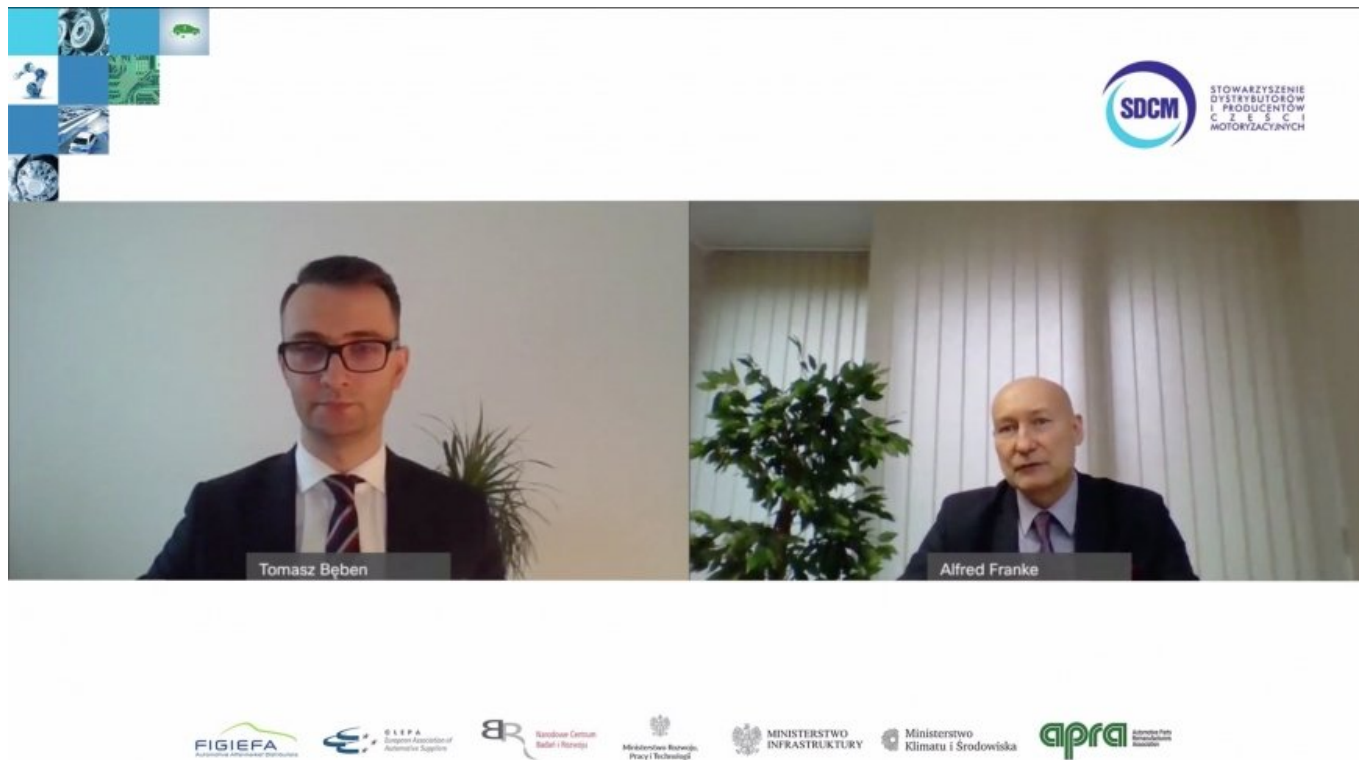


Kaucja za olej? Trwa Kongres SDCM [LIVE]

data aktualizacji: 2020.11.17



Kolejnym tematem omawianym podczas rozpoczętego dziś Kongresu SDCM, o którym więcej piszemy [TUTAJ](#), jest tzw. olejowa rewolucja, czyli temat kaucji w wysokości do 10 złotych za każdy litr oleju przy sprzedaży klientowi końcowemu na terenie kraju.

Temat jest znany od kilku tygodni. Przypominamy poniżej stanowisko SDCM w tej sprawie:

Branża motoryzacyjna szykuje się na zmiany, jakie zapowiadają się na rynku olejów smarnych za sprawą projektu zmiany ustawy, który przygotowują trzy ministerstwa: Rozwoju, Klimatu oraz Finansów.

