

Za mało nam milion gratów rocznie? Polska 'moto-skansenem' Europy

wyborcza.biz

Andrzej Kublik 2015-05-11, ostatnia aktualizacja 2015-05-13 13:02:50

Posłowie PO myślą o zakazie wjazdu do centrów miast starych aut, a jednocześnie rząd coraz bardziej ułatwia niekontrolowany napływ starych używanych samochodów z Zachodu.



Artykuł otwarty w ramach bezpłatnego limitu prenumeraty cyfrowej

Za dwa tygodnie powinna się zakończyć procedura notyfikacji w UE projektów dwóch rozporządzeń ministra infrastruktury i rozwoju znoszących zakaz rejestracji w Polsce samochodów z kierownicą po prawej stronie, czyli dostosowanych do ruchu lewostronnego - takiego jak w Wielkiej Brytanii i Irlandii. Zgodnie z nowymi przepisami takie auta będzie już można importować po niewielkich przeróbkach (wymiana reflektorów i ewentualnie lusterka oraz prędkościomierza).

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie odpowiedziało nam, kiedy dokładnie te przepisy wejdą w życie. Ale wcześniej resort minister Marii Wasiak zapowiadał, że zaraz po zakończeniu notyfikacji podpisze ona rozporządzenia, które zaczną obowiązywać dwa tygodnie po publikacji. Prawdopodobnie stanie się to latem.

Przez wiele lat polskie władze zakazywały rejestracji aut dostosowanych do ruchu lewostronnego. Bo zdaniem rządu może to pogorszyć bezpieczeństwo na naszych drogach. A od lat zajmujemy niechlubne czołowe miejsce w Europie pod względem śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Przez wypadki i kolizje drogowe tracimy też co najmniej 49 mld zł rocznie, czyli ok. 3 proc. naszego PKB - dwa razy więcej niż na Zachodzie - jak wynika z raportu rządowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Rząd znosi zakaz rejestracji tzw. aut anglików, bo Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że ten zakaz jest sprzeczny z unijnym prawem. W państwach Zachodu o ruchu prawostronnym czasem faktycznie pojazdy z kierownicą po prawej stronie kupują pocztowcy czy służby oczyszczania miast, aby zwiększyć bezpieczeństwo swoich pracowników. Ale na drogach Zachodu takie auta są wyjątkiem, a nas może czekać zalew staroci z Wysp.

- Importerzy mogą sprowadzać do Polski co roku 100-200 tys. aut z kierownicą po prawej stronie. Przy obecnym stanie naszych dróg, przeważnie o jednej jezdni do ruchu w przeciwnych kierunkach, i szwankujących kontrolach stanu technicznego aut może to pogorszyć stan bezpieczeństwa drogowego - mówił nam Marek Konieczny, szef Związku Dealerów Samochodów.

CORAZ WIĘCEJ STARYCH SAMOCHODÓW W POLSCE



Bez opłaty recyklingowej

Pod koniec kwietnia Sejm znolizował też ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby znieść 500 zł opłaty recyklingowej. Tę opłatę uiszczają osoby prywatnie importujące używane auta, aby sfinansować ekologiczne złomowanie takiego pojazdu w przyszłości. Opłatę wprowadził rząd SLD w 2005 r., wdrażając unijną dyrektywę o recyklingu aut. Wymaga ona od koncernów samochodowych złomowania na własny koszt samochodów wycofanych z eksploatacji. Ale jeśli Polak na własną rękę sprowadzi auto sprzedane przez koncern w Niemczech czy Belgii, to producent pojazdu nie musi już płacić za jego złomowanie. Ten koszt - szacowany na kilkadziesiąt euro - spada na Polskę.

W 2009 r. Komisja Europejska zakwestionowała polską opłatę recyklingową, uznając, że dyskryminuje prywatnych importerów używanych aut.

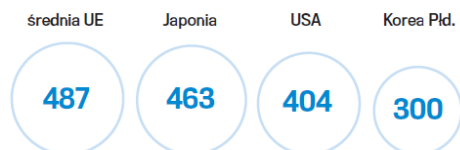
Bruksela mogła się irytować, bo pieniądze wpłacane na ekologiczne złomowanie aut rząd PO-PSL zaczął od 2008 r. wydawać na inne cele. Z pieniędzy na recykling aut Ministerstwo Środowiska kierowane przez Macieja Nowickiego zapłaciło ok. 60 mln zł za organizację konferencji klimatycznej w Poznaniu. Ponad 1,5 mld zł zebranych do końca zeszłej dekady na recykling zarządzany przez resort środowiska fundusz NFOŚiGW pożyczyl zaś na inwestycje w ścieki.

