

Ubezpieczenia komunikacyjne



Pełniejsza ochrona właścicieli pojazdów

Najpopularniejszym ubezpieczeniem dodatkowym do ubezpieczeń OC, AC, NNW jest assistance. Najuboższa wersja ubezpieczenia obejmuje tylko holowanie pojazdu osoby poszkodowanej i naszego w sytuacji spowodowania szkody przez nas. Najlepiej znaleźć ubezpieczenie obejmujące pomoc po kolizji lub awarii: prostą naprawę na miejscu zdarzenia lub holowanie.



dr Marcin Wojtkowiak

broker ubezpieczeniowy Katedry
Ubezpieczeń Uniwersytetu
Ekonomicznego w Poznaniu

Niektóre warianty ubezpieczenia assistance umożliwiają również skorzystanie z pojazdu zastępczego na czas naprawy naszego pojazdu. Ubezpieczenia assistance są dostępne przede wszystkim dla pojazdów osobowych i ciężarowych do 3,5 tony DMC. Bardzo ograniczona jest natomiast oferta ubezpieczenia truck assistance, czyli na pojazdy ciężarowe o DMC po-

wyżej 3,5 tony, ciągniki siodłowe oraz ciągnięte przez nie przyczepy i naczepy. Koszt: od 0 zł (wersja mini – dodawana do ubezpieczenia OC) do kilkuset złotych rocznie (ubezpieczenia truck assistance oraz najszerze zakresy dla pojazdów do 3,5 tony DMC).

Szyby pojazdu

Ubezpieczenie szyb pojazdu może stanowić uzupełnienie ubezpieczenia AC lub istotny z punktu widzenia zakresu ubezpieczenia, dodatek do ubezpieczenia OC. Gwarantuje ono organizację i pokrycie kosztów naprawy lub wymiany uszkodzonej szyby pojazdu na szybę nieoryginalną. Jako uzupełnienie ubezpieczenia AC, sens tego ubezpieczenia polega na tym, że szkoda w szybie nie wpływa na utratę zniżki za AC, jeśli naprawiamy szybę lub wymieniamy na nieoryginalną. Z kolei

jako uzupełnienie OC ubezpieczenie szyb stanowi jedyne źródło uzyskania odszkodowania za szkodę w szybie, chyba że odpowiedzialność za zdarzenie ponosi osoba trzecia (wówczas „działa” ubezpieczenie OC). Oferta najczęściej obejmuje pojazdy osobowe i ciężarowe do 3,5 tony DMC. Koszt: od kilkudziesięciu do kilkuset złotych rocznie (zależnie od sumy ubezpieczenia i rodzaju pojazdu).

Przeciw czemu jeszcze warto się ubezpieczyć

Ubezpieczenie ochrony prawnej obejmuje pomoc prawną związaną z posiadaniem i użytkowaniem pojazdu oraz zaistnieniem zdarzeń drogowych (np. pomoc przy dochodzeniu odszkodowania lub wykroczeniach). Koszt: od kilkudziesięciu do kilkuset złotych rocznie. Ubezpieczenie utraty zniżki stanowi zobowiązanie zakładu ubezpieczeń, że w przypadku wypłaty odszkodowania z tytułu OC lub AC fakt ten nie będzie powodował utraty zniżki za historię ubezpieczenia w kolejnym okresie ubezpieczenia u tego samego ubezpieczyciela. Koszt: od kilkudziesięciu do kilkuset złotych rocznie.

GAP?

Ubezpieczenie GAP (od angielskiego: Guaranteed Asset Protection) stanowi potencjalne dodatkowe źródło wypłaty odszkodowania po szkodach całkowitych (kradzież lub całkowite zniszczenie pojazdu), kiedy towarzystwa ubezpieczeniowe wypłacają maksymalnie aktualną wartość rynkową pojazdu. Tymczasem spadek wartości samochodów może sięgać nawet 30 proc. już po pierwszym roku, a do 60 proc. po trzech latach. Wyróżniamy 3 rodzaje ubezpieczenia GAP:

- GAP indeksowy – dopłata umówionej kwoty lub procentu (np. 15 proc. aktualnej wartości pojazdu),
 - GAP finansowy – dopłata odszkodowania do wysokości pozostałego do spłaty kredytu lub leasingu,
 - GAP fakturowy – dopłata odszkodowania do wartości fakturowej pojazdu
- Oferta GAP osiągalna jest przede wszystkim w firmach leasingowych oraz u dealerów. Koszt: od kilkuset do kilku tysięcy złotych rocznie (zależy od wartości pojazdu, okresu ubezpieczenia i rodzaju GAP).

