

Warszawa, 31 marca 2025 r.

Stanowisko ZPP do projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, obejmujące perspektywę sektora odzieżowego

- ZPP rozumie cel regulacji, jakim jest walka z szarą strefą i uszczelnienie systemu podatkowego, jednak podkreślamy, że skuteczne działania w tym zakresie powinny być podejmowane na poziomie całej Unii Europejskiej. Proponowane przez Komisję Europejską zmiany w Kodeksie Celnym (m.in. zniesienie progu de minimis i wprowadzenie domyślnego importera) stanowią bardziej efektywną drogę walki z nieuczciwymi przedsiębiorcami niż jednostronne działania poszczególnych państw.
- Rozszerzenie systemu SENT na odzież i obuwie ZPP ocenia jako nieproporcjonalne i nadmiernie obciążające legalnie działających przedsiębiorców. SENT został stworzony dla branż wysokiego ryzyka (np. paliwa), a jego rozszerzenie na towary masowe o niskich marżach – jak odzież – spowoduje wzrost kosztów, komplikacje logistyczne oraz spadek konkurencyjności polskich firm na rynku UE. Problem, który próbuje rozwiązać projekt, dotyczy niewielkiego segmentu rynku, a regulacja uderzy we wszystkich uczestników branży.
- ZPP rekomenduje odstępianie od projektu w obecnym kształcie lub istotne jego złagodzenie. Proponujemy m.in. wyłączenie z obowiązku raportowania firm o wysokiej wiarygodności (np. posiadających status AEO i dużych, stabilnych przedsiębiorstw osiągających roczny próg obrotu przekraczający określony poziom) oraz wydłużenie vacatio legis do 1 stycznia 2026 r., aby umożliwić przedsiębiorcom odpowiednie przygotowanie się do zmian.

Uważnie obserwujemy proces legislacyjny dotyczący projektu rozporządzenia, które przewiduje objęcie systemem SENT odzieży, obuwia oraz odzieży używanej. Doceniamy zamysł autorów regulacji, zmierzający do uszczelnienia systemu podatkowego i ograniczenia działalności w szarej strefie. Niemniej jednak dostrzegamy szereg kwestii budzących wątpliwości i chcielibyśmy wskazać na potrzebę wprowadzenia zmian, które pozwolą zrealizować te cele bez nadmiernego obciążania uczciwie działających przedsiębiorców.

Zgadza się z założeniem projektodawcy, że celem regulacji powinno być skuteczne egzekwowanie przepisów wobec podmiotów dostarczających towary bezpośrednio konsumentom spoza Unii Europejskiej, zwłaszcza w przypadku przesyłek o wartości poniżej 150 euro. Uważamy jednak, że skuteczna realizacja tych założeń wymaga spójnych działań na poziomie całej UE, a nie rozwiązań wdrażanych jednostronnie przez poszczególne państwa członkowskie. W tym kontekście warto zwrócić szczególną uwagę na plany Komisji Europejskiej i „Kompleksowy unijny zestaw narzędzi na rzecz bezpiecznego i zrównoważonego handlu elektronicznego”, który przewiduje m.in. reformę unijnego Kodeksu Celnego poprzez wprowadzenie instytucji domyślnego importera, zniesienie progu de minimis wynoszącego 150 euro oraz integrację działań celnych w ramach platformy EU Customs Data Hub.

Warto zaznaczyć, że problem, na który odpowiada proponowana regulacja, dotyczy relatywnie niewielkiego segmentu rynku, podczas gdy nałożone obowiązki objęłyby wszystkich jego uczestników. W związku z tym uważamy, że projekt w obecnym brzmieniu – zakładający objęcie systemem SENT transportu odzieży, dodatków odzieżowych (działy 61 i 62 CN), obuwia (dział 64 CN) oraz odzieży używanej (pozycja CN 6309 00 00) – jest w dużej mierze nieproporcjonalny, nieadekwatny do zamierzonego celu i szkodliwy dla konkurencyjności polskich firm z branży modowej na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej.

Co więcej, należy zwrócić uwagę, że sam system SENT projektowany był dla branż szczególnie podatnych na nadużycia, takich jak paliwa i alkohol – czyli produktów o wysokiej wartości, dużej podatności na nielegalny obrót oraz istotnym znaczeniu fiskalnym. Tymczasem branża odzieżowa charakteryzuje się zupełnie inną specyfiką: to rynek masowy, o dużym wolumenie towarów i relatywnie niskich marżach. Włączenie odzieży, obuwia oraz odzieży używanej do systemu monitorowania, który pierwotnie nie był projektowany z myślą o takim typie produktów, budzi istotne wątpliwości co do zasadności i proporcjonalności proponowanej regulacji.

Wprowadzenie przedmiotowego rozporządzenia będzie miało szeroki negatywny wpływ na przedsiębiorców. Obowiązek zgłaszania każdego transportu towarów z branży modowej do systemu SENT znacząco zwiększy obciążenia administracyjne po stronie przedsiębiorców. Nowe regulacje, niezależnie od wartości przesyłki czy jej miejsca docelowego na terytorium Polski, będą wymagały zaangażowania dodatkowych zasobów – zarówno ludzkich, jak i technologicznych. Firmy będą zmuszone do reorganizacji wewnętrznych procesów logistycznych oraz inwestycji w odpowiednie systemy informatyczne umożliwiające bieżące raportowanie przewozów w SENT. Tego rodzaju modernizacje oznaczają realne koszty – nie tylko związane z zakupem i wdrożeniem oprogramowania, ale również z koniecznością szkolenia pracowników, dostosowania procedur i bieżącego monitorowania zgodności z przepisami. W efekcie, dla wielu firm – zwłaszcza z sektora MŚP – może to stanowić

poważne obciążenie finansowe i organizacyjne, które nie przekłada się wprost na wzrost efektywności systemu podatkowego, a jedynie komplikuje codzienne funkcjonowanie legalnie działających podmiotów.

