



Tematy października:

Cło: Eksport do Kazachstanu i Kirgistanu – nowa mapa ryzyka.

Akcyza: Kod CN to nie wszystko – kiedy produkt staje się wyrobem akcyzowym.

SENT: Projekt UD437 i nowa faza nadzoru nad transportem.



Tomasz Kulas

Ekspert ds. cła i akcyzy

Październikowe wydanie Miesięcznika Celno-Akcyzowego obejmuje trzy tematy, w których sam dokument złożony organowi coraz częściej nie wystarcza do obrony przyjętego stanowiska.

W pierwszym artykule omawiam eksport do Kazachstanu i Kirgistanu. Oba państwa nie są objęte generalnym zakazem handlu z Unią Europejską, ale wobec Kirgistanu UE po raz pierwszy zastosowała mechanizm z art. 12f rozporządzenia nr 833/2014, a polska ustawa sankcyjna nakłada na eksporterów dodatkowe obowiązki dokumentacyjne. Wskazuję, co sprawdzić przed wysyłką i jak udokumentować rzeczywisty kierunek dostawy.

W drugim artykule przypominam, że prawidłowy kod CN nie zawsze przesądza o statusie akcyzowym produktu. Na przykładzie wyrobów energetycznych, wyrobów tytoniowych i sprawy Tabako lapai pokazuję, kiedy znaczenie mają przeznaczenie i właściwości towaru oraz kiedy warto wystąpić o wiążącą informację akcyzową.

Trzeci tekst poświęcam projektowi UD437, który rozszerza dostęp do danych z systemu SENT na organy właściwe w sprawach rolnictwa i klimatu oraz rozszerza i porządkuje ustawowe wykorzystanie plomb elektronicznych także poza przewozami objętymi SENT. Wyjaśniam, dlaczego dla firm TSL coraz większe znaczenie będzie miała spójność danych w całym łańcuchu dostawy.

Zapraszam do lektury.

Czytaj dalej

 Eksport do Kazachstanu lub Kirgistanu – legalny handel czy obejście sankcji? Nowa mapa ryzyka dla eksporterów **str. 3**

UE po raz pierwszy zastosowała mechanizm z art. 12f wobec Kirgistanu, a polska ustawa sankcyjna nakłada na eksporterów dodatkowe obowiązki dokumentacyjne. Co sprawdzić przed wysyłką i jak udokumentować rzeczywisty kierunek dostawy.

 Kod CN to nie wszystko. Kiedy produkt staje się wyrobem akcyzowym i kto zapłaci za błędną kwalifikację? **str. 8**

Prawidłowy kod CN nie zawsze przesądza o statusie akcyzowym produktu. Kiedy znaczenie mają przeznaczenie i właściwości towaru oraz kiedy warto wystąpić o wiążącą informację akcyzową.

 Jedno zgłoszenie, wiele kontroli. SENT wchodzi w nową fazę nadzoru nad transportem **str. 13**

Projekt UD437 rozszerza dostęp do danych z systemu SENT na organy właściwe w sprawach rolnictwa i klimatu oraz porządkuje ustawowe ramy wykorzystania plomb elektronicznych. Dla firm TSL kluczowa staje się spójność danych w całym łańcuchu dostawy.

JGA na bieżąco monitoruje zmiany w przepisach celnych, akcyzowych i sankcyjnych. Jeżeli którykolwiek z omawianych tematów dotyczy Państwa działalności, zapraszamy do kontaktu. Wspieramy przedsiębiorców w klasyfikacji taryfowej, postępowaniach celnych, obowiązkach SENT i rozliczeniach akcyzy.

Eksport do Kazachstanu lub Kirgistanu – legalny handel czy obejście sankcji? Nowa mapa ryzyka dla eksporterów

Stan prawny: 2 września 2026 r.

Kazachstan i Kirgistan nie są objęte generalnym zakazem handlu z Unią Europejską, jednak eksportu do tych państw nie można dziś traktować jak standardowej transakcji. Organy celne oceniają oba kierunki jako obszar podwyższonego ryzyka, a wobec Kirgistanu Unia po raz pierwszy zastosowała mechanizm ograniczający eksport do państwa trzeciego, które systematycznie nie zapobiega obchodzeniu sankcji. W praktyce legalny odbiorca i kraj przeznaczenia wskazany na fakturze mogą nie wystarczyć do bezpiecznego przeprowadzenia transakcji.

Państwo trzecie nie eliminuje ryzyka rosyjskiego

W pierwszych latach obowiązywania sankcji przedsiębiorcy sprawdzali przede wszystkim, czy towar jest objęty zakazem, czy kontrahent figuruje na liście sankcyjnej i czy dostawa trafia do Rosji lub Białorusi. W 2026 r. taka weryfikacja nie wystarcza. Unijne środki ograniczające coraz szerzej obejmują cały łańcuch dostaw, w tym państwa trzecie, przez które towar może zostać przekierowany do Federacji Rosyjskiej.

Szczególne znaczenie mają państwa Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej (EUG): Armenia, Kazachstan i Kirgistan. Ustawa sankcyjna nie zawiera zamkniętej listy „państw wysokiego ryzyka”, jednak w wyjaśnieniach opublikowanych na PUESC (według stanu na 26 lutego 2025 r.) MF i KAS wskazały te trzy państwa jako kraje wysokiego ryzyka na kierunku wywozowym. Powodem jest m.in. swobodny przepływ towarów w ramach EUG, który ułatwia ich dalsze przekierowanie do Rosji.