BLS i dłuższa gwarancja na pojazd

Ubezpieczenie bezpośredniej likwidacji szkody (BLS) umożliwia zgłoszenie szkody z tytułu ubezpieczenia OC komunikacyjnego sprawcy do własnego ubezpieczyciela OC. Przy tym muszą być spełnione warunki dotyczące cech zdarzenia (teren Polski, dwa pojazdy uczestniczące, brak szkód osobowych, wysokość szkody do 30 tys. zł). Obecnie 8 zakładów funkcjonuje w ogólnopolskim systemie stworzonym przy udziale Polskiej Izby Ubezpieczeń. Jednak BLS oferują też inne zakłady ubezpieczeń, ale warunki dotyczące cech zdarzenia mogą się różnić. Koszt: od 0 zł (system sygnowany przez Polską Izbę Ubezpieczeń) do kilkudziesięciu złotych rocznie (BLS poza PIU). Przedłużona gwarancja pojazdu zapewnia ochronę właścicielowi pojazdu na wypadek wystąpienia konkretnych awarii w jego samochodzie. Ubezpieczenie najczęściej obejmuje pierwsze 2-3 lata użytkowania pojazdu, a niekiedy jest możliwość przedłużenia do 4-5 lat. Ubezpieczenie sprzedawane za pośrednictwem dealerów. Koszt: od kilkuset złotych do kilku tysięcy złotych rocznie (zależnie od marki, wartości pojazdu i długości trwania ubezpieczenia).

5 przyczyn podwyżek

Nastaly ciężkie czasy dla portfeli kierowców – ubezpieczenie OC drożeje nawet dla tych, którzy cały rok jeździli bez żadnej szkody.



Łukasz Leus

specjalista ds. ubezpieczeń mfind.pl

Podwyżki cen OC są niestety nieuniknione, jednak warto wiedzieć, co tak naprawdę wpłynęło na wzrost składek w ostatnich latach. Po przeprowadzeniu dokładnej analizy, wytypowałem 5 głównych powodów drożejącego OC.

1. Nierentowny segment ubezpieczeń OC

OC pojazdów mechanicznych to obowiązkowe ubezpieczenie, które reguluje ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, PBUK i UFG. Efektem tego jest dokładnie taki sam za-

kres ochrony w każdym towarzystwie ubezpieczeniowym sprzedającym OC komunikacyjne. Skoro produkt wszędzie jest taki sam, to naturalne, że klienci zostawią swoje pieniądze tylko tam, gdzie składka jest najtańsza. Jednak z tego powodu większość ubezpieczycieli wciągnęła się w wojnę cenową, aby przyciągnąć i zatrzymać u siebie jak największą liczbę klientów. Początkowo taki sposób działał, jednak szybko okazało się, że zebrane składki nie miały szans na pokrycie kosztów odszkodowań oraz innych kosztów związanych ze sprzedażą i obsługą obowiązkowego ubezpieczenia OC, więc rynek notował z roku na rok ogromne straty. Co ciekawe, mimo znacznych podwyżek OC, które według naszej analizy wyniosły 19 proc. już w 2015 r., wynik techniczny ubezpieczeń OC za ten okres znalazł się rekordowo pod kreską i wyniósł -1,02 mld zł.

2. Rosnące kwoty świadczeń za szkody osobowe

Klienci bardzo często pytają nas: „Gdzie w takim razie podziewają się pieniądze ze składek?”. Odpowiedź jest bardzo prosta. Obecna suma gwarancyjna za szkody na osobach wynosi 5 mln euro, je-

śli dodamy do tego brak sztywno określonych zasad wypłacania tego typu odszkodowań, wynikiem jest pole do nadużyć zarówno ze strony ubezpieczycieli jak i poszkodowanych. Początkowo ubezpieczyciele szukając oszczędności bardzo często zaniżali odszkodowania z tego tytułu, jednak poszkodowani, którzy nie mogli pogodzić się ze zbyt niskim odszkodowaniem, sięgali po pomoc prawników. Jak się okazało, brak konkretnych wytycznych, wysoka suma gwarancyjna, długi czas na zgłaszanie roszczeń, zmiany w kodeksie cywilnym i przychylność sądów dla poszkodowanych, stworzyła idealne warunki do powstania setek kancelarii specjalizujących się w uzyskiwaniu odszkodowań.

