

Α.Τ.Ε.Ι ΚΡΗΤΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΜΠΕΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΔΡΑΜΙΤΙΝΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ 2009

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όσους βοήθησαν για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας προσφέροντας στοιχεία απαραίτητα για την διεκπεραίωση της έρευνας. Κυρίως θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέποντα καθηγήτρια μου κ. ΚΑΜΠΕΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ για την πολύτιμη βοήθεια της, για το χρόνο που αφιέρωσε, για την καθοδήγηση και τις χρήσιμες υποδείξεις της.



**ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΕΛΙΔΑ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	7
2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	11
2.1 Κυρώσεις Ανασφάλιστου Οχήματος	
2.2 Ρυθμίσεις για Αστική Ευθύνη έναντι Τρίτων	
2.3 Κατάρτιση σύμβασης Ασφάλισης Αστικής ευθύνης	
2.4 Προσωρινή Ασφάλιση (Προασφάλιση)	
2.5 Εξαιρέσεις	
2.6 Ασφαλισμένα πρόσωπα	
2.7 Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση	
3. ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	28
3.1 Υποχρεωτικές	
3.2 Συμπληρωματικές	
4. ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	36
4.1 Προσδιοριστικοί Παράγοντες Τιμολόγηση	
4.2 Εκπτώσεις	
5. ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΥ ΓΕΓΟΝΟΤΟΣ	41
5.1 Απαραίτητα Στοιχεία του Φακέλου Ζημίας	
5.2 Διακανονισμός Ζημίας	
5.3 Αποζημίωση	
5.4 Επανεισπράξεις Πληρωθεισών Αποζημιώσεων	
5.5 Σύστημα Άμεσης Πληρωμής	
5.6 Γραφείου Συμψηφισμού	
5.7 Διαχειριστική Επιτροπή	
5.8 Γενική Συνέλευση	
6. ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	50
6.1 Επικουρικό Κεφάλαιο	
6.2 Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης	
7. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΡΤΑ	52
7.1 Έννοια και Προϋποθέσεις Χορήγησης	
7.2 Σκοπός της Πράσινης Κάρτας	
7.3 Μορφή της Πράσινης Κάρτας	

7.4 Ασφάλιστρα	
8. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	55
8.1 Πώς Επηρεάζουν τα Νέα Όρια τα Ασφάλιστρα	
8.2 Τα Μυστικά του Bonus / Malus και η Κατάργησή του	
9. ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	58
9.1 Εξαγορές και Συγχωνεύσεις	
9.2 2008 – 2012: Έτη Αλλαγών	
9.3 Τι Προβλέπουν οι Ασφαλιστικές Εταιρείες	
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	66

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη χώρα μας, που το κόστος αγοράς και συντήρησης του αυτοκινήτου είναι υψηλό, η απόκτηση του απαιτεί συχνά πολλές θυσίες. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό να εξασφαλίζουμε το όχημά μας από κάθε κίνδυνο που σχετίζεται με αυτό. Η σημασία της μπορεί να συνοψιστεί στο γεγονός ότι περιορίζει το οικονομικό ρίσκο σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, ρίσκο που διαφορετικά θα ήταν αφόρητο. Παρόλα αυτά, η αξία της είναι πολύ μεγαλύτερη διότι χωρίς αυτή είμαστε υποχρεωμένοι να υφιστάμεθα:

- Οποιαδήποτε ζημιά προκαλέσουμε στους άλλους από δική μας αμέλεια
- Το ενδεχομένως υψηλό κόστος απώλειας ή καταστροφής του οχήματός μας σε περίπτωση κλοπής, πυρκαγιάς ή καταστροφής
- Πιθανές Μηνύσεις εναντίον μας εξαιτίας τροχαίου ατυχήματος

Σκοπός του Κλάδου Ασφάλισης Αυτοκινήτων, είναι η κάλυψη της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων από την κυκλοφορία του οχήματος. Η κάλυψη αυτή είναι υποχρεωτική από την Πολιτεία και αφορά αποζημιώσεις προς τρίτους για Θάνατο, Σωματικές Βλάβες ή Υλικές Ζημιές που προκαλούνται από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου.

Στην παρούσα μελέτη θα εξετάσουμε το νομικό πλαίσιο της Ασφάλισης Αυτοκινήτου, καθώς και τις οποιεσδήποτε περαιτέρω ρυθμίσεις / τροποποιήσεις έχουν λάβει χώρα. Εν συνεχεία, θα αναλύσουμε τις καλύψεις των οχημάτων, υποχρεωτικές και συμπληρωματικές, το Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού στην περίπτωση επέλευσης ζημίας, ενώ τέλος θα αναφερθούμε συνοπτικά στο μέλλον του κλάδου ασφάλισης οχημάτων και της ιδιωτικής ασφάλισης στην Ελλάδα εν γένει. Στο παράρτημα γίνεται αναφορά στις ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα στις Γενικές Ζημιές.

Προκειμένου για την εμπειριστατωμένη μελέτη και ολοκλήρωση της μελέτης αυτής, χρησιμοποιήσαμε κατά κύριο λόγο υλικό (εγκυκλίους, αποφάσεις, άρθρα) που προμηθευτήκαμε από ορισμένες Ασφαλιστικές Εταιρείες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Πριν αναφερθεί αναλυτικά το νομοθετικό καθεστώς περί αστικής ευθύνης αυτοκινήτου, σκόπιμο είναι να γίνει κάποια μνεία στην έννοια και στο σκοπό της ασφάλισης και της ασφάλισης αστικής ευθύνης.

Σύμφωνα με τον κων Πεπελάση (2008), κύριος στόχος και σκοπός της ασφάλισης είναι:

- Στις μεν ασφαλίσεις κατά ζημιών, να επαναφέρει το πρόσωπο που έχει πληγεί από την επέλευση του ασφαλισμένου κινδύνου, στην προ της ζημίας οικονομική του κατάσταση
- Στις δε ασφαλίσεις προσώπων, την κάλυψη των οικονομικών αναγκών εξαιτίας συμβάντων της ανθρώπινης ζωής

Αναμφίβολα, η ικανή και αναγκαία συνθήκη για να προκύψει δικαιολογητικός λόγος, ώστε να στοιχειοθετηθεί και να λειτουργήσει η ασφάλιση είναι ο κίνδυνος να συνδυάζεται απαραίτητα με το τυχαίο και απρόβλεπτο γεγονός. Τα εξής βασικά χαρακτηριστικά στηρίζουν αποκλειστικά την λειτουργία της ασφάλισης:

- ❖ Ο κίνδυνος, δηλαδή η επέλευση ενός περιστατικού που είναι σε θέση να δημιουργήσει ένα οικονομικό βάρος
- ❖ Η ένωση προσώπων που είναι εκτεθειμένα σε ομοειδείς, κατά κανόνα, κινδύνους
- ❖ Η ιδιωτική ασφάλιση βασίζεται στον λεγόμενο Νόμο των Πιθανοτήτων, ο οποίος επιτρέπει να υπολογίζεται με μαθηματική ακρίβεια το ύψος των ασφαλίσεων, καθώς η πιθανότητα επέλευσης ενός κινδύνου είναι ο λόγος των ζημιογόνων περιπτώσεων προς το σύνολο των δυνατών περιπτώσεων. Το ποσοστό της πιθανότητας επέλευσης του κινδύνου εκφράζεται από το χρησιμοποιούμενο ασφάλιστρο

- ❖ Η μετάθεση των κινδύνων στον φορέα της ασφάλισης, που είναι σαφώς η ασφαλιστική εταιρεία
- ❖ Η δυνατότητα δημιουργίας οικονομικού βάρους, δηλαδή οικονομικής υποχρέωσης, από την επέλευση του κινδύνου
- ❖ Η σύμβαση
- ❖ Το ασφάλιστρο, το αντάλλαγμα δηλαδή για την κάλυψη της οικονομικής ανάγκης
- ❖ Η νομική αξίωση κατά της ασφαλιστικής εταιρείας προς ασφαλιστική παροχή

Η βάση της ιδιωτικής ασφάλισης είναι η ασφαλιστική σύμβαση με την οποία η ασφαλιστική εταιρεία αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει έναντι ασφαλίστρου στον λήπτη της ασφάλισης παροχή σε χρήμα, ή εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του. Η ασφαλιστική σύμβαση περιλαμβάνει ως ενιαίο σύνολο τα πιο κάτω μέρη:

- Την αίτηση ασφάλισης
- Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο
- Τους γενικούς και ειδικούς όρους
- Τις τυχόν πρόσθετες πράξεις

Τα στοιχεία που εμπεριέχονται στην ασφαλιστική σύμβαση είναι τα εξής:

- τα στοιχεία των συμβαλλομένων, δηλαδή του ασφαλιστή, όπως για παράδειγμα επωνυμία, έδρα, διεύθυνση, καθώς και τα στοιχεία του λήπτη της ασφάλισης και του ασφαλισμένου
- τα στοιχεία του δικαιούχου του ασφαρίσματος
- την διάρκεια της ασφαλιστικής κάλυψης
- το πρόσωπο ή το αντικείμενο και την χρηματική του αξία που σχετίζονται με την επέλευση του κινδύνου
- το είδος των κινδύνων

- το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή
- τις εξαιρέσεις κάλυψης
- το ασφάλιστρο, καθώς επίσης και ο τρόπος πληρωμής του, δηλαδή η συχνότητα με την οποία καταβάλλεται

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Η ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι μια από τις σημαντικότερες ιδιαίτερες μορφές ασφάλισης ζημίας. Αποτελεί τη συνηθέστερη ασφάλιση παθητικού. Ασφαλιζόμενο παθητικό στοιχείο της περιουσίας του ασφαλισμένου είναι οφειλή συνήθως χρηματική , από αστική ευθύνη του ασφαλισμένου που βασίζεται στο νόμο ή στη σύμβαση για αποκατάσταση της ζημίας τρίτου.

ΕΙΔΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

Η ασφάλιση αστικής ευθύνης διακρίνεται σε δύο μεγάλες κατηγορίες, τη γενική ασφάλιση αστικής ευθύνης και την ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητο.

