



Związek Pracodawców Motoryzacji

KONFEDERACJA  
PRACODAWCÓW  
„LEWIATAN”



ZWIĄZEK  
PRACODAWCÓW  
„LEWIATAN”



Warszawa, 10 grudnia 2008 r.

**Pan Donald Tusk**  
**Prezes Rady Ministrów**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Premierze,*

Kryzys finansowy potęguje się i destabilizuje kolejne krajowe gospodarki. Poprzez powiązania inwestycyjne, finansowe i kooperacyjne dotarł również do Polski. Związek Pracodawców Motoryzacji i Sygnatariusze tego listu, reprezentujący pracodawców i pracobiorców sektora motoryzacyjnego, w obliczu pogarszającej się sytuacji finansowo-gospodarczej, z zainteresowaniem i dużą nadzieją przyjęli informację o przyjęciu przez Rząd RP planu działań zmierzających do złagodzenia kryzysu, stabilizacji finansów publicznych i utrzymania wzrostu gospodarczego na poziomie 3,7%.

Niestety, z medialnych informacji nt. „Planu stabilności i rozwoju” dowiedzieliśmy się, iż zakres wsparcia rodzimego sektora motoryzacyjnego nie został tam wyeksponowany, poza propozycją podniesienia podatku akcyzowego od importowanych samochodów o pojemności powyżej 2000 cm<sup>3</sup>. Biorąc pod uwagę planowany zakres wsparcia sektora motoryzacyjnego poprzez poszczególne rządy państw europejskich oraz rządu USA, uważamy że zaproponowane rozwiązanie jest nieproporcjonalne do sytuacji oraz potrzeb i oczekiwań krajowych producentów.

Tym bardziej, że Komisja Europejska, która ogłosiła plan pobudzenia gospodarki, uznała, iż obok budownictwa, największe wsparcie finansowe powinien uzyskać właśnie sektor motoryzacyjny, szczególnie dotknięty zaistniałym kryzysem finansowym. Obok bezpośredniej pomocy publicznej przewiduje się w tym programie udzielenie producentom niskooprocentowanych kredytów o łącznej wartości 40 miliardów EUR.

Dlatego apelujemy do Rządu Polskiego o podjęcie zdecydowanych kroków wspierających branżę motoryzacyjną i wypracowanie pakietu systemowych rozwiązań w tym zakresie.

*Szanowny Panie Premierze,*

W ubiegłym roku pięć działających w Polsce fabryk samochodów osobowych i lekkich dostawczych wyprodukowało prawie 870 tysięcy aut. W tym roku planowano przekroczenie 1 miliona sztuk, choć zadanie to wydaje się już nieosiągalne w obliczu narastającego kryzysu i głębokiej recesji w sprzedaży samochodów w IV kwartale br.

Niestety ten poziom produkcji nie przekłada się w żadnej mierze na wielkość sprzedaży samochodów na lokalnym rynku. Jego struktura została wynaturzona nadmiernym prywatnym importem starych i wyeksploatowanych technicznie samochodów używanych. Tylko około 3% samochodów wyprodukowanych w naszym kraju jest tu sprzedawanych, a

97% trafia na eksport. Staliśmy się złomowiskiem Europy. Od momentu akcesji do Unii Europejskiej średniorocznie napływa do Polski około miliona samochodów używanych.

Co się stanie z sektorem, którego produkcji nie wchłonie przeżywający ogromny kryzys rynek europejski? Odpowiedź na to pytanie może być tylko jedna, bez wydatnej pomocy nie ma szans na przetrwanie. Szczególnie, gdy uwzględnimy spadki sprzedaży w listopadzie w porównaniu do listopada 2007 r. w Hiszpanii o 49,6%, we Włoszech o 29,5%, w Niemczech o 17,7% a Francji o 14,4% .

*Szanowny Panie Premierze,*

Sygnatariusze listu wyrażają swoje zaniepokojenie i ubolewanie, że w tej sytuacji nie są konsultowane ze środowiskiem motoryzacyjnym żadne propozycje działań stabilizujących.