A z powodu wadliwych przepisów w Polsce i tak 70-80 proc. aut złomuje się w szarej strefie, ze szkodą nie tylko dla środowiska, lecz także dla budżetu państwa.

W sejmowej komisji pracami nad przepisami o zniesieniu opłaty recyklingowej kierował poseł Tadeusz Arkit (PO), promujący również ograniczenia wjazdu aut do miast.

**LICZBA AUT NA 1000 MIESZKAŃCÓW
W WYBRANYCH KRAJACH ŚWIATA**

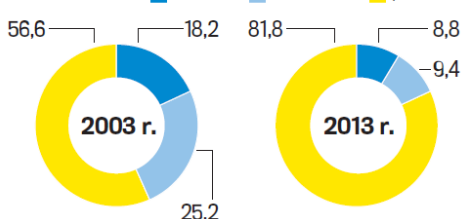
DANE W PROC., 2012 R.



ŹRÓDŁO: ACEA

STRUKTURA WIEKOWA AUT W POLSCE

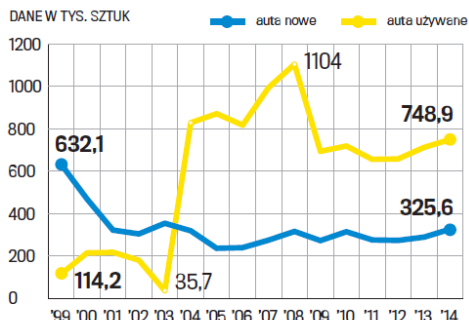
DANE W PROC.



ŹRÓDŁO: GUS

**SPRZEDAŻ NOWYCH AUT W POLSCE
I IMPORT UŻYWANYCH***

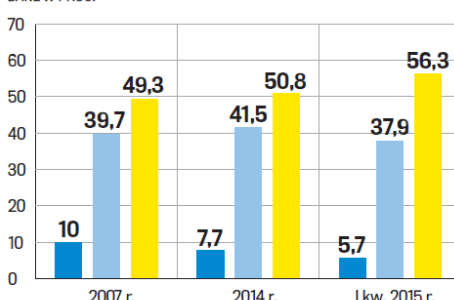
DANE W TYS. SZTUK



*Do 2006 r. - sprzedaż nowych aut; od 2007 r. - pierwsze rejestracje nowych aut (w tym auta zarejestrowane czasowo w Polsce, a potem wywożone za granicę)

**STRUKTURA WIEKOWA
UŻYWANYCH AUT Z IMPORTU**

DANE W PROC.



© GAZETA WYBORCZA

ŹRÓDŁO: SAMAR, MINISTERSTWO FINANSÓW

Kliknij w zdjęcie, aby zobaczyć powiększenie

Złomowisko Europy

"Zniesienie opłaty recyklingowej obniży koszty funkcjonowania importerów samochodów używanych" - wyjaśniło pod koniec zeszłego roku Centrum Informacyjne Rządu premier Ewy Kopacz.

Zdaniem prezesa Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM) Jakuba Farysia na zniesieniu 500-złotowej opłaty recyklingowej najbardziej mogą skorzystać najtańszych używanych samochodów, a więc pojazdów starych lub zużytych, często w złym stanie technicznym i po wypadkach.

Wiceminister infrastruktury i rozwoju Zbigniew Rynasiewicz, który wbrew części innych resortów już w 2013 r. próbował przeforsować zniesienie zakazu rejestracji aut z kierownicą po prawej stronie, tłumaczył to "zapotrzebowaniem społecznym". A w tym roku w uzasadnieniu projektu znoszącego ten zakaz MiR napisał, że auta z kierownicą po prawej stronie "są często o kilkadziesiąt procent tańsze od tych z kierownicą po lewej stronie". Dlatego można się spodziewać "zwiększenia importu tańszych samochodów z kierownicą po prawej stronie".

