

מקלות בגלגלים



כשהמשלה תעלה את ביטוח החובה לרכב דו-גלגלי, היא תבטיח באופן סופי שהפקקים יתארכו, מצוקת החניה תימשך וזיהום האוויר יחריף • עמ' 2-3

הכשלים בביטוח החובה והעלאת התעריף עוד יגרמו להיעלמותם של הדו-גלגליים

ארץ אוכלת רוכביה

הם חוסכים חניה, מקלים על הפקקים, מזהמים פחות וצורכים הרבה פחות דלק • הגברת השימוש בכלי רכב דו-גלגליים תסייע לעומס ההולך וגובר בכבישים, ותהווה אלטרנטיבה לפרויקטים התקועים של שיפור התחבורה הציבורית • אז למה בממשלה מתעקשים להכפיל להם את הביטוח – ולהוריד רבים מהם מהכביש?

מאת גיל מלמד

אם לא יקרה משהו בלתי צפוי, ב־1 בנובמבר יעלו תעריפי ביטוח החובה לאופנועים בישראל בשיעורים של 25%–50% למרבית הרוכבים, ויזוולו בשיעור ממוצע בלכד ולמספר קטן ממנו של רוכבי כביש ותיקים. עלות ביטוח החובה לרוכב בן 25 עם נסיון, על קטנוע בסיסי עם מנוע בנפח 125 סמ"ק, תהיה 4,477 שקל – כשליש ממחירו של קטנוע חדש מאותו סוג. זאת כאשר ברוב המדינות שאנחנו נורוצים להשוות את עצמנו אליהן אותו צעיר ישלם רק 2,000–600 שקל לשנה. נכון לסוף שנת 2007 – השנה האחרונה שלגביה קיימים נתונים השוואתיים מאירופה – היקף מצבת הכלים הדרגלגליים בישראל מגיע ל־5.5% מהיקף מצבת מכוניות הנוסעים. בשאר המדינות המפרדות באירופה עומד שיעור הכלים הדרגלגליים ביחס למכוניות נוסעים על 13%–28%, כשהשיא נרשם באיטליה, עם יותר מ־10 מיליון כלים דרגלגליים. תעריפי ביטוח החובה במרבית מדינות אירופה המערביות נמוכים משמעותית מתעריפי הביטוח הנוכחיים בישראל – לא כל שכן מן המחירים שצפויים בנובמבר.

לנוכח העובדה שקצב ההשקעות בתשתית התחבורתית בישראל לא ידביק את קצב הגידול של מספר כלי הרכב, וכך גם קצב ההקמה של תחבורה מסילתית ב־ישראל, ברור הצורך של מדינת ישראל בעידוד תחבורה דרגלגלית. אפשר היה לצפות שמדינת ישראל תשקיע בעידוד השימוש בתחבורה דרגלגלית, שתסייע לצמצום השימוש במכוניות נוסעים ו־קטין את עומסי התנועה.

אך במקום זאת, בוחדים בממשלה להעלות את מחירי הביטוח – ולהרחיק עוד נהגים מבחירה בשימוש ברכב דרגלגלי. הסיבה להעלאת המחיר, לטענת שר האוצר יובל שטייניץ והממונה על אגף הפיקוח על הביטוח ירון ענתבי, היא שרוכבי כלים דרגלגליים נפגעים יותר

בתאונות, ועלות הפיצויים שלהם גבוהה. לכן, בפועל הם "מסובסדים" על־ידי שאר משלמי ביטוח החובה. לרעת שטייניץ וענתבי את המציאות הזו יש לשנות באמצעות העלאת גובה הפרמיות שלהם.

מכחינה "ביטוחית" נטו, לו היה מרובר בתיק ביטוח דגלגלי, לא מן הנמנע שהנ"ל תונים שעליהם מבסס המפקח על הביטוח את חישוביו נכונים והגיוניים. ב־טוח החובה מכסה פגיעות גוף ונפש בלבד (להבדיל מפגיעות רכוש), ורוכבים על כלים דרגלגליים נפגעים, באופן יחסי למספרם, הרבה יותר מאשר נהגי מכוניות ומשאיות ונוסעיהן.

