**Stanowisko Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego do szacunków ubytków podatkowych opartych o dane o odszkodowaniach za szkody częściowe przekazanych przez Polską Izbę Ubezpieczeń i Urząd Komisji Nadzoru Finansowego zawartych w piśmie Ministerstwa Finansów z dnia 15. 06.2016r. Nr: FN6.701.2.2016**

Ogólnopolska Komisja Rzemiosł Motoryzacyjnych ZRP, będąca krajową reprezentacją rzemieślniczych zakładów branży motoryzacyjnej prezentuje następujące stanowisko do przedstawionych szacunków ubytków podatkowych w budżecie z tytułu działalności szarej strefy na rynku napraw powypadkowych pojazdów objętych ubezpieczeniami komunikacyjnymi.

Jako praktycy, działający na rynku likwidacji szkód i naprawy pojazdów wyrażamy wątpliwości, co do szacunków ubytków budżetowych przedstawionych w piśmie Ministra Finansów, a opartych na danych przekazanych przez Polską Izbę Ubezpieczeń i Urząd Komisji Nadzoru Finansowego. Sądzimy, że szacunki te zostały zaniżone.

Jako przykład na niespójność prezentowanych danych chcielibyśmy przywołać wypowiedź przedstawiciela Polskiej Izby Ubezpieczeń na konferencji pt.” Praktyka likwidacji szkód w pojazdach z ubezpieczenia OC” w Warszawie w dniu 23.09.2014r., który poinformował, że zakłady ubezpieczeń wprowadzają nową formę rozliczeń szkód „na telefon” i w tym systemie rozliczane będzie 800 tys. szkód rocznie( bez faktur). Podczas gdy dane zebrane przez Urząd Komisji Nadzoru Finansowego podają tylko około 313 tys. szkód, z których dokonano wypłat w roku 2015.

Uważamy zatem , że realny jest szacunek wartości wypłat za szkody częściowe na poziomie 2 krotnie wyższym (ponad 2,1 mld zł), niż wyliczono w oparciu o dane prezentowane przez UKNF (ponad 1 mld zł).

Pomimo wprowadzenia w życie wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego ( w szczególności Wytyczna 15.1), które miały uregulować nagminne nieprawidłowości w naliczaniu odszkodowań przez zakłady ubezpieczeń, nadal ta sama szkoda wyceniana jest w zasadniczo różniących się kwotach. Dla przykładu podajemy kilka rozliczeń szkód OC i AC wybranych z rynku:

Przykład 1 \*

**Szkoda OC – PZU S.A. PL2016022201864 z dnia 19.02.2016**

A/ wartość szkody - pierwszy kosztorys PZU S.A. 965,95 netto 222,17 VAT 1 188,12 brutto

B/ wartość szkody – drugi kosztorys PZU S.A. 3 384,89 netto 778,52 VAT 4 163,41 brutto

C/ rzeczywista wartość szkody wg faktury 7 411,53 netto 1704,65 VAT 9 116,18 brutto

Kwota podatku VAT odprowadzonego do budżetu wg powyższego rozliczenia wzrosła z kwoty 222,17 zł do 1.704, 65 zł, a więc jest **blisko 7,7 razy większa**.

Przykład 2 \*

**Szkoda AC – PZU S.A. PL2016031601764 z dnia 15.03.2016**

A/ wartość szkody – pierwszy kosztorys PZU S.A. 1 810,85 netto 416,50 VAT 2 227,35 brutto

B/ wartość szkody – drugi kosztorys PZU S.A. 2 676,21 netto 615,53 VAT 3 291,74 brutto

C/ rzeczywista wartość szkody wg faktury 9 195,79 netto 2 115,03 VAT 11 310,82 brutto

Kwota podatku VAT odprowadzonego do budżetu w tym przykładzie faktycznego rozliczenia wzrosła z kwoty 416,50 zł do 2.115,03 zł, a więc **blisko 5 razy większa**