Jednocześnie MiR stwierdził o, że tylko od początku 2012 r. do września 2014 r. Polacy sprowadzili 1,9 mln używanych aut, w większości - leciwych. "Powyższe statystyki potwierdzają, że Rzeczpospolita Polska jest krajem o niskim poziomie zamożności społeczeństwa, wobec czego ze względów ekonomicznych obywatele naszego kraju decydują się na zakup tańszych pojazdów" - czytamy w dokumencie opracowanym pod nadzorem Rynasiewicza.

Z uzasadnienia MiR wynika, że Polska bardzo zbiedniała po wejściu do Unii Europejskiej. Bo wcześniej sprowadzaliśmy kilkanaście razy mniej używanych aut niż teraz. A w sprzedaży nowych samochodów do tej pory nie powtórzyliśmy wyników sprzed akcesji do Unii.

Ale zdaniem ekonomistów Polacy wcale nie są tak biedni, by musieli importować tyle leciwych pojazdów z Zachodu - jak twierdzi rząd.

Pod koniec zeszłego roku firma Deloitte i bank DNB w raporcie o naszym rynku motoryzacyjnym wskazały, że w Polsce obrót nowymi autami w stosunku do liczby zarejestrowanych samochodów jest dwa razy niższy niż w Czechach, na Słowacji i Węgrzech. A te państwa pod względem zamożności są porównywalne z Polską. Tyle tylko że te państwa, wchodząc do UE, nie zniosły barier dla importu używanych aut. Tak zaś uczyniła Polska i od tego czasu nasi rodacy sprowadzają z UE co roku średnio niemal 1 mln aut z drugiej ręki.

- Po co wam milion używanych aut rocznie? - nie mógł zrozumieć przedstawiciel jednego z koncernów motoryzacyjnych na spotkaniu z polskimi dziennikarzami.

Auto nie wino: z wiekiem tanieje

Do maja 2004 r. nie wolno było importować do Polski aut niespełniających normy emisji spalin Euro 2 (w uproszczeniu - po raz pierwszy zarejestrowanych na Zachodzie przed 1997 r.). Do ceny importowanego auta trzeba też było doliczyć podatki VAT (wtedy 22 proc.) oraz akcyzowy, zależny od pojemności silnika i wieku pojazdu. Stawka akcyzy za nowe auto z silnikiem do dwóch litrów wynosiła 3,1 proc., ale za stare auto - mogła sięgnąć 65 proc. wartości deklarowanej na cło.

Gdy weszliśmy do UE, rząd SLD Marka Belki zniósł zakaz importu aut poniżej normy Euro 2 i przestał doliczać do ich ceny VAT. Pozostała akcyza, zależna od wieku pojazdów. Ale zaczęto ją naliczać tylko na podstawie ceny deklarowanej przez importera, bez stosowanej wcześniej korekty według międzynarodowych wykazów cen używanych pojazdów (np. firmy Eurotax).

Efekt? Celnicy alarmowali, że niektórzy importerzy utrzymują, iż kupili auto na Zachodzie nawet za symboliczne 1 euro. I podatek akcyzowy wynosił wtedy maksymalnie 0,65 euro, czyli niespełna... 3 zł.

Dopiero po wielu miesiącach celnicy znowu mogli korygować nadmiernie zaniżone deklaracje wartości

importowanych aut.

Fachowcy z branży samochodowej ostrzegali też, że UE zakwestionuje stawki akcyzy zależne od wieku importowanych aut. A wiceminister finansów Jarosław Neneman zapewniał, że te zasady akcyzy wprowadzone przez SLD w 2002 r. są zgodne z prawem europejskim.

Jednak już na początku 2007 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości uznał, że Polska łamie unijne prawo, uzależniając stawkę akcyzy od wieku używanych aut z importu. I rząd PiS wprowadził jednakowe stawki tego podatku, niezależne od wieku samochodów.

Szkopuł w tym, że podstawą do naliczenia tej akcyzy jest wartość pojazdu - czyli im tańsze auto, tym niższa kwota podatku. To faworyzuje **samochody używane**, które im starsze i w gorszym stanie - tym są tańsze.

