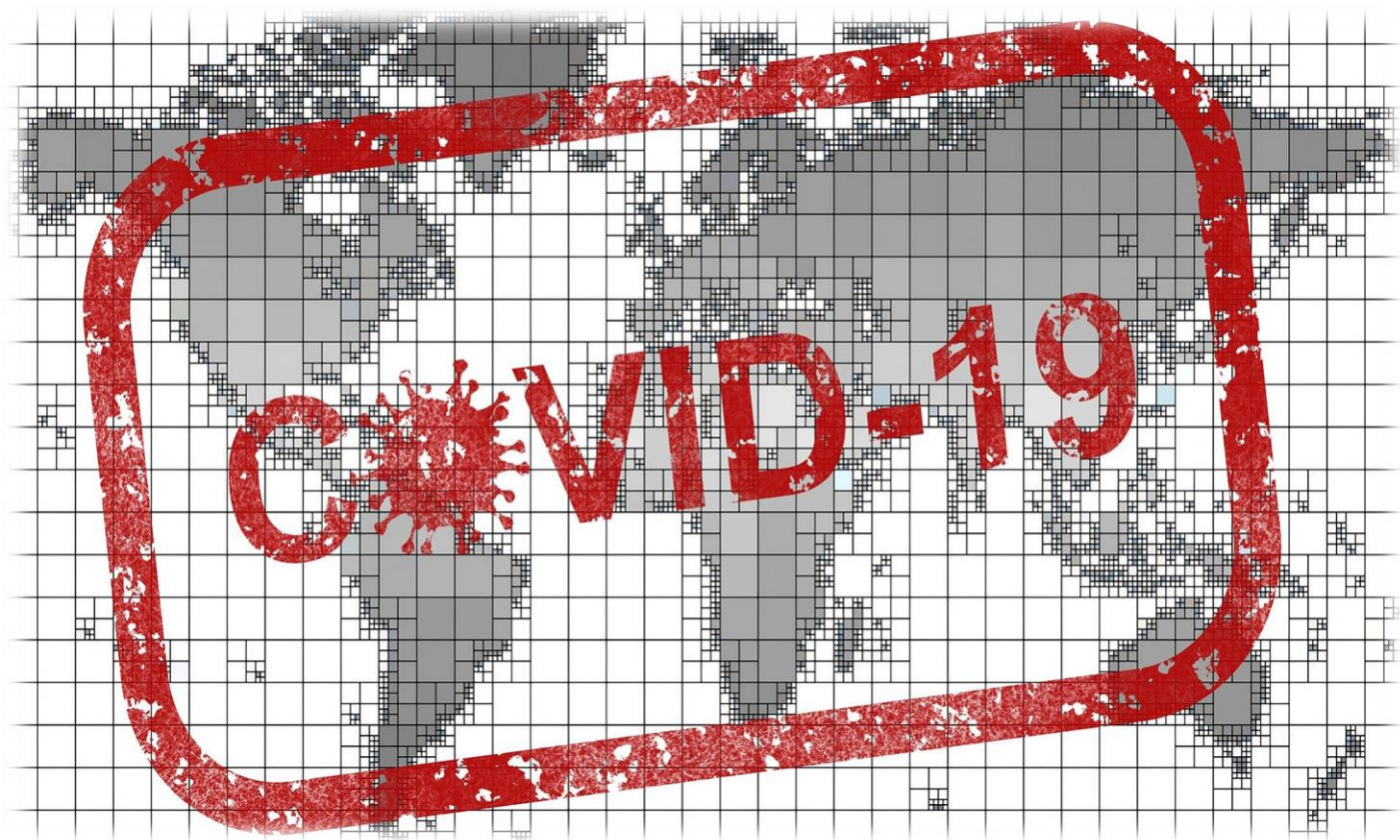


Raport Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) wobec zagrożenia branży motoryzacyjnej spowodowanym pandemią koronawirusa

26 marca 2020 r.



Spis treści

1.	Wprowadzenie	3
2.	Opis sytuacji i dane rynkowe	4
2.1.	Producenci części motoryzacyjnych	4
2.2.	Dystrybutorzy części motoryzacyjnych.....	7
2.3.	Warsztaty motoryzacyjne	10
3.	Postulaty	13
3.1.	Utrzymanie płynnego przepływu towarów (surowców, komponentów, części)	13
3.2.	Bardziej elastyczne zasady czasu pracy	14
3.3.	Utrzymanie ciągłości działalności warsztatów motoryzacyjnych to ważne koło ratunkowe	14
3.4.	Deregulacja i niepodjęcie inicjatyw zwiększających obowiązki firm.....	14
3.5.	Ograniczanie szarej strefy – montaż części używanych	16
	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	17

1. Wprowadzenie

Rozprzestrzenianie się koronawirusa SARS-CoV-2 na świecie i spowodowana nim pandemia, systematycznie i konsekwentnie oddziałuje na kolejne gałęzie globalnej gospodarki, odciskając piętno na powiązanych ze sobą sektorach.