Pytanie o kraj, do którego wysyłany jest towar, trzeba więc uzupełnić o kolejne: kto będzie jego rzeczywistym użytkownikiem końcowym i czy istnieje ryzyko reeksportu do Rosji?

Kirgistan – pierwsze zastosowanie art. 12f

W 20. pakiecie sankcji, przyjętym 23 kwietnia 2026 r., Unia po raz pierwszy uruchomiła mechanizm z art. 12f rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014. Przepis pozwala zakazać sprzedaży, dostawy, przekazywania lub wywozu określonych towarów do państwa trzeciego, jeżeli państwo to systematycznie i uporczywie nie zapobiega ich dalszemu przekierowywaniu do Rosji.

Rozporządzeniem Rady (UE) 2026/506 do załącznika XXXIII rozporządzenia nr 833/2014 wpisano Republikę Kirgiską w odniesieniu do dwóch kodów CN:

 CN 8457 10 Centra obróbkowe do obróbki metalu.	 CN 8517 62 Urządzenia do odbioru, konwersji i transmisji lub regeneracji głosu, obrazu lub innych danych, w tym aparaty przetwarzające i routingowe.
--	--

Sprzedaż, dostawa, przekazywanie i wywóz tych towarów do Kirgistanu są co do zasady zakazane na podstawie art. 12f ust. 1. Zakaz nie ma jednak charakteru absolutnego: art. 12f ust. 4 i 5 przewidują wyjątki oraz możliwość uzyskania zezwolenia, jeżeli analogiczna transakcja z Rosją korzystałaby z wyjątku albo mogłaby zostać autoryzowana na warunkach przewidzianych w rozporządzeniu.

Skalę zjawiska, które doprowadziło do tej decyzji, pokazuje motyw 34 rozporządzenia 2026/506.

W pierwszych dziesięciu miesiącach 2025 r. import wspólnych produktów o wysokim priorytecie z UE do Kirgistanu był niemal o 800% wyższy niż przed wojną, a eksport takich produktów z Kirgistanu do Rosji – o 1200% wyższy. Analiza nietypowych zmian w strukturze handlu stała się więc realnym narzędziem wykrywania obchodzenia sankcji.

Kazachstan pozostaje pod obserwacją

Wobec Kazachstanu nie zastosowano dotąd mechanizmu z art. 12f, co nie oznacza niskiego ryzyka. W 21. pakiecie sankcji z 23 lipca 2026 r. Rada dodała 51 nowych podmiotów do wykazu objętego zaostrożnymi restrykcjami eksportowymi dotyczącymi towarów i technologii podwójnego zastosowania. Część z nich ma siedziby m.in. w Kazachstanie i Kirgistanie. Rada wskazała ich udział w obchodzeniu ograniczeń dotyczących m.in. mikroelektroniki, obrabiarek CNC i urządzeń do przetwarzania półprzewodników.

Podstawą tego reżimu jest art. 2b rozporządzenia nr 833/2014 w związku z załącznikiem IV, który nie jest klasyczną listą zamrożeniową. Screening kontrahenta powinien więc równolegle obejmować wykazy z rozporządzenia nr 269/2014 (w szczególności załącznik I i zakaz z art. 2) oraz strukturę własności i kontroli. Samo sprawdzenie nazwy bezpośredniego nabywcy nie daje pełnego bezpieczeństwa.

Polska ustawa sankcyjna – dodatkowe obowiązki eksportera

Od 26 lutego 2025 r. art. 14a ustawy z 13 kwietnia 2022 r. obejmuje wywóz towarów objętych unijnymi środkami ograniczającymi do państw, w przypadku których istnieje ryzyko udziału w obchodzeniu sankcji, a także określony tranzyt przez Rosję lub Białoruś. Eksporter dołącza do zgłoszenia celnego oświadczenie dotyczące m.in. końcowego miejsca przeznaczenia i danych użytkownika końcowego, zawierające klauzulę o odpowiedzialności karnej. Jeżeli analiza ryzyka wskazuje na wysokie ryzyko obejścia sankcji, naczelnik urzędu celno-skarbowego może dodatkowo zażądać oświadczenia producenta.

Oświadczenie eksportera deklaruje się w zgłoszeniu wywozowym kodem 7P60. Zgodnie z wyjaśnieniami PUESC przy tym samym użytkowniku końcowym nie trzeba sporządzać odrębnego oświadczenia do każdego zgłoszenia, ale kod 7P60 należy zadeklarować, a dokument musi być dostępny na żądanie organu.

Uwagi wymaga termin 45 dni. Zgodnie z literalnym brzmieniem art. 14a ust. 4 podmiot objęty ust. 1 przedstawia naczelnikowi UCS, w terminie 45 dni od wyprowadzenia towaru poza obszar celny UE, dokument potwierdzający odprawę celną w państwie przeznaczenia. Za niewykonanie tego obowiązku art. 14c przewiduje karę do 500 000 zł. FAQ PUESC interpretuje ten obowiązek wężej – jako powstający wyłącznie wtedy, gdy naczelnik UCS wcześniej zażądał oświadczenia producenta na podstawie art. 14a ust. 3. Przedsiębiorca powinien mieć świadomość tej rozbieżności i odpowiednio zabezpieczać dokumentację transakcji.

