed złożeniem zamówienia

F-gazy nie zaczynają się na granicy. Jeszcze przed potwierdzeniem zamówienia importer powinien ustalić, czy konkretny model może być legalnie wprowadzony do obrotu oraz czy producent dostarczy dane wymagane do odprawy i dalszej ewidencji.

Opis na fakturze w rodzaju „dryer”, „cooling unit” lub „industrial machine” nie wystarcza.

Dla każdego modelu i wariantu importer powinien uzyskać co najmniej:

- ☀ nazwę handlową i chemiczną czynnika, np. R134a / HFC-134a / 1,1,1,2-tetrafluoroetan;
- ☀ masę czynnika w jednej sztuce, wartość GWP oraz liczbę urządzeń w przesyłce;
- ☀ informację czy urządzenie jest fabrycznie napełnione, kompletne i hermetycznie zamknięte;
- ☀ opis funkcji, konstrukcji, parametrów pracy, mocy oraz sposobu instalacji;
- ☀ zdjęcie tabliczki znamionowej i etykiety F-gazowej oraz instrukcję techniczną.



Kod CN nie przesądza o zgodności F-gazowej

Klasyfikacja taryfowa i kwalifikacja na gruncie rozporządzenia 2024/573 to dwa odrębne etapy. ISZTAR/TARIC pokazuje środki i warunki przypisane do kodu towarowego, lecz jeden kod może obejmować zarówno urządzenia zawierające F-gaz, jak i urządzenia bez takiego czynnika

Dlatego komunikat taryfowy zawsze trzeba zestawiać z dokumentacją techniczną. Nawet prawidłowy kod CN nie usuwa zakazu wprowadzenia do obrotu, obowiązku rejestracji, rozliczenia HFC, oznakowania ani podania danych gazu. W razie trwałej wątpliwości klasyfikacyjnej warto rozważyć uzyskanie Wiążącej Informacji Taryfowej.



Sprawdź, czy urządzenie nie jest objęte zakazem

Pierwszym testem materialnym jest art. 11 ust. 1 w związku z załącznikiem IV do rozporządzenia 2024/573. Załącznik przewiduje różne kategorie urządzeń, progi GWP, terminy rozpoczęcia zakazów i wyjątki. Nie ma jednego automatycznego zakazu dla wszystkich produktów z F-gazem.

Przykładowo od 1 stycznia 2025 r. obowiązuje zakaz wprowadzania do obrotu samodzielnych urządzeń chłodniczych – z wyjątkiem chillerów – zawierających F-gazy o GWP co najmniej 150, chyba że zastosowanie gazu jest konieczne do spełnienia wymagań bezpieczeństwa w miejscu eksploatacji. Trzeba również sprawdzić czasowe odstępstwa przyjęte przez Komisję dla ściśle określonych urządzeń.

R134a ma GWP 1430. Nie oznacza to jednak, że każde urządzenie z obiegiem chłodniczym automatycznie podlega temu konkretnemu zakazowi. Rozstrzygające są funkcja, konstrukcja i prawna kategoria produktu – nie sama nazwa handlowa ani kod CN.

Wzór: $t\ CO_2e = \text{masa gazu w kg} \times GWP \div 1000$. Zatem 1 kg R134a odpowiada 1,43 t CO₂e, a próg 10 t CO₂e zostaje osiągnięty już przy ok. 6,99 kg R134a wprowadzonych w urządzeniach w skali roku.

Do rozliczeń prawnych stosuje się 100-letni GWP równy 1430.

R134a: mała masa, duży ekwiwalent CO₂ R134a to HFC-134a.

Portal F-gazowy: rejestracja działa jak licencja importowa

Na dzień 7 sierpnia 2026 r. importer produktów lub urządzeń zawierających F-gazy powinien przed importem, z wyjątkiem składowania czasowego, posiadać ważną rejestrację zatwierdzoną przez Komisję w Portalu F-gazowym. Rejestracja pełni funkcję licencji przedstawianej organom celnym. Samo złożenie wniosku nie wystarcza, status musi być ważny, profil działalności właściwy dla importowanego sprzętu, a numer EORI spójny z rejestracją.

