

SZARA STREFA W BRANŻY NAPRAW SAMOCHODÓW

sierpień
2025

SPIS TREŚCI

- 1 Szara strefa wciąż rośnie? Mechanicy znów biją na alarm.
- 2 Szara strefa: kto zyskuje, kto traci, czyli bilans zysków i strat.
- 3 Szara strefa w branży napraw samochodów – problem, który szkodzi wszystkim.
- 4 Pomysły na walkę z szarą strefą.
- 5 Taniej, szybciej, bez paragonu – ale czego nie wie klient?
- 6 Dlaczego szara strefa w motoryzacji trwa – i dlaczego się opłaca?
- 7 Podsumowanie

1 Szara strefa wciąż rośnie? Mechanicy znów biją na alarm.

Problem szarej strefy wciąż jest aktualny, a może nawet bardziej dotkliwy niż kiedykolwiek, nielegalne punkty napraw to nie marginalne zjawisko. Są obecne w niemal każdej miejscowości, często tuż obok legalnych warsztatów.



Szara strefa wciąż rośnie? Mechanicy znów biją na alarm.

Problem, który nie znika

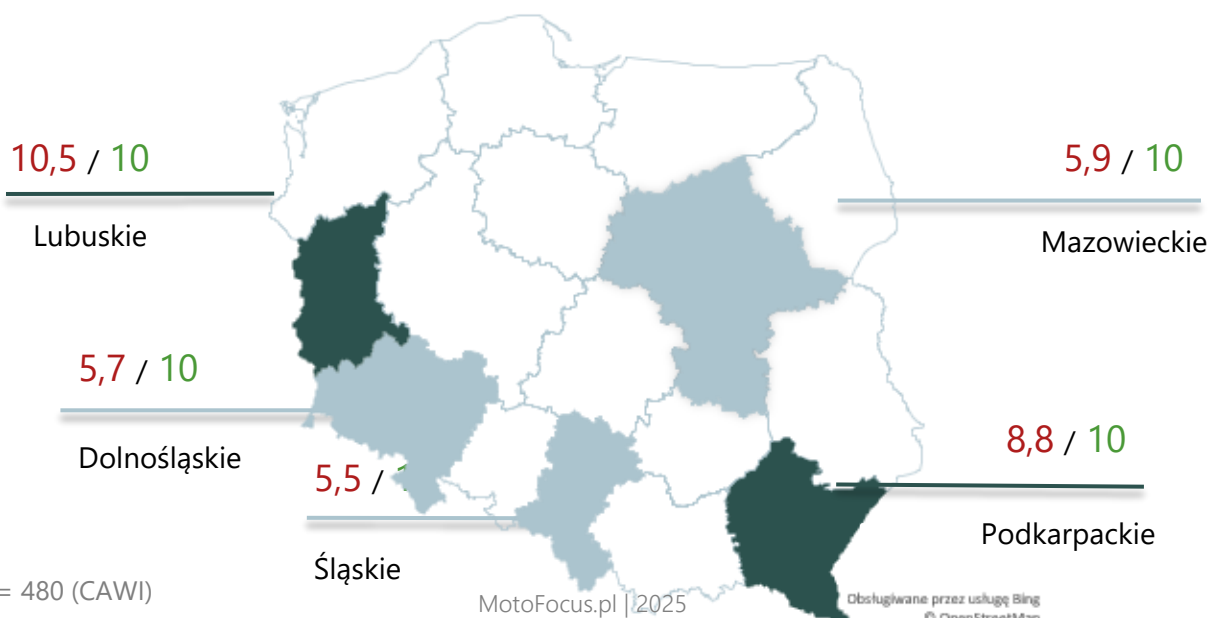
Szara strefa warsztatowa w Polsce to nie tylko kilka niegroźnych napraw „na lewo”. To twarda, rosnąca konkurencja dla legalnych warsztatów, które mierzą się z obowiązkami podatkowymi, kontrolami i coraz większymi kosztami. Jednocześnie, według relacji środowiska, coraz trudniej konkurować z kimś, kto działa poza systemem: bez kasy fiskalnej, bez OC serwisowego, bez gwarancji i bez strachu o rentowność działalności.