Zajęcie towaru i wystąpienie o jego przepadek nie są automatycznym skutkiem uchybienia dokumentacyjnego. Art. 14b wiąże tę możliwość ze stwierdzeniem naruszenia unijnych środków ograniczających w zakresie wywozu lub tranzytu.

Egzekwowanie sankcji w liczbach

Według danych KAS opublikowanych 2 września 2026 r. od początku 2026 r. do końca lipca ukarano 110 podmiotów na łączną kwotę ponad 55,6 mln zł, a od początku obowiązywania sankcji po pełnoskalowej agresji Rosji wydano 223 decyzje na ok. 106 mln zł. Dane pokazują skalę aktywności organów, choć każdorazowo trzeba odróżniać podstawy sankcji i rodzaje postępowań.

KAS opisała m.in. sprawę przedsiębiorcy z województwa śląskiego, który sprzedał poza UE 177 samochodów i jeden motocykl o wartości ponad 19 mln euro. Pojazdy trafiły przez Białoruś do Rosji. Śląska KAS nałożyła maksymalną karę 20 mln zł. W sprawie wskazano naruszenie art. 3h ust. 1 rozporządzenia nr 833/2014, a krajową podstawą administracyjnej kary były art. 143d i 143e ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej.

Organ celno-skarbowy nie musi więc poprzestawać na danych z faktury, CMR czy zgłoszenia wywozowego. Może badać rzeczywistą trasę dostawy, powiązania między podmiotami, użytkownika końcowego oraz wiedzę eksportera o faktycznym przeznaczeniu towaru.

Klauzula No-Russia nie zastępuje analizy ryzyka

Art. 12g rozporządzenia nr 833/2014 wymaga, aby przy eksporcie określonych kategorii towarów i technologii do państw trzecich umowa zawierała zakaz reeksportu do Rosji lub wykorzystania w Rosji oraz odpowiednie środki na wypadek naruszenia. Obowiązek ma jednak wyłączenia. Art. 12g ust. 2 lit. a wyłącza m.in. wykonywanie umów dotyczących CN 8457 10, czyli jednego z dwóch kodów objętych zakazem wobec Kirgistanu. W takim przypadku klauzula No-Russia nie „legalizuje” transakcji – rozstrzyga odrębny reżim art. 12f.

Również art. 12gb nie ustanawia generalnego obowiązku due diligence dla każdego eksportu do Kazachstanu lub Kirgistanu. Dotyczy wspólnych produktów o wysokim priorytecie z załącznika XL oraz towarów z załącznika XLVIII i wymaga proporcjonalnej, udokumentowanej i aktualizowanej oceny ryzyka, a także polityk, kontroli i procedur ograniczających ryzyko reeksportu do Rosji.

7 pytań przed wysyłką do Kazachstanu lub Kirgistanu

Przed realizacją transakcji warto przeprowadzić co najmniej następującą kontrolę sankcyjną:

☐ 01 Jaki jest prawidłowy kod CN towaru?

Klasyfikacja może przesądzić o objęciu towaru konkretnym zakazem lub załącznikiem sankcyjnym.

☐ 02 Czy towar podlega zakazowi lub ograniczeniu?

Przy Kirgistanie należy dodatkowo sprawdzić art. 12f i załącznik XXXIII.

☐ 03 Czy kontrahent i użytkownik końcowy są objęci restrykcjami?

Trzeba odrębnie zweryfikować m.in. załącznik IV do rozporządzenia nr 833/2014 oraz listy zamrożeniowe z rozporządzenia nr 269/2014, z uwzględnieniem struktury własności i kontroli.

☐ 04 Czy zamówienie odpowiada profilowi odbiorcy?

Nietypowy wolumen albo zakup elektroniki, obrabiarek lub produktów o wysokim priorytecie powinien zwiększać zakres weryfikacji.

☐ 05 Kto jest rzeczywistym użytkownikiem końcowym i gdzie towar będzie używany?

☐ 06 Czy w danej transakcji mają zastosowanie obowiązki z art. 12g lub 12gb?

Należy sprawdzić zakres tych przepisów i ich wyjątki, w tym szczególny status CN 8457 10.

☐ 07 Czy firma dysponuje dowodami na rzeczywisty kierunek dostawy?

Dokumentacja powinna pozwalać wykazać nie tylko wyprowadzenie towaru z UE, ale – gdy ma to zastosowanie – także odprawę w państwie przeznaczenia, użytkownika końcowego i przeprowadzone działania due diligence.

Legalny eksport jest możliwy, ale wymaga dowodów

Eksport do Kazachstanu lub Kirgistanu nie jest z definicji obchodzeniem sankcji, jednak mapa ryzyka się zmieniła. Wobec Kirgistanu UE zastosowała bezpośredni mechanizm z art. 12f, kolejne podmioty z Kazachstanu i Kirgistanu trafiają pod zastrzone restrykcje eksportowe, a polskie organy aktywnie korzystają z instrumentów kontrolnych i sankcyjnych.

Nie wystarczy wiedzieć, komu wystawiono fakturę. Eksporter powinien wiedzieć – i w razie kontroli umieć wykazać – gdzie towar rzeczywiście trafił, kto jest jego użytkownikiem końcowym i dlaczego uznał transakcję za zgodną z reżimem sankcyjnym. W obrocie z państwami pośredniczącymi sankcyjne due diligence stają się częścią prawidłowej obsługi celnej transakcji.



