

Jerzy Janczewski*

Szara strefa w usługach motoryzacyjnych

Wstęp

Działalność gospodarcza prowadzona poza oficjalnym obiegiem podlegającym kontroli państwa jest określana terminem „szara strefa”. Nazw dla tego zjawiska można przytoczyć wiele, np. „szara gospodarka”, „gospodarka drugiego obiegu” czy też „czarna gospodarka”.

Szarą strefę spotyka się w firmach mikro i małych, szczególnie tam, gdzie większość transakcji odbywa się z użyciem gotówki, co często ma miejsce w usługach.

Celem artykułu jest prezentacja i analiza przykładów występowania szarej strefy w usługach motoryzacyjnych. Wskazano także na przyczyny występowania szarej strefy w tym sektorze, a także na negatywne i pozytywne jej skutki.

Szara strefa w Polsce i w Europie

Szara strefa jest obecna we wszystkich gospodarkach. Ilościowo zjawisko to analizowane jest przeważnie z perspektywy legalnie¹ prowadzonej działalności gospodarczej ukrywanej przed instytucjami skarbowymi w obszarach:

- nierejestrowanej pracy, w którym wynagrodzenie jest wypłacane z pominięciem państwa,
- ukrywania części dochodów w celu obniżenia odprowadzanych podatków.

Nierejestrowana praca podejmowana jest głównie przez osoby fizyczne odpłatnie świadczące usługi na rzecz innych osób, czasem także na rzecz instytucji. Cał-

* Dr inż. Jerzy Janczewski – adiunkt w Katedrze Systemów Transportu na Wydziale Informatyki, Zarządzania i Transportu Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

¹ Począwszy od 2014 r., Eurostat zobowiązał urzędy statystyczne krajów członkowskich Unii Europejskiej do uwzględniania rozmiarów szarej strefy praktykowanej w obszarze gospodarki nielegalnej (tworzącej wartość dodaną), zabronionej przez prawo i ściganej jako przestępstwo bądź wykroczenie.

kowity brak bezpośredniej rejestracji jest albo wynikiem małej skali działalności, albo działaniem z pominięciem jakichkolwiek regulacji i standardów, może wynikać również z dorywczego bądź sezonowego charakteru podejmowanych przedsięwzięć. W działalność taką zaangażowana jest w dużym stopniu tzw. marginalna siła robocza, w której skład wchodzi (Łapiński, Peterlik, Wyżnikiewicz, 2014: 11):

- bezrobotni z niewielkimi szansami na znalezienie pracy na rynku z powodu niskich kwalifikacji bądź nieumiejętności utrzymania się na nim,
- pracownicy zatrudnieni w oficjalnej gospodarce i dorabiający sobie w szarej strefie, niekiedy wykorzystując do tego celu sprzęty, urządzenia bądź nawet materiały należące do pracodawcy,
- emeryci i renciści dysponujący dużą ilością czasu,
- studenci i uczniowie,
- imigranci zarobkowi zza wschodniej granicy, niekiedy gotowi do podejmowania uciążliwych prac za stosunkowo niewielkim wynagrodzeniem.

Nierejestrowana siła robocza uczestnicząca w szarej strefie określana jest mianem pracujących na czarno.

Ukrywanie części dochodów w celu obniżenia odprowadzanych podatków jest praktykowane przez legalnie zarejestrowane firmy, najczęściej mikro i małe, szczególnie tam, gdzie transakcje odbywają się z użyciem gotówki – zwykle ma to miejsce w handlu i naprawach, budownictwie i obsłudze rynku nieruchomości.

Dostępne w publikacjach Głównego Urzędu Statystycznego szacunki wielkości szarej strefy w Polsce w latach 2008–2011 dotyczą tylko jej „legalnej” części, dozwolonej przez prawo i jedynie ukrywanej w całości lub w części przed państwem (*Rachunki narodowe...*, 2013: 368–373). Z danych tych wynika, że w latach 2008–2011 udział szarej strefy w tworzeniu PKB kształtował się na poziomie około 12–13%. Największy udział w szarej strefie miały jednostki prowadzące działalność handlową, budowlaną oraz obsługę rynku nieruchomości. W całym omawianym okresie udział szarej strefy z tytułu pracy nierejestrowanej uległ niewielkiemu obniżeniu z 3,5% w 2008 roku do 3,2% w 2011 roku.

Bardziej rozbudowane szacunki szarej strefy w Polsce prezentują badania Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR). Szacunki te obejmują lata 2012 do 2013 oraz prognozę na rok 2014, a także większy zakres działalności zaliczanej do szarej strefy, niż ma to miejsce w przypadku GUS-u (Łapiński, Peterlik, Wyżnikiewicz, 2014: 22–26). Szara strefa w ujęciu IBnGR składa się z trzech części:

- szacunków GUS, które obejmują część działalności ukrytej (drugi element szarej strefy) i nieformalnej (trzeci element szarej strefy),
- działalności nielegalnej (prostyucja, narkotyki i przemyt), stanowiącej znaczącą część pierwszego elementu szarej strefy,
- doszacowań IBnGR, które swoim zakresem obejmują wszystkie trzy elementy szarej strefy.

