

Γ. ΔΙΑΦΟΡΑ

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ Η ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΚΙΝΕΙΤΑΙ ΜΕ (ΠΟΛΥ) ΧΑΜΗΛΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ;

ΚΟΣΜΑΣ ΚΑΡΑΝΙΚΟΛΑΣ

Δικηγόρος, LL.M.

Στην Ελλάδα η ρύθμιση, αφενός, της ευθύνης του οδηγού που προξενεί αυτοκινητικό ατύχημα, αφετέρου, της υποχρέωσής του να καλύψει την ως άνω, έναντι τρίτων, ευθύνη του με τη σύναψη ασφάλισης ρυθμίζεται από διαφορετικά νομοθετήματα : ο μεν ν. ΓλΝ⁷/1911 ρυθμίζει την ευθύνη εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων, ο δε κωδικοποιημένος νόμος [κ.ν.] 489/1976 εισάγει την υποχρεωτική ασφάλιση της ως άνω ευθύνης.

Καθόσον όμως τα δύο αλληλένδετα αυτά ζητήματα (ευθύνη και ασφάλισή της) ρυθμίζονται σε διαφορετικά νομοθετήματα, καθένα δίδει τον δικό του ορισμό της έννοιας του αυτοκινήτου για τις ανάγκες της εφαρμογής των διατάξεών του. Έτσι, κατά το μεν άρθρ. 2 του ΓλΝ⁷/1911, ως όχημα ορίζεται «*το δια μηχανικής δυνάμεως και όχι επί τροχιών κινούμενο όχημα ή τροχήλατο*» ενώ κατά το άρθρ. 1, περ. α' του κ.ν. 489/1976, όπως ισχύει σήμερα, «*αυτοκίνητο όχημα είναι το επί του εδάφους και όχι επί τροχιών με μηχανική δύναμη ή με ηλεκτρική ενέργεια κινούμενο όχημα, ανεξάρτητα αριθμού τροχών*». Σημειώνεται ότι η ρύθμιση της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης για ατυχήματα αυτοκινήτων έχει εισαχθεί με τον κυρωτικό νόμο 4147/1961 της Ευρωπαϊκής Σύμβασης του Στρασβούργου του 1959 «*περί υποχρεωτικής ασφάλισης έναντι αστικής ευθύνης αφορώσης εις αυτοκίνητα οχήματα*» και με διαδοχικές Οδηγίες της πρώην ΕΟΚ και της ΕΕ, αρχής γενομένης από την Οδηγία 72/166 (1^η Οδηγία αυτοκινήτων) έως και την ισχύουσα κωδικοποιημένη οδηγία 2009/103¹, οι οποίες δίδουν και τον ορισμό του οχήματος για τις ανάγκες εφαρμογής τους, ήτοι για την οριοθέτηση της υποχρεωτικής ασφάλισης της ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Εντούτοις, ο προπαρατεθείς ορισμός της έννοιας του οχήματος που δίδει ο κ.ν. 489/1976 ενδέχεται να μεταβληθεί, ενόψει της επικείμενης εναρμόνισης (και) του ελληνικού δικαίου με τις διατάξεις της Οδηγίας 2021/2118, η οποία τροποποιεί την ως άνω κωδικοποιημένη Οδηγία 2009/103.

1. Για τη ρύθμιση του ζητήματος της υποχρεωτικής ασφάλισης της αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων σε ενωσιακό επίπεδο, με διαδοχικές Οδηγίες, βλ. *Ι. Ρόκα*, Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης, β' μέρος, Η Επιχείρηση, 13^η έκδ., 2021, αρ. περιθ. 1048.