Kod CN to nie wszystko. Kiedy produkt staje się wyrobem akcyzowym i kto zapłaci za błędną kwalifikację?

Przedsiębiorca importuje towar, ustala kod CN, dokonuje odprawy i uznaje kwestię klasyfikacji za zamkniętą. W podatku akcyzowym takie podejście może prowadzić do kosztownego błędu. Kod CN ma podstawowe znaczenie, ale nie zawsze samodzielnie przesądza o tym, czy produkt jest wyrobem akcyzowym i według jakich zasad należy go opodatkować. Znaczenie mogą mieć także jego skład, właściwości, przeznaczenie i sposób wykorzystania. Przy produktach potencjalnie akcyzowych prawidłowa klasyfikacja celna powinna więc rozpoczynać analizę, a nie ją kończyć.

Kod CN jako punkt wyjścia

Nomenklatura Scalona (CN) jest podstawowym narzędziem klasyfikacji towarów w Unii Europejskiej. Od kodu CN zależą m.in. wysokość należności celnych, środki polityki handlowej i obowiązki związane z importem. Ma on także zasadnicze znaczenie w podatku akcyzowym.

Przykładem są wyroby energetyczne. Art. 2 dyrektywy 2003/96/WE określa wiele ich kategorii właśnie przez odwołanie do kodów CN – dotyczy to m.in. wyrobów z działu 27, niektórych produktów chemicznych, preparatów smarowych i dodatków do paliw. W przypadku części wyrobów liczy się jednak również to, do czego są przeznaczone, oferowane lub faktycznie wykorzystywane.

Przeznaczenie produktu może zmienić jego sytuację akcyzową

Zgodnie z dyrektywą energetyczną produkty przeznaczone do wykorzystania, oferowane na sprzedaż lub wykorzystywane jako paliwo silnikowe albo opałowe mogą podlegać opodatkowaniu według zasad właściwych dla równoważnego paliwa. Produkt, który nie kojarzy się z klasycznym paliwem, może więc zostać objęty akcyzą ze względu na sposób wykorzystania.

Przedsiębiorca powinien zatem odpowiedzieć nie tylko na pytanie „Jaki kod CN ma mój produkt?”, lecz także „Do czego produkt jest przeznaczony i jak będzie wykorzystywany?”.

Dotyczy to zwłaszcza dodatków do paliw, mieszanin chemicznych, preparatów technicznych i produktów o więcej niż jednym możliwym zastosowaniu.

Surowiec czy już wyrób akcyzowy?

Podobny problem występuje przy wyrobach tytoniowych. Dyrektywa 2011/64/UE nie opiera ich definicji wyłącznie na klasyfikacji taryfowej – znaczenie mają również właściwości fizyczne produktu i stopień jego przetworzenia. Tytoń może zostać uznany za „tytoń do palenia”, jeżeli został pocięty, podzielony, skręcony lub sprasowany i nadaje się do palenia bez dalszego przemysłowego przetwarzania. Granica między surowcem a gotowym wyrobem akcyzowym może mieć więc zasadnicze znaczenie podatkowe.

Sprawa Tabako lapai – CN a definicja akcyzowa

Zagadnienie to pojawiło się w sprawie T-190/25 Tabako lapai, rozstrzygniętej 15 kwietnia 2026 r. Przedmiotem analizy było pojęcie „tytoniu do palenia” na gruncie dyrektywy 2011/64/UE, w tym to, w jakim zakresie przy ocenie statusu produktu można posługiwać się Nomenklaturą Scaloną oraz notami wyjaśniającymi do CN.

Sprawa pokazuje, że klasyfikacja taryfowa jest ważnym elementem oceny, ale nie należy jej automatycznie utożsamiać z kwalifikacją akcyzową. W akcyzie trzeba równolegle sprawdzić, czy produkt spełnia autonomiczne kryteria wynikające z przepisów podatkowych.



Błąd może kosztować więcej niż różnica w stawce

Nieprawidłowa kwalifikacja produktu nie oznacza wyłącznie ryzyka zastosowania niewłaściwej stawki. Jeżeli przedsiębiorca uzna produkt za nieakcyzowy, a organ podatkowy zakwalifikuje go jako wyrób akcyzowy, konsekwencje mogą obejmować m.in.:

- ☀ zaległość w podatku akcyzowym wraz z odsetkami za zwłokę,
- ☀ obowiązki rejestracyjne i ewidencyjne,
- ☀ kwestie związane ze składem podatkowym lub procedurą zawieszenia poboru akcyzy,
- ☀ obowiązek złożenia lub skorygowania deklaracji,
- ☀ obowiązki dotyczące znaków akcyzy,
- ☀ potencjalną odpowiedzialność karną skarbową.

Ryzyko rośnie, gdy błędna kwalifikacja jest powielana przy kolejnych dostawach. Pomyłka popełniona przy pierwszym imporcie może wówczas przełożyć się na istotną zaległość podatkową obejmującą cały okres działalności.

Kod CN zaakceptowany przy odprawie – czy to wystarczy?