Jedną z pierwszych branż, które odczuły skutki koronawirusa jest motoryzacja. Zatrzymanie fabryk w Chinach na początku tego roku spowodowało poważne **naruszenie globalnego łańcucha dostaw** w motoryzacji. Obecnie ogłoszona pandemia, zamykanie fabryk motoryzacyjnych na całym świecie, zamykanie granic, ograniczenia związane z transportem powodują, że **łańcuch ten jest zerwany**, co odbija się niekorzystnie na lokalnych producentach, dystrybutorach i usługodawcach działających w branży.

W czasach kryzysu, gdy spada popyt na nowe samochody, kierowcy więcej uwagi poświęcają na serwisowanie swoich samochodów. Natomiast, gdy gospodarka rośnie wraz z nią rozwija się również sprzedaż nowych samochodów, które wymagają mniej napraw. Dzięki takim zależnościom producenci części samochodowych równoważący dostawy pomiędzy rynek OE (producenci samochodów) oraz IAM (rynek posprzedażowy), są bardziej odporni na sytuacje kryzysowe.

Jednakże w obecnej sytuacji, gdy stają taśmy produkcyjne producentów samochodów, a kierowcy pozostają zgodnie z zaleceniami i obostrzeniami w domach, **obydwa wspomniane kanały nie spełniają swojej roli w pełni.**

Branża motoryzacyjna to **system naczyń połączonych**, co sprawia, że sytuacja, z którą musimy się mierzyć obecnie przypomina **efekt domina**. Rozwój pandemii dotyka nie tylko producentów części, ale również firmy zajmujące się ich dystrybucją, a także przedsiębiorstwa świadczące usługi serwisowania i naprawy pojazdów.

Na całym świecie państwa podejmują kroki mające na celu nie tylko zwalczanie choroby u zarażonych ludzi i powstrzymanie rozprzestrzeniania się wirusa, które mają charakter priorytetowy, ale także ratowanie „zarażonej” gospodarki. **Widać już obecnie, gdy daleko jeszcze do zakończenia pandemii, że kryzys nią wywołany będzie większy niż ten z 2008 roku.**

Polska nie jest wyjątkiem. Rząd RP pod ogromną presją czasu przygotował pakiet zmian i propozycji osłonowych. Tarcza antykryzysowa będzie wymagała zapewne korekt, niemniej wierzymy, że po jej jak najszybszym wprowadzeniu, uratuje ona wiele przedsiębiorstw i miejsc pracy, w czym pomoże także skoordynowane działanie Unii Europejskiej.

W tym miejscu chcielibyśmy wyrazić swe uznanie i podziękowanie za dotychczas podjęte działania.

2. Opis sytuacji i dane rynkowe

W obecnie dynamicznie zmieniającej się sytuacji trudno oszacować wpływ koronawirusa na gospodarkę. By jednak poznać lepiej sytuację producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, jak również warsztatów, na zlecenie SDCM portal MotoFocus.pl przeprowadził badania rynkowe.

Badanie producentów i dystrybutorów części miało miejsce w dniach 21-24 marca, zaś warsztatów motoryzacyjnych w dniach 18-20 marca. Poniżej przedstawiamy wybrane wyniki ankiety.

2.1. Producenci części motoryzacyjnych

Skala działania 2019:

91,4 mld PLN – wartość produkcji części i akcesoriów motoryzacyjnych

52,1 mld PLN – wartość eksportu części i akcesoriów

154,0 tys. miejsc pracy

ok. **1100** firm produkujących części i komponenty motoryzacyjne

Stan obecny – marzec 2020:

Aktualnie jest to najbardziej dotknięty segment, reprezentowany przez SDCM. Wiele fabryk jest obecnie zamkniętych, a jeszcze działające napotyka na swojej drodze szereg problemów, w związku z czym ich produkcja jest ograniczona w różnym stopniu.

Niemal trzy czwarte producentów części motoryzacyjnych już teraz dostrzega problemy z powodu ograniczenia zamówień przez kontrahentów.

Czy masz problemy z anulowaniem lub ograniczeniem zamówień przez Twoich klientów?