Według obliczeń IBnGR rozmiary szarej strefy w Polsce w 2014 roku w ujęciu stosowanym przez GUS powinny zwiększyć się ze 181 mld PLN w 2010 roku do

220 mld PLN w 2014 roku. Prognozowany przez IBnGR udział szarej strefy w produkcie krajowym brutto powinien wynieść w 2014 roku 12,8%. W ujęciu względnym szara strefa odznaczała się największymi rozmiarami w 2012 roku – jej udział w polskim PKB wyniósł wtedy 13,5% (Łapiński, Peterlik, Wyżnikiewicz, 2014: 22).

Według szacunków IBnGR, w działalnościach ukrytych (prostyucja, narkotyki i przemysł papierosów) łącznie wytwarzanych jest około 1,2% polskiego PKB. W latach 2010–2014 ta część szarej strefy zwiększała się o około 1 mld rocznie – z 17 mld w 2010 roku do prognozowanej wielkości 21 mld w 2014 roku. Jej udział w PKB pozostawał jednak na niemal niezmiennym poziomie.

Doszacowania IBnGR obejmują te formy działalności z różnych sektorów polskiej gospodarki, które nie są, zdaniem Instytutu, uwzględniane przez GUS. Największym udziałem w tej części szarej strefy odznacza się sektor handlowy, gdzie skala nadużyć (wartościowo) jest w polskiej gospodarce największa. GUS nie uwzględnia w swoich szacunkach m.in. nielegalnego handlu paliwami, części handlu targowiskowego, handlu na giełdach samochodowych, części handlu przygranicznego czy też dynamicznie rosnącego w ostatnim czasie handlu elektronicznego. Innym przykładem sektora, który w znacznej części nie jest objęty oficjalnymi statystykami GUS, jest nielegalny hazard. Dochody z nielegalnych zakładów, gier hazardowych czy też z niezarejestrowanych automatów do gier losowych w zdecydowanej większości powiększają szarą strefę w Polsce. Zdaniem IBnGR nielegalny handel paliwami i nielegalny hazard to dwa najbardziej istotne elementy szarej strefy, które nie są objęte szacunkami przez GUS. Innym przykładem usług, które są niemal w całości pomijane przez GUS, są usługi edukacyjne, polegające m.in. na pisaniu prac dyplomowych na zlecenie. IBnGR uwzględnia też efekty działalności gospodarczej obywateli innych krajów w Polsce, np. Ukrainy czy Wietnamu (Łapiński, Peterlik, Wyżnikiewicz, 2014: 23).

W latach 2010–2013 udział szarej strefy (w ujęciu IBnGR) w polskiej gospodarce wynosił średnio 20,5%. W 2011 roku jej udział w gospodarce zmniejszył się do 20%, a w 2012 zwiększył do 21,1%, po czym nastąpił jego spadek w 2013 roku do 19,9%.

Zdaniem IBnGR w 2014 roku udział szarej strefy w gospodarce wyniesie 19,5% i będzie najniższy w analizowanym okresie, czyli w latach 2010–2014, a jej struktura nie zmieni się znacząco w porównaniu z 2013 rokiem. Główną część struktury szarej strefy stanowią będą ukrywane dochody legalnie działających przedsiębiorstw oraz wynagrodzenia osób fizycznych z tytułu wykonywania pracy nierejestrowanej, które są objęte szacunkami Głównego Urzędu Statystycznego (łącznie około 61% wartości dodanej szarej strefy). Około 6% przypadnie na działalności nielegalne, dotychczas nieobejmowane szacunkami GUS, czyli prostytucję, produkcję i handel narkotykami oraz przemysł. Jedną trzecią szarej strefy będą stanowić tzw. doszacowania IBnGR, czyli ta część gospodarki nierejestrowanej, która nie jest obejmowana szacunkami GUS (Łapiński, Peterlik, Wyżnikiewicz, 2014: 25).

W Europie badania szarej strefy są prowadzone na zlecenie Visa Europe i publikowane w corocznym raporcie *The Shadow Economy in Europe*. Raport analizuje wpływ szarej strefy na rozwój gospodarczy i prezentuje role różnych instrumentów w jej ograniczeniu. Szara strefa w ujęciu zastosowanym w raporcie to legalnie prowadzona działalność gospodarcza ukrywana przed instytucjami państwowymi, a w szczególności przed urzędem skarbowym, która składa się z nierejestrowanej pracy, czyli wynagrodzeń wypłacanych i otrzymywanych bez wiedzy państwa oraz dochodów ukrywanych/zaniżanych w celu odprowadzania przez firmy mniejszych podatków.

Szacuje się, że wielkość szarej strefy w Europie w 2013 roku wyniosła około 2,15 biliona euro, co stanowiło 18,5% europejskiego produktu krajowego brutto (*The Shadow Economy in Europe*, 2013: 4). Na przestrzeni 10 lat (2003–2013) wielkość szarej strefy w Europie miała tendencję rosnącą i wartościowo wzrosła z 1,99 biliona euro w roku 2003 do 2,15 biliona w roku 2013, natomiast w relacji do PKB szara strefa w Europie miała tendencję malejącą – w roku 2003 było to 22,4%, a w roku 2013 18,5%. Za dwie trzecie wartości szarej strefy odpowiadają takie kraje, jak Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania i Wielka Brytania. Natomiast w relacji do produktu krajowego brutto kraje te mają niższy procent niż średnia europejska, za wyjątkiem Włoch, gdzie szara strefa stanowiła w 2013 roku około 21% PKB. Odwrotnie jest w niektórych krajach Europy Wschodniej, takich jak Litwa, Estonia, Bułgaria, Rumunia, gdzie szara strefa wyniosła w 2013 roku w granicach od 26 do 31% PKB.