Nie zawsze. To, że kod CN zastosowany w zgłoszeniu celnym nie został zakwestionowany podczas odprawy, nie oznacza jeszcze, że wszystkie obowiązki akcyzowe zostały prawidłowo ocenione. Klasyfikacja celna i kwalifikacja akcyzowa są ze sobą powiązane, ale przepisy akcyzowe mogą wymagać dodatkowej analizy m.in. przeznaczenia produktu, jego właściwości czy sposobu wykorzystania. Przy produktach potencjalnie akcyzowych analiza powinna więc przebiegać dwutorowo: klasyfikacja CN oraz kwalifikacja na gruncie przepisów akcyzowych.

Największe ryzyko przy produktach „na granicy”

Szczególnej ostrożności wymagają produkty, które nie są typowymi, jednoznacznie rozpoznawalnymi wyrobami akcyzowymi. Dotyczy to zwłaszcza mieszanin i komponentów chemicznych, dodatków do paliw, olejów i preparatów smarowych, produktów mogących służyć jako paliwo lub opał, półproduktów tytoniowych oraz nowych produktów powstających wraz z rozwojem technologii. Nazwa handlowa nie przesądza o statusie podatkowym: towar sprzedawany jako „komponent techniczny”, „surowiec” czy „półprodukt” może mieć cechy kwalifikujące go jako wyrób akcyzowy.

Jak ograniczyć ryzyko?

Najbezpieczniej przeprowadzić analizę przed rozpoczęciem regularnego importu, produkcji lub sprzedaży produktu. W pierwszej kolejności warto ustalić:

- ☀ skład i właściwości produktu,
- ☀ prawidłowy kod CN,
- ☀ jego rzeczywiste i możliwe przeznaczenie,
- ☀ sposób wykorzystania przez odbiorcę,
- ☀ czy produkt mieści się w definicjach wyrobów akcyzowych wynikających z prawa krajowego i unijnego.

Przy produktach nietypowych lub istotnych finansowo dodatkowym zabezpieczeniem może być **wiążąca informacja akcyzowa (WIA)**. Jest to decyzja wydawana przez Dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej, która może określać kod CN wyrobu akcyzowego lub samochodu osobowego, a także wskazywać rodzaj wyrobu akcyzowego. WIA jest szczególnie przydatna, gdy przedsiębiorca nie ma pewności, czy produkt w ogóle powinien zostać uznany za wyrób akcyzowy. Przy planowanym regularnym imporcie lub obrocie nowym produktem uzyskanie rozstrzygnięcia z wyprzedzeniem jest zwykle bezpieczniejsze niż obrona własnej kwalifikacji dopiero w toku kontroli.

Pięć pytań przed rozpoczęciem obrotu

Przedsiębiorca wprowadzający na rynek produkt potencjalnie akcyzowy powinien odpowiedzieć co najmniej na pięć pytań:

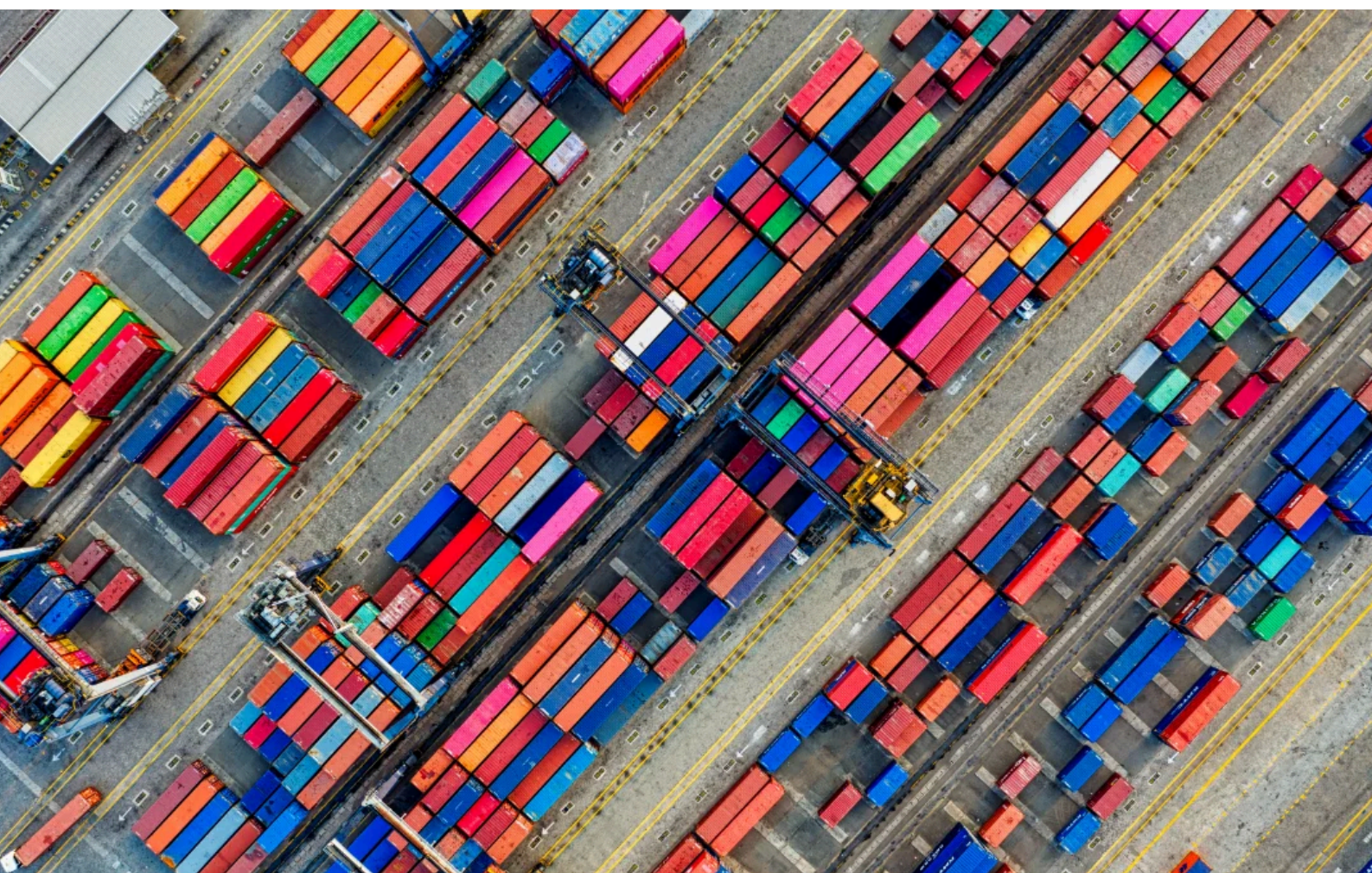
- ☐ **01 Czy kod CN został ustalony na podstawie pełnej dokumentacji technicznej?**
- ☐ **02 Czy produkt mieści się w definicji wyrobu akcyzowego?**
- ☐ **03 Czy jego przeznaczenie wpływa na sposób opodatkowania?**
- ☐ **04 Czy dokumentacja pozwala obronić przyjętą kwalifikację przed organem?**
- ☐ **05 Czy skala działalności uzasadnia wystąpienie o WIA?**

