**OC na hulajnogę elektryczną: nie chcemy być jak Czesi?**

**Listopad minionego roku przyniósł nowelizację ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Krajowe media pisały między innymi o podwyżce sum gwarancyjnych OC oraz nowej definicji pojazdu i wprowadzenia pojazdu do ruchu.**

**Warto wiedzieć, że z ubiegłorocznymi zmianami prawnymi jest związany jeszcze jeden aspekt. Mniej dostrzegalny, ale co najmniej równie ciekawy. Mianowicie, nasz kraj pomimo wymaganej (i spóźnionej w Polsce) implementacji nowych unijnych przepisów, nie zdecydował się na wprowadzenie obowiązkowego OC na hulajnogę elektryczną. Tymczasem obowiązek ubezpieczeniowy ustanowiły już np. takie kraje jak Czechy, Węgry oraz Finlandia. Ciekawej sytuacji przyglądają się eksperci największej w Polsce multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.**

**Nowa unijna dyrektywa oraz nowa definicja pojazdu**

Analizując zagraniczne artykuły dotyczące obowiązkowego OC na hulajnogę elektryczną możemy się dowiedzieć, że zmiany prawne wprowadzane w innych krajach UE są efektem implementacji do lokalnych przepisów nowych zasad wynikających z *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r. zmieniającej dyrektywę 2009/103/WE* (Dz. U. UE. L. z 2021 r. Nr 430, str. 1).

Wspomniana dyrektywa ubezpieczeniowa 2021/2118 wprowadziła nową definicję pojazdu, zgodnie z którą pojazd objęty obowiązkowym OC to każdy pojazd silnikowy poruszający się na lądzie, lecz nieporuszający się po szynach, napędzany wyłącznie siłą mechaniczną, którego:

l maksymalna prędkość konstrukcyjna jest większa niż 25 km/h, lub

l maksymalna masa netto jest większa niż 25 kg, a maksymalna prędkość konstrukcyjna przekracza 14 km/h.

„*Według nowej unijnej definicji za pojazd należy uznać również każdą przyczepę przeznaczoną do użytku z pojazdem, o którym mowa powyżej - niezależnie od tego, czy jest przyłączona*” – tłumaczy **Jolanta Dziadowiec**, ekspertka multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.

Odbicie opisywanej definicji znajdziemy w przepisach dotyczących ubezpieczenia OC dla hulajnóg elektrycznych, które wprowadziły już niektóre państwa członkowskie UE. Na przykład w Czechach obowiązek ubezpieczeniowy obejmuje te hulajnogi elektryczne, których maksymalna prędkość przekracza 25 kilometrów na godzinę albo 14 kilometrów na godzinę, o ile jednocześnie masa pojazdu jest większa niż 25 kilogramów[[1]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftn1). *„Co ważne, za południową granicą obowiązek ubezpieczeniowy nie obejmuje rowerów elektrycznych, gdyż uznano, że w ich przypadku główną siłą napędową są mięśnie człowieka, a nie napęd elektryczny. To podejście zgodne z preambułą (wstępem) Dyrektywy 2021/2118”* – wyjaśnia **Andrzej Prajsnar**, ekspert multiagencji ubezpieczeniowej Unilink.

**Finlandia oraz Węgry - czy przepisy są inne niż w Czechach?**

Okazuje się, że nie tylko nasi południowi sąsiedzi postanowili związać obowiązek ubezpieczeniowy dotyczący OC dla hulajnóg z napędem elektrycznym z nową unijną definicją pojazdu (zmienioną przez dyrektywę 2021/2118). Węgierskie przepisy również wskazują, że obowiązkowe OC dla posiadaczy e-hulajnóg obejmuje takie pojazdy, które przekraczają 25 km/h lub osiągają mniejszy limit maksymalnej prędkości (14 km/h) przy jednoczesnej masie większej niż 25 kilogramów[[2]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftn2). Węgierskie media donosiły, że nowym regulacjom po ich wprowadzeniu podlegało około 50 000 hulajnóg elektrycznych[[3]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftn3). *„Niemal od razu pojawiły się pytania o możliwość sprawdzenia w razie kontroli maksymalnej prędkości takich pojazdów, która jest przecież ważna w kontekście obowiązku ubezpieczeniowego”* – informuje Andrzej Prajsnar, ekspert Unilink.