Trudny okres, jaki przeżywa gospodarka europejska i nadchodzący do Polski kryzys wymusza konieczność przeprowadzenia głębokich analiz i podjęcia, podyktowanych nimi, doraźnych ale także systemowych rozwiązań. Nie stać nas w chwili obecnej na zwłokę w przygotowaniu tych rozwiązań.

Naszym zdaniem należy jak najszybciej:

- zwiększyć dostępność korzystnych kredytów oraz wprowadzić system gwarancji i poręczeń dla przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego (Załącznik nr 1),
- wdrożyć pakiet rozwiązań obniżający koszty pracy dla firm utrzymujących stanowiska pracy, wspierający niezbędne działania restrukturyzacyjne (Załącznik nr 2),
- zaktywizować rynek wewnętrzny ograniczając import starych samochodów i tzw. „złomu motoryzacyjnego” (Załącznik nr 3).

*Szanowny Panie Premierze,*

Przedstawiając powyższe, mamy nadzieję na szybkie rozpoczęcie przez Rząd, wspólnie z przedstawicielami środowiska organizacji pracodawców i pracobiorców motoryzacji, prac nad pakietem rozwiązań umożliwiających przetrwanie sektora motoryzacyjnego w okresie kryzysu jak również w perspektywie długofalowej. Wszyscy sygnatariusze tego listu deklarują daleko idącą pomoc dla Rządu i zaangażowanie przy jego wspólnym wypracowaniu.

*Z poważaniem*

Prezes Konfederacji Pracodawców

LEWIATAN



Andrzej Arendarski

Prezes Związku Pracodawców

LEWIATAN



Małgorzata Wychowaniec

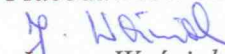
Prezes Polskiej Izby Motoryzacji



Roman Kantorski

Przewodniczący

Związku Pracodawców Motoryzacji



Janusz Woźniak

Przewodniczący Krajowej Sekcji  
Motoryzacji ZZliT FORUM ZZ

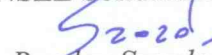


Marek Dyżakowski

Przewodniczący Krajowej Sekcji

Przemysłu Motoryzacyjnego

NSZZ Solidarność



Bogdan Szozda

**Zwiększenie dostępności kredytów oraz system gwarancji i poręczeń dla przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego.**

1. Działania długofalowe.

W przypadku branży motoryzacyjnej proces uruchamiania i wdrażania nowych produktów to okres od 18 do 24 miesięcy. Wykorzystanie okresu dekonjunkury na realizację nowych projektów pozwoli na odbudowę pozycji firm wraz z odwróceniem się niekorzystnych gospodarczo trendów, poprzez:

- Zwiększenie dostępności kredytów inwestycyjnych, w tym:
  - uproszczenie procedury przyznawania wsparcia publicznego,
  - skrócenie okresu uzyskania gwarancji / poręczeń,
  - złagodzenie warunków uzyskania gwarancji / poręczeń (zastosowanie niższych opłat, oprocentowania, zmniejszenie wymogów dotyczących zabezpieczeń, wkładów własnych, karencji w spłacie itp.).

2. Działania doraźne.

Kryzys spowodował drastyczne ograniczenie zamówień, lawinowy przyrost zapasów, utratę płynności finansowej. W sytuacji tej banki znacząco ograniczyły dostęp do źródeł finansowania bieżącej działalności firm. Złagodzenie skutków powyższych zjawisk powinno nastąpić poprzez:

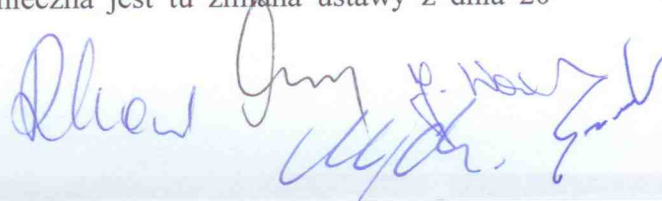
- Zwiększenie dostępności kredytów obrotowych na warunkach jak wyżej,
- Większe zaangażowanie banków, których właścicielem jest Skarb Państwa (np. BGK) w finansowanie działalności firm branży motoryzacyjnej,
- Wsparcie państwa w zakresie możliwości wykorzystania przez firmy istniejących na rynku instrumentów finansowych (factoring, leasing itp.), których dostępność jest dziś ograniczona ze względu na brak zaufania do branży,
- Dokapitalizowanie celem pozyskania środków na bieżącą działalność operacyjną.
- Zwiększenie dostępu do celowych środków unijnych dla dużych przedsiębiorców z branży motoryzacyjnej.

*Anna J. Kowalska*  
*R. Kowalski*

**Pakiet rozwiązań obniżający koszty pracy dla firm utrzymujących stanowiska pracy, wspierający niezbędne działania restrukturyzacyjne**

W zakresie wsparcia dla firm utrzymujących stanowiska pracy pomimo okresowego zmniejszenia woluminu produkcji:

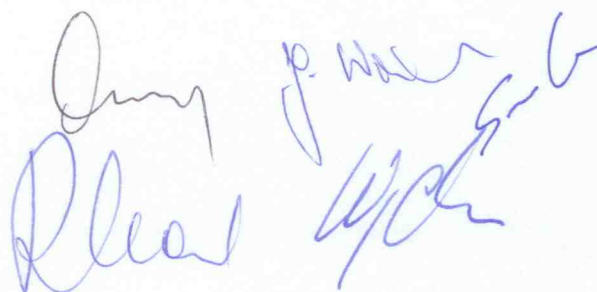
- wprowadzenie ulg podatkowych (podatki lokalne) w przypadku niewykorzystywanych powierzchni produkcyjnych oraz niepełnego wykorzystania mocy produkcyjnych w okresie kryzysu (na przykład w następstwie zmiany organizacji produkcji z dwu- na jednozmianową). Konieczna jest tu zmiana ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych;
  - utworzenie specjalnej rezerwy z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych na sfinansowanie wydatków związanych z utrzymaniem wielkości zatrudnienia, w tym w szczególności dla zatrzymania wykwalifikowanych specjalistów, niezbędnych z punktu widzenia mobilności przyszłego rozwoju firm, lecz nie wykorzystywanych na swoich stanowiskach w okresie kryzysu. Środki z rezerwy można by przeznaczyć na dofinansowanie do wynagrodzenia w przypadku przesunięć na inne stanowiska, refundację różnicy w wynagrodzeniu w przypadku jego obniżenia, dofinansowanie do szkoleń, certyfikatów itp. Konieczna jest tu zmiana ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy;
  - umożliwienie otrzymania pożyczek z FGŚP na wypłatę wynagrodzeń pracowniczych w przypadku wystąpienia przejściowych trudności w pozyskaniu środków własnych na ten cel. Konieczna jest tu zmiana ustawy z dnia 13 lipca 2006 r.;
  - zmniejszenie w okresie kryzysu wielkości obciążenia pracodawcy kosztami pracy w postaci finansowanych przez pracodawcę składek na ubezpieczenia społeczne, PFRON, FGŚP, Fundusz Pracy itp., realizowane poprzez czasowe zwolnienie z konieczności opłacania składek, obniżenie ich wysokości lub uzyskanie dopłat na te cele ze środków budżetowych. Konieczna jest tu zmiana szeregu ustaw: ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych; ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy; ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.
2. W zakresie pomocy przy przeprowadzeniu niezbędnych działań restrukturyzacyjnych:
- wsparcie (dotacje) na restrukturyzację zatrudnienia w przypadku konieczności zwolnień grupowych – dotacje na koszty odpraw, programy pomocowe dla zwalnianych pracowników (szkolenia, środki na przekwalifikowanie pracowników, pomoc w znalezieniu nowej pracy, programy pomocowe dla chcących założyć własną działalność gospodarczą – kredyty preferencyjne, ulgi podatkowe, pomoc prawna itp.). Konieczna jest tu zmiana ustawy z dnia 20



kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy i przepisów wykonawczych, być może również korekta ustaw podatkowych.