Efekt? Według danych UFG od 2008 r. jest zgłaszanych znacznie więcej szkód osobowych niż faktycznie ich wystąpiło w danym roku, co oznacza, że są poruszane starsze zdarzenia z poprzednich lat. Dodatkowo z roku na roku w szybkim tempie rosną sumy wydane na odszkodowania osobowe. W samym 2015 r. towarzystwa ubezpieczeniowe wydały na tego typu odszkodowania aż 1,3 mld zł, co jest sumą o 12 proc. wyższą niż w roku poprzednim.

3. Wytyczne KNF w sprawie likwidacji szkód komunikacyjnych

Ubezpieczyciele w poszukiwaniu oszczędności zaniżali także odszkodowania za szkody na mieniu. Najczęstszym sposobem było stosowanie amortyzacji części, zaniżanie kosztu robocizny, niedoszacowanie wartości wraku po szkodzie całkowitej, czy unikanie pokrycia kosztów wynajmu samochodu zastępczego. Z tego powodu zostało przygotowanych 21 wytycznych, które stały się wyznacznikiem dobrych praktyk ubezpieczycieli, oraz bronią dla poszkodowanych w przypadku problemów z uzyskaniem odszkodowania w odpowiedniej wysokości. Lista wytycznych została wprowadzona 1 kwietnia 2015 r. Konieczność stosowania się do zaleceń KNF naturalnie podniosła koszty ubezpieczycieli, które przełożyły się na jeszcze większe straty.

4. Apel przewodniczącego KNF o podniesienie składek

Kolejną inicjatywą KNF mającą na celu uzdrowić rynek obowiązkowych ubezpieczeń komunikacyjnych, który wyniszczał sam siebie przez wojnę cenową, był list otwarty przewodniczącego KNF Andrzeja Jakubiaka. We

wrzesniu 2015 r. apelował on do ubezpieczycieli o podniesienie składek z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych. Nadzór zauważył, że ubezpieczyciele zaniżają ceny poprzez przyznawanie lekką ręką zniżek handlowych na składki OC. Według nadzoru firmy ubezpieczeniowe powinny zmienić taryfy składek, tak aby realnie odpowiadały warunkom panującym na rynku i były w stanie pokryć koszty generowane przez ten segment ubezpieczeń. Dodatkowo apel przewodniczącego kończył się przypomnieniem, że w przypadku kontynuowania procedury niedoszacowania składek, będą nakładane kary grzywny, a w skrajnych przypadkach odbierane zezwolenia na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej.

5. Podatek bankowy

Przez wielu uznawany za głównego, a wręcz jedyne winowajcę podwyżek cen OC. W rzeczywistości jego wpływ nie jest aż tak duży w porównaniu do pozostałych czynników, które opisane były wyżej. Świadczyć może o tym choćby znacznie mniejszy wpływ do budżetu państwa niż był zakładany. W marcu 2016 r. wpłynęło jedynie 6,6 proc. planowanego rocznego przychodu z tytułu podatku bankowego.

Wzrost poziomu ochrony poszkodowanych w wypadkach

Dbałość o wysokie standardy i satysfakcję klientów – to wspólny mianownik różnych czynników, jakie wpłynęły na wyższą sumę wypłacanych odszkodowań. Istotnym powodem, dla którego ubezpieczyciele wypłacają więcej pieniędzy, jest większa liczba tytułów, z których pokrywają straty poszkodowanym klientom i ich rodzinom.

Tomasz Piekarski

dyrektor ds. produktów komunikacyjnych w PZU

Przy czym należy podkreślić, że wartość samych szkód materialnych nieznacznie się zmieniła w ostatnich latach. W przypadku autocasco relatywnie znaczący wzrost obserwowany był w 2015 r. Spowodowane to było m.in. wejściem w życie wytycznych KNF w zakresie likwidacji szkód z ubezpieczeń komunikacyjnych. Efekt jest taki, że ubezpieczyciele, co do zasady, wypłacają średnio wyższe odszkodowania za uszkodzony lub utracony pojazd. Prze-

klada się to na większe zadowolenie klientów.

