

"Zakaz cesji" okiem producentów i dystrybutorów części

data aktualizacji: 2019.02.12



Alfred Franke, prezes SDCM. fot. Piotr Łukaszewicz

Oto kolejny głos w niezwykle ważnej sprawie - tzw. zakazu cesji. Tym razem prezentujemy stanowisko Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Samochodowych.

Parlamentarzyści pracują nad ustawą, która ma uzdrowić współpracę na linii ubezpieczyciel - klient. Problem w tym, że skutki uboczne nowych przepisów mogą okazać się bardziej szkodliwe od zjawiska, które będą zwalczać - alarmuje SDCM.

Czytaj także:

[Czy to koniec napraw bezgotówkowych? Czym jest zakaz cesji?](#)

W Sejmie trwają prace nad ważnym senackim projektem ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego. W zamyśle autorów projektu, ustawa ma zapobiec nadużyciom ze strony kancelarii odszkodowawczych, które coraz agresywniej walczą o klientów, często wykorzystując przy tym trudną sytuację ludzi stojących w obliczu osobistego dramatu.

Jak zawsze, diabeł tkwi w szczegółach. Konsekwencją wprowadzenia niektórych zapisów w ich obecnym brzmieniu będzie bowiem poważne osłabienie pozycji warsztatów i użytkowników pojazdów w stosunku do ubezpieczycieli - ostrzega SDCM.

Najwięcej zastrzeżeń budzi proponowany w projekcie ustawy art. 9, który otrzymał następujące brzmienie: „Nie można przenieść wierzytelności z tytułu czynów niedozwolonych na doradcę lub

osobę trzecią”. W zamyśle autorów, zapis ten ma zapobiegać przejmowaniu wierzytelności przez kancelarie odszkodowawcze. Ubocznym skutkiem tej konstrukcji prawnej jest jednak ograniczenie możliwości prowadzenia przez warsztaty rozliczeń z ubezpieczycielami w imieniu klientów.

Równie kontrowersyjny w obecnym brzmieniu jest art. 7. Autorzy projektu chcą zapobiec sytuacji, w której kancelarie odszkodowawcze pośredniczyłyby w przepływie świadczeń między ubezpieczycielem a ubezpieczonym, bowiem stwarza to pole do nadużyć. Jak jednak zauważa SDCM, zapisy ustawy uniemożliwią również bezgotówkowe rozliczenia napraw wykonywanych przez warsztaty w imieniu klientów, co jest bardzo niekorzystne z punktu widzenia zarówno warsztatów jak i użytkowników pojazdów.

Ustawa, nad projektem której pracują parlamentarzyści, będzie miała wpływ na interesy trzech różnych grup: kierowców, warsztatów samochodowych oraz ubezpieczycieli. Należy przy tym pamiętać, że interesy te są różne. Klienci firm ubezpieczeniowych chcieliby jak najmniej płacić za polisy, a jednocześnie, w razie kolizji, oczekują szybko i sprawnie przeprowadzonej naprawy, która przywróci pełną sprawność pojazdu. Warsztaty samochodowe, co zrozumiale, są zainteresowane możliwie wysoką opłacalnością świadczonych przez nie usług, natomiast ubezpieczycielom zależy na jak najwyższej rentowności ich działalności, co oznacza utrzymanie wysokich cen polis i jak najmniejszych kosztów likwidacji szkód.

W tym rynkowym trójkącie panowała dotąd nazwijmy to pewna wypracowana równowaga. Żadna ze stron nie miała dominującej pozycji, a merytoryczne argumenty pozwalały wypracować konsensus pomiędzy ubezpieczycielami, a warsztatami, które reprezentują użytkowników samochodów. Jeśli jednak nowe regulacje wejdą w życie w obecnej formie, ta krucha równowaga zostanie zaburzona, a najbardziej ucierpią na tym interesy warsztatów ubezpieczonych. Po pierwsze, klient będzie musiał sam negocjować z warsztatem cenę i zakres usługi oraz wszystkie dodatkowe czynności. Po drugie, ubezpieczony zmuszony będzie do negocjacji kosztów i zakresu napraw również z ubezpieczycielem. Nie trzeba tłumaczyć, że nie będzie tu mowy o równoważnej pozycji stron. Po trzecie wreszcie, klient będzie musiał albo wyłożyć własne środki na wykonanie naprawy, albo wynegocjować z warsztatem odroczonej termin płatności, co nie będzie łatwe w sytuacji, kiedy branża warsztatowa odnotowuje spadek rentowności. Wszystko to zmierza więc do umocnienia pozycji wielkich graczy finansowych kosztem zarówno klientów jak i serwisów.

Jesteśmy przekonani, że nie o taki efekt chodzi twórcom projektu ustawy. Z pewnością mają oni dobre intencje i chcieliby przede wszystkim dobra ubezpieczonych. Problem polega jednak na tym, że autorzy nie są w stanie przewidzieć wszystkich konsekwencji wynikających z wejścia w życie nowych przepisów. Dlatego robimy wszystko, by naświetlić sytuację i wyjaśnić specyfikę rynku, na którym spotykają się branże usług warsztatowych i ubezpieczeń komunikacyjnych - ocenia Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych.

Stowarzyszenie wskazuje, że ustawa wymaga dopracowania, albowiem uchwalenie jej w obecnej formie zapewni zyski jedynie ubezpieczycielom.

Zapomniany leasing

Wspomnieć też trzeba, że w debacie publicznej na dalszy plan zepchnięta została kwestia ubezpieczeń i rozliczeń napraw samochodów, które są finansowane za pomocą leasingu. Tu sytuacja jest jeszcze bardziej skomplikowana, ponieważ często jeden podmiot jest właścicielem pojazdu, a

inny ubezpieczającym pojazd. Cesja praw wynikających z polisy jest zatem częścią takiej transakcji. To w oczywisty sposób uderzy w interesy podmiotów korzystających z takiej formy finansowania pojazdów.

Ustawodawca musi wziąć pod uwagę wszystkie te aspekty, ponieważ tworzone przez nową ustawę otoczenie prawne jest bardzo rozległe i dotyczy wielu obszarów życia gospodarczego. Ciekawe czy przy dużym tempie procedowanie tych regulacji inne sektory gospodarki np. bankowy zauważą zagrożenie jakie przynosi dla nich ten projekt.

Źródło: