

**Η νέα Οδηγία 2021/2118 σχετικά με την τροποποίηση και συμπλήρωση της
κωδικοποιημένης Οδηγίας 2009/103 για την υποχρεωτική ασφάλιση από ατυχήματα
αυτοκινήτων.**

I. Με την Οδηγία 2021/2118¹ για την τροποποίηση της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103/EK², με την οποία έχει εναρμονιστεί το ελληνικό δίκαιο με τον κ.ν. 489/1976, όπως ισχύει σήμερα μετά από μία σειρά τροποποιήσεών του, επήλθαν σε πλείστα σημεία, ουσιαστικές και μη, αλλαγές στο ισχύον καθεστώς της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις και τροπολογίες απορρέουν από τον έλεγχο της εφαρμογής της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103 που διενεργήθηκε σε ενωσιακό επίπεδο το 2017, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση. Η Επιτροπή εξέτασε, μεταξύ άλλων, την αποδοτικότητα, την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103 με άλλες ενωσιακές πολιτικές. Σύμφωνα με το πόρισμα της αξιολόγησης, η κωδ/η Οδηγία αποδίδει ικανοποιητικά στο σύνολό της, με την πλειονότητα των διατάξεών της να μην χρήζουν τροποποίησης. Εντούτοις, εντοπίστηκαν τέσσερα θέματα ως προς τα οποία κρίθηκε σκόπιμο να υπάρξουν στοχευμένες τροποποιήσεις με στόχο την ενίσχυση της προστασίας του ζημιωθέντος σε τροχαίο και βελτιώσεις, και συγκεκριμένα σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης στην οποία ήταν ασφαλισμένος ο οδηγός που ήταν υπαίτιος της ζημιάς, τα ελάχιστα υποχρεωτικά ασφαλιστικά ποσά, τους ελέγχους της ύπαρξης της προβλεπόμενης από το ενωσιακό δίκαιο ασφάλισης από τα Κράτη μέλη, καθώς και της υποχρέωσης χορήγησης βεβαιώσεων ιστορικού αξιώσεων αποζημιώσεων κατά των ασφαλισμένων που ασφαλίζονται σε νέες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Πέραν των ως άνω, προσδιορίστηκαν επίσης ως σημεία, στα οποία θα ήταν σκόπιμο να παρέμβει στοχευμένα ο ενωσιακός νομοθέτης, θέματα σχετικά με τα αποστέλλόμενα οχήματα, τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκεται ρυμουλκούμενο όχημα, τα ανεξάρτητα εργαλεία σύγκρισης τιμών ασφάλισης αυτοκινήτων, τα κέντρα πληροφοριών, καθώς και οι πληροφορίες για τους ζημιωθέντες³.

Η εναρμόνιση του ελληνικού δικαίου με τη νέα Οδηγία συνεπάγεται εκ νέου αλλαγές των διατάξεων του κ.ν. 489/1976, οι οποίες στην πλειονότητά τους θα έχουν ως χρόνο μεταφοράς

¹ OJ L 430/1.

² OJ L 263/11. Ο θεσμός της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων σε ενωσιακό επίπεδο έχει εναρμονιστεί σε πολύ μεγάλο βαθμό από πέντε Οδηγίες, ήτοι Οδηγία 1972/166 (1^η), 1984/5 (2^η), 1990/232 (3^η), 2000/26 (4^η) και 2005/14 (5^η), τις οποίες η Οδηγία 2009/103 κωδικοποίησε και κατήργησε.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2021/2118 αιτιολογική σκ 2.

στα εθνικά δίκαια και εφαρμογής της την 23^η.12.2023⁴. Δέον να σημειωθεί εκ προοιμίου ότι, πολλές από τις, σε ενωσιακό επίπεδο, καινοτομίες της νέας Οδηγίας, αποτελούν ήδη ισχύον ελληνικό δίκαιο.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, με τη νέα Οδηγία επιχειρείται μία σειρά τροποποιήσεων στο κείμενο της Οδηγίας 2009/103, τις οποίες ο Έλληνας νομοθέτης καλείται εν συνεχεία να μεταφέρει στην εσωτερική έννομη τάξη τροποποιώντας αντίστοιχα το κείμενο του κ.ν. 489/1976 ως εξής:

II. Σταχυολογούμε μερικά σημεία που αξίζουν περισσότερης προσοχής

1. Η Οδηγία ορθώς αντικαθιστά τη λέξη «θύμα» που ονόμαζε το προηγούμενο καθεστώς τον ζημιωθέντα σε τροχαίο με τη λέξη «ζημιωθείς» ή «μέρος που ζημιώθηκε», κατά περίπτωση. Πράγματι, αν η αξίωση αποζημίωσης του ζημιωθέντα σε τροχαίο κατά του ζημιώσαντα οδηγού αυτοκινήτου γεννά υποχρέωση προς καταβολή αποζημίωσης του ασφαλιστή, αφορά μόνο τις περιπτώσεις όπου ο οδηγός δεν ενήργησε από πρόθεση και άρα, ορθότερο είναι να σε αυτήν την περίπτωση να μην ονομάζεται ο ζημιώσας οδηγός «θύτης» και ο ζημιωθείς «θύμα». Οι ζημιές από πρόθεση του οδηγού, οπότε ο οδηγός είναι στην κυριολεξία θύτης, δεν καλύπτονται από την ασφαλιστική επιχείρηση, αλλά μόνο από το Επικουρικό Κεφάλαιο. Πρόκειται για λεξιλογική αλλαγή, η οποία, αποσκοπεί στην εναρμόνιση της ορολογίας που χρησιμοποιείται και στην ακριβέστερη απόδοση της ιδιότητας του ζημιωθέντος που έχει αξίωση κατά του ασφαλιστή, χωρίς να αλλάζει την ουσία της ρύθμισης αυτής καθ' εαυτής⁵.

2. Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 1) α) της νέας Οδηγίας (αντίστοιχο άρθρο 1 σημείο 1) κωδ/ης Οδηγία 2009/103), η έννοια του αυτοκινήτου οχήματος, όπως αυτή παρατίθεται στο άρθρο 1 σημείο α του κ.ν. 489/1976, δέον να μεταβληθεί προκειμένου να αποδοθεί ο εξής νέος ορισμός:

«1) ως “όχημα” νοείται:

α) οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα κινούμενο επί του εδάφους αποκλειστικά διά μηχανικής ισχύος και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών με:

⁴ Οδηγία 2021/2118/ΕΕ άρθ. 2 παρ. 1. Ειδικά, ωστόσο, για τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στο άρθ. 1 σημεία 8 και 18 της Οδηγίας αναφορικά με το άρθ. 10α παρ. 13 δεύτερο εδάφιο και το άρθ. 25α παρ. 13 δεύτερο εδάφιο αντιστοίχως της Οδηγίας 2009/103/ΕΚ, ως προθεσμία θέσπισης των αναγκαίων εθνικών μέτρων συμμόρφωσης τίθεται κατά παρέκκλιση η 23^η.06.2023.

⁵ Οδηγία 2021/2118/ΕΕ αιτιολογική σκ 2.