Γενικά η ασφάλιση αστικής ευθύνης

Η γενική ασφάλιση αστικής ευθύνης ρυθμίζεται από το άρθρο 25 εδ. α ν. 2496, ως εξής: «Η ασφάλιση αστικής ευθύνης περιλαμβάνει τις δαπάνες, που προέρχονται άμεσα από την απόκρουση και ικανοποίηση αξιώσεων τρίτων κατά του λήπτη της ασφάλισης, που γεννήθηκαν από πράξεις ή παραλείψεις του για τις οποίες είχε συμφωνηθεί ασφαλιστική κάλυψη».

Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης περιλαμβάνει τις δαπάνες, που προέρχονται άμεσα από την απόκρουση και ικανοποίηση αξιώσεων τρίτων κατά του λήπτη της ασφάλισης, που γεννήθηκαν από πράξεις ή παραλείψεις του για τις οποίες είχε συμφωνηθεί ασφαλιστική κάλυψη. Δεν παρέχεται κάλυψη, αν οι πράξεις ή παραλείψεις προκλήθηκαν από δόλο του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου.

Οι δαπάνες δεν είναι μόνο αυτές , που υποχρεούται να καταβάλλει, δικαστικά ή εξώδικα, ο ασφαλισμένος στον τρίτο, στον οποίο προκάλεσε με πράξεις ή παραλείψεις, ζημιές για τις οποίες υπέχει αστική ευθύνη, αλλά και οι δαπάνες απόκρουσης των

απαιτήσεων. Κι αυτό γιατί η ασφαλισμένη αστική ευθύνη είναι υπόθεση του ασφαλιστή όχι μόνο ως προς τις οικονομικές συνέπειες, αλλά και ως προς τη διαχείριση αυτής. Ο ασφαλιστής έχει συμφέρον για μια καλή διαχείριση της απαίτησης κατά του τρίτου, ενώ ο ασφαλισμένος ως κάλυψη έχει την εξασφάλιση ότι το βάρος της απαίτησης με όλες τις οικονομικές συνέπειες έχει ο ασφαλιστής¹.

Η γένεση της αξίωσης του ασφαλισμένου κατά του ασφαλιστή πραγματοποιείται με τη δικαστική ή εξώδικη όχληση του ασφαλισμένου από τον ζημιωθέντα τρίτο¹, γιατί από τότε μόνο πραγματώνεται η ασφαλιστική περίπτωση, έστω και αν δεν έχει συγκεκριμενοποιηθεί ακόμη το ύψος της αξίωσης του ζημιωθέντα τρίτου.

Υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης

Η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης ρυθμίζεται από το άρθρο 26 ν. 2496.

Οι διατάξεις του άρθρου 26ν. 2496 δεν εφαρμόζονται στην υποχρεωτική ασφάλιση από ατυχήματα αυτοκινήτων, αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης νομοθετικής ρύθμισης.

Η πρόβλεψη της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης είναι αναγκαία, καθώς σήμερα δεν υπάρχει μόνο ένα είδος υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης και υπάρχει τάση επέκτασης.

Όταν η ασφάλιση αστικής ευθύνης είναι κατά νόμο υποχρεωτική, ο τρίτος έχει ευθεία αξίωση και πέρα από το ασφαλιστικό ποσό μέχρι το όριο για το οποίο η ασφάλιση είναι υποχρεωτική (άρθρο 26 παρ. 1 ν. 2496).

¹ Ο τρίτος που ζημιώθηκε και έχει αξίωση αποζημίωσης κατά του ασφαλισμένου δεν μπορεί να στραφεί κατά του ασφαλιστή παρά μόνο πλαγιαστικά ΕφΠειρ 116/2004 ΔΕΕ 2004,921, Εφαθ 3268/1999 ΕεμπΔ 2000. 538

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Ιδιαίτερη θέση στις ασφαλίσσεις αστικής ευθύνης έχει η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Η ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτων είναι πάντα μικτή ασφάλιση παθητικού και ενεργητικού. Ενεργητικού, τουλάχιστον στο μέτρο που, ως ασφάλιση αστικής ευθύνης, καλύπτει τις δαπάνες για την απόκρουση αβάσιμων αξιώσεων τρίτων.

Σύμφωνα με το νόμο, δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία² αυτοκινήτου σε δημόσια οδό ή γήπεδο αν δεν υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης του κυρίου, του κατόχου και του οδηγού απέναντι στους τρίτους με εξαίρεση τα αυτοκίνητα του Δημοσίου, ξένων κρατών και ορισμένων άλλων οργανισμών.

Αυτοκίνητο θεωρείται κάθε κινούμενο όχημα επί του εδάφους και όχι επί τροχιών, με μηχανική δύναμη ή με ηλεκτρική ενέργεια, ανεξάρτητα αριθμού τροχών. Ως αυτοκίνητο θεωρείται και κάθε ρυμουλκούμενο όχημα συζευγμένο μετά του κυρίως αυτοκινήτου, ως και ποδήλατο εφοδιασμένο με βοηθητικό κινητήρα (Πεπελάσης, 2008).

Η ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων είναι υποχρεωτική και περιλαμβάνει την ικανοποίηση νόμιμων απαιτήσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου (κυρίου / κατόχου / οδηγού, που κατέχει τη νόμιμη άδεια οδήγησης / υπευθύνου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου), από ζημίες προξενούμενες από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου και για τις περιπτώσεις :

1. θανατηφόρου τραυματισμού προσώπων
2. τραυματισμού προσώπων

² Ο όρος «κυκλοφορία» αυτοκινήτου, κατ' άρθρο 2 παρ. 1 ν.489/1976, δεν έχει την έννοια κίνησης ή λειτουργίας του αυτοκινήτου, αλλά την έννοια της από μέρους των αρμοδίων αρχών παραχώρησης στον ιδιοκτήτη ή στον κάτοχο του αυτοκινήτου, με χορήγηση άδειας κυκλοφορίας του δικαιώματος να το θέσει σε κυκλοφορία σε οδό Φλούδας, Αστική ευθύνη, παρ. 164, ΕφΑθ 3284/1992 ΝοΒ 1993. 99, Εφ Θεσ 2894/1994 Αρμ 1995.909.

3. υλικών ζημιών σε πρόσωπα που δεν ανήκουν στην οικογένεια του ασφαλισμένου, του οδηγού ή του λήπτη της ασφάλισης
4. υλικών ζημιών σε πράγματα που δεν μεταφέρονται με το ασφαλισμένο όχημα.

Σύμφωνα με τα άρθρα 914 και επόμενα του Αστικού Κώδικα, «όποιος ζημιώσει άλλον παράνομα και υπαίτια, έχει την υποχρέωση να τον αποζημιώσει» (Πάτρας, 2001). Έτσι, καλύπτεται η Αστική Ευθύνη του Ασφαλισμένου έναντι τρίτων, για Σωματικές Βλάβες / Θάνατο, περιλαμβανομένης της ηθικής βλάβης και ψυχικής οδύνης καθώς και για υλικές ζημιές, οι οποίες προξενήθηκαν σ' αυτούς από άδικες πράξεις ή παραλείψεις του ασφαλισμένου ή των προσκτηθέντων αυτού. Καλύπτονται συγκεκριμένα οι δαπάνες που προέρχονται άμεσα από την απόκρουση και ικανοποίηση αξιώσεων τρίτων κατά του ασφαλισμένου οι οποίες γεννήθηκαν αποκλειστικά και μόνον από άδικες πράξεις ή παραλείψεις του ιδίου ή/και των ανωτέρω αναφερομένων προσώπων μέσα στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους ή των ασχολιών τους ή άλλης ιδιότητας αυτών.

Σύμφωνα με τον Ν.4147/1961, υπογράφηκε και επικυρώθηκε η Ευρωπαϊκή Σύμβαση της 20.04.1959 σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση ευθύνης από αυτοκίνητα. Στο Ελληνικό Δίκαιο ψηφίστηκε ο Ν489/1976 «περί υποχρεωτικής ασφάλισης της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης», ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 01.01.1978. ο κύριος³ ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί εντός της Ελληνικής Επικράτειας, υποχρεούται να έχει καλύψει ασφαλιστικά την Αστική Ευθύνη έναντι τρίτων.

Όμως και το Κοινοτικό Δίκαιο έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στο ζήτημα της αστικής ευθύνης των οχημάτων. Αυτό μπορούμε να το διαπιστώσουμε από την πρώτη κιόλας οδηγία 72/166/ΕΟΚ, η οποία έθεσε τις θεμελιώδεις αρχές για τη εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των οχημάτων, γεγονός που σημαίνει αφενός την κατάργηση των ελέγχων ασφάλισης στα σύνορα και αφετέρου την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής

³ Σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ασφαλισμένου οχήματος επέρχεται αυτοδίκαιη λύση της σύμβασης μετά από 15 ημέρες, εκτός αν ο νεος κύριος ζητήσει τη συνέχισή της και ο ασφαλιστής δεν αποποιηθεί εγγράφως εντός 10 ημερών ΑΠ 1120/2000 ΕεμπΔ 2000,757, ΑΠ855/1999 ΕεμπΔ 2000.333.

ευθύνης όλων των οχημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Κοινότητα προχώρησε εν συνεχεία στην έκδοση τεσσάρων άλλων οδηγιών.

1. Οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 1972 περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και με τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής.
2. Δεύτερη οδηγία 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30ής Δεκεμβρίου 1983 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών των σχετικών με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.
3. Τρίτη οδηγία 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14ης Μαΐου 1990 για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων.
4. Οδηγία 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Μαΐου 2000, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και για την τροποποίηση των οδηγιών 73/239/ΕΟΚ και 88/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (τέταρτη οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων).
5. Οδηγία 2005/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2005, για τροποποίηση των οδηγιών 72/166/ΕΟΚ, 84/5/ΕΟΚ, 88/357/ΕΟΚ και 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2000/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ασφάλιση αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία οχημάτων.

