

KANCELARIA SEJMU
BIURO STUDIÓW
I EKSPERTYZ

WYDZIAŁ ANALIZ
EKONOMICZNYCH
I SPOŁECZNYCH



Sytuacja na rynku samochodów osobowych w pierwszych miesiącach członkostwa Polski w UE

Październik 2004

Jacek Krzak

Raport

Nr 229

Wejście Polski do Unii Europejskiej i przyjęcie pełnych zasad Wspólnego Rynku było dla uczestników rynku samochodowego źródłem nadziei, ale i poważnych obaw. W okresie poprzedzającym akcesję pojawiało się wiele ocen i prognoz co do skutków pełnego otwarcia rynku zarówno w segmencie samochodów nowych, jak i używanych.

Niniejsza informacja podejmuje próbę „fotografii” rynku sprzedaży samochodów osobowych – prezentacji struktury i trendów w segmentach rynku aut nowych oraz używanych – w pierwszych miesiącach członkostwa Polski w UE.

Spis treści

1. Zasady i koszty prywatnego importu samochodów do Polski z krajów członkowskich UE.....	1
1.1. Cło przywozowe.....	1
1.2. Podatek VAT w imporcie indywidualnym.....	2
1.3. Akcyza	2
1.4. Wymogi ekologiczne.....	3
1.5. Rejestracja pojazdów zakupionych w UE.....	4
2. Sytuacja na rynku samochodów osobowych w pierwszych miesiącach członkostwa Polski w UE.....	5
2.1. Sprzedaż nowych samochodów osobowych.....	5
2.2. Przywóz samochodów używanych.....	7
3. Podsumowanie.....	14

1. Zasady i koszty prywatnego importu samochodów do Polski z krajów członkowskich UE

1.1. Cło przywozowe

Zgodnie z postanowieniami Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zasadą obowiązującą w Unii Europejskiej w obrocie towarowym z zagranicą jest swobodny przepływ towarów pomiędzy krajami członkowskimi. Polska, stając się członkiem UE i przyjmując unię celną, przyjęła tym samym zobowiązanie do zniesienia granic celnych w stosunku do krajów Wspólnoty oraz nie stosowania jakichkolwiek ograniczeń ilościowych w obrocie z krajami członkowskimi.

Członkostwo Polski w UE oznacza również obowiązek przyjęcia od 1 maja 2004 r. Jednolitej Taryfy Celnej – tj. stosowania tych samych stawek taryfowych co pozostałe kraje członkowskie w wymianie towarowej z krajami nie należącymi do Wspólnoty.

Jednak obowiązek i przywilej przyjęcia unii celnej tylko częściowo wniósł zmiany w odniesieniu do importu samochodów osobowych:

❖ realizując umowę przejściową z UE, Polska od 1998 r. rozpoczęła realizację harmonogramu redukcji stawek celnych - m.in. w odniesieniu do importu samochodów z krajów UE. Faktycznie, 0% stawka celna na import samochodów z UE weszła w życie z dniem 1 stycznia 2002 roku. Stąd też, w odniesieniu do **importu samochodów z krajów UE, moment akcesji nie był momentem zasadniczej zmiany warunków** importu aut (w rozumieniu kosztów cła),

❖ **znacząca zmiana zaszła natomiast w przypadku importu samochodów z krajów nie należących do UE.** Przyjęcie Jednolitej Taryfy Celnej spowodowało zdecydowany spadek wysokości stawek – generalnie z 35% do 10%. Stawka celna jest przy tym niezależna od rodzaju i pojemności silnika, jak też od wieku pojazdu¹. W szczególnych wypadkach, na podstawie umów preferencyjnych zawartych przez UE, stawka celna wynosi 0% i odnosi się to do takich krajów jak: Szwajcaria, Turcja, Rumunia, Bułgaria, Mołdawia.²

Reasumując, jeżeli chodzi o celne obciążenia importu samochodów, **moment wejścia Polski do UE był istotny jedynie w przypadku samochodów sprowadzanych spoza UE.** Miało to jednak marginalny wpływ na strukturę i wielkość importu po 1 maja 2004 r., gdyż gros samochodów jest sprowadzane do Polski tradycyjnie z krajów Europy Zachodniej. Odczuwalnym plusem akcesji jest natomiast zniesienie odprawy celnej na granicy, co niewątpliwie podnosi komfort importu.

¹ „Warunki i zadania w zakresie handlu zagranicznego po akcesji Polski do UE”, Zespół międzyresortowy MGPIPS, MF, RCSS, UKiE, luty 2003.

² Na podstawie materiałów Biura Komunikacji Społecznej Ministerstwa Finansów dostępnych na www.mfofnet.gov.pl

1.2. Podatek VAT w imporcie indywidualnym

Ustawa o podatku od towarów i usług z 11 marca 2004 r. (Dz. U. Nr 54, poz. 535) wprowadziła konieczne zmiany w związku z akcesją Polski do UE – co znalazło swoje odbicie także w regulach opodatkowania samochodów importowanych do Polski. Zgodnie z treścią ustawy:

❖ samochody **nowe**³, **nabyte w krajach UE**, co do zasady podlegają opodatkowaniu VAT na terytorium kraju w którym będą używane – w Polsce w wysokości 22% wartości wykazanej na dokumencie zakupu,

❖ osoba sprowadzająca samochód **używany, nabyty w krajach UE**, płaci podatek VAT w momencie (i w miejscu) zakupu, w wysokości odpowiadającej stawkom podatku VAT w danym kraju członkowskim. Reguła ta odnosi się jednak do nabywców, którzy są ostatecznymi „konsumentami” samochodu. Zawodowy import i sprzedaż samochodów używanych jest regulowany podobnie jak w przypadku importu samochodów nowych (VAT płacony w Polsce),

❖ w przypadku samochodów (nowych i używanych) sprowadzanych **z krajów nie będących członkami UE**, podatek VAT jest płacony w Polsce według stawki 22%. Podstawą opodatkowania jest wartość celna pojazdu, powiększona o zapłacone cło i kwotę należnego podatku akcyzowego.

Odnosnie obowiązujących procedur warto dodać, że w przypadku indywidualnego importu samochodów używanych, fakt zapłacenia VAT w cenie nabywanego pojazdu (w kraju członkowskim UE) nie jest wystarczający do zarejestrowania auta. Przed zarejestrowaniem samochodu, nabywca jest zobowiązany uzyskać zaświadczenie z właściwego mu urzędu skarbowego o braku obowiązku uiszczenia VAT z tytułu nabycia środka transportu.

Reasumując, w przypadku samochodów **importowanych spoza krajów Wspólnoty**, polskie członkostwo w UE w zasadzie niewiele zmieniło jeśli chodzi o koszty importu związane z VAT. Ważna zmiana zaszła natomiast w przypadku **samochodów używanych, kupowanych w krajach UE** – odczuwalnie zmniejszył się „narzut” w postaci VAT na koszty sprowadzenia auta. Podstawowe stawki VAT na najpopularniejszych dla polskich „importerów” rynkach Europy są przeważnie niższe niż w Polsce (np. w Niemczech – 16%).

1.3. Akcyza

Obecny kształt opodatkowania akcyzą zakupu samochodów ma swoją genezę jeszcze w 2002 r. W związku z wejściem w życie od 1 stycznia 2002 r. 0% stawki celnej na import samochodów z m.in. z UE i lawinowym wzrostem importu używanych pojazdów, dla ochrony krajowych producentów, w marcu 2002 r. wprowadzony został system restrykcyjnych stawek akcyzowych – sięgających (w zależności od wieku) do 65% wartości samochodu. Od 1 maja 2004 r. obowiązują znowelizowane przepisy dotyczące podatku akcyzowego zawarte w ustawie z dnia 23 stycznia 2004 r. „o podatku akcyzowym” (Dz.U. Nr 29, poz 257 i Nr 68, poz. 623). Sposób obliczania oraz stawki akcyzy na samochody osobowe zawiera natomiast Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 22 kwietnia 2004 r. „w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego” (Dz.U. Nr 87, poz. 825).