Pomimo upływu lat, problem niezarejestrowanych punktów napraw nie stracił na aktualności. Za pewien mały pozytyw można uznać fakt, że siedem lat temu tylko 4% ankietowanych stwierdziło,

że w ich okolicy nie działa żaden nielegalny punkt napraw. W najnowszym badaniu, taką odpowiedź wybrało 16% uczestników. To duży procentowy skok, który może wynikać z faktu, że nielegalną działalność trudniej dziś prowadzić w niektórych częściach kraju – np. w dużych miastach. Postęp jest jednak niewielki i warto sobie to uświadomić – nadal ponad 80% badanych wie o istnieniu co najmniej jednego niezarejestrowanego punktu w swojej okolicy.

W jednym z województw, na 10 legalnie działających warsztatów przypada 10 funkcjonujących nielegalnie punktów napraw. Skala problemu jest alarmująca, ale z zestawienia wyników naszej nowej ankiety z tymi sprzed siedmiu lat, można wyciągnąć także pewien drobny pozytyw.

Liczba **nielegalnych punktów napraw** przypadająca na 10 **legalnych warsztatów** w wybranych województwach



2 Szara strefa: kto zyskuje, kto traci, czyli bilans zysków i strat.

Szara strefa w motoryzacji to zjawisko, które wymyka się prostym ocenom. Z jednej strony kusi niskimi cenami i elastycznością, z drugiej generuje szereg zagrożeń dla klientów, mechaników i całej branży. Warto spojrzeć na nią nie tylko z perspektywy przepisów prawa, lecz także realnych konsekwencji ekonomicznych i operacyjnych. **Niniejszy materiał przedstawia bilans korzyści i strat dla każdego z uczestników rynku.**



Szara strefa: kto zyskuje, kto traci, czyli bilans zysków i strat.

Szara strefa w motoryzacji to zjawisko wieloaspektowe

Nielegalna działalność warsztatowa obejmuje zarówno drobne naprawy „po znajomości”, jak i zorganizowane punkty usługowe działające bez rejestracji czy podatków. Choć różnią się skalą, wszystkie te formy funkcjonują poza oficjalnym obiegiem gospodarczym. W powszechnej opinii często są bagatelizowane jako nieszkodliwe inicjatywy, tymczasem w ujęciu systemowym szara strefa wpływa negatywnie na konkurencję, jakość usług oraz bezpieczeństwo użytkowników pojazdów. W analizie warto przyjrzeć się jej skutkom nie tylko prawnym, ale przede wszystkim praktycznym.

Klient: szybka oszczędność kosztem bezpieczeństwa

Dla wielu klientów główną motywacją do skorzystania z usług w szarej strefie jest cena. Brak VAT-u, gotówkowe rozliczenia i możliwość „dogadania się” krótko terminowo często dają poczucie finansowego zysku. Z perspektywy krótkoterminowej to rzeczywiście tańsze rozwiązanie. Jednak w razie usterki, wadliwej naprawy czy wypadku pojawiają się

poważne problemy: brak faktury wyklucza reklamację, brak gwarancji obciąża ryzykiem klienta,

a nieznanne pochodzenie części może obniżać ich trwałość i bezpieczeństwo.

Mechanik działający w szarej strefie: mniej kosztów, mniej szans

Dla niektórych wykonawców praca „na czarno” to jedyny sposób na dorobienie lub przetrwanie w trudnych warunkach gospodarczych. Unikają opłat ZUS, podatków, kosztów wynajmu i inspekcji, a ich działalność opiera się na mobilności i relacjach z klientami. Taki model pozornie daje swobodę, ale w praktyce ogranicza rozwój. Nie ma możliwości zawierania oficjalnych umów np. z flotami samochodowymi, hurtowniami, brakuje dostępu do profesjonalnych danych serwisowych, nie można ubezpieczyć się od odpowiedzialności zawodowej. Co więcej, każdy błąd może zakończyć się konsekwencjami prawnymi, a nawet karą finansową. Działając nieformalnie, mechanik sam rezygnuje z narzędzi umożliwiających profesjonalizację i zwiększanie skali działalności.

Szara strefa: kto zyskuje, kto traci, czyli bilans zysków i strat.