Η κατάργηση των ελέγχων ασφάλισης στα σύνορα έχει ως απώτερο σκοπό την διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην περίπτωση αυτή, η ευθύνη για την κάλυψη αξιώσεων που μπορεί να προκύψουν από ατυχήματα στο έδαφος άλλου κράτους - μέλους έχει ανατεθεί στα εθνικά γραφεία ασφάλισης.

Αναφορικά με την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης, αυτή προκύπτει από την κατάργηση του ελέγχου στα σύνορα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ασφάλιση αυτή να καλύπτει όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης,

καθιστώντας την ασφάλιση υποχρεωτική, εξομαλύνονται και επιταχύνονται οι διαδικασίες αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχήματος σε άλλο κράτος – μέλος.

Σύμφωνα με τις εγκυκλίους του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης, κάθε εθνικό ασφαλιστικό γραφείο υποχρεούται να συγκεντρώνει και να γνωστοποιεί στα υπόλοιπα εθνικά γραφεία τις πληροφορίες που αφορούν τα ατυχήματα που προκλήθηκαν στο έδαφός του από τα οχήματα άλλων κρατών μελών (όπως και τα στοιχεία που περιέχονται στην ασφάλιση των οχημάτων). Ο κανόνας που καθορίζει τη χώρα στην οποία βρίσκεται ο κίνδυνος αποτελεί αντικείμενο παρέκκλισης σχετικά με τα ατυχήματα που αφορούν οχήματα εισαχθέντα από ένα κράτος μέλος σε άλλο. Στην περίπτωση αυτή, από τον Ιούνιο του 2007, το κράτος μέλος προορισμού του οχήματος θα έχει την υποχρέωση αποζημίωσης των θυμάτων για περίοδο τριάντα ημερών από την αποδοχή της παράδοσης του οχήματος από τον αγοραστή, έστω και αν το όχημα δεν έχει ακόμη εγγραφεί επίσημα στο μητρώο του κράτους μέλους εισαγωγής.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφέρουμε μία ακόμη οδηγία, όπως αναφέρεται στο υλικό που προμηθευτήκαμε από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Πρόκειται για μια καινοτομία της Ε.Ε. για την προστασία των θυμάτων από αυτοκινητιστικά ατυχήματα που συμβαίνουν στο εξωτερικό, δηλαδή σε χώρα της Ε.Ε. άλλη από αυτήν της κατοικίας του θύματος, και η οποία υιοθετήθηκε με τη Οδηγία της Ε.Ε. 2000/26/ΕΚ της γνωστής ως 4ης Οδηγίας Αυτοκινήτων για την προστασία "των επισκεπτών".

Η Οδηγία ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το Π.Δ. 10/21.01.2003 (ΦΕΚ Α 17/2003). Με βάση το νομικό πλαίσιο της Οδηγίας το πρόσωπο που ζημιώθηκε σε ατύχημα στο εξωτερικό μπορεί να αξιώσει αποζημίωση για Υλικές Ζημιές ή Σωματικές Βλάβες με βάση τη νομοθεσία της χώρας του ατυχήματος, όταν επιστρέψει στον τόπο της μόνιμης κατοικίας του, στη γλώσσα του και με διαδικασίες στις οποίες είναι εξοικειωμένο.

Για την εφαρμογή της οδηγίας κάθε κράτος μέλος της Ε.Ε. υποχρεώθηκε από 20/01/03 -για τα 10 νέα μέλη από 01/05/04 και για τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία από 1/8/2007- να δημιουργήσει έναν Οργανισμό Αποζημίωσης και ένα Κέντρο Πληροφοριών. Οργανισμός Αποζημίωσης της Ελλάδας ορίστηκε το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης. Σκοπός των Οργανισμών Αποζημίωσης είναι να επεμβαίνουν υπέρ των θυμάτων Τροχαίων ατυχημάτων που προκλήθηκαν εκτός του τόπου κατοικίας τους. Ως

Κέντρο Πληροφοριών ορίσθηκε η Επιτροπή Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης Ν.Π.Δ.Δ (ΕΠ.Ε.Ι.Α.). Τα Εθνικά Κέντρα Πληροφοριών συνεργάζονται μεταξύ τους, ώστε να μπορούν να προμηθεύουν τους ενδιαφερόμενους με πληροφορίες Κέντρου Πληροφοριών άλλου Κράτους-Μέλους.

Επίσης κάθε ασφαλιστική εταιρία υποχρεώθηκε να διορίσει έναν Αντιπρόσωπο Ζημιών σε κάθε χώρα της Ε.Ε. για τον διακανονισμό των ζημιών τους. Όλοι οι αντιπρόσωποι ζημιών των εταιριών είναι καταχωρημένοι στα αντίστοιχα κέντρα πληροφοριών στα οποία μπορούν να απευθύνονται οι ενδιαφερόμενοι προκειμένου να ενημερώνονται για τον αντιπρόσωπο ζημιών της ασφαλιστικής επιχείρησης στην οποία ήταν ασφαλισμένο το όχημα που τους ζημίωσε.

- Για την εφαρμογή των διατάξεων της 4ης Οδηγίας και το Π.Δ.10/2003 η υπαιτιότητα πρέπει να είναι αδιαμφισβήτητη και να μην έχει κατατεθεί αγωγή σε βάρος της ασφαλιστικής επιχείρησης του υπαίτιου οχήματος.
- Ο ζημιωθείς υποβάλει αίτηση αποζημίωσης στον τόπο κατοικίας του, στην ασφαλιστική επιχείρηση του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα ή στον Αντιπρόσωπο της Ζημιών τον οποίο θα πληροφορηθεί από το Κέντρο Πληροφοριών.
- Εάν εντός τριών μηνών δεν λάβει αιτιολογημένη απάντηση ή δεν υπάρχει αντιπρόσωπος ζημιών υποβάλει αίτηση στον Οργανισμό Αποζημίωσης του κράτους όπου διαμένει και μετά την πάροδο προθεσμίας δύο μηνών, ο Οργανισμός αυτός διακανονίζει σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους του ατυχήματος και καταβάλλει αποζημίωση εφόσον υποχρεούται προς τούτο.
- Ο ζημιωθείς δεν έχει δικαίωμα να εναγάγει ενώπιον των δικαστηρίων τον Οργανισμό Αποζημίωσης βάσει των διατάξεων της 4ης Οδηγίας ή του Π.Δ. 10/2003.
- Ο Οργανισμός Αποζημίωσης είναι επίσης υπεύθυνος για την ικανοποίηση των ζημιωθέντων που διαμένουν σε χώρα της Ε.Ε. και έχουν υποστεί ζημιές σε άλλο κράτος μέλος:

1. από όχημα του οποίου δεν μπορεί να αναγνωρισθεί η ταυτότητα,
2. σε περίπτωση που δεν μπορεί να διαπιστωθεί η ταυτότητα της ασφαλιστικής επιχείρησης του οχήματος που προκάλεσε το ατύχημα,
3. σε περίπτωση ανασφάλιστων οχημάτων τρίτων χωρών των οποίων το Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης Αυτοκινήτων έχει προσχωρήσει στο σύστημα Πράσινης Κάρτας.

2.1 Κυρώσεις ανασφάλιστου οχήματος

Η ύπαρξη της ασφαλιστικής κάλυψης αποδεικνύεται με το ειδικό σήμα και την έγγραφη βεβαίωση που εκδίδεται από την ασφαλιστική εταιρεία και αναγράφει την χρονική διάρκεια ασφάλισης του αυτοκινήτου. Το ειδικό σήμα επικολλάται υποχρεωτικά σε εμφανές σημείο του ασφαλισμένου αυτοκινήτου. Σε περίπτωση κυκλοφορίας αυτοκινήτου χωρίς το ειδικό σήμα επιβάλλονται οι πιο κάτω κυρώσεις:

- Ο κύριος ή κάτοχος του αυτοκινήτου τιμωρείται με φυλάκιση από δύο (2) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον ίση με €300,00.
- Αφαίρεση των πινακίδων και της άδειας κυκλοφορίας
- Απαγόρευση μεταβίβασης του αυτοκινήτου
- Απαγόρευση χορήγησης του σήματος τελών κυκλοφορίας

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 4 του Ν. 489/76 όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 10 παρ. 5 του Ν. 2741/99, οι κυρώσεις σε ανασφάλιστο αυτοκίνητο είναι οι εξής:

- **Κυκλοφορία ανασφάλιστου αυτοκινήτου:** Αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας για 1 χρόνο.
- **Πρόκληση ζημιάς ανασφάλιστου αυτοκινήτου:** Αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας για 2 χρόνια.
- **Κυκλοφορία ανασφάλιστου αυτοκινήτου:** Αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας για 1 χρόνο.
- **Πρόκληση ζημιάς ανασφάλιστου αυτοκινήτου:** Αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας για 2 χρόνια.

- **Υποτροπή ανασφάλιστου αυτοκινήτου:** Αφαίρεση πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας για 3 χρόνια.
- **Χρηματικό πρόστιμο:** α) 1.000 Euro για λεωφορεία και φορτηγά δημόσιας χρήσης, β) 500 Euro για επιβατηγά και άλλα οχήματα κάθε φύσης και γ) 250 Euro για τα δίκυκλα

Εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης τα αυτοκίνητα του δημοσίου, τα αυτοκίνητα ιδιοκτησίας ξένων κρατών υπό τον όρο της αμοιβαιότητας, καθώς επίσης και τα αυτοκίνητα που ανήκουν σε διακυβερνητικούς οργανισμούς.

