

EKO – PAKIET

ROZWIĄZANIA W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ



Walne Zebranie Członków Stowarzyszenia FORS
Warszawa, dnia 21 maja 2009 r.

Radca prawny Agnieszka Misiejuk

Główne założenia Eko-Pakietu:

wprowadzenie rozwiązań, które:

- spowodują pobudzenie gospodarki w obszarze szeroko rozumianej motoryzacji, w tym recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji
- uwzględnią wszystkie podmioty związane z branżą motoryzacyjną i pozwolą uniknąć nieuzasadnionego wspierania jednej tylko grupy przedsiębiorców i uprzywilejowanie jej w porównaniu z sytuacją innych operatorów funkcjonujących w branży motoryzacyjnej
- będą oddziaływać na gospodarkę długofalowo i pozwolą uniknąć krótkotrwałych ingerencji, stosowanych aktualnie w innych krajach
- zatrzymają spadek sprzedaży towarów i usług w całej branży związanej z motoryzacją

Eko-Pakiet wpisuje się w szeroko dyskutowaną od pewnego czasu potrzebę głębszych zmian w dziedzinie motoryzacji. Nawiązuje do przedstawionych przez Stowarzyszenie FORS, podczas spotkania w dniu 12.12.2008 r. z przedstawicielami Ministerstwa Środowiska, Ministerstwa Gospodarki oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, propozycji nowych rozwiązań w zakresie finansowania recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, wsparcia branży recyklingu pojazdów i ograniczenia zjawiska szarej strefy. Eko-Pakiet wkomponowuje się także w zaprezentowane przez Ministerstwo Gospodarki działania na rzecz stabilności i rozwoju, a zwłaszcza w „Proekologiczny pakiet wspierający popyt na nowe samochody”.

PROZPOZYCJE ROZWIĄZAŃ

1. Zastąpienie podatku akcyzowego od samochodów podatkiem ekologicznym.
2. Wdrożenie systemu „1000 za 1000”.
3. Określenie warunków kwalifikujących pojazd jako odpad.
4. Uporządkowanie systemu CEPiK.
5. Sankcje za niezarejestrowanie/nieprzerejestrowanie pojazdu.
6. Uproszczenie procedury związanej z przekazaniem pojazdu do demontażu - możliwość załatwienia wszystkich spraw „w jednym okienku”.

Zastąpienie podatku akcyzowego podatkiem ekologicznym – ocena sytuacji

1. Przez długi czas podatek akcyzowy traktowany był jako czynnik hamujący napływ używanych aut z zagranicy – zakwestionowanie przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości przepisów w zakresie, w jakim stawka akcyzy wzrastała wraz z wiekiem pojazdu.
2. Z wejściem do UE wiąże się konieczność zniesienia barier w swobodnym przepływie towarów i potrzeba znalezienia innych, niż podatek akcyzowy mechanizmów wpływających na wzrost sprzedaży nowych aut w Polsce.

Zastąpienie podatku akcyzowego podatkiem ekologicznym – konieczne zmiany

1. zniesienie podatku akcyzowego od samochodów osobowych

2. wprowadzenie podatku ekologicznego tzw. „ekopodatku”, który:

- obejmie wszystkie zarejestrowane pojazdy podlegające obecnie ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, tj. pojazdy zaliczone do kategorii M1 lub N1, określonych w przepisach o ruchu drogowym, oraz trójkołowe pojazdy silnikowe, z wyłączeniem motocykli trójkołowych (art. 3 pkt 4 ustawy o recyklingu) i z wyłączeniem pojazdów historycznych (art. 2 ust. 2 ustawy o recyklingu)
- będzie uiszczany co roku
- wysokość podatku uzależniona będzie od wieku pojazdu i pojemności silnika

Zastąpienie podatku akcyzowego podatkiem ekologicznym – konieczne zmiany

W 2008 r. do budżetu Państwa z tytułu podatku akcyzowego od samochodów osobowych powinna wpłynąć kwota **2.200.000.000 zł.**

Zarejestrowanych było wówczas około **13.750.000** samochodów.

Średnio stawka podatku ekologicznego od pojazdu osobowego kształtująca się na poziomie około **160 zł** i wpływy z tytułu podatku ekologicznego zrekompensują budżetowi Państwa utratę wpływów z tytułu podatku akcyzowego od samochodów osobowych.