Szara strefa w usługach motoryzacyjnych

Mimo że zwalczanie szarej strefy stanowi jeden z priorytetowych obszarów, na których urzędy skarbowe oraz urzędy kontroli skarbowej skupiają szczególną uwagę², to w branży motoryzacyjnej szara strefa znajduje dużo możliwości do funkcjonowania. Przykładem są nielegalne działania w obszarze:

- napraw samochodów,
- demontażu samochodów,
- handlu używanymi częściami,
- środowiska naturalnego,
- ewidencji dochodów,
- zatrudnienia.

Nielegalne naprawy samochodów, bez zgłoszonej działalności gospodarczej, prowadzone w garażach lub innych miejscach nieprzystosowanych do prowadzenia takich usług, są trudne do wykrycia i udowodnienia. Na dużą skalę takiej działalno-

² W Polsce w efekcie działań kontrolnych przeprowadzonych w latach 2009–2012 wobec podatników prowadzących niezgłoszoną do opodatkowania działalność gospodarczą związaną z branżą motoryzacyjną organy kontroli skarbowej wydały decyzje podatkowe na łączną kwotę około 50 milionów złotych (<http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=6012E112>, dostęp: 22.12.2014).

ści i na nieskuteczne instrumenty walki z nią zwraca uwagę Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych w Łodzi (*Wpływ szarej strefy...*, 2012: 7).

Przykładem napraw realizowanych w szarej strefie są naprawy blacharsko-lakiernicze, które wykorzystują system rozliczania i finansowania napraw powypadkowych przez zakłady ubezpieczeń społecznych. Obecnie uprawnieni do odszkodowania mogą dowolnie dysponować środkami za odszkodowanie, a niektórzy poszkodowani właściciele samochodów próbują dodatkowo zyskać na wypadku i w większości poszukują tanich usług. Sytuacja taka sprzyja wykonywaniu napraw powypadkowych tzw. metodami garażowymi w obszarze szarej strefy.

Pojazdy, które nie trafiają do oficjalnej sieci recyklingu, są demontowane w sposób nielegalny, czyli w zakładach nieposiadających wymaganych licencji. Według przedstawicieli Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS) podstawowym zagrożeniem dla legalnego systemu demontażu jest szara strefa. W 2010 roku FORS szacował, że tylko 30% pojazdów wycofanych z eksploatacji trafiło do stacji demontażu, przy czym zaledwie 30% przyjmowanych do stacji pojazdów stanowiły pojazdy kompletne. Tak więc pozostałe 70% samochodów w 2010 roku demontowano nielegalnie³. Obecne szacunki (2014 r.) wskazują na wzrost liczby nielegalnie demontowanych samochodów.

Kolejnym ogniwem procesu nielegalnego złomowania pojazdów są nieuczciwe stacje demontażu, które wystawiają zaświadczenia o legalnym, zgodnym z przepisami złomowaniu samochodu. Stacje takie korzystają podwójnie, bo nie ponoszą żadnych kosztów, a w dokumentach wykazują przed Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej wykonanie operacji i zgodnie z obowiązującym prawem otrzymują przedmiotowe 500 złotych, które zapłacił na fundusz recyklingowy nabywca nowego samochodu.

Szara strefa wykorzystuje również dokumenty samochodów doszczętnie rozbitych, które służą do legalizacji pojazdów kradzionych. Do stacji demontażu nie trafiają w ogóle samochody zakwalifikowane przez firmy ubezpieczeniowe jako tzw. szkoda całkowita. Nie są one kasowane, lecz sprzedawane na przetargach, a dla nabywców główną ich wartość stanowi dowód rejestracyjny oraz fragment karoserii z numerem nadwozia (Ponikowski, 2010).

Na terenie całego kraju istnieją punkty złomowania pojazdów, które nie likwidują w całości zużytych pojazdów, lecz wymontowują z samochodów wyłączonych z ruchu części i sprzedają je nielegalnym rzemieślnikom bez faktur, bez podatku od towarów i usług i podatku dochodowego (*Wpływ szarej strefy...*, 2012: 7). Pozyskane części motoryzacyjne, także z kradzieży pojazdów, zazwyczaj są odsprzedawane na giełdach, w sieci internetowej, a następnie wykorzystywane do napraw. Nikt nie jest w stanie konkurować z ofertą części pochodzących z nielegalnego demontażu, których cena nie jest obciążona podatkami, kosztami ochrony środowiska,

³ Na przykład w Gdańsku obok czterech legalnie działających stacji demontażu funkcjonuje 30–40 warsztatów zajmujących się demontażem samochodów bez stosownego zezwolenia.

zatrudnienia, zezwoleń, sprawozdawczości, kontroli jakości. W efekcie rozwija się nielegalny handel, a zakłady działające zgodnie z prawem mają problemy z pozyskaniem pojazdów do recyklingu oraz sprzedają używanych części po cenach rynkowych. Ponadto części te bez fachowej weryfikacji mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Giełdy motoryzacyjne stanowią niekontrolowany rynek zbytu części, pozbawiony kas fiskalnych i oznakowania stoisk sprzedawców, mimo że zgodnie z obowiązującym prawem każdy podmiot gospodarczy dokonujący sprzedaży na terytorium Polski części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych i ich silników na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej zobowiązany jest do rejestrowania tej sprzedaży za pośrednictwem kasy fiskalnej.

