



S T O W A R Z Y S Z E N I E

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa 2017-02-20

**Kluby i Kola Poselskie
Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
(wg Rozdzielnika)**

FORS/010/2017

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym (druk nr 1234)

Sejmowi Państwo,

W związku z przekazaniem do Sejmu projektem zmiany ustawy o podatku akcyzowym w imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów w Warszawie chcielibyśmy przedstawić kilka uwag do projektowanych rozwiązań.

Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS, podtrzymuje swoje, wyrażane podczas prac w Senacie, bardzo negatywne stanowisko do propozycji rozszerzenia przedmiotu opodatkowania o pojazdy ciężarowe o masie całkowitej do 3,5 tony. Jest to zupełnie nowe obciążenie, które w największym stopniu dotknie mikro i małe przedsiębiorstwa - najczęściej firmy rodzinne, w których samochód dostawczy jest głównym narzędziem pracy.

Natomiast propozycja zmiany sposobu obliczania wysokości akcyzy, co do samej zasady, jest propozycją słuszną - z całą pewnością wyeliminuje większość istniejących w tym zakresie patologii. **Niestety zaproponowane w projekcie stawki są nie do zaakceptowania - wielokrotnie zwiększają one podatek w przypadku pojazdów starszych - tańszych.** Ze wstępnej analizy wynika, że proponowane stawki dyskryminują pojazdy starsze, szczególnie te z większą pojemnością silnika, co może budzić zastrzeżenia KE, nie mówiąc o oburzeniu mniej zamożnej części społeczeństwa, która po wprowadzeniu tych regulacji będzie pozbawiona dostępu do tanich, zdecydowanie lepszych i bezpieczniejszych pojazdów niż te, które oferowane są na rynku krajowym. Starszymi pojazdami z rynku krajowego nikt nie jest zainteresowany z uwagi na zły stan techniczny, cofane przebiegi, itp. To dlatego z Polski w latach 2010-2015 eksportowało się rocznie zaledwie 12 tys. pojazdów używanych. Jeżeli zaproponowane stawki zablokują dostęp do tanich dobrych pojazdów, mniej zamożna część społeczeństwa skazana będzie na pojazdy z rynku krajowego, którymi dziś, poza prowadzącymi stacje demontażu, nikt nie jest zainteresowany. Ponadto wydłuży się czas użytkowania pojazdów już zarejestrowanych w Polsce, zwiększą się kradzieże samochodów „na części”, bowiem dużym powodzeniem cieszyć się będą stosunkowo nowe samochody rozbite, w tym te, służące legalizacji samochodów kradzionych lub sprowadzonych z pominięciem jakichkolwiek opłat na tzw. „przeszczepy”. Obecna sytuacja jest bardzo korzystna zarówno dla polskiej gospodarki, jak i budżetu Państwa. Średnio ponad 800 tys. importowanych używanych samochodów rocznie, to ogromny rynek dla komisów samochodowych, producentów i dystrybutorów części zamiennej, zarówno nowych, jak i używanych. Jest to również ogromny rynek usług: transportowych, tłumaczenia dokumentów, przeglądów technicznych, napraw mechanicznych, napraw blacharsko-lakierniczych, ubezpieczeniowych, wulkanizacyjnych, portali ogłoszeniowych, itd.

Dodatkowo pojazdy te – po zakończonym życiu technicznym – są głównym przedmiotem zainteresowania prowadzących stacje demontażu, którzy po przeprowadzonym procesie demontażu

przekazują cenne surowce, np. złom, metale do hut działających na terenie Polski. W ostatnim czasie, z powodu deficytu tego surowca w Polsce, jest on importowany z innych krajów.

Trzeba zaznaczyć, że wszystkie te podmioty zaangażowane są w system *circular economy*, pozostawiając w budżecie niemałe środki z tytułu podatków.

