

OGÓLNOPOLSKA MOTORYZACYJNA RADA TECHNICZNA

Warszawa, dnia 19 listopada 2018 roku

Szanowny Pan
Andrzej Szlachta
Przewodniczący Komisji Finansów Publicznych
Sejm RP
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Do Sejmu trafił właśnie projekt ustawy o świadczeniu usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wynikających z czynu niedozwolonego, złożony jako inicjatywa ustawodawcza Senatu. Działając jako cztery organizacje reprezentujące branżę serwisowania pojazdów w Polsce zrzeszone w Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Radzie Technicznej pragniemy zwrócić uwagę Pana Przewodniczącego, że ustawa ta w znacznym stopniu ograniczać będzie zbiorowe interesy ubezpieczonych w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych.

Pierwotnym założeniem tego procedowanego od połowy roku projektu było uregulowanie działalności tzw. kancelarii odszkodowawczych, między innymi poprzez ograniczenie ich promocji w obiektach służby zdrowia. W ostatniej chwili przed podjęciem uchwały o skierowaniu ustawy do Sejmu, na wspólnym posiedzeniu Komisji Ustawodawczej oraz Komisji Budżetu i Finansów Publicznych Senatu z nieznanymi przyczyn, w projekcie ustawy całkowicie zmieniony został zapis art. 9 który otrzymał brzmienie „*Nie można przenieść wierzycelności z tytułu czynów niedozwolonych na doradcę lub osobę trzecią*”.

Zawarcie w tym przepisie sformułowania „lub osobę trzecią” oznacza pełny **zakaz cesji jakiegokolwiek wierzycelności przez ubezpieczonych**. I dotyczy on także możliwości cesji takich wierzycelności na warsztaty likwidujące szkody komunikacyjne bezgotówkową metodą serwisową. Efektem takiego zapisu będzie praktyczne pozbawienie takich klientów należnych im praw w dochodzeniu swoich roszczeń wobec zakładów ubezpieczeniowych. Do tej pory obroną praw klientów w zakresie powszechnej praktyki zaniżania wartości odszkodowania zajmowały się serwisy naprawcze, wykonujące usługę naprawy pojazdu dla klienta, przyjmując na siebie cesję roszczeń klienta. Po wprowadzeniu opisanej wyżej zmiany prawa, klient nie będzie już mógł przenieść swojej wierzycelności

OGÓLNOPOLSKA MOTORYZACYJNA RADA TECHNICZNA

i będzie musiał samodzielnie toczyć spory sądowe z ubezpieczycielem o ewentualne zaniżenie odszkodowania. Jako, że w przypadku napraw pojazdów kwoty zaniżenia zwykle wynoszą po kilkaset złotych od jednej naprawy, oczywistym jest, że zdecydowana większość klientów nie będzie w stanie dochodzić tak niskich roszczeń na drodze sądowej. Natomiast zakłady ubezpieczeń przysporzą sobie w ten sposób kilkadziesiąt milionów złotych rocznie. Dlatego traktujemy proponowaną zmianę jako oczywisty zamach na należne prawa i pieniądze klientów ubezpieczających samochody i uważamy, że sprawa wymaga podjęcia natychmiastowych i stanowczych działań. Pamiętać przy tym należy, że przecież wszyscy uczestnicy wypadków komunikacyjnych nie mają w nich udziału z własnej woli. Tym bardziej więc, nie powinno być zamiarem ustawodawcy ograniczanie tym osobom ich praw i możliwości naprawy uszkodzonego mienia.

Zamiarem ustawodawcy było ograniczenie możliwości obrotu wierzytelnościami o charakterze osobistym wynikającymi z wypadków. Wskazać należy jednak, że zapis wyłączający możliwość takich cesji w polskim prawie istnieje już od kilkadziesiąt lat. Kodeks cywilny przewiduje bowiem, stosownie do treści art. 449 Kc, iż roszczenia przewidziane w art 444-448 Kc nie mogą być zbyte, chyba że są już wymagalne i że zostały uznane na piśmie albo przyznane prawomocnym orzeczeniem. Tym samym zupełnie niezrozumiałe jest dla nas wyłączanie możliwości cesji wszystkich rodzajów roszczeń i na wszystkie osoby trzecie, co stanowić będzie wyraz nadmiernego ograniczenia praw obywateli do dysponowania swoimi prawami majątkowymi.

Na marginesie należy również wskazać, że proponowane brzmienie ustawy spowoduje także brak możliwości zabezpieczenia cesją umów leasingu w tym leasingu samochodów, dodatkowo uniemożliwi ono zabezpieczanie umów kredytowych (dotyczących nie tylko pojazdów, ale też np. nieruchomości) taką cesją, co wprost spowoduje w przyszłości podwyższenie kosztów kredytów dla ludności, ponieważ kredyt słabiej zabezpieczony musi być po prostu droższy.

W związku z tym zwracamy się o wprowadzenie w projekcie następujących zmian:

1. Zmiana brzmienia art. 1 ustawy

Brzmienie obecne:

Art. 1. Ustawa określa prawa i obowiązki stron umowy o dochodzenie roszczeń wynikających z czynu niedozwolonego, zwanych dalej „roszczeniami odszkodowawczymi” oraz zasady prowadzenia akwizycji i reklamy usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

Propozycja zmiany:

Art. 1. Ustawa określa prawa i obowiązki stron umowy o dochodzenie roszczeń wynikających ze szkody na osobie będącej następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia, zwanych dalej

OGÓLNOPOLSKA MOTORYZACYJNA RADA TECHNICZNA

„roszczeniami odszkodowawczymi” oraz zasady prowadzenia akwizycji i reklamy usług w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych.