- i) μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 25 km/h· ή
 - ii) μέγιστο καθαρό βάρος άνω των 25 kg και μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των 14 km/h·
- β) οιοδήποτε ρυμουλκούμενο που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί με όχημα αναφερόμενο στο στοιχείο α), συζευγμένο ή μη μετά του εν λόγω οχήματος.

Με την επιφύλαξη των στοιχείων α) και β), τα αναπηρικά αμαξίδια που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση από άτομα με σωματικές αναπηρίες δεν θεωρούνται οχήματα που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία».

Από το προοίμιο της νέας Οδηγίας⁶ παρατηρείται ότι, στο πλαίσιο της αναμόρφωσης του δικαίου της υποχρεωτικής ασφάλισης ατυχημάτων αυτοκινήτων, επιχειρείται η αλλαγή – ενημέρωση του ορισμού της έννοιας «όχημα» εν όψει των τεχνολογικών εξελίξεων στον τομέα των μηχανοκίνητων οχημάτων και δη της εμφάνισης στην αγορά από την έναρξη ισχύος της κωδ/νης Οδηγίας πληθώρας νέων τύπων αυτοκίνητων οχημάτων, τροφοδοτούμενων είτε από αμιγώς ηλεκτρικό κινητήρα είτε από βοηθητικό εξοπλισμό (υβριδικά) είτε και μερικά «αυτόνομα» οχήματα. Έτσι τα γενικά χαρακτηριστικά των νέων τύπων οχημάτων, όπως η μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής και το καθαρό βάρος τους, λαμβάνονται υπόψη στις ρυθμίσεις της υποχρεωτικής αυτής ασφάλισης και θα διαμορφώνουν πλέον τον ορισμό της έννοιας «όχημα». Παρέπεται ότι εκφεύγουν της ασφάλισης αυτοκινήτων τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, ήτοι αυτά που, βάσει των γνωρισμάτων τους, δεν εμπίπτουν στον ως άνω ορισμό⁷.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην έννοια του κατά τον κ.ν. 489/1976 αυτοκινήτου, όπως αυτή αποδίδεται στο άρθρο 1 σημείο α) αυτού, ήδη κατά ρητή διατύπωση περιλαμβάνονται τα «*με ηλεκτρική ενέργεια*» κινούμενα οχήματα⁸. Έτσι οι αλλαγές που θα επέλθουν στην εν λόγω διάταξη προς εναρμόνισή της με τη νέα Οδηγία ουδόλως μεταβάλλουν, πολλώ δε μάλλον διευρύνουν, την έννοια του οχήματος στη Χώρα μας. Στο μέτρο που ο ορισμός αυτός συγκεκριμενοποιείται ως προς τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα έως 25 χλμ/ώρα, στην έννοια των οποίων υπάγονται, μεταξύ άλλων, τα ηλεκτρικά πατίνια (e-scooters)⁹, καθώς και τα αυτοκινούμενα ηλεκτρικά αναπηρικά αμαξίδια, αναφορικά

⁶ Αιτιολογική σκ 3.

⁷ Οδηγία 2021/2118/ΕΕ αιτιολογική σκ 4.

⁸ Ειδικότερα, αυτοκίνητο κατά τον κ.ν. 489/76 είναι αυτό που κινείται στο έδαφος αυτοδύναμο με μηχανική ή ηλεκτρική ενέργεια και όχι σε τροχιάς. Σε κάθε περίπτωση, η επιπλέον αυτή μνεία του ηλεκτροκίνητου οχήματος τίθεται προς διευκρίνιση και μόνο, καθόσον το ηλεκτροκίνητο όχημα εννοείται ότι εντάσσεται στην έννοια του μηχανοκίνητου οχήματος. Δεν έχει σημασία δηλαδή η φύση της δύναμης που διοχετεύεται στη μηχανή και εξυπηρετεί την κίνηση (π.χ. βενζίνη, ηλεκτρισμός κ.λπ.).

⁹ Σύμφωνα με την τροποποίηση του ΚΟΚ που εισήγαγε ο ν. 4784/20, τα ηλεκτρικά πατίνια (e-scooters) με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 6-25 χλμ/ώρα εξομοιώνονται με ποδήλατα και, συνεπώς, κατά το ισχύον καθεστώς θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο κύριος/κάτοχός του θα πρέπει να έχει συνάψει ασφαλιστική σύμβαση αστικής

με τα οποία δεν ενεργοποιείται η υποχρεωτική ασφάλιση, οι αλλαγές αυτές είναι διευκρινιστικής φύσης, καθόσον ο κ.ν. δεν προβαίνει σε διάκριση ανάλογα με τη μέγιστη ταχύτητα που δύναται να αναπτύξει το «αυτοκίνητο»¹⁰. Προκειμένου δε να εκσυγχρονιστεί η ρύθμιση περί υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων και να συμπορευτεί με τις νέες τεχνολογικές εξελίξεις της αυτοκινητοβιομηχανίας, η Οδηγία θα έπρεπε να περιέχει και πρόβλεψη αναφορικά με τα αυτόνομα οχήματα. Η έλλειψη σχετικής μνείας πιθανώς οφείλεται στο ότι δεν σημειώνεται μέχρι στιγμής μαζική παραγωγή και κυκλοφορία αυτόνομων οχημάτων εντός του ευρωπαϊκού χώρου. Δύναται λοιπόν να λεχθεί ότι η νέα Οδηγία δεν φαίνεται να επιχειρεί ούτε επιτυγχάνει να «προλάβει» τις εξελίξεις στον τομέα των μηχανοκίνητων οχημάτων, και στην επίδραση επί της ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων, αλλά αρκείται στο να τεθεί απλώς ως επακόλουθο ορισμένων μόνο μάλιστα εξ' αυτών.

Οι περαιτέρω αλλαγές στο άρθρο 1 του κ.ν. 489/1976, τις οποίες συνεπάγεται και επιβάλλει η υποχρέωση εναρμόνισής του με την νέα Οδηγία, συνίστανται στην προσθήκη δύο νέων ορισμών, ήτοι της «κυκλοφορίας οχήματος»¹¹, ο ορισμός της οποίας κατ' ουσία αποδίδει τη σημασία που ήδη αναγνωρίζει στην έννοια αυτή η ελληνική έννομη τάξη¹², καθώς και του «Κράτους μέλους καταγωγής»¹³. Προστίθεται, τέλος, ο όρος «μέρος που ζημιώθηκε» ως ταυτόσημος του όρου «ζημιωθέν πρόσωπο» στο σημείο γ) του άρθρου 1 του κ.ν., το οποίο θα αποδίδει τον ορισμό πλέον και των δύο αυτών ταυτόσημων όρων.

3. Ακολούθως, βάσει του άρθρου 1 σημείο 3) της νέας Οδηγίας (αντίστοιχο άρθρο 4 κωδ/ης Οδηγία 2009/103) θα τροποποιηθεί το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κ.ν. 489/1976 με την προσθήκη της περαιτέρω δυνατότητας διενέργειας κατ' εξαίρεση ελέγχων ασφάλισης (παραλειπόμενου του χαρακτηρισμού «μη συστηματικών») σε οχήματα που έχουν συνήθη

έναντι τρίτων ευθύνης του από την κυκλοφορία του πατινιού του, βλ. *Α. Κρητικός*, Το δίκαιο ποδηλάτη και οδηγού ηλεκτρικού πατινιού, 2021.