Sytuacja ma nieco inne podłoże w przypadku OC. Tu mocniej widać wpływ regulacji prawnych oraz praktyki sądownictwa. I tak, o ile w dobrowolnym ubezpieczeniu AC można w znaczącym stopniu dowolnie kształtować warunki ubezpieczenia i tym samym sposób ustalania wysokości wypłacanego odszkodowania, to obowiązkowe ubezpieczenie OC charakteryzuje się większymi obwarowaniami w tym zakresie. Kodeks cywilny wymienia konkretne tytuły, z jakich ubezpieczyciel zobowiązany jest wypłacić odszkodowanie lub świadczenie, dzięki czemu

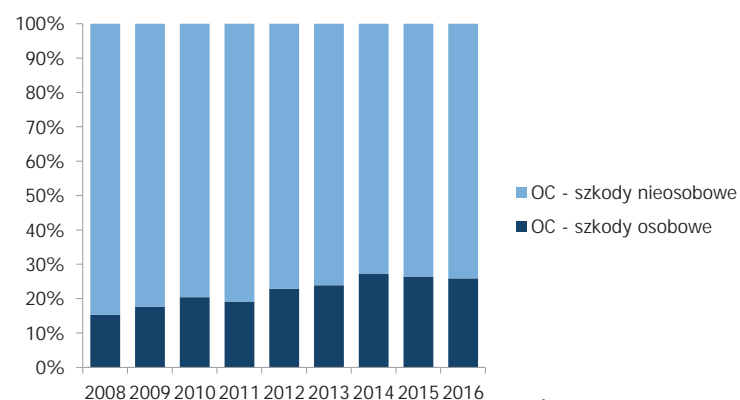
ochrona ubezpieczonych ma zawsze niezbędny zakres.

Ryzyko ubezpieczyciela

Za adekwatną składkę polisy OC ubezpieczyciel bierze na siebie ryzyko i ciężar ewentualnego obowiązku naprawienia szkody, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia poszkodowanego. Na dodatkowe świadczenia mogą też liczyć osoby bliskie poszkodowanemu, który wskutek wypadku poniósł śmierć jak np.: zwrot kosztów związanych z leczeniem i pogrzebem zmarłego poszkodowanego, renta alimentacyjna, odszkodowanie z tytułu pogorszenia jakości życia członków rodziny wskutek śmierci poszkodowanego, czy zadośćuczynienie za doznaną krzywdę. O ile jednak odszkodowania mające pokryć koszty naprawy uszkodzonego pojazdu mogą wynieść od kilkudziesięciu do nawet kilkuset tysięcy złotych, to stanowią ułamek tego, co może być wypłacone w ramach dodatkowych świadczeń w przypadku szkód osobowych. Są one związane z leczeniem, rentą, zadośćuczynieniem za cierpienie czy śmierć poszkodowanego. Analizując raporty Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego można stwierdzić, że udział odszkodowań i świadczeń z tytułu szkód osobowych w okresie ostatnich kilku lat wzrósł niemal dwukrotnie – do niespełna 30 proc. wszystkich wypłacanych odszkodowań. Szybko gonimy

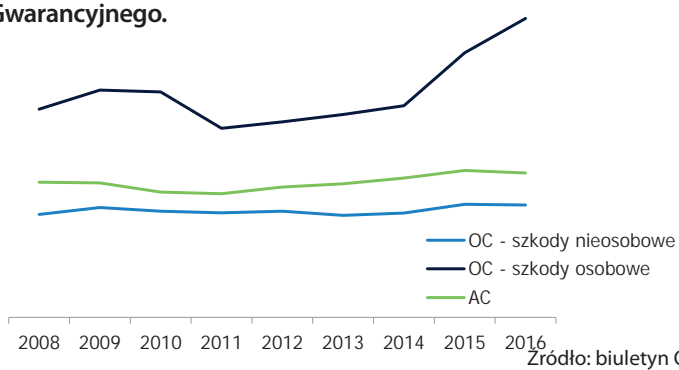
rozwinęte rynki UE, gdzie niemal połowa wypłacanych odszkodowań to właśnie szkody osobowe.

czeń jest brak standaryzacji w ustalaniu wypłat za szkody osobowe, jak ma to miejsce np. w odszkodowaniach



Źródło: biuletyn OI UFG

Wartość średnich wypłat odszkodowań z OC i AC, na podstawie danych Ośrodka Informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.