Im większa wartość i częstotliwość dostaw, tym ważniejsze jest udzielenie prawidłowej odpowiedzi przed pierwszą transakcją.

Kod CN to początek, nie koniec analizy

W podatku akcyzowym jeden kod może decydować o bardzo dużych kwotach, jednak samo prawidłowe przyporządkowanie produktu do Nomenklatury Scalonej nie rozstrzyga wszystkich kwestii podatkowych. W niektórych przypadkach równie istotne są właściwości produktu, jego skład, przeznaczenie i sposób wykorzystania. Jeżeli kwalifikacja okaże się błędna, skutki ekonomiczne może ponieść przedsiębiorca dokonujący czynności podlegających opodatkowaniu.

Przy produktach nietypowych warto więc najpierw ustalić ich status celny i akcyzowy, a dopiero później budować na nim model importu lub sprzedaży. Koszt wcześniejszej analizy jest zwykle nieporównywalnie niższy niż koszt naprawiania błędu po rozpoczęciu kontroli.



Jedno zgłoszenie, wiele kontroli. SENT wchodzi w nową fazę nadzoru nad transportem

System SENT przestaje być wyłącznie narzędziem monitorowania przewozu wybranych kategorii towarów. Projektowane zmiany wskazują, że dane o transporcie będą intensywniej wykorzystywane przez administrację, a kontrola może obejmować nie tylko treść zgłoszenia, lecz także rzeczywisty przebieg przewozu. Dla branży TSL jakość danych staje się tak samo ważna jak sam transport.

System elektronicznego nadzoru transportu SENT od lat jest stałym elementem działalności przewoźników, spedytorów i przedsiębiorców obracających towarami wrażliwymi. Dotychczas dyskusja wokół niego sprowadzała się najczęściej do pytania, czy dany towar trzeba zgłosić. Coraz większego znaczenia nabiera jednak inne pytanie: kto będzie korzystał z informacji przekazanych do SENT i z jakimi innymi danymi administracja będzie mogła je zestawiać?

Projekt ustawy UD437, przygotowywany przez Ministerstwo Finansów i Gospodarki, rozwija SENT właśnie w tym kierunku. Obok zmian w katalogu monitorowanych przewozów zakłada rozszerzenie możliwości wykorzystywania danych zgromadzonych przez administrację oraz rozwój elektronicznych narzędzi kontroli transportu. Dla sektora TSL nie jest to więc kolejna zmiana formularzy na PUESC.

SENT jako źródło danych dla kolejnych organów

SENT kojarzony jest przede wszystkim z Krajową Administracją Skarbową. Zgodnie z założeniami projektu UD437 dostęp do danych z rejestru SENT, w zakresie niezbędnym do realizacji ustawowych zadań, mają uzyskać także organy właściwe w sprawach rolnictwa i klimatu:



Ochrona środowiska

Skuteczniejsze monitorowanie strumienia odpadów oraz przeciwdziałanie przestępczości środowiskowej i działalności w szarej strefie.



Rolnictwo

Wykorzystanie danych m.in. przy zadaniach dotyczących artykułów roślinnych i zwierzęcych.

Projekt przewiduje ponadto zmianę Ordynacji podatkowej, która rozszerzy katalog podmiotów uprawnionych do otrzymywania określonych informacji z Centralnego Rejestru Danych Podatkowych o organy Inspekcji Ochrony Środowiska.

Dla przedsiębiorców oznacza to, że informacja przekazana do SENT przestaje służyć wyłącznie jednemu systemowi administracji skarbowej. Te same dane transportowe mogą mieć znaczenie w innych obszarach kontroli państwa. Administracja zwiększa swoje możliwości analityczne, wykorzystując informacje, które już posiada, zamiast budować kolejne odrębne systemy kontroli.