¹⁰ Κατά την έννοια και την εφαρμογή, λοιπόν, του κ.ν. 489/76 ως «αυτοκίνητο» θεωρούνται και τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα, όπως λ.χ. τα ηλεκτρικά πατίνια. Το ίδιο ισχύει, άλλωστε, και κατά τον ορισμό της έννοιας του «αυτοκινήτου» του άρθ. 2 παρ. 1 του ν. ΓπΝ/1911, σύμφωνα με τον οποίο «Αυτοκίνητο είναι το δια μηχανικής δυνάμεως και ουχί επί τροχιών κινούμενον όχημα ή τροχήλατον». Βλ. *Ι. Παπαδόπουλος*, ΕπΣυγκΔ 2019, 210 επ., 211-2.

¹¹ Άρθ. 1 σημείο 1) β). Το ΔικΕΕ διευκρίνισε ότι τα αυτοκίνητα οχήματα, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών τους, μπορούν συνήθως να χρησιμεύουν ως μέσα μεταφοράς και αποσαφήνισε ότι η κυκλοφορία αυτών των οχημάτων καλύπτει κάθε χρήση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του ως μέσου μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν αυτό είναι εν στάση ή κινείται. Βλ. αιτιολογική σκ 5 της νέας Οδηγίας.

¹² Στην ελληνική έννομη τάξη γίνεται ήδη παγίως δεκτό ότι ένα ατύχημα είναι απότοκο της *κυκλοφορίας* του οχήματος όταν λαμβάνει χώρα κατά τη λειτουργία του αυτοκινήτου ως μέσου μετακίνησης, το δε όχημα είναι «εν κυκλοφορία» είτε βρίσκεται εν κινήσει είτε είναι ακίνητο, βλ. *Ι. Ρόκας*, Το Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, 13^η έκδ., 2021, IV 114-6.

¹³ Άρθ. 1 σημείο 1) δ).

στάθμευση στο έδαφος άλλου Κράτους μέλους ή στο έδαφος τρίτης χώρας και εισέρχονται στην Ελλάδα προερχόμενα από το έδαφος άλλου Κράτους μέλους εφόσον «οι έλεγχοι αυτοί δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι αναγκαίοι και αναλογικοί για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, και ... αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου συστήματος ελέγχων στην εθνική επικράτεια που διενεργούνται επίσης όσον αφορά οχήματα με συνήθη στάθμευση στο έδαφος του κράτους μέλους που διενεργεί τον έλεγχο, και δεν προϋποθέτουν την ακινητοποίηση του οχήματος». Η αλλαγή - προσθήκη αυτή γίνεται χάριν εκσυγχρονισμού του δικαίου καθόσον, όπως σημειώνεται στο προοίμιο της Οδηγίας¹⁴, οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως η τεχνολογία αυτόματης αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, επιτρέπουν τον έλεγχο της ασφάλισης χωρίς την ακινητοποίηση των οχημάτων και, ως εκ τούτου, δεν θίγεται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των οχημάτων, στην οποία, άλλωστε, και κατ' επέκταση στην εσωτερική αγορά, η ασφάλιση αυτοκινήτων έχει σημαντικές επιπτώσεις¹⁵.

Προς το σκοπό λοιπόν της καταπολέμησης του φαινομένου της οδήγησης ανασφάλιστων οχημάτων, η αξιοποίηση καινοτομιών έχει αποφασιστική σημασία. Ωστόσο, η χρήση των νέων τεχνολογιών εγείρει ζητήματα αναφορικά με τα προσωπικά δεδομένα και τη σύγκρουση με τη νομοθεσία για την προστασία τους. Για το λόγο αυτό η νέα Οδηγία προβλέπει ότι, εάν ένα Κράτος μέλος, εν προκειμένω η Ελλάδα, κρίνει αναγκαία τη δημιουργία συστήματος το οποίο θα επεξεργάζεται δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα και θα επιτρέπει την εν συνεχεία κοινοποίησή τους σε άλλα Κράτη μέλη, όπως λ.χ. δεδομένα από την τεχνολογία αναγνώρισης πινακίδων αριθμού κυκλοφορίας, προς το σκοπό της καταπολέμησης του φαινομένου της κυκλοφορίας ανασφάλιστων οχημάτων, υποχρεούται να θεσπίσει σχετική νομοθεσία η οποία αφενός θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό GDPR¹⁶ και αφετέρου θα προβλέπει πρόσφορα μέτρα για την προστασία των δικαιωμάτων, των ελευθεριών και των έννομων συμφερόντων του υποκειμένου των δεδομένων. Ιδιαίτερη δε έμφαση δίνεται στη χρονική περίοδο διατήρησης των δεδομένων αυτών η οποία, στην περίπτωση της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα αποκλειστικά με σκοπό την πραγματοποίηση ελέγχου της προβλεπόμενης ασφαλιστικής κάλυψης, σε καμία περίπτωση δεν δύναται να υπερβαίνει το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την εξακρίβωση του κατά πόσον το όχημα διαθέτει έγκυρη ασφαλιστική κάλυψη¹⁷.

¹⁴ Οδηγία 2021/2118/ΕΕ αιτιολογική σκ 16.

¹⁵ Οδηγία 2021/2118/ΕΕ αιτιολογική σκ 1.

¹⁶ Κανονισμός 2016/679/ΕΕ για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) ΕΕΕΕ L 119/1.

¹⁷ Οδηγία 2021/2118 αιτιολογικές σκ 17-8.

4. Με το άρθρο 1 σημείο 4) της Οδηγία 2021/2118 (αντίστοιχο είναι το άρθρο 5 κωδ/ης Οδηγίας 2009/103) παρέχεται στον Έλληνα νομοθέτη η διακριτική ευχέρεια να εξαιρέσει από την υποχρεωτική ασφάλιση, πέραν των ήδη αναφερόμενων στο άρθρο 3 του κ.ν. 489/1976 οχημάτων, τα «οχήματα τα οποία έχουν ανακληθεί προσωρινά ή οριστικά και στα οποία απαγορεύεται η κυκλοφορία, υπό τον όρο ότι έχει θεσπιστεί επίσημη διοικητική διαδικασία ή άλλο επαληθεύσιμο μέτρο σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο»¹⁸, «τα οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε περιοχές περιορισμένης πρόσβασης, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο»¹⁹, καθώς και «τα οχήματα που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο». Σε περίπτωση δε που θεσπιστεί σχετική εξαίρεση για οποιαδήποτε από τις ως άνω κατηγορίες οχημάτων, θα πρέπει να προβλεφθεί παράλληλα όμοια νομική μεταχείριση αυτών με τα οχήματα για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η κατά το άρθρο 2 του κ.ν. 489/1976 υποχρέωση ασφάλισης και ως προς τα οποία ενεργοποιείται η κατά το άρθρο 19 του κ.ν. αποζημιωτική ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου. Ωστόσο, ειδικά για τα οχήματα που δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δημόσιο οδικό δίκτυο, εφόσον ο νομοθέτης επιλέξει να παρεκκλίνει των διατάξεων περί υποχρεωτικής ασφάλισης ως προς αυτά, δύναται να παρεκκλίνει περαιτέρω και από το άρθρο 19 κ.ν. 489/1976 περί αποζημιωτικής ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου «όσον αφορά την αποζημίωση για ζημιές που προκαλούνται από τα εν λόγω οχήματα σε περιοχές στις οποίες δεν έχει πρόσβαση το κοινό λόγω νομικού ή φυσικού περιορισμού της πρόσβασης στις περιοχές αυτές, όπως ορίζεται από την εθνική νομοθεσία»²⁰.

