S T O W A R Z Y S Z E N I E
FORUM RECYKLINGU SAMOCHODÓW
Al. Jerozolimskie 202, 02-486 WARSZAWA

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 7.12.16
nr 7133 podpis M

Warszawa 2016-12-06

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna
2016 -12- 07
Wpł. Nr dz. BRS 7133

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Senat RP
ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

FORS/086/2016

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym (druk nr 107)

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z przekazanym do Senatu sprawozdaniem Komisji Ustawodawczej, Komisji Infrastruktury oraz Komisji Budżetu i Finansów Publicznych, w imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów w Warszawie, przedstawiamy poniższą opinię. Jednocześnie wskazujemy, że podczas I czytania w/w projektu o zmianie ustawy o podatku akcyzowym, stronie społecznej przedstawiono poprawkę, a właściwie całkiem nowy projekt, nie dając możliwości wypowiedzenia się przedstawicielom z żadnej organizacji. Stąd, chcielibyśmy przynajmniej na tym etapie procedowania nad projektem, odnieść się do proponowanych rozwiązań.

W uzasadnieniu do projektu odniesiono się jedynie do pozytywnej opinii PZPM, natomiast ani słowem nie wspomniano o opiniach wielu innych organizacji, wskazujących na szereg negatywnych skutków proponowanej regulacji. Opinie te były zgłaszane wielokrotnie na wcześniejszym etapie procedowania. Wielokrotnie zwracano uwagę, że projekt w znacznym stopniu ograniczy napływ samochodów używanych z zagranicy, a co za tym idzie, dla znacznej części społeczeństwa spowoduje trudniejszy dostęp do aut nowszych, od tych użytkowanych dotychczas.

Ze zdziwieniem czytamy w uzasadnieniu, że pozytywną opinię do projektu wyraził m.in. Minister Środowiska. Ograniczenie, a właściwie w wielu przypadkach - uniemożliwienie wymiany zużytego pojazdu na nowszy - zdecydowanie bardziej ekologiczny, ale dostępny za granicą, szkodzi szeroko rozumianej ochronie środowiska i bezpieczeństwu na drodze. Wprowadzenie parametru ekologicznego jest dopuszczalne pod warunkiem, że dotyczy również pojazdów krajowych. Takie rozwiązania, jeżeli są zasadne, mogą być wprowadzone całkowicie inną regulacją, np. podatkiem ekologicznym związanym z posiadaniem pojazdu.

Podatek akcyzowy powinien mieć charakter podatku, którego wysokość uzależniona będzie od wartości pojazdu, nie od parametrów ekologicznych. Dopuszczalną formułą jest ustalenie jednej stawki dla nowych pojazdów w określonym przedziale pojemności silnika i zastosowanie współczynnika deprecjacji w stosunku do pojazdów używanych.

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 oraz 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.

Tak więc podawane w uzasadnieniu projektu informacje oparte na danych teoretycznych nie mogą być brane pod uwagę przy analizie skutków przedłożonego projektu.

Ponadto podane w uzasadnieniu wyliczenia są błędne. W przypadku pojazdów ciężarowych do 3,5 DMC skutki ekonomiczne będą przynajmniej 10 krotnie większe, bowiem na Polski rynek tego typu pojazdów wprowadza się nie tysiące a dziesiątki tysięcy pojazdów. W 2015 r,. według raportu PZPM, tylko nowych pojazdów wprowadzono ponad 50 tyś. W efekcie projekt zakłada obciążenie kupujących kwotą nie 57 milionów, a kwotą bliską miliarda zł. W ocenie regulacji nie przedstawiono właściwie skutków ekonomicznych dla kupujących starsze pojazdy o większej pojemności. Do wyliczeń przyjęto bowiem wartości z rynku krajowego a nie zagranicznego i nie uwzględniono również większego obciążenia z tytułu podatku VAT.

Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS, podtrzymuje swoje dotychczasowe 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 propozycję słuszną - z całą pewnością wyeliminuje większość istniejących w tym zakresie patologii.

Obrany kierunek należy uznać za prawidłowy, pod warunkiem wycofania z projektu uzależnienia akcyzy od emisji spalin, ustalenia stawki podstawowej wyłącznie dla pojazdów nowych oraz 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). Konieczne jest też zwiększenie współczynnika deprecjacji z 0,90% do 0,95 %.

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, oferowane 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 eksportuje się zaledwie rocznie 12 tyś 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.

Szanowny Panie Marszałku, Stowarzyszenie FORS, co do samej zasady, popiera inicjatywę zmiany ustawy o podatku akcyzowym. Jednakże w naszej ocenie obrany w ustawie kierunek nie jest właściwy z przyczyn opisanych wyżej. Aby osiągnąć opisane w uzasadnieniu projektu cele takie, jak wywołanie pozytywnych skutków gospodarczych i społecznych, konieczny jest powrót do prac nad projektem i zmiana stawek podatku na takie, które nie będą hamować napływu pojazdów z zagranicy i uwzględnią oczekiwania mniej zamożnej części społeczeństwa. Z tych względów, zwracamy się o skierowanie projektu do dalszych prac w Komisji.

Z poważaniem

Prezes Stowarzyszenia FORS

A. Małyszko

Adam Małyszko

Do wiadomości:

- Senatorowie RP