Nowelizacja przepisów w 2004 r. ujednoliciła jedynie sposób naliczania podatku, likwidując tym samym dotychczasowe różnicowanie w wysokości stawek podatku akcyzowego w przypadku pojazdu importowanego i sprzedawanego w kraju, nie zmieniając wielkości ob-

³ Zgodnie z treścią ustawy o VAT, za pojazd nowy uważa się pojazd, który nie przejechał więcej niż 6000 km lub od chwili dopuszczenia do ruchu nie upłynęło więcej niż 6 miesięcy.

ciążenia tym podatkiem. Wysokość należnej kwoty podatku oblicza się jako procent od wartości wykazanej na dowodzie zakupu. Stawki akcyzy prezentuje poniższe zestawienie:

Procentowe stawki akcyzy dla samochodów osobowych

Wiek samochodu	Pojemność silnika	
	do 2000 cm ³	powyżej 2000 cm ³
1 i 2 lata	3,1%	13,6%
3 lata	15,1%	25,6%
4 lata	27,1%	37,6%
5 lat	39,1%	49,6%
6 lat	51,1%	61,6%
7 lat	63,1%	65,0%
8 i więcej lat	65,0%	65,0%

Źródło: obliczenia własne na podstawie Rozporządzenie MF „w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego” (Dz.U. Nr 87, poz. 825, 2004 r.)

Jak już wspomniano, **system stawek akcyzowych obciążających koszty importu samochodów, nie zmienił się niemal w ogóle w porównaniu ze stanem sprzed 1 maja 2004 r.** Teoretycznie więc, ten składnik kosztów powinien pozostać neutralny przy porównaniu sytuacji przed i po akcesji. Jednak zaistniał pewien szczegół proceduralny, który spowodował, iż **opodatkowanie akcyzą importu samochodów stało się nieco mniej dotkliwe.** Obecnie, dokonując zapłaty akcyzy w urzędzie celnym, wartość podatku oblicza się wprost na podstawie ceny nabycia samochodu, wykazanej na dowodzie zapłaty (fakturze, rachunku). W wyniku interpretacji obowiązującego prawa, służby celne nie weryfikują przedstawianych faktur z katalogami cen samochodów (np. Eurotax) – co w przypadku samochodów używanych kupowanych w zagranicznych komisach (czy od osób prywatnych) pozostawia możliwość zaniżenia ceny samochodu przy „dogadaniu się” z zagranicznym sprzedawcą.

Omawiając system akcyzy w przypadku importu samochodów należy wspomnieć o ważnym aspekcie związanym z polskim członkostwem w UE. Reguły unii celnej, jakie obowiązują we Wspólnocie, dość jednoznacznie mówią, że między państwami członkowskimi **zakazane jest stosowanie ceł, ale także innych opłat wywierających ten sam skutek co cła.** Według wielu interpretacji, za taki rodzaj opłat można uznać polski system akcyzy stosowanej wobec przywozu samochodów. Istnieje więc duże prawdopodobieństwo, że w niedługim czasie Polska będzie musiała wycofać się z ograniczeń, jakie dla przywozu stwarza akcyza.

1.4. Wymogi ekologiczne

W drugiej połowie 2002 r. dla zwiększenia ochrony polskiego rynku przez lawinowym importem używanych (i w większości starych) samochodów, Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło szereg obostrzeń formalnych związanych z rejestracją samochodów na terytorium Polski. M.in. wymogiem koniecznym dla pozytywnego wyniku obowiązkowych badań technicznych było spełnianie przez sprowadzony samochód restrykcyjnych norm czystości spalin – tzw. normy EURO II. Bariera ta, dość skutecznie spełniła swoje zadanie. Import samochodów używanych zmniejszył się ze 179 tys. sztuk w 2002 r. do 35,7 tys. w 2003. Korzystna tendencja hamowania importu używanych samochodów utrzymała się w pierwszych miesiącach 2004 roku - do końca kwietnia 2004 r. sprowadzono do Polski jedynie 16,3 tys. samochodów używanych (średnio ok. 4000 sztuk miesięcznie).

Jednak moment akcesji i konieczność dostosowania się do przepisów unijnych były decydujące dla zniesienia obostrzeń natury ekologicznej. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 maja 2004 r. zniesiony został obowiązek dokumentowania przy badaniu technicznym spełniania przez pojazd tzw. normy EURO II w zakresie emisji zanieczyszczeń⁴.

Niestety, ponownie otworzyło to drogę dla masowego importu starszych samochodów. W maju 2004 r. sprowadzono do Polski ponad 47 tys., a w czerwcu już ponad 112 tys. używanych samochodów (szersza prezentacja danych w dalszej części niniejszej informacji).

1.5. Rejestracja pojazdów zakupionych w UE

Obecnie obowiązujące zasady regulujące rejestrację pojazdów (w tym pierwszą rejestrację na terytorium Polski) zostały zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 maja 2004, „*zmieniającym rozporządzenie w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów*” (Dz.U. Nr 110, poz. 1169, 2004 r.). Rozporządzenie to dostosowało polskie przepisy do postanowień Dyrektywy 1999/37/WE „*w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów*”. Generalnie rzecz biorąc, do podstawowych dokumentów, jakie musi dostarczyć osoba składająca wnioski o rejestrację pojazdu należy zaliczyć:

- ❖ dowód własności pojazdu,
- ❖ dowód rejestracyjny (jeżeli pojazd był zarejestrowany),
- ❖ dowód odprawy celnej przywózowej, jeżeli pojazd został sprowadzony spoza UE,
- ❖ dokument potwierdzający zapłatę akcyzy na terytorium RP,
- ❖ zaświadczenie wydane przez właściwy organ (skarbowy) potwierdzające uiszczenie podatku od towarów i usług (lub zaświadczenie o braku takiego obowiązku),
- ❖ zaświadczenie o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oczywiście nakłada obowiązek przedstawienia szerszej dokumentacji w zależności od formy prawnej podmiotu sprowadzającego pojazd, liczby sprowadzanych samochodów czy formy nabycia własności. Jednak w odniesieniu do powszechnego obecnie indywidualnego importu samochodów są to dokumenty podstawowe.

Bardzo istotną kwestią, nie wykazaną w powyższym spisie dokumentów, jest **homologacja pojazdu**. Obecnie, osoba składająca wniosek o pierwszą rejestrację **samochodu używanego nie musi przedkładać świadectwa homologacji** pojazdu – o ile samochód został zakupiony w którymkolwiek kraju członkowskim UE.

Decydujące w tym przypadku są zagraniczny dowód rejestracyjny oraz zaświadczenie o pozytywnym wyniku badań technicznych z polskiej stacji diagnostycznej. Natomiast w przypadku **samochodów nowych**, konieczne jest **przedłożenie wyciągu ze świadectwa homologacji typu** – co jednak nie stanowi większego problemu, gdyż jest to dokument standardowo dołączany przy zakupie nowego samochodu. Jest sprawą oczywistą, że samochody nowe, zakupione np. u dealera w innym kraju członkowskim, nie podlegają obowiązkowym badaniom technicznym w polskiej stacji diagnostycznej.

Akcesja Polski do UE zdecydowanie uprościła procedury graniczne przy przywozie samochodów zakupionych na terenie Wspólnoty. Nie ma konieczności dokonywania odprawy celnej, Straż Graniczna dokonuje jedynie przeglądu dokumentów sprowadzanego pojazdu. Właściciel pojazdu (nowego i używanego) zobowiązany jest jedynie **złożyć deklarację uproszczoną do właściwego urzędu celnego oraz dokonać zapłaty akcyzy** w ciągu 5 dni od nabycia samochodu. Pełna odprawa celna na granicy (dokument SAD) dotyczy nadal

⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury „zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia”, Dz.U. z 2004 r., Nr 103, poz. 1085.