2.2 Ρυθμίσεις για αστική ευθύνη έναντι τρίτων

Ρυθμίσεις που αφορούν στις περιπτώσεις, κατά τις οποίες η ασφαλιστική εταιρία δεν αποζημιώνει τον υπαίτιο για ατύχημα οδηγό, στην υποχρέωση του οδηγού που προκαλεί ατύχημα να ενημερώνει την ασφαλιστική εταιρία καθώς και στην ακύρωση, λύση ή λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης, περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο «Τροποποίηση του Π.Δ. 237/1986 (ΦΕΚ 110 Α΄) με το οποίο κωδικοποιήθηκε ο Ν. 489/1976 περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως της εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης (ΦΕΚ 331 Α΄) και άλλες διατάξεις» του Υπουργείου Ανάπτυξης που τέθηκε σε εφαρμογή από τον Ιανουάριο του 2006. Ειδικότερα, στο νομοσχέδιο, μεταξύ άλλων, αναφέρονται τα εξής:

- Εξαιρούνται από την ασφαλιστική κάλυψη ζημιές που προκαλούνται από πρόθεση του ασφαλισμένου, από οδηγό που δεν έχει την προβλεπόμενη στο νόμο και για την κατηγορία του οχήματος που οδηγεί άδεια, από οδηγό που κατά το ατύχημα βρισκόταν υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών, όταν το όχημα χρησιμοποιείται για άλλη χρήση από αυτήν που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο και την άδεια κυκλοφορίας. Διευκρινίζεται ότι ο ασφαλιστής δεν μπορεί να προβάλλει έναντι των τρίτων ζημιωθέντων τις εξαιρέσεις αυτές, καθώς και τις εξαιρέσεις του ασφαλιστηρίου. Αυτές ισχύουν μόνο για τις σχέσεις του ασφαλιστή με τον ασφαλισμένο.
- Σε περίπτωση ατυχήματος που προκλήθηκε από ρυμουλκό με ρυμουλκούμενο όχημα, οι ασφαλιστές του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου, ευθύνονται στο ακέραιο έναντι του ζημιωθέντος τρίτου.

- Ο ασφαλισμένος είναι υποχρεωμένος να δηλώσει στον ασφαλιστή μέσα σε οκτώ ημέρες κάθε ατύχημα για το οποίο έλαβε γνώση και αφορά το ασφαλισμένο αυτοκίνητο. Σε περίπτωση υπαίτιας παράβασης, ο ασφαλισμένος μπορεί να υποχρεωθεί από το δικαστήριο να αποζημιώσει τον ασφαλιστή με ποσό που μπορεί να ανέλθει μέχρι τα 2.000 ευρώ.
- Ο ασφαλιστής μπορεί να αντιτάξει έναντι του τρίτου, δικαιούχου αποζημίωσης, ακύρωση, λύση, λήξη ή αναστολή της σύμβασης μόνο εάν το ατύχημα συνέβη μετά από 16 μέρες από τη γνωστοποίηση από τον ασφαλιστή της ακύρωσης ή λήξης.
- Κάθε ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση, γραπτώς και ισχύει ένα μήνα μετά από τότε που θα επιδοθεί.

Στο ίδιο σχέδιο νόμου που τροποποιεί το Ν. 489/76 περί «Υποχρεωτικής ασφάλισης για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων από ατυχήματα αυτοκινήτου», οι σημαντικότερες νέες ρυθμίσεις που εισάγονται, αφορούν :

1. Σχέσεις μεταξύ των Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης, δηλαδή ζημιές από αυτοκίνητα με πράσινη κάρτα σε υλοποίηση της Ενοποιημένης Συμφωνίας μεταξύ των Γραφείων . Αφορά εφαρμογή σχετικής οδηγίας της Ε.Ε με την οποία ρυθμίζεται η διαδικασία αποζημιώσεων ζημιών που προέρχονται από αυτοκίνητα με πράσινη κάρτα.
2. Δίνεται η δυνατότητα του ζημιωθέντος από ατύχημα με ρυμουλκούμενο , να στραφεί κατά της ασφαλιστικής εταιρίας που έχει ασφαλίσει το ρυμουλκό ή της ασφαλιστικής που έχει ασφαλίσει το ρυμουλκούμενο όχημα , οι οποίες ευθύνονται για το σύνολο της ζημιάς κάθε μία χωριστά. Εξυπακούεται βέβαια ότι εάν πληρώσει η μία ασφαλιστική εταιρία , ο ζημιωθείς δεν μπορεί να εισπράξει και από την άλλη .
3. Καταργείται η ΥΑ Κ4-585/1978 και εισάγονται συγκεκριμένες εξαιρέσεις-από την ασφαλιστική κάλυψη , όπως για ζημιές που προκαλούνται από πρόθεση του υπαιτίου
 - από οδηγό που δεν έχει την, σύμφωνα με το νόμο, άδεια οδήγησης
 - από οδηγό, που βρισκόταν υπό την επίδραση τοξικών ουσιών κλπ.

- από όχημα, που χρησιμοποιείται για άλλη χρήση, εκτός από αυτή που καθορίζεται στην άδεια του

Στόχος των εξαιρέσεων αυτών είναι να καταστεί ο οδηγός προσεκτικότερος κατά την οδήγηση και να είναι εφοδιασμένος με τα έγγραφα που απαιτούνται για την εργασία που κάνει και επιπλέον να ξεκαθαριστεί το τοπίο, διότι υπήρξε σύγκρουση μεταξύ της Υπουργικής Απόφασης που εκδόθηκε το 1978 και νεώτερου νόμου που έγινε το 1997 με αποτέλεσμα να υπάρχει διχογνωμία.

4. Καθιερώνεται επιβολή αποζημίωσης από τα δικαστήρια, στον υπαίτιο οδηγό, ο οποίος παραβιάζει υποχρεώσεις προς την ασφαλιστική του εταιρία, σε περίπτωση που είναι υπαίτιος για το ατύχημα (παράδειγμα αποτελεί η μη υποβολή δήλωσης ή στοιχείων που είναι απαραίτητα για διευκόλυνση της διαδικασίας).
5. Τέλος, καθιερώνεται διαδικασία κοινοποιήσεων και δημοσιότητας για τις περιπτώσεις καταγγελίας της ασφαλιστικής σύμβασης του αυτοκινήτου, με στόχο την ενημέρωση κάθε ενδιαφερομένου μέσω του Κέντρου Πληροφοριών του Υπουργείου Ανάπτυξης, την προστασία του καταναλωτή και τη διαφάνεια στο χώρο των ασφαλιστικών συμβάσεων.

Ωστόσο, η ολομέλεια της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Ο.Κ.Ε.) επισήμανε ότι οι διατάξεις του εν λόγω νομοσχεδίου είναι μονομερείς υπέρ των ασφαλιστικών εταιρειών, και επαχθέστερες για τον ασφαλισμένο. Πιο συγκεκριμένα, η ολομέλεια της Ο.Κ.Ε. σημειώνει τον Μάιο του 2007 σε έκθεσή της ότι, το σχετικό νομοσχέδιο «θέτει ουσιαστικά την ασφαλιστική σύμβαση εκτός του πεδίου του καταναλωτικού δικαίου» και μάλιστα όχι με υπουργική απόφαση, που θα επέτρεπε ενδεχομένως την ερμηνεία των διατάξεων υπό το πρίσμα της προστασίας του καταναλωτή». Ειδικότερα, στην συνοπτική αξιολόγηση του νομοσχεδίου η Ο.Κ.Ε. διατυπώνει τις παρακάτω παρατηρήσεις:

«Δεδομένου ότι είναι η πρώτη φορά που η Ο.Κ.Ε. γνωμοδοτεί σε θέματα ασφάλισης των αυτοκινήτων, θεωρεί χρήσιμο να διατυπώσει εισαγωγικά ορισμένες σκέψεις γενικότερες για το ζήτημα αυτό.

Η ασφάλιση των αυτοκινήτων είναι, και ορθά, υποχρεωτική για όλους τους πολίτες που διαθέτουν αυτοκίνητο και οι οποίοι απέχουν ποινική ευθύνη εάν δεν ασφαλίσουν τα αυτοκίνητά τους. Επομένως, η συγκεκριμένη ασφάλιση μπορεί να θεωρηθεί υπηρεσία έντονου κοινωνικού ενδιαφέροντος, δηλαδή υπηρεσία, στην οποία πρέπει να διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων, σε ποιοτικές υπηρεσίες και σε προσιτές τιμές. Η με νόμο επιβολή της ασφάλισης σημαίνει ότι οι ασφαλιστικές εταιρίες έχουν δεδομένους πελάτες όλους τους κατόχους αυτοκινήτων. Αυτό δημιουργεί την υποχρέωση στην Πολιτεία, να παρεμβαίνει στους όρους των συμβολαίων, της αποζημίωσης των ασφαλισμένων και, βέβαια, να διασφαλίζει ότι οι εταιρίες που παρέχουν τέτοιου είδους ασφαλιστικές υπηρεσίες έχουν τα αναγκαία οικονομικά εχέγγυα διασφάλισης των πελατών τους έναντι των σχετικών κινδύνων.

Το σημερινό νομοθετικό καθεστώς στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης για την αστική ευθύνη έναντι τρίτων από ατυχήματα αυτοκινήτου διέπεται από το ν. 489/1976 που θεσπίζει την καθολική υποχρέωση ασφάλισης των οχημάτων για αστική ευθύνη έναντι τρίτων και την υπουργική απόφαση Κ4/585/1978 που καθορίζει τους γενικούς όρους ασφάλισης.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στις περιπτώσεις των ζημιών που προκαλούν εντός της ελληνικής επικράτειας αυτοκίνητα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία και έχουν μόνιμη χώρα στάθμευσης στην αλλοδαπή. Ειδικά για τις περιπτώσεις αυτές, έχει δημιουργηθεί νομικό πρόσωπο, το Διεθνές Γραφείο Ασφάλισης, που μεταξύ των άλλων διακανονίζει τις ζημιές που προξενούν στην Ελλάδα αλλοδαπά αυτοκίνητα και είναι άμεσα υπόχρεο προς αποζημίωση αν η βεβαίωση διεθνούς ασφάλισης (πράσινη κάρτα) του αλλοδαπού αυτοκινήτου είχε εκδοθεί από αλλοδαπό γραφείο συμβεβλημένο με το ελληνικό γραφείο, πράγμα που συμβαίνει με όλα σχεδόν τα Ευρωπαϊκά κράτη. Κανένα αυτοκίνητο δεν επιτρέπεται να εισέρχεται στην Ελλάδα χωρίς βεβαίωση διεθνούς ασφάλισης. Αν όμως δεν έχει ασφάλιση, μπορεί σε συνοριακό σταθμό να συνάψει μια σύντομη συνοριακή ασφάλιση, την οποία συνάπτουν όλοι οι ασφαλιστές αυτοκινήτων στην Ελλάδα, μέσω του επικουρικού κεφαλαίου.