Przykładem nieprzestrzegania przepisów o ochronie środowiska naturalnego mogą być niektóre warsztaty lakiernicze. Warsztaty takie są zobowiązane do stosowania lakierów niskoemisyjnych (wodnych). Używanie lakierów wodnych niesie z sobą określone wymagania sprzętowe i tym samym wyższe wydatki. Warsztat musi być wyposażony w specjalistyczną kabinę lakierniczą, lakier wodny jest droższy od rozcieńczalnikowego, a wydłużony o jedną trzecią czas lakierowania lakierami wodnymi stanowi dodatkowe źródło kosztów. Warsztaty, które stosują tradycyjne lakiery rozcieńczalnikowe, jak również warsztaty funkcjonujące w szarej strefie, ponoszą dużo niższe koszty lakierowania. Z analiz Polskiej Izby Motoryzacji i Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Lakierów CEPE wynika, że wodne lakiery stanowią tylko 30% całkowitej sprzedaży lakierów samochodowych, pozostałe 70% sprzedaży to lakiery rozcieńczalnikowe. Tak wysoki udział lakierów rozcieńczalnikowych jest niezgodny z założeniami dyrektywy unijnej o Lotnych Związkach Organicznych (LZO).

Innym przykładem nielegalnego czerpania korzyści kosztem naturalnego środowiska, a zatem występowania szarej strefy w usługach motoryzacyjnych, jest ogrzewanie warsztatów przepalowanymi olejami, bez ścisłej kontroli analitycznej ich właściwości oraz składu. Według szacunków w Polsce spala się około 30 tys. ton olejów odpadowych rocznie wobec 200 tys. ton olejów smarowych wszystkich rodzajów wprowadzonych na rynek (Czerwińska, 2011). W usługach motoryzacyjnych proceder ten rozwija się szczególnie w niektórych małych warsztatach samochodowych, które mają łatwy dostęp do przepalowanych olejów silnikowych i przekładniowych. Warsztaty takie korzystają z tanich urządzeń grzewczych wyposażonych w odpowiednie pompki i palniki do spalania przepalowanego oleju silnikowego i przekładniowego, zawierającego zanieczyszczenia mechaniczne, produkowane seryjnie i reklamowane jako źródła ciepła „za darmo”. Urządzenia te nie posiadają systemu dopalania i oczyszczania spalin. Urządzenia takie są również wykonywane przez warsztaty we własnym zakresie (Włodarczyk, Janczewski, 2013: 36).

W przypadku działalności gospodarczej wykonywanej stale w jednym miejscu i w jednakowej porze, tak jak ma to miejsce w większości usług motoryzacyjnych,

nieujawnienie prowadzenia działalności gospodarczej jest zbyt ryzykowne. W takim przypadku przedsiębiorcy ukrywają przychody, kierując się np. znajomością godzin pracy i zwyczajów pracowników organów kontrolnych. Najtrudniejsze do wykrycia są przypadki, w których podmiot gospodarczy nie ma prawnego obowiązku ewidencjonowania obrotów za pomocą kasy fiskalnej, a na takich zasadach dotychczas⁴ funkcjonuje większość małych serwisów świadczących usługi motoryzacyjne.

W przypadku świadczenia „czystych” usług ukrycie obrotu poza oczywistym ryzykiem związanym z możliwością kontroli w zasadzie nie wiąże się z żadnymi innymi problemami. W przypadku usług motoryzacyjnych, w których istnieje konieczność wymiany części lub płynów eksploatacyjnych istnieje również potrzeba ukrycia zakupów materiałów i części. Nieuczciwi przedsiębiorcy rzeczywisty wolumen zakupów ukrywają w ten sposób, że część towarów dostarczanych przez hurtownika lub producenta jest kupowana „na paragon” (hurtownik lub producent nie wystawia faktury VAT na nabywcę, lecz ewidencjonuje sprzedaż na kasie fiskalnej jako sprzedaż detaliczną). Również przedsiębiorca może prowadzić sprzedaż detaliczną w wydzielonym sklepie z częściami i akcesoriami motoryzacyjnymi. Metody wprowadzenia towaru do szarej strefy „na paragon” i na fikcyjny podmiot łączy jeden element: w obu przypadkach płatność za towar jest dokonywana wyłącznie gotówką (Barszcz, 2010).

Popularnym sposobem uniknięcia opodatkowania pracy jest zatrudnienie „na czarno” – bez podpisanej umowy i bez rejestrowania pracy. Zatrudnianie pracowników „na czarno” ma wiele wad i jest przez przedsiębiorców wykorzystywane niechętnie. W usługach motoryzacyjnych ma to miejsce w odniesieniu do wybranych prac lub pracowników tymczasowych.

Zatrudnienie „na czarno” powoduje duże ryzyko w trakcie kontroli. Wytłumaczenie się organowi kontrolnemu z nielegalnego pracownika jest trudne, choć nie niemożliwe. Pracodawca i pracownik pracujący „na czarno” często obniżają ryzyko, podpisując umowę o pracę bez wypełnienia pól dotyczących daty. W razie kontroli pracodawca wpisuje bieżącą datę jako datę podpisania umowy, stwarzając w ten sposób pozory, że pracujący „na czarno” pracownik został dopiero co zatrudniony.