Dla TSL najważniejsza będzie spójność danych

SENT zawiera informacje m.in. o uczestnikach przewozu, towarze, środku transportu, trasie oraz urzędzeniu przekazującym dane geolokalizacyjne. PUESC przewiduje obowiązek aktualizacji zgłoszenia, gdy zmieniają się określone dane dotyczące realizowanego przewozu. Jeżeli SENT będzie szerzej wykorzystywany analitycznie, znaczenie będzie miało nie tylko to, czy zgłoszenie zostało wysłane, ale także to, czy opisuje rzeczywistą operację logistyczną.

Towar wykazany w zgłoszeniu SENT powinien być spójny z dokumentem przewozowym, fakturą, dokumentacją magazynową, a w zależności od rodzaju produktu – także z dokumentacją wymaganą przez przepisy środowiskowe, odpadowe, rolne czy celne. Projekt UD437 nie tworzy jednego systemu zestawiającego wszystkie te dokumenty i takiej tezy nie można na obecnym etapie stawiać. Wskazuje jednak kierunek: dane mają być szerzej dostępne, analizowane i wykorzystywane do typowania przewozów oraz podmiotów wymagających kontroli. W takim modelu pojedyncza rozbieżność może mieć większe znaczenie niż dotychczas.

Problem może powstać przed wysłaniem zgłoszenia

W wielu organizacjach zgłoszenie SENT jest ostatnim etapem przygotowania przewozu. Pracownik otrzymuje dane od działu sprzedaży, magazynu lub klienta, wprowadza je do systemu, przekazuje numer referencyjny przewoźnikowi i transport rusza. Źródło problemu leży jednak często wcześniej. Błędny kod towaru w systemie ERP, nieaktualny adres dostawy, niewłaściwa masa, zmiana numeru rejestracyjnego pojazdu, zmiana przewoźnika albo błędne dane od kontrahenta mogą zostać przeniesione do zgłoszenia. Formularz może zostać wysłany poprawnie pod względem technicznym, a mimo to nie odpowiadać rzeczywistemu przewozowi.

Przewagę będą więc miały przedsiębiorstwa, które zarządzają jakością informacji, zanim zgłoszenie powstanie, a nie tylko te, które sprawnie je wysyłają.

Spedytor i przewoźnik jako uczestnicy obiegu danych

Przewoźnik zwykle nie odpowiada za dane handlowe dotyczące towaru, ponieważ otrzymuje je od zleceniodawcy, nadawcy albo operatora logistycznego. To jednak on dysponuje informacjami o konkretnym środku transportu i numerach rejestracyjnych, faktycznej trasie, rozpoczęciu przewozu, kierowcy, urządzeniu przekazującym dane geolokalizacyjne oraz o zmianie pojazdu lub naczepy w trakcie realizacji zlecenia.

Nie chodzi o przenoszenie odpowiedzialności ustawowej między uczestnikami przewozu, ponieważ ustawa o SENT określa obowiązki poszczególnych podmiotów. Z perspektywy biznesowej istotne jest jednak to, że dane wprowadzone przez jednego uczestnika transportu muszą zostać prawidłowo wykorzystane przez kolejnego. Jeżeli zmieni się numer pojazdu, spedytor musi o tym wiedzieć. Jeżeli zmieni się miejsce dostawy, informacja musi dotrzeć do osoby odpowiedzialnej za aktualizację zgłoszenia. Jeżeli urządzenie lokalizacyjne przestanie przekazywać dane, kierowca i dyspozytor powinni wiedzieć, jak zareagować. Compliance SENT staje się w ten sposób elementem zarządzania transportem w czasie rzeczywistym.

Elektroniczne plomby także poza katalogiem SENT

Druga ważna część projektu UD437 dotyczy plomb elektronicznych, czyli zamknięć urzędowych wykorzystujących technologię pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych. Nie należy ich utożsamiać z obowiązkiem przekazywania danych geolokalizacyjnych przez pojazd realizujący przewóz objęty SENT. Projekt tworzy ustawowe ramy gromadzenia i przetwarzania danych z plomb elektronicznych wykorzystywanych w kontroli celno-skarbowej także w przypadkach innych niż wynikające z ustawy SENT.

Dane geolokalizacyjne plomby, jej numer, miejsce i data nałożenia oraz informacje m.in. o środku transportu i kontrolowanych towarach mają być gromadzone w rejestrze prowadzonym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Elektroniczne zamknięcie będzie więc nie tylko zabezpieczać ładunek przed nieuprawnionym dostępem, lecz także dostarczać informacji o tym, gdzie znajduje się kontrolowany transport i co dzieje się z nim w czasie przewozu.

Nie oznacza to powszechnego monitorowania wszystkich ciężarówek w Polsce. Plomba elektroniczna ma być narzędziem stosowanym w ramach kompetencji organów KAS i kontroli celno-skarbowej. Zmienia się jednak dotychczasowe założenie, że geolokalizacja dotyczy wyłącznie towarów z katalogu SENT. Technologia ta może być wykorzystywana także wobec innych transportów lub towarów objętych dozorem. Może to mieć znaczenie operacyjne zwłaszcza dla operatorów obsługujących transport międzynarodowy, towary objęte procedurami celnymi, odpady i inne towary podwyższonego ryzyka.

