

System SENT

Sprzedawca odzieży i obuwia wykonujący transport własny

Praktyczny przewodnik – co i jak zrobić, aby uniknąć kary

Stan prawny na dzień 21 kwietnia 2026 r.

Dokument uwzględnia regulacje obowiązujące od 17 marca 2026 r.

Niniejsze opracowanie ma charakter informacyjny. Nie zastępuje indywidualnej analizy konkretnego przewozu, klasyfikacji CN ani oceny skutków podatkowych. W przypadkach granicznych, zwłaszcza dotyczących importu, nietransakcyjnego WNT, handlu obwoźnego oraz przewozów łączących różne modele dokumentowania, należy opierać się na aktualnych materiałach PUESC/KAS i w razie potrzeby przeprowadzić odrębną analizę prawną.

Spis treści

- I. Wprowadzenie – kogo dotyczy opracowanie
- II. Specyfika transportu własnego sprzedawcy w świetle SENT
- III. Pierwszy krok – ustalenie, czy przewóz w ogóle podlega SENT
- IV. Decyzja: zgłaszać czy korzystać z wyłączenia
- V. Wyłączenie najważniejsze – faktura towarzysząca przewozowi (art. 5)
- VI. Wyłączenie magazynowe – dokument MM między magazynem a sklepem
- VII. Procedura punkt po punkcie – jak zgłosić w PUESC, gdy zgłoszenie jest konieczne
- VIII. Scenariusze szczególne dla sprzedawcy
- IX. Obowiązki sprzedawcy jako kierowcy lub przewoźnika własnego
- X. Sankcje grożące sprzedawcy
- XI. Lista kontrolna – 12 kroków, aby uniknąć kary
- XII. Najczęstsze błędy sprzedawców w transporcie własnym
- XIII. Podsumowanie i wnioski

I. Wprowadzenie – kogo dotyczy opracowanie

Niniejsze opracowanie jest skierowane do sprzedawców odzieży i obuwia – przedsiębiorców prowadzących działalność handlową (sklepy stacjonarne, hurtownie, sklepy internetowe, handel na targowiskach, handel obwoźny, sortownie odzieży używanej, zakłady krawieckie i obuwnicze) – którzy wykonują przewóz towarów we własnym zakresie, czyli:

- własnym pojazdem (osobowym, dostawczym, ciężarowym), niezależnie od jego rodzaju i ładowności;
- z wykorzystaniem własnych pracowników jako kierowców (lub samodzielnie przez właściciela);
- nie korzystając z usług firm kurierskich, spedycyjnych ani zewnętrznych przewoźników.

Zgodnie z definicjami ustawy o SENT, sprzedawca w takim modelu występuje w **podwójnej roli**: jest jednocześnie **podmiotem wysyłającym** (gdy towar jest jego własnością i sprzedaje go) oraz **przewoźnikiem**. Powoduje to kumulację obowiązków administracyjnych i ryzyko sankcji z dwóch tytułów jednocześnie.

WAŻNE: Od 17 marca 2026 r. każdy przewóz odzieży i obuwia spełniający progi (10 kg / 20 par lub przesyłki mieszane > 10 kg) podlega potencjalnie SENT – w tym przewóz pojazdem osobowym i przewóz na bardzo krótkich dystansach. Limit nie odnosi się do wielkości pojazdu, lecz do wagi i ilości towaru w przesyłce.

II. Specyfika transportu własnego sprzedawcy w świetle SENT

Transport własny sprzedawcy różni się od typowego modelu „nadawca → przewoźnik → odbiorca” występującego w ustawie o SENT. W modelu klasycznym obowiązki są podzielone pomiędzy trzy odrębne podmioty. W transporcie własnym sprzedawca skupia w sobie role wysyłającego i przewoźnika, a w niektórych przypadkach również odbiorcy (gdy wozi towar między swoimi lokalizacjami).

II.1. Konsekwencje skupienia ról

- **Brak naturalnej kontroli wzajemnej** – w typowym modelu przewoźnik weryfikuje, czy wysyłający przekazał numer referencyjny. W transporcie własnym nie ma tej kontroli – sprzedawca musi sam siebie zdyscyplinować.
- **Kumulacja sankcji** – w przypadku naruszenia jednego obowiązku sprzedawca może otrzymać dwie sankcje: jedną jako wysyłający (46% wartości brutto, min. 20 000 zł), drugą jako przewoźnik (np. 20 000 zł).
- **Większe wymagania Zgodności z przepisami** – sprzedawca musi posiadać konto na PUESC z odpowiednimi uprawnieniami i znać procedury z obu stron transakcji.

II.2. Typowe scenariusze sprzedawcy z transportem własnym

1. **Sklep stacjonarny** dostarczający zakupiony towar do klienta indywidualnego (B2C) lub firmy (B2B) własnym pojazdem.
2. **Hurtownia** rozwożąca towar do sklepów detalicznych własnym taborem.
3. **Sieć detaliczna** przewożąca odzież/obuwie z magazynu centralnego do własnych sklepów stacjonarnych.
4. **Handel obwoźny i targowiskowy** – przedsiębiorca wozi towar z magazynu na targowisko (gdzie jeszcze nie wiadomo, co i komu zostanie sprzedane).
5. **Sortownia odzieży używanej** rozwożąca towar do własnych punktów sprzedaży.
6. **Zakład krawiecki/obuwniczy** dowożący wykonane wyroby do klientów lub do hurtowni.
7. **Przedsiębiorca** odbierający osobiście towar z hurtowni i wracający do swojego sklepu.
8. **Sklep internetowy**, którego właściciel sam dostarcza paczki klientom (poza systemem operatorów pocztowych).

III. Pierwszy krok – ustalenie, czy przewóz w ogóle podlega SENT

Przed podjęciem jakichkolwiek działań sprzedawca musi przeprowadzić ocenę, czy konkretny przewóz spełnia ustawowe przesłanki objęcia SENT. Weryfikacja obejmuje cztery elementy.