W ostatnich miesiącach rządów rząd Belki proponował, by zastąpić akcyzę podatkiem ekologicznym, który w przypadku starych aut wyniósłby nawet kilka tysięcy złotych (i zasady jego naliczania UE też mogła zakwestionować). Pomysł ten przedstawiono przed wyborami parlamentarnymi w 2005 r. - został on gremialnie odrzucony przez posłów wszystkich partii.

W 2009 r. zastąpienie akcyzy opłatą ekologiczną, zależną od europejskich norm emisji spalin, proponował ówczesny wicepremier Waldemar Pawlak. Jednak Pawlak nigdy nie ujawnił konkretnych tego pomysłu i szybko przestał go promować, bo rezygnacji z akcyzy sprzeciwiało się Ministerstwo Finansów kierowane przez Jacka Rostowskiego.

Wież, co chcesz

Chociaż zaraz po akcesji Polacy zaczęli sprowadzać z Unii po 100 tys. używanych aut rocznie, Bruksela uznała, że Polska ogranicza import używanych pojazdów, wymagając przed ich rejestracją w Polsce badań technicznych. To miało zapobiec zwożeniu do Polski niesprawnych aut. Prawo UE zezwala na prowadzenie takich dodatkowych badań ze względu na ekologię i bezpieczeństwo drogowe (są one np. na Węgrzech), ale KE uznała, że opłaty za badania techniczne używanych aut z importu przed pierwszą rejestracją są za drogie w stosunku do opłat za badania aut już zarejestrowanych w Polsce. W połowie 2008 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości potwierdził ten zarzut. Ale Ministerstwo Infrastruktury, zamiast poprawić przepisy, pod koniec 2008 r. po prostu zniósł obowiązek kontroli stanu technicznego używanych pojazdów z importu. Od tego czasu można u nas zarejestrować auto przywiezione z Zachodu na lawecie po tak ciężkim wypadku, że po naprawie pojazd będzie zostawiać ślady trzech kół.

Do tej pory nie wprowadzono też u nas przepisów pozwalających skierować na złom samochód, który z powodu fatalnego stanu technicznego nie powinien być dopuszczony do ruchu. W 2011 r. projekt przepisów w tej sprawie przygotowało Ministerstwo Infrastruktury, ale podstawa prawna do wprowadzenia tych przepisów miała się znaleźć dopiero w znowelizowanej ustawie o recyklingu. Jednak z uchwalonej w zeszłym miesiącu przez Sejm nowelizacji tej ustawy usunięto przepis pozwalający kierować na złom samochody nienadające się do jazdy. Taka decyzja zapadła w sejmowej podkomisji, którą kierował poseł Arkit.

Przgoniliśmy Japonię i USA

Od wejścia do UE w maju 2004 r. do marca 2015 r. Polacy importowali 9,7 mln używanych aut, w lwiej części z państw Unii. Około połowy tych aut już w chwili importu miała co najmniej dziesięć lat.

W ciągu 11 lat naszego członkostwa w UE liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce niemal się podwoiła - z 11,24 mln sztuk w 2003 r. do 19,39 mln sztuk na koniec 2013 r. (ostatnie oficjalne dane Głównego Urzędu Statystycznego).

Zanim weszliśmy do Unii, w Polsce były 294 auta na 1 tys. mieszkańców. A dekadę później - już 504 auta na 1 tys. mieszkańców.

Według takich oficjalnych statystyk Polska pod względem nasycenia autami przebiła już średnią UE, bo w 2012 r. na 1 tys. mieszkańców Unii przypadło przeciętnie 487 samochodów osobowych. Wskaźniki zmotoryzowania Polaków są nawet większe niż w Japonii (463 auta na 1 tys. mieszkańców w 2012 r.) i USA (404 auta na 1 tys. mieszkańców w 2012 r.).

Jesteśmy już potęgą motoryzacyjną świata, ale przede wszystkim - wśród skansenów samochodowych.



Artykuł otwarty w ramach bezpłatnego limitu

Wypróbuj prenumeratę cyfrową Wyborczej

Nieograniczony dostęp do serwisów informacyjnych, biznesowych, lokalnych i wszystkich magazynów Wyborczej

Wypróbuj za 0,99 zł za miesiąc

Zaloguj się / Informacje / Kontakt

Tekst pochodzi z serwisu Wyborcza.biz - <http://wyborcza.biz/biznes/0,0.html> © Agora SA