tak, w przypadku wielu firm



tak, w przypadku niektórych firm



nie mam

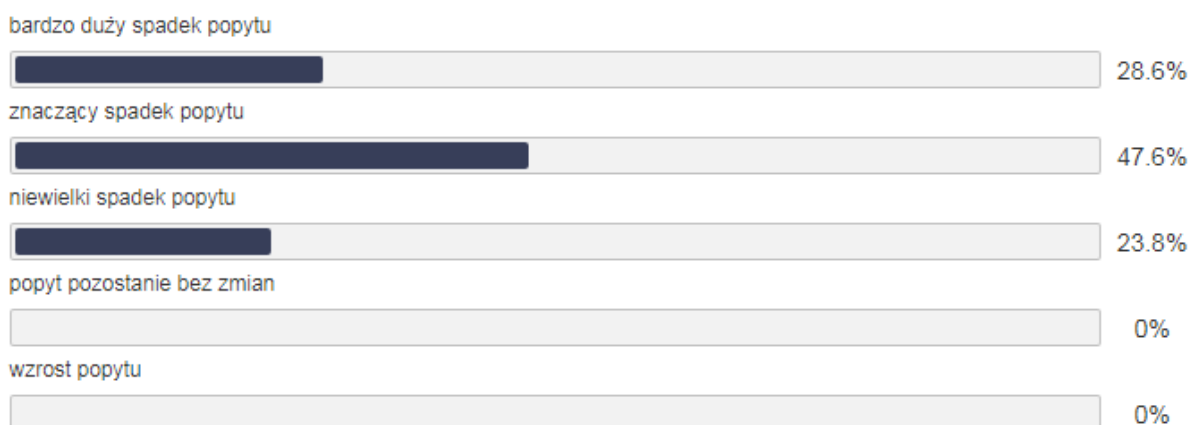


Źródło: MotoFocus.pl

Powoduje to oczywiście dalsze zakłócenia, a podejmowane działania w związku z anulowanymi czy ograniczonymi zamówieniami mają wpływ na kolejne firmy, także spoza branży motoryzacyjnej, **co pogłębia efekt domina w gospodarce.**

W pytaniu o przewidywany popyt na produkty możemy zaobserwować niepokojącą, choć przewidywalną prognozę. Żaden z producentów biorących udział w ankiecie nie ma złudzeń, w kolejnych miesiącach wyniki sprzedaży będą spadać.

Jaki wpływ na popyt produktów Twojej firmy przewidujesz w najbliższych miesiącach w związku z pandemią koronawirusa:



Źródło: MotoFocus.pl

W miarę pogłębiającego się kryzysu wyniki te będą zapewne jeszcze bardziej pesymistyczne. Przewidywania zbyt daleko wybiegające w przyszłość przy tak dynamicznie rozwijającej się sytuacji są bardzo trudne. Właśnie dlatego, zapytano producentów o ich poziom produkcji, biorąc pod uwagę wyłącznie marzec. Jak można zauważyć, już teraz spadki produkcji (i związane z tym spadki dochodów) są bardzo duże.

O ile procent może spaść produkcja Twojej firmy w marcu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?



Źródło: MotoFocus.pl

Pytanie z jakim boryka się obecnie w Polsce wielu pracodawców i jakie trapi pracowników dotyczy redukcji etatów.

Czy w związku z aktualną sytuacją lub przypuszczalnie przeciągającym się w czasie kryzysem planujesz redukcję zatrudnienia w swojej firmie?



Źródło: MotoFocus.pl

Co dziesiąty producent części motoryzacyjnych myśli o tym już teraz. Każdy kolejny miesiąc kryzysu będzie skłaniać kolejnych producentów do zwalniania pracowników.

Dodatkowe komentarze:

78,6% producentów doświadcza problemów z dostawami surowców i komponentów do produkcji części motoryzacyjnych.

85,7% producentów w trosce o pracowników wdrożyło pracę w systemie *home office*, głównie w działach sprzedaży, zamówień, szkoleń i księgowości.

90,5% firm zrezygnowało z udziału w spotkaniach zewnętrznych.

78,6% firm wprowadziło środki dezynfekcyjne w każdym dziale firmy, jak również wdrożyło w swoich fabrykach ściśle przestrzegane procedury organizacji pracy, widząc w tym pierwszy i konieczny krok do zwalczania pandemii.

Oczekiwania producentów części to:

Wczesne reagowanie i planowanie, wsparcie fiskalne państwa, koordynacja i synchronizacja działań na poziomie europejskim, będą kluczowe do jak najszybszego postawienia gospodarki (i motoryzacji) na właściwe tory.

2.2. Dystrybutorzy części motoryzacyjnych

Skala działania 2019:

24 mld PLN - krajowa jak i zagraniczna sprzedaż części motoryzacyjnych

32 tys. - miejsc pracy

48 firm

700.000 m² – powierzchnia magazynów

Stan obecny – marzec 2020:

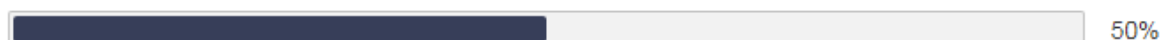
Dystrybutorzy części motoryzacyjnych, choć **jeszcze** nie mają problemów z zaopatrzeniem warsztatów, również bardzo silnie odczuwają wpływ koronawirusa na ich działalność. Oddolnie zadziałał tutaj łańcuch powiązań. Mniejszy popyt na usługi napraw i serwisowania wśród klientów pozostających zgodnie z zaleceniami w domu, powoduje finalnie mniejszy popyt na części oferowane przez dystrybutorów. Zapytani o wyniki sprzedaży w najbliższym czasie – nie mają oni złudzeń i w znakomitej większości **spodziewają się dużych spadków sprzedaży.**

Jak określiłbyś wpływ sytuacji związanej z koronawirusem na sprzedaż w najbliższych miesiącach?