III.1. Czy towar znajduje się w katalogu SENT (kod CN)

Kod CN	Co obejmuje	Próg SENT
Dział 61	Odzież z dzianin: t-shirty, swetry, dresy, bielizna, skarpetki, czapki dziane	masa brutto > 10 kg
Dział 62	Odzież nie z dzianin (tkana): kurtki, spodnie, garnitury, koszule, płaszcze, sukienki	masa brutto > 10 kg
CN 6309 00 00	Odzież używana i pozostałe artykuły używane (handel second-hand, sortownie)	masa brutto > 10 kg
Dział 64	Obuwie wszelkiego rodzaju (z wyłączeniem CN 6406 – części obuwia)	> 20 sztuk (= 10 par)
MIESZANKA	Towary z co najmniej dwóch działów (61, 62, 64) w jednej przesyłce	łącznie masa > 10 kg

PUŁAPKA AGREGACJI: Sprzedawca wozi 6 kg t-shirtów + 5 kg butów (4 pary) – żaden próg z osobna nie jest przekroczony. Łącznie 11 kg = przewóz mieszany > 10 kg = **obowiązek SENT pod kodem 0006.**

III.2. Czy przewóz przekracza progi

Sprzedawca powinien przeprowadzić **dokładne ważenie przesyłki** przed wyjazdem. Próg dotyczy **masy brutto** – razem z opakowaniem, kartonami, paletami, foliami. Do masy brutto przesyłki należy co do zasady wliczać towar wraz z opakowaniem bezpośrednio związanym z towarem; nie należy natomiast wliczać palet, skrzyń czy zbiorczych kartonów służących wyłącznie zabezpieczeniu transportu lub sprawniejszemu załadunkowi/rozładunkowi.

III.3. Jaki jest kierunek przewozu

- **Krajowy (PL → PL)** – z reguły wyłączony (jeśli z fakturą lub MM-ką), z wyjątkiem procedury 42 00.
- **Wewnątrzwspólnotowa dostawa (PL → UE)** – wyłączona, jeśli z fakturą; w przeciwnym razie SENT obowiązkowy.
- **Eksport (PL → poza UE)** – wyłączony, jeśli z fakturą.
- **Procedura 42 00** (import spoza UE odprawiony w Polsce → wysyłka do innego państwa UE) – ZAWSZE SENT, niezależnie od faktury.

III.4. Czy nie zachodzi wyłączenie podmiotowe

- status AEO sprzedawcy – wyłączenie z art. 5 i art. 6;
- umowa o współdziałanie z Szefem KAS (art. 20s Ordynacji podatkowej) – analogicznie;
- umowa fulfillment z operatorem AEO – nowe wyłączenie z 11.03.2026 r.

IV. Decyzja: zgłaszać czy korzystać z wyłączenia

Sprzedawca z transportem własnym ma do wyboru dwie ścieżki postępowania. Obie są zgodne z prawem; różnią się ciężarem operacyjnym i ryzykiem.

ŚCIEŻKA A: korzystanie z wyłączenia (faktura/MM)	ŚCIEŻKA B: dokonywanie zgłoszenia SENT
<p>Kiedy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przewóz krajowy (PL → PL), • z fakturą VAT lub dokumentem MM, • nie jest to procedura 42 00. <p>Plusy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak konieczności rejestracji na PUESC, • brak zgłoszenia przed każdym kursem, • prostota operacyjna. <p>Minusy/ryzyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ryzyko utraty/nieokazania dokumentu w trakcie kontroli = kara 46% wartości, • każda zmiana modelu (np. nowy magazyn) wymaga ponownej oceny, 	<p>Kiedy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • każdy przewóz objęty SENT, • import do PL, procedura 42 00, • handel obwoźny („SENT na siebie”), • gdy sprzedawca chce mieć pewność. <p>Plusy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pełne bezpieczeństwo prawne, • klarowna sytuacja w trakcie kontroli, • ujednolicona procedura. <p>Minusy/ryzyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • konieczność rejestracji na PUESC (zaawansowany dostęp), • każdy przewóz wymaga zgłoszenia,

ŚCIEŻKA A: korzystanie z wyłączenia (faktura/MM)	ŚCIEŻKA B: dokonywanie zgłoszenia SENT
<ul style="list-style-type: none"> • ścieżka działa tylko dla pewnych typów przewozu. 	<ul style="list-style-type: none"> • przeszkolony personel, • ryzyko błędów = kary stałe.

REKOMENDACJA PRAKTYCZNA: dla większości sprzedawców prowadzących regularną działalność krajową (PL → PL) **optymalna jest Ścieżka A** – wyłączenie poprzez fakturę towarzyszącą lub dokument MM. Dla bezpieczeństwa zaleca się jednak **równoczesne posiadanie konta na PUESC** (jako rozwiązanie awaryjne) oraz wdrożenie procedury, w której kierowca zawsze ma przy sobie czytelną fakturę/MM-kę (**przesunięcie międzymagazynowe**).

V. Wyłączenie najważniejsze – faktura towarzysząca przewozowi (art. 5)

Dla sprzedawców wykonujących transport własny w Polsce **najważniejszym i najczęściej stosowanym wyłączeniem jest wyłączenie fakturowe** zawarte w art. 5 ustawy o SENT (po zmianach z 10.09.2025 r.). Sprowadza się ono do następującej zasady:

Przewóz odzieży lub obuwia rozpoczynający się w Polsce **nie podlega zgłoszeniu SENT**, niezależnie od kraju pochodzenia odzieży/obuwia, jeżeli przewożonym towarom towarzyszy faktura w rozumieniu ustawy o VAT, dokumentująca dostawę towarów, WDT lub eksport, w postaci **papierowej lub elektronicznej w formacie umożliwiającym zapoznanie się z jej treścią**.