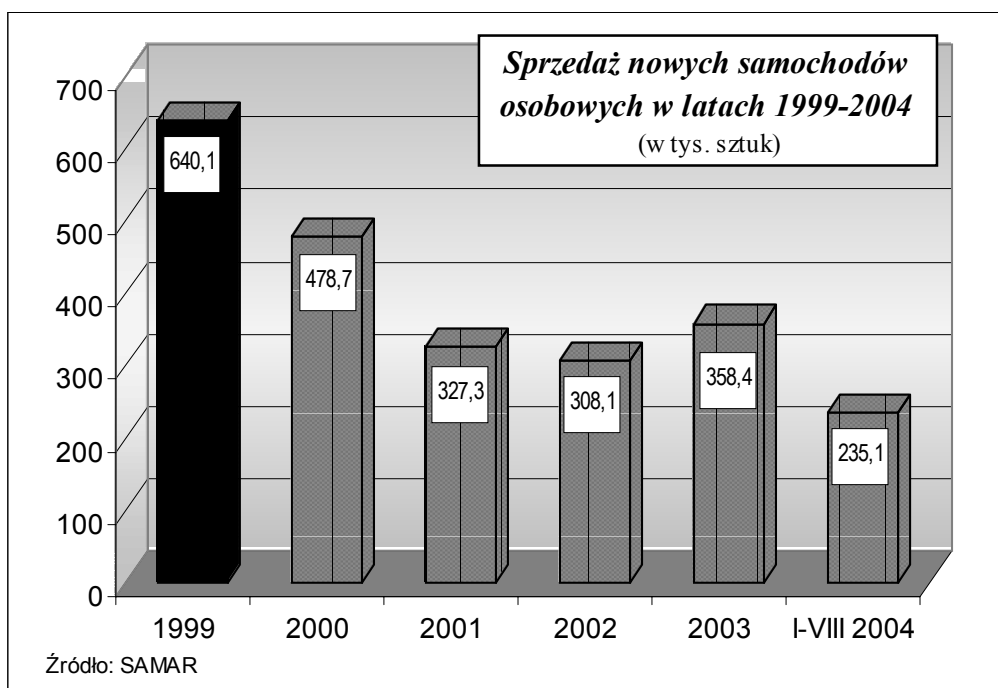
samochodów (nowych i używanych) sprowadzanych do Polski z krajów nie będących członkami UE.⁵

2. Sytuacja na rynku samochodów osobowych w pierwszych miesiącach członkostwa Polski w UE.

2.1. Sprzedaż nowych samochodów osobowych.

Koniec lat 90-tych oznaczał prawdziwy boom na rynku sprzedaży nowych samochodów osobowych. W 1999 r. na polskim rynku sprzedano ponad 640 tys. nowych aut. Było to z jednej strony wynikiem wysokiego wzrostu gospodarczego i związanych z nim wzrostu dochodów, niskiego bezrobocia, ale także efektem agresywnej polityki sprzedażowej (i konkurencji) największych krajowych producentów – Fiata i Daewoo (w „najlepszych” latach dominowali oni ok. 60% rynku sprzedaży).

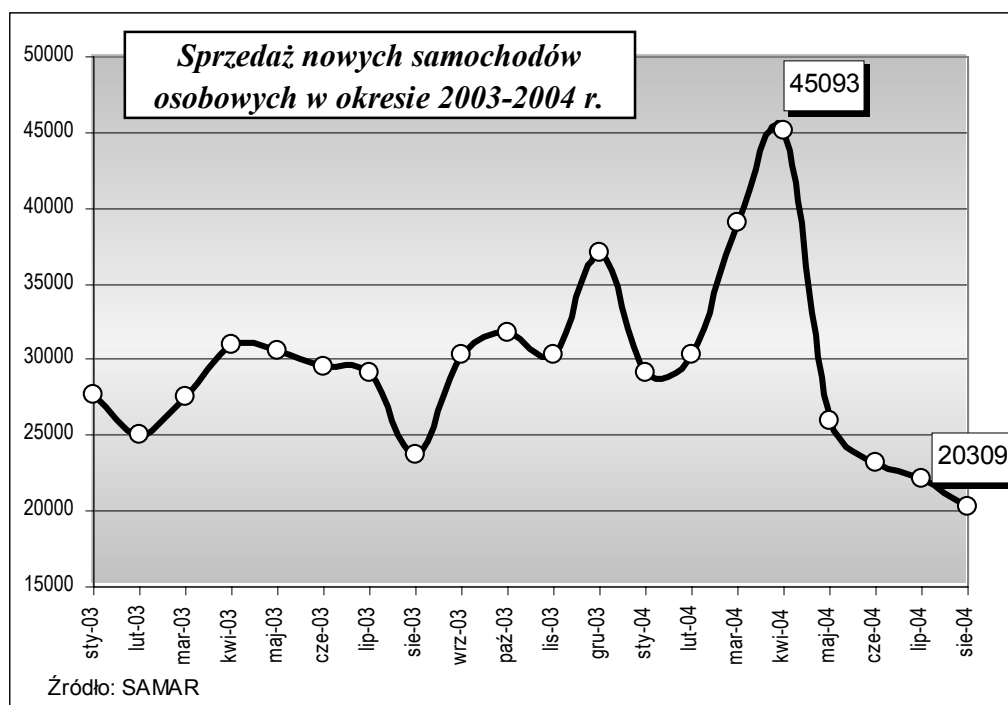
Efekty narastającej stagnacji gospodarczej i spadek globalnego popytu od 2000 r. znalazły swoje głębokie odbicie na rynku motoryzacyjnym. Kryzysu sprzedaży nowych samochodów w latach 2001-2002 dopełniły bankructwo Daewoo i narastający import samochodów używanych. Dane obrazujące wolumen sprzedaży nowych samochodów w ostatnich 6 latach prezentuje poniższy wykres:



Powrót koniunktury na rynku sprzedaży nowych samochodów, jakkolwiek uwidocznił się wyraźnie w 2003 r., faktycznie rozpoczął się już pod koniec 2002 r. Do przełamania spadku sprzedaży przyczyniły się przede wszystkim firmy, które przewidując wzrost koniunktury gospodarczej rozpoczęły modernizację lub poszerzanie parku samochodowego. Nie bez znaczenia pozostawały tu też korzystne uregulowania VAT i leasingu.

⁵ „Sprowadzanie samochodów osobowych do Polski od 1 maja 2004”, Instytut Badania Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, materiał dostępny na www.samar.pl

Zwiększył się też ostatecznie popyt gospodarstw domowych – m.in. na skutek coraz tańszej oferty kredytowej banków. Dobre wyniki sprzedaży w 2003 r. były kontynuowane także w pierwszych miesiącach 2004 roku, co prezentuje poniższy wykres:



Zbliżający się moment akcesji sztucznie pobudził sprzedaż na rynku nowych samochodów. O ile w całym 2003 r. i pierwszych miesiącach 2004 r. – przeciętnie rzecz biorąc⁶ – miesięczna sprzedaż kształtowała się na poziomie 25-30 tys. sztuk, to już w marcu i kwietniu 2004 dealerzy sprzedawali po 40-45 tys. sztuk nowych aut. Przyczyniły się do tego dwa podstawowe czynniki, związane z datą 1 maja 2004 r.:

❖ Po pierwsze, od 1 maja wchodziły w życie znowelizowane przepisy ustawy o podatku od towarów i usług, które ograniczały możliwość pełnego odpisu VAT dla całej gamy samochodów osobowych kupowanych przez firmy i przedsiębiorców. Do 1 maja 2004 było możliwe uzyskanie homologacji ciężarowej dla samochodów z nadwoziem typu hatchback (typ AB) oraz kombi (typ AC). W obowiązującej od 1 maja 2004 r. wersji przepisów, homologacja ciężarowa jest możliwa wyłącznie dla samochodów o nadwoziach typu Van (AF). Dodatkowo, aby nabywca mógł uzyskać prawo do 100% odpisu VAT, samochód musi spełniać warunek ładowności określony wzorem w art. 86 ustawy o VAT. Dla samochodów nie spełniających w/w warunku możliwy jest odpis w wysokości 50% VAT – nie przekraczający jednak kwoty 5 tys. złotych. **W efekcie, firmy i przedsiębiorcy masowo dokonywali zakupów samochodów „z kratką”, by zdążyć przed datą wejścia w życie niekorzystnych dla nich przepisów**, co sztucznie zawiązało sprzedaż nowych aut,

❖ drugim czynnikiem, który nienaturalnie zwiększał sprzedaż tuż przed datą akcesji, były zachowania gospodarstw domowych. Im bliżej momentu akcesji, tym częściej w mediach pojawiały się opinie ekspertów wskazujących na nieuchronny wzrost cen nowych samochodów po wejściu Polski do UE. Były to zresztą oceny uzasadnione, gdyż ceny w polskich salonach były o co najmniej kilkanaście procent niższe niż w krajach Wspólnoty. Wejście Polski do UE i pełne zastosowanie zasady wolnego przepływu towarów musiały spowodować proces wyrównywania cen – niestety do wyższego poziomu. **W efekcie, wiele go-**

⁶ Pomijając typowe wahania sezonowe – spadek w okresie wakacyjnym i wzrost pod koniec roku (promocje, wyprzedaże).

spodarstw domowych, zachęconych kampanią informacyjną dealerów i taniejącym kredytem, zdecydowało się na „przyspieszony” zakup samochodu – tak by zdążyć przed podwyżką.