Uzasadnienie zmiany:

Pierwotnym zamiarem projektodawcy było ograniczenie możliwości obrotu wierzytelnościami wynikającymi z wypadków, co głównie dotyczy roszczeń o charakterze osobowym. Brzmienie przepisu pozwoli powrócić do tego założenia. Zakaz cesji roszczeń o charakterze osobowym istnieje w polskim prawie od kilkudziesięciu lat i ma swoje uzasadnienie w tym, żeby ofiary czynów niedozwolonych nie były wtórnie wiktyimizowane przede wszystkim poprzez możliwość nieuzasadnionego ekonomicznie działania podjętego pod wpływem zaistniałego zdarzenia. Wyłączenie jednak przy tym możliwości cesji roszczeń majątkowych działa jeszcze bardziej na ich niekorzyść takich, z powodów opisanych powyżej.

2. Zmiana brzmienia art. 3 ustawy

Brzmienie obecne:

Art. 3. 1. Przez umowę o dochodzenie roszczeń odszkodowawczych doradca zobowiązuje się za wynagrodzeniem do dokonania na rzecz klienta czynności faktycznych lub prawnych związanych z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych od podmiotu obowiązanego. Czynności te mogą obejmować w szczególności ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzeń powodujących szkodę, osób odpowiedzialnych za szkodę, wysokości szkody oraz rodzaju i wysokości należnych świadczeń.

Umowa o dochodzenie roszczeń odszkodowawczych wymaga zachowania formy pisemnej pod rygorem nieważności.

Propozycja zmiany:

Art. 3. Przez umowę o dochodzenie roszczeń odszkodowawczych doradca zobowiązuje się za wynagrodzeniem do dochodzenia roszczeń odszkodowawczych od podmiotu obowiązanego do naprawienia szkody na osobie.

Uzasadnienie zmiany:

W zamierzeniu twórców ustawa ma dotyczyć „kancelarii odszkodowawczych”, jednak pojęciem takim operuje jedynie uzasadnienie do projektu ustawy. W treści samego aktu definicja „doradcy” jest bardzo szeroka, ponieważ dotyczy każdego przedsiębiorcy „wykonującego działalność gospodarczą w zakresie dochodzenia roszczeń odszkodowawczych”. Zaproponowane w projekcie brzmienie art. 3 poprzez przyjęcie, że umowa mająca być przedmiotem postulowanej regulacji, obejmuje nie tylko samo dochodzenie roszczeń odszkodowawczych, ale również czynności „związane z dochodzeniem roszczeń odszkodowawczych” powoduje, że zakres zastosowania rygorów ustawy staje się zbyt szeroki. W

OGÓLNOPOLSKA MOTORYZACYJNA RADA TECHNICZNA

związku z tym zaproponowana zmiana umożliwi wyłączenie zastosowania ustawy wobec innych podmiotów niż „kancelarie odszkodowawcze” np. serwisów naprawczych.

3. Wykreślenie art. 7 ustawy

W obecnym brzmieniu zapis spowoduje prawny zakaz modelu rozliczeń szkód komunikacyjnych „bezgotówkowa metodą serwisową” - najbardziej przyjazną dla klientów, a tym samym zakaz sprzedaży polis komunikacyjnych opartych na takim modelu. Po pierwsze, doprowadzi to do zaniku tego typu produktów na rynku ubezpieczeń, a więc do ogólnego spadku sprzedaży polis i również strat dla samych ubezpieczycieli. Po drugie, nawet jeżeli przepis pozostanie w proponowanym brzmieniu, a klient zdecyduje się wykupić ubezpieczenie bez możliwości bezgotówkowego rozliczenia, to należy przypuszczać, że wytworzy się praktyka, w której żaden warsztat nie podejmie się przeprowadzenia naprawy pojazdu klienta bez możliwości bezpośredniego odebrania pieniędzy od osoby odpowiedzialnej, co oznacza, że klient będzie zmuszony najpierw samodzielnie wyłożyć środki na naprawę. Tym samym na pewnym etapie klient będzie podwójnie poszkodowany, ponieważ nie tylko będzie miał ubytek w mieniu w postaci zniszczonego samochodu, ale będzie musiał wyłożyć równowartość jego naprawy, a dopiero następnie będzie mógł odebrać kwotę od zobowiązanego.

4. Wykreślenie art. 9 ustawy

Jest to kluczowy zapis ustawy, jak wskazywaliśmy wcześniej, wprowadzony w ostatniej chwili bez żadnych konsultacji na wspólnym posiedzeniu Komisji Ustawodawczej oraz Komisji Budżetu i Finansów Publicznych w Senacie. W obecnym brzmieniu zapis spowoduje wyłączenie praw klientów w rozliczeniu szkód komunikacyjnych „bezgotówkowa metodą serwisową”.

W imieniu Polskiej Izby Motoryzacji:

W imieniu Związku Rzemiosła Polskiego:

W imieniu Związku Dealerów Samochodów:

**W imieniu Polskiego Związku Przemysłu
Motoryzacyjnego:**
