



Łódź, 15 maja 2016 r.

**Inicjatywa Społeczna****EL 00000****Zmotoryzowani Mieszkańcy Łodzi**

www.EL-00000.pl

**Stanowisko EL00000  
w sprawie  
obowiązkowego  
ubezpieczenia OC dla rowerzystów.**

Dużo się ostatnio mówi o obowiązkowym OC dla rowerzystów. Podsumujmy więc dlaczego taki pomysł powstał, czemu ma służyć, jak go wprowadzić i egzekwować oraz jak wykorzystać OC jako narzędzie edukacyjne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1. Obowiązkowe OC dla rowerzysty, ze składką niską, będącą finansowym odniesieniem do mniejszych szkód jakie rower może wyrządzić, jednak nie – ze składką 0 zł i nie – brak OC! Kilkunastozłotowa składka OC jest nieporównywalnie niższa niż ewentualne odszkodowanie zasądzone na drodze cywilnej, wraz z kosztami sądowymi. Jednocześnie, będzie szansa na eliminację sytuacji, w których rowerzysta powodujący kolizję, ucieka z miejsca zdarzenia.
2. Czemu to ma służyć? Poprawie bezpieczeństwa, edukacji rowerzystów, eliminacji nonszalancji. Postawie odpowiedzialności równej dla wszystkich pełnoprawnych uczestników ruchu drogowego. Całkowitej eliminacji sytuacji, w której poszkodowany w kolizji z rowerem, zostaje pozostawiony sam sobie, razem z kosztami napraw czy leczenia.
3. Pomysły na wprowadzenie: rozszerzenie pakietów OC komunikacyjnego; preferencyjne warunki za OC w życiu prywatnym, poszerzone o pakiet rowerowy; upowszechnienie dedykowanego OC dla rowerzystów – do wyboru: na osobę, lub na rower (jeśli jest zarejestrowany). Dla osób najmniej zamożnych, rodzin wieloosobowych z 1–2 rowerami, lub dla osób jeżdżących rowerem sporadycznie: system winietek (elektronicznych, w formie aplikacji na urządzenia mobilne i wersji papierowych, dla osób starszych), też dostępne do wyboru: na osobę lub na rower (jeśli jest zarejestrowany). Składki OC dla rowerzystów muszą być niskie, a sumy ubezpieczenia adekwatne do szkód, jakie rozpędzony rower może wyrządzić.
4. Jak egzekwować? W sytuacjach, gdy na drogach rowerzystów jest coraz więcej, kontrole policyjne i tak są koniecznością. Wystarczy, aby Policja i SM zwracały uwagę na rowerzystów

łamiących przepisy, którzy tym bardziej powinni być ubezpieczeni – i przy okazji kontroli sprawdzały polisę OC. Warto jednocześnie sprawdzać stan techniczny rowerów (hamulce, oświetlenie). Nie trzeba prowadzić kontroli policyjnych wyłącznie pod OC. Tego nie praktykuje się wobec kierowców, wobec rowerzystów też nie ma potrzeby.

5. OC jako element szerokiej akcji edukacyjnej? Oczywiście! Aby ubezpieczycielom nie zarzucano „zarabiania na rowerzystach”, mogliby organizować lub finansowo wspierać akcje edukacyjne czy szkolenia. Warto wprowadzić system zniżek dla posiadających prawo jazdy lub kartę rowerową, czy promocje na OC związane z odbywaniem/odnawianiem kursów umiejętności potrzebnych w sytuacjach drogowych, np. kursu pierwszej pomocy.

PEŁNY TEKST — poniżej.

## 1. Obowiązkowe OC rowerzysty – dla ochrony rowerzystów, pieszych, kierowców i mienia.

Każdemu może zdarzyć się błąd, zagapienie. Jego skutki mogą być większe lub mniejsze, ale nawet te mniejsze ciężko czasem wynagrodzić. Krzywdy należy zrekompensować przynajmniej finansowo. Niedopuszczalne jest obciążanie innych skutkami własnych błędów. OC kierowcy to kwota od 350 PLN do ponad 1000 PLN rocznie. Kwota OC dla rowerzysty to 10x mniej – nawet od 30 PLN rocznie. Mniejsza potencjalna krzywda – mniejsze pieniądze na składkę OC. Mniejsze, ale nie 0 PLN, czyli zero zadośćuczynienia – zero ratunku w trudnej sytuacji. Trudnej sytuacji dla sprawcy i dla poszkodowanego! Warto tutaj dodać, że OC często płaci się wraz z NNW, a więc takie ubezpieczenie może przydać się zarówno poszkodowanemu, jak i samemu sprawcy kolizji. Zupełna rezygnacja z niego, to wielki błąd.