V.1. Co liczy się jako „faktura towarzysząca”

- **Faktura papierowa** – wydruk z systemu ERP/księgowego, oryginał lub kopia z podpisem/pieczczęcią.
- **Faktura elektroniczna w formacie PDF** – w telefonie, tablecie, laptopie kierowcy, czytelna na ekranie.
- **Skan/zdjęcie faktury papierowej** – wyświetlone na urządzeniu mobilnym.
- **Numer KSeF / zbiorczy identyfikator KSeF / kod QR KSeF** – wystarcza, jeżeli faktura została wystawiona w KSeF (zgodnie ze stanowiskiem KAS, FAQ PUESC pkt 12.22).

V.2. Co NIE jest fakturą towarzyszącą

- **Sam plik XML faktury KSeF** bez wizualizacji – plik nie umożliwia zapoznania się z treścią w czasie kontroli drogowej.
- **Dokument WZ (wydanie zewnętrzne)** sam w sobie – WZ nie jest fakturą VAT.
- **Paragon fiskalny** – nie jest fakturą w rozumieniu ustawy o VAT (chyba że tzw. paragon z NIP, tj. faktura uproszczona do 450 zł).

- **Proforma** – nie jest fakturą VAT.
- **CMR** – nie zastępuje faktury.

V.3. Krytyczne ryzyko – odpowiedzialność sprzedawcy nawet jeśli wystawił fakturę

UWAGA – KLUCZOWA INFORMACJA: Z punktu widzenia SENT sprzedawca odpowiada za **faktyczne towarzyszenie faktury** przewożonemu towarowi. Jeżeli faktura została wystawiona, ale kierowca jej **nie okaże w trakcie kontroli** (np. zostawił w biurze, bateria padła w telefonie, plik się skasował, papier zniszczony), to **sprzedawca odpowiada tak, jakby faktury w ogóle nie było** – grozi mu kara 46% wartości brutto towaru, nie mniej niż 20 000 zł.

Wynika to wprost z art. 5 ustawy o SENT i z definicji „podmiotu wysyłającego” (art. 2 pkt 7 ustawy). Odpowiedzialność spoczywa na sprzedawcy, ponieważ to on jest zobowiązany do dokonania zgłoszenia. Jeśli wybrał ścieżkę wyłączenia (ścieżka A), musi zapewnić, że warunek wyłączenia jest spełniony przez cały czas przewozu.

V.4. Praktyczne zabezpieczenia sprzedawcy

1. **Zasada „pasa i szelek”** – kierowca otrzymuje jednocześnie fakturę papierową *oraz* jej kopię elektroniczną (PDF w telefonie + e-mail).
2. **Procedura przedstartowa (pre-departure check)** – przed wyjazdem kierowca pisemnie potwierdza, że ma fakturę.
3. **Druga kopia w pojeździe** – w schowku, w teczce dokumentów pojazdu.
4. **Awaryjny dostęp do PUESC** – sprzedawca i tak posiada konto i potrafi w razie problemu (zgubienie faktury) szybko wystawić zgłoszenie SENT przed kontynuowaniem przewozu.
5. **Wydrukowany numer KSeF + kod QR** – jeśli sprzedawca korzysta z KSeF, kierowca powinien mieć papierowy wydruk z numerem KSeF i kodem QR (wystarcza według FAQ PUESC).

VI. Wyłączenie magazynowe – dokument MM między magazynem a sklepem

Drugim kluczowym wyłączeniem dla sprzedawcy z transportem własnym jest wyłączenie dotyczące **przesunięć międzymagazynowych (MM)**. Dotyczy ono sytuacji, w których sprzedawca przewozi towar pomiędzy **własnymi lokalizacjami (różne magazyny, magazyn-sklep, sklep-sklep)** w ramach tego samego podmiotu (jeden NIP).

VI.1. Kiedy działa wyłączenie MM

Wyłączenie ma zastosowanie, gdy spełnione są **wszystkie** poniższe warunki:

- **Te same strony** – nadawcą i odbiorcą jest ten sam podmiot (ten sam NIP).

- **Brak czynności opodatkowanej VAT** – przewóz nie wiąże się z dostawą, WDT ani eksportem (jest wewnętrznym przemieszczeniem towaru, który nadal jest własnością tego samego podmiotu).
- **Dokument MM towarzyszący przewozowi** – zgodnie z art. 3 ust. 7 ustawy o SENT, dokument musi zawierać określone dane (zob. niżej).

VI.2. Co musi zawierać dokument MM

Aby dokument MM (przesunięcie magazynowe) skutecznie zwolnił przewóz z SENT, musi zawierać **wszystkie** następujące dane (art. 3 ust. 7 ustawy):

1. dane podmiotu (nadawcy = odbiorcy) – nazwa, adres siedziby, NIP;
2. dane przewoźnika (jeśli inny niż podmiot) lub informacja o transporcie własnym;
3. numer rejestracyjny środka transportu;
4. dane kierującego pojazdem (imię, nazwisko, numer dokumentu tożsamości lub PESEL);
5. miejsce załadunku – pełny adres magazynu początkowego;
6. miejsce dostarczenia – pełny adres magazynu / sklepu docelowego;
7. planowana data rozpoczęcia przewozu;
8. dane towaru – nazwa rodzajowa, ilość, masa brutto, kod CN (zalecane).

Dobłą praktyką jest **własny szablon MM** stworzony dla potrzeb SENT, drukowany w 2 egzemplarzach (jeden dla kierowcy, jeden zostaje w księgowości).

VI.3. Typowe scenariusze MM dla sprzedawcy

- **Magazyn centralny** → **sklep stacjonarny tej samej sieci** (np. magazyn w Krakowie → sklep w galerii w Warszawie) – zwolnione, jeśli MM-ka.
- **Sklep** ↔ **sklep tej samej sieci** (przesunięcia między placówkami sprzedaży, np. wyrównywanie zapasów) – zwolnione.
- **Sortownia (siedziba)** → **własne sklepy second-hand** w różnych miastach – zwolnione.
- **Magazyn główny** → **magazyn pomocniczy/sezonowy** – zwolnione.