Od kontroli drogowej do analizy danych

Coraz więcej informacji jest dostępnych dla organów, zanim dojdzie do kontroli drogowej: dane zgłoszeniowe, informacje o uczestnikach transakcji, dane podatkowe i geolokalizacyjne, a po wdrożeniu projektowanych rozwiązań także dane z plomb elektronicznych. Model, w którym organ zatrzymuje ciężarówkę i sprawdza, co przewozi, stopniowo ustępuje modelowi, w którym najpierw analizuje dane, a na ich podstawie decyduje, który transport skontrolować.

Dla rzetelnie działających przedsiębiorstw może to być dobra wiadomość. Lepsze typowanie ryzyka powinno pozwalać organom kierować kontrole na przewozy rzeczywiście budzące wątpliwości. Warunkiem jest jednak poprawność danych przekazywanych przez przedsiębiorcę.

Ten sam błąd może dostrzec więcej niż jeden organ

Jeżeli dane z SENT będą wykorzystywane przez kolejne organy administracji, błąd przestaje być problemem wyłącznie „w SENT”. W zależności od przewożonego towaru rozbieżność może zainteresować także organ właściwy w zakresie ochrony środowiska albo rynku rolnego. Nie oznacza to automatycznego wszczynania kilku postępowań z powodu każdej pomyłki, ale przedsiębiorca powinien przyjąć, że raz przekazana informacja może być analizowana w znacznie szerszym kontekście niż dotychczas.

Dlatego szczególnego znaczenia nabiera ustalenie w przedsiębiorstwie jednego źródła prawidłowych danych. Jeżeli dział sprzedaży posługuje się inną nazwą produktu niż magazyn, spedytor otrzymuje jeszcze inną nazwę handlową, a osoba przygotowująca zgłoszenie samodzielnie ustala kod i rodzaj towaru, ryzyko pomyłki szybko rośnie.



Co powinny zrobić firmy z branży TSL?

Projekt UD437 nie jest jeszcze obowiązującym prawem i na obecnym etapie nie ma potrzeby przebudowywania z jego powodu całego systemu obsługi SENT. To jednak dobry moment na sprawdzenie procesów, które przedsiębiorstwo powinno mieć uporządkowane niezależnie od dalszych losów projektu. W szczególności warto zweryfikować:

- ☀ skąd pochodzą dane wykorzystywane w zgłoszeniu SENT i kto odpowiada za ich merytoryczną poprawność;
- ☀ jak szybko informacja o zmianie pojazdu, trasy, odbiorcy lub innych danych trafia do osoby aktualizującej zgłoszenie;
- ☀ czy umowy ze spedytorem i przewoźnikami określają sposób przekazywania informacji potrzebnych do realizacji obowiązków SENT;
- ☀ czy kierowcy i dyspozytorzy wiedzą, jak reagować na problemy z urządzeniem geolokalizacyjnym;
- ☀ czy dane w SENT są zgodne z dokumentacją handlową, przewozową, magazynową i celną, a tam, gdzie ma to zastosowanie, także środowiskową lub odpadową;
- ☀ czy organizacja potrafi odtworzyć przebieg konkretnego transportu po kilku miesiącach, gdy pytania zada organ kontrolny.

W dużych organizacjach logistycznych warto traktować SENT jako element szerszej procedury transport compliance, a nie odrębny formularz obsługiwany przez jednego pracownika.

Kierunek zmian jest już widoczny

Projekt UD437 jest na etapie prac legislacyjnych. W wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów jego przyjęcie przez Radę Ministrów zaplanowano na III kwartał 2026 r., a szczegóły proponowanych rozwiązań mogą się jeszcze zmienić. Już obecne założenia pokazują jednak, że SENT staje się źródłem danych o rzeczywistym przepływie towarów, z którego może korzystać administracja podatkowa, celno-skarbowa, środowiskowa i rolna. Uzupełniają go technologie pozwalające monitorować faktyczny przebieg transportu.

W nowym modelu kontroli nie wystarczy, że ciężarówka dojedzie na czas. Równie ważne będzie to, czy cyfrowy obraz przewozu odpowiada temu, co rzeczywiście wydarzyło się na drodze. To jedno z głównych wyzwań compliance w logistyce na najbliższe lata.

Podsumowanie

Wszystkie trzy tematy prowadzą do podobnego wniosku: organy coraz rzadziej poprzestają na treści dokumentu, a coraz częściej sprawdzają, czy odpowiada on rzeczywistości. Faktura wystawiona na odbiorcę z Kazachstanu nie wystarczy, jeżeli towar trafił dalej. Poprawnie wystane zgłoszenie SENT nie chroni przedsiębiorcy, jeżeli opisuje inny przewóz niż ten, który się odbył. Kod CN zaakceptowany przy odprawie nie przesądza o tym, że produkt nie jest wyrobem akcyzowym.

W każdym z tych obszarów bezpieczeństwo daje dokumentacja, którą można obronić w trakcie kontroli: potwierdzenie rzeczywistego kierunku dostawy, spójne dane w całym łańcuchu logistycznym oraz analiza statusu akcyzowego przeprowadzona przed rozpoczęciem obrotu.

Jeśli w trakcie lektury pojawiły się u Państwa pytania, zapraszam do kontaktu.



Tomasz Kulas

Ekspert ds. cła i akcyzy

tkulas@jga.com.pl

tel. +48 509 733 081