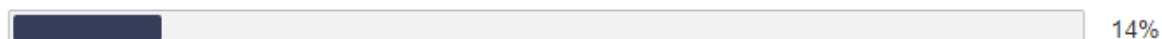
bardzo duży spadek sprzedaży



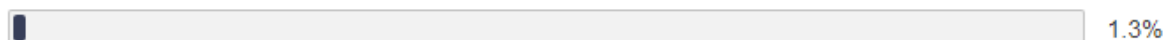
znaczący spadek sprzedaży



niewielki spadek sprzedaży



sprzedaż pozostaje na poziomie sprzed kryzysu



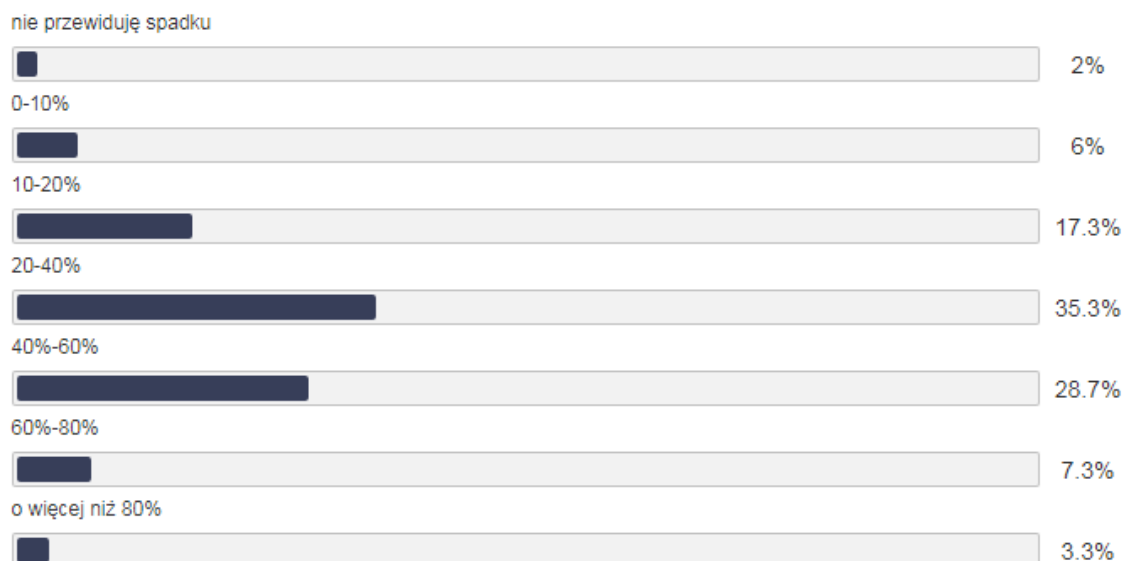
wzrost sprzedaży



Źródło: MotoFocus.pl

Podobnie jak w przypadku producentów, także w ankiecie dla dystrybutorów i hurtowni zapytano o szacowane marcowe obroty.

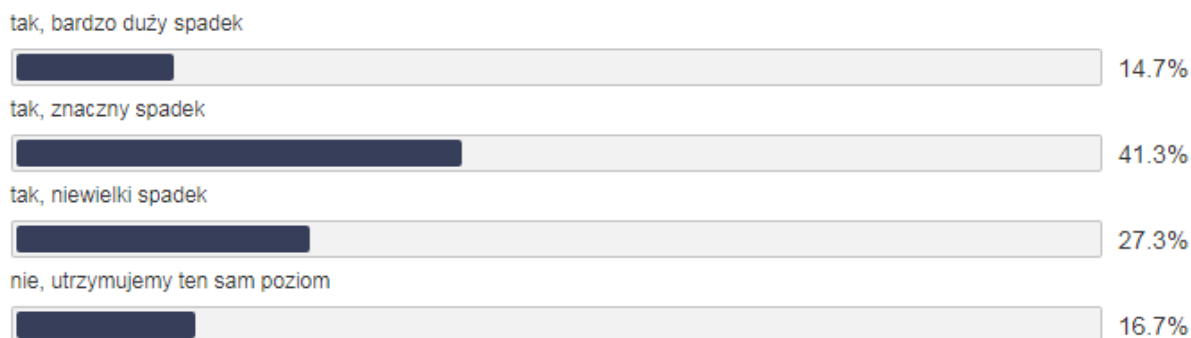
O ile procent mogą spaść obroty Twojej firmy w marcu 2020 r. w porównaniu z analogicznym okresem roku 2019?



Źródło: MotoFocus.pl

Z ostatniego wykresu wynika wyraźnie, że już obecnie spadki są bardzo znaczące, a warto pamiętać że ograniczenia związane ze stanem epidemiologicznym wprowadzono w połowie miesiąca, zaś stan epidemii 20 marca. Wprowadzane obostrzenia spowodują ograniczanie rozprzestrzeniania się wirusa, jednocześnie uderzając jeszcze mocniej w naszą branżę. Już obecnie poziom realizacji zamówień dla klientów, w tym warsztatów, uległ pogorszeniu.

Czy zmienił się poziom realizacji zamówień dla Waszych klientów (np. warsztatów)?