UWAGA: Wyłączenie MM **nie obejmuje** przewozów między różnymi spółkami w ramach tej samej grupy kapitałowej (różne NIP-y). W tym przypadku występuje dostawa wewnątrzgrupowa i wymagana jest faktura, a nie MM.

VII. Procedura punkt po punkcie – jak zgłosić w PUESC, gdy zgłoszenie jest konieczne

Jeżeli przewóz nie korzysta z wyłączenia (np. import w procedurze 42 00, handel obwoźny bez wcześniej znanego odbiorcy, brak faktury), sprzedawca musi dokonać zgłoszenia SENT. Poniżej szczegółowa procedura.

VII.1. Krok 1 – Założenie konta na PUESC

1. Wejść na stronę **https://puesc.gov.pl**.
2. Wybrać „Założ konto”.
3. W procesie rejestracji wybrać **zaawansowany poziom dostępu** (potrzebny do roli podmiotu wysyłającego).
4. Potwierdzić tożsamość **Profilem Zaufanym** lub e-Dowodem.
5. Aktywować konto poprzez link wysłany na e-mail.

VII.2. Krok 2 – Rejestracja firmy w obszarze „Monitorowanie przewozu”

6. Po zalogowaniu wybrać usługę „Zarejestruj firmę – uzyskaj numer EORI” (jeśli firma nie jest jeszcze zarejestrowana) lub „Zmień dane firmy na PUESC” (aktualizacja).
7. W sekcji „Obszary działania” zaznaczyć **MONITOROWANIE PRZEWOZU**.
8. Wypełnić wymagane pola – NIP, adres, dane kontaktowe, KRS lub CEIDG.
9. Podpisać wniosek elektronicznie.
10. Otrzymać numer **IDSISC** (potwierdzenie rejestracji w SENT).

VII.3. Krok 3 – Powiązanie reprezentanta z firmą i nadanie uprawnień

11. W przypadku jednoosobowej działalności gospodarczej – właściciel nie potrzebuje pełnomocnictwa, ale musi powiązać swoje konto osoby fizycznej z firmą.
12. W przypadku spółek lub upoważnienia pracownika – złożyć wniosek o powiązanie reprezentanta i nadać uprawnienie: „**SENT – przesyłanie, aktualizacja i uzupełnianie zgłoszeń przesyłanych do systemu monitorowania przewozu i obrotu**”.
13. Pełnomocnictwo dla osoby spoza firmy wymaga uiszczenia **opłaty skarbowej 17 zł** (Izba Administracji Skarbowej w Poznaniu).

VII.4. Krok 4 – Wybór i wypełnienie formularza

Sprzedawca jako podmiot wysyłający w transporcie własnym wykorzystuje:

Formularz	Kiedy używać	Art. ustawy
SENT200	Standardowe zgłoszenie pojedynczego przewozu rozpoczynającego się w Polsce (kraj/eksport/WDT) – sprzedawca wpisuje siebie jako wysyłającego, klienta jako odbiorcę	art. 5
SENT205	Zbiorcze zgłoszenie wielu dostaw realizowanych jednym pojazdem (np. trasa rozwoju po sklepach)	art. 5
SENT200 „na siebie”	Handel obwoźny, targowiska – wysyłający = odbierający (ten sam NIP); w uwagach wpisać charakter przewozu	art. 5
SENT_EDIT	Aktualizacja, uzupełnienie, zamknięcie zgłoszenia po dostawie	art. 8

VII.5. Krok 5 – Dane do wpisania w formularzu

Sprzedawca w transporcie własnym wpisuje:

- **Podmiot wysyłający:** własne dane firmy (NIP, adres).
- **Podmiot odbierający:** dane klienta (NIP, adres) – w przypadku handlu obwoźnego: ten sam podmiot co wysyłający.
- **Przewoźnik:** własne dane firmy (NIP, ten sam podmiot) – sprzedawca działa w roli przewoźnika.
- **Numer rejestracyjny pojazdu** – własnego pojazdu sprzedawcy.
- **Miejsce załadunku** – pełny adres magazynu/sklepu, z którego wyrusza towar.
- **Miejsce dostarczenia** – adres klienta lub miejsca docelowego.
- **Towar** – wybrać kod z listy: 6100 (dz. 61), 6200 (dz. 62), 6309 00 00 (używane), 6400 (dz. 64) lub 0006 (mieszane).
- **Ilość i masa brutto** – fizyczne dane przesyłki.
- **Planowana data rozpoczęcia przewozu.**
- **Numer faktury / WZ / dokumentu handlowego.**
- **Adres e-mail** – na który zostanie wysłane potwierdzenie zgłoszenia z numerem referencyjnym.

VII.6. Krok 6 – Otrzymanie numeru referencyjnego i kluczy

Po zatwierdzeniu zgłoszenia (w ciągu kilku sekund) system PUESC generuje:

- **numer referencyjny** zgłoszenia (ważny 10 dni);
- **klucz dla przewoźnika** – w transporcie własnym: dla samego sprzedawcy;
- **klucz dla podmiotu odbierającego** (w przewozach krajowych) – do potwierdzenia odbioru.

VII.7. Krok 7 – Uzupelnienie zgłoszenia (rola przewoźnika)

Skoro sprzedawca jest jednocześnie przewoźnikiem, **przed rozpoczęciem przewozu** musi uzupełnić zgłoszenie o dane uzupełniające (jeśli nie podał ich w pierwszym kroku):

- numer rejestracyjny pojazdu (jeśli zmieniony);
- dane kierującego (imię, nazwisko, numer dokumentu tożsamości);
- planowana data i godzina rozpoczęcia przewozu;
- planowana data zakończenia przewozu.