W przypadku pracowników stałych pracujących w zakładzie przedsiębiorcy znacznie częściej stosowane są innego rodzaju działania, polegające na deklarowaniu zaniżonej wysokości faktycznego wynagrodzenia. Zazwyczaj odbywa to się w ten sposób, że do umowy o pracę wpisywana jest kwota niższa niż faktycznie wypłacana. W przypadku osób o niskim wynagrodzeniu – zbliżonym do pensji minimalnej – zniżenie odbywa się najczęściej poprzez wpisanie do umowy o pracę części etatu. Oba sposoby są często łączone (Barszcz, 2010). W zdecydowanej większości przy-

⁴ Dotychczas, czyli do 1 marca 2015 r. Od 2015 r. kasy fiskalne w warsztatach samochodowych, stacjach diagnostycznych oraz punktach wymiany opon lub kół będą obowiązkowe dla każdego, niezależnie od wysokości obrotów – Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 listopada 2014 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz.U. z 7 listopada 2014 r., poz. 1544).

padków pracodawca i pracownik mają wspólny interes w tym, aby oszustwo podatkowe nigdy nie zostało ujawnione.

Czynniki sprzyjające występowaniu szarej strefy w branży motoryzacyjnej

Szara strefa rozwija się w gospodarce, zwłaszcza tam, gdzie istnieją zbyt słabe instrumenty monitorowania oraz niespójne przepisy prawne, występują tradycje omijania prawa, słaba jest promocja postaw etycznych, legalnej przedsiębiorczości i solidaryzmu społecznego (Smuda, 2005: 13). W Polsce nadal pokutują pewne nawyki z poprzedniego systemu społeczno-gospodarczego, prowadzące do niewłaściwego pojmowania zjawiska przedsiębiorczości i społecznej solidarności. Nie bez znaczenie pozostaje też zjawisko ubożenia społeczeństwa oraz fakt, że w Polsce duża grupa osób zatrudnionych otrzymuje minimalne wynagrodzenie, a wielu mikro- i małych przedsiębiorców z trudem utrzymuje się na rynku.

Do najważniejszych czynników decydujących o występowaniu i utrwalaniu się zjawiska szarej strefy w usługach motoryzacyjnych zalicza się m.in.:

- stale powiększający się przestarzały tabor samochodowy, niskie dochody użytkowników takich samochodów i duże zapotrzebowanie na tanie części,
- nieprawidłowości w likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych,
- nadmierny fiskalizm (obciążenia podatkowe i związane z ubezpieczeniami społecznymi, a także ochroną środowiska naturalnego),
- trudności w egzekwowaniu prawa i stosunkowo małe ryzyko wykrycia nieprawidłowości lub niewielkie konsekwencje,
- postawy odbiorców usług i posługiwanie się w usługach płatnościami z użyciem gotówki.

W Polsce stale powiększa się park samochodowy, do czego przyczynia się przede wszystkim przywóz samochodów używanych z zagranicy, natomiast popyt na nowe pojazdy pozostaje niewielki. Masowo sprowadzane używane samochody niekorzystnie wpływają na wiekową strukturę całego parku. Od wejścia Polski do Unii Europejskiej w przywozie przeważają samochody mające ponad cztery lata (90% w 2013 roku). W 2012 roku było 10,2% samochodów osobowych mających do pięciu lat. W 2003 roku, przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej, gdy obowiązywały ograniczenia w przywozie starszych modeli, samochodów najnowszych, liczących do pięciu lat było ponad 18%. W 2012 roku udział samochodów mających od sześciu do jedenastu lat wyniósł 19,1%, a 12–15-letnich 22%.

Kolejną dużą i stale rosnącą grupę reprezentują samochody liczące od 16 do 25 lat, stanowiące 31,1% całego parku. Samochodów mających powyżej 25 lat było w 2012 roku w Polsce blisko siedem razy więcej niż samochodów liczących do dwóch lat.

Niewiele lepiej jest z samochodami ciężarowymi. W 2012 roku, według danych GUS opracowanych na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów, udział samochodów ciężarowych w wieku do dwóch lat w parku tej grupy pojazdów wynosił 7,1%. Udział ciężarówek w wieku od trzech do pięciu lat 9%, a ciężarówek mających od sześciu do piętnastu lat było 39,3%. Natomiast udział najstarszego segmentu, zawierającego pojazdy w wieku powyżej dwudziestu lat, wyniósł 31,3% (*Raport 2014*: 38–41).

Konsekwencje utrzymania starego parku samochodowego to przede wszystkim wyższe i częstsze rachunki za naprawy. Używane samochody powyżej dwudziestu lat mają niską wartość, ich użytkownikom nie opłaca się zatem montować drogiej części lub zespołów. Zakładając przy tym, że użytkownicy starych samochodów to grupa osób o niskich dochodach, łatwo można dojść do wniosku, że będą oni poszukiwali najtańszych sposobów na naprawę samochodu, a także źródeł tanich części (zob. Piechociński, 2011).