5. Με το άρθρο 1 σημείο 5) της νέας Οδηγίας (αντίστοιχο άρθρο 9 κωδ/ης Οδηγίας 2009/103) καθιερώνονται νέα αυξημένα ελάχιστα ποσά κάλυψης, εναρμονισμένα σε επίπεδο Ένωσης, τα οποία θα αντικαταστήσουν τα αναγραφόμενα στο άρθρο 6 παράγραφος 5 κ.ν. 489/1976 κατώτατα ποσοτικά όρια υποχρεωτικής κάλυψης. Ειδικότερα, στην περίπτωση της πρόκλησης σωματικής βλάβης ο Έλληνας νομοθέτης καλείται να επιλέξει ανάμεσα στο ποσό των «€6.450.000 για κάθε ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων» και στο ποσό του «€1.300.000 για κάθε ζημιωθέντα» ως το θεσπιζόμενο κατώτατο όριο της

¹⁸ Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 15. Στην Ελλάδα η υποχρεωτική ασφάλιση παύει να υφίσταται για τα οχήματα ως προς τα οποία έχει τηρηθεί η προβλεπόμενη από την Πολιτεία διαδικασία ακινησίας ή διαδικασία απόσυρσης.

¹⁹ Βλ. Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 7, όπου ορίζεται ότι η εν λόγω παρέκκλιση αφορά τις περιοχές περιορισμένης πρόσβασης στις οποίες δεν θα πρέπει να εισέρχονται μη εξουσιοδοτημένα άτομα, όπως σε συγκεκριμένες τοποθεσίες και περιοχές με εξοπλισμό σε λιμένες και αερολιμένες. Να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα με την κυκλοφορία επί οδού (άρθ. 2 παρ. 1 εδ. α' κ.ν. 489/76) εξομοιώνεται, κατά νόμο, και η κυκλοφορία σε γήπεδο προσιτό στο κοινό ή σε κάποιο αριθμό προσώπων που δικαιούνται να συχνάζουν σ' αυτό (άρθ. 2 παρ. 1 εδ. β' κ.ν. 489/76). Έχει γίνει νομολογιακά δεκτό ότι ο χώρος της «πίστας» του αεροδρομίου, όπου δηλαδή δύναται να σημειωθεί σύγκρουση αυτοκινήτου και αεροπλάνου περιλαμβάνεται στην έννοια αυτή του νόμου, η οποία και ερμηνεύεται με ευρύτητα από την ελληνική νομολογία.

²⁰ Βλ.. Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 8.

υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Σε περίπτωση δε υλικών ζημιών το ελάχιστο ποσό κάλυψης θα διαμορφώνεται πλέον στο «€1.300.000 για κάθε ατύχημα, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ζημιωθέντων». Με την εν λόγω εναρμόνιση αποσκοπείται η διασφάλιση της παροχής ίσης ελάχιστης προστασίας στους ζημιωθέντες σε όλα τα Κράτη μέλη της Ένωσης. Προς το σκοπό αυτό και σε αντίθεση με την προγενέστερη περί των ελάχιστων ποσών κάλυψης διάταξη της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103, η οποία και αντικαταστάθηκε από τη εν λόγω ρύθμιση της νέας Οδηγίας, δεν καταλείπεται στα Κράτη μέλη οποιαδήποτε ευχέρεια να ορίσουν μεταβατική περίοδο για την προσαρμογή των οικείων ελάχιστων ποσών κάλυψης στα επί της νέας Οδηγίας προβλεπόμενα ποσά²¹.

6. Η προσαρμογή του εθνικού δικαίου και ειδικότερα του κ.ν. 489/1976 στο άρθρο 1 σημείο 8) της νέας Οδηγίας (νέο άρθρο 10α κωδ/ης Οδηγία 2009/103), προϋποθέτει την σύσταση νέου ή έγκριση ήδη υφιστάμενου Οργανισμού ο οποίος θα επωμιστεί την ευθύνη αποζημίωσης των ζημιωθέντων που κατοικούν στην Ελλάδα, τουλάχιστον έως τα (κατώτατα) όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης, για ζημιές που αυτοί υφίστανται από ατυχήματα που συμβαίνουν εντός του εδάφους της Χώρας, ειδικά ως προς την περίπτωση **αφερεγγυότητας** της ασφαλιστικής επιχείρησης που έχει ασφαλίσει την αστική ευθύνη του ζημιώσαντος, όταν δηλαδή η ασφαλιστική αυτή επιχείρηση πτώχευσε ή τέθηκε σε εκκαθάριση. Εναπόκειται δε στον εθνικό νομοθέτη της προσαρμογής αφενός να προσδώσει επικουρικό ή μη χαρακτήρα στην ευθύνη του Οργανισμού αυτού, καθώς και να ρυθμίσει τον διακανονισμό των αξιώσεων που προκύπτουν από το ίδιο ατύχημα μεταξύ των διαφόρων υπόχρεων προς αποζημίωση και αφετέρου να αποφασίσει τις κατάλληλες εκείνες ρυθμίσεις που θα εξασφαλίζουν την επάρκεια των χρηματοδοτικών πόρων του Οργανισμού για την αποζημίωση των ζημιωθέντων, με την επιφύλαξη, ωστόσο, ότι εάν γίνει χρήση της δυνατότητας επιβολής οικονομικών εισφορών, αυτές θα αφορούν αποκλειστικά και μόνο τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια λειτουργίας από την Ελλάδα²². Βασικά σημεία της ρύθμισης, τα οποία και θα πρέπει να αποτελέσουν επίσης αντικείμενο νομοθετικής κατοχύρωσης, αποτελούν, μεταξύ άλλων, το δικαίωμα του διαμένοντος στην Ελλάδα ζημιωθέντος να αξιώσει αποζημίωση απευθείας από τον Οργανισμό που θα ιδρύσει ή θα εξουσιοδοτήσει ο Έλληνας νομοθέτης, καθώς και η υποχρέωση του Οργανισμού αυτού να παρέχει, εντός τριών μηνών από την υποβολή της αίτησης προς αποζημίωση, είτε αιτιολογημένη προσφορά αποζημίωσης είτε αιτιολογημένη απάντηση. Στη δε περίπτωση της αιτιολογημένης προσφοράς αποζημίωσης, η αποζημίωση

²¹ Βλ. Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 19.

²² Βλ. Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 25.