אלא שביטוח חובה איננו "ביטוח" במובן המקובל של המילה. ראשית

מפני שמדובר בחובה – ולא ברשות. להבדיל משוק הביטוח החופשי, ביטוח החובה נגזר מחוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים (פלת"ד), שבו קבעה מדינת ישראל איסור הפעלת רכב מנועי ללא ביטוח, וקבעה גם שהכיסוי הביטוחי הזה יהיה רחב מאוד, ולכן גם יקר מאוד.

מבטוח ישראלי לא יכול להקטין את עלות הפרמיה שלו על־ידי כך שייקח על עצמו רק חלק מן הסיכונים, או יותר על חלק מן הפיצוי במקרה של תאונה. יתרה מכך: מבטוח שהוא הבעלים של מספר כלי רכב משלם עבור כל אחד מהם בנפרד, למרות שכרור מאליו שהוא לא יכול לנהוג ביותר מכלי אחד ברומנית.

"היעדר אשמה"

אבל הבעיה המשמעותית ביותר של ביטוח החובה, היא הסעיף שנקרא "היעדר אשמה": ביטוח החובה מכסה נזקי גוף ללא כל קשר לסיטואציה שבה נגרמה התאונה ולאשמים בה. כלומר, גם אם נהג משאית פוגע בנהג קטנוע שעמד ברמזור, בשנה הבאה יידרש רוכב הקטנוע לשלם פרמיית ביטוח מוגדלת, שכן עלות הטיפול בו מוטלת על "תיק הביטוח" של אופנועים בישראל.



הקדם תשלום למכה

עד ל־1 בנובמבר עדיין קיים סיכוי שמישהו במשרדי האוצר והתחבורה יתעשת, וימנע את ייקור תעריפי ביטוח החובה לאופנועים. עם זאת, לא מן הנמנע שרוע הגזירה לא יעבור – ובמקרה כזה מומלץ להיערך מבעוד מועד ולחסוך כמה מאות או אפילו כמה אלפי שקלים.

כל בעל תעודת ביטוח יכול לפנות אל סוכן הביטוח שלו, ולשלם תמורת פרמיית ביטוח חדשה, שתוקפה יחל לקראת סוף חודש אוקטובר ותמורתה ייגבו התעריפים הנהוגים כעת. מיד לאחר מכן אפשר לבטל את הפוליסה הקיימת ולקבל תמורתה זיכוי – בניכוי דמי טיפול בסך עשרות שקלים בודדים. בממוצע, כל בעל אופנוע יחסוך כך את הפרש התעריפים בגין כחצי שנת ביטוח, ומי שממילא אמור לחדש את הביטוח שלו בנובמבר יחסוך את ההפרש לכמעט שנה שלמה. ☼

גיל מלמד



הפגנת האופנועים בשבוע שעבר, נגד העלאת תעריפי הביטוח (צילום: אלי דסה)



ניפגש בפקקים גיל מלמד



פרשנות
סדר צריך להיות, וזמי שלא רוצה - שלא יהיה שמן, חולה, או מועט יכולת. אני מציג כלובם להובנם לבושר, לרזות ולהפסיק לגרוש את בתי החולים שלנו"

דמינו מצב שבו שר הבריאות מחליט לבצע רפורמה בביטוח הבריאות הממלכתי, שבמסגרתה אנשים עבי כרס יידרשו להכפיל את דמי הביטוח שלהם. הנתונים הסטטיסטיים שבידינו, יסביר השר במסיבת עיתונאים, "מבצעים על כך שאנשים שמנים לוקים יותר במחלות לב. הסיכויים שלהם ללקות במחלות ממאירות ובי סוכרת גבוהים יותר, והם מהווים נטל על מערכת הבריאות. בנוסף, ימשיך השר, "מתברר לנו שגם אנשים מעוטי יכולת, שעוברים במפעלי תעשייה תמורת שכר מינימום, נוטים ללקות יותר בבריאותם. זה מכפיל את מספר ימי האשפוז שלהם ביחס למספר ימי האשפוז של מנהלים בכירים בסקטור הפיננסי".