Źródło: MotoFocus.pl

Im dłużej potrwa kryzys, tym większa liczba dystrybutorów oraz hurtowni będzie zmuszona do redukcji etatów. Zatem w kwestii tak wrażliwej jak zatrudnienie tylko **19% badanych twierdzi, że nie zamierza zwalniać pracowników, nawet jeżeli trudna sytuacja potrwa dłużej niż 3 miesiące.**

Czy w związku z aktualną sytuacją lub przypuszczalnie przeciągającym się w czasie kryzysem planujesz redukcję zatrudnienia w swojej firmie?



Źródło: MotoFocus.pl

Najczęściej wskazywane odpowiedzi na pytanie o planowane działania antykryzysowe to **zastopowanie inwestycji w rozwój firmy**. Brak inwestycji będzie naturalnym krokiem dla wielu firm, co odbije się niestety na całej gospodarce i będzie pogłębiało trudną sytuację innych świadczących dla nich usługi czy sprzedających swoje produkty. Co trzeci z respondentów przyjrzy się dokładnie wynagrodzeniom swoich pracowników.

Czy w związku z sytuacją zamierzasz podjąć działania antykryzysowe? Jeżeli tak, zaznacz maksymalnie 3 najważniejsze kwestie, które zamierzasz zrealizować.



Źródło: MotoFocus.pl

Dodatkowe komentarze:

54% dystrybutorów części motoryzacyjnych w trosce o pracowników wdrożyło pracę w systemie *home office* głównie w działach sprzedaży, zamówień obsługi technicznej i księgowości.

74,0% dystrybutorów doświadcza problemów z brakiem zaopatrzenia lub niewystarczającym zaopatrzeniem ze strony producentów części.

Znacznie zmniejszony popyt ze strony warsztatów motoryzacyjnych z jednej strony, a z drugiej brak właściwego zaopatrzenia w części samochodowe, które zostają wyprzedawane, wzajemnie się napędzają. Prowadzi to do utraty płynności finansowej firm. Dlatego tak ważne jest szybkie wejście tarczy antykryzysowej w życie, gdyż daje nadzieję na poprawę sytuacji finansowej warsztatów i spłatę ich zobowiązań wobec dystrybutorów.

2.3. Warsztaty motoryzacyjne

Skala działania – 2019:

32 mld PLN - wartość rynku części i napraw

145 tys. miejsc pracy

24 tys. firm

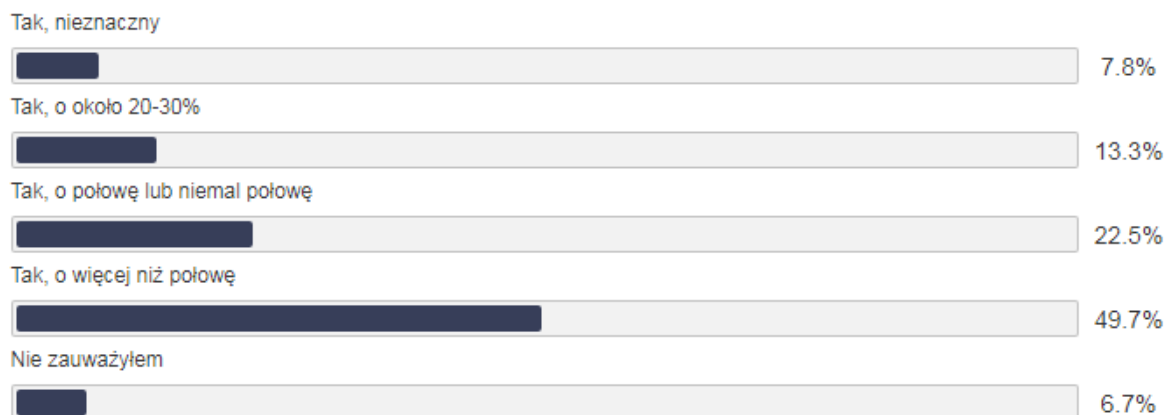
Stan obecny – marzec 2020:

Zdecydowana większość warsztatów to mikro i małe przedsiębiorstwa, które swojej pracy nie mogą wykonywać „z domu”.

Widoczny spadek popytu na ich usługi, może bardzo szybko doprowadzić do utraty przez nie płynności finansowej, zamykania działalności i umacniania się szarej strefy nieponoszącej żadnych kosztów prowadzenia działalności gospodarczej.

Już z początkiem trzeciego tygodnia marca, aż 93,3% warsztatów odczuło spadek klientów w związku z pandemią. Najwięcej, bo niemal równo połowa przyznała, że **straciła więcej niż 50% klientów**.

Czy zauważyłeś spadek liczby klientów w swoim warsztacie?



Źródło: MotoFocus.pl

Mimo czasu kryzysowego, większość dystrybutorów kontynuuje swoją działalność. Póki co ok. **80%** warsztatów nie odnotowuje zatem poważnych problemów z dostępnością czy dostawami części.

Czy w ostatnich dniach doświadczasz problemów związanych z zamówieniami i dostawami części lub innych produktów niezbędnych do funkcjonowania warsztatu?