Το παρόν Νομοσχέδιο δεν συνοδεύεται από Εισηγητική Έκθεση ώστε να προκύπτουν άμεσα οι στόχοι του. Από την ανάγνωσή του όμως προκύπτει ότι οι στόχοι του φαίνεται να είναι βασικά δύο: **α)** να εντάξει στην εθνική νομοθεσία την Ενοποιημένη Συμφωνία του Συμβουλίου των Γραφείων (Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε. Λ 192/93-31.07.03) που αφορά στα αυτοκίνητα που προέρχονται από άλλη χώρα και

εμπλέκονται σε ατύχημα στη χώρα μας και **β)** να διαμορφώσει ορισμένους από τους όρους και τις προϋποθέσεις της σχετικής ασφαλιστικής σύμβασης.

Ως προς τον πρώτο στόχο, την ενσωμάτωση δηλαδή της λεγόμενης *Ενοποιημένης Συμφωνίας* (άρθρα 1 και 6) η Ο.Κ.Ε. δεν έχει να κάνει κάποια παρατήρηση αφού οι μεταβολές που επέρχονται στις σχετικές διατάξεις είναι, ουσιαστικά, αυτόματα απόρροια της Ενοποιημένης Συμφωνίας.

Αντίθετα, ως προς το δεύτερο στόχο, δηλαδή την *τροποποίηση της υφιστάμενης εθνικής νομοθεσίας* και ειδικότερα την τροποποίηση του ν. 489/76 και την κατάργηση της υ.α. Κ4/585/1978, η Ο.Κ.Ε. θα σταθεί πιο διεξοδικά δεδομένου ότι τα θιγόμενα ζητήματα αφορούν όλους όσους κυκλοφορούν αυτοκίνητο στη χώρα μας, δηλαδή τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πολιτών.

Οι αλλαγές οι οποίες επέρχονται με το υπό κρίση νομοθέτημα, αφορούν κυρίως στις ενδοσυμβατικές σχέσεις μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου. Το Νομοσχέδιο διαμορφώνει, σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ό,τι η υφιστάμενη νομοθεσία, σημαντικό τμήμα των ενδοσυμβατικών σχέσεων μεταξύ των δύο πλευρών στη σύμβαση ασφάλισης οχημάτων.

Σε επίπεδο γενικών αρχών, η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι η νομοθετική παρέμβαση στη συμβατική ελευθερία στο χώρο του ιδιωτικού δικαίου είναι σκόπιμη εάν

α) εξυπηρετείται δημόσιο συμφέρον που υπερτερεί των συμφερόντων των δύο μερών, ή/και

β) γίνεται προς το συμφέρον τρίτων μερών που θίγονται από τη συμβατική δράση των συμβαλλομένων και είναι άξιο προστασίας ή/και γ) γίνεται προς προστασία του μέρους που κατά τεκμήριο διαθέτει λιγότερες γνώσεις και εμπειρία για να διαπραγματευθεί ισότιμα τους όρους της σύμβασης. Οι διατάξεις του Νομοσχεδίου και ιδιαίτερα αυτές του άρθρου 2 (με το οποίο μεταξύ άλλων προστίθεται άρθρο 6β) δεν δείχνουν να ανήκουν (με μία ίσως εξαίρεση που θα αναλυθεί κατωτέρω) σε μία από τις τρεις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν. Ουσιαστικά αποτελούν διατάξεις μείωσης της ασφαλιστικής κάλυψης του ασφαλισμένου και απαλλαγής του ασφαλιστή έναντι του ασφαλισμένου, κάτι που θα μπορούσε να επέλθει μέσα από τη συμφωνία των μερών (με αντίστοιχη βέβαια μείωση των ασφαλιστρών, κάτι που δεν είναι δεδομένο όταν η απαλλαγή επέρχεται απευθείας εκ του νόμου) και χωρίς την ανάγκη νομοθετικής παρέμβασης.

Βεβαίως, ορισμένες από αυτές τις ρήτρες, υπάρχουν και στην υφιστάμενη νομοθεσία και ειδικότερα στην υπουργική απόφαση του 1978. Θα πρέπει όμως να

τονισθεί ότι η νομοθεσία του 1978 αντανάκλα μια εποχή όπου το καταναλωτικό δίκαιο δεν είχε αναπτυχθεί ούτε σε εθνικό ούτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα περίμενε κανείς ότι ένα σύγχρονο νομοθέτημα θα κατοχύρωνε τα συμφέροντα του ασφαλισμένου σύμφωνα με τις νεώτερες αντιλήψεις περί προστασίας του καταναλωτή, ιδίως μάλιστα καθώς η παρεχόμενη υπηρεσία (ασφάλιση αστικής ευθύνης για ζημίες που προκαλούνται από αυτοκίνητα) είναι υποχρεωτική για τον καταναλωτή. Το υπό κρίση Σχ/Ν κινείται στην ίδια λογική με τις διατάξεις του 1978 ενώ σε μία τουλάχιστον περίπτωση τις μεταβάλλει επί το δυσμενέστερο για τον ασφαλισμένο. Και μάλιστα, η τροποποίηση των διατάξεων της υπουργικής απόφασης με νόμο και όχι με νέα υπουργική απόφαση, δεν αφήνει καν το περιθώριο να ερμηνευθούν οι νέες διατάξεις υπό το πρίσμα του γενικότερου περί καταναλωτή δικαίου, θέτοντας ουσιαστικά την εν λόγω ασφαλιστική σύμβαση εκτός του πεδίου του καταναλωτικού δικαίου.

Η Ο.Κ.Ε. θεωρεί ότι το νομοθέτημα θα πρέπει να επανεξετασθεί υπό το πρίσμα μιας πιο ισορροπημένης προσέγγισης των εκατέρωθεν συμφερόντων στη συγκεκριμένη ασφαλιστική σύμβαση και της προσαρμογής στις σύγχρονες αντιλήψεις περί καταναλωτικού δικαίου, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την ιδιαιτερότητα της παρεχόμενης στον καταναλωτή υπηρεσίας, δηλαδή ότι είναι υποχρεωτική και δεν μπορεί κανείς να «επιλέξει» να μην την αγοράσει. Τα θέματα ενδιαφέροντος του ασφαλισμένου που θα πρέπει να τύχουν ειδικής νομοθετικής μέριμνας είναι, μεταξύ άλλων, η μείωση της χορηγούμενης αποζημίωσης λόγω παλαιότητας του αυτοκινήτου (όταν στο μεταξύ δεν έχει μειωθεί η ασφαλιζόμενη αξία του οχήματος) ή λόγω χρήσης καινούριων ανταλλακτικών, η διεύρυνση της περιόδου κάλυψης του ασφαλισμένου σε περίπτωση που κλείσει μία ασφαλιστική εταιρία, οι προθεσμίες εξόφλησης των τιμολογίων από μέρος της ασφαλιστικής εταιρίας κ.λπ.»

2.3 Κατάρτιση σύμβασης ασφάλισης αστικής ευθύνης

Η σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτου καταρτίζεται με απλή συναίνεση, εγγράφως, αλλά το έγγραφο (ασφαλιστήριο) έχει αποδεικτικό και όχι συστατικό χαρακτήρα.

Η σύμβαση ασφάλισης ως ετεροβαρής, θεωρείται ότι καταρτίστηκε από τη στιγμή που ο ασφαλιστής αποδέχτηκε την αίτηση για ασφάλιση και η ύπαρξη της ασφαλιστικής κάλυψης, αποδεικνύεται με έγγραφη βεβαίωση του ασφαλιστή, που πρέπει να αναγράφει τη χρονική διάρκεια της ασφάλισης. Αν ανάμεσα στην πρόταση και

την αποδοχή μεσολαβεί ορισμένο χρονικό διάστημα, τότε η σύμβαση ασφάλισης δεν συνάπτεται πριν από την αποδοχή. Επομένως, αν στο ενδιάμεσο διάστημα συμβεί ατύχημα, αυτό δεν καλύπτεται ασφαλιστικά. Εξαιρέση υπάρχει αν με την πρόταση συνάφθηκε συγχρόνως σύμβαση προσωρινής κάλυψης οπότε χορηγείται από τον ασφαλιστή προσωρινό σημείωμα κάλυψης⁴. Μόνη την αίτηση του ενδιαφερομένου για ασφαλιστική κάλυψη, που περιέχει πρόταση για σύναψη σύμβασης ασφάλισης και παραδίδεται στον ασφαλιστικό πράκτορα, που δεν έχει εξουσία αντιπροσώπευσης της ασφαλιστικής εταιρείας, δεν δημιουργεί στάδιο ασφαλιστικής κάλυψης με προσωρινή σύμβαση, αφού και στην περίπτωση αυτή για την προσωρινή, μέχρι την έκδοση του ασφαλιστηρίου, κάλυψη πρέπει να γίνει αποδεκτή η σχετική πρόταση.

2.4 Προσωρινή Ασφάλιση (Προασφάλιση)

Ο ασφαλιστής, μέχρι την αποδοχή της πρότασης προς ασφάλισης, μπορεί να παράσχει προσωρινή ασφαλιστική κάλυψη μέσω του προσωρινού σήματος, η οποία μετατρέπεται σε οριστική, αν εντός του χρόνου διάρκειας της προσωρινής κάλυψης συναφθεί η ασφαλιστική σύμβαση. Αυτό συμβαίνει γιατί απαιτείται κάποιο διάστημα από την υποβολή της αίτησης και μέχρι την έκδοση του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Το σημαντικό με την προσωρινή ασφάλιση είναι ότι παρέχει κάλυψη πριν την ολοκλήρωση της εκτίμησης και της αποδοχής του κινδύνου από την ασφαλιστική εταιρεία.

2.5 Εξαιρέσεις

Στην Ασφαλιστική Σύμβαση αναφέρονται οι γενικές και ειδικές εξαιρέσεις για όλους τους πιθανούς κινδύνους που καλύπτει το Ασφαλιστήριο Συμβόλαιο (Πάτρας, 2001).