Legalny warsztat: uczciwość pod presją

Warsztaty prowadzące legalną działalność ponoszą pełne koszty: podatki, opłaty, ubezpieczenia, szkolenia i inwestycje w sprzęt i wiele więcej. W zamian zyskują stabilność, wiarygodność i możliwość rozwoju – mogą zatrudniać pracowników, zawierać umowy z flotami i korzystać z pełnej oferty rynku. Problem w tym, że ich konkurencją stają się punkty działające poza systemem, które mogą oferować niższe ceny bez zachowania standardów jakości czy bezpieczeństwa. Presja cenowa wymusza kompromisy, czasem kosztem jakości obsługi, innym razem inwestycji czy wynagrodzeń. W dłuższej perspektywie prowadzi to do wypalenia i ograniczenia aspiracji a przedsiębiorca zamiast rozwijać firmę, skupia się na przetrwaniu w nieuczciwych warunkach gry.

Bilans zbiorczy: kto naprawdę zyskuje, a kto traci

Choć pozornie szara strefa pozwala „obejść system”, w rzeczywistości zyski są krótkotrwałe i dostępne tylko dla wąskiej grupy. Klienci ryzykują bezpieczeństwo i odpowiedzialność finansową, wykonawcy ograniczają swój rozwój, a legalne warsztaty walczą o przetrwanie. W efekcie całe

środowisko motoryzacyjne ulega degradacji: brakuje jednolitych standardów, rośnie liczba błędów serwisowych, a zaufanie do branży maleje. Wypaczona konkurencja prowadzi do pogłębiania podziałów między tymi, którzy inwestują w jakość, a tymi, którzy działają poza jakąkolwiek kontrolą.

Jakie instytucje najczęściej kontrolują warsztaty?

Przedsiębiorcy coraz częściej zwracają uwagę na rosnącą obecność instytucji państwowych, które regularnie sprawdzają różne aspekty działalności. Wyniki ankiety pokazują, jak często takie kontrole występują i które instytucje pojawiają się w warsztatach najczęściej.

Z badania przeprowadzonego przez MotoFocus.pl wiemy, że w warsztatach najczęściej pojawia się Państwowa Inspekcja Pracy, która odwiedziła w ciągu roku ponad połowę (52,2%) firm biorących udział w badaniu. Niewiele rzadziej kontrole prowadził Urząd Skarbowy (43,5%). Trzecim w kolejności organem jest Urząd Dozoru Technicznego (34,8%), sprawdzający m.in. urządzenia i wyposażenie używane w serwisach. Do tego dochodzą wizyty związane z ochroną środowiska (WIOŚ – 17,4%) oraz inspekcją handlową (13%).

Szara strefa: kto zyskuje, kto traci, czyli bilans zysków i strat.

Każda kontrola to dla właściciela warsztatu konieczność przygotowania dokumentacji i udzielenia wyjaśnień. Czas, który mógłby być przeznaczony na obsługę klientów, przedsiębiorcy muszą poświęcić na kwestie administracyjne. Choć kontrole są naturalnym elementem funkcjonowania firm, ich częstotliwość i zróżnicowanie instytucji bywają dla wielu warsztatów dużym obciążeniem.

Interesujący jest fakt, że jedynie 8,7% przedsiębiorców twierdzi, że donosy były powodem wizyty kontrolerów. Zdecydowana większość (73,9%) nie znała przyczyny, dla której ich firma znalazła się w planie kontroli. To poczucie przypadkowości dodatkowo wzmacnia niepewność wśród właścicieli warsztatów.

Kontrole instytucji państwowych są realnym i częstym elementem prowadzenia działalności warsztatowej. Branża musi zatem nie tylko sprostać wymaganiom klientów, ale również przygotować się na regularne wizyty urzędników i związane z nimi procedury.

Co ważne – i na co zwracają uwagę przedstawiciele branży – kontrole obejmują wyłącznie warsztaty prowadzące działalność w pełni legalnie. Punkty napraw działające

w tzw. szarej strefie pozostają poza zainteresowaniem instytucji, choć to one stanowią realną konkurencję dla uczciwych przedsiębiorców. Dlaczego tak się dzieje? Nielegalne punkty napraw nie figurują w bazach urzędów, a więc nie mogą zostać wytypowane do kontroli.