Przykład 3.\*

**Szkoda OC – AXA Direct 0194024.01 z dnia 18.01.2016**

A/ wartość szkody – pierwszy kosztorys AXA - 2 336,27 netto 537,34 VAT 2 873,61 brutto

B/ rzeczywista wartość szkody wg faktury 7 234,03 netto 1.663,83 VAT 8 897,86 brutto

Kwota podatku VAT odprowadzonego do budżetu przykładzie powyższego rozliczenia wzrosła z kwoty 537,34 zł do 1.663, 83 zł a więc **blisko 3,1 razy większa**

Przykład 4 \*

**Szkoda OC – Interreksi 3208477.1 z dnia 09.03.2016**

A/ wartość szkody – pierwszy kosztorys TU - 1 228,21 netto 282,48VAT 1 510,69 brutto

B/ wartość szkody – drugi kosztorys TU - 1 399,26 netto 321,83 VAT 1.721,09 brutto

C/ rzeczywista wartość szkody wg faktury - 5 462,06 netto 1.256,28VAT 6 718,34 brutto

Kwota podatku VAT odprowadzonego do budżetu w tym przykładzie wzrosła z kwoty 282,48 zł do 1.256,28 zł a więc **blisko 4,5 razy większa**

Przykładowe szkody \* - udostępnione dane przez właściciela praw do odszkodowania.

Posługując się tymi przykładami, w których porównano pierwotną wycenę kosztorysową z faktyczną wartością szkody ujętą w fakturze i przyjmując, że są one odzwierciedleniem rynku - można oszacować, że wartość VAT będzie średnio 5- krotnie wyższa od wartości odniesionej do proponowanych przez ubezpieczycieli wartości kosztorysowych. Tym samym przyjmując szacunki i metodykę liczenia PIU - roczne wpływy z tytułu podatku VAT, w związku z zobowiązaniem zakładów ubezpieczeń do wypłaty odszkodowania wyłącznie w oparciu o fakturę wyniosłyby, co najmniej **275 mln zł.**

Pewne natomiast jest, że wprowadzając obligatoryjność fakturowania w szkodach OC i AC wysokość podatku VAT będzie naliczana prawidłowo, gdyż koszty naprawy będą rzeczywiste, oparte na faktycznie wykonanych pracach naliczonych przez wykonawcę, a nie hipotetyczne i celowo zaniżane aby wypłacić jak najmniejsze odszkodowanie (wyliczane przez ubezpieczycieli).

Uważamy zatem, że przedstawione przez PIU szacunki ubytków budżetowych są niedoszacowane. Obliczenia ograniczono do ubytków w VAT, pomijając inne możliwe pozytywne skutki budżetowe, w tym :

1. podatek VAT naliczany jest od całej kwoty odszkodowania, na którą składają się części, materiały i robocizna - nie można liczyć, że VAT od części będzie odliczany, ponieważ finalnie jest naliczany i obciąża ostatniego płatnika, czyli towarzystwo ubezpieczeń;
2. większość części zamiennych jest wprowadzana do Polski z zagranicy, co w sytuacji wprowadzenia rozliczeń fakturowych zwiększyłoby zakres obrotu ewidencjonowanego częściami zamiennymi na kolejnych etapach dostaw;
3. za fakturą wystawioną przez zakład samochodowy idzie do budżetu Państwa nie tylko VAT, ale również podatek dochodowy (w tym od wynagrodzeń pracowników) oraz składki ubezpieczeniowe, które przy wypłatach kosztorysowych znikają w kieszeniach szarej strefy;
4. należy podkreślić, że obligatoryjność fakturowania przyczyni się do zwiększenia legalnych miejsc pracy w sektorze napraw powypadkowych, co przełoży się na wpływy budżetowe z tytułu podatków od wynagrodzeń i składek ZUS;

