

# Ograniczmy wypadki, a nie będzie dziury budżetowej

**WYWIAD ■ Rozmowa z Andrzejem Szyjkowskim, znanym gorzowskim dilerem samochodowym i byłym kierowcą rajdowym, o tym dlaczego Polacy nie kupują nowych aut, jakie to niesie konsekwencje, a także o tym jak zachować dobrą formę w dojrzałym wieku.**

rozmawiał  
**Sebastian Górny**

**- Czy z perspektywy pana salonu widać kryzys, o którym tyle się mówi w ostatnich latach?**

Powiem inaczej, z mojego salonu widać od ponad 10 lat ewidentny kryzys władzy ustawodawczej i wykonawczej, czyli rządu. Nie ma żadnej polityki motoryzacyjnej. Do roku 2000 jeszcze była. Ostatnim człowiekiem na stanowisku ministerialnym, który w polskim rządzie zajmował się przemyślem motoryzacyjnym był pan wiceminister Ryszard Nowak. Od tamtej pory w żadnej z kolejnych ekip nie ma takiej osoby. Efekty? Mamy pierwsze miejsce w Europie pod względem wypadków śmiertelnych na drogach. Kolejna sprawa: w 2003 roku przy imporcie indywidualnym obowiązywała norma Euro 2, czyli samochód nie mógł być starszy niż ośmioletni. W skali roku import indywidualny samochodów wyniósł wówczas 30 tys. sztuk. Premier Leszek Miller wprowadzając nas do Unii Europejskiej niechący spełnić testament polityczny towarzysza Gierka, że każdy Polak będzie miał samochód, każdego będzie na niego stać. I spełniło się. Od maja 2004 roku miesięczny import indywidualny przekraczał 100 tys. sztuk używanych samochodów, czyli jeden milion rocznie! Do dzisiaj przywieziono do Polski ponad 7 mln sztuk używanego złomu. Rząd mówi, że ma dziurę w budżecie, a jednocześnie stworzył przepisy pozwalające płacić podatek akcyzowy od „deklarowanej” wartości kupowanego samochodu. Tylko złodziej może coś takiego wymyślić. Pamiętamy samochody za 1 euro i jakie były płacone podatki od tej „wartości”. Polacy teoretycznie kupowali najtańsze auta na kuli ziemskiej. Średni podatek akcyzowy zapłacony w 2011 roku od sprowadzanego w imporcie prywatnym samochodu wyniósł 703 zł. To kpina z rozumu i totalne oderwanie się od realiów życia. Mam to na co dzień: przyjeżdża do mnie klient, który mówi: - Panie Andrzeju, niech pan zobaczy co kupiłem, prawie nówka, sprowadzony z Berlina. - Ile pan dał - pytam. - 5 tys. euro, ale na fakturze mam 500. To jak ma być dobrze? Zadam inne pytanie,

jeżeli założymy, że przy 7 mln aut zaniżono ich wartość średnio o 1 tys. euro, to ile to jest? A rząd mówi, że ma dziurę w budżecie! Wszystko przez brak polityki motoryzacyjnej. Jeden wypadek śmiertelny średnio kosztuje nas ok. 1 mln zł, a w Polsce rocznie ginie rocznie około 5 tys. ludzi. Kosztuje nas to około 10 do 20 mld zł uwzględniając koszty leczenia, rehabilitacji, odszkodowań itp., ale żaden polityk o tym nie wspomni. Nie chcę być złośliwy, ale sądzę, że politycy o tych faktach nie mają pojęcia! Ograniczmy wypadki, a nie będzie dziury budżetowej. A skąd to się bierze? Jeszcze trzy - cztery lata temu byłem w stanie zarejestrować w Stacji Kontroli Pojazdów słońia jako samochód, tylko miałbym pytanie do właściciela, czy ma być z kratką czy bez, czyli słoń ciężarowy czy osobowy. Brzmi to jak paranoja, ale to są fakty. Gen „homo sovieticus” ma się ciągle dobrze. Każda kolejna ekipa przychodzi po to, żeby dołożyć kierowcom. A to akcyza, a to taka opłata, a to inna.

