



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

FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW

Al. Jerozolimskie 202,

02-486 WARSZAWA

Warszawa 14 grudzień 2012

Sugestie dotyczące kierunków działań, które byłyby pomocne w kształtowaniu polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego w Polsce.

Od dłuższego czasu obserwujemy pogłębiający się kryzys branży motoryzacyjnej, który dotyka nie tylko producentów samochodów, ale także przedsiębiorców zajmujących się recyklingiem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Przychylamy się do stanowiska Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego dotyczącego pilnej potrzeby podjęcia działań, które spowodują pobudzenie rynku, a w efekcie wpłyną na odmłodzenie parku samochodowego. Nieco inaczej jednak widzimy możliwości oddziaływania na odmłodzenie parku, bowiem w naszej ocenie **zachęty ekonomiczne powinny być skierowane do ostatniego użytkownika tak, by był on zainteresowany pozbyciem się starego auta i kupnem nowego.** Taki system zachęt sprzyjać będzie usuwaniu z rynku starych pojazdów, a w efekcie „spirali” napędzającej popyt na nowe pojazdy zwiększy również sprzedaż nowych samochodów. Zachęty dla ostatniego użytkownika wpłyną także niewątpliwie na ograniczenie szarej strefy – zjawiska, które destrukcyjnie wpływa na branżę recyklingu pojazdów, a także inne gałęzie gospodarki. Należy także wspomnieć o pozytywnym wpływie systemu na zmniejszenie emisji CO₂ oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Przedstawiane rozwiązania nie wymagają angażowania środków budżetowych.** Są nastawione na szybki, długofalowy efekt zwiększający wpływy do budżetu, poprawę sytuacji przedsiębiorców oraz stabilny rozwój branży motoryzacyjnej.

W 2009 r. Stowarzyszenie FORS opracowało EKO-PAKIET – rozwiązania w branży motoryzacyjnej. Miała to być odpowiedź na pogłębiający się wówczas kryzys, jaki dotknął sektor motoryzacyjny. W związku z dzisiejszym spotkaniem z Panem Premierem Januszem Piechocińskim oraz przedstawicielami branży, chcielibyśmy pokrótce przypomnieć proponowane wówczas rozwiązania, które pomimo upływu prawie czterech lat od ich opracowania, pozostają aktualne. Podejmowane kilkakrotnie próby wdrożenia niektórych z pośród naszych propozycji niestety nie powiodły się. Tymczasem realizacja założonych w EKO-PAKIECIE propozycji i **odpowiednie wykorzystanie zebranych na recykling przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej kwoty ponad 2,5 miliarda złotych,** zapobiegłoby dramatycznej sytuacji w motoryzacji i dziś zapewne moglibyśmy obserwować pozytywne efekty tych zmian.

PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ :

1. Zastąpienie podatku akcyzowego od samochodów „podatkiem ekologicznym”:

- a) objąłby wszystkie zarejestrowane pojazdy podlegające ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
- b) uiszczany byłby co roku,
- c) wysokość podatku uzależniona powinna być od dwóch zasadniczych czynników: wieku pojazdu i pojemności silnika
- d) kwota nie powinna być wysoka - od 100zł do 250 zł
- e) konieczne byłoby przy tym uporządkowanie systemu CEPiK

Uwaga. Projekt prawdopodobnie wymagałby notyfikacji, ponadto trzykrotna próba wprowadzenia podobnego rozwiązania zakończyła się fiaskiem.

2. System „500 za 500”:

W EKO-PAKIECIE jako optymalny wskazywaliśmy system „1000 za 1000”. Jednakże system 500 za 500 będzie łatwiejszy w realizacji z uwagi na fakt, że obecnie około 70% podmiotów wprowadzających pojazd po raz pierwszy do Polski obligatoryjnie zobowiązana jest do zapłaty opłaty recyklingowej w wysokości 500 zł.

Założenia:

- a) wszyscy wprowadzający pojazdy - rejestrujący pojazd po raz pierwszy w Polsce wpłacają do systemu kwotę 500 zł,
- b) w dalszym ciągu dysponentem środków już zebranych, jak również zbieranych w nowym systemie będzie NFOŚiGW,
- c) ostatni użytkownik pojazdu (właściciel pojazdu zarejestrowanego w Polsce) otrzymuje z NFOŚiGW za pośrednictwem prowadzącego stację demontażu kwotę w wysokości 500 zł.

Przewidywane efekty:

- a) usunięcie niezgodności prawa polskiego z prawem unijnym w części dotyczącej poboru opłaty recyklingowej, *
- b) odmłodzenie parku samochodowego oraz zwiększenie popytu na zakup nowych samochodów,
- c) zwiększenie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu - znaczące ograniczenie szarej strefy, znaczący wzrost wpływów do budżetu z tytułu podatków, tworzenie nowych miejsc pracy.
- d) ograniczenie degradacji środowiska powodowanego działalnością szarej strefy.

* niezgodność polega na tym, że zakłócony został swobodny przepływ towarów i usług – aktualnie wprowadzający nowe pojazdy opłaty recyklingowej nie wnoszą.

3. Określenie warunków kwalifikujących pojazd jako odpad:

Ten punkt w pewnym stopniu został zrealizowany zapisami art. 3a ust.2 ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wciąż jednak brak pełnego wdrożenia, ponieważ od ponad dwóch lat Minister Infrastruktury nie wydaje przepisów wykonawczych, choć ustawa go do tego obliuguje, a projekty rozporządzeń zostały przygotowane już wiele lat temu.