Od maja 2004 r. na rynku nowych samochodów zarysował się głęboki trend spadkowy sprzedaży. O ile w maju sprzedano jeszcze prawie 26 tys. nowych aut, to już w kolejnych miesiącach sprzedaż silnie malała – aż do 20,3 tys. w sierpniu 2004 r. Prezentuje to poniższe zestawienie:

Rok	Sprzedaż nowych samochodów osobowych (w szt.)			
	maj	czerwiec	lipiec	sierpień
2003	30573	29477	29095	23734
2004	25955	23184	22067	20309
Różnica	-4618	-6293	-7028	-3425

Źródło: dane SAMAR.

Porównując odpowiadające sobie miesiące roku w ostatnich dwu latach można wyraźnie zauważyć, że po 1 maja 2004 r. sprzedaż nowych samochodów jest o kilka tysięcy sztuk miesięcznie niższa niż przed rokiem. Oczwistym i ważącym czynnikiem tego stanu rzeczy jest **zjawisko przyspieszonego nasycenia rynku przed akcesją** (omówione wcześniej). Dodatkowo, zgodnie z przewidywaniami ekspertów, **rozpoczął się proces podwyżek cen samochodów w salonach**, a jego tempo (np. w lipcu o ponad 6%)⁷ jest odczuwalne dla potencjalnych nabywców. Jednak do omówionych czynników odpowiedzialnych za spadek sprzedaży nowych samochodów po 1 maja 2004 r. należy dodać jeszcze jeden znaczący – **masowy import samochodów używanych**. Dla wielu nabywców, którzy „normalnie” zakup nowego samochodu dofinansowywaliby np. kredytem, oferta znacznie tańszych samochodów używanych jest bardziej atrakcyjna, gdyż jest realizowana w ramach posiadanej gotówki, bez ryzyka kredytowego, formalności bankowych, itd.

Reasumując, wyraźny spadek sprzedaży na rynku nowych samochodów po 1 maja 2004 r. jest faktem i nie wynika z przyczyn sezonowych. Czynniki, które spowodowały „prze-grzanie” rynku i spadek popytu są znane i jak na razie mają charakter trwały. Jednak czy spadek sprzedaży będzie miał również charakter trwały pokażą dopiero następne miesiące. Utrzymujący się wzrost gospodarczy, stopniowy wzrost dochodów gospodarstw domowych mogą szybko skompensować wzrost cen samochodów w salonach, a zmiany w przepisach np. regulujących przywóz samochodów używanych przywrócą zainteresowanie nowymi samochodami. Niestety, bardzo możliwy jest również wariant znaczącego rozregulowania rynku i na wzrost sprzedaży nowych samochodów trzeba będzie poczekać nawet rok – tak jak to miało miejsce po kryzysie sprzedaży w latach 2001-2002.

2.2. Przywóz samochodów używanych

Mimo iż transformacja gospodarcza zapewniła szeroką ofertę także w przypadku samochodów osobowych, to nadal posiadanie samochodu nie jest stanem powszechnym w polskim społeczeństwie. Przeciętnie rzecz biorąc, tylko ok. 50% gospodarstw domowych posiada własny samochód, co czyni to dobro pożądanym i wyznacznikiem statusu społecznego.

Podstawową barierą dla zakupu nowego samochodu pozostaje nadal kwestia niskich dochodów wielu grup społecznych – pomimo taniejącego kredytu i nadal nieco niższych cen nowych samochodów w porównaniu z krajami Europy Zachodniej. Stąd też, ważnym źródłem

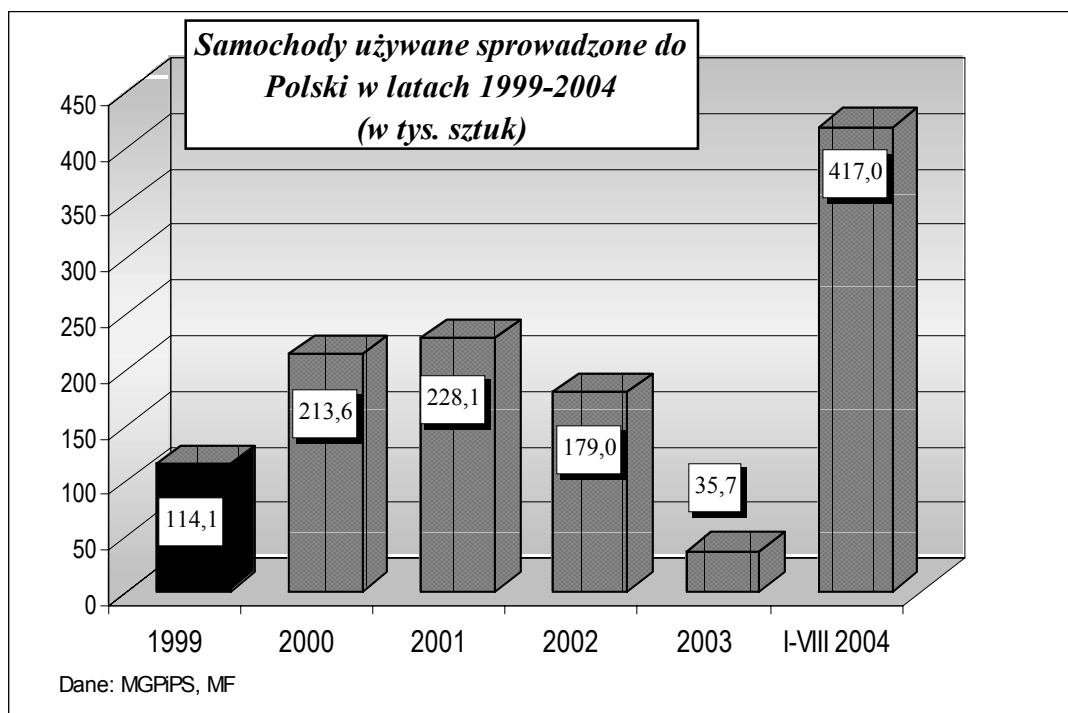
⁷ „Sprzedaż samochodów w sierpniu”, comiesięczny raport SAMAR, www.samar.pl

„motoryzacji” polskiego społeczeństwa pozostaje rynek importowanych samochodów używanych.