καταβάλλεται στον ζημιωθέντα χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση εντός τριών μηνών από την αποδοχή από τον τελευταίο της προσφοράς αυτής. Όταν το Κράτος μέλος καταγωγής της αφερέγγυας ασφαλιστικής επιχείρησης διαφέρει από το Κράτος μέλος διαμονής του ζημιωθέντος, ήτοι την Ελλάδα, δέον να νομοθετηθεί περαιτέρω το δικαίωμα του ελληνικού Οργανισμού να ζητήσει την πλήρη επιστροφή του ποσού που αυτός κατέβαλε ως αποζημίωση στον ζημιωθέντα από τον Οργανισμό του Κράτους μέλους καταγωγής της πτωχεύσας ασφαλιστικής επιχείρησης, καθώς και η, σε αντίστοιχη περίπτωση, υποχρέωση του ελληνικού Οργανισμού να επιστρέψει το καταβληθέν ποσό εντός έξι μηνών όταν η Ελλάδα αποτελεί το Κράτος μέλος καταγωγής της αφερέγγυας ασφαλιστικής επιχείρησης. Για το σκοπό αυτό, ο εθνικός νομοθέτης καλείται να εξασφαλίσει και την ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία μεταξύ των Οργανισμών των Κρατών-μελών.

Με την ως άνω ρύθμιση λοιπόν επιβάλλεται το πρώτον στα Κράτη-μέλη υποχρέωση πηγάζουσα από το ενωσιακό δίκαιο ίδρυσης ή έγκρισης Οργανισμού αρμόδιου για την αποζημίωση των ζημιωθέντων τροχαίων ατυχημάτων σε περίπτωση κατά την οποία ο ασφαλιστής (αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων) του ζημιώσαντος έχει καταστεί αφερέγγυος. Κατά το ισχύον καθεστώς, σε περίπτωση αφερεγγυότητας (πτώχευση ή θέση σε ασφαλιστική εκκαθάριση) της ασφαλιστικής επιχείρησης του ζημιώσαντος ενεργοποιείται η αποζημιωτική ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου (ΕΚ)²³, κατ' επιλογήν του Έλληνα νομοθέτη, στο πλαίσιο της ευχέρειας που του αναγνωρίζει το ενωσιακό δίκαιο να θεσπίζει ρυθμίσεις περισσότερο προστατευτικές υπέρ των ζημιωθέντων τροχαίων ατυχημάτων²⁴. Η ευθύνη του ΕΚ προς αποζημίωση του τρίτου ζημιωθέντα είναι επικουρική ενώ, ειδικά ως προς τις περιπτώσεις αφερεγγυότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης και σύμφωνα με τροπολογία που επέφερε στο κ.ν. 489/1976 ο ν. 4092/2012 άρθ. 4, που όμως κρίθηκε αντισυνταγματική²⁵, το ύψος της περιορίζεται σε ορισμένο ποσοστό της πλήρους αποζημίωσης με ανώτατο όριο

²³ Κ.ν. 489/1976 άρθ. 19 παρ. 1 γ).

²⁴ Η κωδ/η Οδηγία 2009/103 αποσκοπούσε μόνο στην εισαγωγή της ευθύνης του ΕΚ σε περιπτώσεις τροχαίων από ανασφάλιστο όχημα και από άγνωστο οδηγό.

²⁵ ΟΛΑΠ 3 και 4/2017 που έκριναν αντισυνταγματικό τον περιορισμό και αντίθετο προς το ενωσιακό δίκαιο. Πάντως, οι περιορισμοί που επέφερε το εν λόγω άρθ. 4 δεν επιβλήθηκαν από το ενωσιακό δίκαιο στο ΕΚ από τις μέχρι σήμερα ισχύουσες Οδηγίες της Ένωσης, ώστε να αντιβαίνουν στο ενωσιακό δίκαιο, αλλά είναι επιλογή του Έλληνα νομοθέτη και τούτο προκύπτει από το ότι ο ενωσιακός νομοθέτης το πρώτον με την νέα Οδηγία, επιχειρεί να επεκτείνει την υποχρέωση κάλυψη των περιπτώσεων αφερεγγυότητας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, επειδή μέχρι τώρα δεν προβλέπονταν και άρα μπορούσε να τις προβλέπει ο εθνικός νομοθέτης. Επίσης, από την εισαγωγή του κ.ν. 489/1976 μέχρι την εισαγωγή της υποχρέωσής να καλύπτει και τις περιπτώσεις αφερέγγυων ασφαλιστικών επιχειρήσεων με το ν. 1569, άρθ. 50 παρ. 7, δεν είχε τεθεί ζήτημα αντισυνταγματικότητας του νόμου επειδή δεν προέβλεπε καν ευθύνη για τις αφερέγγυες ασφαλιστικές, βλ. σχετικά και *Ι. Ρόκα*, Η ευθύνη του «Επικουρικού Κεφαλαίου Ασφάλισης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» για ατυχήματα που προξενήθηκαν από ασφαλισμένους σε ασφαλιστικές εταιρίες που ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας τους, *ΕλλΔνη* 2015, 961επ.

ποσού τα €100.000²⁶. Ενόσω ο επικουρικός χαρακτήρας της ευθύνης του ΕΚ συμβαδίζει προς το νέο άρθρο 10α της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103, κατ' επιταγήν πλέον του ενωσιακού δικαίου το ύψος της σε περίπτωση αφερεγγυότητας του ασφαλιστή ευθύνης του προβλεπόμενου στη διάταξη Οργανισμού είναι το εκάστοτε ισχύον κατώτατο όριο ασφάλισης. Εναπόκειται, συνεπώς, στον Έλληνα νομοθέτη να προβεί στις αναγκαίες εκείνες τροπολογίες προκειμένου η ως άνω ρύθμιση να μεταφερθεί στο εθνικό μας δίκαιο, ώστε η πλήρης κάλυψη να έχει και νομοθετικό έρεισμα.

7. Με βάση το άρθρο 1 σημείο 13) της νέας Οδηγίας (αντίστοιχο άρθρο 15 κωδ/ης Οδηγία 2009/103), θα τροποποιηθεί το σημείο ια) του άρθρου 1 κ.ν. 489/1976 αναφορικά με τον θεωρούμενο ως τόπο συνήθους στάθμευσης των αποστελλόμενων οχημάτων. Ειδικότερα, όταν το αυτοκίνητο όχημα αποστέλλεται από άλλο Κράτος μέλος στην Ελλάδα ως τελικό τόπο προορισμού, τόπος συνήθους στάθμευσης του οχήματος θα θεωρείται, ανάλογα με την επιλογή του προσώπου που είναι υπεύθυνο για την κάλυψη της αστικής ευθύνης, είτε το Κράτος μέλος εγγραφής είτε, όπως συμβαίνει κατά την ισχύουσα ρύθμιση, η Ελλάδα, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης από τον αγοραστή για χρονικό διάστημα τριάντα ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν είναι επισήμως εγγεγραμμένο στην Ελλάδα.

Στο πλαίσιο του ιδίου άρθρου 1 σημείο 13 της νέας Οδηγίας, ζητείται περαιτέρω η εκ μέρους των Κρατών μελών διασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ των κέντρων πληροφοριών του Κράτους μέλους στο οποίο είναι εγγεγραμμένο το όχημα, του Κράτους μέλους προορισμού, εάν είναι διαφορετικό, και οποιουδήποτε άλλου σχετικού Κράτους μέλους, όπως το Κράτος μέλος στο οποίο συνέβη το ατύχημα ή στο οποίο διαμένει ο ζημιωθείς, προκειμένου να καθίστανται διαθέσιμες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με το αποστελλόμενο όχημα. Την μεταξύ των κέντρων πληροφοριών των Κρατών μελών της Ένωσης συνεργασία για το σκοπό της ανταλλαγής στοιχείων ήδη κατοχυρώνεται νομοθετικά από το 2^ο εδάφιο της παραγράφου 4 του άρθρου 27β κ.ν. 489/1976.

