

Uchwała nr 90
strony pracowników i strony pracodawców
Rady Dialogu Społecznego
z dnia 30 września 2020 roku
w sprawie problemów sektora motoryzacyjnego

Na podstawie art. 29 w związku z art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2232) uchwała się, co następuje:

Strona pracowników i strona pracodawców Rady Dialogu Społecznego wyrażają zaniepokojenie obecną sytuacją w przemyśle motoryzacyjnym wywołaną epidemią koronawirusa COVID-19. Przemysł motoryzacyjny to jeden z najnowocześniejszych sektorów gospodarki w Polsce. Według Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu w naszym kraju działa około 1000 producentów części motoryzacyjnych, a swoje zakłady ma także kilku producentów pojazdów. W zakładach i firmach o profilu motoryzacyjnym pracuje ok. 400 tys. pracowników, w tym w bezpośredniej produkcji tj. u producentów pojazdów i producentów części motoryzacyjnych ponad 200 tys. pracowników. Wartość rocznej produkcji to ponad 150 mld zł.

Na wybuchu pandemii koronawirusa cierpi cała motoryzacja. Większość producentów pojazdów i producentów części motoryzacyjnych musiała na kilka tygodni lub nawet miesiące całkowicie zamknąć swoje fabryki. Ludzie obawiający się nie tylko zdrowotnych ale i ekonomicznych skutków koronawirusa zrewidowali swoje plany na zakup nowych pojazdów, przez co stracili ich dealerzy. Spadki zanotował też sektor handlu i usług motoryzacyjnych. Kwietniowa produkcja sprzedana sektora motoryzacyjnego w Polsce (PKD29) według statystyk GUS zmniejszyła się o 78%. Koronakryzys dotknął nie tylko producentów pojazdów, ale też sektor producentów części i komponentów do ich produkcji. Branża dostawców oczekuje w tym roku spadku przychodów o 20% lub więcej, a ponad połowa spodziewa się negatywnych wyników w bieżącym roku. Wiele zakładów produkcyjnych w Polsce jest obecnie stopniowo ponownie otwieranych, ale ze względu na procedury związane z koronawirusem oraz ze względu na obniżony popyt na poziomie znacznie poniżej zdolności produkcyjnych sprzed kryzysu. Obecnie wykorzystywanych jest około 60 - 70% zdolności produkcyjnych.

Straty w łańcuchu wartości przemysłu motoryzacyjnego są nie do odrobienia w roku 2020. Według ocen ekspertów branżowych straty w 2020 roku w porównaniu do roku 2019 wyniosą około 30%. Część ekspertów oczekuje powrotu do stanu z roku 2019 dopiero w roku 2022.

W związku z zaistniałą sytuacją zagrażającą całemu sektorowi motoryzacyjnemu w Polsce, wnioskujemy o szereg działań mających na celu uratowanie miejsc pracy oraz restart łańcucha wartości.

Rekomendacja 1:

Powołanie zespołu dla prowadzenia branżowego dialogu ds. motoryzacji

W celu wspólnego przedyskutowania problematyki sektora motoryzacyjnego, niezbędna jest trójstronna platforma dialogu. Taką platformą może być Zespół dla prowadzenia branżowego dialogu do spraw przemysłu motoryzacyjnego, powołany uchwałą RDS z dnia 19 października 2016 roku. Niestety, taki Zespół do dnia dzisiejszego nie rozpoczął prac i nie został zwołany. **Wnioskujemy do strony rządowej o jak najpilniejsze zwołanie Zespołu.**

Rekomendacja 2:

Wsparcie sektora motoryzacyjnego w postaci kontynuacji wsparcia postojowego dla pracowników firm.

W lipcu br. w wielu przedsiębiorstwach kończy się dofinansowanie ze środków budżetu państwa a firmy zapowiadają zwolnienia grupowe, które mogą objąć ok. 30% zatrudnionych. Już teraz pracę straciło ok. 5000 pracowników zatrudnionych w sektorze motoryzacyjnym poprzez agencje pracy tymczasowej oraz posiadających zatrudnienie na czas określony. Aby nie dopuścić do masowych zwolnień w kolejnych miesiącach niezbędne jest zagwarantowanie pracownikom zatrudnienia również po zakończeniu okresu, na który była udzielana pomoc państwa. **Wnioskujemy o kontynuację pomocy na analogicznych zasadach w postaci wsparcia postojowego dla pracowników firm, które zanotowały znaczący spadek przychodów również po zniesieniu stanu zagrożenia epidemiologicznego albo stanu epidemii.** W tym celu możliwe jest zastosowanie ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych: art. 15 g ust. 16: Świadczenia, o których mowa w ust. 1 i 1a, oraz środki, o których mowa w ust. 2, przysługują przez łączny okres 3 miesięcy, przypadających od miesiąca złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, lub wniosków, o których mowa w ust. 1a. oraz ust. 19. Rada Ministrów może, w celu przeciwdziałania skutkom gospodarczym COVID-19, w drodze rozporządzenia, przedłużyć okres, o którym mowa w ust. 16, mając na względzie okres obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz skutki nimi wywołane.