System „1000 za 1000” - - ocena sytuacji

Doświadczenia z ponad trzech lat funkcjonowania systemu recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, jaki powstał na bazie przepisów ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, pozwalają na stwierdzenie, że system zawiódł i nie spełnił pokładanych w nim oczekiwań.

System „1000 za 1000” - - ocena sytuacji

Wady obecnego systemu:

- 1) nieefektywność „sieci zbierania pojazdów”
- 2) brak oddziaływania na szarą strefę, do której trafia 85% pojazdów wycofywanych z eksploatacji
- 3) fikcyjne sieci zbierania pojazdów i integratorzy sieci
- 4) dopłaty do demontażu jako pomoc publiczna de minimis
- 5) wykorzystanie znikomej tylko części środków recyklingowych na finansowanie recyklingu pojazdów i przeznaczanie tych środków na realizację innych celów niezwiązanych z recyklingiem

Możliwe warianty finansowania recyklingu

- 1) wariant podstawowy - „Ekopodatek” i dopłaty do demontażu jako pomoc publiczna de minimis
- 2) system „500 za 500”
- 3) system „1000 za 1000”
- 4) skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do sieci wprowadzających
- 5) dopłaty do demontażu bez ograniczeń pomocy de minimis

Wariant podstawowy

Zakłada się zastąpienia podatku akcyzowego podatkiem ekologicznym i pozostawienie dotychczasowych zasad finansowania recyklingu, tzn. dopłat do demontażu na zasadach pomocy publicznej de minimis (200.000 euro w ciągu 3 lat)

Aby zrekompensować budżetowi Państwa utratę wpływów z akcyzy średnia wysokość podatku ekologicznego powinna oscylować w granicach kwoty 160 zł rocznie od pojazdu (stawka podatku będzie odpowiednio wyższa bądź niższa w zależności od wieku pojazdu lub innego parametru wpływającego na środowisko, z uwzględnieniem zasady: im pojazd starszy lub wyższe zagrożenie dla środowiska, tym wyższa stawka podatku ekologicznego).

Wariant podstawowy – przewidywane skutki

- 1) ekonomiczna korzyść producentów i importerów nowych samochodów (średnio 2.500 zł od każdego pojazdu) oraz importerów samochodów używanych (średnio 1.275 zł od każdego pojazdu),
- 2) wzrost importu używanych aut z zagranicy (w tym także tych, w bardzo złym stanie technicznym),
- 3) obarczenie kosztami nowego podatku ekologicznego użytkowników pojazdów,
- 4) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji zasilających szarą strefę,
- 5) dalsze pogarszanie sytuacji legalnie działających stacji demontażu,
- 6) jeżeli zniesienie akcyzy znalazłoby przełożenie na cenę pojazdów, tzn. jeśli wskutek zniesienia akcyzy obniżeniu ulegnie cena pojazdu, wówczas wpłynęłoby to na wzrost sprzedaży nowych aut.

Wariant podstawowy – nierozwiązane problemy

- niezgodności pobierania opłaty recyklingowej od osób fizycznych (art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu) z prawem Unii Europejskiej,
- systemu dopłat naruszającego zasadę proporcjonalnego podziału środków, braku oddziaływania na szarą strefę (około 85% pojazdów nadal będzie rozbierana w szarej strefie),
- braku realizacji Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie zbiórki i poddania recyklingowi wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji,
- braku możliwości rozwoju systemu recyklingu i obarczenia prowadzących stacje demontażu kosztami zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdów bez gwarancji pełnej rekompensaty ponoszonych kosztów, niewłaściwego wykorzystania środków recyklingowych, tj. na cele niezwiązane z recyklingiem pojazdów,
- działania fikcyjnych sieci zbierania pojazdów.

System „500 za 500”- założenia

- 1) zastąpienie akcyzy podatkiem ekologicznym
- 2) wszyscy wprowadzający pojazdy (tj. producenci i importerzy, zarówno przedsiębiorcy jak i osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami) wpłacają do systemu kwotę 500 zł (na konto NFOŚiGW),
- 3) wprowadzający pojazdy zwolnieni zostają z obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów,
- 4) ostatni użytkownik pojazdu (właściciel) otrzymuje w stacji demontażu lub punkcie zbierania pojazdów wypłatę w wysokości 500 zł, jeżeli spełnione będą następujące warunki:
 - pojazd jest zarejestrowany w kraju,
 - przekazywany pojazd jest kompletny,
 - pojazd posiada aktualne i opłacone ubezpieczenie oc posiadaczy pojazdów,
 - od pojazdu opłacony został podatek ekologiczny,
 - przekazujący jest właścicielem pojazdu przez okres minimum 3 miesięcy,