**- Wspomniał pan, że nie ma w Polsce polityki motoryzacyjnej. Jak ona powinna wyglądać?**

Przede wszystkim samochód to nie papierosy czy alkohol, żeby obkładać go podatkami akcyzowymi. Jeżeli już, niech to będzie podatek ekologiczny. Nowy samochód 50 zł w skali roku, dziesięcioletni 1000 zł i wszystko się samo zmieni. Nowe samochody będą tańsze, wpływy budżetowe większe (podatek akcyzowy płaci się tylko raz przed rejestracją samochodu, podatek ekologiczny płaci się co rok, tak jak obowiązkowe ubezpieczenie OC). Pani Kanclerz Angela Merkel po mistrzowsku rozegrała system dopłat, aby podtrzymać rynek sprzedaży nowych samochodów w momencie załamania. Niemcy zainwestowali 5 mld euro i wymienili 2 mln samochodów, czyli dopłata wynosiła 2500 euro dla pojedynczego klienta indywidualnego przy zakupie nowego auta od autoryzowanego dealera pod warunkiem zezłomowania posiadanego ponad dziesięcioletniego samochodu osobowego. Czytałam o efektach. Niemców jest dwa razy więcej niż Polaków, samochodów mają 5 razy więcej, a w liczbach bezwzględnych ginie na drogach w Niemczech mniej osób niż w Polsce. Szok! Co się stało? Po tej wymianie 2 mln najstarszych samochodów zostało wycofanych z rynku, a w to miejsce wprowadzono 2 mln fabrycznie nowych, ekonomicznych, oszczędnych, przyjaznych dla środowiska i bezpiecznych aut. Nie dość, że znacząco spadła ilość wypadków, to jeszcze Niemcy zarobili, bo nie muszą płacić tyle odszkodowań, ponosić kosztów rehabilitacji, rent powypadkowych, mniej utraconych miejsc pracy, mniej tragedii rodzinnych, etc.

**- Z tego co pan mówi w Polsce bardzo trudno sprzedać nowy samochód, ale pan się tym przecież zajmuje. Jak się to panu udaje?**



► Andrzej Szykowski

Średnio w UE na jeden nowy samochód przypada pół używanego pochodzącego z importu indywidualnego, w Polsce na jeden nowy przypada 5 używanych pochodzących z indywidualnego importu. Jeżeli chodzi o stan techniczny tego czym jeździmy, Polska może teraz ścigać się tylko z rynkiem samochodowym na Kubie. W Europie przegrywamy ze wszystkimi. W Polsce średni wiek samochodu wynosi 15 lat. W Turcji dla przykładu wskaźnik ten to 6,5 roku. Bo żaden kraj wchodząc w 2004 roku do UE nie zrobił tej głupoty, jaką uczynił premier Leszek Miller. Czesi wprowadzili blokady, Rumuni także, podobnie Litwini, każde państwo zastosowało jakieś ograniczenie wbrew zaleceniom Brukseli. Powiedzieli: nie wpuścimy złomu! A Polacy zrobili taki geszeft: pojechaliśmy do Niemców, Holendrów, Francuzów itd., zostawiliśmy im żywą gotówkę w euro, pieniądze wyjęte z naszej gospodarki, tu wypracowane i zamieniliśmy na stary samochodowy złom. Ten złom został przywieziony do naszego kraju i teraz się z nim bujamy. To są ofiary śmiertelne, krzyże przy drogach, koszty gospodarcze i społeczne, ale przede wszystkim bieżącej tragedii ludzkiej.

**- Ale przecież ktoś kupuje nowe samochody, inaczej nie rozmawialibyśmy w pana salonie.**

Sekundkę. Potencjał Polski przekracza ponad 1 mln nowych samochodów w skali roku, a sprzedaż kształtuje się na poziomie 200 do 250 tys. sztuk rocznie. W zdecydowanej większości kupują firmy. Duże koncerny nabywając auta do swoich flot nie pojadą do Berlina i nie będą oszukiwać na fakturach. Oni potrzebują samochody od dealera z gwarancją. Jeżeli pojazd ma awarię natychmiast otrzymują samochód zastępczy i przedstawiciel handlowy czy pracownik nadal wykonuje swoją pracę. To jedyny praktycznie rynek w Polsce, rynek indywidualny został wycięty w pień przez politykę fiskalną państwa. Przychodzi klient do mnie, widzi Corię i mówi: - Pojadę do Berlina i przywiezę taką za połowę ceny. Tylko, że on nie wie, że jeżeli chodzi o oszustwa związane z cofaniem liczników przebiegu, to przy Niemcach

jesteśmy małymi pikusiami. W 1980 roku pracowałem trzy miesiące w Niemczech, w berlińskim warsztacie samochodowym i o technologiach „odmładzania” aut, jakie tam poznałem, mógłbym podręcznik napisać.