VII.8. Krok 8 – W trakcie przewozu

- Kierowca (= sprzedawca lub jego pracownik) musi mieć przy sobie **numer referencyjny** w formie elektronicznej (telefon, e-mail) lub papierowej (wydruk).

- Należy posiadać dokumenty towarzyszące (fakturę, WZ, MM lub inny dokument).
- W razie kontroli okazać numer i dokumenty funkcjonariuszowi **Służby Celno-Skarbowej**, ITD, Policji, Straży Granicznej.

VII.9. Krok 9 – Zamknięcie zgłoszenia po dostawie

Niezwłocznie po dostarczeniu towaru, **najpóźniej w następnym dniu roboczym** – sprzedawca (jako podmiot odbierający lub jako jednocześnie wysyłający i odbierający w przypadku „SENT na siebie”) musi:

14. zalogować się na PUESC,
15. wybrać formularz SENT_EDIT,
16. wprowadzić numer referencyjny i klucz odbierającego,
17. uzupełnić informację o odbiorze towaru (data, ewentualne uwagi).

PAMIĘTAJ: Numer referencyjny jest ważny **tylko 10 dni** od chwili nadania. Po upływie tego okresu zamknięcie zgłoszenia nie jest możliwe – grozi to karą za niewykonanie obowiązku.

VIII. Scenariusze szczególne dla sprzedawcy

VIII.1. Handel obwoźny i targowiska – „SENT na siebie”

Najbardziej problematyczny scenariusz dla sprzedawców drobnych. W chwili wyjazdu z magazynu/domu na targowisko sprzedawca *nie wie*, co i komu sprzeda – nie ma więc faktury dokumentującej dostawę i nie może powołać się na wyłączenie fakturowe.

Stanowisko KAS (FAQ PUESC pkt 12.11) jest jednoznaczne: w takiej sytuacji **przewóz podlega obowiązkowi zgłoszenia SENT**, a zgłoszenie należy wykonać tzw. metodą „**SENT na siebie**”:

- podmiot wysyłający = podmiot odbierający (ten sam NIP, te same dane);
- w polu „uwagi” wpisać charakter przewozu (np. „handel obwoźny – targowisko Warszawa, ul. Bakalarska”);
- kierowca (= sprzedawca) w drodze powrotnej z targowiska powinien posiadać dokumenty potwierdzające sprzedaż: paragony fiskalne, faktury wystawione na targu, WZ;
- zgłoszenie należy zamknąć po powrocie do magazynu.

Drugi przewóz – z domu/magazynu na targowisko – nie korzysta z wyłączenia fakturowego, bo **nie ma faktury dokumentującej dostawę** w momencie rozpoczęcia przewozu (sprzedaż nastąpi dopiero na targu). Sprzedawcy targowi muszą zatem rejestrować się na PUESC.

VIII.2. Sprzedawca odbierający towar z hurtowni własnym pojazdem

Scenariusz: sprzedawca odzieży/obuwia jedzie własnym samochodem do hurtowni, kupuje towar i wraca z nim do swojego sklepu/magazynu.

Tu sprzedawca występuje w roli **podmiotu odbierającego** w stosunku do hurtownika (który jest wysyłającym z art. 5). Jednak najczęściej hurtownia korzysta z wyłączenia fakturowego – wystawia fakturę i przekazuje ją kupującemu.

RYZIKO DLA HURTOWNI – ALE TEŻ DLA KUPUJĄCEGO: Jeżeli kupujący w trakcie przewozu **nie okaże faktury** (np. zostawił w portfelu w domu, faktura zostanie wystawiona dopiero później), **odpowiedzialność za brak zgłoszenia spoczywa na sprzedawcy (hurtowni)** – kara 46% wartości brutto, min. 20 000 zł. Hurtownie coraz częściej wymagają od kupujących pisemnego oświadczenia, że posiadają i okazją fakturę w trakcie transportu, lub same wystawiają zgłoszenie SENT „w cieniu” jako zabezpieczenie.

Praktyczna rada dla sprzedawcy odbierającego towar z hurtowni: zawsze otrzymywać i mieć przy sobie fakturę papierową przed wyjazdem z hurtowni. Faktura wystawiona „później” lub „przesłana e-mailem za godzinę” nie chroni ani hurtowni, ani kupującego.

VIII.3. Sklep stacjonarny dostarczający dużą dostawę B2C klientowi

Scenariusz: klient kupuje 30 par butów z magazynu sklepu (np. dla zespołu sportowego) – sprzedawca odwozi je własnym vanem.

To dostawa krajowa B2C/B2B objęta wyłączeniem fakturowym. Wystarczy faktura VAT (papierowa, PDF, KSeF) towarzysząca przewozowi. Brak obowiązku zgłoszenia.

VIII.4. Zakład krawiecki / obuwniczy dowożący wyroby

FAQ PUESC pkt 12.21 (przykład: krawiec szyjący alby komunijne dowożone do parafii). Stanowisko KAS: **przewóz podlega SENT po przekroczeniu progów** (10 kg), ponieważ jest to dostawa towaru w rozumieniu VAT. Wyłączenie fakturowe ma jednak zastosowanie – jeżeli krawiec wystawi fakturę i będzie ją wiozł, brak obowiązku zgłoszenia.

VIII.5. Sortownia odzieży używanej rozwożąca do własnych sklepów

FAQ PUESC pkt 12.23 / stanowisko KAS: jeżeli sortownia (siedziba) i sklepy mają ten sam NIP, jest to przesunięcie międzymagazynowe – wyłączenie MM, pod warunkiem dokumentu MM zawierającego dane z art. 3 ust. 7 ustawy.

VIII.6. Dostawa do osoby fizycznej – konsumenta

Sprzedaż do konsumenta z fakturą (lub paragonem z NIP do 450 zł = faktura uproszczona) – wyłączenie fakturowe działa. Sprzedaż wyłącznie z paragonem (bez NIP) – paragon nie jest fakturą, a transport odzieży > 10 kg / 20 par butów wymaga zgłoszenia SENT.