System „500 za 500”- założenia

- 5) wypłaty kwoty 500 zł dokonuje prowadzący stację demontażu na podstawie umowy zawartej bezpośrednio z NFOŚiGW (ewentualnie z udziałem pośrednika w postaci WFOŚiGW),
- 6) w przypadku, gdy przekazywany do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazd miałby wartość ujemną (tzn. koszt jego demontażu oraz zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdu, przekracza korzyści uzyskane ze sprzedaży odzyskanych części i surowców) lub zerową, wówczas prowadzący stację lub działający w jego imieniu prowadzący punkt zbierania pojazdów, uprawniony będzie do potrącenia, z wypłacanej właścicielowi należności, kosztów zagospodarowania pojazdu w wysokości do 500 zł,
- 7) zlikwidowany zostaje system dopłat do demontażu.

System „500 za 500” - przewidywane skutki

1) jednakowe warunki wprowadzenia na rynek wszystkich pojazdów rejestrowanych w Polsce po raz pierwszy, zarówno nowych jak i używanych – tych sprowadzonych z zagranicy (obecnie część pojazdów objęta jest obowiązkiem sieci, a część opłatą recyklingową; ponadto - obciążenie opłatą recyklingową osób fizycznych sprowadzających używane auta z zagranicy narusza zasadę swobodnego przepływu towarów – art. 90 Traktatu WE),

2) korzyści finansowe dla następujących grup:

- producenci i importerzy nowych pojazdów: średnio 2.000 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
- importerzy używanych pojazdów - osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami i przedsiębiorcy niezapewniający sieci: średnio 1.275 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
- importerzy używanych pojazdów – przedsiębiorcy zapewniający sieć: średnio 775 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,

3) obarczenie kosztami nowego podatku ekologicznego użytkowników pojazdów w kwocie około 160 zł rocznie,

System „500 za 500” - przewidywane skutki

- 4) częściowe złagodzenie skutku z pkt. 3 poprzez możliwość uzyskania przez ostatniego użytkownika wypłaty w kwocie 500 zł,
- 5) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji,
- 6) nieznaczne zwiększenie konkurencyjności oferty stacji demontażu w stosunku do szarej strefy,
- 7) skierowanie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu - pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie ilości samochodów demontowanych w szarej strefie,
- 8) promowanie i premiowanie pozytywnych zachowań (zakaz demontażu pojazdów poza stacją, obowiązek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów),
- 9) wyeliminowanie nieuczciwych firm „sprzedających” nieistniejącą sieć zbierania pojazdów.

System „1000 za 1000” - założenia

- 1) zastąpienie akcyzy podatkiem ekologicznym
- 2) wszyscy wprowadzający pojazdy (tj. producenci i importerzy, zarówno przedsiębiorcy jak i osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami) wpłacają do systemu kwotę 1000 zł (na konto NFOŚiGW),
- 3) wprowadzający pojazdy zwolnieni zostają z obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów,
- 4) ostatni użytkownik pojazdu (właściciel) otrzymuje w stacji demontażu lub punkcie zbierania pojazdów wypłatę w wysokości 1.000 zł, jeżeli spełnione będą następujące warunki:
 - pojazd jest zarejestrowany w kraju,
 - przekazywany pojazd jest kompletny,
 - pojazd posiada aktualne i opłacone ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów,
 - od pojazdu opłacony został podatek ekologiczny,
 - przekazujący jest właścicielem pojazdu przez okres minimum 3 miesięcy,

System „1000 za 1000” - założenia

5) wypłaty kwoty 1.000 zł dokonuje prowadzący stację demontażu na podstawie umowy zawartej bezpośrednio z NFOŚiGW (ewentualnie z udziałem pośrednika w postaci WFOŚiGW), rozliczanie następowaloby w okresach miesięcznych

6) w przypadku, gdy przekazywany do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazd miałby wartość ujemną (tzn. koszt jego demontażu oraz zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdu, przekracza korzyści uzyskane ze sprzedaży odzyskanych części i surowców) lub zerową, wówczas prowadzący stację lub działający w jego imieniu prowadzący punkt zbierania pojazdów, uprawniony będzie do potrącenia z wypłacanej właścicielowi należności kosztów zagospodarowania pojazdu w wysokości do 500 zł,

6) zlikwidowany zostaje system dopłat do demontażu.