Η νέα Οδηγία συνδέει, για πρώτη φορά, τον ορισμό της έννοιας του οχήματος που δίδεται για τις ανάγκες οριοθέτησης του πεδίου της υποχρεωτικής ασφάλισης με κριτήρια ποσοτικά (μέγιστο καθαρό βάρος οχήματος και ταχύτητά του). Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι ως «όχημα» νοείται «οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα κινούμενο επί του εδάφους αποκλειστικά διά μηχανικής ισχύος και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών με: 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». Έτσι, εφόσον ο εθνικός νομοθέτης επιλέξει να εισάγει έναν από τους ως άνω (υπό i ή υπό ii) ορισμούς της έννοιας του οχήματος, καθιστώντας κριτήριο για την υπαγωγή ενός οχήματος στην υποχρεωτική ασφάλιση την ταχύτητα που δύναται να αναπτύξει, εξ αντιδιαστολής, δεν θα θεωρείται όχημα για τις ανάγκες του κ.ν. 489/1976 – και, άρα, θα εξαιρείται της υποχρεωτικής ασφάλισης - εκείνο το οποίο, εκ της κατασκευής του, δεν μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα άνω των 25 km/ώρα ή των 14 km/ώρα όταν έχει βάρος άνω των 25 κιλών. Σημειώνεται βέβαια ότι δεν είναι απαραίτητο να υιοθετηθεί από τον εθνικό νομοθέτη η προεκτεθείσα περιορισμένη έννοια του οχήματος, καθόσον η Οδηγία 2021/2118 είναι ελάχιστης εναρμόνισης²· κατά τούτο, επιτρέπει να μην συνδεθεί η έννοια του οχήματος με την ταχύτητά του, καθόσον με τη διατήρηση του έως σήμερα ισχύοντος ορισμού του οχήματος θα εξακολουθήσουν να υπάγονται στην υποχρεωτική ασφάλιση όλα τα «κινούμενα επί του εδάφους δια μηχανικής δύναμης» οχήματα, ανεξάρτητα από την μέγιστη ταχύτητα που μπορούν να αναπτύσσουν, με αποτέλεσμα να προστατεύονται αποτελεσματικότερα / πληρέστερα οι τρίτοι ζημιωθέντες.

Εφόσον όμως υιοθετηθεί ο νέος ορισμός του οχήματος που δίδει η Οδηγία 2021/2118, αναμένεται να δημιουργηθεί ένα σημαντικό πρακτικό και δογματικό ζήτημα. Ειδικότερα, ο ν. Γ3Ν⁷/1911³ καθιερώνει αντικειμενική, δηλαδή ανεξάρτητη από υπαιτιότητα, ευθύνη του οδηγού, κατόχου και ιδιοκτήτη του οχήματος που εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα και από το οποίο προκαλείται οιαδήποτε ζημία σε τρίτο⁴. Κατά τη θεωρία⁵, δικαιολογητικό έρεισμα της αντικειμενικής ευθύνης των ως άνω προσώπων είναι ότι η δραστηριότητά τους (χρήση του οχήματος) αποτελεί πηγή κινδύνων για τους τρίτους, οι δε κίνδυνοι ενδείκνυται να βαρύνουν τα πρόσωπα που τους εξουσιάζουν (ευθύνη από διακινδύνευση) σε συνδυασμό με το ότι τα εν λόγω πρόσωπα αντλούν οφέλη από τη χρήση του αυτοκινήτου, οπότε είναι

2. Για την έννοια της «ελάχιστης εναρμόνισης» βλ. ενδεικτικά *Fr. De Cecco*, “Room to Move? Minimum harmonization and fundamental rights”, *Common Market Law Review*, 2006, σελ. 9-30.

3. Αρθ. 5.

4. *Αθ. Κρητικός*, Αποζημίωση από αυτοκινητικά ατυχήματα, 5^η έκδ., 2019, τόμ. I, §1, αρ. περιθ. 4.

5. *Μ. Σταθόπουλος*, Γενικό Ενοχικό Δίκαιο, 5^η έκδ., 2018, §15, αρ. περιθ. 88.