Ciekawym przykładem wydają się również fińskie regulacje. Pokazują one bowiem, że państwa członkowskie Unii Europejskiej nawet decydując się na wprowadzenie obowiązku ubezpieczeniowego dla elektrycznych hulajnóg, mogą nieco zmodyfikować swoje regulacje względem treści dyrektywy 2021/2118. Mianowicie, Finlandia zadecydowała, że obowiązkowemu ubezpieczeniu OC będą podlegać wyłącznie hulajnogi elektryczne i podobne pojazdy, których maksymalna prędkość przekracza 25 km/h i/lub masa jest większa niż 25 kg. „*Pod uwagę są brane parametry, które podaje producent, importer lub sprzedawca hulajnogi elektrycznej, a ewentualne przeróbki ograniczające prędkość lub masę pojazdu nie wpływają na obowiązek ubezpieczeniowy*[[4]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftn4)” – mówi Andrzej Prajsnar, ekspert Unilink.

**Dyrektywa 2021/2118 w Polsce: spóźniona i bez OC dla hulajnóg elektrycznych**

Warto wiedzieć, że wspomniana wcześniej nowelizacja polskiej ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych z minionego roku była związana właśnie z implementacją do polskiego prawa *Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/2118 z dnia 24 listopada 2021 r.* Nasz kraj spóźnił się z wdrożeniem unijnych przepisów, co tłumaczy, dlaczego wymuszone przez Dyrektywę 2021/2118 podniesienie sum gwarancyjnych w OC wprowadzono wstecznie (od 23 grudnia 2023 r.). Warto jednocześnie zwrócić uwagę, że w ramach wdrożenia do polskiego porządku prawnego Dyrektywy 2021/2118 nasz ustawodawca nie zdecydował się na zmianę definicji pojazdu mechanicznego, ani tym bardziej na wprowadzenie przepisów ustanawiających obowiązkowe OC dla posiadaczy e-hulajnóg. *„Nie ma również sygnałów sugerujących, że taka modyfikacja prawa jest planowana w najbliższym czasie”* – dodaje Jolanta Dziadowiec, ekspertka Unilink.

**Mimo braku obowiązku z ustawy oferta polis coraz szersza**

Eksperci Unilink zwracają jednak uwagę, że pomimo braku ustawowego przymusu, oferta dodatkowego OC dla właścicieli hulajnóg na prąd i rowerów elektrycznych wzbudza o wiele większe zainteresowanie niż jeszcze kilka lat temu. Można również zauważyć poszerzenie wspomnianej oferty, co oznacza, że zakłady ubezpieczeniowe widzą dalszy potencjał dla rozwoju rynku. Podobna sytuacja dotyczy polis dla posiadaczy rowerów elektrycznych, a nawet zwykłych rowerów. Warto jednocześnie pamiętać, że takie OC zwykle jest oferowane w pakiecie razem z ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW), a także z ochroną typu casco, która uwzględnia zniszczenie/uszkodzenie pojazdu oraz jego utratę na skutek kradzieży z włamaniem lub rabunku. Jednym z przykładów może być pakiet „Zakręcona ochrona” od Colonnade. *„Dopiero w przypadku takiego zestawu możemy mówić, że ubezpieczenie dla posiadacza e-hulajnogi jest kompleksowym produktem*” – podsumowuje Jolanta Dziadowiec, ekspertka Unilink.

[[1]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftnref1) Źródło: <https://dostupnyadvokat.cz/en/blog/compulsory-handling-electric-scooter>

[[2]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftnref2) Źródło: <https://kcgpartners.com/news/764-strict-amendment-to-the-law-compulsory-liability-insurance-for-certain-electric-scooters-segways-and-small-tractors>

[[3]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftnref3) Źródło: <https://dailynewshungary.com/e-scooters-compulsory-insurance/>

[[4]](http://unilink.biuroprasowe.pl/word/?hash=6c769e73d1b53b5f624866d2f1496168&id=211088&typ=epr#_ftnref4) Źródło: <https://www.lvk.fi/en/obligation-to-insure/frequently-asked-questions/light-electric-mobility-devices/>