**- A może dlatego Polacy wolą używane niż nowe, bo na te ostatnie ich zwyczajnie nie stać?**

Bzdury. Proszę powiedzieć kto kupował nowe samochody w liczbie 640 tys. sztuk w 1999 roku? Obcokrajowcy? W Bogdańcu sprzedałem 400 samochodów w 1999 roku, w 2011 sprzedałem niecałe 200. Politykom to przeszkadzało, stwierdzili, że nadal będą doić kierowców i wprowadzili od roku 2000 podatek akcyzowy.

**- Porozmawiajmy o pana początkach - tych sportowych i biznesowych, bo one są ze sobą połączone. Jak wspominał pan w jednym z wywiadów, zdecydował się na tzw. przywaciarza, ponieważ zdał sobie sprawę, że na etacie nie zarobi nawet na paliwo.**

Na przelomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych taka była rzeczywistość. W ramach odpracowywania studiów wylądowałem w Ursusie. Cud boski, że trafiłem tam na naprawę mądrych ludzi. Do dzisiaj jestem dozgonnie wdzięczny ówczesnemu dyrektorowi technicznemu Witkowi Głowani. Będąc tam uzmysłowili mi sobie, że facet pracujący biurko obok

siedzi w tym Ursusie 20 lat, a zarabia raptem 200 czy 300 zł więcej niż ja. Działała zasada: każdemu równo, czyli gównu. A mnie to, co dostawałem nie wystarczyło na paliwo, biorąc pod uwagę moje jeżdżenie. Stwierdziłem, że to się nie spina. U mnie nie ma problemu co było pierwsze: kura czy jajko. U mnie było jajko, czyli sport, z którego wynika konieczność samofinansowania się. Byłem pierwszym inżynierem w Gorzowie, który otworzył rzemieślniczy warsztat samochodowy. I poszło. Do dzisiaj pamiętam jak urzędniczka przy wydawaniu zezwolenia na prowadzenie warsztatu samochodowego powiedziała: - Panie Szykowski, ludowa Ojczyzna pana wykształciła, a pan chce się brudzić? Taka była mentalność. Propaganda mówiła, że przywaciarze są be, a rządzi klasa robotnicza i właściwie do dzisiaj istnieje w świadomości, że jak przedsiębiorca, to pierwszy milion musiał ukraść. A ja się pytam, komu ukraść ten milion? Można wystartować od zera i uczciwie zarobić, tylko trzeba być zdeterminowanym. Fakt, jest trudno, nikt nie powiedział, że to łatwa droga, ale jeżeli ktoś chce i potrafi, to może.

**- Przepłynął pan rano kilometr kraulem. Podobno tak rozpoczyna pan każdy dzień?**

Oczywiście. Codziennie o godz. 6 rano trenuję na Słowiance od początku jej istnienia i uważam ją za jedną z najlepszych inwestycji władz miejskich w Gorzowie. Zresztą teraz od ponad roku mam dwa treningi dziennie: rano basen - kilometr kraulem „na czas”, a później naprzemiennie siłownia i spinning w Nautilusie. Każdy trening (czyli dwa razy dziennie) kończę w saunie, dlatego nigdy nie miałem zakwasów. Zacząłem pływać, bo miałem kregosłup w strasznym stanie, to było 12 lat temu. Uzmysłowili mi sobie, że przez ostatnie 10 lat przepłynąłem na Słowiance ponad 3000 kilometrów! Lekarstwem XXI wieku jest ruch, dlatego mając już faktycznie 60 lat codziennie trenuję, aby nie być w przyszłości ciężarem dla rodziny, uniknąć tzw. gamoniotowości starczej, jak mawia moja żona i zachować pełną sprawność fizyczną i intelektualną aż do końca. ■

R E K L A M A

**Szkoła Nauki Jazdy**  
**AMIGOS**  
KAT. B

**START KURSU 5 MARCA, GODZ. 17:00**

ul. Ogińskiego 43  
66-400 Gorzów Wlkp.  
amigos60@wp.pl  
TEL. 696 471 888

## Metryczka

Andrzej Szykowski, skończył 60 lat i jak mówi ma ambivalentny stosunek do szóstki z przodu. Żonaty, dwie córki, absolwent Politechniki Poznańskiej. W latach 1975-1988 wystartował w ponad 100 rajdach samochodowych, zdobył trzy tytuły mistrza Polski. Dziś jest dilerem Opla i Chevroleta.