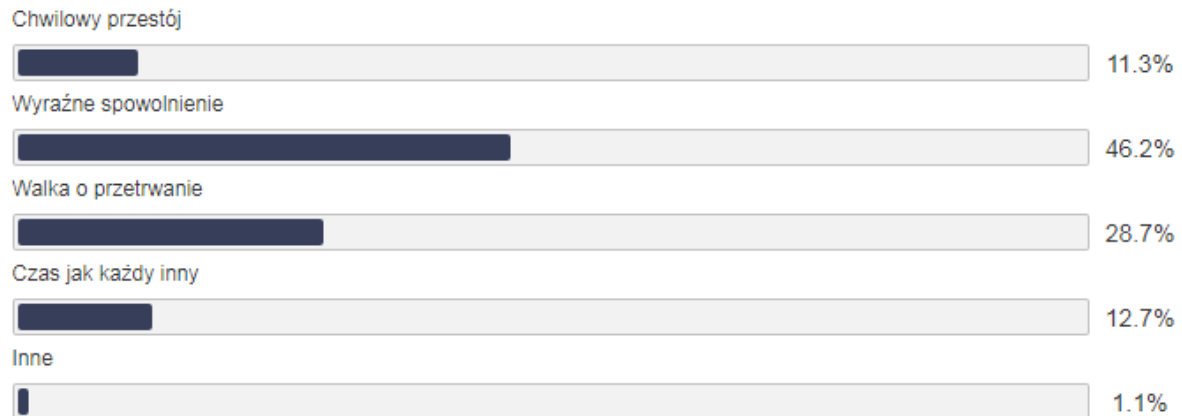
Źródło: MotoFocus.pl

Oczywiście bieżąca sytuacja jest nowa dla nas wszystkich i trudno kusić się o jej podsumowanie już teraz. Niemniej, ankietowani przedstawiciele warsztatów obecny okres funkcjonowania swoich firm widzą w bardzo ciemnych barwach. Niemal połowa uznała, że odczuwa wyraźne spowolnienie, a prawie **30%** badanych określiło stan swojej firmy jako walkę o przetrwanie.



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH

W jaki sposób opisałbyś obecny okres funkcjonowania Twojej firmy?



Źródło: *MotoFocus.pl*

Dodatkowe komentarze:

85,0% warsztatów podjęło działania mające na celu zabezpieczenie pracowników i klientów przed zarażeniem wirusem.

94,6% warsztatów ograniczyło godziny świadczenia usług w celu redukcji kosztów.

W trosce o należyte funkcjonowanie pojazdów wykorzystywanych przez lekarzy i służby ratunkowe (np. karetki), zaopatrzenia medycznego w tym aptek, jak również pojazdów policji, straży pożarnej i wszelkich służb zaangażowanych w zwalczanie wirusa, oraz zaopatrzenia sklepów między innymi w żywność, zwracamy uwagę na konieczność ich stałego serwisowania.

Zatem ważnym jest, aby kolejne ewentualne ograniczenia nakładane w kraju nie objęły zamknięcia warsztatów motoryzacyjnych i tak już działających na zmniejszonych obrotach.

3. Postulaty

Niespotykany kryzys związany z koronawirusem SARS-CoV-19 powoduje, że polski rząd pod olbrzymią presją czasu, w dynamicznie zmieniającej się sytuacji, zmuszony jest podejmować trudne decyzje.

Na tym etapie trudno oszacować wpływ koronawirusa na motoryzację. Z podanych powyżej danych, jak również posiadanych przez nas danych np. Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Motoryzacyjnych – CLEPA, wynika, że **będzie on ogromny.**

Potrzebujemy zatem wsparcia w wielu obszarach zarówno krajowego jak i tego, jakie powinna zapewnić gospodarcze europejskiej Unia Europejska.

Uproszczenie przepisów dotyczących pomocy państwa oraz zapewnienie ulg podatkowych, gwarancji inwestycyjnych, pożyczek i innych środków, a jeśli sytuacja będzie się przedłużać rozszerzenie wachlarza pomocy – **wszystko to jest niezbędne, aby zapewnić przetrwanie wielu firmom dotkniętym kryzysem.**

Musimy działać dwutorowo, zwalczać wirusa i roztaczać opiekę nad zakażonymi Polakami, jak również wybiegać dalej koncentrując się na gospodarczym wyjściu z kryzysu.

W tym zakresie jeszcze raz chcielibyśmy wyrazić podziękowania za dotychczasowe prace rządu w tym obszarze, jednak niestety w przypadku rozwoju pandemii w Polsce będziemy musieli wspólnie podjąć jeszcze większy wysiłek, a ze strony branży prosić o dodatkową pomoc.

Poniżej przedstawiamy postulaty SDCM:

3.1. Utrzymanie płynnego przepływu towarów (surowców, komponentów, części motoryzacyjnych)

Utrzymanie przepływu surowców i komponentów do produkcji części samochodowych jest niezwykle istotne dla całego przemysłu motoryzacyjnego i ciągłości łańcucha wartości, dotyczy to zarówno eksportu jak i importu towarów.

Utrzymanie produkcji części motoryzacyjnych dla dystrybutorów umożliwi zaspokojenie popytu na części motoryzacyjne ze strony warsztatów, które muszą być zaopatrywane w celu zachowania ciągłości świadczonych usług napraw i serwisowania pojazdów, zwłaszcza tych wykorzystywanych przez służby ratunkowe czy policję, jak i dostawy żywności.