System „1000 za 1000” - przewidywane skutki

1) jednakowe warunki wprowadzenia na rynek wszystkich pojazdów rejestrowanych w Polsce po raz pierwszy, zarówno nowych jak i używanych – tych sprowadzonych z zagranicy (obecnie część pojazdów objęta jest obowiązkiem sieci, a część opłatą recyklingową; ponadto - obciążenie opłatą recyklingową osób fizycznych sprowadzających używane auta z zagranicy narusza zasadę swobodnego przepływu towarów – art. 90 Traktatu WE),

2) korzyści finansowe dla następujących grup:

- producenci i importerzy nowych pojazdów: średnio 1.500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
- importerzy używanych pojazdów - osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami i przedsiębiorcy niezapewniający sieci: średnio 775 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
- importerzy używanych pojazdów – przedsiębiorcy zapewniający sieć: średnio 275 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,

System „1000 za 1000” - przewidywane skutki

- 3) ograniczenie ilości importowanych używanych pojazdów,
- 4) obarczenie kosztami nowego podatku ekologicznego użytkowników pojazdów w kwocie około 160 zł rocznie,
- 5) złagodzenie skutku z pkt. 4 poprzez możliwość uzyskania przez ostatniego użytkownika wypłaty w kwocie 1.000 zł,
- 6) radykalne zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji,
- 7) znaczne oddziaływanie na szarą strefę i istotne zwiększenie konkurencyjności oferty stacji demontażu w stosunku do szarej strefy,
- 8) skuteczne skierowanie strumienia pojazdów wycofanych z eksploatacji do stacji demontażu - pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie demontażu pojazdów poza stacjami,
- 9) promowanie i premiowanie pozytywnych zachowań (zakaz demontażu pojazdów poza stacją, obowiązek ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów),
- 10) wyeliminowanie nieuczciwych firm „sprzedających” nieistniejącą sieć zbierania pojazdów.

Skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do stacji wprowadzających - założenia

- 1) Zastąpienie akcyzy podatkiem ekologicznym
- 2) Zniesienia obowiązku uiszczenia opłaty recyklingowej przez osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami, sprowadzające pojazdy z zagranicy (skreślenie art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu)
- 3) Zachowanie obowiązku zapewnienia sieci przez przedsiębiorców wprowadzających pojazdy (w przypadku wprowadzających do 1000 pojazdów w ciągu – zachowana zostaje możliwość wpłaty kwoty 500 zł w miejsce realizacji obowiązku zapewnienia sieci) i obowiązujących obecnie sankcji z tytułu niezapewnienia sieci.

Skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do stacji wprowadzających - założenia

4) rezygnacja z systemu dopłat do demontażu

5) obowiązek przyjęcia każdego pojazdu przez prowadzących stacje lub punkty zbierania pojazdów, będące w sieci wprowadzających

6) możliwość odmowy przyjęcia pojazdu przez prowadzącego stację demontażu lub prowadzącego punkt i wskazania stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów będących w sieci wprowadzających pojazdy, w przypadku, gdy przekazywany do stacji demontażu lub punktu zbierania pojazd miałby wartość ujemną (tzn. koszt jego demontażu oraz zagospodarowania odpadów pochodzących z pojazdu, przekracza korzyści uzyskane ze sprzedaży odzyskanych części i surowców) lub zerową.

Skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do stacji wprowadzających przewidywane skutki

- 1) zniesienie niezgodności przepisu art. 12 ust. 2 ustawy o recyklingu z prawem Unii Europejskiej,
- 2) korzyści finansowe dla następujących grup:
 - producenci i importerzy nowych pojazdów: średnio 2.500 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
 - importerzy używanych pojazdów - osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami i przedsiębiorcy niezapewniający sieci: średnio 1.775 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
 - importerzy używanych pojazdów – przedsiębiorcy zapewniający sieć: średnio 1.275 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
- 3) zwiększony import używanych aut z zagranicy (w tym także tych w bardzo złym stanie technicznym),

Skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do stacji wprowadzających przewidywane skutki

- 4) obarczenie kosztami nowego podatku ekologicznego użytkowników pojazdów w kwocie około 160 zł rocznie,
- 5) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji zasilających szarą strefę,
- 6) dalsze pogarszanie sytuacji legalnie działających stacji demontażu, które może nawet prowadzić do likwidacji 2/3 z nich, w przypadku dużej ilości pojazdów o wartości ujemnej lub zerowej,
- 7) jeżeli zniesienie akcyzy znalazłoby przełożenie na cenę pojazdów, tzn. jeśli wskutek zniesienia akcyzy obniżeniu ulegnie cena pojazdu, wówczas wpłynęłoby to na wzrost sprzedaży nowych aut.

