



Lubelska Izba Rolnicza

Stanowisko Walnego Zgromadzenia Lubelskiej Izby Rolniczej z dnia 27.03.2017 r. w sprawie wdrożenia Ustawy z dnia 9 marca 2017 roku o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (w tym paliwa i pochodne).

Walne Zgromadzenie Lubelskiej Izby Rolniczej na posiedzeniu w dniu 27.03.2017 r., działając w imieniu samorządu rolniczego województwa lubelskiego wnosi o podjęcie działań w celu uproszczenia zasad wdrażania ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, przedłożony przez ministra rozwoju i finansów.

Przewidziano w niej monitorowanie drogowego przewozu paliw płynnych, alkoholu skażonego i suszu tytoniowego, czyli towarów często będących przedmiotem nieprawidłowości w rozliczeniu podatku VAT i akcyzowym.

Systemem rejestracji i monitorowania objęte zostaną m.in. paliwa silnikowe i ich pochodne, w tym biodiesel; dodatki do paliw; oleje smarowe; odmrażacze na bazie alkoholu etylowego; rozcieńczalniki i rozpuszczalniki; alkohol etylowy częściowo i całkowicie skażony oraz susz tytoniowy. Monitorowanie przewozu towarów prowadzone będzie poprzez rejestr zgłoszeń, który będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej. W rejestrze będą gromadzone dane: zawarte w zgłoszeniach, uzupełnieniach zgłoszeń i ich aktualizacjach oraz dotyczące przeprowadzonych kontroli przewozu towarów.

W projekcie ustawy szczegółowo określono obowiązki podmiotów uczestniczących w przewozie towarów – podmiotu wysyłającego i odbierającego towar oraz przewoźnika.

Na przykład wskazano, że podmiot wysyłający towar będzie musiał przesłać do rejestru – przed rozpoczęciem przewozu – zgłoszenie przewozu, a następnie uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia. Podmiot wysyłający, uzyskany numer referencyjny będzie musiał przekazać przewoźnikowi i podmiotowi odbierającemu.

Ponadto, przewoźnik korzystając z komputera, będzie musiał zgłosić do systemu: swoje dane (imię i nazwisko albo nazwę oraz adres zamieszkania albo siedziby) oraz swój NIP (albo numer za pomocą którego jest identyfikowany na potrzeby poboru VAT), numer rejestracyjny środka transportu, datę faktycznego rozpoczęcia przewozu, planowaną datę jego zakończenia, numer zezwolenia, zaświadczenia albo licencji (jeśli są wymagane), dane adresowe miejsca dostarczenia towaru albo miejsce zakończenia przewozu, a także numer dokumentu przewozowego. Numer referencyjny (unikatowy identyfikator nadawany dla zgłoszenia) będzie istotnym elementem systemu monitorowania drogowego przewozu towarów: przewoźnika zobowiązano – przed rozpoczęciem przewozu – do przekazania kierującemu numeru referencyjnego lub dokumentów go zastępujących.

Numer referencyjny będzie ważny 10 dni od dnia jego nadania. Będzie można go przekazywać sms-em, e-mailem lub w formie wydruku.

W przypadku kontroli numer referencyjny posłuży do identyfikacji przewozu w rejestrze. Projekt ustawy na podmioty: wysyłający i odbierający ładunek oraz przewoźnika nakłada obowiązek aktualizowania danych zawartych w zgłoszeniu, w takim zakresie w jakim byli oni zobowiązani do ich podawania. Przesyłanie, uzupełnianie i aktualizacja zgłoszenia będzie następować za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych.

Z przedstawionych zapisów projektu ustawy wyłania się bardzo skomplikowana procedura nałożona na rolnika.

Ustawa budzi bardzo wiele kontrowersji i wątpliwości nie tylko wśród rolników Lubelszczyzny, ale również w branży transportowej, dystrybutorów paliw i odbiorców. Dystrybutorzy paliw informują ponadto, że zarówno kupujący, jak i sprzedający będą musieli podczas transakcji wypełniać dodatkowe formularze ręcznie. Wszystkie te działania mają być uzasadnione potrzebą większej sprzedaży paliw płynnych w celu wyeliminowania szarej strefy oraz uszczelnienia podatku VAT od zakupu/sprzedaży paliwa.

Problem i to duży powstaje z rolnikami ryczałtowymi którzy są teoretycznie wyłączeni spod działania ustawy. Właściwie firma transportowa (dystrybutor) nie ma prawnie określonych dokumentów na jakich ma wieść paliwo do takiego klienta. W przypadku kontroli na drodze kierowca w zasadzie nie będzie mógł się wytłumaczyć dokąd jedzie, z czym, jaką ilość paliwa ma zgłoszoną w systemie SENT, a jaką wiezie do rolników indywidualnych lub odbiorców.

Jest dużo niewiadomych, a przewidziane w ustawie kary są bardzo dotkliwe.

Do tego dochodzi problem zbiorników dwupłaszczowych u rolników. Okazuje się, że eksploatacja zbiorników na paliwa podlega ogólnym zasadom i przepisom prawa w zakresie prawa budowlanego, dozoru technicznego, ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska - zgodnie z istniejącymi w powyższych zakresach regulacjami prawnymi. Nakłada się tu kilka ustaw i rozporządzeń autorstwa resortów: rozwoju, energii, spraw wewnętrznych i administracji oraz rolnictwa i rozwoju wsi. Z tego gąszczu aktów prawnych wynika, iż rolnik powinien od 1 stycznia 2017 roku przechowywać paliwo rolnicze w szczelnych, atestowanych zbiornikach.

Zgodnie z wymaganiami UE rolnicy są zobligowani do ochrony środowiska w tym wód gruntowych i podziemnych min. przed produktami ropopochodnymi. Ponadto nowe koncesje paliwowe nakładają na sprzedających obowiązek ochrony środowiska, a więc mogą być problemy z wlewaniem paliwa u rolnika, tak jak jest to do tej pory.

W związku z powyższym Walne Zgromadzenie Lubelskiej Izby Rolniczej wnosi o podjęcie prac w celu znacznego uproszczenia tych skomplikowanych operacji i procedur. Dotyczy to zwłaszcza małych gospodarstw rolnych, które nie są do tego przygotowane. Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że wszystkie te działania są uzasadnione potrzebą wyeliminowania szarej strefy oraz uszczelnienia podatku VAT od zakupu/sprzedaży paliwa.

Uważamy jednak nasze stanowisko za słuszne wobec tak licznych ostatnio obostrzeń wobec rolników w związku z ASF, ptasią grypą.

PREZES
Lubelskiej Izby Rolniczej
Piotr Burek