⁴ ΑΠ 23/1999 ΕτρΑξΧρΔ 2000.512

2.5.1 Γενικές Εξαιρέσεις Αστικής ευθύνης

Δεν καλύπτονται ζημιές από:

1. Πρόθεση του ασφαλισμένου
2. Συμμετοχή σε αγώνες, επιδείξεις και δοκιμαστικές διαδρομές, εκτός ειδικής συμφωνίας
3. Εχθροπραξίες, πολεμικές επιχειρήσεις, οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, απεργίες, στάσεις, επαναστάσεις
4. Ακτινοβολίες, ραδιενεργό μόλυνση, πυρηνικό καύσιμο άμεσα ή έμμεσα
5. Πλημμύρα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, σεισμό και άλλη φυσική διαταραχή άμεσα ή έμμεσα
6. Έλλειψη νόμιμης άδειας οδήγησης και για κάθε κατηγορία οχήματος
7. Οδηγό που είναι μικρότερος των 23 ετών ή έχει άδεια οδήγησης και δεν έχουν συμπληρωθεί 12 μήνες από την έκδοσή της, εκτός αν έχει ρητά συμφωνηθεί η κάλυψη με ειδικό ασφάλιστρο
8. Επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών
9. Χρήση του αυτοκινήτου διαφορετική από εκείνη που καθορίζεται στην άδεια και στο ασφαλιστήριο
10. Από το μεταφερόμενο φορτίο ή επί του μεταφερόμενου φορτίου
11. Φορτίο πέραν εκείνου που επιτρέπεται από την άδεια κυκλοφορίας, εφόσον η υπέρβαση βοήθησε στην επαύξηση της ζημιάς
12. Έκρηξη ή πυρκαγιά του αυτοκινήτου ή πυρκαγιά που μεταδόθηκε σε άλλα αντικείμενα από το ασφαλισμένο όχημα
13. Μετακίνηση του οχήματος από άλλη δύναμη ή ρυμούλκηση άλλου οχήματος εκτός ειδικής συμφωνίας
14. Ζημιές σε χώρους στάθμευσης ή συνεργείων επισκευής ή έκθεσης αυτοκινήτων
15. Επί οχημάτων χωρίς αριθμό κυκλοφορίας για ατυχήματα εντός συγκεκριμένου χώρου
16. Επί πλοίου, σιδηροδρόμου ζημιές που προκλήθηκαν σε τρίτους ή κατά την φόρτωση ή εκφόρτωση
17. Από ειδικού τύπου οχήματα εργαλείων ή μηχανημάτων, όταν λειτουργούν ως εργαλεία εκτός ειδικής συμφωνίας.

2.5.2 Ειδικές Εξαιρέσεις

Δεν καλύπτονται οι κάτωθι ζημιές:

1. Που προέρχονται από πρόστιμα ή εξαγορά ποινών από διοικητικές αστυνομικές ή δικαστικές αρχές, όταν παραβαίνουν τους νόμους και τις διατάξεις
2. Σε θημωνιές και γεωργικά προϊόντα κατόπιν πυρκαγιάς που προκλήθηκε από αλωνιστικές ή θεριστικές μηχανές
3. Σε γέφυρες, υδραγωγεία και σε εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας, εφόσον οι ζημιές αυτές έγιναν από το βάρος του οχήματος
4. Στα πεζοδρόμια, εφόσον προξενήθηκαν από την κίνηση σε αυτά, εκτός αν η κίνηση έγινε για να αποφευχθεί ατύχημα
5. Στα ρούχα των επιβαινόντων από κακή συντήρηση του αυτοκινήτου και οι ζημιές ή απώλειες στα τιμαλφή ή χρήματα των επιβαινόντων

Είδαμε πιο πάνω ότι η ασφαλιστική κάλυψη αστικής ευθύνης περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, είτε αυτοί βρίσκονται εντός ή εκτός του οχήματος. Δεν θεωρούνται όμως τρίτοι και κατά συνέπεια δεν αποζημιώνονται ούτε σαν συνεπιβάτες, τα παρακάτω περιοριστικά οριζόμενα πρόσωπα:

1. Ο οδηγός του αυτοκινήτου που προξένησε την ζημιά
2. Κάθε πρόσωπο, του οποίου η ευθύνη καλύπτεται με τη σύμβαση ασφάλισης (κύριος – κάτοχος – οδηγός)
3. Εκείνος ο οποίος έχει καταρτίσει με τον ασφαλιστή την ασφαλιστική σύμβαση (αντισυμβαλλόμενος)
4. Οι νόμιμοι εκπρόσωποι νομικού προσώπου που είναι ασφαλισμένο με την συγκεκριμένη σύμβαση ή η εταιρεία που δεν έχει αποκτήσει νομική προσωπικότητα. Δεν νομιμοποιείται να στραφεί κατά της ασφαλιστικής εταιρείας ο διαχειριστής Ε.Π.Ε., ομορρύθμου, πρόεδρος Α.Ε. ή του διοικητικού συμβουλίου σωματείου, αν το Νομικό Πρόσωπο έχει στην κυριότητά του ή κατοχή αυτοκινήτου, του οποίου ο οδηγός τραυμάτισε αυτόν ή τον/την σύζυγο του.

Σε περίπτωση σύγκρουσης δύο αυτοκινήτων, τα οποία ανήκουν στο ίδιο και που είναι ασφαλισμένα στον ίδιο ασφαλιστή, δεν μπορεί να ασκηθεί αξίωση για αποζημίωση υλικών ζημιών, αφού αυτός που υπέστη ζημία από την μεταξύ τους σύγκρουση δεν είναι τρίτος.

2.6 Ασφαλισμένα Πρόσωπα

Η ασφάλιση αυτοκινήτου καλύπτει την αστική ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και οποιουδήποτε νομίμου οδηγού ή προστηθέντος στην οδήγηση για τις υλικές ή σωματικές βλάβες που προξενούνται σε τρίτους κατά την κυκλοφορία του οχήματος (Πάτρας, 2001). Για την κάλυψη της ευθύνης του οδηγού δεν είναι απαραίτητο να γράφεται το όνομά του στην ασφαλιστική σύμβαση και να είναι γνωστό στην ασφαλιστική εταιρεία. Επίσης, καλύπτεται η αστική ευθύνη του κυρίου κατόχου έναντι τρίτων σε περίπτωση αυτοκινήτων που είτε έχουν κλαπεί, είτε αποκτηθεί με την χρήση βίας, βάσει του άρθρου 2 του ΠΔ. 264. Δεν καλύπτεται όμως η αστική ευθύνη των προσώπων που με κλοπή ή βία απέκτησαν το αυτοκίνητο, όπως και των προσώπων που από πρόθεση προκάλεσαν ατύχημα.

Στο σημείο αυτό, κρίνουμε σκόπιμο να παραθέσουμε κάποιες έννοιες:

Κύριος είναι ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου κατά τον χρόνο του ατυχήματος, δηλαδή αυτός που ασκεί καθολική, άμεσα και απόλυτη εξουσία στο ζημιογόνο αυτοκίνητο και το όνομά του αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

Ασφαλισμένος είναι ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου, ακόμα και αν η σύμβαση έχει συναφθεί με άλλο πρόσωπο.

Αναφορικά με την έννοια του κατόχου, υπάρχουν πολλές απόψεις. Μερικοί υποστηρίζουν ότι κάτοχος είναι εκείνος που έχει πραγματικά στην διάθεσή του και εκμεταλλεύεται το αυτοκίνητο. Κατά μία άλλη άποψη, κάτοχος θεωρείται αυτός που έχει την φυσική εξουσία με βάση έννομη σχέση. Σε γενικές γραμμές, κάτοχος είναι ο εκάστοτε κάτοχος του αυτοκινήτου, χωρίς να έχει σημασία αν αναφέρεται το όνομά του στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο.

Οδηγός είναι αυτός που έχει την διεύθυνση του οχήματος με δική του ευθύνη κατά την στιγμή του ατυχήματος.

2.7 Διαδοχή στην ασφαλιστική σχέση

Το ζήτημα της διαδοχής στην ασφαλιστική σχέση ρυθμίζεται με το άρθρο 8 Κ.Ν. 489/1976 στις περιπτώσεις μεταβίβασης κυριότητας και κατοχής του οχήματος με νόμιμη αιτία, σε εναρμόνιση με το άρθρο 12 Ασφ.Ν. Σε περίπτωση μεταβίβασης αιτία θανάτου, η ασφαλιστική σχέση μεταβιβάζεται στους κληρονόμους, εκτός αν αυτοί αποποιηθούν σε διάστημα 30 ημερών από το θάνατο του κληρονομούμενου (άρθρο 8 παρ. 1 Κ.Ν. 489/1976). Σε κάθε άλλη περίπτωση μεταβίβασης για οποιοδήποτε νόμιμο λόγο (ειδική διαδοχή), η σύμβαση δεν λύεται αυτοδίκαια, εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την ημερομηνία λήξης της, προς προστασία του ασφαλισμένου, οπότε επέρχεται η λύση της έναντι πάντων, χωρίς γνωστοποίηση από τον ασφαλιστή, εφόσον πρόκειται για μια κατάσταση γνωστή στον ίδιο τον ασφαλισμένο (άρθρο 8 παρ. 2 Κ.Ν. 489/1976, προϊσχύσαν άρθρο 8 Υ.Α.). Σε κάθε περίπτωση πάντως, ο ασφαλιστής πρέπει να ενημερώνει τουλάχιστον με τους γενικούς όρους τον ασφαλισμένο για το γεγονός της λύσης με τη λήξη της ασφαλιστικής σύμβασης.

Σε περίπτωση παράλληλης ισχύος δύο ασφαλιστικών συμβάσεων για το ίδιο όχημα πριν τη μεταβίβαση και μετά από αυτήν, παύει να ισχύει η υφιστάμενη σύμβαση και μόνος υπεύθυνος ασφαλιστής έναντι του ζημιωθέντος τρίτου είναι ο τελευταίος ασφαλιστής (άρθρο 8 παρ. 3 Κ.Ν. 489/1976).