לא יעלה על הדעת, הוא יכריז בלהט, "שבגלל אנשים שמנים וחולים יצטרכו אנשים בריאים, עובדים, שמפרנסים את משפחותיהם, לשלם פרמיות ביטוח גבוהות יותר. ולכן מעתה נחלי את הכלל: 'החולה משלם', ונפסיק את הסבסוד הצולב השעוררייתי שבו החלה הממשלה הקודמת."

"נכון", הוא יוסיף, "אננם ביטוח הבריאות הוא ביטוח חובה, אני חנו הרי לא רוצים שהמדינה תצטרך לממן את הטיפול באנשים חולים. ונכון גם שאנחנו לא שואלים את המבוטחים אם הם רוצים או לא רוצים ביטוח. אבל סדר צריך להיות, ומי שלא רוצה - שלא יהיה שמן, חולה או מועט יכולת. אני מציג כלובם להיכנס לכושר, לרזות ולהפסיק לגרוש את בתי החולים שלנו".

כעת בואו נתעורר אל המציאות של ישראל 2009, שבה אומרי שרי התחבורה והאוצר את אותם דברים לגבי ביטוח החובה האופנועים. "נכון", אומרת העלאת התעריפים שעליה חתום שר האוצר, "שאופנועים נפגעים בגלל אשמתם של נהגים אחרים, וני כון גם שקטנועים משמשים שכבות חלשות יותר באוכלוסייה - בעיקר צעירים, סטודנטים ובעלי הכנסות נמוכות".



"נכון", אומרת שתיקתו של שר התחבורה, "ש'אופנועים חוסכים עומסי תנועה, וזיהום אוויר ובעיות חניה, אבל למרות הכל", אומרים למעשה שר התחבורה ישראל בין ושר האוצר יובל שטייניץ, "מי שלא רוצה לשלם ביטוח חובה יקר - שיקנה מכונית, יעפיל מזוג ורדיו, ויתכבד לעמוד איתנו נו בכל בוקר וערב באותם פקקי תנועה".

בסדר הצולב ולהעמיד אותו על 0% במקום על 8% שהחוק מתיר. לפי חישוביו של גיורא נדל, יועץ הביטוח של איגוד הרכב הדרגלגלי בישראל, סבסוד של 8% הופך את תיק הביטוח הדרגלגלי לרווחי, ויעלה לכל נהג מכונית רק כ-70 שקל בשנה. לעומת זאת, ביטול הסבסוד הצולב יעלה מאוד את תעריפי ביטוח החובה, הגבוהים ממילא, וסבסוד מאוד להניח כי יקטין את הדיקף השימוש בכלים דרגלגליים ויעצים את תשתיות התחבורה של ישראל במכוניות נוספות.