8. Το νέο άρθρο 15α της κωδ/ης Οδηγίας περί προστασίας των ζημιωθέντων σε ατυχήματα στα οποία εμπλέκεται ρυμουλκούμενο, ελκόμενο από όχημα, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 1 σημείο 14) της νέας Οδηγίας, δεν χρήζει μεταφοράς στο εθνικό μας δίκαιο ενόψει της ήδη υφιστάμενης ρύθμισης που εμπεριέχεται στην παραγράφου 2 του άρθρου 6 κ.ν. 489/1976²⁷ με την οποία θεσπίζεται η, σε περίπτωση ατυχήματος από ρυμουλκό όχημα που συνδέεται με

²⁶ Τους ποσοτικούς αυτούς περιορισμούς επέφερε η τροπολογία του άρθ. 4 ν. 4092/12 στο άρθ. 19 του κ.ν. 489/1976. Σε ειδικές σοβαρές περιπτώσεις αναπηρίας προβλέπεται διαδικασία που δύναται να θεμελιώσει αξίωση αποζημίωσης που θα ξεπερνά το όριο των 100.000 ευρώ, βλ. νέα παρ. 2 του άρθ. 19 του κ.ν., μετά το εδ. στ'.

²⁷ Η εν λόγω ρύθμιση εισήχθη το πρώτον στο άρθ. 6α παρ. 4 κ.ν. 489/76 με την τροπολογία που επέφερε στον κ.ν. ο ν. 3557/07 και μεταφέρθηκε με τον ν. 4261/2014 στο τέλος της παρ. 2 του άρθ. 6.

ρυμουλούμενο, έναντι των ζημιωθέντων τρίτων εις ολόκληρον ευθύνη των ασφαλιστών του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου οχήματος αντίστοιχα. Στο μέτρο που η διάταξη αυτή κατοχυρώνει αφενός το δικαίωμα ευθείας προσφυγής του ζημιωθέντος κατά της ασφαλιστικής επιχείρησης που ασφάλισε το ρυμουλκούμενο και αφετέρου την εκ μέρους της τελευταίας υποχρέωση καταβολής πλήρους αποζημίωσης, καθίσταται σαφές ότι παρέχεται αυξημένη προστασία στον ζημιωθέντα σε σχέση με τη σχετική ρύθμιση της Οδηγίας, η οποία ισχύει με την επιφύλαξη του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου που προβλέπει ευνοϊκότερες διατάξεις για τον ζημιωθέντα, και η οποία θεσπίζει απλώς την υπό προϋποθέσεις δυνατότητα του ζημιωθέντος να στραφεί απευθείας κατά του ασφαλιστή του ρυμουλκούμενου. Η δε παράγραφος 2 του νέου αυτού άρθρου της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103, η οποία προβλέπει την χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση παροχή συγκεκριμένων πληροφοριών από τον ασφαλιστή του ρυμουλκούμενου στον ζημιωθέντα, κατόπιν αιτήματος του τελευταίου, δεν εφαρμόζεται όταν ο ασφαλιστής υποχρεούται βάσει του εφαρμοστέου εθνικού δικαίου σε καταβολή πλήρους αποζημίωσης, όπως ισχύει στην περίπτωση του άρθρου 6 παράγραφος 2 κ.ν. 489/1976.

9. Με βάση το σημείο 15) του άρθρου 1 της νέας (άρθρο 16 κωδ/ης Οδηγίας 2009/103), η διάταξη του άρθρου 6γ του κ.ν. 489/1976, αναφορικά με τη βεβαίωση σχετικά με τις αξιώσεις αποζημίωσης τρίτων, θα τροποποιηθεί ως εξής:

Καταρχάς, εισάγεται ο νέος, περιγραφικός όρος *«βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων»* ως αναφερόμενος στην, ήδη προβλεπόμενη στη διάταξη, βεβαίωση που, ανά πάσα στιγμή, δικαιούται να ζητεί από την ασφαλιστική επιχείρηση ή από τα όργανα εκκαθάρισης σε περίπτωση λύσης αυτής ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος, σχετικά με τις αξιώσεις αποζημίωσης τρίτων που αφορούν το όχημα ή τα οχήματα που καλύπτονταν από αυτή την ασφαλιστική σύμβαση, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας της συμβατικής σχέσης ή την ανυπαρξία τέτοιων αξιώσεων. Διευκρινίζεται δε περαιτέρω ότι η βεβαίωση αυτή που χορηγούν η ασφαλιστική επιχείρηση ή τα όργανα εκκαθάρισης, υποχρεωτικά εντός δεκαπέντε ημερών από την υποβολή της σχετικής αίτησης, *«έχει τη μορφή της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων»*. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ως άνω προσθήκες τίθενται προς εξυπηρέτηση της, μέσω της εναρμόνισης σε επίπεδο Ένωσης του περιεχομένου και της μορφής των βεβαιώσεων του ιστορικού αξιώσεων, σκοπούμενης απλούστευσης της επαλήθευσης και εξακρίβωσης της γνησιότητας αυτών²⁸. Η εν λόγω εναρμόνιση θα επιτευχθεί

²⁸ Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 31.

με την έκδοση εκ μέρους της Επιτροπής κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ορίζοντας, μέσω υποδείγματος, τη μορφή και το περιεχόμενο της βεβαίωσης ιστορικού αξιώσεων²⁹.

Οι δε ουσιαστικές αλλαγές που θα επέλθουν στην εν λόγω διάταξη της εθνικής νομοθεσίας με το άρθρο 1 σημείο 15) της νέας Οδηγίας συνίστανται στην προσθήκη ρυθμίσεων που θα διασφαλίζουν ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που εκδίδονται από άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή άλλους οργανισμούς για τον καθορισμό των ασφαλιστρών δεν θα προβαίνουν σε διακρίσεις σε βάρος των ληπτών της ασφάλισης λόγω ιθαγένειας ή αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου Κράτους μέλους διαμονής τους³⁰, καθώς και θα θεωρούν μια βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων από άλλο Κράτος μέλος ισότιμη με εγχώρια βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων, μεταξύ άλλων κατά την εφαρμογή τυχόν εκπτώσεων³¹. Τέλος, η εθνική διάταξη θα πρέπει να εμπεριέχει και υποχρέωση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να δημοσιεύουν μια γενική επισκόπηση των πολιτικών που ακολουθούν σε σχέση με τον τρόπο χρήσης των βεβαιώσεων ιστορικού αξιώσεων κατά τον υπολογισμό των ασφαλιστρών, προκειμένου να καταστεί δυνατός ο έλεγχος του κατά πόσον και με ποιον τρόπο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις μεταχειρίζονται τις βεβαιώσεις αυτές³².