Wnioski i potrzeba wyrównania szans

Rozwiązaniem nie jest wyłącznie zaostrzenie kontroli czy zwiększanie kar. Potrzebne są przede wszystkim działania wspierające legalnych uczestników rynku. Kluczowe znaczenie ma zwiększenie świadomości klientów, aby wiedzieli, z jakimi ryzykami wiąże się „tańsza” usługa. Równie ważne są uproszczenia w przepisach, obniżenie kosztów prowadzenia działalności oraz stworzenie programów wsparcia i szkoleń. Tylko realne wyrównanie warunków funkcjonowania, bez sztucznego wypychania ludzi poza system, pozwoli na stopniowe ograniczenie szarej strefy i przywrócenie zdrowej konkurencji w motoryzacji.

3 Szara strefa w branży napraw samochodów – problem, który szkodzi wszystkim

Szara strefa to poważny hamulec w rozwoju niezależnego rynku napraw w Polsce. Choć temat powraca od lat, nadal brakuje skutecznych narzędzi, by ograniczyć nieuczciwą konkurencję ze strony osób działających poza systemem. Problem narasta, a branża traci pieniądze.



Szara strefa w branży napraw samochodów – problem, który szkodzi wszystkim

Ukryta część rynku, która nie znika

Szara strefa w branży motoryzacyjnej to temat często spłycający do obrazu warsztatu bez kasy fiskalnej, w którym wszystko odbywa się „na słowo”. Tymczasem zjawisko to ma znacznie szerszy i bardziej złożony charakter: obejmuje zarówno działalność w pełni nielegalną, ale należy przyznać, że czasami również wymagającą inwestycji i legalnie funkcjonujące warsztaty, które stosują praktyki nieformalne. Skala problemu sprawia, że warto przyjrzeć się mu dokładniej.

Czym właściwie jest szara strefa?

W ujęciu gospodarczym szarą strefą nazywa się wszelkie formy działalności, które nie są rejestrowane lub w całości nie podlegają opodatkowaniu, mimo że teoretycznie powinny. W motoryzacji granica między tym, co legalne a tym, co nieformalne, bywa szczególnie płynna. Mamy tu do czynienia zarówno z „czystym nielegalnym” czyli niezarejestrowanymi punktami napraw na prywatnych posesjach, jak i z firmami oficjalnie działającymi, lecz wykonującymi część usług poza ewidencją.

Jak wygląda szara strefa w warsztatach?

Najczęstsze praktyki to tzw. „dorabianie po godzinach” przez mechaników zatrudnionych w legalnych warsztatach, którzy po pracy wykonują naprawy na czarno, często bez jakiegokolwiek dokumentacji. Popularne są też samodzielne naprawy prowadzone na podwórkach, przy blokach lub w garażach.

W niektórych warsztatach praktykuje się podwójne cenniki, z VAT i „po kosztach”, co pozwala klientowi zapłacić mniej, a wykonawcy uniknąć podatków. Innym przykładem jest zaniżanie wartości usługi na fakturze i dopłata „do ręki”. Często to sam klient naciska na taki układ, szukając pozornych oszczędności.

Części bez pochodzenia i bez podatków

Z szarą strefą ściśle wiąże się nielegalny obrót częściami zamiennymi. Dotyczy to przede wszystkim elementów używanych pochodzących z niezarejestrowanych stacji demontażu lub wraków sprowadzanych wyłącznie na części. Brak ewidencji sprawia, że taki handel nie pozostawia śladu w systemach podatkowych i jest całkowicie poza kontrolą.

Kłopotliwa bywa także sprzedaż nowych części z importu, oferowanych bez faktury, dokumentacji i gwarancji, szczególnie przez sprzedawców internetowych.

Szara strefa w branży napraw samochodów – problem, który szkodzi wszystkim

Nielegalny obrót czynnikami chłodniczymi

Odrębną, lecz równie poważną kategorią nadużyć jest nielegalne napełnianie układów klimatyzacji. Zgodnie z przepisami, sprzedaż i użycie czynników chłodniczych (tzw. F-gazów) wymaga odpowiednich certyfikatów i rejestracji. Mimo to wciąż powszechne są przypadki handlu „z bagażnika” i napełniania klimatyzacji bez uprawnień. Takie działania nie tylko łamią prawo, ale też niosą realne ryzyko dla środowiska i zdrowia.