Skierowanie pojazdów o wartości ujemnej/zerowej do stacji wprowadzających- nierozwiązane problemy

- 1) braku oddziaływania na szarą strefę (około 85% pojazdów nadal będzie rozbierana w szarej strefie),
- 2) braku realizacji Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie zbiórki i poddania recyklingowi wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji,
- 3) funkcjonowania fikcyjnych sieci zbierania pojazdów.

Dopłaty do demontażu bez ograniczeń pomocy de minimis - założenia

- 1) zastąpienie akcyzy podatkiem ekologicznym,
- 2) wszyscy wprowadzający pojazdy (tj. producenci i importerzy, zarówno przedsiębiorcy jak i osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami) wpłacają do systemu kwotę 500 zł (na konto NFOŚiGW),
- 3) wprowadzający pojazdy zwolnieni zostają z obowiązku zapewnienia sieci zbierania pojazdów,
- 4) prowadzący stację demontażu, osiągający wymagane poziomy odzysku i recyklingu, otrzymują z systemu (z NFOŚiGW) rekompensatę kosztów poniesionych w związku z zagospodarowaniem odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w wysokości 500 zł od każdego przyjętego pojazdu (**rekompensata – jako zwrot kosztów nie stanowi pomocy publicznej**).

Dopłaty do demontażu bez ograniczeń pomocy de minimis – przewidywane skutki

- 1) korzyści finansowe dla następujących grup:
 - producenci i importerzy nowych pojazdów: średnio 2.000 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,
 - importerzy używanych pojazdów - osoby fizyczne niebędące przedsiębiorcami i przedsiębiorcy niezapewniający sieci: średnio 1.275 zł od każdego wprowadzonego pojazdu ,
 - importerzy używanych pojazdów – przedsiębiorcy zapewniający sieć: średnio 775 zł od każdego wprowadzonego pojazdu,

- 2) zwiększony import używanych aut z zagranicy (w tym także tych w bardzo złym stanie technicznym),

Dopłaty do demontażu bez ograniczeń pomocy de minimis – przewidywane skutki

- 3) jednakowe warunki działania dla wszystkich przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu i urzeczywistnienie zasady proporcjonalnego podziału środków recyklingowych (wg zasady im większa ilość przetworzonych odpadów, tym wyższa kwota rekompensaty),
- 4) obarczenie kosztami nowego podatku ekologicznego użytkowników pojazdów w kwocie około 160 zł rocznie,
- 5) zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z eksploatacji zasilających szarą strefę,
- 6) jeżeli zniesienie akcyzy znalazłoby przełożenie na cenę pojazdów, tzn. jeśli wskutek zniesienia akcyzy obniżeniu ulegnie cena pojazdu, wówczas wpłynęłoby to na wzrost sprzedaży nowych aut,
- 7) wyeliminowanie nieuczciwych firm „sprzedających” nieistniejącą sieć zbierania pojazdów.

Dopłaty do demontażu bez ograniczeń pomocy de minimis – nierozwiązane problemy

- 1) braku oddziaływania na szarą strefę (ponad 80% pojazdów nadal będzie rozbierana w szarej strefie),
- 2) braku realizacji Dyrektywy 2000/53/WE w zakresie zbiórki i poddania recyklingowi wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

System „1000 za 1000” jako optymalny wariant finansowania recyklingu

Skutki ekonomiczne w odniesieniu do jednego pojazdu w poszczególnych wariantach

Wariant	Producenci i importerzy nowych pojazdów	Użytkownicy pojazdów	Importerzy używanych pojazdów
I	+2500zł	-160zł rocznie	+1275zł
II	+2000zł	-160zł rocznie, ewentualna kompensata do 500zł za pojazd	+1275zł osoby fizyczne, +775zł w przypadku przedsiębiorców zapewniających sieć
III	+1500zł	-160zł rocznie ewentualna kompensata do 1000zł nie mniej niż 500zł	+775zł osoby fizyczne, +275zł w przypadku przedsiębiorców zapewniających sieć
IV	+2500zł	-160zł rocznie	+1775zł osoby fizyczne, +1275zł w przypadku przedsiębiorców zapewniających sieć
V	+2000zł	-160zł rocznie	+1275zł osoby fizyczne, +775zł w przypadku przedsiębiorców zapewniających sieć

Określenie warunków kwalifikujących pojazd jako odpad

Możliwe są w tym zakresie dwa rozwiązania:

- A. Określenie w ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, warunków technicznych, których niespełnienie pozwoli zakwalifikować pojazd jako wycofany z eksploatacji, czyli opad.
- B. Określenie w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j.: Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) warunków, których zaistnienie będzie powodowało, iż pojazd nie będzie mógł być dopuszczony do ruchu.

