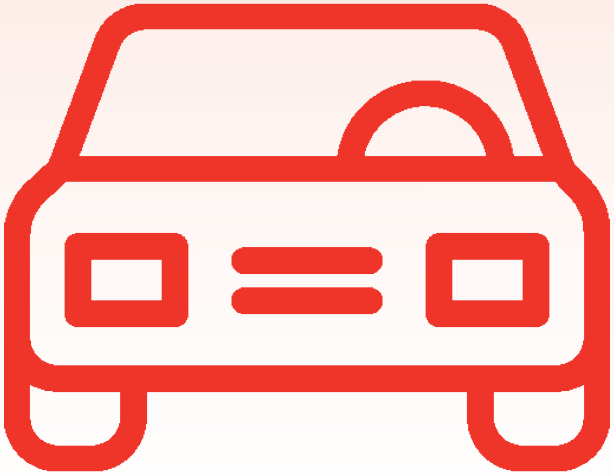
قطاع السيارات



الجهات المسئولة:

- وزارة المالية
- وزارة التجارة والصناعة

المشكلة	التوصيات
القرار الوزاري ٩٠٧ لسنة ٢٠٠٥ والذي سمح لشركات صناعة السيارات بالالتفاف حول استكمال نسبة التصنيع المحلي بتصدير مكونات محلية أو سيارات تامة الصنع، تسبب في تلاعب الكثير من مصنعي السيارات وتم إساءة استغلال القرار للتخلي عن تطوير الصناعة المحلية وتركيز معظم الصناعات المغذية في مكونات منخفضة القيمة. وأدى ذلك إلى استفادة شركات السيارات من الحوافز الجمركية بغير وجه حق وضياع مليارات الجنيهات سنوياً على خزانة الدولة.	إلغاء القرار ٩٠٧ لسنة ٢٠٠٥، والبدء في وضع استراتيجية شاملة وواقعية لتحفيز صناعة السيارات والصناعات المغذية لها.
- النسب القياسية لكل المدخلات وضعت كمتوسطات للنسب الشائعة لمساهمة الجزء في السيارة بشكل تقريبي حيث تم حسابه كمتوسط ويطلق عليه النسب القياسية (مجموعة التكييف ٩,٥٤٪، الراديتير ٠,٦٩٣ ٪، مجموعة الراديو كاسيت ٢,٥٣٪، مجموعة الكراسي ٥,٣٩٧٪، مجموعة الضفائر الكهربائية ٣,٢٠٥٪، مجموعة الزجاج ١,٤٨٪، مجموعة التعليق ٤,٤٪، مجموعة الشكمان ١,٠٨ ٪، البطارية ٠,٤٦٨ ٪، الجنوط ٠,٠٩٪، حديد – ٢٪، الومنيوم، خزان الوقود ٠,٠٨٤٥٪، السجاد (فرش الأرضية) ٠,٠٨١٣٪، تجليد الأبواب ١,٥٪، الاطارات ٢,٣٨٪) إجمالي النسب القياسية لهذه الأجزاء الأكثر شيوعاً تمثل ٣٥,٤٣٪ من السيارة. - يتم احتساب نسبة ١٣٪ مساهمة خط التجميع وهي النسبة التي مازالت سارية في التطبيق. - يضاف إلى هذه النسب نسبة ٤٪ كحد أقصى لمواد الدهان المحلية. - نظراً للتطور التكنولوجي الحالي في السيارات الحديثة فقد انخفضت نسبة مساهمة هذه الأجزاء في السيارة مثال: مجموعة التكييف كانت تمثل نسبة ٩,٥٤٠ ٪ في السيارات القديمة اصبحت نسبتها ٦٪ في السيارات الحديثة. صدر القرار رقم ٣٧١ لسنة ٢٠١٨ وكان مكمل لاستراتيجية صناعة السيارات وبنيت منهجية العمل به على أساس عدم الأخذ بالنسب السابق عرضها عالية وأن يتم الأخذ بالنسب الواردة من الشركة الأم، يحسب قيمة كل جزء من الأجزاء منسوبة إلى قيمة السيارة كاملة وفى ضوء ذلك تكون نسبة هذا الجزء وفقاً لنسب الشركة الأم.	
عدم تعميق صناعة السيارات على المستوى المحلي: فقد صدر قرار وزير التجارة والصناعة رقم ٥٧١ لسنة ٢٠١٩ بإلغاء القرار رقم ٣٧١ لسنة ٢٠١٨ في شأن نسبة التصنيع المحلى في صناعة السيارات وطرق احتسابها، وأعاد العمل بأحكام القرارات أرقام ١٣٦ لسنة ١٩٩٤ بشأن تقييم نسبة مساهمة خط التجميع للسيارات، والقرار رقم ٩٠٧ لسنة ٢٠٠٥ في شأن نسبة التصنيع المحلي في صناعة تجميع السيارات، هذه القرارات لم تؤدى إلى تعميق صناعة السيارات في مصر بالرغم من تطبيقها منذ فترة طويلة، وتم إلغاء القرار رقم ٣٧١ لسنة ٢٠١٨ بدون طرح بديل يؤدى إلى تعميق وتطوير صناعة السيارات.	
اتفاقيات التجارة الحرة مع أوروبا وغيرها من الدول تمنح اعفاءً جمركياً كاملاً على سيارات تامة الصنع وأجزائها، بينما يستمر فرض ضريبة قيمة مضافة ورسم تنمية ورسم ترخيص محلي على الأجزاء وقطع الغيار، بالإضافة لوجود عوار ضريبي وجمركي.	يجب إزالة رسم التنمية ورسم الترخيص المحلي وضريبة القيمة المضافة على المكونات وقطع الغيار المستوردة الواردة للتصنيع وليست للإتجار، مع معالجة العوار الجمركي والضريبي.