



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

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa 2016-11-10

Pan

Stanisław Kogut - Przewodniczący

Komisja Infrastruktury,

Pan

Stanisław Gogacz - Przewodniczący

Komisja Ustawodawcza,

Pan

Grzegorz Bierecki - Przewodniczący

Komisja Budżetu i Finansów

Publicznych

Senat RP

ul. Wiejska 6

00-902 Warszawa

FORS/080/2016

Scanowni' Panowie Przewodniczący,

W związku z przedstawionymi przez Ministerstwo Finansów założeniami do propozycji zmian systemu w zakresie opodatkowania akcyzą samochodów osobowych (pismo z dnia 13 października 2016 r. PA5.8100.3.2016PA5.8100.3.2016), Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów – FORS przedstawia następujące stanowisko:

Propozycję rozszerzenia przedmiotu opodatkowania o pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony oceniamy bardzo negatywnie. Użytkownikami tych pojazdów są w głównej mierze mikro i małe przedsiębiorstwa, dla których podniesienie ceny jednego z głównych narzędzi pracy, jakim zazwyczaj jest samochód, będzie dodatkowym obciążeniem. W wielu przypadkach uniemożliwi odnowienie parku samochodowego poprzez zakup nowych lub nowszych środków transportu. Dodatkowe koszty uderzą głównie w najsłabsze ogniwa gospodarki, jakimi są mikro i małe przedsiębiorstwa. Przedstawiciele tej grupy najczęściej zakupują pojazdy z silnikami powyżej 2000 cm³. Tak więc kwota akcyzy, jaką będą musieli ponieść, będzie dla nich stosunkowo duża. Przedstawiona propozycja nie zlikwiduje również patologii unikania podatku akcyzowego przez zmianę kwalifikacji pojazdu z osobowego na ciężarowy, ponieważ głównym powodem, dla którego ten proceder jest praktykowany, nie jest akcyza, lecz podatek VAT.

Druga propozycja, czyli uzależnienie projektowanego opodatkowania od dwóch czynników – pojemności silnika i wieku, jest w naszej ocenie, co do zasady, propozycją akceptowalną, jednakże pod warunkiem, że tabela stawek zostanie dostosowana do wartości rynkowych pojazdów w poszczególnych grupach (wiek/pojemność silnika). Zaproponowane stawki nie zmierzają do wyeliminowania patologii, lecz do znaczącego ograniczenia dostępu do tańszych używanych samochodów, które w ostatnich latach cieszą się ogromnym powodzeniem mniej zamożnej części społeczeństwa. Sytuacja taka jest bardzo korzystna zarówno dla polskiej gospodarki, jak i budżetu Państwa. Około 800 tys. importowanych używanych samochodów rocznie, to ogromny rynek dla komisów samochodowych, producentów i dystrybutorów części zamiennych, 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, które to po przeprowadzonym procesie demontażu przekazują cenne surowce, np. złom metali 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. W tym miejscu należy zaznaczyć, że import złomu nie jest objęty akcyzą, a samochody które po kilku latach stają się złomem – tak.

Ograniczenie, a w wielu przypadkach ekonomiczne zablokowanie napływu pojazdów używanych spowoduje jedynie zwiększenie patologii oraz zmniejszy bezpieczeństwo na drogach. Wydłuży się czas użytkowania samochodów 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”. Pozostałe argumenty dostatecznie w ostatnim czasie przedstawiły media.

Mając powyższe na uwadze, prosimy o rozważenie propozycji, aby Parlament, Rada Ministrów lub Minister Finansów ustalił stawkę podstawową (100 %), która zwiększałaby się wraz z pojemnością silnika, a zmniejszała z wiekiem samochodu wg zasad przedstawionych w Tabela 1.

