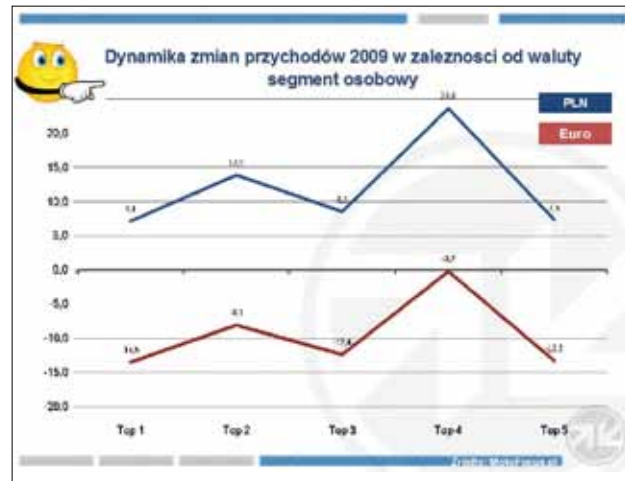




producentów samochodów oraz dealerów. Rządowe dopłaty do zakupów i podatek ekologiczny nie mogą mieć żadnego wpływu na niezależny rynek motoryzacyjny.

W pozostałej części obrad: Bogusław Pijanowski z Przemysłowego Instytutu Motoryzacji i Wojciech Przybylski z Instytutu Transportu Samochodowego przedstawili aktualne problemy związane z homologacją części, a prezes Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, Kazimierz Zbylut, omówił nowe przepisy usprawniające pracę SKP.

Przedstawiciele firm CAT LC i Vector, pełniących rolę Partnerów Konferencji, zaprezentowali przeznaczone dla branży motoryzacyjnej rozwiązania logistyczne oraz informatyczne.

W dorocznym konkursie SDCM „Dystrybutor i Producent Części 2009” (patronat medialny: „Serwis Motoryzacyjny”, „Trailer Magazyn”, „MotoFocus.pl” i „TruckFocus.pl”) nagrody przyznano w następujących kategoriach:

Szerokość asortymentu:

- Producent polski: Tomex A.J.C. Tomczyk SJ
- Producent zagraniczny, segment osobowy: Robert Bosch sp. z o.o.
- Producent zagraniczny, segment ciężarowy: Mann+Hummel sp. z o.o.
- Dystrybutor, segment osobowy: Inter Cars SA
- Dystrybutor, segment ciężarowy: PHUP Opoltrans Janusz Wiszczuk

Zaufanie do marki:

- Producent polski: Exide Technologies SA (marka: Centra)
- Producent zagraniczny, segment osobowy: ZF Trading GmbH (marka: Lemförder)
- Producent zagraniczny, segment ciężarowy: Hella Polska sp. z o.o.

Przyjazna obsługa:

- Dystrybutor, segment osobowy: Moto-Profil sp. z o.o.
- Dystrybutor, segment ciężarowy: BSL Truck sp. z o.o.

Najlepsza strona internetowa:

- Producent polski: Fomar Borg Automotive SA
- Producent zagraniczny, segment osobowy: Febi Polska sp. z o.o.
- Producent zagraniczny, segment ciężarowy: Lumag sp. z o.o.
- Dystrybutor, segment osobowy: Auto-Land sp. z o.o.
- Dystrybutor, segment ciężarowy: PW Autos sp. z o.o.

Zarządy SDCM i Federacji Konsumentów oraz prezydent FIGIEFA nadali tytuły „Redakcji przyjaznej wolnej konkurencji oraz zmotoryzowanym konsumentom w roku 2009” tytułom: „Dziennik Gazeta Prawna”, „Auto Świat”, „AutoExpert”, „TV Biznes”, „Radio Euro” oraz „MotoFocus”

Fot. MOTOFOCUS

Argumenty producentów samochodów

W TRAKCIE IV KONFERENCJI NIEZALEŻNEGO RYNKU MOTORYZACYJNEGO, RELACJONOWANEJ W TYM WYDA- NIU „AUTONAPRAWY”, PROJEKTY RZĄDOWEJ POMOCY DLA BRANŻY MOTORYZACYJNEJ OCENIONE ZOSTAŁY ZDECYDOWANIE KRYTYCZNIE JAKO KORZYSTNE WYŁĄCZNIE DLA PRODUCENTÓW I DEALERÓW NOWYCH SAMOCHODÓW. CI Z KOLEI MAJĄ NA TEN TEMAT ZDA- NIE WRĘCZ PRZECIWNIE I WYRAŻAJĄ JE W PRZEKAZANEJ MEDIOM INFORMACJI

W 2009 roku 14 państw członkowskich UE zdecydowało się na wprowadzenie programów pomocowych na rzecz branży motoryzacyjnej. W głównej mierze były to programy zachęcające do złomowania starych samochodów i zakupu nowych przy udzieleniu przez rządy dopłat wynoszących od 750 euro do 6 500 euro. Na ten cel przydzielane były również nieoprocentowane pożyczki w kwocie do 10 000 euro.