Nowelizacja przepisów dotknie praktycznie wszystkie podmioty na niezależnym rynku motoryzacyjnym, bowiem dotyczyć będzie zarówno warsztatów i sklepów, jak również dystrybutorów i producentów części – informuje Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych SDCM. Projektowane przepisy przewidują m.in. objęcie koncesjami import i produkcję środków smarnych. Aby koncesję otrzymać, trzeba będzie złożyć zabezpieczenie w kwocie 2 mln złotych, co jednak nie oznacza, że trzeba taką kwotę faktycznie wpłacić do URE. Tym wymogom sprostać będą musieli zarówno dystrybutorzy części, którzy sprowadzają środki smarne jak i ich producenci. Na wszystkich sprzedawców olejów nałożony zostanie obowiązek rejestracji tej działalności we właściwym urzędzie skarbowym. Wymogowi temu podlegać będzie w sumie kilkadziesiąt tysięcy podmiotów: warsztatów, sklepów, hurtowni, sprzedawców internetowych.

Najważniejszą zmianą z punktu widzenia warsztatów i sklepów motoryzacyjnych, której towarzyszy wiele kontrowersji, jest wprowadzenie opłaty depozytowej (kaucji) w wysokości do 10 złotych za każdy litr oleju przy sprzedaży klientowi końcowemu na terenie kraju.

Opłatę depozytową będzie można odzyskać po dostarczeniu przez nabywcę oleju przepracowanego w ilości skorygowanej o współczynnik odzysku.

Pociągnie to za sobą nowe obowiązki sprawozdawcze dla wszystkich sprzedawców środków smarnych. Sprzedawcy, w tym warsztaty będą rozliczać się z właściwym Urzędem Skarbowym z pobranych i zwróconych opłat depozytowych w cyklach kwartalnych. Oczywiście projekt zmian w ustawie przewiduje również nowy system sankcji za niewywiązywanie się z obowiązków. I tak, za niewłaściwe lub nierzetelne dokumentowanie opłat depozytowych, a także prowadzenie sprzedaży bez zgłoszenia do Urzędu Skarbowego grozić będzie kara od 2 000 do 50 000 złotych. Za spalanie oleju bez przekazania go do recyklingu lub innej formy odzysku grozi kara w wysokości od 5 000 zł do 250 000 złotych. Ministerstwa zaangażowane w projekt twierdzą, że zmiany mają cel ekologiczny i skarbowy. Ministerstwo Rozwoju uważa, że nowe przepisy ograniczą wykorzystywanie przepracowanych olejów smarnych jako opału, co niestety jest w naszym kraju praktyką powszechną. Spalanie takiego paliwa w ogromnym stopniu obciąża środowisko, ponieważ powietrze zanieczyszczane jest różnymi szkodliwymi substancjami, w tym również rakotwórczymi. Ministerstwo Finansów twierdzi z kolei, że znaczna część handlu olejami odbywa się w szarej strefie, poza ewidencją, a zmiany legislacyjne mają je znacząco zmniejszyć.

- Cele, które przyświecają pomysłodawcom, a więc ochrona środowiska i ograniczenie szarej strefy są szczytne, zatem nie można kwestionować całego projektu bez narażenia się na zarzut obrony nielegalnego handlu i braku troski o ekologię. O tym jak potrzebne jest wyeliminowanie przepracowanego oleju jako taniego opału, można się przekonać zimą m.in. w rejonach upraw szklarniowych, gdzie piece na to paliwo są często wykorzystywane i w okolicy nie ma czym oddychać. Z drugiej jednak strony wydaje się, że cele fiskalne projektu oparte zostały na błędnej przesłance. Projektodawcy podają informację, że w ciągu ostatnich 15 lat liczba samochodów wzrosła w Polsce z 17 do prawie 30 milionów, a więc prawie dwukrotnie, tymczasem rynek olejów, który powinien zwiększyć się odpowiednio, wzrósł niewiele ponad 50 procent. Za ten olejowy „niedobór” ma zdaniem ministerstwa odpowiadać szara strefa. Podana statystyka opiera się jednak na oficjalnych danych CEPiK, które nie przystają do rzeczywistości, ponieważ zawierają wpisy dotyczące pojazdów, które już dawno z ulic zniknęły - tzw. martwe dusze. Po wtóre, dzisiejsze samochody mają dłuższe interwały pomiędzy wymianami oleju, mniej go tracą itd., a więc w ciągu całego okresu eksploatacyjnego zużywają go w mniejszej ilości. Oczywiście nie można zaprzeczyć, że szara strefa istnieje, ale nie jest ona tak rozległa, jak ją widzą ministerialni decydenci, tak więc kalkulacje dotyczące wzrostu wpływów do budżetu wynikających z ograniczenia nieewidencjonowanego obrotu olejem najprawdopodobniej są mocno przeszacowane - mówi Alfred Franke, Prezes SDCM