Zwracamy jednocześnie uwagę, że ocena regulacji dołączona do projektu jest błędna. Nie możemy zwłaszcza zgodzić się ze stwierdzeniem, że projektowana ustawa wywoła pozytywne skutki gospodarcze i społeczne i spowoduje zwiększenie dostępu obywateli do pojazdów oferowanych na rynkach europejskich. Uważamy, że skutki będą dokładnie odwrotne – duża część obywateli w sposób negatywny odczuje skutki wprowadzenia projektowanych rozwiązań. Nowe stawki akcyzy spowodują bowiem ograniczenie dostępności do pojazdów używanych – koszty ich sprowadzenia do kraju będą znacznie wyższe. Na zmianie skorzystają wyłącznie nabywcy nowych pojazdów – czyli zdecydowanie mniejsza i bardziej zamożna część społeczeństwa oraz nabywcy pojazdów elektrycznych i hybrydowych – które to pojazdy przez przeciętnego Polaka wciąż postrzegane są jako nowinki techniczne i sprzedawane są w niewielkich ilościach.

Nie są przy tym prawdziwe dane pochodzące z zacytowanego raportu ACEA dotyczące liczby pojazdów poruszających się po naszych drogach. Dane w raporcie ACEA uwzględniają bowiem ponad 13 milionów pojazdów tzw. martwych dusz – chodzi mianowicie o pojazdy, które figurują w CEPiK, a w rzeczywistości już nie istnieją. W rzeczywistości w Polsce mamy o ponad jedną trzecią pojazdów mniej i są to pojazdy o średnim wieku ok. 12 - 13 lat, zaś średni wiek pojazdów rejestrowanych w Polsce w 2014 roku (dane MŚ) wyniósł 6,6 lat.

Wobec powyższego Stowarzyszenie FORS uważa, że dalsze prace nad projektem mogą być kontynuowane pod warunkiem :

- 1. wycofania z projektu propozycji objęcia podatkiem akcyzowym pojazdów ciężarowych,**
- 2. wycofania z projektu uzależnienia akcyzy od emisji spalin,**
- 3. ustalenia stawki podstawowej wyłącznie dla pojazdów nowych,**
- 4. zwiększenia dla pojazdów używanych wskaźnika deprecjacji z 14,08 lat (169 miesięcy) do 18,6 lat (250 miesięcy), czyli do średniego wieku eksploatacji pojazdu w Polsce (18,6 lat),**
- 5. zwiększenie maksymalnego współczynnika deprecjacji uwzględniającego spadek wartości z 0,90% do 0,95 %.**

Alternatywą do przedstawionej propozycji jest odrzucenie projektu w całości oraz zastanowienie się nad zastąpieniem podatku akcyzowego rocznym podatkiem od posiadania pojazdu wraz z systemem zachęt finansowych kierowanych do ostatniego użytkownika pojazdu przeznaczonego do demontażu.

Stowarzyszenie FORS w zał. przedkłada jednocześnie roboczy projekt założeń (system premii recyklingowej/wrakowej), który mógłby zostać zastosowany w przypadku całkowitej zmiany systemu opodatkowania – z systemu opłat przy wprowadzaniu pojazdu na rynek na system rocznego podatku od posiadania samochodu, wcześniej preferowany przez Ministerstwo Finansów. Propozycja ta została przedstawiona Ministerstwu Finansów jako propozycja - projekt roboczy. W związku z tym, że jest to dużo bardziej skomplikowane rozwiązanie i wymaga szerszych konsultacji, przedstawiamy Państwu to rozwiązanie jedynie w celu zapoznania się i ewentualnego wykorzystania przy większych zmianach sposobu opodatkowania samochodów.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko
Adam Małyszko

Rozdzielnik:

1. Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość, Sejm RP
2. Klub Parlamentarny Platforma Obywatelska, Sejm RP
3. Klub Poselski Kukiz'15, Sejm RP
4. Klub Poselski Nowoczesna, Sejm RP
5. Klub Parlamentarny Polskiego Stronnictwa Ludowego, Sejm RP
6. Koło Poselskie Unii Europejskich Demokratów, Sejm RP
7. Koło Poselskie Wolni i Solidarni, Sejm RP

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Załącznik

System - premia recyklingowa/wrakowa

(roboczy projekt założeń z dnia 1 lipca 2016r.)