Kto na tym traci?

Skutki funkcjonowania szarej strefy są poważne i wielowymiarowe. Legalnie działające warsztaty muszą konkurować z podmiotami, które nie ponoszą tych samych kosztów co prowadzi do zaniżania cen i presji na obniżanie jakości. Klienci korzystający z takich usług narażają się na brak gwarancji, problemy przy reklamacjach oraz ryzyko nieprawidłowo wykonanej naprawy.

Straty ponosi także budżet państwa, który nie otrzymuje należnych podatków i opłat środowiskowych. Dochodzi do tego brak odpowiedniej utylizacji olejów, filtrów i innych odpadów warsztatowych, co stanowi zagrożenie dla środowiska.

Dlaczego tak trudno z tym walczyć?

Szara strefa nie znika, bo sprzyja jej szereg czynników, choć w małej skali nie byłaby tak szkodliwa. Kluczowa jest niska świadomość klientów, dla wielu liczy się wyłącznie cena, a nie legalność czy jakość. Z drugiej strony uczciwe prowadzenie warsztatu to ogromne koszty: ZUS, podatki, opłaty środowiskowe, inwestycje w wyposażenie i szkolenia.

Problemem pozostaje także niewystarczająca skuteczność kontroli. Organy skarbowe zwykle koncentrują się na legalnych firmach, bo tylko je mogą sprawdzić. Nielegalni „garażowcy” pozostają poza zasięgiem, ponieważ formalnie nie istnieją.

Szara strefa w motoryzacji to nie tylko stereotypowy „warsztat bez kasy”. To skomplikowane zjawisko, które obejmuje różne formy nieformalnej działalności, często z udziałem klientów, mechaników i dostawców części. Skuteczna walka z tym problemem wymaga nie tylko kontroli, ale też działań edukacyjnych i systemowych, zarówno po stronie branży, jak i instytucji państwowych. Dopiero wtedy możliwe będzie wyrównanie warunków gry i poprawa standardów w całym sektorze.

4 Pomysły na walkę z szarą strefą

Z jednej strony kontrole, obowiązki środowiskowe, zmieniające się przepisy. Z drugiej, punkty napraw w garażach, bez rejestracji, bez paragonu i bez jakiegokolwiek odpowiedzialności. Dla wielu legalnych przedsiębiorców to nieuczciwa walka. Jak wskazują [w komentarzach](#), nie chcą „zamykać kolegów po fachu”, ale oczekują równych warunków: nie przywilejów, lecz uczciwej konkurencji.



Pomysły na walkę z szarą strefą

Co dalej? „Kij” czy „marchewka”?

Zapytaliśmy mechaników, jak ich zdaniem można ograniczyć szarą strefę. Po rozmowach z przedstawicielami warsztatów propozycje podzieliliśmy na dwie grupy: te oparte na sankcjach („kij”) i te zachęcające do legalizacji („marchewka”). Pomysły były

różnorodne: od większego nadzoru nad odpadami warsztatowymi, przez ograniczenie rabatów dla osób prywatnych w hurtowniach, aż po propozycję ulgi podatkowej dla klientów, którzy zbierają faktury za naprawy.