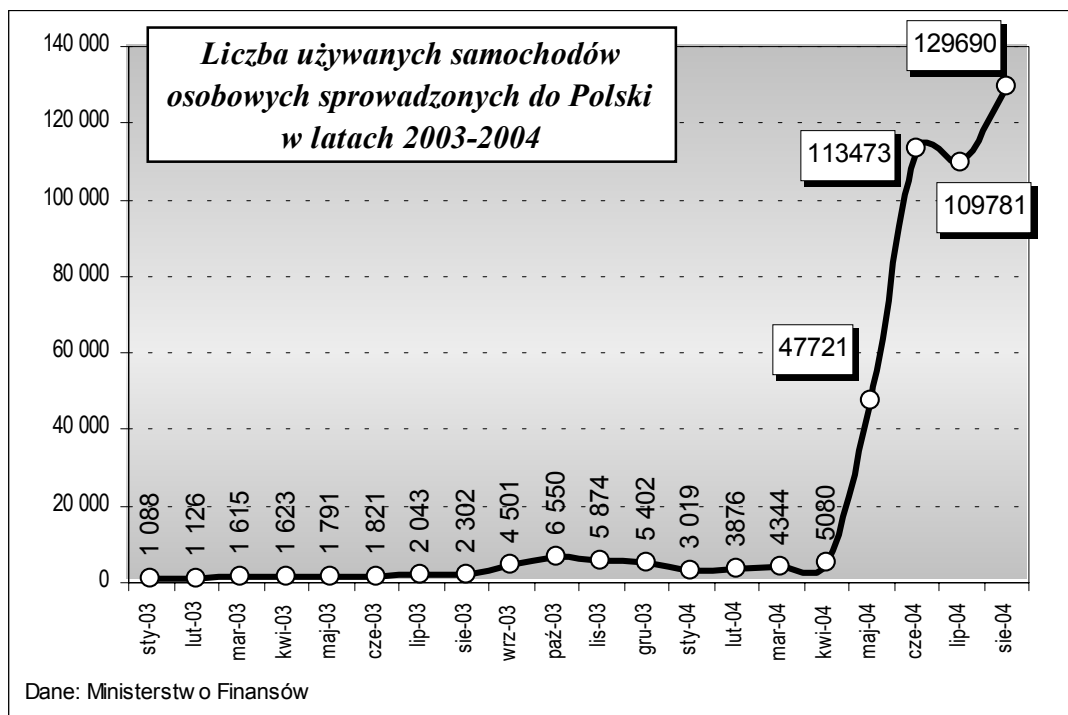
W ciągu ostatnich 14 lat rynek samochodów używanych przeżywał okresy prosperity, jak i kryzysu. W latach 90-tych, mimo iż nie istniały administracyjne bariery importu, dostępu do polskiego rynku skutecznie broniły wysokie cła i podatki, co powodowało w miarę stabilny napływ samochodów używanych do Polski. Stopniowe zmniejszanie stawek celnych (na skutek umów z UE) sukcesywnie zwiększało import, jednak do prawdziwego przełomu doszło w latach 2000-2001, gdy na polski rynek sprowadzono łącznie ponad 440 tys. samochodów używanych.

Niestety, większość importowanych aut stanowiły pojazdy zaawansowane wiekiem lub wyprowadkowe – bo te właśnie cechy stanowiły o atrakcyjności ostatecznej ceny na polskim rynku. Importowy boom stworzył jednocześnie całą gałąź branży motoryzacyjnej obsługującej przywóz samochodów. Dzięki importowi dobrze prosperowali zarówno przedsiębiorcy zajmujący się wyszukiwaniem i transportem samochodów, jak również cała rzesza warsztatów czy komisów. „Reanimacja” sprowadzanych samochodów i wprowadzenie ich na rynek wzmocniły niestety także zjawiska kryminalne w postaci kradzieży samochodów dla pozyskiwania części zamiennych.

Zmiany w imporcie samochodów używanych prezentuje poniższy wykres:



Ponieważ niekontrolowany import w latach 200-2001 zagroził pozycji krajowych producentów (którzy, tak jak cała gospodarka przeżywali stagnację), w 2002 r. wprowadzone zostały bariery podatkowe i techniczne, które gwałtownie obniżyły konkurencyjność cenową używanych samochodów z importu. Liczba sprowadzanych samochodów używanych spadła do poziomu kilku tysięcy miesięcznie i stan ten utrzymał się aż do maja 2004 roku, co prezentuje poniższy wykres:

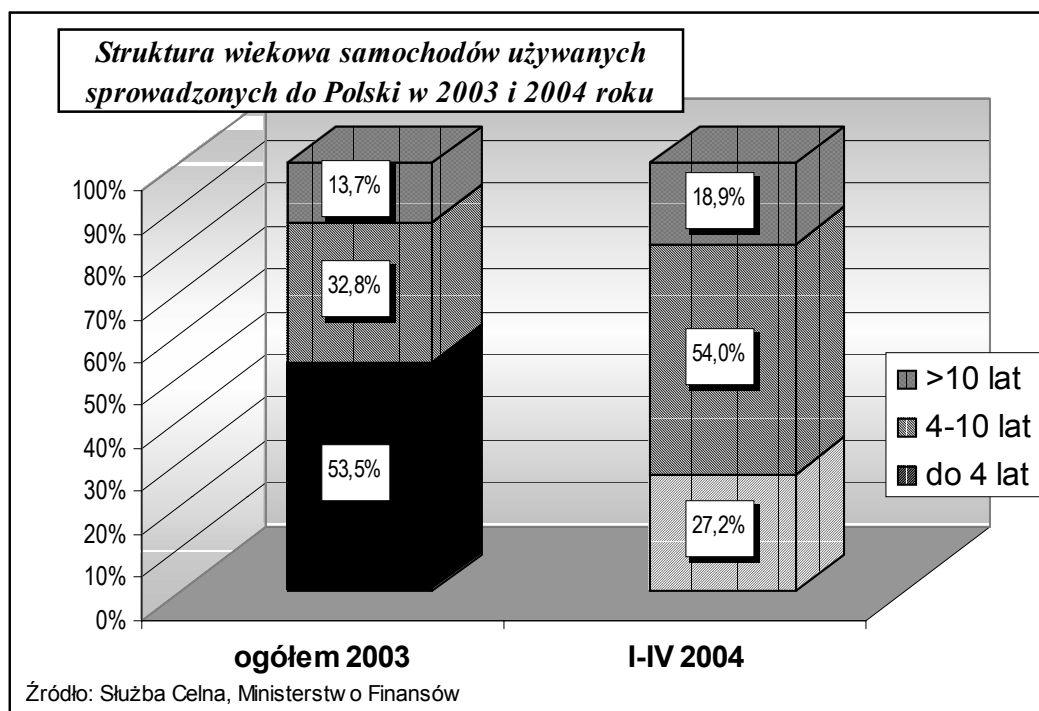


Jak wyraźnie pokazują powyższe dane, **moment akcesji ponownie ożywił rynek samochodów używanych – przy czym ożywienie to można wręcz określić masowym załewem przywozu**. Mimo iż nie zmienił się dotkliwy system opodatkowania akcyzą, to jednocześnie znikły procedury graniczne, znikła konieczność płacenia wyższego VAT w Polsce, a przede wszystkim, od 1 maja 2004 r., zniesiony został wymóg spełniania przez samochody z importu restrykcyjnej normy czystości spalin EURO II. Jak można sądzić, to właśnie ta bariera była decydująca dla prywatnego przywozu samochodów używanych z zagranicy.

Przywóz samochodów używanych po 1 maja 2004 r. pobił wszelkie rekordy ostatnich lat. **O ile od stycznia do końca kwietnia 2004 r. sprowadzono z zagranicy do Polski jedynie 16,3 tys. samochodów używanych, to w ciągu następujących 4 miesięcy ponad 400 tysięcy sztuk.**

Gdy w 2002 r. wprowadzano ograniczenia importu, za niebezpieczny dla rynku uznano już poziom przekraczający 200 tys. samochodów – i to w stosunku rocznym. Jak się okazało, liczba ta była i tak o połowę niższa od tej, którą osiągnięto w ciągu zaledwie 4 miesięcy członkostwa Polski w UE.

Wraz z szerokim otwarciem rynku dla samochodów używanych od chwili akcesji, tak jak to już miało miejsce np. w latach 2001-2002, w zdecydowanie niekorzystny sposób zmieniła się struktura wiekowa sprowadzanych samochodów, co obrazuje poniższy rysunek:



W całym 2003 r. struktura wiekowa importowanych aut była stosunkowo korzystna. Ponad 53% sprowadzonych samochodów miała nie więcej niż 4 lata. Jednak od początku 2004 r. zaczęły się niekorzystne zmiany – liczba samochodów „młodych” spadła niemal o połowę, podczas gdy **wyraźnie zwiększył się udział samochodów starszych, szczególnie w grupie 4-10 lat** (mimo, iż wciąż obowiązywały rygory normy EURO II i opodatkowanie akcyzą). Spowodował to fakt, iż od początku 2004 r. służby celne zaprzęstały weryfikowania cen sprowadzanych samochodów (podawanych przez importerów) z oficjalnymi cennikami samochodów używanych (np. Eurotax). Importerzy, pomimo wyższego mnożnika akcyzowego dla starszego auta, mogli jednocześnie zaniżyć wartość samochodu, co w efekcie dawało niższą wartość akcyzy do zapłaty.