Od stycznia 2004 roku w Polsce obowiązuje prawo ubezpieczeniowe, które eliminuje warsztat samochodowy jako stronę postępowania likwidacyjnego. Wcześniej modelowym rozwiązaniem było prowadzenie napraw na podstawie umów bezgotówkowych. Warsztat wykonujący naprawę powypadkową rozliczał się bezpośrednio z zakładem ubezpieczeń, a klient, odbierając naprawiony samochód, nie interesował się finansową stroną likwidacji szkody. Związek Rzemiosła Polskiego szacuje się, że około 60% odszkodowań z tytułu szkód komunikacyjnych to odszkodowania, które firmy ubezpieczeniowe wypłaciły poszkodowanym na podstawie wyceny kosztorysowej, a nie na podstawie dokumentów potwierdzających naprawę pojazdu (*Jak ograniczyć szarą strefę w branży motoryzacyjnej*, 2014). Ubezpieczyciele samodzielnie określają koszty naprawy, uwzględniają ceny tanich części, potrącają amortyzację, przyjmują niskie koszty robocizny. Tak wyliczoną zaniżoną wypłatę odszkodowania proponują klientowi. Poszkodowany, otrzymawszy odszkodowanie wyliczone na podstawie wyceny, nie ma możliwości dokonania prawidłowej naprawy pojazdu, wypłacone odszkodowanie nie wystarcza bowiem na przywrócenie prawidłowego stanu technicznego samochodu. Zdaniem Związku wycena powinna być dokonana na podstawie faktur, czyli wydatków, które zostały rzeczywiście poniesione przy naprawie pojazdu, a obecna sytuacja sprzyja funkcjonowaniu szarej strefy. Na panującą sytuację zwróciła również uwagę Komisja Nadzoru Finansowego, która opracowała wytyczne mające na celu wskazanie oczekiwań nadzorczych dotyczących ostrożnego i stabilnego zarządzania obszarem likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych, w tym ryzykiem związanym z tym obszarem. Przy czym KNF określiła ryzyko jako niepewność związaną z prawidłowym i efektywnym prowadzeniem postępowania likwidacyjnego przez zakłady ubezpieczeń (*Wytyczne...*, 2014: 3).

Przedsiębiorstwa ponoszą ogromne koszty utrzymania firmy, płacą podatki i inne pośrednie obciążenia związane z prowadzoną działalnością gospodarczą. Szczególnie odczuwają to małe i mikropodmioty, których jest większość, także w usługach motoryzacyjnych. Restrykcyjne przepisy fiskalne mogą niekiedy bez winy przed-

siębiorcy zakłócić płynność finansową podmiotu gospodarczego legalnie działającego na rynku. Problem ten nie istnieje w szarej strefie, która nie płaci należnych podatków (np. VAT), a należności niejednokrotnie pobiera od zleceniodawcy w niższej kwocie jeszcze przed rozpoczęciem wykonania usługi (*Wpływ szarej strefy...*, 2012: 4). Obciążenia pracy wysokimi kosztami pozapłacowymi, takimi jak podatki i składki ubezpieczeniowe, są również jedną z wielu przyczyn powstawania szarej strefy w zatrudnieniu. Na ten problem składają się dwa czynniki. Pierwszy z nich to poziom kwoty wolnej od podatku (dziesięciokrotnie niższy niż w wielu krajach UE) oraz brak kwoty wolnej w przypadku składek na ubezpieczenia społeczne. Drugim czynnikiem jest wysokość ogólnych obciążeń, które w przedziale zbliżonym do średniej płacy krajowej wynoszą około 100% (liczone od kwoty wynagrodzenia netto). W związku z tym przedsiębiorcy stają się niekonkurencyjni wobec szarej strefy z uwagi na duże obciążenia płacowe i podatkowe (tamże).

Przeciwny warsztat świadczący usługi naprawcze ponosi koszty związane z odprowadzaniem do środowiska gazów, pyłów, ścieków oraz różnych odpadów. Koszty te są bardzo wysokie. Przykładowo w okresie od 2009 do 2011 roku i w I półroczu 2012 roku koszty z tytułu odprowadzenia do powietrza gazów i pyłów wyniosły około 21 tys. złotych, a z tytułu odpadów 29 200 zł. Kwota opłat uzależniona jest od ilości zanieczyszczeń. W momencie ich przekroczenia przedsiębiorca zmuszony jest wystąpić o zmianę wydanej decyzji, a za każdą taką zmianę uiszcza opłatę w wysokości 253 zł, zgodnie z załącznikiem do Ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej. Oprócz tego przedsiębiorca zobowiązany jest do składania – zgodnie z art. 37 Ustawy o odpadach – zbiorczego zestawienia danych o rodzajach i ilości odpadów Marszałkowi Województwa w terminie do 15 marca każdego roku za rok poprzedni. Niewykonanie wymienionych obowiązków podlega karze pieniężnej. Podziemie gospodarcze nie ponosi kosztów z tytułu odprowadzania gazów i pyłów oraz opłat za odpady (tamże: 4).

W drobnej przedsiębiorczości istotnym powodem, dla którego spora część przychodów nie jest księgowanych lub zupełnie nie prowadzi się oficjalnej działalności, jest brak czasu przedsiębiorcy na analizowanie złożoności zasad, jakimi trzeba się kierować przy prowadzeniu rozliczeń. Po prostu mali przedsiębiorcy nie mają na to czasu. Należy też zwrócić uwagę na fiskalne obostrzenia, pilnowanie terminów, groźbę konsekwencji, sankcji, kar, kontroli, które zazwyczaj muszą wykazać winę przedsiębiorcy, ponieważ inaczej kontrola byłaby nieprawidłowa. Niekiedy bezpieczniejszą dla prowadzącego działalność gospodarczą jest nie księgować zdarzeń gospodarczych (zob. *Szara strefa w motoryzacji to kreatywna twórczość ustawodawcy*, 2014).