Rekomendacja 3:

Wdrożenie programu wsparcia zakupu nowych pojazdów

Wiele krajów europejskich (Niemcy, Francja, Hiszpania) zapowiedziało pomoc finansową dla sektora motoryzacyjnego w postaci obniżonego podatku VAT czy bezpośrednich dopłat do zakupu samochodów, jak we Włoszech. Bez pomocy i impulsu ze strony państwa przemysł motoryzacyjny dotknie fala masowych zwolnień pracowniczych. **Wnioskujemy o wdrożenie w Polsce programów wspierających popyt na nowe pojazdy.** Tego typu wsparcie da pozytywny impuls dla całej gospodarki biorąc pod uwagę złożone łańcuchy dostaw organizowane przez dostawców, producentów i dealerów. Propozycją dla Polski może być wsparcie w kwocie 10 000 zł (5 000 zł od dealera) zakupu nowych samochodów osobowych i dostawczych pod warunkiem złomowania samochodu starszego niż 9 lat (norma EURO4 i niższe). To oprócz wsparcia restartu branży, byłoby także wsparciem środowiska (znaczące odmłodzenie parku), wsparciem gospodarki o obiegu zamkniętym oraz poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Wdrożenie wsparcia przyniesie szereg pozytywnych skutków:

- zwiększone wpływy do budżetu państwa z tytułu VAT i podatku akcyzowego;
- wpływy z tytułu VAT i podatku akcyzowego generowane w okresie największych potrzeb wydatkowych państwa, nie po kryzysie;
- wsparcie dla sieci dealerów samochodów nowych, w przeważającej większości polskich, często rodzinnych firm;
- wsparcie firm ubezpieczeniowych;
- wsparcie firm z sektora bankowego;
- wsparcie producentów samochodów w Polsce, w tym zatrudnienia;
- pośrednio wsparcie polskich producentów części i komponentów do produkcji samochodów.

Dołączenie do programu wsparcia wymogu przekazania używanego samochodu zwiększa pozytywny wpływ programu o kolejne elementy:

- budżet programu niższy niż w przypadku wsparcia bez wymogu złomowania (znacząca część rynku, np. firmy leasingowe czy klienci flotowi nie dysponują tak starymi samochodami);
- wsparcie legalnych sieci recyklingu, w przeważającej części polskich, często rodzinnych firm;
- realizację w praktyce zasad gospodarki o obiegu zamkniętym poprzez powrót do obiegu szeregu cennych materiałów, w tym stali motoryzacyjnej, metali szlachetnych czy gumy i szkła;

- wycofanie z eksploatacji starych samochodów niespełniających norm emisji EURO 5 i wyżej, czyli pojazdów najbardziej szkodliwych dla środowiska i wprowadzenie w ich miejsce pojazdów spełniających obecnie wymagane, surowe normy emisji EURO 6 – co zapewnia znaczące podniesienie jakości powietrza;
- odnowa parku samochodowego jest bardzo korzystana z punktu widzenia emisji CO₂, wszystkie nowe samochody rejestrowane po 1 stycznia 2020 muszą zapewnić nowe normy emisji CO₂, czyli średnio 95 g CO₂/km;
- podniesienie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez eliminację najstarszych pojazdów, często w złym stanie technicznym oraz z gorszym wyposażeniem w obszarze bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego pojazdów.

Rekomendacja 4:

Wprowadzenie regulacji umożliwiających w czasie kryzysu bardziej elastyczną organizację produkcji

Szczegółowe zasady funkcjonowania i rozliczania kont czasu pracy, gwarancji w zakresie uprawnień pracowniczych powinny zostać określone na ogólnych zasadach w Radzie Dialogu Społecznego, a w szczególności na poziomie przedsiębiorstwa pomiędzy pracodawcą a zakładowymi organizacjami związkowymi na zasadach ogólnych Kodeksu Pracy.

Rekomendacja 5:

Uregulowanie dotyczące pracy zdalnej

Wnioskujemy o jak najszybsze **przyjęcie nowych uregulowań w Kodeksie pracy dotyczących świadczenia pracy w formie pracy zdalnej**, oddzielnie od przepisów regulujących telepracę.