1. Wprowadzenie **systemu dopłat do zakupu nowych samochodów** przy jednoczesnym złomowaniu starego pojazdu wywarło znaczący wpływ na zwiększenie liczby rejestracji nowych samochodów osobowych. W 27 krajach członkowskich, w okresie styczeń–październik 2009, liczba nowych rejestracji wzrosła o 6% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. [...] w październiku 2009 było ich o 11% więcej niż w październiku 2008.

Wpływ dopłat na rynek motoryzacyjny jest jeszcze bardziej widoczny, jeżeli weźmiemy pod uwagę sytuację w poszczególnych krajach. Analiza taka wskazuje, że trzy kraje członkowskie odnotowały wzrost nowych rejestracji w okresie styczeń–październik 2009. Są to Niemcy (+26%) i Francja (+4%) oraz Austria (z wynikiem +6%). Kraje te zdecydowały się na szybką wypłatę dofinansowania na odpowiednio wysokim poziomie.

Podczas gdy Włochy zarejestrowały nieznaczny, 4-procentowy spadek nowych rejestracji, inne kraje, takie jak Hiszpania i Wielka Brytania, gdzie wprowadzono system dopłat z pewnym opóźnieniem,

wciąż doświadczały znaczącego spadku w ostatnim roku (odpowiednio: –24% i –12%). Jednak już w październiku odnotowano tam wzrost (odpowiednio: +26% i +31%). Słowacja z wynikiem +13% jest jedynym krajem Europy Środkowo-Wschodniej, która może pochwalić się tak znaczącym wzrostem nowych rejestracji.

Ocenia się, że w tym okresie około 35% nowych rejestracji w Niemczech (1,4 ml samochodów) oraz 20%-25% wszystkich rejestracji we Francji (550 000 sztuk) i aż 70% w Wielkiej Brytanii zostało dokonanych w efekcie korzyści wynikających z opłaty za złomowanie starego pojazdu. We Włoszech odsetek ten wyniósł 40% (472 000 szt) na koniec sierpnia br.

Sytuacja w krajach, które nie wprowadziły systemu dopłat, przedstawia się znacznie gorzej. W Belgii, Irlandii, krajach nadbałtyckich oraz w większości krajów Europy Środkowo-Wschodniej liczba nowych rejestracji spadła od 14% (Belgia) do 80% (!) na Łotwie w okresie styczeń–październik 2009.

2. Obserwujemy wyraźne przesunięcie w kierunku popytu na małe samochody.

System dopłat, połączony częstokroć z wprowadzeniem podatku uzależnionego od poziomu emisji CO₂, wyraźnie przyczynił się do zwiększonego popytu na małe samochody z segmentu: A, B lub C. [...] Rynek niemiecki odnotował ponadto zdecydowane przesunięcie w kierunku zwiększonego popytu na pojazdy nabywane przez klientów indywidualnych (tylko ci bowiem są objęci programem dopłat). [...]

4. W systemie dopłat powiązanych z wprowadzeniem podatku uzależnionego od emisji CO₂ obserwujemy bardzo **znaczące obniżenie średniej emisji** wśród nowo zarejestrowanych pojazdów. [...]

5. Podczas gdy niektóre rządy odrzucają system dopłat ze względów budżetowych, doświadczenie krajów, które się zdecydowały na jego wprowadzenie, pokazuje, że może być on **całkowicie samo-finansujący się**.

W Hiszpanii na przykład szacuje się, że przy tak dynamicznym wzroście sprzedaży nowych samochodów, wpływy z VAT oraz innych opłat uiszczanych przy zakupie nowego pojazdu są w stanie zapewnić zysk netto w wysokości 25 milionów euro dla rządu oraz 15 milionów dla samorządów lokalnych. W Słowacji spodziewane korzyści budżetowe netto wyniosą 22 miliony euro.

6. W styczniu br. **polski rząd** przedstawił projekt wprowadzenia systemu dopłat. Niestety, pomimo korzyści, które system ten mógł przynieść: odnowienie parku samochodowego (średnia wieku pojazdu w naszym kraju wynosi 15 lat), poprawa bezpieczeństwa na drogach (ochrona środowiska (redukcja emisji CO₂)) oraz, co ilustruje przykład innych krajów, zwiększenie wpływów budżetowych – projekt nie został wprowadzony w życie.

Ponieważ wciąż jeszcze są szanse na wprowadzenie zmian, warto, aby rząd ponownie rozważył wprowadzenie systemu dopłat do zakupu nowych samochodów przy jednoczesnym złomowaniu starego pojazdu.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego jest organizacją pracodawców branży motoryzacyjnej skupiającą 36 firm – producentów oraz przedstawicieli producentów pojazdów samochodowych i motocykli w Polsce. Głównym celem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego jest reprezentowanie interesów zrzeszonych firm wobec organów administracji publicznej, środków masowego przekazu i społeczeństwa. Jako członek Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA reprezentuje interesy firm członkowskich w organach Unii Europejskiej.

KONKURS



Do wygrania: trzy zestawy upominków