W zgłoszeniu numer rejestracyjny wykazuje się z kodem Y123. Błędny profil w Portalu F-gazowym lub rozbieżność EORI może spowodować negatywną walidację w systemie EU CSW-CERTEX i zatrzymanie odprawy.

Uwaga na planowaną zmianę prawa UE

9 czerwca 2026 r. Rada i Parlament Europejski osiągnęły prowizoryczne porozumienie w sprawie projektu 2025/0130(COD). Uzgodniony tekst ma ograniczyć rejestrację dla produktów i urządzeń do progów 10 t CO₂e HFC albo 100 t CO₂e innych F-gazów rocznie. Porozumienie nie wywołuje jeszcze skutków prawnych: do wejścia w życie nowelizacji stosuje się obecne zasady, a status projektu trzeba sprawdzić przed publikacją i odprawą.

Kontyngent HFC i deklaracja zgodności

Art. 19 rozporządzenia obejmuje urządzenia chłodnicze, klimatyzacyjne, pompy ciepła oraz inhalatory ciśnieniowe fabrycznie napełnione HFC. Zawarte w nich HFC muszą być uwzględnione w unijnym systemie kontyngentowym.

Importer nie musi automatycznie posiadać własnego pierwotnego kontyngentu. Najczęściej korzysta z upoważnienia posiadacza kontyngentu albo z upoważnienia delegowanego. Przed dopuszczeniem towaru do obrotu trzeba sprawdzić, czy upoważnienie istnieje i obejmuje odpowiednią ilość CO₂e.

Zwolnienie z art. 19 ust. 6 dotyczy przedsiębiorstwa, które wprowadza w urządzeniach mniej niż 10 t CO₂e HFC rocznie. Jest to zwolnienie wyłącznie z obowiązków kontyngentowych art. 19; przy obecnym brzmieniu przepisów nie usuwa innych wymogów. W TARIC deklaruje się je zasadniczo kodem Y120.

Dla urządzeń objętych art. 19 importer sporządza deklarację zgodności według rozporządzenia wykonawczego (UE) 2025/2155. Dokumentację, w tym deklarację, zestawienie modeli i ilości HFC, zgłoszenie celne oraz dowody rozliczenia HFC przechowuje się przez co najmniej pięć lat.



Etykieta i zgłoszenie celne muszą mówić to samo

Etykieta F-gazowa nie jest formalnością do uzupełnienia po odprawie. Urządzenie powinno być oznakowane przed wprowadzeniem do obrotu zgodnie z art. 12 rozporządzenia 2024/573 i rozporządzeniem wykonawczym 2024/2174. Dane na etykiecie, tabliczce, deklaracji zgodności, fakturze i w zgłoszeniu celnym muszą być wzajemnie zgodne.

W praktyce zgłoszenie celne wykorzystuje kody dokumentów i informacji dodatkowych TARIC. Ich dobór zależy od kodu towarowego, procedury, kierunku oraz daty zgłoszenia, dlatego zawsze należy odczytać aktualne warunki w ISZTAR/TARIC.

Kod	Znaczenie praktyczne
Y123 / Y160	Ważna rejestracja w Portalu F-gazowym – gdy jest wymagana / wyłącznie towar poza zakresem rozporządzenia
Y054 / C057-C082	Prawidłowe oznakowanie / właściwy wariant deklaracji zgodności
Y163 / Y121	Masa netto F-gazu w kg / ilość gazu w tonach ekwiwalentu CO ₂
Y125 / Y120 / Y169 / Y179	System kontyngentowy / zwolnienie poniżej 10 t CO ₂ e / brak danego zakazu / brak

Odprawa nie kończy obowiązków

Importer powinien prowadzić ewidencję roczną według rodzaju gazu, modeli, masy i CO₂e oraz rozdzielić dwa systemy sprawozdawcze:

Unijny BDR

(Business Data Repository, czyli Repozytorium Danych Biznesowych) raport co do zasady do 31 marca za rok poprzedni, gdy importer wprowadził co najmniej 10 t CO₂e HFC albo co najmniej 100 t CO₂e innych F-gazów; przy co najmniej 1000 t CO₂e HFC w urządzeniach objętych kontyngentem dochodzi raport weryfikacyjny audytora do 30 kwietnia.