Rekomendacja 6:

Czasowe odroczenie wejścia w życie wybranych regulacji technicznych i powstrzymanie się z nakładaniem nowych obowiązków

Chcemy skorzystać z okazji, aby zwrócić uwagę na krytyczną kwestię regulacji technicznych. Od 1 stycznia 2021 roku wszystkie nowo rejestrowane samochody osobowe i dostawcze będą musiały spełniać wymogi norm emisji Euro 6d ISC-FCM. Tymczasem, ze względu na korona-kryzys, służby

techniczne i organy udzielające homologacji typu nie działały lub działały w bardzo ograniczonym stopniu. Równocześnie, producenci pojazdów nie byli w stanie wykonywać działań, takich jak badania i rozwój, badania silników i pojazdów czy badania drogowe. Na to wszystko nałożyło się załamanie popytu i niemożność sprzedania wyprodukowanych już pojazdów. Stąd też producenci samochodów w Polsce prawdopodobnie nie będą w stanie dotrzymać niektórych terminów określonych w przepisach, co jest bezpośrednim skutkiem zakłóceń spowodowanych przez wybuch epidemii COVID-19. **Wnioskujemy o odroczenie terminu wejścia w życie tej regulacji technicznej oraz szeregu innych regulacji o 6 miesięcy.** Ponadto wnosimy o wsparcie dla możliwości kontynuacji sprzedaży i rejestracji pojazdów niespełniających wyżej wymienionych norm poprzez zwiększenie procedury końcowej partii produkcji.

Apelujemy także by Państwo nie podejmowało obecnie inicjatyw wpływających na zwiększenie obowiązków nakładanych na firmy. Toczące się już procesy legislacyjne dotyczące aktów prawnych wprowadzających nowe obciążenia czy to biurokratyczne, czy fiskalne (podatki, daniny, opłaty, składki, etc.) powinny być wstrzymane, tak by nie intensyfikować negatywnego wpływu pandemii na gospodarkę. W ostatnim czasie w walce z szarą strefą na motoryzację nałożono wiele obowiązków. Dalsze obowiązki w połączeniu ze skutkami wywołanymi przez koronawirusa powodować mogą negatywne konsekwencje i odpływ legalnie działających firm do szarej strefy.

Rekomendacja 7:

Rozszerzenie programu wsparcia zakupów pojazdów nisko- i zeroemisyjnych

Rozwój nisko- i zeroemisyjnego transportu publicznego i indywidualnego ma oczywisty wkład do poprawy jakości powietrza. Może on również sprzyjać rozwojowi gospodarki poprzez wsparcie B+R oraz inwestycji w sektor przemysłu wytwarzającego pojazdy, części i komponenty do produkcji nisko- i zeroemisyjnych pojazdów. Pożądane kierunki działań ze strony popytowej obejmują rozszerzenie katalogu działań wspierających zakup lub leasing nowych nisko- i zeroemisyjnych pojazdów (elektrycznych i hybrydowych) w oparciu o bodźce finansowe i behawioralne oraz modernizację taboru w transporcie publicznym na niskoemisyjny (elektryczny, hybrydowy, gazowy czy wodorowy). Warunkiem koniecznym dalszego rozwoju nisko- i zeroemisyjnej mobilności w Polsce jest neutralność technologiczna oraz szeroko dostępna infrastruktura do ładowania pojazdów, w tym sieci szybkich ładowarek.

Wnioskujemy o:

1. Rozszerzenie programów wsparcia o program wsparcia zakupów pojazdów niskoemisyjnych (PHEV);

2. Rozszerzenie beneficjentów programu wsparcia o osoby prawne;
3. Rozszerzenie listy pojazdów BEV uprawnionych do wsparcia poprzez podniesienie ceny maksymalnej zakupu o 5% do 10%.wprowadzenie w ramach programów wspierających nabycie nowych nisko- i zeroemisyjnych pojazdów elastycznej formy finansowania pojazdu, np. najem długoterminowy lub leasing bez obowiązku wykupu pojazdu;
4. Wprowadzenie programów wspierających nabycie wyłącznie infrastruktury do ładowania pojazdów;
5. Rozszerzenie preferencji przewidzianych w ustawie o elektromobilności o pojazdy HEV (bez wtyczki).

Rekomendacja 8:

Wsparcie dla rynku pojazdów ciężarowych i autobusów napędzanych ciekłym gazem ziemnym

Przykładem konieczności zachowania neutralności technologicznej jest sektor ciężarówek i autobusów. Z uwagi na fakt, że polskie firmy transportowe (odpowiadające za 6% PKB) utrzymują pozycję absolutnego lidera w transporcie drogowym w Europie, paliwem alternatywnym, którego rozwój może pomóc w osiągnięciu neutralności klimatycznej może być LNG dedykowane samochodom ciężarowym o dużej ładowności. Jego rozpowszechnienie może zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych przez pojazd o ponad 20% w porównaniu z olejem napędowym. Przy zastosowaniu *bioLNG* pojazdy ciężarowe uzyskują ujemną emisję gazów cieplarnianych (-899g CO₂/MJ well-to-wheel). Silniki spalające LNG są również cichsze od wysokoprężnych. Stanowi to zaletę na obszarach miejskich, szczególnie podczas nocnych dostaw oraz na obszarach, gdzie występuje intensywny ruch drogowy. LNG jako paliwo jest powszechnie dostępne, a technologia silników gazowych z sukcesem rozwijana od dziesięcioleci. Proponujemy więc, aby poprzez odpowiednie zmiany w przepisach prawnych wspierać ten rynek jako pozwalający w krótkim czasie osiągnąć znaczące redukcje emisji w transporcie.