VIII.7. Procedura 42 00 – import spoza UE i wywóz do innego państwa UE

Sprzedawca importujący spoza UE odzież/buty, dokonujący odprawy w polskim urzędzie celnym (procedura celna 42 00) i wysyłający towar do innego państwa członkowskiego UE – **zawsze ma obowiązek zgłoszenia SENT**, niezależnie od posiadania faktury. To jeden z wyjątków, w których wyłączenie fakturowe nie działa.

IX. Obowiązki sprzedawcy jako kierowcy lub przewoźnika własnego

W transporcie własnym sprzedawca (lub jego pracownik za kierownicą) pełni jednocześnie rolę przewoźnika i kierującego pojazdem. Ustawa o SENT przewiduje dla tych ról odrębne obowiązki, niezależne od obowiązków podmiotu wysyłającego.

IX.1. Obowiązki sprzedawcy jako przewoźnika (jeśli zgłoszenie zostało wykonane)

- uzupełnienie zgłoszenia o dane pojazdu i kierowcy przed rozpoczęciem przewozu;
- weryfikacja ważności numeru referencyjnego (10 dni) przed wyjazdem;
- aktualizacja zgłoszenia w razie zmiany pojazdu, kierowcy, trasy lub czasu przewozu;
- przekazywanie **danych geolokalizacyjnych GPS** (SENT-GEO) – Po stronie przewoźnika należy uwzględnić również obowiązki dotyczące przekazywania danych geolokalizacyjnych zgodnie z regulacjami SENT i aktualnymi wymaganiami PUESC. Przewoźnik nie powinien sugerować, że jest to obowiązek incydentalny lub wyjątkowy, jeżeli nie ma do tego wyraźnej podstawy źródłowej;
- stawienie się do kontroli na żądanie organu (tzw. **dyrektywa kontroli**) – kara 20 000 zł za niedostawienie się.

IX.2. Obowiązki kierującego pojazdem

- posiadanie numeru referencyjnego (elektronicznie lub papierowo) lub dokumentu zastępującego zgłoszenie (w razie awarii systemu);
- posiadanie dokumentów towarzyszących (faktura/MM/WZ/CMR/dokument celny);
- okazanie ich na żądanie służb kontrolnych;
- współdziałanie z organem podczas kontroli.

IX.3. Procedura w razie awarii systemu PUESC

1. Sprzedawca pobiera z PUESC wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie (załącznik do rozporządzenia MF).
2. Wypełnia dokument danymi przewozu.
3. Przesyła go do właściwego organu (np. Naczelnika UCS) i otrzymuje potwierdzenie przyjęcia.
4. Kierowca posiada przy sobie dokument zastępujący wraz z potwierdzeniem przez cały czas przewozu.
5. Po przywróceniu działania systemu – niezwłocznie składa właściwe zgłoszenie elektroniczne.

X. Sankcje grożące sprzedawcy

Sprzedawca z transportem własnym jest narażony na sankcje z dwóch tytułów jednocześnie – jako podmiot wysyłający i jako przewoźnik. Dodatkowo grzywna może spaść na kierującego pojazdem.

Naruszenie	Opis	Sankcja
Brak zgłoszenia SENT	Sprzedawca powinien zgłosić, ale tego nie zrobił (lub nie mógł skorzystać z wyłączenia, bo np. brak faktury w pojeździe)	46% wartości brutto towaru, min. 20 000 zł
Niezgodność danych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym	Błędna ilość, masa, kod CN, dane stron – inne niż faktyczne	46% wartości różnicy wartości towaru, min. 20 000 zł
Brak uzupełnienia zgłoszenia o dane pojazdu / kierowcy	Sprzedawca jako przewoźnik nie uzupełnił danych przed rozpoczęciem przewozu	20 000 zł
Brak aktualizacji zgłoszenia	Zmieniła się trasa, pojazd, kierowca – sprzedawca nie zaktualizował zgłoszenia	10 000 zł
Brak GPS / dostarczania danych geolokalizacyjnych	Po stronie przewoźnika należy uwzględnić również obowiązki dotyczące przekazywania danych geolokalizacyjnych zgodnie z regulacjami SENT i aktualnymi wymaganiami PUESC	10 000 zł
Niestawienie się do kontroli	Mimo dyrektywy kontroli pojazd nie zgłosił się we wskazane miejsce	20 000 zł
Niedostarczenie towaru do miejsca przeznaczenia	Towar zgłoszony jako wysłany nie dotarł do wskazanego miejsca	100 000 zł
Brak numeru referencyjnego / dokumentu zastępującego	Kierujący pojazdem nie posiada numeru w trakcie kontroli	grzywna 5 000 – 7 500 zł (kierowca)
Brak zamknięcia zgłoszenia po odbiorze	Sprzedawca nie potwierdził w PUESC odbioru towaru w terminie	10 000 zł

X.1. Charakter sankcji

Kary z ustawy o SENT mają **stałą wysokość** – organ nie miarkuje ich w zależności od winy ani okoliczności (poza wąskimi przesłankami siły wyższej i rażąco niewspółmiernych konsekwencji ekonomicznych). Odpowiedzialność jest **obiektywna** – nie jest wymagane wykazanie zawinienia.

X.2. Kumulacja sankcji

Kary mogą się **kumulować**:

- za każdy odrębny transport (każdy kurs = potencjalnie odrębna kara);

- za różne tytuły naruszenia (jeden transport = brak zgłoszenia + brak uzupełnienia + brak okazania = 20 000 + 20 000 + 5 000 zł i więcej);
- w przypadku transportu własnego sprzedawca odpowiada równolegle jako wysyłający i przewoźnik.