Cel projektowanej regulacji:

1. Zniesienie podatku akcyzowego i równoczesne wprowadzenie systemu zachęt ekonomicznych kierowanych do ostatniego właściciela pojazdu przekazującego pojazd do legalnego demontażu – premii recyklingowej/wrakowej.
2. Likwidacja patologii w zakresie zaniżania wartości sprowadzanego samochodu.
3. Odmłodzenie parku samochodowego - zmniejszenie emisji CO₂, podniesienie poziomu technicznego, zwiększenie bezpieczeństwa na drodze.
4. Zwiększenie dostępności do samochodów aktualnie objętych podatkiem akcyzowym szczególnie samochodów o pojemności powyżej 2000 cm³.
5. Realizacja celów Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie zbierania.
6. Ograniczenie szarej strefy w handlu samochodami używanymi i demontażu pojazdów.
7. Pobudzenie gospodarki w obszarze motoryzacji w tym legalnego recyklingu pojazdów.

Istota i zakres projektowanej regulacji:

1. System obejmuje pojazdy podlegające ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji tj. pojazdy kategorii M1, N1.
2. Każdy właściciel pojazdu wpłaca do systemu 240 zł rocznie od każdego pojazdu, którego jest właścicielem (tzw. Oplata ekologiczna/środowiskowa). Oplata uiszczana jest jednorazowo za cały rok i przypisana jest do konkretnego pojazdu. W przypadku zbycia pojazdu, opłata „podąża” za pojazdem.
3. Środki z opłaty ekologicznej/środowiskowej wpłacane są na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przy czym część równoważąca wpływy z dotychczasowej akcyzy przekazywana jest do budżetu Państwa, natomiast pozostałą część stanowi przychód NFOŚiGW przeznaczony na premię recyklingową/wrakową.
4. Ostatni właściciel pojazdu, przekazując go do kasacji, otrzymuje premię recyklingową/wrakową w kwocie 720 zł, co stanowi równowartość trzyletniej opłaty ekologicznej/środowiskowej.
5. Wyплаты premii recyklingowej/wrakowej dokonuje prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów. Środki na wypłatę pochodzą z opłat ekologicznych/środowiskowych wpłacanych do NFOŚiGW – z części stanowiącej przychód NFOŚiGW.
6. NFOŚiGW – zwraca prowadzącemu stację demontażu lub punkt przyjęć wypłacone środki w okresach miesięcznych na podstawie zaświadczeń o demontażu i zestawieniu dokumentów potwierdzających wypłatę.
7. Warunki wypłaty premii recyklingowej/ wrakowej:
 - 1) przekazywany pojazd jest zarejestrowany w Polsce, a osoba lub podmiot otrzymujący premię figuruje w CEP (Centralnej Ewidencji Pojazdów) jako właściciel,
 - 2) przekazywany pojazd jest kompletny – zgodnie z definicją pojazdu kompletnego,
 - 3) Pojazd posiada aktualnie opłaconą opłatę ekologiczną/ środowiskową – premia nie jest wypłacana w przypadku przekazania do demontażu pojazdu bez wniesionej opłaty.

- 4) pojazd objęty jest ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów przynajmniej przez rok (nie dotyczy przypadku gdy pojazd przekazywany do demontażu jest zarejestrowany w Polsce krócej niż 1 rok).