10. Με το άρθρο 1 σημείο 16) της νέας Οδηγίας εισάγεται ένα νέα άρθρο 16α, στην κωδ/η Οδηγία 2009/103, το οποίο τιτλοφορείται «*Εργαλεία σύγκρισης τιμών ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων*» και δια του οποίου παρέχεται στον Έλληνα νομοθέτη η ευχέρεια επιλογής πιστοποίησης των εργαλείων που επιτρέπουν στους καταναλωτές να συγκρίνουν δωρεάν τις τιμές, τα τιμολόγια και την κάλυψη μεταξύ των παρόχων της υποχρεωτικής ασφάλισης του άρθρου 2 του κ.ν. 489/1976 ως «ανεξάρτητων εργαλείων σύγκρισης τιμών ασφάλισης αυτοκινήτων οχημάτων», εφόσον αυτά πληρούν τους όρους που καθορίζονται στη 2^η παράγραφο του νέου αυτού άρθρου 16α.

11. Το άρθρο 1 σημείο 17) της νέας Οδηγίας (άρθρο 23 κωδ/ης Οδηγία 2009/103) δεν χρήζει μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο στο βαθμό που έχει προβλεφθεί ήδη αντίστοιχη, συμβατή με αυτό, εθνική ρύθμιση με την οποία επιτυγχάνεται ο οριζόμενος στην ενωσιακή διάταξη σκοπός, καθώς και στο μέτρο που αυτός επιτυγχάνεται. Πράγματι, το άρθρο 27β παράγραφος 6 του κ.ν. 489/1976 κατοχυρώνει ήδη την υποχρέωση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, καθώς

²⁹ Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 32.

³⁰ Πράγματι, σε άλλες χώρες η διαφοροποίηση του ασφαλιστρου βάσει κριτηρίων όπως, λ.χ. η γεωγραφική περιοχή που δήλωσε ο λήπτης ότι θα είναι ο συνήθης τόπος στάθμευσης, η ηλικία κ.λπ., τα οποία, ωστόσο, χαρακτηρίζουν τη συχνότητα και βαρύτητα των ατυχημάτων, αποτέλεσε από πολλά χρόνια αντικείμενο προβληματισμού, βλ. *Ι. Ρόκας*, Το Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, 13^η έκδ., 2021, IV 82, υποσημ. 5.

³¹ Όπως οι εκπτώσεις στο πλαίσιο του συστήματος «bonus-malus».

³² Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 31.

και άλλων οντοτήτων, να παρέχουν στο κέντρο πληροφοριών τόσο τον αριθμό κυκλοφορίας των οχημάτων για τα οποία καλύπτουν την αστική ευθύνη, όσο και τον αριθμό του ασφαλιστηρίου και την χρονική περίοδο ισχύος αυτού, υποχρέωση που θεσπίζεται για πρώτη φορά ρητά και σε επίπεδο ενωσιακού δικαίου με την ως άνω διάταξη της νέας Οδηγίας. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της εναρμόνισής της με το άρθρο 1 σημείο 17) της νέας Οδηγίας, η εν λόγω διάταξη της εθνικής νομοθεσίας δέον απλώς να συμπληρωθεί με την περαιτέρω υποχρέωση των ως άνω υποκειμένων, αφενός να πληροφορούν το κέντρο πληροφοριών αναφορικά με την ασφαλιστική επιχείρηση που έχει εκδώσει το ασφαλιστήριο, με πλήρη στοιχεία ή τον φορέα που καλύπτει ασφαλιστικά το όχημα, όταν αυτό εμπίπτει στις εξαιρέσεις του άρθρου 3 του κ.ν., καθώς και τον αντιπρόσωπο που έχουν ορίσει οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις στα άλλα Κράτη μέλη και αφετέρου να το ενημερώνουν όταν ένα ασφαλιστήριο καθίσταται άκυρο ή δεν καλύπτει πλέον όχημα με αριθμό κυκλοφορίας.

12. Η ενσωμάτωση του νέου άρθρου 25α της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103 στον κ.ν. 489/1976, όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 1 σημείο 18) της νέας Οδηγίας 2021/2118, επιβάλλει την σύσταση νέου ή εξουσιοδότηση ήδη υφιστάμενου Οργανισμού προκειμένου να αποζημιώνει τους ζημιωθέντες που διαμένουν στην Ελλάδα, τουλάχιστον έως τα (κατώτατα) όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης, για ζημιές που αυτοί υφίστανται από ατυχήματα που συμβαίνουν στο έδαφος άλλου Κράτους μέλους και οι οποίες προκλήθηκαν από οχήματα ασφαλισμένα σε ένα κράτος μέλος στο οποίο έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους, στην περίπτωση της αφερεγγυότητας της ασφαλιστικής επιχείρησης, όταν δηλαδή αυτή πτώχευσε ή τέθηκε σε εκκαθάριση. Κατά τα λοιπά ισχύουν όσα ειπώθηκαν αναφορικά με την ίδρυση ή έγκριση Οργανισμού επιφορτισμένου με το καθήκον αποζημίωσης των ζημιωθέντων που κατοικούν στην ελληνική επικράτεια για ζημιές, ωστόσο, που υφίστανται συνεπεία ατυχημάτων που συμβαίνουν εντός του εδάφους της Χώρας από όχημα ασφαλισμένο από αφερέγγυα ασφαλιστική επιχείρηση (βλ. πιο πάνω II, 6).

13. Σύμφωνα με το άρθρο 1 σημείο 20) της νέας Οδηγίας, με το οποίο εισάγεται το άρθρο 26α στην κωδ/η Οδηγία 2009/103, τα Κράτη μέλη που ιδρύουν ή εγκρίνουν διαφορετικούς οργανισμούς αποζημίωσης δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 1³³, του νέου άρθρου 10α

³³ Αποζημίωση των ζημιών που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που αναφέρεται στο άρθρ. 3 της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103.

παράγραφος 1³⁴, του άρθρου 24 παράγραφος 1³⁵ και του νέου άρθρου 25α παράγραφος 1³⁶ της κωδ/ης Οδηγίας 2009/103, οφείλουν να λάβουν εκείνα τα μέτρα που θα εξασφαλίζουν την πρόσβαση των ζημιωθέντων σε ουσιώδεις πληροφορίες σχετικά με τους πιθανούς τρόπους υποβολής αίτησης αποζημίωσης. Σημειωτέον ότι ο Έλληνας νομοθέτης έχει εξ αρχής συστήσει διαφορετικούς οργανισμούς αποζημίωσης για την αποζημίωση των ζημιών που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η κατά το άρθρο 2 του κ.ν. 489/1976 υποχρέωση ασφάλισης³⁷ και για την αποζημίωση των ζημιωθέντων που διαμένουν στην Ελλάδα και έχουν υποστεί ζημία από την κυκλοφορία οχημάτων σε άλλο Κράτος μέλος από οχήματα ασφαλισμένα και συνήθως σταθμευμένα σε άλλο Κράτος μέλος εκτός του Κράτους διαμονής τους³⁸, ήτοι το ΕΚ και το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης (ΓΔΑ) αντίστοιχα.