Wnioskujemy o usprawnienie odpraw, tak by jak najbardziej zminimalizować przestoje na granicach. Jest to konieczne w celu utrzymania długiego i skomplikowanego łańcucha dostaw i dystrybucji części motoryzacyjnych w zakresie eksportu i importu towarów.

Jeśli kontrole na przejściach granicznych zostaną zintensyfikowane, to w porozumieniu z innymi państwami europejskimi **pierwszeństwo należy przyznać transportowi towarowemu, na przykład poprzez wprowadzenie specjalnych „zielonych pasów” przeznaczonych dla tego typu transportu, z łatwo obowiązującymi przepisami dotyczącymi przekraczania granic.**

3.2. Bardziej elastyczne zasady czasu pracy

Pandemia powoduje zaburzenia działalności wielu gałęzi gospodarki. Niestety wiele dotkniętych firm, nawet przy wsparciu państwa będzie musiało ciąć koszty oraz redukować zatrudnienie. By w jak najlepszym stopniu chronić istniejące miejsca pracy pracodawcy powinni mieć większą swobodę w decydowaniu, których pracowników dotyczy przestój lub obniżony wymiar czasu pracy, jak również wprowadzaniu innych elastycznych zasad dotyczących wykonywania pracy przez pracowników.

3.3. Utrzymanie ciągłości działalności warsztatów motoryzacyjnych to ważne koło ratunkowe

Nasza branża zapewnia szybką dostawę części i naprawy samochodów niezbędnych dla ochrony i jak najlepszego funkcjonowania całego społeczeństwa. **Zatem jest to sektor, który powinien działać i wiele państw europejskich wyraźnie wyłączyło go z ograniczeń.**

Z jednej strony zapewnia on funkcjonowanie pojazdów wykorzystywanych przez lekarzy i służby ratunkowe (np. karetki), zaopatrzenia medycznego w tym aptek, jak również pojazdów policji, straży pożarnej i wszelkich służb zaangażowanych w zwalczanie wirusa, oraz zaopatrzenia sklepów między innymi w żywność. Z drugiej strony ewentualne zamknięcie warsztatów spowoduje pogłębienie problemów z jakimi borykają się obecnie producenci i dystrybutorzy części motoryzacyjnych i dalszy efekt domina w gospodarce. **SDCM pragnie więc zwrócić uwagę, aby dalsze decyzje podejmowane były ze świadomością potrzeby zagwarantowania stałych dostaw części samochodowych oraz usług naprawczych.**

3.4. Deregulacja i niepodejmowanie inicjatyw zwiększających obowiązki firm

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.

Niestety w ostatnim czasie w walce z szarą strefą na nasze środowisko nałożono wiele obowiązków.

Dalsze obowiązki w połączeniu ze skutkami wywołanymi przez koronawirusa powodować mogą negatywne konsekwencje i odpływ legalnie działających firm do szarej strefy. Tutaj wręcz bardzo pomocne mogłoby się okazać **czasowe zmniejszenie obowiązków, które ponoszą legalnie działające firmy, jak również wszelkiego rodzaju „odbiurokratyzowanie” obowiązków nałożonych na przedsiębiorców.**

a) Jednym z nich byłoby **czasowe zawieszenie, np. do końca 2021 r. obowiązków związanych z ewidencjonowaniem do bazy danych odpadowych (BDO)** nałożonych na przedsiębiorców. Obowiązki wynikające z ewidencjonowania do BDO są czasochłonne, a czasami utrudnione. W obecnej sytuacji i po opanowaniu pandemii powinniśmy pozwolić przedsiębiorcom na szybkie odbudowanie swoich interesów.

b) Kolejnym z problemów, jakie możemy zasygnalizować znajduje się w **prawie zamówień publicznych**. Pewne zapisy utrudniają przedsiębiorcom udział w przetargach publicznych. Przykładowo artykuł 29 ust. 3a prawa zamówień publicznych, zobowiązuje zamawiających, by w specyfikacji istotnych warunków zamówienia formułowali postanowienia zobowiązujące wykonawców do zatrudniania na podstawie umowy o pracę. **W praktyce bywa to trudne dla zamawiających.** Czasami wartość zamówienia jest tak mała, że wykonawcy nie opłaca się zatrudniać kogoś specjalnie na potrzeby realizacji umowy. Sugerujemy zrezygnowanie z tego obowiązku. **W obecnej sytuacji i po jej opanowaniu bardziej elastyczne zasady zatrudnienia powinny być (przynajmniej czasowo) wzięte pod uwagę.**

Artykuł 26 ust. 3 prawa zamówień publicznych przewiduje, że dokumenty powinny zostać uzupełnione „w terminie wskazanym przez zamawiającego”. W praktyce przepis ten bywa nadużywany i terminy potrafią być 3-dniowe i rozpoczynać swój bieg w piątek. **Dowolność określana przez ten przepis bywa zbyt często nadużywana. Wnioskujemy o określenie stosownych terminów tak by uniknąć nadużyć w tym obszarze.**