Kary, czyli metoda „kija”	Zachęty, czyli metoda „marchewki”
Przy okazji walki ze smogiem i dbałości o ochronę środowiska, skontrolować podwórkowych naprawiaczy i weryfikować, co robią np. ze starym olejem?	Mniejsze obciążenia finansowe (okresowe niższe podatki zachęcające do wyjścia z szarej strefy),
Zobligowanie policji do identyfikowania i zgłaszania do służb skarbowych nielegalnych punktów napraw	Uproszczony sposób rozliczeń dla osób złapanych na prowadzeniu niezarejestrowanej działalności zamiast jednorazowej kary.
Zrobienie „porządków” w urzędach gmin – oderwanie pracowników od stołków, by ruszyli w teren i zaczęli kontrolować te nielegalne nigdzie niezarejestrowane punkty napraw	Czas na dostosowywanie do przepisów związanych z prowadzeniem warsztatu dla osób przyłapanych na prowadzeniu niezarejestrowanej działalności.
Wprowadzenie zmiany zwyczajowej (nie legislacyjnej) przez hurtownie nie udzielania rabatów przy sprzedaży części osobom nie pracującym w legalnie działających warsztatach lub sklepach motoryzacyjnych	Wprowadzenie odpisu od podatku (ustalonej kwoty) dla właścicieli pojazdów, na podstawie faktury z warsztatu. Mogłoby to zachęcić kierowców do zbierania faktur na odpis.
Wprowadzenie przepisów nakazujących wykonywanie napraw tylko na fakturę	Uproszczenie wszelkich przepisów związanych z prowadzeniem warsztatu

Pomysły na walkę z szarą strefą

Zmiana musi się zacząć nie tylko od kontroli, ale również od systemowych ułatwień dla tych, którzy chcą działać legalnie.

Szara strefa w motoryzacji nie trwa dlatego, że ktoś chce oszukiwać – lecz dlatego, że systemowa legalność jest dziś kosztowna i skomplikowana. Dla wielu przedsiębiorców wybór między formalnością a funkcjonowaniem „po cichu” to kalkulacja ekonomiczna, nie moralna.

Jeśli chcemy zmniejszyć szarą strefę, potrzebujemy zmian, które zdejmą część ciężaru z barków legalnych warsztatów. Dopiero wtedy uczciwa konkurencja stanie się możliwa – z korzyścią dla całej branży i jej klientów.



get. Unsplash.com

5 Taniej, szybciej, bez papieru – ale czego nie wie klient?

Na pierwszy rzut oka szara strefa może wydawać się tańszą alternatywą, ale w rzeczywistości oznacza rezygnację z ochrony, jakości i bezpieczeństwa. **Poniższe zestawienie pokazuje, co naprawdę zyskuje klient, wybierając legalny warsztat.**



Taniej, szybciej, bez papieru – ale czego nie wie klient?

Brak faktury to brak zabezpieczenia

Wybierając usługę bez dokumentu, klient pozbawia się podstaw do roszczeń, zarówno wobec wykonawcy, jak i wobec producenta części. W razie awarii nikt nie weźmie odpowiedzialności, a reklamacja będzie niemożliwa, nawet jeśli problem pojawi się chwilę po naprawie. Brak dokumentacji oznacza też brak gwarancji, tak na usługę, jak i na część.

Co więcej, w szarej strefie często stosowane są podzespoły nieznanego pochodzenia: używane elementy z nielegalnego demontażu lub najtańsze części bez certyfikacji. Klient nie ma wglądu w ich jakość ani źródło, bierze towar „na słowo”.

W razie szkody powstałej w trakcie usługi, bez ubezpieczenia warsztatu trudno będzie wykazać, kto odpowiada. A skoro warsztat działa poza systemem, to nie posiada też obowiązkowego OC działalności. Całe ryzyko spada wtedy na kierowcę.



Taniej, szybciej, bez papieru – ale czego nie wie klient?

Utracona wartość auta

Brak historii serwisowej to również problem przy sprzedaży pojazdu. Wielu kupujących oczekuje dziś potwierdzenia przebiegu i wykonanych napraw w postaci faktur, wpisów do książki serwisowej, rachunków za części. Ich brak obniża wartość auta, zmniejsza zaufanie i wydłuża czas sprzedaży.

Ukryte zagrożenia, które wychodzą po czasie

Złe ustawienie geometrii kół, nieszczelnie zmontowana klimatyzacja, źle zamontowany pasek rozrządu, to tylko przykłady napraw, które mogą nie dać o sobie znać od razu. Jeśli dojdzie do awarii lub wypadku, bez dokumentów klient nie udowodni ani winy wykonawcy, ani samego faktu wykonania naprawy.