14. Τέλος, με το άρθρο 1 σημείο 21) της νέας Οδηγίας (άρθρο 28 παράγραφος 1 κωδ/ης Οδηγίας 2009/103) καταλείπεται στον εθνικό νομοθέτη η διακριτική ευχέρεια να θεσπίσει την κατά το άρθρο 2 του κ.ν. 489/1976 υποχρεωτική ασφάλιση αυτοκινήτων για κάθε μηχανοκίνητο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται στην ξηρά και δεν εμπίπτει στον νέο ορισμό του αυτοκινήτου οχήματος και, ως εκ τούτου, θα εκφεύγει του πεδίου εφαρμογής του κ.ν. 489/76, όπως λ.χ. τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που δεν αποτελούν αυτοκίνητα οχήματα για τους σκοπούς της Οδηγίας και κατ' επέκταση του κ.ν. 489/1976³⁹. Η κατά τα ως άνω πρόβλεψη του εθνικού νομοθέτη ειδικά ως προς τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα θα είναι συμβατή τόσο με τον ορισμό της έννοιας του «αυτοκινήτου» του ν. ΓπΝ/1911⁴⁰, στον οποίο εμπίπτουν και τα νέου τύπου οχήματα όπως είναι τα ηλεκτρικά πατίνια (e-scooters)⁴¹, όσο και με την πρόσφατη τροποποίηση του ΚΟΚ που εισήγαγε ο ν. 4784/2021, σύμφωνα με την οποία τα Ελαφριά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα (ΕΠΗΟ), στην έννοια των οποίων υπάγονται, μεταξύ άλλων, τα ηλεκτρικά πατίνια, με μέγιστη σχεδιαστική ταχύτητα 6-25 χλμ/ώρα εξομοιώνονται με ποδήλατα και, συνεπώς, θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι ο κύριος/κάτοχός τους θα πρέπει να έχει συνάψει σύμβαση ασφάλισης της έναντι τρίτων ευθύνης του από την

³⁴ Προστασία των ζημιωθέντων έναντι ζημιών που προκαλούνται από ατυχήματα που συμβαίνουν στο κράτος μέλος διαμονής τους στην περίπτωση της αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης.

³⁵ Αποζημίωση των ζημιωθέντων για ζημίες που υπέστησαν λόγω ατυχήματος που συνέβη σε κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους διαμονής τους και οι οποίες προκλήθηκαν από την κυκλοφορία οχημάτων ασφαλισμένων σε ένα Κράτος μέλος στο οποίο έχουν τη συνήθη στάθμευσή τους.

³⁶ Προστασία των ζημιωθέντων σε περίπτωση ζημιών λόγω ατυχημάτων που συμβαίνουν σε κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους διαμονής τους στην περίπτωση της αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης.

³⁷ Κ.ν. 489/1976 άρθ. 19.

³⁸ Κ.ν. 489/1976 άρθ. 27α.

³⁹ Βλ. Οδηγία 2021/2118 αιτιολογική σκ 3.

⁴⁰ ΓπΝ/1911 άρθ. 2 παρ. 1.

⁴¹ Βλ. *Ι. Παπαδόπουλος*, ΕπΣυγκΔ 2019, 210 επ., 211-2.

κυκλοφορία αυτών⁴². Ως εκ τούτου, φρονούμε ότι είναι ορθό να γίνει χρήση της δυνατότητας αυτής από τον Έλληνα νομοθέτη προκειμένου να αποφευχθεί η δυσαρμονία μεταξύ των εθνικών νομοθετημάτων⁴³.

III. Κλείνουμε με τις εξής παρατηρήσεις.

Ο κ.ν. 489/76 αποτελεί το τμήμα εκείνο του ελληνικού δικαίου που σχετίζεται με την ασφαλιστική σύμβαση που, μέχρι την εισαγωγή του ν. 4364/2016 για την Εποπτεία Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων, είχε υποστεί τις περισσότερες αλλαγές τα τελευταία 40 χρόνια συνεπεία, μεταξύ άλλων, των συνεχών και συστηματικών παρεμβάσεων του ενωσιακού νομοθέτη. Πράγματι, μολονότι η νέα Οδηγία 2021/2118, με την οποία τροποποιείται το υφιστάμενο ενωσιακό πλαίσιο της υποχρεωτικής ασφάλισης ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων, μόλις προσφάτως τέθηκε σε ισχύ, ενώ δεν έχει μεταφερθεί ακόμα στο εθνικό δίκαιο των Κρατών μελών, ήδη έχει εκδηλωθεί η πρόθεση διερεύνησης της αναγκαιότητας ή μη λήψης περαιτέρω μέτρων εναρμόνισης προς το σκοπό της εξασφάλισης της αποτελεσματικότητας της αποζημίωσης προς το ζημιωθέντα, η οποία και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσο η αποζημίωση έχει δοθεί εγκαίρως. Σε αυτή τη σκοποθεσία λοιπόν, της στόχευσης στη διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου προστασίας για τους ζημιωθέντες στο πλαίσιο της οδηγίας για την ασφάλιση αυτοκινήτων, στοχεύει και η διασφάλιση ότι οι ζημιωθέντες, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών περιπτώσεων, αποζημιώνονται το συντομότερο δυνατόν και δεν υπόκεινται σε δυσανάλογες διαδικαστικές απαιτήσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν την πρόσβασή τους σε αποζημίωση. Υπό το πρίσμα αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει τις ανησυχίες που έχουν εκφραστεί επανειλημμένα από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναφορικά με τις διαφορές που εντοπίζονται στις εθνικές νομοθεσίες των Κρατών μελών ως προς την προθεσμία παραγραφής, ήτοι το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου ο ζημιωθείς δύναται να υποβάλει αίτηση αποζημίωσης, και δηλώνει ρητά την πρόθεσή της να διερευνήσει προσεκτικά το εν λόγω ζήτημα, καθώς και να εξετάσει πιθανά διορθωτικά μέτρα εάν αποδειχθεί ότι απαιτούνται ενέργειες σε ενωσιακό επίπεδο⁴⁴.

⁴² Βλ. *Α. Κρητικός*, Το δίκαιο ποδηλάτη και οδηγού ηλεκτρικού πατινιού, 2021.

⁴³ Το άρθρ. παρ. 1 κ.ν. 489/76, το οποίο προστέθηκε με το ν. 4141/2013, ορίζει ότι: «Η υποχρέωση ασφάλισης υφίσταται διαρκώς από τη χορήγηση της άδειας κυκλοφορίας και των πινακίδων κυκλοφορίας, χωρίς να εξαρτάται από την εν τοις πράγμασι κίνηση ή λειτουργία του αυτοκινήτου, εκτός αν έχει τηρηθεί η διαδικασία της ακινησίας». Για το ζήτημα που ανακύπτει με την εν λόγω προσθήκη αναφορικά με το κατά πόσο υφίσταται υποχρέωση για σύναψη ασφάλισης όταν το αυτοκίνητο δεν είναι ταξινομημένο, όταν δεν υπάρχει υποχρέωση χορήγησης άδειας κυκλοφορίας και πινακίδας αριθμού κυκλοφορίας, όπως συμβαίνει με τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα (ηλεκτρικά πατινιά, ηλεκτρικά ποδήλατα κ.λπ.) βλ. *Ι. Παπαδόπουλος*, *ΕπΣυγκΔ* 2019, 210 επ., 218-26.

⁴⁴ Δήλωση Επιτροπής, σελ. 23 της Οδηγίας.