Przykład rachunkowy: sprzedawca przewozi 30 par butów wartości 15 000 zł brutto bez zgłoszenia SENT i bez faktury w pojeździe. Kara minimalna: **20 000 zł** jako wysyłający ($46\% \times 15\,000 = 6\,900$, ale ustawa ustanawia minimum 20 000 zł). Dodatkowo: **20 000 zł** jako przewoźnik (brak uzupełnienia zgłoszenia). Kierowca: grzywna **5 000–7 500 zł**. Łącznie do **47 500 zł** za jeden kurs.

X.3. Przesłanki odstąpienia od kary

W szczególnie uzasadnionych przypadkach organ może odstąpić od nałożenia kary lub ją obniżyć:

- siła wyższa (awaria pojazdu, wypadek, awaria systemu PUESC z winy administracji);
- zdarzenia losowe poza kontrolą sprzedawcy;
- drobne odchyłki od stanu faktycznego (np. masa rzeczywista wyższa o 100 g od deklarowanej);
- brak uszczuplenia należności podatkowych;
- uzasadniony interes ekonomiczny lub społeczny.

Decyzja o nałożeniu kary może być zaskarżona do Dyrektora Izby Administracji Skarbowej, a następnie do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego i NSA. Praktyka pokazuje, że dobrze udokumentowane procedury wewnętrzne firmy oraz wykazanie należytej staranności mogą pomóc w obronie.

XI. Lista kontrolna – 12 kroków, aby uniknąć kary

Poniższa lista to gotowa procedura wdrożeniowa dla sprzedawcy z transportem własnym. Należy ją przejść w kolejności i **każdą pozycję oznaczać jako wykonaną**.

1.	Zinventaryzuj wszystkie typy przewozów wykonywanych przez firmę: krajowe, importowe, eksportowe, między lokalizacjami, dostawy do klientów, handel obwoźny.
2.	Dla każdego typu ustal kod CN towaru (61, 62, 6309 00 00, 64) i typowe progi (waga/iłość). Sprawdź też przesyłki mieszane (reguła agregacji 10 kg).
3.	Określ, dla których typów przewozów zachodzi obowiązek SENT, a dla których wystarczy wyłączenie (faktura, MM, paczka pocztowa).
4.	Załącz konto na PUESC – zaawansowany dostęp (Profil Zaufany / e-Dowód). Konto musi być na osobę fizyczną – właściciela lub upoważnionego pracownika.
5.	Zarejestruj firmę w obszarze „Monitorowanie przewozu” – wniosek WRP0001 / WRP0002. Otrzymaj numer IDSISC.

6.	Powiązanie reprezentanta z firmą i nadanie uprawnień SENT („przesyłanie, aktualizacja i uzupełnianie zgłoszeń”).
7.	Wdrożenie procedury wewnętrznej SENT z matrycą decyzyjną: który przewóz wymaga zgłoszenia, kto je wykonuje, kto kontroluje fakturę przed wyjazdem.
8.	Standaryzuj dokumenty MM dla przewozów między własnymi lokalizacjami – stwórz szablon zawierający dane z art. 3 ust. 7 ustawy.
9.	Zapewnij, że każdy kierowca (lub Ty sam) wyjeżdżający z towarem ma w pojeździe: fakturę papierową ORAZ wersję elektroniczną (PDF), albo dokument MM, albo numer referencyjny SENT.
10.	Przeszkól personel: pracowników magazynu, kierowców, sprzedawców. Wprowadź checklistę przedstartową („pre-departure check”) podpisywaną przed wyjazdem.
11.	Wypracuj procedurę awaryjną: co robić w razie utraty dokumentu w drodze (zatrzymać się, zgłosić SENT z PUESC mobilnego, dokument zastępujący w razie awarii systemu).
12.	Prowadź dokumentację wszystkich przewozów (rejestr) – numery referencyjne, daty zgłoszeń, daty zamknięć, kopie faktur/MM. Przechowuj minimum 5 lat (zalecane przez praktykę kontrolną).

XII. Najczęstsze błędy sprzedawców w transporcie własnym

6. **Niedoważenie przesyłki** – przewóz „na oko” poniżej 10 kg, faktyczna waga z opakowaniem powyżej. Każdorazowo **ważyć faktyczną masę brutto** (Do masy brutto przesyłki należy co do zasady wliczać towar wraz z opakowaniem bezpośrednio związanym z towarem; nie należy natomiast wliczać palet, skrzyń czy zbiorczych kartonów służących wyłącznie zabezpieczeniu transportu lub sprawniejszemu załadunkowi/rozładunkowi).
7. **Pomijanie reguły agregacji** – sprzedawca uważa, że 6 kg odzieży i 5 par butów to „dwie różne grupy”, więc nic nie podlega SENT. Tymczasem łącznie 11 kg = obowiązek zgłoszenia.
8. **Brak faktury w pojeździe (lub zostawienie jej w biurze)** – kierowca pojechał, faktura czeka „w mailu do wysłania”. Faktura **musi być fizycznie dostępna kierowcy** w trakcie kontroli.
9. **KSeF zamiast czytelnej faktury** – sam plik XML faktury w KSeF nie wystarcza. Konieczna wizualizacja (PDF, papier, kod QR z numerem KSeF).
10. **Brak konta na PUESC w sytuacji awaryjnej** – sprzedawca nie ma konta i polega wyłącznie na wyłączeniu fakturowym. W razie problemu z fakturą nie może natychmiast zgłosić SENT i ratować się przed karą.
11. **Mylenie MM z fakturą** – sprzedawca wysłał towar do innej spółki w grupie kapitałowej (różne NIP-y) z dokumentem MM. To błąd – między różnymi podmiotami konieczna jest faktura lub zgłoszenie SENT.