Kryterium	Warsztat legalny	Szara strefa
Dowód wykonania usługi	Faktura lub paragon	Brak dokumentu
Gwarancja na usługę/część	Tak	Nie ma gwarancji
OC serwisowe	Tak - chroni klienta przy szkodzie	Brak - klient ponosi ryzyko
Jakość części	Nowe, z legalnego źródła, certyfikowane	Nieznane, często z demontażu
Historia serwisowa auta	Udokumentowana	Brak historii
Możliwość reklamacji	Tak	Brak podstawy do roszczenia

Taniej, szybciej, bez papieru – ale czego nie wie klient?

Jak rozmawiać z klientem o dokumentach?

Uczciwy warsztat może i powinien edukować, ale bez konfrontacji. Klientom warto w prosty sposób wyjaśnić, że faktura to nie tylko paperek dla skarbowki, ale realna ochrona.

Przykładowe komunikaty:

- ✓ *„Przy fakturze ma Pan gwarancję – jeśli coś się wydarzy, wraca Pan do nas bez dodatkowych kosztów.”*
- ✓ *„Mamy OC warsztatowe, klient nie zostaje sam w razie szkody.”*
- ✓ *„Historia serwisowa wpływa na wartość auta. Brak faktur może oznaczać niższą cenę przy sprzedaży.”*

Na koniec: apel do kierowców

Warsztat działający legalnie nie jest i nie będzie najtańszy, ale daje coś, czego nie zapewni naprawa „po znajomości”: odpowiedzialność, gwarancję, dokumentację i spokojną głowę. Oszczędność np. stu złotych dziś może oznaczać wydatek tysięcy złotych jutro. Wybierając warsztat, warto spojrzeć szerzej niż tylko na cenę to decyzja, która dotyczy nie tylko auta, ale i bezpieczeństwa.



6 Dlaczego szara strefa w motoryzacji trwa – i dlaczego się opłaca?

Kto działa legalnie, ten płaci więcej, ponosi większą odpowiedzialność i podlega częstym kontrolom. Kto działa w szarej strefie, ten może sobie pozwolić na niższe ceny i mniej formalności. Ten układ działa, ale tylko dla jednej strony. Legalne warsztaty tracą klientów, zapal i sens konkurowania.



Dlaczego szara strefa w motoryzacji trwa – i dlaczego się opłaca?

Ekonomia zamiast moralności

Szara strefa w branży napraw samochodów to nie tylko problem uczciwości czy braku przepisów. To przede wszystkim kwestia rachunku ekonomicznego. Dla wielu mechaników i klientów naprawy „na czarno” patrząc w krótkiej perspektywie są po prostu bardziej opłacalne. Tymczasem legalnie działające warsztaty, zamiast konkurować jakością, coraz częściej muszą konkurować z ceną i tymi, którzy działają w cieniu.

Dlaczego szara strefa się opłaca?

Działalność poza systemem oznacza brak podatków, brak składek ZUS i brak obowiązków środowiskowych. Nie trzeba inwestować w kosztowne wyposażenie zgodne z przepisami, opłacać księgowej ani prowadzić dokumentacji. Osoba naprawiająca auta po godzinach – np. w wynajętym garażu czy pod wiatą lub na działce pod domem może zaproponować znacznie niższe ceny, bez ponoszenia kosztów stałych czy odpowiedzialności za jakość usługi.

Ekonomiczne bariery wejścia do legalnej działalności

Prowadzenie warsztatu zgodnie z przepisami to poważne zobowiązanie finansowe. Roczne składki ZUS, wyposażenie warsztatu, koszty związane z wynajmem lub utrzymaniem budynku, serwisowania urządzeń, przeglądów UDT, zabezpieczeń środowiskowych i ubezpieczeń OC, legalne oprogramowanie, nie mówiąc już o wynagrodzeniach, ogrzewaniu i energii. Do tego dochodzą koszty różnych kontroli z urzędów, ponieważ najłatwiej kontrolować tych, którzy są zarejestrowani. Inaczej mówiąc, o tych działających w szarej strefie nikt formalnie nie wie, zatem urzędnik ich nie widzi.

Sam proces rozpoczęcia działalności również nie należy do prostych – lokal musi spełniać szereg wymogów formalnych, często konieczne są odbiory techniczne, sanitarne i przeciwpożarowe. Te bariery sprawiają, że wielu mechaników wybiera prostszą drogę: działalność nieformalną.