Starszy olejowy poszukiwany

Wprowadzenie opłaty depozytywnej i związanego z nią obowiązku sprawozdawczości to niewątpliwie zmiana rewolucyjna, która oznacza dla warsztatów i sklepów dodatkowe obciążenie. Wielu przedstawicieli warsztatów, a w szczególności sklepów jest zaniepokojonych doniesieniami medialnymi o nowym projekcie.

- Ten niepokój jest oczywiście zrozumiały, choć uspokajając chciałbym wskazać, że obowiązki związane z opłatą depozytową mają być drugim etapem zmian. Nowe przepisy będą wymagały prowadzenia olejowej buchalterii, co niewątpliwie będzie przysparzało pracy i pewnie w każdym warsztacie ktoś będzie musiał zostać wyznaczony do pełnienia

funkcji „starszego olejowego”. Z drugiej jednak strony ustawa przyniesie warsztatom również korzyści, bo uderzy w szarą strefę, przede wszystkim w prowadzących nieewidencjonowaną działalność gospodarczą na przydomowych podwórkach czy też osiedlowych parkingach, którzy nie płacą wszystkich państwowych danin, stanowiąc w ten sposób nieuczciwą konkurencję dla legalnie działających warsztatów. Utrudni to również działalność sprzedawcom internetowym, którzy będą musieli sprzedawać olej w wyższej cenie, uwzględniającej opłatę depozytową. Taki kanał zakupu będzie mniej niż dotąd atrakcyjny dla nabywców samodzielnie wymieniających olej w samochodach, co również powinno przynieść korzyści warsztatom, które przejmą część tej klienteli. Ulży to także środowisku, bo zużyty olej nie będzie przez kierowców-majsterkowiczów wylewany do kanalizacji albo wyrzucany do śmietnika - wskazuje Alfred Franke

Projekt zmian nie wszedł jeszcze w fazę konsultacji społecznych, ale stowarzyszenie skierowało już szereg pytań i wątpliwości z prośbą o doprecyzowanie i odpowiedź w sprawie planowanych zmian legislacyjnych. SDCM zapowiada też, że będzie przekonywać decydentów do takiego kształtu ustawy, by jej wejście w życie stanowiło możliwie najmniejsze obciążenie dla tych, na których nałożone zostaną dodatkowe obowiązki.

Przede wszystkim będziemy się starać o to, by wyjaśnione zostały wszelkie wątpliwości branży, jakie wywołuje projekt, a także o to by przewidziane zostało wystarczająco długie *vacatio legis*, tak by nasza branża miała czas przygotować się na wejście nowych przepisów w życie. Odpowiedni zapas czasu potrzebny będzie również na uzyskanie koncesji przez importerów i producentów. Będą oni bowiem musieli najpierw złożyć wnioski do URE, a następnie czekać na jego rozpatrzenie. SDCM będzie również przekonywać projektodawców do tego, by przewidziany tzw. współczynnik odzysku uwzględniający naturalny ubytek oleju w samochodzie podczas eksploatacji był odpowiednio wysoki, tak by żadna firma nie musiała się martwić, że zlała cztery litry zużytego oleju, a musiała wlać pięć nowego. Wszystkie te sprawy już przekazaliśmy do ministerstw i nadal będziemy przedstawiać zarówno w oficjalnych pismach, raportach i prezentacjach, jak również podczas bezpośrednich rozmów roboczych w ministerstwach, a w dalszym etapie również w parlamencie - zapowiada Alfred Franke.

Źródło: