



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO



ZWIĄZEK
DEALERÓW
SAMOCHODÓW

PRZEDĘ WSZYSTKIM PRACA. Pakt dla polskiej motoryzacji

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego i Związek Dealerów Samochodów apelują do klubów poselskich o ponadpartyjne wsparcie „Paktu”

Informacja prasowa z 6 czerwca 2013 roku

ZDS i PZPM ogłosiły w dniu 6 czerwca dokument „Przedę wszystkim praca. Pakt dla polskiej motoryzacji”, którego celem jest pokazanie najważniejszych problemów polskiej motoryzacji i propozycji ich rozwiązań. Według obu organizacji brak działań w celu rozwiązania tych problemów powoduje rocznie utratę tysięcy miejsc pracy, tak w produkcji, jak i w usługach i handlu motoryzacyjnym. Celem dokumentu, który został przesłany na ręce przewodniczących wszystkich klubów poselskich jest zbudowanie koalicji politycznego poparcia dla zaproponowanych w dokumencie postulatów. Przedstawiciele obu organizacji motoryzacyjnych mają nadzieję, że idee zawarte w dokumencie zostaną zaaprobowane i przyjęte przez wszystkich przedstawicieli zasiadających w polskim parlamencie. Uważają, że „Pakt” powinien stać się podstawowym dokumentem wyznaczającym zmiany konieczne do zbudowania w Polsce motoryzacji spełniającej należne Polakom aspiracje i dającej im tysiące miejsc pracy.

Pełna treść dokumentu poniżej.

Więcej informacji:

Jakub Faryś

602 475 701

jakub.farys@pzpm.org.pl

Marek Konieczny

600 00 32 38

m.konieczny@zds.org.pl

PRZEDE WSZYSTKIM PRACA

PAKT DLA POLSKIEJ MOTORYZACJI

Motoryzacja jest jednym z głównych filarów polskiej gospodarki, zapewnia setki tysięcy miejsc pracy, generuje miliardowe wpływy z podatków i na całym świecie jest traktowana jako wskaźnik rozwoju i dobrobytu społeczeństwa. Polska jednak nigdy do tej pory nie miała wizji strategii rozwoju branży motoryzacyjnej i strategii spełnienia potrzeb mobilności i aspiracji motoryzacyjnych własnych obywateli. Polacy chcą jeździć sprawnymi, bezpiecznymi i ekologicznymi pojazdami. I chcą aby było ich na to stać. Zmiana filozofii podejścia do branży motoryzacyjnej, traktowanie jej jako koła napędowego gospodarki jest cywilizacyjnym obowiązkiem wobec własnych obywateli. O ile w najbliższym czasie rząd nie podejmie konstruktywnych działań w tym zakresie, konsekwencją będzie dalszy spadek zamówień motoryzacyjnych w naszym kraju, a tym samym kolejne masowe zwolnienia w zakładach produkujących pojazdy, części i podzespoły, jak również w sieciach dealerskich i serwisowych. Według szacunkowych wyliczeń organizacji branżowych dalsza bezczynność władz może w najbliższych latach spowodować utratę nawet kilkunastu procent miejsc pracy w branży motoryzacyjnej to jest nawet 30 tysięcy miejsc pracy. I ani branża motoryzacyjna, ani Polska nie mogą sobie na to pozwolić.

Propozycje rozwiązań

Celem niniejszego dokumentu jest wskazanie rozwiązań wspierających zrównoważony rozwój branży motoryzacyjnej i ograniczających problemy takie jak nadmierne emisje, hałas, obecność niesprawnych technicznie pojazdów na naszych drogach czy nielegalny demontaż wraków w sposób zagrażający środowisku naturalnemu.

Proponując poniższe rozwiązania pragniemy jeszcze raz zwrócić szczególną uwagę na istotną rolę jaką motoryzacja pełni w sferze społeczno – gospodarczej naszego kraju. Branża motoryzacyjna jest jednym z największych źródeł dochodów budżetu państwa, stanowi 10% wartości polskiej produkcji sprzedanej przemysłu i 14,5% całkowitego eksportu, a także zapewnia 250 tys. miejsc pracy

Wiadomo już, że 2012 r. był najgorszym od siedemnastu lat rokiem dla europejskiej branży motoryzacyjnej – liczba rejestracji nowych samochodów w Unii Europejskiej obniżyła się o 8,2% osiągając poziom 12 mln sztuk (jeszcze w 2007 r. sprzedawano 15,5 mln nowych samochodów).

W Polsce sytuacja jest równie zła. W 2011 r. liczba rejestracji nowych samochodów osobowych spadła o 12,2% w porównaniu z 2010 r. W 2012 r. roku spadek rejestracji pogłębił się o kolejne 1,4%, osiągając 273,5 tys. sztuk samochodów osobowych, co świadczy o złych perspektywach dla branży. Tylko z tytułu załamania sprzedaży nowych pojazdów w 2011 i 2012 roku do budżetu nie wpłynęło ok. miliarda złotych.