- wypłacanie osobom niezdolnym do pracy zasiłków z ubezpieczeń społecznych po siedmiu dniach niezdolności – nowelizacja art. 92 k.p.;

Powyższy zakres proponowanych zmian jest szeroki i wymaga nowelizacji szeregu ustaw i przepisów wykonawczych. W niektórych przypadkach okazać się może nawet konieczne rozważenie inicjatywy w przedmiocie zmian w prawie europejskim (dyrektywach UE).



Handwritten signatures in blue ink, including the name 'Rleas' and other illegible signatures.

**Aktywizacja rynku wewnętrznego oraz ograniczenie import starych samochodów i tzw. „złomu motoryzacyjnego”.**

1. Podniesienie poziomu i szczegółowości kontroli technicznej pojazdu - Badania Techniczne Pojazdów

W Polsce napływ samochodów używanych uszkodzonych i tu naprawianych oraz starszych- ponad 10 letnich jest znaczny i stanowi obecnie ponad 70% ogólnego importu używanych.

Dla zarejestrowania samochodu sprowadzonego z zagranicy obecnie wymagane jest zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego. Należy utrzymać to wymaganie w propozycji projektu „Ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu” opracowywanej przez Ministerstwo Infrastruktury.

Kontrola podczas badania technicznego (nawet rozszerzonego dla samochodów naprawianych, rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce) jest zdecydowanie niewystarczająca do określenia stanu technicznego pojazdu.

Proponujemy, aby dla zapewnienia wyższego poziomu bezpieczeństwa biernego samochodu, wzmocnić ją poprzez zawarcie w p.11.7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w tej sprawie, konieczność kontroli położenia punktów bazowych płyty podłogowej, określonych przez producenta samochodów.

Badanie takie winna przeprowadzić wyposażona do tego celu stacja diagnostyczna, która oprócz uprawnień udzielonych przez starostę zostałaby wyposażona w specjalne urządzenia do takiej kontroli (na bazie rozszerzenia wyposażenia stacji o to urządzenie w tabeli nr 1 załączonej do p.11.7 wymienionego rozporządzenia).

2. Likwidacja nieprawidłowości korupcyjnych i pobłażliwości technicznej przy badaniach technicznych

Proponujemy, aby uszkodzony pojazd przed naprawą musiał być oceniony przez certyfikowanego rzeczoznawcę techniki samochodowej, a na przedrejestracyjnym przeglądzie technicznym upoważniony diagnosta zweryfikował prawidłowe wykonanie naprawy zgodnie z oceną techniczną (m.in. na specjalnym przyrządzie, w które wyposażona byłaby stacja diagnostyczna) i skontrolował to, konfrontując z fakturą wystawioną przez specjalistyczny zakład naprawczy.

3. Wprowadzenie podatku ekologicznego - Ochrona Środowiska

Przy dzisiejszym rozwoju techniki samochodowej uzależnienie wysokości akcyzy od pojemności silnika nie jest działaniem proekologicznym.

Więszym pozytywnym skutkiem dla ochrony środowiska byłoby wprowadzenie podatku ekologicznego, uzależniającego jego wysokość od poziomu emisji spalin, jakie emituje dany model samochodu. Preferencje dla samochodów spełniających wymagane obecnie, najstrzejsze normy toksyczności spalin w postaci, np. zwrotu części wymaganego podatku akcyzy, byłyby jednym ze stymulatorów preferujących zakup samochodów nowych lub kilkuletnich, a nie starszych niż 8 lub 10 lat.

4. Wzmocnienie służb celnych

Udostępnienie im narzędzi weryfikujących cenę zakupu pojazdu podawaną w deklaracjach celnych.