Uważamy, że wprowadzone ostatnio zmiany w zasadach postępowania likwidacyjnego oraz ustalania wysokości odszkodowania spowodowały, że poszkodowany uzyskuje odszkodowanie w wyższej wartości, ale bez żadnej dokumentacji potwierdzającej naprawę (bez faktury). Samochody nadal naprawiane są w nielegalnie działających zakładach, a tańsze naprawy skutkują niewiadomymi źródłami pochodzenia części (niejednokrotnie z kradzieży), brakiem odpowiedzialności za jakość dokonanej naprawy i zamontowanych części. Prowadzi to do zagrożeń bezpieczeństwa użytkowników dróg i zwiększonej ilości wypadków.

Po wprowadzeniu do stosowania z dniem 1 kwietnia 2015 r. Wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego dotyczących likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych - przedsiębiorcy reprezentujący branżę napraw motoryzacyjnych sygnalizują, że Wytyczne nie przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a wręcz przeciwnie odnotowywana jest większa liczba wypadków. Statystyki Policji podają, że przyczyną zdarzeń komunikacyjnych był zły stan techniczny pojazdu, źle zamontowane części zamienne, naprawa niezgodna z technologią, zła jakość części, a także nieodpowiednie źródło pochodzenia części użytych do naprawy (z rynku wtórnego niejednokrotnie kradzieży pojazdów na części) montowanych w szarej strefie.

Uważamy, że jedyną gwarancją należytej naprawy pojazdu, tak aby nie stanowił on zagrożenia dla bezpieczeństwu użytkowników dróg - jest zlecenie tej usługi legalnie działającemu zakładowi napraw pojazdów , a potwierdzenie tego umożliwia przede wszystkim faktura VAT.

Jeśli poszkodowany podejmie ryzyko naprawy pojazdu poza legalnie działającymi firmami, to wówczas, w trosce o zdrowie i życie użytkowników ruchu drogowego, samochód powinien przejść specjalistyczne badania techniczne w zakładach posiadających urządzenia pomiarowe płyty podłogowej lub w stacji kontroli pojazdu z pomiarem płyty podłogowej i innych parametrów odpowiadających za bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Nie wykonanie takich badań powinno skutkować brakiem możliwości dopuszczenia auta do ruchu, a co za tym idzie brak możliwości jego legalnego użytkowania.

Dane przedstawione przez PIU odbiegają także znacznie od danych prezentowanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów (Ibidem) w informacji dla Rządu RP. W interpelacji nr 31465 przedstawiono wartości, które gdy porównamy z danymi PIU widzimy ich bardzo dużą rozbieżność.

Poniżej wyciąg z powyższej interpelacji :

***„Interpelacja nr 31465 do ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie kosztów wypadków drogowych***

*W 2013 r. wypadki drogowe i kolizje kosztowały Polskę w sumie 49,1 mld zł. Takie szacunki przedstawia raport Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (Ibidem), który od 2012 r. zaczął szacować koszty wypadków drogowych na zlecenie rządowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.*

*Ostatnie opracowanie na ten temat, czyli* ***Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2014 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*** *pokazało, że w 2013 r. koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 49,1 mld złotych, w tym:*

* *koszty wypadków drogowych wyniosły 34,2 mld złotych,*
* *koszty kolizji drogowych wyniosły 14,9 mld złotych.”*

Zestawiając dane PIU, UKNF oraz nasze szacunki z przykładów, jakie podaliśmy uważamy, że można przyjąć, iż po wprowadzeniu obowiązku rozliczania szkód fakturami - budżet Państwa zyskałby od 433,5 mln zł do 578 mln zł rocznie podatku VAT, bez podatku dochodowego, który wynosi, co najmniej 8,5% od kwoty obrotu, co daje przybliżoną wartość ok. 200 - 300 mln zł rocznie (nie biorąc pod uwagę należnych ulg i odliczeń od dochodu, jakie przysługują przedsiębiorcom).

Warszawa, 12.07.2016r.