Pomimo przeprowadzania kontroli skarbowych i szeregu działań policji szara strefa, zarówno w nielegalnym demontażu pojazdów, jak i handlu częściami, jest powszechna (Krząkała, 2010), a same kontrole są mało skuteczne i słabo wpływają na zmianę tego stanu. W przypadku miejsc prowadzenia nielegalnego demontażu

szybkie rozpoczęcie kontroli nie jest możliwe z uwagi na to, że: istnieją trudności w jednoznacznym ustaleniu lokalizacji tych podmiotów, nielegalna działalność prowadzona jest w ramach legalnej działalności (np. działalności w zakresie handlu używanymi samochodami czy skupu złomu), działalność prowadzona jest z dala od terenów zabudowanych i w nocy, zbieranie pojazdów i demontaż oferowane są poprzez ogłoszenia i podawanie tylko numeru telefonu, nielegalna działalność w zakresie demontażu często przenoszona jest w inne miejsca, stopień niebezpieczeństwa, jaki kontrole wykazują dla inspektorów jest znaczny (np. kontrola w tzw. dziuplach – działalność przestępcza – konieczne wsparcie policji) (Błaszczyk, 2010).

Zazwyczaj w usługach dla osób fizycznych płatność odbywa się gotówkowo często bez pokwitowania. Poręczenie gwarancji jest ustne, na co wielu klientów przystaje w ramach zasady wzajemnego zaufania. Zatem powszechny obrót gotówkowy sprzyja ukrywaniu przychodów, a wspólny pożytek usługobiorcy i usługodawcy prowadzi często do współdziałania w ukrywaniu całości lub części usługi. Niekiedy (np. w obliczu niespodziewanej kontroli) obie strony mogą nawet zgodnie określić taką usługę jako bezinteresowną samopomoc koleżeńską. Sprawę komplikuje dodatkowo fakt, że aby ukarać za nielegalne prowadzenie działalności, urząd skarbowy musi najpierw ustalić wysokość podatku, który został potencjalnie uszczuplony w wyniku tej działalności. Występuje też różnica między przestępstwem a wykroczeniem. Gdy kwota jest niska, w granicach kilku tysięcy złotych, mamy wówczas do czynienia z wykroczeniem, które przedawnia się po roku. Za sam fakt niezgłoszenia działalności gospodarczej urząd skarbowy nie może nikogo ukarać. Chyba że uda się ustalić wysokość podatku za dany okres. Innej kary Kodeks Karny Skarbowy nie przewiduje (Czubatka, 2013).

Podsumowanie

Szara strefa *gospodarki* występuje we wszystkich krajach – najbardziej rozległa jest w krajach słabo rozwiniętych. Z punktu widzenia funkcjonowania gospodarki posiada ona cechy zarówno pozytywne, jak i negatywne.

Negatywne skutki szarej strefy to zaniżanie wpływów podatkowych, fałszowanie statystyki gospodarczej, zaburzenie warunków uczciwej konkurencji, destrukcja życia społecznego i gospodarczego oraz kreowanie różnych patologii. W usługach motoryzacyjnych szczególnym zagrożeniem będącym rezultatem funkcjonowania szarej strefy są działania prowadzące do obniżania bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także bezpieczeństwa ekologicznego.

Pozytywnym skutkiem szarej strefy jest natomiast zwiększenie liczby miejsc pracy, zwłaszcza o niskiej produktywności i małych wynagrodzeniach, które nie byłyby utworzone w formalnej sferze gospodarki. Zatrudnieni w tej strefie, nie płacąc bezpośrednio podatków (ani składek ZUS), regulują jednak podatki pośrednie, nabijając produkty i usługi obciążone podatkiem VAT. Zwiększają w ten sposób po-

pyt i zatrudnienie rejestrowane, a zatem przyczyniają się do wzrostu gospodarczego i kreują przedsiębiorczość (Smuga, 2005: 50). W usługach motoryzacyjnych szara strefa stwarza możliwość dodatkowej pracy dla emerytów, a także dla uczniów i studentów (np. przy demontażu samochodów) pragnących powiększyć swoje dochody oraz zdobyć doświadczenie zawodowe.

Jeśli zgodzimy się co do tezy, że znaczącym źródłem istnienia szarej strefy w usługach motoryzacyjnych jest użytkowanie wyeksploatowanych samochodów i popyt na tanie części, liberalne prawo ubezpieczeniowe, a także nadmierny fiskalizm państwa, to jej ograniczenia należy oczekiwać przede wszystkim wtedy, kiedy Polacy będą kupowali więcej nowych samochodów, a radykalnemu zmniejszeniu ulegną płatności przedsiębiorstw na rzecz państwa. Również konieczne jest stałe oddziaływanie na świadomość kierowców co do wyboru warsztatu i rodzaju części zamiennych. Tutaj dużą rolę mogą odegrać organizacje konsumenckie, stowarzyszenia przedsiębiorców i stowarzyszenia na rzecz brd, a także hurtownie i producenci części motoryzacyjnych oraz szkoły i inne placówki kreujące wiedzę.