Wysokość składki ubezpieczeniowej powinna odzwierciedlać potencjalne zagrożenie wynikające z prowadzenia pojazdu. Kierowcy płacić powinni największą składkę, rowerzyści mniejszą, a piesi wcale. Ale nie może być tak, że rowerzystów zrównuje się z pieszymi. Zagrożenie, jakie mogą stworzyć, jest dużo większe niż w przypadku pieszych. Posiadanie OC być może zmniejszy ilość kolizji, po których sprawcy – rowerzyści – uciekają z miejsca zdarzenia.

Nielogiczny jest argument, że obowiązek OC uderzy w najbiedniejszych. Składka to kilkadziesiąt złotych rocznie, a odszkodowanie zasądzone na drodze cywilnej wraz z kosztami postępowania, to kwoty kilkutyśne. Co jest tańsze? Co uderzy w najbiedniejszych? Ponadto, mamy kilka pomysłów na to, by taka obowiązkowa opłata była niska. O tym dalej.

## 2. Obowiązkowe OC rowerzysty ma służyć poprawie bezpieczeństwa na drogach.

Konieczność wykupienia OC to sygnał dla rowerzystów, że poruszanie się po drogach to nie zabawa, jak to jest obecnie lansowane. Kreowanie rowerzysty na ofiarę ruchu drogowego i nadawanie mu z tego powodu samych przywilejów, ze zmianą przepisów ruchu drogowego na nielogiczne zapisy włącznie, jest jedną z przyczyn nonszalanckiego zachowania przerażająco dużej części rowerzystów. Niestety, dzieje się tak nie tylko w Polsce. Nadmierne przywileje i „beztresowe wychowywanie” cyklistów, nie tylko zrzuca odpowiedzialność na pozostałych uczestników ruchu (pieszych i zmotoryzowanych), ale przede wszystkim pogłębia beztroskę i brak koniecznej uwagi cyklistów w ruchu po mieście. A to jedna z głównych przyczyn problemu z nagminnym złym zachowaniem rowerzystów w ruchu drogowym. To też jeden z powodów wzajemnej drogowej niechęci a wręcz agresji.

Obowiązkowe OC nie tylko zapewni ratunek w sytuacjach kryzysowych, ale będzie elementem profilaktyki i edukacji drogowej. Jazda po mieście to nie gra w grę komputerową, nikt nie ma pięciu żyć do wykorzystania, ani bonusów mikstur regenerujących uszczerbki na zdrowiu!

3. Jak wprowadzić OC? Proponujemy albo szereg rozwiązań w ramach istniejącego systemu, albo rewolucję w ubezpieczeniach – wszystkich. Zaczniemy od końca: może warto już zacząć w Polsce dyskusję nad zmianą systemu ubezpieczeń komunikacyjnych? Może lepiej by było, gdyby OC było przypisane do osoby a nie do samochodu, w tym też innych pojazdów: motocykli, motorowerów, rowerów? Zdajemy sobie sprawę z tego, że ten pomysł, nawet jeśli nie jako zmiana ale jako opcja, to i tak oznaczałby istną rewolucję, dlatego podajemy jedynie temat do rozważań na przyszłość.

Teraz skupiamy się na zmianach w obrębie istniejącego systemu:

Dzieci do pełnoletności powinny być objęte ubezpieczeniem dorosłych – rodziców lub prawnych opiekunów. Nie oznacza to, że do szkolnego NNW nie warto byłoby dołączyć pakietu OC dla dziecka. Zawsze warto się ubezpieczyć, ale OC dorosłego powinno obejmować dziecko – z zasady. Na specjalne potrzeby proponujemy system winietek, o którym piszemy w przedostatnim akapicie tego punktu.

Od pełnoletności każdy powinien mieć OC własne, przypisane do osoby albo do zarejestrowanego roweru – albo OC w życiu prywatnym poszerzone o pakiet rowerowy, albo ubezpieczenie rowerowe dedykowane – na osobę lub na rower, albo OC komunikacyjne połączone z rowerowym. Przy rejestracji rowerów się nie upieramy, zdając sobie sprawę ze skomplikowania tego procesu, jednak aby ubezpieczenie mogło obejmować rower a nie osobę, to taki wymóg formalny jak rejestrację, rower powinien spełniać. Dla rowerzystów jeżdżących rzadko – winietki, a więc ostatni punkt – poniżej.