Polski BDS

(Bazę Danych ze Sprawozdań) odrębne krajowe sprawozdanie m.in. dla podmiotów przywożących produkty i urządzenia zawierające F-gazy, składane raz w roku do 28 lutego za rok poprzedni (z uwzględnieniem zasad przesuwania terminu).

Raport w jednym systemie nie zastępuje drugiego. Dane powinny dać się uzgodnić ze zgłoszeniami celnymi, dokumentacją producenta i informacjami w Portalu F-gazowym.

Checklista importera przed wysyłką



- ☒ Potwierdź kod CN/TARIC dla każdego modelu i sprawdź aktualne środki w ISZTAR.
- ☐ Uzyskaj od producenta nazwę gazu, masę na sztukę, GWP, liczbę urządzeń i zdjęcia etykiet.
- ☐ Ustal kategorię urządzenia w załączniku IV i zweryfikuj zakazy oraz ewentualne odstępstwa.
- ☐ Sprawdź ważność i właściwy profil rejestracji w Portalu F-gazowym oraz zgodność numeru EORI.
- ☐ Oblicz masę gazu w kg oraz ilość w t CO₂e – dla przesyłki i narastająco w skali roku.
- ☐ Jeżeli stosuje się art. 19, zabezpiecz upoważnienie kontyngentowe lub potwierdź zwolnienie poniżej 10 t CO₂e.
- ☐ Sporządź deklarację zgodności według rozporządzenia 2025/2155 i sprawdź etykietę.
- ☐ Przekaż agencji celnej pisemną instrukcję z właściwymi kodami oraz wartościami Y163 i Y121.

Co grozi za błąd?

Nieprawidłowa kwalifikacja może skutkować wstrzymaniem lub odmową dopuszczenia towaru do obrotu na terenie Polski/UE, koniecznością korekty zgłoszenia celnego w procedurze dopuszczenia do obrotu, powrotnym wywozem, wycofaniem urządzeń z rynku, a w określonych przypadkach potraktowaniem gazu jako odpadu i jego unieszkodliwieniem na koszt osoby odpowiedzialnej.

Rozporządzenie 2024/573 przewiduje również możliwość kar finansowych, zajęcia lub konfiskaty towaru oraz czasowego zakazu importu lub wprowadzania do obrotu.

W Polsce dochodzą administracyjne kary pieniężne, a przy świadomym wprowadzeniu organu celnego w błąd możliwa jest także ocena na gruncie prawa karnego skarbowego. Zakres odpowiedzialności zawsze zależy od konkretnego naruszenia, dokumentacji i winy osoby odpowiedzialnej.

Podsumowanie

Rekomendacja JGA

Dla każdego nowego modelu warto jeszcze przed zamówieniem przygotować „kartę F-gazową”: kod CN, kategorię załącznika IV, rodzaj gazu i GWP (Global Warming Potential, czyli współczynnik globalnego ocieplenia), masę na sztukę, t CO₂e, status Portalu F-gazowego, podstawę kontyngentową, wariant deklaracji zgodności, etykietę oraz kody TARIC.

W JGA wspieramy importerów w techniczno-celnej i prawnej kwalifikacji urządzeń, przygotowaniu instrukcji dla zakupów, logistyki i agencji celnej oraz uporządkowaniu dokumentacji rocznej.

Jeśli w trakcie lektury pojawiły się u państwa pytania, zapraszamy do kontaktu.

W razie pytań jestem do Państwa dyspozycji.



Tomasz Kulas

Ekspert ds. cła i akcyzy

+48 509 733 081

tkulas@jga.com.pl

Interesuje Cię temat cła i akcyzy?



Sprawdź również nasz darmowy Kwartalnik Podatkowy JGA

W wydaniu Q2 2026 m.in.:

- KSeF – nowe obowiązki, praktyka stosowania oraz konsultacje i kolejne zmiany;
- Zmiany w ordynacji podatkowej – ugoda podatkowa i likwidacja krajowych MDR;
- Reforma Państwowej Inspekcji Pracy – nowe uprawnienia i kontrole;
- JPK – terminy i nowe obowiązki raportowe;
- Estoński CIT – stanowisko fiskusa wobec formalności i szykująca się rewolucja w przepisach;
- Fundacja rodzinna – przegląd działania ustawy i planowane zaostrożenie przepisów.



[Link](#)