Summary

Shadow economy in the automotive services

The paper presents and analyzes the shadow economy of occurrences of automotive services. Also identifies the cause of the shadow economy in the sector as well as its positive and negative effects. If we agree with the author of the thesis that there is a significant source of the shadow economy in services is the use of depleted automotive cars, liberal insurance law as well as excessive fiscal stringency of the state, its limitations should be expected especially when the Poles will buy more new cars and radical businesses will reduce the payments to the state. Also necessary is a solid impact on the consciousness of drivers the choice of technique and type of used spare parts.

Keywords: shadow economy, automotive services, automobile workshops

Słowa kluczowe: szara strefa, usługi motoryzacyjne, warsztaty samochodowe

Bibliografia

- Barszcz M. (2010), *Szara strefa. Raport na temat najczęstszych oszustw podatkowych*, Business Centre Club, https://www.bcc.org.pl/uploads/media/ksiega_oszustw_podatkowych.doc, dostęp: 22.12.2014.
- Błaszczyk B. (2010), *Odpowiedź podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska – z upoważnienia ministra – na interpelację nr 14719 w sprawie ograniczenia handlu częściami samochodowymi pochodzącymi z nielegalnych źródeł*, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/42E77275>, dostęp: 23.12.2014.
- Branża Motoryzacyjna Raport 2014 (2014), Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, <http://www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2014>, dostęp: 29.12.2014.
- Czerwińska D. (2011), *Polski recykling: Daleko nam jeszcze do Europy*, „Rzeczpospolita”, 04.01.2011, <http://ekonomia.rp.pl/artykul/588934.html>, dostęp: 29.12.2014.
- Czubatka W. (2013), *Donosem w rodzinę i bogatego sąsiada*, http://www.sochaczewianin.pl/index.php?nazwa=dane_aktualnosci&id_ak=25904, dostęp: 27.12.2014.
- Jak ograniczyć szarą strefę w branży motoryzacyjnej – apel Związku Rzemiosła Polskiego do Premier Ewy Kopacz* (2014), Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych, Warszawa, <http://www.motoryzacja.home.pl/index.htm>, dostęp: 29.12.2014.
- Krzakała M. (2010), *Interpelacja nr 14719 do ministra środowiska w sprawie ograniczenia handlu częściami samochodowymi pochodzącymi z nielegalnych źródeł*, <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/7A498208>, dostęp: 22.12.2014.
- Łapiński K., Peterlik M., Wyżnikiewicz B. (2014), *Szara strefa w polskiej gospodarce*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, <http://www.ibngr.pl/content/download/1635/17099/file/Szara%20Strefa%20-%20Raport%20IBnGR.pdf>, dostęp: 22.12.2014.
- Piechociński J. (2011), *Używane części wciąż chodliwe*, „Giełda Samochodowa”, nr 44/2011 (1527), http://admoto.pl/pub/art.asp?g=GS&n=1527&f=rj_1527.xml, dostęp: 22.12.2014.
- Ponikowski M. (2010), *Recykling w szarej strefie*, <http://www.motofakty.pl/artykul/recykling-w-szarej-strefie.html?gclid=CInwuKK85sICFSEcwWodo1QAxw>, dostęp: 22.12.2014.
- Rachunki narodowe według sektorów i podsektorów gospodarki* (2013), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/roczne-rachunki-narodowe/rachunki-narodowe-wedlug-sektorow-i-podsektorow-instytucjonalnych-2008-2011,4,8.html>, dostęp: 21.12.2014.
- Schneider F. (2014), *The Shadow Economy in Europe*, A.T. Kearney Inc., Johannes Kepler University Linz, <http://www.visa-europe.fr/media/images/shadow%20economy%20white%20paper-58-8752.pdf>, dostęp: 23.12.2014.

- Smuga T. (2005), *Metodologia badań szarej strefy na rynku usług turystycznych*, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa, http://d1dmfej-9n5lgmh.cloudfront.net/msport/article_attachments/attachments/9753/original/Metodologia_badan_szarej_strefy.doc?1334719, dostęp: 29.12.2014.
- Szara strefa w motoryzacji to kreatywna twórczość ustawodawcy* (2014), Auto w Łodzi, <http://5051.us/szara-strefa-w-motoryzacji-to-kreatywna-tworczosc-ustawodawcow-rzadu/>, dostęp: 22.12.2014.
- Włodarczyk M., Janczewski J. (2013), *Problems of Material Flows in Recovery*, [w:] Kolasińska-Morawiecka K. (red.), *Logistics Management*, Przedsiębiorczość i Zarządzanie, t. IV, z. 7, Łódź 2013.
- Wpływ szarej strefy na równowagę gospodarczą na rynku* (2012), rekomendacje po konferencji, Urząd Miasta Łódź, www.zrp.pl/LinkClick.aspx?fileticket=MpPyOqS8KIw=&tabid, dostęp: 29.12.2014.
- Wytyczne dotyczące likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych* (2014), Komisja Nadzoru Finansowego, Warszawa, https://www.knf.gov.pl/Images/Wytyczne_dotyczace_likwidacji_szkod_z_ubezpieczen_komunikacyjnych_tcm75-38469.pdf, dostęp: 29.12.2014.