Warto też podkreślić zauważany w praktyce wykonywania zamówień publicznych **proceder nakładania kar umownych, w każdej sytuacji, gdy zamawiający może je nałożyć** – nawet za błahe naruszenie. Teoretycznie nie ma przepisu, który zobowiązuje do nałożenia kary, ale w praktyce urzędnicy bojąc się zarzutu pozbawienia budżetu państwa dochodu, zawsze wykorzystują swoje uprawnienia karząc przedsiębiorców (wytyczne NIK). **Być może specustawa mogłaby przyznać zamawiającym prawo nienaliczania kar umownych, lub wręcz od tego odwozili – zwłaszcza w łżejszych przypadkach.**

- c) Następnym postulatem dotyczy niedawno wprowadzonej **ustawy o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych** - z założenia słusznej i potrzebnej ustawy, jednak w obecnej sytuacji mnożącej obowiązki przedsiębiorców. Przykładowo artykuł 4c ustawy zobowiązuje do składania oświadczenia o statusie dużego przedsiębiorcy. Jest to zwyczajna formalność, jednak bardzo uciążliwa wymagająca nakładów czasowych, „ton” papieru, maili, etc. **Przepis ten mógłby przynajmniej chwilowo zostać zawieszony.** Podobnie jak artykuł 13a omawianej ustawy. Zobowiązuje on do przekazywania ministrowi właściwemu do spraw gospodarki, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, sprawozdania o stosowanych przez przedsiębiorców, o których mowa w art. 27b ust. 2 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, w poprzednim roku kalendarzowym terminach zapłaty w transakcjach handlowych.

3.5. Ograniczanie szarej strefy – montaż części używanych

Palącym naszym środowiskiem problemem, który będzie nabierał na znaczeniu w dobie kryzysu jest stosowanie starych-używanych części zamiennych do napraw samochodów. Obecnie w Internecie lub na szrotach spotkać można tysiące takich ofert. Wiele z nich widnieje w załączniku do *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko.*

Części wymienione w tym katalogu kupowane są w celu montażu, a więc z naruszeniem przepisów ww. rozporządzenia, przez co cierpi bezpieczeństwo na drogach czy środowisko. Ale też cierpią legalnie działające firmy. Kolejnym aspektem handlu tymi częściami, jest to, że **do obrotu wprowadzają je w przeważającej mierze podmioty działające w szarej strefie i takie podmioty zainteresowane są nabywaniem tych części.** Cierpi więc Skarb Państwa. Powszechnie wiadomo, że w czasach kryzysu szarej strefie łatwiej jest prowadzić swoją działalność, przez co jeszcze bardziej cierpią legalnie działające firmy.

Tacy sprzedawcy powinni mieć przynajmniej obowiązek informowania, iż części które widnieją w załączniku do ww. rozporządzenia zagrażają bezpieczeństwu lub negatywnie wpływają na środowisko. Obowiązek ten mógłby zostać wprowadzony na wzór informacji umieszczanych na wyrobach tytoniowych. Sam załącznik powinien zostać rozszerzony o szereg innych części, a naruszenie rozporządzenia karane.

SDCM z początkiem marca, złożyło w tym zakresie konkretne propozycje zmiany przepisów do Ministerstwa Rozwoju.

Wierząc, że powyższy raport esencjonalnie i konkretnie przedstawia stan branży na koniec marca 2020 pragniemy wskazać, że kryzys wywołany przez koronawirusa i potrzeba zmian prawnych pomagających przedsiębiorcom może stać się okazją do szerokich zmian i deregulacji w prawie otoczenia gospodarczego. Może to być szansą, której wykorzystanie pozwoli nie tylko przetrwać, ale także umożliwi rozwój wielu rodzimych firm.

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

ul. Za Dębami 3,05-075 Warszawa

Więcej informacji:

Alfred Franke, Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych

alfred@sdcm.pl

+48 22 773 00 18



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
C Z E Ś C I
MOTORYZACYJNYCH

SDCM-Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych – to polski głos branży motoryzacyjnej. To **164** największych graczy Przemysłu i Rynku części motoryzacyjnych, Członków SDCM, reprezentujących interesy przemysłu, handlu i usług o wartości blisko **140 mld złotych** rocznie tworzących ponad **330 000 miejsc pracy**. SDCM należy do największych organizacji europejskich takich jak: **CLEPA** (Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych) i **FIGIEFA** (Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych). Stowarzyszenie zrzesza i reprezentuje międzynarodowe przedsiębiorstwa działające w przemyśle motoryzacyjnym, inwestujące w Polsce setki milionów złotych, takie jak Bosch, Brembo, Delphi, Valeo, Federal Mogul/Tenneco, Mahle, ZF TRW, ale również wielu krajowych producentów jak np.: Wuzetem, Asmet czy Lumag. Członkowie SDCM to także najwięksi dystrybutorzy części zamiennych: Inter Cars, Moto-Profil, GroupAuto Polska i wiele innych, jak również sieci warsztatowe zrzeszające łącznie ponad 5000 warsztatów.

Grafika na stronie tytułowej: Pixabay.com