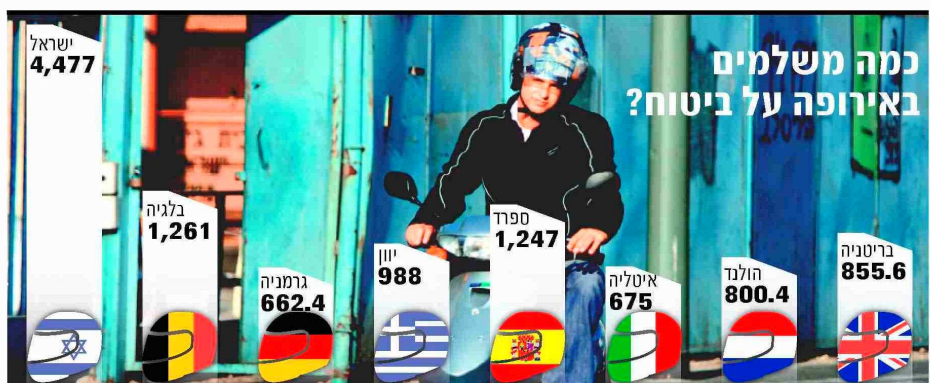
שר התחבורה ישראל בין לא רואה את עצמו כמי שצריך להתערב בסוגיית ביטוח החובה, וכך גם שטייניץ. כן, אשר מופקד על מדיניות התחבורה של הממשלה, אמר להיות בעל עמדה ברורה לכאן או לכאן בעניין הרכב הדרגלגלי, אבל משי רדו התייחס עד כה לנושא כאילו מדובר בענייניה של מדינה זרה. בהיעדר מדיניות והתייחסות ממשלתית, מי שקובע בפועל את כללי המשחק הם הפקידים - במקרה זה המפקח על הביטוח - והתוצאה היא שמרוב נוכחמכר צפויים צמצום השימוש באופנועים והגברת השימוש במכוניות. במשך התחבורה בחור שלא להגיב.

שר התחבורה לא רואה את עצמו כמי שצריך להתערב בסוגיית ביטוח החובה, וכך גם שר האוצר. משרד התחבורה התייחס עד כה לנושא כאילו לא מדובר בענייניו

רכב אחרים, שמבליים פחות זמן בפקקים, כמו גם כלל אורחי המדינה שנושמים פחות ויהיו אורח. שלישית, "סבסוד צולב" הוא נשמת אפו של כל ביטוח בכל תיק, ורואי בסוגי ביטוח בעלי אופי חברתי כמו ביטוח החובה לרכב. בביטוח בריאות, למשל, מסבסדים מבטוי חים בריאים את המבוטחים החולים. נכון להיום, משרד התחבורה והאוצר לא הציגו מדיניות ברורה ומוצהרת לגבי רכב דרגלגלי בישראל. אלא שבמבחן התוצאה, למפקח על הביטוח באוצר דווקא

המחוקק לא היה אדיש לבעיה, ולכן קבע שני מנגנוני איזון. ראשית, "הסכם החצייה" קובע שבכל מקרה שבו נגרר מת תאונה בין אופנוע לבין כלי רכב אחר (להבדיל מתאונה עצמית) מחולקת עלות הפיצוי בין שני המבוטחים: מבטח כלי הרכב ומבטח האופנוע. בעבר עמד יחס החלוקה הזה על 50%-50% בין הצדדים, אולם בכי נסת הקודמת הוא תוקן לטובת האופנוע, עים, למרות התנגדות המפקח על הביטוח, וכעת הוא עומד על 75%-25% לטובת האופנועים (כלומר, מבטח האופנוע משי תתן רק 25% מעלות התביעה).

המנגנון האחר שמוגדר בחוק מאפשר למפקח על הביטוח לקיים "סבסוד צולב" בשיעור של עד 8%. כלומר, 8% מעי לות "תיק הביטוח" הדרגלגלי יוטלו על שאר המבוטחים. לסבסוד הזה יש 3 מטרות שהוגדרו על ידי המחוקק: ראשית, הוא נועד לצמצם מעט את השפעת עקרון "היעדר אשמה", שפועל חרישמעית נגד המשתמשים בכלים דרגלגליים. שנית, הוא נועד לעודד את השימוש בתחבורה דרגלגלית, היות שזו מקלה על התשתית, שמצמצמת את עומסי התנועה והוסכת ויהיו אורח ומקומות חניה. מכל הדברים הללו נהנים המשתמשים בכלי



* בשקלים, לקטעון 125 סמ"ק, לרכב בן 25 בעל ניסיון