Έτσι στο διάστημα που μεσολαβεί μετά τη μεταβίβαση του αυτοκινήτου και πριν τη λύση της ασφαλιστικής σύμβασης του πωλητή του αυτοκινήτου, ο νέος κτήτορας δε δεσμεύεται από την υπάρχουσα ασφαλιστική σύμβαση και μπορεί αν το επιθυμεί, να συνάψει νέα ασφαλιστική σύμβαση, οπότε αυτοδίκαια παύει να ισχύει η υφιστάμενη σχέση. Στο εξής υπεύθυνος έναντι των ζημιωθέντων τρίτων είναι ο νέος ασφαλιστής. Σε διαφορετική περίπτωση θα είχαμε διπλή ασφάλιση, αν λειτουργούσαν συγχρόνως και οι δύο ασφαλίσεις, με συνέπεια την εις ολόκληρον ευθύνη και των δύο ασφαλιστών.

Για το ίδιο χρονικό διάστημα πρέπει να γίνει δεκτό ότι και ο ασφαλιστής θα έχει δικαίωμα να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση, πριν τη λύση της κατά την ημερομηνία λήξης, αν συντρέχει κάποιος από τους λόγους που αναγράφονται στο άρθρο 11^α παρ. 2 και 3 Κ.Ν. 489/1976, ή όταν συντρέχει παράβαση ουσιώδους όρου της σύμβασης από τον λήπτη της ασφάλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΚΑΛΥΨΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Στην ενότητα αυτή θα αναφερθούμε στις καλύψεις των οχημάτων. Οι δύο κατηγορίες είναι οι υποχρεωτικές και οι συμπληρωματικές. Στο σημείο αυτό να σημειώσουμε ότι κατά βάση, οι προσφερόμενες καλύψεις είναι ίδιες για όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες. Το μοναδικό που ίσως διαφοροποιεί αυτές μεταξύ τους – και που αποτελεί ένα από τα στοιχεία ανταγωνισμού μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών – είναι ότι ορισμένες από τις καλύψεις μπορεί να δίνονται μεμονωμένα, είτε σε συνδυασμό με άλλη κάλυψη, είτε να εμπεριέχονται σε μία άλλη κάλυψη, ενώ σε άλλη ασφαλιστική να δίνονται ξεχωριστά. Εμείς θα αναφέρουμε κάθε κάλυψη ξεχωριστά.

3.1 Υποχρεωτικές Καλύψεις

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Εργαλείου

Καλύπτεται η αστική ευθύνη έναντι τρίτων, για ζημιές προξενούμενες από τη λειτουργία του ασφαλισμένου οχήματος σαν εργαλείο ή από κάθε μηχανήμα που αποτελεί εξάρτημα του ασφαλισμένου οχήματος ή είναι προσαρμοσμένο σε αυτό. Προϋπόθεση είναι το μηχανήμα να φέρει αριθμό κυκλοφορίας.

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Μεταφερόμενου Φορτίου

Καλύπτεται η αστική ευθύνη έναντι τρίτων, για ζημιές προξενούμενες από το μεταφερόμενο φορτίο.

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Πυρκαγιάς

Καλύπτεται η αστική ευθύνη έναντι τρίτων μη επιβαινόντων στο όχημα ή στο ρυμουλκούμενο του οχήματος, για ζημιές προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα από έκρηξη ή φλόγες του οχήματος που μεταδόθηκε από αυτό ή από τη διαρροή υγρών και υγραερίων οποιασδήποτε φύσης του οχήματος.

Αστική Ευθύνη από Προεξέχον Φορτίο

Καλύπτει την αστική ευθύνη από μεταφερόμενο ή προεξέχον φορτίο.

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης Ρυμουλκούμενου

Περιλαμβάνει την ικανοποίηση νόμιμων απαιτήσεων τρίτων κατά του Ασφαλισμένου, από ζημίες προξενούμενες από την κυκλοφορία του ρυμουλκούμενου του οχήματος.

Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης έναντι Τρίτων Εντός Φυλασσομένων Χώρων ή Κατά την Μεταφορά του Αυτοκινήτου

Καλύπτεται η αστική ευθύνη προς τρίτους όταν το ασφαλισμένο όχημα βρίσκεται εντός Φυλασσομένων χώρων (προβλήτες, σταθμοί, γκαράζ, συνεργεία, εκθέσεις κ.λ.π), καθώς επίσης και κατά την μεταφορά, φόρτωση ή εκφόρτωση του σε οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς, εντός πορθμείου, οχηματαγωγού, οδικώς, σιδηροδρομικώς, αεροπλοϊκώς και αεροπορικώς

3.2 Συμπληρωματικές Καλύψεις

Ασφάλιση Υλικών Ζημιών σε Τροχαίο από Ανασφάλιστο Όχημα

Καλύπτονται οι υλικές ζημίες που προκύπτουν από ατύχημα με ανασφάλιστο όχημα. Η κάλυψη παρέχεται σε όλες τις χρήσεις των αυτοκινήτων. Για να ενεργοποιηθεί η διαδικασία αποζημίωσης απαιτείται:

- να έχει συμβεί το ατύχημα εντός Ελλάδας
- να αποδεικνύεται ο χαρακτηρισμός του ανασφαλιστού οχήματος
- η ευθύνη για το ατύχημα να βαρύνει αποκλειστικά τον οδηγό του ανασφαλιστού οχήματος
- το ανώτατο ποσό αποζημίωσης για τις ζημίες του αυτοκινήτου να είναι 60.000€

Ασφάλιση Πυρκαγιάς

Καλύπτονται ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προέρχεται από πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, κατακρήμιση, βραχυκύκλωμα, αυτόματη ανάφλεξη, έκρηξη του ιδίου, πτώση κεραυνού, επισκευή σε συνεργείο – ηλεκτρολογείο, χώρο στάθμευσης. Καλυπτόμενοι κίνδυνοι Πυρός είναι:

- Άμεσες ζημίες προερχόμενες από πρόσκρουση – σύγκρουση, ανατροπή – εκτροπή, αυτόματη ανάφλεξη – έκρηξη – κεραυνό, βραχυκύκλωμα – αμέλεια.

- Ευθύνη τρίτου από συνεργεία – ηλεκτρολογεία, εμπρησμό από τρίτο, υπαίθρια ή στεγασμένα parking.
- Έμμεσες ζημιές, δηλαδή πυρκαγιά από δάσος – θάμνους κ.λ.π, βίαιη μετατόπιση προς περιστολή πυρκαγιάς, καπνός συνεπεία πυρκαγιάς, θερμότητα από πυρκαγιά.

Ασφάλιση Πυρκαγιάς και Τρομοκρατικές Ενέργειες

Ειδικά για την περίπτωση των τρομοκρατικών ενεργειών, καλύπτονται ζημιές από Πυρκαγιά ή / και Έκρηξη προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα από τρομοκρατικές ενέργειες, μεμονωμένες ή μη, υπό τον όρο ότι αυτές οι ενέργειες δεν έλαβαν χώρα κατά την διάρκεια πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, πραξικοπήματος και λοιπών ομοειδών καταστάσεων. Τρομοκρατία σημαίνει χρήση βίας με πολιτικά κίνητρα και περιλαμβάνει οποιαδήποτε χρήση βίας προς εκφοβισμό του κοινού ή τμήματος αυτού. Καλύπτεται η πραγματική τρέχουσα αξία του αυτοκινήτου ή των ασφαλισμένων εξαρτημάτων που έχουν καταστραφεί.

Η ευθύνη της ασφαλιστική εταιρείας φτάνει μέχρι το ασφαλιστικό ποσό. Αν αυτό καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του αυτοκινήτου, ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει ανάλογο μέρος των ζημιών ή απωλειών. Τα έξοδα, τα τέλη και το χαρτόσημο εξόφλησης της αποζημίωσης βαρύνουν τον ασφαλισμένο. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνεται ως βάση η αξία του αυτοκινήτου κατά τον χρόνο που επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση λαμβανομένης υπόψη της φθοράς και της παλαιότητάς του. Η εταιρεία δικαιούται, αντί της καταβολής της χρηματικής αποζημίωσης να αναλάβει την επισκευή του αυτοκινήτου.

Από την παρούσα κάλυψη εξαιρούνται σε ασφαλίσεις αυτοκινήτων ψυγείων ή θερμοθαλάμων, ζημιές επί των ψυκτικών ή θερμαντικών μηχανημάτων και εγκαταστάσεων εν γένει από οποιαδήποτε αιτία, εκτός αντίθετης συμφωνίας.

Ασφάλιση Πυρκαγιάς από Στάσεις – Απεργίες

Καλύπτονται ζημιές από Πυρκαγιά ή / και Έκρηξη προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα, κατά τη διάρκεια στάσεων και απεργιών, από πρόσωπα που ενεργούν αυτοτελώς ή για λογαριασμό ή/και σε συσχέτιση με οποιαδήποτε οργάνωση.

Ασφάλιση Ολικής Κλοπής

Καλύπτεται η πραγματική(εμπορική) αξία του ασφαλισμένου αυτοκινήτου κατά την ημέρα της απώλειας του. Η υποχρέωση της ασφαλιστικής εταιρείας υπάρχει με την προϋπόθεση ότι η απώλεια δηλώθηκε αμέσως στην αστυνομική αρχή και γεννάται μόνο μετά την παρέλευση ενενήντα (90) ημερών από τότε που υποβλήθηκε η σχετική μήνυση και εφόσον προσκομιστεί βεβαίωση ότι η μήνυση εκκρεμεί ακόμη και δεν προκύπτει από αλλού ότι το αυτοκίνητο βρέθηκε εντός της προθεσμίας αυτής. Η ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για την καταβολή της αποζημίωσης, έστω και αν το αυτοκίνητο βρέθηκε μετά την παρέλευση της παραπάνω προθεσμίας. Ο μηνυτής δεν δικαιούται να αποσύρει την μήνυση, διαφορετικά είναι υποχρεωμένος να αποκαταστήσει οποιαδήποτε ζημία της εταιρείας προκύψει.