Zniesienie normy EURO II z dniem 1 maja 2004 r. już całkowicie otworzyło drogę dla starych samochodów, choć weryfikacja tej tezy jest obecnie utrudniona. Zniesienie odprawy celnej na granicy i konieczności wypełniania dokumentu SAD (dla przywozu z krajów UE) spowodowało, iż dane o wieku sprowadzanych samochodów będą dostępne z większym opóźnieniem. Jednak jak oceniają eksperci analizujący rynek samochodowy, **struktura wiekowa samochodów sprowadzanych po 1 maja 2004 r. jeszcze bardziej się „zestarała” – zdecydowaną większość stanowią samochody 8-letnie i starsze, często powy-padkowe⁸.**

Reasumując, to że złagodzenie (zniesienie) z chwilą akcesji większości barier dla przywozu samochodów używanych z krajów UE zwiększy podaż na polskim rynku było dość oczywiste. Jednak chyba żaden z ekspertów nie przewidział aż tak ogromnej skali przywozu, co więcej, w okresie przed akcesją pojawiały się nawet uspokajające opinie, wskazujące na hamującą rolę progresywnego systemu podatku akcyzowego. Jak się okazało, to nie system akcyzy miał decydującą rolę dla przywozu, a raczej inne czynniki, jak np. brak weryfikacji deklarowanej wartości sprowadzanych samochodów przez służby celne, nieco niższy VAT płacony według stawek innych krajów UE, brak formalności granicznych (i kolejek), czy wreszcie kluczowy czynnik – zniesienie obowiązywania normy EURO II dla sprowadzanych samochodów. W sytuacji masowego przywozu, nieco mniejszym problemem byłoby, gdyby

⁸ M.in. opinia W. Drzewieckiego z Instytutu Badania Rynku Motoryzacyjnego SAMAR w raporcie „Sprzedaż samochodów w sierpniu”, www.samar.pl

utrzymała się chociaż „zdrowa” struktura wiekowa sprowadzanych samochodów (taka jak w 2003 r.) – niestety, brak wyprzedzających działań administracyjno-prawnych pozwolił na import samochodów starych, które wkrótce i tak trafią do utylizacji na koszt polskich konsumentów.

2.3. Konsekwencje przywozu samochodów używanych

Skala zjawiska jakim, po 1 maja 2004 r., jest masowy przywóz samochodów używanych nie może pozostać bez znaczących efektów dla polskiego rynku samochodów osobowych. Próbując ocenić ten ogromny napływ, należy jednak wziąć pod uwagę, iż nie dla wszystkich uczestników rynku zjawisko to niesie ze sobą jednoznacznie negatywne konsekwencje. Stąd też powstaje swoisty konflikt grup interesu, gdzie obie strony dysponują ważkimi argumentami ekonomicznymi, społecznymi czy ekologicznymi. Równoległym uczestnikiem „sporu” staje się społeczeństwo – tak samo niejednorodne w swojej ocenie przywozu samochodów używanych, warunkowanej np. indywidualną sytuacją materialną, statusem społeczno-zawodowym, itd.

Potencjalne pozytywne aspekty przywozu samochodów używanych

➤ **wzrost dostępności samochodów** – jak wynika z danych statystycznych, przeciętnie rzecz biorąc, samochód posiada jedynie co drugie polskie gospodarstwo domowe, co sytuuje Polskę daleko w tyle w porównaniu z krajami Europy Zachodniej. Główną barierą dla posiadania samochodu w Polsce jest niska zamożność wielu grup społecznych, nie pozwalająca w ogóle na zakup nowego auta. Ogromna podaż samochodów używanych, szczególnie tych starszych, przyczynia się do znaczącego spadku cen na rynku wtórnym i tym samym, do zwiększenia dostępności samochodów dla całej rzeszy osób, których do tej pory nie było stać na zakup własnego auta,

➤ **zwiększenie mobilności społecznej** – jako efekt zwiększenia dostępności samochodów. Z danych Służby Celnej wynika, iż największą liczbę formalności przywozowych (zapłata akcyzy) w okresie maj-sierpień 2004 r. załatwiano w Izbach Celnym w Poznaniu (64,2 tys. sztuk samochodów), Wrocławiu (47,6 tys. sztuk) i Krakowie (40,9 tys. sztuk). Nie jest to niestety wystarczający miernik pokazujący gdzie ostatecznie trafią sprowadzone samochody. Jednak z publikacji w mediach czy dyskusji na forach internetowych wynika, iż bardzo duża część sprowadzanych samochodów trafia do małych miast i na wieś. Biorąc pod uwagę, że właśnie tego typu obszary są najsilniej dotknięte bezrobociem, upowszechnienie „motoryzacji” podnosi w jakimś stopniu mobilność mieszkańców tych terenów. Dzięki temu mają oni szansę zarówno skuteczniej poszukiwać pracy, jak i docierać do pracy zlokalizowanej w odległych regionalnych centrach miejskich,

➤ **rozwój przedsiębiorczości „okołoimportowej”** – nieskrępowany przywóz samochodów ponownie ożywił cały sektor usług motoryzacyjnych rynku wtórnego. Przypadki samodzielnego sprowadzania samochodów na własny użytek nie stanowią zdecydowanej większości przywozu. Stąd też, dzięki importowi, powróciła koniunktura na usługi transportowe tzw. laweciarzy, a na „reanimacji” sprowadzonych aut dobrze prosperują warsztaty samochodowe. Także na wprowadzaniu samochodów na rynek zarabiają też indywidualni pośrednicy czy komisje samochodowe. Jak można sądzić, duża część usług odbywa się w „szarej strefie”, co nie zmienia sytuacji, że dzięki zyskom z przywozu samochodów używanych poprawi się sytuacja materialna co najmniej kilku tysięcy osób,

➤ **wzrost koniunktury dla producentów części zamiennych** – struktura wiekowa sprowadzanych samochodów oraz fakt, że część z nich to auta powypadkowe, otwiera szansę na wzrost popytu na części zamienne. Oczywiście, równoległe z importem samochodów będzie rozwijał się przywóz części zamiennych z krajów UE. Jednak w Polsce istnieje poważna grupa drobnych wytwórców, produkujących zamienniki części oryginalnych do więk-

szości samochodów obecnych na rynku. Pojawienie się na polskim rynku kilkuset tysięcy nowych pojazdów, wymagających (z racji wieku) częstszych napraw, powinno dać silny impuls rozwoju produkcji w segmencie zamienników – a co za tym idzie większego popytu na pracę czy większych zysków firm (w tym przypadku w większości rejestrowanych przez państwo).

Potencjalne negatywne aspekty przywozu samochodów używanych

➤ **spadek sprzedaży nowych samochodów** – jaki nastąpił po 1 maja 2004 r. nie jest warunkowany tylko i wyłącznie wzrostem cen czy niekorzystnymi dla przedsiębiorców uregulowaniami VAT. Jak można sądzić, atrakcyjna cenowo oferta samochodów używanych spowodowała wycofanie się z decyzji zakupu samochodu nowego dużej grupy potencjalnych klientów średnio i mało zamożnych. 1-2 letni samochód używany, pozostając w bardzo dobrym stanie technicznym i oferując niewiele niższą jakość, jest jednocześnie zdecydowanie tańszy niż jego nowy odpowiednik. Dopóki napływ samochodów używanych do polskiego rynku był ograniczony, ceny na rynku wtórnym były stabilne, a nawet lekko rosły. To powodowało, że łatwiejsza była decyzja o podjęciu dodatkowego wysiłku finansowego (np. dofinansowania zakupu kredytem) i zakupu nowego auta. Otwarcie rynku i spadek cen dały możliwość zakupu samochodu - porównywalnego z nowym – przy mniejszym ryzyku obciążenia finansów gospodarstwa domowego,

➤ **pogorszenie się sytuacji oficjalnych importerów i dealerów** – jest oczywistym następstwem spadku popytu na nowe samochody. Z informacji dostępnych w mediach wynika, że sprzedawcy samochodów balansują na granicy opłacalności, stosując kolejne promocje i upusty by podtrzymać słabnącą sprzedaż. W odróżnieniu od prywatnych importerów, działających nierzadko w „szarej strefie”, importerzy i dealerzy nowych samochodów prowadzą „transparentną podatkowo” działalność gospodarczą, dając zatrudnienie przynajmniej kilku tysiącom osób (także w autoryzowanych serwisach). Kryzys sprzedaży nowych samochodów może niestety doprowadzić do ograniczania działalności oficjalnych sprzedawców i ograniczenia zatrudnienia,