Wnioskujemy o podjęcie konkretnych działań:

1. Zmniejszenie do zera lub częściowa redukcja myta za przejazd samochodów ciężarowych napędzanych gazem ziemnym drogami w systemie Via Toll;
2. Zlikwidowanie opłaty paliwowej dla gazu ziemnego używanego jako paliwo transportowe;
3. Uruchomienie dopłat do zakupu pojazdów ciężarowych napędzanych gazem ziemnym w ramach konkursów NFOŚiGW (środki z likwidowanego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu);
4. Uruchomienie dopłat do budowy stacji LNG w ramach konkursów NFOŚiGW (środki z likwidowanego Funduszu Niskoemisyjnego Transportu);
5. Uproszczenie przepisów dotyczących możliwości budowy stacji tankowania LNG i LCNG.

Rekomendacja 9:

Wdrożenie programów wsparcia dla inwestycji w obszarze produkcji pojazdów zero-emisyjnych oraz części i komponentów do ich produkcji

Ponadto, aby motoryzacyjny łańcuch wartości zlokalizowany w Polsce mógł włączyć się w nowopowstający łańcuch wartości mobilności niskoemisyjnej, **wnioskujemy o wdrożenie programów wsparcia projektów z obszaru produkcji pojazdów i komponentów do produkcji pojazdów elektrycznych czy hybrydowych bez względu na ich wielkość**. Obecna sytuacja w branży motoryzacyjnej powinna skłonić do stworzenia programu wsparcia dla wszystkich inwestycji dokonywanych przez wszystkie firmy w obszarze nisko- i zeroemisyjnych pojazdów.

Rekomendacja 10:

Wdrożenie programów wsparcia dla inwestycji w obszarze transformacji sektora motoryzacyjnego w kierunku neutralności emisyjnej

Wsparcie transformacji branży motoryzacyjnej w stronę neutralności emisyjnej. W interesie Polski powinno być stworzenie kompleksowego programu wspierającego przejście do neutralności emisyjnej całego łańcucha wartości – od zakładów produkujących pojazdy jak i części, ale też sektor usług, który musi nadążać za zmianami technicznymi. Spójny program może objąć wsparcie dla OZE, termoizolacji budynków, poprawy efektywności istniejących procesów i instalacji oraz inteligentnego wykorzystania energii już wyprodukowanej. **Wnioskujemy o stworzenie programu wsparcia dla kompleksowych projektów zmniejszających emisję dwutlenku węgla w sektorze motoryzacji**.

Rekomendacja 11:

Ograniczenie skutków transformacji poprzez wsparcie zmian w kwalifikacjach pracowników

Brak wsparcia dla kompleksowych programów szkoleniowych dla pracowników dużych firm przy konieczności przeprofilowania produkcji w kierunku nowych technologii czy procesów. Tego typu działania w chwili obecnej nie są wspierane przez programy pomocy publicznej dla dużych przedsiębiorców. Mogłoby to zostać wsparte poprzez realizację projektów wspieranych przez przemysł, finansowanych przez Erasmus+, takie jak DRIVES czy ALBATTIS.

Rekomendacja 12:

Spółecznie odpowiedzialna prośrodowiskowa reforma opodatkowania samochodów

Wzywamy do zmiany zasad opodatkowania samochodów. Konieczne jest jak najszybsze odejście od krytykowanej formuły podatku akcyzowego opartej tylko na wartości samochodu. Podatek w tej formule nie spełnia żadnej innej funkcji niż fiskalna. Proponujemy wprowadzenie podatku opartego o czynnik środowiskowy, związany z emisją dwutlenku węgla czy normą EURO. Taki podatek, wprowadzony rozsądnie i społecznie odpowiedzialnie, będzie zgodny z zasadą „kto truje ten płaci” przy zachowaniu ekonomicznego dostępu do mobilności, zamożności społeczeństwa i z poszanowaniem interesów wszystkich interesariuszy branży motoryzacyjnej. Nowa konstrukcja podatku może rozpocząć proces odmładzania parku samochodowego w Polsce i powinna przyczynić się do zmniejszenia negatywnego wpływu samochodów na środowisko.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Za stronę pracowników:

Andrzej Radzikowski

Za stronę pracodawców:

Yau Gopomoshin
Anna Dulinska