Źródło: biuletyn OI UFG

Wypłacane kwoty są tu z roku na rok coraz wyższe. Przyczynia się do tego między innymi rosnąca zamożność społeczeństwa – wyrównanie strat staje się coraz bardziej kosztowne. Wyobraźmy sobie przypadek osieroczonego dziecka poszkodowanego, które otrzyma rentę w wysokości 10 tys. zł. miesięcznie na okres 15 lat. Uwzględniając 3 proc. coroczną inflację, łączny koszt przekroczy znacznie 2 mln zł. A to niejedyne świadczenie, które ubezpieczyciel może pokryć. Znaczącym kosztem będzie też ewentualne zadośćuczynienie wypłacone wszystkim członkom rodziny zmarłego poszkodowanego.

Brak standaryzacji

To, co należy podkreślić, to fakt, że zagrożeniem dla zakładów ubezpie-

za zniszczony pojazd. Z początkiem przyszłego roku zaczną obowiązywać wytyczne KNF w obszarze szkód osobowych. Nie rozwiążą one większości problemów związanych ze sposobem ustalania odszkodowań i świadczeń, jednak – podobnie jak ubiegłoroczne wytyczne w obszarze szkód materialnych komunikacyjnych – z pewnością wywołają presję na dalszy wzrost ich wypłat. Niewątpliwie wpłynie to na podwyższenie standardów obsługi likwidacji szkód poszkodowanych i ich bliskich. Cieszy mnie ten fakt, ponieważ konkurencja na tym polu przełoży się wprost na zadowolenie klientów. Prawdziwym zwycięzcą zachodzących w ostatnich latach zmian jest jednak uczestnik ruchu – a to najważniejsza wiadomość.

BIZNES RAPORT

GAZETA FINANSOWA

23 grudnia 2016 r. – 4 stycznia 2017 r.

BRAK WAŻNEGO OC – DOTKLIWA GRZYWNA

Jeżdżąc bez OC właściciele pojazdów mechanicznych narażają się nawet na kilkutyśne kary finansowe. Zamiast ryzykować warto po prostu kupić OC, szczególnie że wykrycie nieubezpieczonych kierowców staje się coraz łatwiejsze.

Bartłomiej Behnke

ekspert multiagencji Superpolisa.pl

Jak szacuje Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), liczba pojazdów bez polisy OC w Polsce wynosić może nawet ponad 100 tys. Rezygnując z zakupu ubezpieczenia ich właściciele narażają się na nie małe kary finansowe. O obowiązku posiadania ubezpieczenia OC przez właścicieli pojazdów mechanicznych i wysokości kar za jego niedopełnienie mówi ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych*.

Bez OC dużo ryzykujesz

Wysokość opłat uzależniona jest od aktualnego minimalnego wynagro-

dzenia za pracę. Zgodnie z ustawą każdy właściciel samochodu osobowego, ciężarowego oraz motocyklu czy skutera, jeżdżący bez obowiązkowej polisy, musi liczyć się z grzywną w wysokości odpowiednio 200 proc., 300 proc. oraz 30 proc. płacy minimalnej brutto. Ponieważ minimalne wynagrodzenie z roku na rok rośnie, rosną również kary za brak OC. W 2017 r. minimalna pensja wzrosła z 1 850 zł do 2 tys. zł. Oznacza to, że od stycznia maksymalna kara dla aut osobowych będzie wyższa o 300 zł i wyniesie 4 tys. zł. Właściciele ciężarówek zapłacą nawet 6 tys. zł kary (to 450 zł

więcej w porównaniu z 2016 r.). Posiadacze tzw. pozostałych pojazdów, czyli motocykli i skuterów, muszą się liczyć z karą w wysokości 670 zł (50 zł więcej niż obecnie). Wysokość kary zależy nie tylko od rodzaju pojazdu, ale także od czasu, w którym pozostawał on bez ważnej polisy. Im szybciej zorientujemy się, że ubezpieczenie wygasło, tym mniejsza groźba, że zapłacimy wysoką karę. Z maksymalną grzywną muszą się liczyć kierowcy, którzy nie posiadali OC dłużej niż 14 dni. Od 4 do 14 dni naliczana jest połowa kary, zaś do 3 dnia włącznie 20 proc. pełnej stawki.