Niska sprzedaż nowych samochodów świadczy o słabości naszego rynku wewnętrznego, co zniechęca inwestorów do lokalizacji w naszym kraju produkcji. Pomimo potencjału na poziomie co najmniej 500 tys. sztuk nowych samochodów osobowych rocznie, od 10 lat sprzedaż w naszym kraju nie jest w stanie przekroczyć poziomu 300 tys. sztuk. Aby to zmienić konieczne są działania stymulujące sprzedaż nowych samochodów.

Spada również produkcja samochodów osobowych. W 2012 r. polskie fabryki wyprodukowały ok. 540 tys. sztuk, o ponad 27% mniej, niż w roku poprzednim. A jeszcze w 2008 r. produkowaliśmy ponad 840 tys. sztuk.

Proponowane rozwiązania:

1. Wprowadzenie pełnego odliczenia podatku VAT naliczonego przy nabyciu, leasingu samochodów osobowych wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej.

Nowa propozycja Ministerstwa Finansów w zakresie podatku VAT zakłada utrzymanie ograniczenia w odliczeniu podatku VAT od samochodów osobowych wykorzystywanych do prowadzonej działalności gospodarczej, ograniczenie odliczenia od serwisu i materiałów eksploatacyjnych do takich samochodów o 50% oraz wprowadzenie odliczenia od paliwa o 50%. Taka propozycja jest nie jest korzystna dla branży motoryzacyjnej i nie stymuluje wzrostu sprzedaży nowych samochodów.

Konieczne jest wprowadzenie pełnego odliczenia VAT od samochodów osobowych i utrzymanie pełnego odliczenia VAT od serwisu i materiałów eksploatacyjnych.

Dlaczego:

- Wprowadzenie pełnego odliczenia podatku VAT przyczyni się do zwiększenia ilości nowych samochodów na rynku, a w długiej perspektywie będzie skutkowało odnowieniem parku pojazdów i mniejszym zapotrzebowaniem na pojazdy używane z zagranicy
- Obowiązujące w chwili obecnej uregulowania charakteryzują się wysokim stopniem skomplikowania i brakiem pewności prawnej
- Takie rozwiązanie w dłuższej perspektywie przyniesie korzyści dla budżetu państwa – przykład: Czechy, Słowacja

2. W miejsce obecnego jednorazowo pobieranego podatku akcyzowego od pojazdów osobowych, powinien zostać wprowadzony okresowy podatek uzależniony od parametrów ekologicznych pojazdu.

- Wysokość stawki podatku uzależniona od spełnianych przez samochód osobowy norm emisji Euro, w myśl zasady więcej trujesz – więcej płacisz

Dlaczego:

- Podatek akcyzowy jest obciążeniem fiskalnym nieprzyczyniającym się do poprawy stanu parku samochodowego, bezpieczeństwa oraz środowiska naturalnego w Polsce
- Formuła podatku uzależnionego od parametrów ekologicznych wyklucza możliwość zaniżania jego wysokości w przypadku sprowadzania z zagranicy samochodu używanego, poprzez podanie na fakturze niższej kwoty sprzedaży niż rzeczywista wartość pojazdu – tak jak to ma obecnie miejsce w przypadku akcyzy
- Wpływy z tego podatku nie spowodują spadku dochodów państwa, a w perspektywie długoterminowej przyczynią się do ich wzrostu (w zależności od przyjętych stawek podatku i wariantu podatku) nawet o 2,5 mld zł.
- Dostosowanie do standardów obowiązujących w UE – 19 państw już wprowadziło podatek uzależniony od parametrów ekologicznych

3. Ograniczenie szarej strefy w motoryzacji

Zwiększanie liczby samochodów złomowanych w legalnych stacjach demontażu poprzez:

- zwiększenie skuteczności wykrywania i karania nielegalnej działalności w zakresie złomowania pojazdów
 - Problemem systemu recyklingu pojazdów w Polsce jest szara strefa do której, wg. niektórych szacunków, trafia nawet do 70% wraków
 - Nakładanie dodatkowych obowiązków i rażąco wysokich kar na firmy wprowadzające pojazdy nie doprowadzi do ograniczenia szarej strefy

Skierowanie napraw pojazdów do legalnie działających warsztatów poprzez:

- Ograniczenie negatywnych skutków tzw. napraw kosztorysowych (wymóg dokumentowania napraw i możliwość weryfikowania naprawy przez stacje kontroli pojazdów, opodatkowanie otrzymanej kwoty odszkodowania przewyższającej udokumentowane koszty naprawy)
 - Właściciel pojazdu, aby zaoszczędzić jak najwięcej z wypłaconego odszkodowania kosztorysowego, dokonuje naprawy w szarej strefie.
 - Zgodnie z art. 824¹ § 1 k.c. celem odszkodowania jest wyrównanie rzeczywiście poniesionej szkody nie zaś przyczynienie się do wzbogacenia poszkodowanego.
- Wprowadzenie zakazu stosowania lakierów niespełniających norm w zakresie lotnych związków organicznych i kontrola przestrzegania tego zakazu