Uporządkowanie systemu CEPiK

Należy stworzyć instrumenty zachęcające właścicieli do wyrejestrowania pojazdów na podstawie art. 79 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym (trwała i zupełna utrata bez zmiany w zakresie własności).

Konieczna byłaby zmiana **art. 79 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym** określającego delegację do wydania przepisów wykonawczych określających szczegółowo wysokość opłaty za wyrejestrowanie pojazdu w przypadku udokumentowania trwałej i zupełnej utraty pojazdu. Ponadto należałoby zmienić dotychczasowe zasady wyliczania opłaty, niezwykle dziś skomplikowanych, i określenia stałych stawek, których wysokość byłaby uzależniona przede wszystkim od terminu, w jakim od momentu wejścia w życie nowych przepisów, właściciel złożyłby wniosek o wyrejestrowanie pojazdu.

Przykładowo:

W ciągu pierwszych 3 miesięcy od momentu wejścia w życie nowych przepisów powinna to być symboliczna kwota na poziomie około 50 złotych, w ciągu 6 miesięcy (po upływie 3 miesięcy) - 100 zł, po upływie 6 miesięcy - 700 zł.

Wprowadzenie sankcji za niezarejestrowanie/nieprzerejestrowanie pojazdu

Niezbędne jest wprowadzenie sankcji za niedopełnienie obowiązku rejestracji pojazdu w ustawowym terminie.

Rejestracja pojazdu nie powinna być uzależniona od przedstawienia zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego tak, jak ma to miejsce obecnie. Tzn. pojazd powinien zostać zarejestrowany przez organ, zaś od przedstawienia zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, powinno być uzależnione wydanie dowodu rejestracyjnego.

Powinny być honorowane zaświadczenia o wynikach badań technicznych pojazdu, wystawione przez uprawnione instytucje innych krajów członkowskich Unii Europejskiej.

W celu poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, każdy pojazd powinien być kierowany na dodatkowe badania techniczne w przypadku, gdy z dokumentów zakupu wynika, że pojazd został nabyty jako uszkodzony.

Wprowadzenie sankcji za niezarejestrowanie/nieprzerejestrowanie pojazdu

Konieczne zmiany w przepisach określających kompetencje i obowiązki służb kontrolnych takich jak inspekcja ochrony środowiska (w trakcie kontroli miejsc, w których dokonywana jest naprawa lub rozbiórka pojazdu, kontrolujący powinien także sprawdzać stan prawny pojazdu, tzn. kto jest jego właścicielem i czy ewentualne zmiany osoby właściciela zostały zgłoszone do właściwych organów i odnotowane w rejestrze).

Należy upoważnić i zobowiązać organy rejestrujące pojazdy do zgłaszania przypadków popełnienia wykroczenia w sytuacji, gdy po zgłoszeniu zbycia pojazdu nie nastąpiło zgłoszenie nabycia/rejestracji pojazdu w przewidzianym ustawowo terminie.

Policja zaś i Straż Miejska powinny sprawdzać realizację opisanych wyżej obowiązków podczas rutynowych kontroli pojazdów i każdorazowo, w przypadku stwierdzenia ich niedopełnienia, egzekwować ich realizację oraz wyciągać stosowne konsekwencje wynikające z przepisów.

Uproszczenie procedury związanej z przekazaniem pojazdu do stacji demontażu

Procedura związana z przekazaniem pojazdu do demontażu powinna być uproszczona tak, aby właściciel pojazdu miał możliwość załatwienia wszelkich formalności w stacji demontażu.

Przekazane przez prowadzącego stację, do organu prowadzącego rejestr pojazdów, zaświadczenie o demontażu lub zaświadczenie o przyjęciu pojazdu niekompletnego, powinno prowadzić do wyrejestrowania pojazdu z urzędu, bez konieczności składania przez właściciela odrębnego wniosku.

Docelowo należy dążyć do informatyzacji systemu tak, by w przyszłości informacje o przekazaniu pojazdu do demontażu mogły być przekazywane ze stacji demontażu do organów drogą elektroniczną.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