Gapiostwo nie popłaca

Z co najmniej trzech powodów nie warto ryzykować rezygnacji z OC. Po pierwsze, jest to nie niezgodne z prawem. Co więcej, kara grozi nie tylko tym kierowcom, którzy na braku polisy zostaną przyłapani podczas policyjnej kontroli. Zdecydowanie skuteczniejszy w działaniu jest system informatyczny UFG, tzw. wirtualny policjant. System ten m.in. wykrywa przerwy w ubezpieczeniu oraz porównuje daty wystawienia polisy OC z datą pierwszej rejestracji pojazdu. Z ostatniego raportu Funduszu na temat efektywności kontroli komunikacyjnego OC wynika, że już połowa nieubezpieczonych pojazdów zostaje zidentyfikowana dzięki wirtualnej kontroli. Skuteczność systemu jest tak wysoka, że uniknięcie kary jest praktycznie niemożliwe. Dowodem czego jest rekordowa suma 55 mln złotych, które z tytułu kar za brak OC wpłynęły w ubiegłym roku na konto UFG oraz ponad 30 tys. wezwań do uiszczenia opłaty karnej za brak OC wystawionych w I półroczu 2016 r. Trzecim – być może najważniejszym – argumentem za posiadaniem OC jest fakt, że za szkodę drogową spowodowaną nieubezpieczonym pojazdem trzeba zapłacić z własnej kieszeni.

Odstępstwa od reguły

Wydawać by się mogło, że skoro OC odnawia się automatycznie – jeśli tylko jego właściciel nie wypowiedział wcześniej umowy – to nie da się nieświadomie jeździć nieubezpieczonym autem. Od tej zasady są jednak wyjątki. Automatycznemu przedłużeniu nie podlegają polisy OC, które zostały przekazane przez poprzedniego właściciela pojazdu. Ubezpieczenie nie odnowi się także, jeśli kierowca ma zaległości w opłatach składki. Z automatu nie przedłuży się także polisa, kiedy zmienia się właściciel pojazdu (np. auto zostanie przekazane w spadku lub jako darowizna), a także gdyby ubezpieczyciel ogłosił upadłość. Z analizy UFG wynika, że ponad 70 proc. przypadków braku ważnego OC dotyczy dwóch pierwszych sytuacji, czyli nieuregulowanie któregoś z rat ubezpieczenia (40 proc.) oraz wygaśnięcia polisy poprzedniego właściciela pojazdu (33 proc.). Inne powody to: zakup OC już po dacie pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce (13 proc.) i przeświadczenie, że nieużytkowany lub niesprawny technicznie pojazd nie potrzebuje ubezpieczenia (11 proc.).

* Pełna nazwa: Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.



Czy odszkodowanie OC i AC należy wykazać w rozliczeniu PIT?

W myśl ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, uzyskany dochód powinien podlegać opodatkowaniu. Dotyczy to również niektórych odszkodowań z ubezpieczenia OC i AC. Z reguły, jeśli rekompensują one tylko poniesioną stratę, kwoty uzyskanego świadczenia nie wykazujemy w rozliczeniu PIT. Są jednak sytuacje, w których fiskus upomni się o należność z tego tytułu.

Podatek dochodowy od osób fizycznych reguluje ustawa z 26 lipca 1991 r. Co ciekawe, od początku jej wprowadzenia ulegała ona licznym zmianom i modyfikacjom (tylko od 2000 r. do 2014 r. wprowadzono ok. 133 jej nowelizacji!). Pomimo zmian jej zapisów, większość otrzymanych odszkodowań nadal nie podlega opodatkowaniu. Zalicza się do nich świadczenia uzyskane z tytułu ubezpieczeń majątkowych i osobowych (w tym z OC – katalog zwolnień art. 21 ust.).

Dlaczego nie płacimy podatku od odszkodowania z OC i AC?

Zwolnienie od opłat skarbowych wynika z charakteru otrzymanego świadczenia. Odszkodowanie stanowi rekompensatę dla osoby, która doznała uszczerbku w majątku lub w innych dobrach (szkoda majątkowa lub niemajątkowa). A więc świadczenie z OC lub AC pokrywa tylko faktycznie poniesioną stratę (np. za otrzymane pieniądze przywrócimy uszkodzony samochód do stanu sprzed szkody) i nie wzboga-

cimy się na nim. Gdyby jednak do tego doszło (na przykład zostaną wypłacone odsetki za zwłokę), nadwyżkę będziemy musieli wykazać w rocznym zeznaniu podatkowym.

Wniosek

Osoby fizyczne nie prowadzące działalności gospodarczej nie płacą podatku od odszkodowania otrzymanego z OC i AC, ponieważ pokrywa ono faktyczną stratę. Jeśli ubezpieczyciel wypłaci ewentualne odsetki (np. za zwłokę), świadczenie wykazuje się w rocznym zeznaniu PIT.