12. **Pominięcie procedury 42 00** – sprzedawca importujący spoza UE i wysyłający do Niemiec błędnie zakłada, że towar jest „w tranzycie celnym” i nie wymaga zgłoszenia. Po dopuszczeniu do obrotu w Polsce procedura 42 00 zawsze wymaga SENT.
13. **Niezamknięcie zgłoszenia po dostawie** – częsty błąd. Towar dotarł, ale nikt nie wszedł na PUESC i nie zamknął zgłoszenia. Po 10 dniach zgłoszenie wygasa – ryzyko kary.
14. **Niewłaściwy formularz** – wybranie SENT100 (dla importu) zamiast SENT200 (dla przewozu krajowego). Każdy kierunek ma swój formularz.
15. **Brak „SENT na siebie” w handlu obwoźnym** – sprzedawca wozi towar na targowisko bez zgłoszenia, licząc, że „przecież nie ma jeszcze klienta”. Stanowisko KAS jest jasne: takie przewozy **podlegają SENT i wymagają zgłoszenia „na siebie”**.
16. **Pomyłki w ważności numeru referencyjnego** – zgłoszenie wystawione „na zapas” na 14 dni przed wyjazdem; numer wygaś przed rozpoczęciem przewozu. Numer ważny **tylko 10 dni**.
17. **Brak weryfikacji statusu kontrahenta** – sprzedawca zakłada, że „odbiorca to firma z AEO i jest zwolniony”. Zwolnienie podmiotowe AEO dotyczy konkretnego podmiotu i wymaga weryfikacji – sprzedawca jako wysyłający ma swoje obowiązki niezależnie od statusu odbiorcy.

XIII. Podsumowanie i wnioski

Sprzedawca odzieży lub obuwia wykonujący transport własny *nie jest* automatycznie zwolniony z obowiązków SENT – wręcz przeciwnie, kumuluje on w sobie role wysyłającego i przewoźnika, co wielokrotnie ryzyko sankcji w razie zaniedbań. Jednocześnie ustawa o SENT i rozporządzenia wprowadzają szereg wyłączeń, z których przy odpowiednio prowadzonej dokumentacji można skutecznie korzystać.

Najważniejsze wnioski

1. **W większości przewozów krajowych B2C i B2B z fakturą VAT** sprzedawca jest zwolniony z obowiązku zgłoszenia SENT, jeżeli zapewni rzeczywiste towarzyszenie czytelnej faktury (papier, PDF, KSeF z numerem/QR) przewozowi.
2. **Przewozy między własnymi lokalizacjami (magazyny, sklepy)** są zwolnione na podstawie wyłączenia MM, pod warunkiem dokumentu MM zawierającego dane z art. 3 ust. 7 ustawy.
3. **Handel obwoźny i targowiska** nie korzystają z wyłączenia fakturowego (brak faktury w momencie wyjazdu) – tu konieczne zgłoszenie „**SENT na siebie**”.
4. **Procedura 42 00** oraz przewozy bez faktury – zawsze wymagają zgłoszenia SENT.
5. **Sankcje są bardzo dotkliwe i obiektywne** – minimum 20 000 zł za brak zgłoszenia, dodatkowe kary za naruszenia obowiązków przewoźnika (do 100 000 zł), grzywna kierowcy 5–7,5 tys. zł. W transporcie własnym mogą się kumulować.

6. **Najlepsza strategia dotycząca zgodności z przepisami** to równoległe utrzymanie obu mechanizmów: **(a)** konsekwentne korzystanie z wyłączenia fakturowego/MM jako podstawowej ścieżki, **(b)** posiadanie aktywnego konta PUESC i przeszkolonego personelu jako zabezpieczenia awaryjnego.
7. **Inwestycja w procedury i szkolenia jest nieporównywalnie tańsza niż jedna kara** – minimum 20 000 zł za jeden kurs to równowartość rocznej obsługi stosowania się do regulacji dla małej firmy.

Złota zasada dla sprzedawcy z transportem własnym: „zawsze jedź z fakturą lub MM-ką w pojeździe, miej numer SENT pod ręką, a w razie wątpliwości – zgłoś”.

Załącznik: Zastrzeżenia i źródła

Zastrzeżenie prawne

Niniejsze opracowanie ma charakter informacyjny i nie stanowi porady prawnej ani wykładni prawa w indywidualnej sprawie. W przypadku wątpliwości co do klasyfikacji CN konkretnego towaru, kierunku przewozu lub możliwości zastosowania wyłączenia, zaleca się zasięgnięcie profesjonalnej opinii prawnej, wystąpienie o wiążącą informację stawkową (WIA) lub kontakt z Krajową Informacją Skarbową.

Wykaz aktów prawnych

- Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1218 ze zm.).
- Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z 10 września 2025 r. (Dz.U. 2025 poz. 1244).
- Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z 5 marca 2026 r. (Dz.U. 2026 poz. 293).
- Rozporządzenie Ministra Finansów i Gospodarki z 11 marca 2026 r. (Dz.U. 2026 poz. 339).
- Ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (VAT).
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (art. 20s).

Wykaz źródeł oficjalnych

- Komunikat KAS „Zmiany w systemie SENT od 17 marca 2026 r.” – <https://www.gov.pl/web/kas/zmiany-w-systemie-sent-od-17-marca-2026-r>.
- Portal PUESC – <https://puesc.gov.pl> (formularze, instrukcje, FAQ).
- FAQ PUESC – kategoria 12: „Objęcie odzieży i obuwia systemem SENT od 17.03.2026 r.” – pkt 12.11 (handel obwoźny – „SENT na siebie”), 12.21 (zakład krawiecki), 12.22 (KSeF), 12.23 (przesunięcia magazynowe).

Niniejsze opracowanie ma charakter informacyjny i zgodnościowy. Nie zastępuje indywidualnej analizy konkretnego przewozu, klasyfikacji CN ani oceny skutków podatkowych. W przypadkach granicznych, zwłaszcza dotyczących importu, nietransakcyjnego WNT, handlu obwoźnego oraz przewozów łączących różne modele dokumentowania, należy opierać się na aktualnych materiałach PUESC/KAS i w razie potrzeby przeprowadzić odrębną analizę prawną.