Szara strefa nie zniknie, dopóki będzie się bardziej opłacać niż legalna działalność. Dopóki bardziej kalkuluje się pracować „na czarno” niż inwestować w rozwój, a klientowi bardziej się opłaca zapłacić bez faktury niż domagać się gwarancji – uczciwa konkurencja nie ma szans. Potrzebne są rozwiązania systemowe.

Podsumowanie

Szara strefa w branży motoryzacyjnej od lat pozostaje jednym z największych wyzwań dla warsztatów działających legalnie. Nielegalne punkty napraw są powszechne i nadal stanowią poważną konkurencję, z którą trudno wygrać w uczciwy sposób. Choć pojawiają się drobne sygnały poprawy, większość klientów wciąż ma w swojej okolicy dostęp do warsztatów działających poza systemem.

Na pierwszy rzut oka korzystają na tym zarówno klienci, którzy płacą mniej, jak i mechanicy unikający kosztów związanych z prowadzeniem firmy. Jednak w dłuższej perspektywie bilans wypada negatywnie – klienci ryzykują bezpieczeństwo i brak gwarancji, mechanicy pozbawiają się możliwości rozwoju, a legalne warsztaty muszą walczyć o przetrwanie w nierównej konkurencji.

Warto przy tym pamiętać, że szara strefa to nie tylko stereotypowy warsztat bez kasy fiskalnej. Zjawisko obejmuje również dorabianie „po godzinach”, zaniżanie wartości usług czy handel częściami z niepewnego źródła. Straty odczuwają nie tylko przedsiębiorcy i klienci, lecz także państwo i środowisko, które cierpi na skutek nielegalnej utylizacji odpadów.

Nic więc dziwnego, że branża coraz częściej wskazuje na konieczność działań

systemowych. Pomysły można podzielić na te oparte na sankcjach oraz te zachęcające do legalizacji. Mechanicy postulują większe kontrole i ograniczenie przywilejów dla osób działających poza systemem, ale także uproszczenie przepisów, ulgi podatkowe czy zachęty dla klientów, którzy naprawiają samochody oczekując faktury.

Z perspektywy kierowców kluczowe jest zrozumienie, że rezygnacja z faktury oznacza brak zabezpieczenia. Naprawa „po znajomości” może wydawać się tańsza, ale w razie awarii czy sprzedaży auta brak dokumentacji odbiera możliwość reklamacji i obniża wartość pojazdu. Krótkoterminowa oszczędność często okazuje się pozorna i kosztuje dużo więcej w przyszłości.

Ostatecznie szara strefa trwa, ponieważ zwyczajnie bardziej się opłaca – nie wymaga płacenia podatków, składek ani spełniania formalnych wymogów. Tymczasem legalne warsztaty ponoszą ogromne koszty prowadzenia działalności, które zniechęcają do uczciwego funkcjonowania. Dopóki system nie zostanie uproszczony, a koszty zrównoważone, szara strefa będzie istnieć, hamując rozwój całej branży.

GRUPA MOTOFOCUS

Grupa Medialna MotoFocus to wydawca 18 portali specjalizujących się w branży motoryzacyjnej i skierowanych do profesjonalistów z segmentu AfterMarket. Firma działa na 12 rynkach w Europie Środkowo - Wschodniej i dociera do 9 milionów użytkowników rocznie.

Główną grupą odbiorców są profesjonaliści działający w motoryzacji, a w szczególności zajmujący się usługami napraw samochodów.

Jedną z ważnych działalności firmy są badania rynku motoryzacyjnego, co pozwala cieszyć się olbrzymią wiedzą płynącą z raportów. MotoFocus od ponad 22 lat wykorzystuje nowoczesne metody i techniki badawcze, a także dba o rzetelny przekaz informacji zawartych w raportach.

Jeśli jesteś zainteresowany raportami MotoFocus lub masz pytania,

skontaktuj się z nami :

Alfred Franke



Alfred.franke@motofocus.pl



2025

MotoFocus
Alfred i Małgorzata Franke Spółka Komandytowa,
Ul. Za Dębami 3,
05-075 Warszawa Wesoła,
Mazowieckie, Polska