Korzyści:

1. Zniesienie barier w swobodnym przepływie towarów – nieograniczony dostęp do tańszych samochodów na rynkach zachodnich.
2. Systemowe odmłodzenie parku samochodowego w Polsce – większa rotacja.
3. Uporządkowanie danych w rejestrach CEP.
4. Ograniczenie szarej strefy w obszarze motoryzacji w tym demontażu pojazdów.
5. Zwiększenie napływu pojazdów do kasacji, w tym do legalnych stacji demontażu.
6. Złagodzenie skutków likwidacji dopłat do demontażu i nałożenia od 1 stycznia 2016 na prowadzących stacje demontażu pojazdów nowych obowiązków.
7. Zmniejszenie różnicy pomiędzy wartością samochodu nowego a używanego – mniejsze koszty rocznej amortyzacji zarówno dla firm jak i osób fizycznych.
8. Premiowanie pozytywnych zachowań obywateli.

Uzasadnienie

Wobec zgłaszanych od pewnego czasu propozycji zniesienia podatku akcyzowego i wprowadzenia innego systemu podatkowego, który zrekompensuje zmniejszenie wpływów do budżetu z tytułu akcyzy, proponujemy wprowadzenie systemu, który nie tylko spełni powyższy cel, ale też dodatkowo:

- wykaże oddziaływanie prośrodowiskowe – poprzez systemowe odmłodzenie parku samochodowego i wyeliminowanie pojazdów starych, emitujących znaczne ilości spalin;
- ograniczy szarą strefę w demontażu pojazdów;
- zwiększy ilość pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu, zwiększy konkurencyjność stacji demontażu w stosunku do szarej strefy, a co za tym idzie – pobudzi gospodarkę w obszarze recyklingu pojazdów.

System premii recyklingowej/wrakowej przyczyni się do ograniczenia zjawiska szarej strefy w większym stopniu, aniżeli obowiązujący dziś system kar, który nie sprawdza się w praktyce.

Projektowana regulacja zakłada likwidację podatku akcyzowego od pojazdów samochodowych i równoczesne wprowadzenie systemu premii recyklingowej/wrakowej, adresowanej do ostatniego właściciela pojazdu. System objąłby pojazdy zaliczane do kategorii M1 i N1. Pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 DMC (Dopuszczalna Masa Całkowita) są wyłączone z systemu z uwagi na obowiązujący w stosunku do tych pojazdów podatek od środków transportu, który skutecznie dyscyplinuje ich właścicieli do wyrejestrowania lub zgłoszenia sprzedaży pojazdu w terminach określonych prawem.

W ramach działania systemu każdy właściciel pojazdu będzie zobligowany do uiszczenia opłaty ekologicznej/środowiskowej od pojazdu w kwocie 240 zł rocznie. Jest to kwota stosunkowo niewielka (w przeliczeniu wynosi bowiem zaledwie 20 zł miesięcznie), przez co akceptowalna społecznie podobnie jak była akceptowana przez okres 10 lat opłata recyklingowa w wysokości 500 zł. Opłata będzie przypisana do konkretnego pojazdu i wraz ze sprzedażą pojazdu, zbywca będzie miał obowiązek przekazania dowodu wpłaty nabywcy. Znacznym ułatwieniem będzie stworzenie możliwości dokonywania zapisów o wpłacie w Centralnej Ewidencji Pojazdów lub doraźnie w Karcie Pojazdu. Dodatkowo w celu zapewnienia kontroli opłat, należałoby zastanowić się na

uzależnieniem dopuszczenia pojazdu do ruchu podczas badań technicznych lub ubezpieczenia pojazdu od wniesienia opłaty.

Środki z opłaty ekologicznej/środowiskowej wpłacane będą na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przy czym część przekazywana będzie do budżetu Państwa, część stanowić będzie przychód NFOŚiGW.

Z tych środków, tj. z części stanowiącej przychód NFOŚiGW, finansowany będzie system premii recyklingowej/wrakowej. Premia wypłacana będzie ostatniemu właścicielowi pojazdu przy przekazaniu pojazdu do demontażu. Premia wynosić będzie 720 zł, co stanowi równowartość trzyletniej opłaty ekologicznej/ środowiskowej. Wypłaty premii recyklingowej dokonywać będzie prowadzący stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów. Właściciel pojazdu otrzyma premię recyklingową, jeśli:

- 1) przekazywany pojazd będzie zarejestrowany na osobę przekazującą,
- 2) przekazywany pojazd będzie kompletny,
- 3) właściciel pojazdu spełni warunek przynajmniej jednorazowego uiszczenia opłaty ekologicznej/środowiskowej,
- 4) pojazd objęty będzie ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów przez przynajmniej rok (wymóg ten nie będzie dotyczył pojazdów zarejestrowanych w Polsce krócej niż rok).