➤ **zaburzenie struktury cen i podaży na rynku wtórnym** – każde gwałtowne czy sztucznie indukowane zjawisko w gospodarce rynkowej wywołuje niepożądane skutki, które w krótkim czasie nie mogą być skompensowane przez „niewidzialne” mechanizmy rynku. Masowa podaż samochodów używanych w krótkim okresie i związany z nią spadek cen na rynku wtórnym, są korzystne niestety tylko dla części uczestników rynku. Przyjmując za przeciętny poziom sprzedaży nowych samochodów liczbę 300-350 tys. (w ostatnich latach), w Polsce istnieje ogromna (co najmniej milionowa) grupa posiadaczy samochodów kupionych w salonach (jako nowe). W dużej części są to osoby, które systematycznie dokonują zmiany samochodu na nowy po 3-5-letniej eksploatacji. Jednak ich kalkulacje dotyczące stopniowej utraty wartości auta w obecnej sytuacji okazały się całkowicie nietrafne w obliczu gwałtownego spadku cen i nadmiernej podaży konkurencyjnych pojazdów. W efekcie, posiadacze samochodów kupionych w polskich salonach, bądź to będą musieli pogodzić się w większą stratą finansową przy odsprzedaży samochodu, bądź po prostu wstrzymają się ze zmianą samochodu na nowy – co z kolei pogłębi kłopoty rynku samochodów nowych.

Mimo, że trudno ocenić jak dalece będzie chłonny polski rynek samochodów używanych, to należy wziąć także pod uwagę sytuację, w której nieskrępowany przywóz przekroczy możliwości popytu wewnętrznego. Sprowadzone samochody używane będą „zalegały” komisji i giełdy samochodowe, na długi czas sztucznie konserwując ceny na rynku wtórnym – nie wspominając o środkach finansowych „przedsiębiorczych” importerów,

➤ **wzrost zagrożeń ekologicznych** – jak już wcześniej wykazano, zniesienie normy EURO II było kluczowym elementem dla otwarcia polskiego rynku na masowy przywóz starszych samochodów używanych - które do 1 maja 2004 r. nie mogły być rejestrowane w Polsce. Należy tu wziąć pod uwagę nie tylko potencjalny wzrost zanieczyszczenia powietrza

nadmierną emisją spalin czy gorszymi parametrami gazów w emitowanych spalinach. Równie istotne mogą być także efekty zużycia (z racji wieku samochodu) innych instalacji w samochodach – wycieków oleju, płynów hamulcowych czy chłodniczych – które będą przedostawały się np. do gruntu. Jeżeli przyjąć, że głównymi odbiorcami najstarszych importowanych aut są osoby mniej zamożne, to trudno oczekiwać, że będą one w stanie ponieść koszty wymiany zużytych instalacji i podzespołów,

➤ **możliwy wzrost niebezpieczeństwa na drogach** – jest ściśle związany z omówionym powyżej ogólnym stanem instalacji w sprowadzanych samochodach, ale także z innym zjawiskiem charakterystycznym dla obecnego przywozu samochodów używanych – tj. z przywozem aut powypadkowych. Ich zakup jest niezwykle atrakcyjny ze względu na cenę (w kraju zakupu) i koszty naprawy (w Polsce). Niestety, tego typu proceder rodzi dużą pokusę dokonywania napraw możliwie jak najmniejszym kosztem – i to niezależnie od tego czy robi to ostateczny odbiorca, czy osoba przygotowująca samochód do odsprzedaży na rynku wtórnym. Znając jednocześnie praktykę „załatwiania” obowiązkowych przeglądów technicznych, powstaje obawa, że w związku z masowym przywozem, na polskich drogach pojawi się duża liczba samochodów o „wątpliwej sprawności”, co da o sobie znać w trudniejszych warunkach drogowych czy nagłych sytuacjach (np. awaryjne hamowanie),

➤ **złomowanie samochodów** - już w bardzo niedługim czasie polski rynek motoryzacyjny będzie musiał sprostać unijnym przepisom związanym z ekologicznym złomowaniem i recyklingiem samochodów. Dyrektywa o tzw. końcu życia samochodu (End of Life Vehicle Directive) stanowi, iż do końca 2006 r. 85% średniej masy pojazdów oddawanych na złom ma podlegać odzyskowi, a 80% złomowanych komponentów ma być poddawane przerobowi wtórnemu. Do końca 2014 r. progi te wzrosną odpowiednio do poziomu 95% i 85%. Finansowanie złomowania z zasady obciąży producentów samochodów (tzw. opłata produktowa), choć jak można sądzić koszty zostaną w dużym stopniu przerzucone (w cenie) na nabywców nowych samochodów. Obecny ogromny przywóz starych samochodów do Polski niejako „czyści” rynki krajów Europy Zachodniej z pojazdów, które w krótkiej perspektywie czasowej i tak trafiłyby na złom. Tym samym zmniejszany jest ciężar jaki poniosą tamte kraje na wykonanie zaleceń UE dotyczących obowiązkowego recyklingu samochodów, a zwiększa się przyszła skala problemów jakie po 2006 r. wystąpią w Polsce. Przy tak ogromnej liczbie samochodów wymagających profesjonalnego złomowania, powstaje pytanie, czy opłaty produktowe ponoszone przez producentów i nabywców nowych samochodów pokryją koszty recyklingu i czy ostatecznie nie będzie konieczne dodatkowe wsparcie złomowania z pieniędzy wszystkich polskich podatników,

➤ **możliwy wzrost kradzieży samochodów** – pojawienie się na polskim rynku ogromnej masy samochodów używanych znacząco zwiększa popyt na części zamienne. Jak pokazało doświadczenie z ubiegłych lat (np. boom importowy 2001-2002) problem dostawy części jest nie tylko szansą dla importerów i polskich producentów, ale także w odczuwalnym stopniu zwiększa popyt na tzw. kradzieże samochodów „na części”. Wiele elementów samochodu z natury rzeczy nie posiada znaków identyfikacyjnych, inne (nawet jeśli są do zidentyfikowania) nie są rejestrowane w dokumentacji technicznej. Stąd też, kradzież „na części” jest znacznie „bezpieczniejsza” niż próba legalizowania kompletnego samochodu. Jeśli dodać do tego dużą pokusę zakupu części po „okazyjnych” cenach, to prawdopodobieństwo wzrostu plag kradzieży w najbliższych latach znacznie wzrasta,

➤ **możliwy wzrost liczby nieubezpieczonych pojazdów** – problem ten występował w Polsce od lat, niezależnie od wielkości importu czy sprzedaży. Związany był zarówno z nieistniejącym systemem kontroli, jak i z faktem wysokich kosztów ubezpieczenia. Ten drugi czynnik może mieć nadal ważne znaczenie, jeśli przyjąć, że duża część sprowadzonych samochodów trafi do osób mniej zamożnych, które będą dążyły do minimalizowania kosztów utrzymania auta. Stąd też powstaje niebezpieczeństwo, że na drogach zwiększy się liczba pojazdów bez obowiązkowych ubezpieczeń, co z kolei będzie rodziło poważne konsekwencje w przypadku zaistnienia szkody. Co prawda od 1 października 2004 r. zaczęło się wdrażanie elementów krajowego systemu pod nazwą Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców

(CEPiK), który ma wyeliminować możliwość użytkowania samochodu bez ubezpieczenia. Jednak, jak wynika z aktualnej praktyki, na pełne i bezproblemowe funkcjonowanie CEPiK trzeba będzie jeszcze poczekać.

Reasumując, jednoznaczna ocena zjawiska, jakim jest masowy import samochodów używanych po 1 maja 2004 r., jest niezwykle trudna. Wymagałaby niejednokrotnie ważenia wielkości nieporównywalnych – np. z jednej strony zwiększenia dostępności społecznej do dobra jakim jest samochód czy zwiększenia mobilności społecznej, z drugiej zaś pogorszenia kondycji ekonomicznej sprzedawców nowych samochodów czy zagrożeń dla środowiska, zwiększenia niebezpieczeństwa ruchu na drogach, itd.