Brak tych regulacji pozwala na handel dokumentami stosunkowo nowych pojazdów, które uległy całkowitemu zniszczeniu. „Legalizacja” kradzionych lub sprowadzonych bez uiszczenia akcyzy, podatku VAT, opłaty recyklingowej itd., pojazdów na podstawie tych dokumentów powoduje zaniżanie cen rynkowych stosunkowo nowych aut. Bardzo duży spadek wartości pojazdu w pierwszych latach eksploatacji zniechęca do wymiany pojazdów na nowe. Komisja Europejska w wytycznych dotyczących kwalifikacji pojazdu jako odpad wskazuje szereg przypadków i możliwości zastosowania w prawie krajowym regulacji, które problem ten wyeliminują. *Wytyczne w załączeniu.*

4. Uporządkowanie systemu CEPiK:

Jeżeli realizowany będzie pomysł zastąpienia akcyzy podatkiem ekologicznym konieczne będzie uporządkowanie systemu CEPiK. Z odpowiedzi Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji udzielonej na interpelację posła VI kadencji Adama Krzyśków nr 8246 (w załączeniu) wynika, że w końcu 2008 r. zarejestrowanych było 24 145 788 pojazdów, z czego tylko 16 766 043 wg danych KNF objętych było obowiązkowym ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów. Świadczy to o tym, że dane CEPiK nie odzwierciedlają stanu rzeczywistego, zaś analizy dokonywane w oparciu o te dane będą obarczone dużym błędem. Od 6 do 8 milionów „martwych dusz” jest ciągłym problemem, który wymaga natychmiastowego rozwiązania. Problem ten został zauważony przez Komisję Europejską, która obecnie analizuje sytuację.

Uporządkowanie CEPiK jest niezbędne również do bieżącego monitorowania realizacji obowiązku posiadania OC.

5. Sankcje za niezarejestrowanie, niezgłoszenie zbycia/nabycia pojazdu:

Minister Środowiska zauważył potrzebę uregulowania tych kwestii, proponując stosowne zapisy w projekcie zmiany ustawy o recyklingu oraz niektórych innych ustaw, jednakże w trakcie końcowych prac nad projektem, zapisy z projektu usunięto. Uzasadniano to tym, że obowiązujące prawo przewiduje sankcje za brak realizacji obowiązku zarejestrowania / przerejestrowania pojazdu. W tej sytuacji konieczne jest uruchomienie istniejących instrumentów egzekucyjnych, a w przypadku braku ich skuteczności, wprowadzenie nowych.

Potrzeba stosowania tych sankcji wynika z tego, że sprowadzanie pojazdów z zagranicy z zamiarem demontażu na części w opinii Komisji Europejskiej jest zabronione, zakłóca rynek dystrybucji części samochodowych, a ponadto jest źródłem patologii i działań przestępczych.

6. Uproszczenie procedury związanej z przekazaniem pojazdu do demontażu – możliwość załatwienia wszystkich spraw „w jednym okienku”:

Popieramy propozycje Związku Dealerów Samochodów dotyczące maksymalnego upraszczania procedur w taki sposób, aby klient który dokonał zakupu nowego samochodu mógł wyjść z salonu z decyzją o zarejestrowaniu nowego pojazdu. Natomiast naszą propozycją jest aby zdający pojazd do stacji demontażu wyszedł z zaświadczeniem o demontażu pojazdu, które powinno być równoznaczne z decyzją o wyrejestrowaniu pojazdu. Już teraz przecież zaświadczenia wystawiane są w 3 egz., z których jeden otrzymuje urząd właściwy do spraw rejestracji pojazdów i w ciągu 30 dni zobligowany jest do wyrejestrowania pojazdu z urzędu.

Ponad propozycje, które znalazły się w EKO-PAKIECIE należałoby także zgłosić postulat o wprowadzeniu możliwości odliczenia pełnej kwoty podatku VAT przy zakupie przez firmy pojazdów osobowych. W tym zakresie bowiem popieramy stanowisko Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, że tego rodzaju rozwiązanie znacząco przyczyni się do sprzedaży nowych pojazdów, a w efekcie będzie miało także pozytywny wpływ na całą, szeroko rozumianą, branżę motoryzacyjną.

Zwracamy przy tym uwagę, że jedna z najistotniejszych zgłoszonych przez nas propozycji, a mianowicie system „500 za 500” mógłby zostać wdrożony wraz z przygotowywaną obecnie nowelizacją ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Odpowiednie zapisy zostały już jakiś czas temu przygotowane przez Ministerstwo Środowiska, a wobec tego mogłyby one stanowić materiał wyjściowy do dyskusji o szczegółowym kształcie tego systemu.

Wyrażamy nadzieję, iż przedstawione przez nas propozycje rozwiązań zostaną dostrzeżone i staną się one wstępem do głębszej dyskusji o kierunkach zmian legislacyjnych, które pozwolą wesprzeć branżę motoryzacyjną i uchronić ją przed zapaścią. Ze swej strony deklarujemy wolę współpracy, a także chęć uczestnictwa we wszelkich inicjatywach, których celem jest wspieranie rozwoju tej gałęzi gospodarki.

Prezes Stowarzyszenia

Adam Małyszko

Załączniki:

1. EKO -PAKIET rozwiązania branży motoryzacyjnej,
2. Odpowiedź na interpelację nr 8246, VI kadencja Sejmu
3. Wytyczne Komisji Europejskiej
4. Przykład szarej strefy - fotografia