Tabela 1

Stawka podstawowa*		Wiek pojazdu				
..... zł		1 rok	2-5 lat	6-8 lat	8-12 lat	Powyżej 12 lat
Pojemność silnika						
I	Poniżej 1199 cm ³	100%	80%	60%	40%	20%
II	1200-1499 cm ³	150%	120%	90%	60%	30%
III	1500-1999 cm ³	200%	160%	120%	80%	40%
IV	2000-2499 cm ³	400%	320%	240%	160%	80%
V	2500-2999 cm ³	600%	480%	360%	240%	120%
VI	3000-3499 cm ³	800%	640%	480%	320%	160%
VII	3500-3999 cm ³	1000%	800%	600%	400%	200%
VIII	4000 cm ³ i powyżej	1500%	1200%	900%	600%	300%

*Stawka podstawowa - to stawka przyjęta dla pojazdów nie starszych niż 1 rok, o pojemności silnika nie większej niż 1199 cm³ (100%).

Posiadając dane o ilości samochodów wprowadzonych na Polski rynek w poszczególnych przedziałach – wiek/pojemność, można z dużą dokładnością przewidzieć wpływy do budżetu i określić wyważoną stawkę podstawową.

Tabela 2 – przykład

Stawka podstawowa		Wiek pojazdu				
1000 zł		1 rok	2-5 lat	6-8 lat	8-12 lat	Powyżej 12 lat
Pojemność silnika						
I	Poniżej 1199 cm3	1 000 zł	800 zł	600 zł	400 zł	200 zł
II	1200-1499 cm3	1 500 zł	1 200 zł	900 zł	600 zł	300 zł
III	1500-1999 cm3	2 000 zł	1 600 zł	1 200 zł	800 zł	400 zł
IV	2000-2499 cm3	4 000 zł	3 200 zł	2 400 zł	1 600 zł	800 zł
V	2500-2999 cm3	6 000 zł	4 800 zł	3 600 zł	2 400 zł	1 200 zł
VI	3000-3499 cm3	8 000 zł	6 400 zł	4 800 zł	3 200 zł	1 600 zł
VII	3500-3999 cm3	10 000 zł	8 000 zł	6 000 zł	4 000 zł	2 000 zł
VIII	4000 cm3 i powyżej	15 000 zł	12 000 zł	9 000 zł	6 000 zł	3 000 zł

Stowarzyszenie FORS 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.

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. opłata ekologiczna/środowiskowa). Opłata 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 pozostała 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. Wypłaty 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 stację 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 uzależnieniu 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.

Fakty w liczbach i szacunki :

1. Rzeczywista liczba pojazdów kategorii M1, N1 (o DMC do 3,5 Mg) zarejestrowanych w Polsce wynosi ponad **12 000 000** sztuk (szacunki Stowarzyszenia FORS na podstawie ilości pojazdów aktualnie ubezpieczonych).
2. Średni wiek kasowanych pojazdów kategorii M1, N1 wynosi w Polsce **18.8** lat (informacja z raportu Ministerstwa Środowiska, dane zgodne z szacunkami Stowarzyszenia FORS).
3. Współczynnik kasacji w Polsce wynosi ok. **5,32 %**.
4. Szacunkowe minimalne roczne wpływy z tytułu opłaty ekologicznej/środowiskowej wynoszą $12\,000\,000 \times 240\text{ zł} = \mathbf{2\,880\,000\,000\text{ zł}}$.

5. Przewidywana maksymalna ilość pojazdów wycofanych z eksploatacji w roku wynosi
 $12\,000\,000 \times 5.32\% = \mathbf{638\,400}$ szt.
6. Przewidywana kwota wypłaty premii recyklingowej wynosi $720 \times 638\,400 = \mathbf{459\,648\,000}$ zł rocznie.
7. Przewidywane wpływy do budżetu Państwa - $2\,880\,000\,000\text{ zł} - 459\,648\,000\text{ zł} = \mathbf{2\,420\,352\,000}$ zł, pomniejszone o koszty operacyjne NFOŚiGW.
8. Dochody budżetowe z tytułu podatku akcyzowego od samochodów osobowych za rok 2015 wynoszą $\mathbf{1\,894\,600\,000}$ zł (informacja z Ministerstwa Finansów).

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko
Adam Małyszko