δίκαιο να επωμίζονται και τους συναφείς κινδύνους⁶. Έως σήμερα που η έννοια του «αυτοκινήτου οχήματος» κατά τον ν. Γ3N'/1911 και τον κ.ν. 489/1976 ουσιαστικά συμπίπτουν⁷, η αντικειμενική ευθύνη του οδηγού, κυρίου και κατόχου αυτοκινήτου οχήματος για ζημιές σε τρίτους από την κυκλοφορία του μετακυλιέται στην ασφαλιστική επιχείρηση που καλύπτει την έναντι τρίτων αστική ευθύνη των ως άνω προσώπων⁸. Εντούτοις, μετά τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής της υποχρεωτικής ασφάλισης μόνο σε οχήματα των οποίων η μέγιστη ταχύτητα κίνησης υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο ποσοτικό όριο (14 ή 25km/ώρα), γεννάται το ζήτημα ότι τα οχήματα που αναπτύσσουν μόνο χαμηλές ταχύτητες (λ.χ. ορισμένα ηλεκτρικά πατινία, e-scooters, κ.ά.) που τυχόν θα επιλέξει να εισάγει ο νόμος της εναρμόνισης με την νέα Οδηγία 2021/2118, θα εξαιρούνται μεν της υποχρεωτικής ασφάλισης, πλην όμως ο οδηγός, κύριος και κάτοχός τους θα εξακολουθεί να ευθύνεται αντικειμενικά έναντι τρίτων για την πρόκληση οιασδήποτε βλάβης κατά τις διατάξεις του ν. Γ3N'/1911. Το αποτέλεσμα αυτό δεν φαίνεται ότι θα είναι συμβατό με την εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση που εισάγει η νέα ως άνω Οδηγία, για τον λόγο της μειωμένης επικινδυνότητας που παρουσιάζουν τα οχήματα που κινούνται εκ κατασκευής με πολύ χαμηλές ταχύτητες⁹. Συνεπώς, η τροποποίηση του ν. Γ3N'/1911, ώστε να εισαχθεί εξαίρεση από την αντικειμενική ευθύνη του οδηγού, κυρίου και κατόχου στις περιπτώσεις οχημάτων που κινούνται, εκ κατασκευής, με πολύ χαμηλές ταχύτητες – όπως π.χ. προβλέπει η παρ. 8 του γερμανικού Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που εισάγει εξαίρεση από την αντικειμενική ευθύνη στις περιπτώσεις που το ατύχημα προκλήθηκε από όχημα που δεν μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα μεγαλύτερη από 20 km/ώρα¹⁰ - και η εντεύθεν «ευθυγράμμιση» των ορισμών του οχήματος κατά τον εναρμονισμένο με την νέα Οδηγία 2021/2118 κ.ν. 489/1976 και τον ν. Γ3N'/1911 παρίσταται δικαιοπολιτικά ορθή, διότι τα οχήματα

6. Απ. Γεωργιάδης σε Γεωργιάδη – Σταθόπουλου, Αστικός Κώδιξ – Κατ' άρθρο ερμηνεία, τόμ. IV, 1982, Εισαγωγικές παρατηρήσεις στα άρθρα 914-938, αριθ. περιθ. 23.

7. Γίνεται λόγος για «ουσιαστική σύμπτωση» καθόσον υπάρχει διαφοροποίηση στο λεκτικό των ορισμών δεδομένου ότι ο ν. Γ3N'/1911 δεν αναφέρεται σε ηλεκτροκίνητα ούτε σε ρυμουλκούμενα οχήματα (βλ. επί του ζητήματος, Ι. Ρόκα, Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης, α' μέρος, Το Συμβατικό Ασφαλιστικό Δίκαιο, 13^η έκδ., 2021, αρ. περιθ. IV 113).

8. Εννοείται ότι η μετακύλιση της ευθύνης στον ασφαλιστή δεν υπερβαίνει (ποσοτικά) το ύψος του ανωτάτου ορίου ευθύνης του (ασφαλιστικό ποσό).

9. Πρβλ. recital 6 της Οδηγίας που αναφέρει ότι «Ορισμένα αυτοκίνητα οχήματα είναι μικρότερα και, συνεπώς, είναι λιγότερο πιθανό να προκαλέσουν σημαντικές σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές σε σχέση με άλλα. Το να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/103/EK θα ήταν δυσανάλογο (...). Επιπλέον, δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα μικρότερα αυτά οχήματα θα μπορούσαν να προκαλέσουν ατυχήματα με ζημιωθέντες στην ίδια κλίμακα με άλλα οχήματα, όπως αυτοκίνητα ή φορτηγά».

10. Straßenverkehrsgesetz (StVG), §8.

που κινούνται με πολύ χαμηλές ταχύτητες παρουσιάζουν μειωμένη επικινδυνότητα, με αποτέλεσμα να εκλείπει ή έστω «εξασθενεί» το έρρισμα της αντικειμενικής ευθύνης του οδηγού τους.