Powyższe warunki są konieczne, aby uniknąć nadużyć, a system uczynić szczelnym. Dodatkowo konieczne jest uporządkowanie danych zawartych w systemie CEP i przemyślane usunięcie z niego tzw. "martwych dusz". Pod pojęciem tym należy rozumieć pojazdy przekazane do szarej strefy, (nieistniejące), jednakże wciąż figurujące w rejestrach CEP. Aktualnie liczba „martwych dusz” wynosi ok. 12 - 13 mln. Ich usunięcie z rejestru możliwe będzie poprzez uruchomienie uproszczonej procedury wyrejestrowania pojazdu wskutek trwałej jego utraty. Obecnie rozbiórka pojazdu w szarej strefie nie jest równoznaczna z jego trwałą utratą, a za wyrejestrowanie pojazdu należy wnieść opłatę wyliczaną według skomplikowanego wzoru (Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 3 kwietnia 2002 Dziennik Ustaw 44 poz. 419). Aby usprawnić porządkowanie systemu CEP, należy rozważyć wprowadzenie jednolitej opłaty za wyrejestrowanie pojazdu z tytułu trwałej utraty, np. wskutek nielegalnego demontażu, w kwocie stanowiącej równowartość jednej opłaty środowiskowej/ekologicznej (240 zł). Jest to kwota stosunkowo niewielka, dzięki czemu wielu właścicieli pojazdów zdecyduje się na ich legalne wyrejestrowanie. Kwota ta powinna być kierowana do NFOŚiGW z uwagi na finansowanie przez Fundusz kosztów zagospodarowania przez gminy i powiaty porzuconych wraków – aktualnie ryczałt wynosi 2000 zł za pojazd.

Ponadto, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu CEP konieczna jest zmiana obowiązujących przepisów w zakresie rejestracji pojazdów tak, aby umożliwić zarejestrowanie pojazdu bez konieczności przedstawiania badania technicznego. Każdy właściciel pojazdu będzie miał obowiązek jego zarejestrowania na swoje nazwisko w ciągu 30 dni od daty nabycia pojazdu, bez względu na to, czy nabył pojazd w kraju czy za granicą. Badania techniczne powinny być wymagane jedynie przy dopuszczeniu pojazdu do ruchu. Celem takiego rozwiązania jest zapewnienie większej wiarygodności danych zawartych w CEP. Dziś niejednokrotnie osoba figurująca jako właściciel pojazdu, właścicielem już nie jest. Wynika to z tego, że nie istnieje możliwość zgłoszenia do CEP faktu nabycia/zbycia pojazdu, a do zarejestrowania pojazdu wymagane jest uzyskanie potwierdzenia badań technicznych. W obecnym stanie prawnym brak jest możliwości rejestracji przez właścicieli pojazdów, które wymagają np. naprawy, przez co nie mogą uzyskać potwierdzenia badań technicznych. Stąd w wielu przypadkach dane zawarte w rejestrze nie są zgodne ze stanem rzeczywistym. Zgłaszane propozycje mogą rozwiązać opisany problem i uporządkować rejestry CEP.

Proponowane regulacje wpisują się w nową politykę prowadzenia gospodarki w obiegu zamkniętym. Poprzez zwiększenie liczby pojazdów trafiających do legalnych stacji demontażu, system realizować będzie założenia wykorzystania w jak największym stopniu materiałów i części nadających się do powtórnego użycia, oferowanych przez podmioty legalnie działające na rynku, zwiększając równocześnie wpływy do Budżetu Państwa.