Wyjątki od reguły, czyli kiedy płacimy podatek od odszkodowania z OC

Zeznania podatkowe uwzględniające świadczenia ubezpieczeniowe powinny złożyć osoby prowadzące działalność gospodarczą lub prowadzące działy specjalne produkcji rolnej, których dochody są opodatkowane zgodnie z art. 27 ust. 1 (na zasadach ogólnych, stawki 18 proc., 32 proc. lub z art. 30c – 19 proc. podatek liniowy) oraz:

- pobrały świadczenie za szkody na majątku, związane z prowadzoną działalnością gospodarczą,
- otrzymały rekompensatę w związku ze szkodami na majątku, powiązanymi z prowadzeniem specjalnego działu produkcji rolnej.

Uwaga! Mówimy tutaj wyłącznie o szkodach majątkowych. Opodatkowanie nie dotyczy szkód osobowych.

Kiedy przedsiębiorca zapłaci podatek za pobrane świadczenie z OC i AC?

Prowadzenie działalności gospodarczej na własny rachunek w celach zarobkowych wiąże się z obowiązkiem odprowadzenia podatku od niektórych odszkodowań (otrzymanych nie tylko bezpośrednio od ubezpieczyciela, ale również na podstawie wyroku sądowego lub ugody sądowej). Zalicza się do nich świadczenia dotyczące składników majątku związanych z wykonywaną działalnością, które mogą być uznane za przychód (art.14 ust 2 pkt 12). Warto tutaj wyraźnie rozdzielić odszkodowania otrzymane w ramach ochrony OC i AC.

Odszkodowanie z OC – kiedy przedsiębiorca nie płaci podatku
Zgodnie z ustawą (art. 23 ust. 1 pkt 48) kosztami uzyskania przychodów nie będą straty powstałe

w wyniku utraty lub likwidacji samochodu oraz koszty jego remontu powypadkowego, jeżeli pojazd nie został objęty ubezpieczeniem dobrowolnym (AC).

Przedsiębiorca nie będzie odprowadzał podatku od odszkodowania, jeżeli szkodę likwidowano z ubezpieczenia OC sprawcy, a kwota należna:

- odpowiadała kosztom naprawy samochodu (wypłata gotówkowa),

- została przekazana przez zakład ubezpieczeń bezpośrednio warsztatowi samochodowemu (naprawa bezgotówkowa).

W każdej z powyższych sytuacji właściciel pojazdu nie wzbogacił się – cała kwota świadczenia została przeznaczona na naprawę pojazdu. Gdyby powstała nadwyżka (naprawa kosztowała mniej niż wypłacona kwota), będzie ona podlegała opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

Przychód przedsiębiorcy z odszkodowania autocasca

Rekompensatę otrzymaną z tytułu dobrowolnego ubezpieczenia AC w całości zalicza się do opodatkowanego przychodu z działalności gospodarczej. Przedsiębiorca będzie mógł jednak zaliczyć do kosztów uzyskania przychodu powstałą stratę (różnicę pomiędzy wartością

początkową auta, a sumą odpisów amortyzacyjnych).

Podobnie jak w przypadku osób fizycznych nie prowadzących działalności gospodarczej, opodatkowaniu podlegają ewentualne odsetki od odszkodowań.

Podsumowując:

- Odszkodowania z OC i AC nie wykazują w rozliczeniu PIT osoby fizyczne, nie prowadzące działalności gospodarczej;
- Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, których dochody są opodatkowane zgodnie z art.27 ust.1 (na zasadach ogólnych, czyli stawki 18 proc., 32 proc. lub art. 30c 19 proc. podatek liniowy) powinny uwzględnić w rocznym zeznaniu PIT rekompensaty otrzymane z ubezpieczenia AC oraz świadczenia z OC za szkody materialne związane z prowadzoną działalnością gospodarczą;
- Jeżeli uszkodzony samochód przedsiębiorcy był objęty wyłącznie ubezpieczeniem OC, opodatkowaniu nie podlega kwota pokrywająca w całości jego naprawę;
- Zarówno osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, jak i osoby nie prowadzące własnej działalności powinny wykazać w rozliczeniu podatkowym nadwyżki odszkodowania (np. kwoty odsetek wypłaconych za zwłokę).

Material przygotowany przez zespół Rankomat.pl