Co więcej, wprowadzenie nowych obowiązków raportowych w systemie SENT może doprowadzić do poważnych zakłóceń w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw, zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw prowadzących działalność na dużą skalę. Konieczność zgłaszania każdego pojedynczego przewozu towarów – bez względu na jego wartość czy charakter – będzie miała bezpośredni wpływ na płynność operacyjną firm, wydłużając czas realizacji zamówień i generując dodatkowe koszty logistyczne. W branży, w której liczy się szybki obrót towarami i terminowość dostaw, nawet niewielkie opóźnienia mogą skutkować znacznym obniżeniem konkurencyjności.

Dodatkowym utrudnieniem jest fakt, że projektowane przepisy przewidują wyjątek od obowiązku raportowania jedynie w przypadku transportów, którym towarzyszy papierowa faktura VAT. W praktyce wprowadza to niepotrzebne zamieszanie i niejasności w stosowaniu przepisów – w szczególności w kontekście powszechnej digitalizacji dokumentów handlowych. Taki wyjątek nie tylko stoi w sprzeczności z procesami automatyzacji i elektronicznej logistyki, ale również komplikuje działania operacyjne, zmuszając firmy do prowadzenia podwójnych standardów dokumentacyjnych. W rezultacie nowe regulacje mogą nie tylko zwiększyć koszty, ale także zaburzyć sprawność całego sektora logistycznego, co szczególnie dotkliwie odczują firmy operujące na konkurencyjnym rynku unijnym.

W dłuższej perspektywie nadmierne wymagania administracyjne oraz dodatkowe koszty związane z obsługą systemu SENT mogą znacząco osłabić pozycję konkurencyjną polskich przedsiębiorstw na jednolitym rynku europejskim. Podmioty działające w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, które nie są objęte analogicznymi obowiązkami, będą mogły oferować swoje towary szybciej, sprawniej i często po niższych cenach. Tymczasem polskie firmy zmuszone będą do ponoszenia wydatków na dostosowanie systemów, zatrudnienie dodatkowego personelu czy wdrażanie procedur zgodnych z nowymi przepisami.

Takie różnice w warunkach prowadzenia działalności mogą prowadzić do sytuacji, w której polskie firmy – mimo legalnego i rzetelnego funkcjonowania – będą znajdować się w mniej korzystnej pozycji niż ich zagraniczni konkurenci. Wzrost kosztów operacyjnych może przełożyć się bezpośrednio na ceny oferowanych produktów i usług, co w branży o niskich marżach, jaką jest sektor odzieżowy i obuwniczy, może oznaczać spadek zainteresowania ze strony klientów oraz utratę części rynku. W konsekwencji proponowane regulacje, choć mają na celu ograniczenie nadużyć, w praktyce mogą uderzyć przede wszystkim w uczciwie działające firmy, ograniczając ich możliwości rozwoju i ekspansji na rynku unijnym.

Rekomendacje ZPP

Biorąc pod uwagę wskazane wcześniej ryzyka i potencjalne negatywne skutki proponowanej regulacji, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców rekomenduje odrzucenie jej w obecnym kształcie. Uważamy, że decyzje dotyczące objęcia nowych towarów systemem SENT powinny zostać odłożone co najmniej do momentu wdrożenia reformy Kodeksu Celnego Unii Europejskiej, która przewiduje m.in. zniesienie progu de minimis oraz ujednolicenie działań celnych w ramach całej Wspólnoty. Tylko skoordynowane działania na poziomie unijnym mogą zapewnić rzeczywistą skuteczność w walce z nieuczciwym importem.

W przypadku kontynuowania prac nad projektem, postulujemy wprowadzenie rozwiązań łagodzących jego wpływ na legalnie działające przedsiębiorstwa. W szczególności proponujemy rozszerzenie katalogu wyłączeń z obowiązku raportowania przewozów w systemie SENT na podmioty spełniające kryteria wysokiej wiarygodności, zarówno w kontekście podatkowym, jak i celnym. Zwolnieni z obowiązku mogliby zostać m.in. przedsiębiorcy posiadający status AEO (Upoważnionego Przedsiębiorcy), traktowani przez administrację celną jako rzetelni i transparentni partnerzy, a także duże firmy osiągające określony roczny próg obrotu, które funkcjonują w oparciu o rozbudowane systemy zgodności i są regularnie kontrolowane.

Dodatkowo, zwracamy uwagę na nieadekwatnie krótki, trzymiesięczny okres vacatio legis przewidziany w projekcie rozporządzenia. W naszej opinii nie pozwala on przedsiębiorcom na realne przygotowanie się do nowych obowiązków ani na wdrożenie wymaganych zmian organizacyjnych i technologicznych. Dlatego postulujemy przesunięcie wejścia w życie regulacji na dzień 1 stycznia 2026 r., co pozwoli branży na odpowiednie dostosowanie się do nowych wymagań prawnych.