Jeśli z różnych przyczyn nie wchodzi w grę któraś z wyżej wymienionych opcji, wówczas należałoby wykupić tzw. winietkę – czy to będzie wersja elektroniczna z wykorzystaniem smartfona, czy papierowa kupowana w kiosku lub przy marketowej kasie. Można takie winietkowe ubezpieczenie przewidzieć na dowolne okresy: na tydzień, miesiąc, ciepłą połowę roku. Z winietek mogłyby korzystać zarówno dzieci podczas rowerowych kolonii, wczasowicze którzy rowerem jeżdżą tylko w wakacje po Mazurach lub Izerach, czy wspomniany często w argumentach przeciwników pomysłu – starsi ludzie w małych miejscowościach, jeżdżący rowerami do kościoła czy po zakupy. Zwłaszcza, że w małych miejscowościach z zasady składki polis OC komunikacyjnych są dużo niższe niż w większych miastach, więc polisy rowerowe będą najprawdopodobniej na tyle tanie, że poza winietkami ubezpieczycielom może wręcz nie opłacać się obsługa innego rodzaju polis. Winietki powinny być również dostępne w wersji na osobę lub na zarejestrowany rower. Oznacza to, że jeden rower w rodzinie można ubezpieczyć i korzystać z niego wspólnie i np. przez czas wakacji.

Dzięki popularyzacji OC rowerowego – będzie ono tańsze, a wachlarz ofert – szeroki. Zasadą powinno stać się, jak w przypadku samochodów – że na ulicę nie wyjeżdża rowerzysta nie ubezpieczony. Różnicą zaś, w stosunku do OC komunikacyjnego, powinna być możliwość wyboru wariantu OC, w tym opcji ubezpieczenia osoby lub roweru (jeśli rower został zarejestrowany).

4. Żeby prawo miało sens, musi być egzekwowane.

Przeciwnicy obowiązkowego OC rowerzystów piszą, że to jest niemożliwe. Nieprawda. I niepotrzebne są do tego armie urzędników, wspomniane w kontrargumentach. Kierowców nikt nie kontroluje tylko pod kątem posiadania ważnej polisy. Podobnie rzecz by się miała z rowerzystami. Wystarczy, gdy patrol

policji i SM będą zwracać uwagę tylko na łamiących przepisy rowerzystów i przy okazji takich kontroli (które podobno już się odbywają) będą sprawdzać również polisę OC. Mandat za brak polisy wraz z drugim mandatem – za łamanie przepisów, sprawę załatwi. Takie kontrole uderzą tylko i wyłącznie w tych, których zachowanie jest potencjalnym zagrożeniem na drodze, bo to właśnie im taka polisa jest nieodzowna. Przy permanentnym łamaniu prawa o ruchu drogowym przez rowerzystów, niezależnie od wprowadzenia OC, kontrole oraz akcje Policji i tak są koniecznością. Patrole powinny zwracać również uwagę na stan techniczny rowerów (hamulce, oświetlenie).

##### 5. Jak OC wciągnąć w szeroki mechanizm edukacji drogowej?

OC może być również elementem szerokiej akcji edukacyjnej. Wystarczy, że posiadacze kart rowerowych lub prawa jazdy będą mieli znacznie obniżoną składkę OC. Wystarczy, że promocyjne OC będzie połączone z odbyciem różnych kursów umiejętności potrzebnych w ruchu ulicznym, np. ukończeniem kursu pierwszej pomocy i regularnym jego odnawianiem. W ten sposób OC wpłynie na poziom bezpieczeństwa na drodze. Stanie się narzędziem edukacyjnym. Jednocześnie ubezpieczyciele powinni takie akcje edukacyjne czy szkolenia organizować, lub wspierać finansowo.

Przy okazji edukacji – słowo o karcie rowerowej. Należy rozważyć zalety dodawania jej do świadectwa ukończenia szkoły podstawowej, bo to oznacza naukę jazdy na rowerze i obycie w ruchu drogowym od najmłodszych lat. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jako przedmiot, powinno być nauczane w szkołach podstawowych. Oswajanie z przepisami i z ruchem wpłynie zarówno na wiedzę, obycie młodych ludzi, a w przyszłości z pewnością ułatwi zdawanie egzaminów na prawo jazdy i w konsekwencji – ZNACZNIE poprawi bezpieczeństwo na polskich drogach. Odpowiada to jednocześnie na pytanie o sens karty rowerowej, bowiem sam dokument wprowadzić nie zapewni sukcesu, ale edukacja już tak.

Możliwości jest bardzo wiele. Trzeba tylko chcieć pomyśleć i zrealizować mądry projekt, a nie od ręki potępiać pomysł obowiązkowego ubezpieczenia OC rowerzystów. Dobrze zorganizowany system składek nie wpłynie na spadek popularności roweru, a w szczególności systemu roweru publicznego. Trzeba więcej otwartości, mniej zaślepienia i agresji. Zwłaszcza drogowej.

*Inicjatywa Społeczna EL00000*

*Zmotoryzowani Mieszkańcy Łodzi*