Ograniczenie obrotu częściami kradzionymi lub stwarzającymi zagrożenie dla bezpieczeństwa poprzez:

- Ewidencjonowanie i kontrola obrotu częściami samochodowymi
 - Sprzedawcy, którzy nie ewidencjonują w ten sposób sprzedaży na kasie rejestrującej stanowią nieuczciwą konkurencję dla legalnie działających przedsiębiorców oraz mogą oferować części niewiadomego pochodzenia.
- Zakaz sprzedaży części, których ponowne użycie stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ma negatywny wpływ na środowisko (m.in. używane poduszki powietrzne, klocki hamulcowe), określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury (Dz.U. z 2005 r. Nr 201, poz. 1666) – części te są przedmiotem obrotu na giełdach samochodowych i w Internecie.

Dlaczego:

- Ograniczenie szarej strefy spowoduje zwiększenie wpływów budżetowych z tytułu prowadzenia legalnej działalności, przyczyni się do poprawy stanu środowiska i stanu technicznego pojazdów.
- Wg szacunków działalność szarej strefy w motoryzacji przynosi straty budżetowi państwa w wysokości od 1,5 do 5 mld zł rocznie.

4. Poprawa funkcjonowania systemu kontroli pojazdów

- Wzmocnienie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów
- Archiwizacja wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania i zaostreżenie odpowiedzialności za nieprawidłowość wykonywanych badań
- Naklejka na szybę potwierdzająca ważność badania technicznego i opłacenia ubezpieczenia OC.

Dlaczego:

- Konieczne jest wyeliminowanie konkurencji pomiędzy stacjami kontroli pojazdów w oparciu o ich „łagodność” w ocenie zdatności pojazdu do ruchu

- Skutkiem zmian będzie poprawa bezpieczeństwa drogowego poprzez niedopuszczenie do ruchu pojazdów zagrażających zdrowiu i życiu oraz ułatwienie kontroli wykonania badania technicznego i opłacenia OC

5. Zmiany w systemie złomowania pojazdów

- Liberalizacja wymogów dla sieci zbierania pojazdów budowanej przez producentów i importerów pojazdów – nie więcej niż 3 punkty na województwo
- Ograniczenie rażącej wysokości opłaty za brak sieci
- Umożliwienie wprowadzającym pojazdy i przedsiębiorcom kształtowanie treści umów zgodnie z zasadą swobody umów

Dlaczego:

- W Polsce nie istnieje problem z dostępem do stacji demontażu oraz bezkosztowym przekazaniem pojazdu do złomowania
- Zmiany w systemie recyklingu pojazdów nie powinny mieć charakteru „para podatku”
- Prowadzenie stacji demontażu przynosi zyski - w 2005 r. istniało 368 stacji, a w 2012 r. jest już prawie 800.

6. Wprowadzenie daty pierwszej rejestracji zamiast roku produkcji

Dlaczego:

- W Unii Europejskiej państwa członkowskie nie posługują się rokiem produkcji pojazdu, tylko datą pierwszej rejestracji
- Ułatwienie postępowania w przypadku pierwszej rejestracji pojazdu, który wcześniej był zarejestrowany poza granicami kraju.
- Właściciele pojazdów nie będą ponosili strat związanych ze spadkiem wartości pojazdu, spowodowanym wyłącznie zmianą kalendarza, bez straty jakiegokolwiek wartości technicznej
- Spowoduje to wzrost wpływów budżetu państwa z tytułu podatków

7. Wprowadzenie testowych tablic rejestracyjnych

Umożliwienie producentom i autoryzowanym dystrybutorom nowych pojazdów wykonywania jazd testowych nowego pojazdu przed wprowadzeniem pojazdu do obrotu bez konieczności jego czasowej rejestracji

Dlaczego:

- Aktualnie obowiązujące procedury wymuszają odrębną czasową rejestrację każdego pojazdu testowanego w organie rejestrującym, co znacząco utrudnia weryfikację w ruchu drogowym pojazdów schodzących z linii produkcyjnej oraz generuje istotne obciążenie finansowe liczone nawet w setkach tysięcy złotych dla pojedynczego producenta.
- Konieczność czasowej rejestracji do przeprowadzenia testu pojazdu jest również utrudnieniem dla wydziałów komunikacji, które są „blokowane” rano wnioskami o czasową rejestrację pojazdu, a pod koniec dnia pracy wnioskami o wyrejestrowanie tych pojazdów

W imieniu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego

Jakub Faryś

W imieniu Związku Dealerów Samochodów

Marek Konieczny