Wydaje się natomiast, iż splot uwarunkowań prawnych i ekonomicznych związanych z momentem akcesji doprowadził do gwałtownego zachwiania równowagi rynku – co nie jest zjawiskiem pozytywnym, niezależnie od argumentów „za” i „przeciw”. Problematyczne jest także to, iż część efektów nieskrępowanego importu może dopiero ujawnić się za kilka lat (np. złomowanie starych samochodów) i koszty społeczno-ekonomiczne, jakie trzeba będzie ponieść na rozwiązanie problemu, istotnie przewyższą doraźne zyski z np. zwiększenia stopnia „zmotoryzowania” społeczeństwa.

3. Podsumowanie

W miesiącach poprzedzających datę akcesji Polski do UE w mediach dość często pojawiała się dyskusja na temat skutków członkostwa dla polskiej gospodarki, w tym także dla branży motoryzacyjnej. O ile część produkcyjna sektora motoryzacyjnego zlokalizowana w Polsce działała według pełnych reguł Wspólnego Rynku już na długo przed dniem 1 maja 2004 r., to wiele niepewności dotyczyło kierunku i głębokości zmian na rynku sprzedaży samochodów.

Podstawową kwestią skutków akcesji dla rynku nowych samochodów było utrzymanie poziomu sprzedaży. Po latach stagnacji (2001-2002), 2003 rok był czasem odczuwalnego wzrostu sprzedaży nowych samochodów, który utrzymał się także w pierwszych miesiącach 2004 roku. Jednak akcesja niosła ze sobą istotne zagrożenia w postaci wzrostu cen samochodów w salonach (dostosowanie do poziomu krajów UE) oraz spadku popytu na auta wśród przedsiębiorców (na skutek zmian w uregulowaniach podatku VAT). Jak pokazały wyniki ostatnich miesięcy, obawy z okresu przed akcesją w pełni potwierdziły się w praktyce. Ceny nowych samochodów wzrosły w okresie maj-sierpień 2004 r. o przynajmniej 10%, a nowelizacja ustawy o VAT znacząco ograniczyła sprzedaż tzw. samochodów osobowych z kratką. W efekcie, w pierwszym okresie polskiego członkostwa w UE, sprzedaż nowych samochodów w spadła w skali miesiąca o ok. 4-5 tys. sztuk w porównaniu z podobnym okresem 2003 r. Jednak do spadku sprzedaży nowych samochodów przyczynił się jeszcze jeden czynnik – masowy import samochodów używanych. O ile zjawisko to było uwzględniane w prognozach przed akcesją, to trudno było przewidzieć, że skala tego zjawiska przybierze aż takie rozmiary.

Moment akcesji nie zmienił wszystkich warunków istotnych z punktu widzenia importu samochodów używanych. Zerowe stawki celne na import samochodów z krajów UE obowiązywały już od 2002 r., po 1 maja 2004 r. nadal funkcjonuje system podatku akcyzowego obciążającego zakup samochodów (choć rodzi on spore wątpliwości co do zgodności tej formy z unijnym prawem o swobodzie przepływu towarów). Jednak pozostałe zmiany jakie przyniosło członkostwo w UE okazały się kluczowe dla otwarcia rynku dla przywozu samochodów używanych. Niższe koszty VAT przy wewnątrzspółnotowym nabyciu samochodów, zniesienie formalności granicznych, a przede wszystkim zniesienie restrykcyjnej normy czystości spalin EURO II, wywołały prawdziwą lawinę przywozu używanych samochodów. W ciągu 4 miesięcy polskiego członkostwa w UE, do kraju napłynęło ponad 400 tys. aut – w znakomitej większości starszych, często też powypadkowych. Jednocześnie, nadzieje, iż restrykcyjny

system akcyzy ograniczy import, okazały się płonne, w sytuacji gdy służby celne zaprzestały weryfikacji cen sprowadzanych samochodów.

Skala zjawiska, jakim jest masowy przywóz samochodów używanych nie pozostała bez wpływu na sytuację całego rynku sprzedaży samochodów. Ogromną podaż i konkurencyjność cenową importu negatywnie odczuli sprzedawcy nowych samochodów, jak też cała rzesza posiadaczy samochodów, którzy poprzez sprzedaż na rynku wtórnym planowali wymianę samochodu na nowszy. Z drugiej strony, nieskrępowany przywóz stworzył dobrą koniunkturę dla przedsiębiorczych importerów, warsztatów samochodowych, a także dał dostęp do dobra jakim jest samochód, ogromnej liczbie osób mniej zamożnych. Stąd też, bardzo trudno jednoznacznie stwierdzić, że masowy przywóz samochodów używanych ma tylko i wyłącznie negatywne konsekwencje.

Jednak jeżeli przyjąć, że dobro posiadających i nie posiadających samochód czy dealerów i tzw. laweciarzy jest naturalną grą grup interesu, to nadmierny import – szczególnie starych – samochodów niesie ze sobą pewne obiektywne zagrożenia, wobec których system państwowy nie może pozostać obojętny. Struktura wiekowa sprowadzanych samochodów wskazuje, iż w stosunkowo niedługim czasie, spora ich część będzie wymagała złomowania. Jednocześnie od 2006 r. zaczynają obowiązywać restrykcyjne przepisy unijne dotyczące obowiązkowego recyklingu samochodów, których realizacja będzie wymagała znacznych nakładów finansowych. Obecny (i przyszły) import starych samochodów skutecznie „czyści” rynki bogatszych krajów Europy Zachodniej z samochodowego „złomu”, zmniejszając skalę problemu recyklingu przed jakim staną tamte kraje za kilka lat. Tymczasem Polska, nie posiadająca jak na razie profesjonalnej sieci zakładów złomowania i odzyskiwania surowców, naraża się na poważny, kosztowny problem zagospodarowania i przerobu złomowanych samochodów – i to problem, który najprawdopodobniej wystąpi w skoncentrowanej formie, biorąc pod uwagę „punktowy” przyrost liczby samochodów na polskim rynku.

Odrzucając zatem argumenty „za i przeciw” przedstawiane przez grupy interesu skupiające zwolenników i przeciwników niekontrolowanego przywozu samochodów używanych, głównym powodem jak najszybszego podjęcia działań ograniczających napływ do Polski najstarszych roczników samochodów powinna stać się dbałość o interes środowiska i pieniądze polskich podatników (środki z opłat produktowych prawdopodobnie nie wystarczą do rozwiązania problemu recyklingu w spodziewanej skali problemu).

Zaproponowanie skutecznych barier chroniących polski rynek przed napływem najstarszych samochodów jest nieco utrudnione w granicach jakie nakłada na Polskę prawodawstwo UE. Nie jest na razie przesądzony los systemu akcyzowego. Gdyby jednak ten instrument miał nadal funkcjonować, to niezwykle pilnym zadaniem staje się stworzenie takich rozwiązań, które umożliwiłyby służbom celnym skuteczną weryfikację deklarowanej wartości sprowadzanych pojazdów.

W stanie obecnym, przyjmowanie wprost deklaracji importerów (bez weryfikacji) jest naigrywaniem się z prawa i czyni akcyzę narzędziem nieskutecznym. Możliwe, że jakimś częściowym rozwiązaniem, byłoby wprowadzenie (wzorem niektórych krajów UE) opłaty rejestracyjnej, która mogłaby służyć jako źródło finansowania przyszłego recyklingu. Niestety, ustanowienie „zaporowych” stawek mogłoby sparaliżować obrót na rynku wtórnym, uderzając w równym stopniu w importerów samochodów używanych ale też w osoby dokonujące obrotu samochodami w ramach rynku wewnętrznego.

Kierunkiem działań, które mogłoby przyczynić się do ograniczenia napływu do Polski najstarszych czy powypadkowych samochodów, jest uszczegółowienie i „uszczelnienie” procesu badań technicznych niezbędnych dla zarejestrowania pojazdu (prace takie prowadzi Ministerstwo Infrastruktury). Należy jednak pamiętać, że dla zachowania równości wszystkich podmiotów, przepisy regulujące kwestie stopnia zużycia (zniszczenia) pojazdu i dopuszczalności do jego naprawy i ruchu drogowego, muszą w takim samym stopniu objąć samochody sprowadzane do Polski, jak i te, które są już zarejestrowane w Polsce. Równoległym warunkiem prawidłowego działania instrumentu badań technicznych musi być takie „uszczelnienie” procesu kontroli, by „załatwienie” obowiązkowego przeglądu stało się niewykonalne.