Η ασφάλιση δεν καλύπτει φθορές λόγω χρήσης, μείωση απόδοσης, μείωση εμπορικής αξίας, όπως και αποθετικές ζημιές από την στέρηση της χρήσης του αυτοκινήτου. Επίσης, δεν καλύπτονται οποιεσδήποτε ζημιές ή απώλειες εξαρτημάτων του αυτοκινήτου που προξενήθηκαν κατά την διάρκεια της κλοπής του, εφόσον το αυτοκίνητο βρέθηκε προ της παρέλευσης της προθεσμίας των 90 ημερών, εκτός αν έχει συναφθεί ασφάλιση μερικής κλοπής.

Εφόσον το αυτοκίνητο έχει βρεθεί μέχρι την ημέρα της πληρωμής, η ασφαλιστική εταιρεία μπορεί να την αρνηθεί, αν δεν προηγηθεί νόμιμη μεταβίβαση της κυριότητας του αυτοκινήτου σε αυτόν ή σε οποιονδήποτε τρίτο που θα υποδειχθεί από την ασφαλιστική εταιρεία. Εάν το αυτοκίνητο βρεθεί μετά την καταβολή του ασφαλίματος, η ασφαλισμένος έχει την υποχρέωση να ειδοποιήσει την ασφαλιστική εταιρεία.

Η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας φτάνει μέχρι το ασφαλιστικό ποσό. Αν αυτό καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του αυτοκινήτου, ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει ανάλογο μέρος των ζημιών ή απωλειών. Τα έξοδα, τα τέλη και το χαρτόσημο εξόφλησης της αποζημίωσης βαρύνουν τον ασφαλισμένο. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνεται ως βάση η αξία του αυτοκινήτου κατά τον χρόνο που επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση λαμβανομένης υπόψη της φθοράς και της παλαιότητάς του.

Ασφάλιση Μερικής Κλοπής

Καλύπτονται :

α) ζημιές που γίνονται κατά τη διάρκεια της κλοπής, από αφαίρεση τεμαχίων ή εξαρτημάτων του αυτοκινήτου, που είναι στερεά προσδεμένα στο σώμα του αυτοκινήτου και απαραίτητα για την κίνηση και τη λειτουργία του και

β) ζημιές που μπορεί να υποστεί το ίδιο το αυτοκίνητο (ίδιες ζημιές) κατά τη διάρκεια της αυτογνώμονος αφαίρεσης του. Καλύπτεται η πραγματική τρέχουσα αξία του αυτοκινήτου ή των ασφαλισμένων εξαρτημάτων του που έχουν κλαπεί ή καταστραφεί.

Η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας φτάνει μέχρι το ασφαλιστικό ποσό. Αν αυτό καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του αυτοκινήτου, ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει ανάλογο μέρος των ζημιών ή απωλειών. Τα έξοδα, τα τέλη και το χαρτόσημο εξόφλησης της αποζημίωσης βαρύνουν τον ασφαλισμένο. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνεται ως βάση η αξία του αυτοκινήτου ή των ανταλλακτικών που έπαθαν βλάβη κατά τον χρόνο που επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση λαμβανομένης υπόψη της φθοράς και της παλαιότητάς του

Ασφάλιση Ιδίων Ζημιών

Καλύπτονται ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου συνεπεία σύγκρουσης, πρόσκρουσης, εκτροπής, ανατροπής, κατακρήμνισης και από υπαιτιότητα του οδηγού του. Δεν καλύπτονται ζημιές σε μη συνήθη εξαρτήματα του αυτοκινήτου.

Η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας φτάνει μέχρι το ασφαλιστικό ποσό. Αν αυτό καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του αυτοκινήτου, ο ασφαλισμένος αναλαμβάνει ανάλογο μέρος των ζημιών ή απωλειών. Τα έξοδα, τα τέλη και το χαρτόσημο εξόφλησης της αποζημίωσης βαρύνουν τον ασφαλισμένο. Για τον υπολογισμό της αποζημίωσης λαμβάνεται ως βάση η αξία του αυτοκινήτου κατά τον χρόνο που επήλθε η ασφαλιστική περίπτωση λαμβανομένης υπόψη της φθοράς και της παλαιότητάς του. Η εταιρεία δικαιούται, αντί της καταβολής της χρηματικής αποζημίωσης να αναλάβει την επισκευή του αυτοκινήτου. Αν η παρούσα κάλυψη συμφωνήθηκε με απαλλαγή του ασφαλιστή για ορισμένο ποσό για κάθε ατύχημα, η ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται μόνο για την τυχόν πέρα του ποσού της απαλλαγής ζημία.

Από την κάλυψη εξαιρούνται:

- ❖ Ζημιές που προξενούνται στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο εξαιτίας κακής συντήρησής του.
- ❖ Ζημιές που προκαλούνται στα ελαστικά του αυτοκινήτου, εφόσον αυτές δεν συντρέχουν με άλλες ζημιές που καλύπτονται από την παρούσα ασφάλιση.
- ❖ Ζημιές στα ψυκτικά ή θερμαντικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις εν γένει από οποιαδήποτε αιτία, εκτός αντίθετης συμφωνίας, αναφορικά με την ασφάλιση αυτοκινήτων ψυγείων ή θερμοθαλάμων.
- ❖ Ζημιές που γίνονται κατά το χρόνο που το αυτοκίνητο κινείται εκτός οδών που προορίζονται για την κυκλοφορία αυτοκινήτων, ή σε οδούς στις οποίες απαγορεύεται από τις αρχές η κυκλοφορία.
- ❖ Ζημιές προξενούμενες άμεσα ή έμμεσα από δολιοφθορά που ενεργείται από πρόσωπα που δρουν κατ' επιταγή ή έμπνευση οποιασδήποτε πολιτικής οργάνωσης.

Ασφάλιση Ιδίων Ζημιών από Κακόβουλες Ενέργειες

Καλύπτει τις ζημιές από κακόβουλες ενέργειες τρίτων, όπως χάραγμα, σπρέι, οξέα κ.λ.π

Ασφάλιση Θραύσης Κρυστάλλων

Καλύπτονται ζημιές προξενούμενες από οποιαδήποτε αιτία του εμπρόσθιου και οπίσθιου ανεμοθώρακα (παρμπρίζ), όλων των παραθύρων του αυτοκινήτου και της γυάλινης ηλιοροφής (κατά περίπτωση, ανάλογα με την ασφαλιστική εταιρεία), συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων τοποθέτησης των κρυστάλλων, όχι όμως και των πλαισίων τους, σύμφωνα με τους γενικούς και ειδικούς όρους του ασφαλιστηρίου. Εξαιρούνται οι φανοί και οι καθρέπτες. Στην κάλυψη αυτή συμπεριλαμβάνονται και οι ζημιές στον αερόσακο συνεπεία ατυχήματος (σύγκρουση, πρόσκρουση, εκτροπή, ανατροπή).

Κάλυψη Φυσικών Φαινομένων

Καλύπτονται ζημιές συνεπεία Καταστροφικού Γεγονότος από Πλημμύρα, Θύελλα, Καταιγίδα, Σεισμό, Κατολίσθηση Εδάφους και Χιονοστιβάδα, με κάποιο ποσό απαλλαγής κατ' ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των ζημιών από Χαλάζι. Εξαιρούνται των ζημιών οι μηχανολογικές βλάβες.

Ασφάλιση Προσωπικού Ατυχήματος Οδηγού / Ιδιοκτήτη

Καλύπτονται τα ατυχήματα του οδηγού ή και ιδιοκτήτη του ασφαλιζόμενου αυτοκινήτου, τα οποία (ατυχήματα) συνδέονται αιτιωδώς και αποδεδειγμένα με την οδήγηση, χρήση, λειτουργία, επιβίβαση και αποβίβαση από το ασφαλισμένο αυτοκίνητο.

Παροχή αντικατάστασης αυτοκινήτου σε περίπτωση Ολικής Κλοπής

Σε περίπτωση που κλαπεί το ασφαλισμένο όχημα, η ασφαλιστική εταιρία αναλαμβάνει εντός 24 ωρών, να χορηγήσει ένα όχημα για διάστημα 90 ημερών μέχρι την αποζημίωση του ασφαλισμένου. Η κάλυψη παρέχεται εφόσον η αξία του αυτοκινήτου είναι 3.000€ και άνω. Για να ενεργοποιηθεί η διαδικασία αντικατάστασης απαιτείται:

- να έχει συμβεί το γεγονός εντός Ελλάδας
- να δηλωθεί το ατύχημα στην Ασφαλιστική Εταιρία
- να γίνει καταγγελία του συμβάντος της κλοπής στην Αστυνομική Αρχή και να υποβληθεί αντίγραφο αυτής στην ασφαλιστική εταιρία

Ασφάλιση Οδικής Βοήθειας από Βλάβη

Οι παροχές της κάλυψης οδικής βοήθειας είναι :

- προσπάθεια αποκατάστασης βλάβης στον τόπο που βρίσκεται το όχημα
- ρυμούλκηση στο πλησιέστερο συνεργείο
- μεταφορά του οχήματος στον τόπο κατοικίας
- μεταφορά των επιβαινόντων στην κατοικία τους
- έξοδα φύλαξης οχήματος
- έξοδα διανυκτέρευσης στον τόπο του συμβάντος
- κόστος εισιτηρίων του ιδιοκτήτη για τη παραλαβή του οχήματος μετά την επισκευή.

Ασφάλιση Νομικής Προστασίας

Οι παροχές της Νομικής Προστασίας είναι :

- διεκδικήσεις αξιώσεων αποζημιώσεων συνεπεία ατυχήματος
- υπεράσπιση σε Ποινικά Δικαστήρια
- προσφυγές στις Δημόσιες Αρχές περί αφαιρέσεως διπλώματος, πινακίδων κυκλοφορίας και ανάληψη της υπεράσπισης του ασφαλισμένου.

Ασφάλιση Φροντίδας Ατυχήματος και Ρυμούλκηση

Η Φροντίδα Ατυχήματος είναι μια πρωτοποριακή υπηρεσία εξυπηρέτησης και φροντίδας οδηγού σε περίπτωση ατυχήματος η ζημιάς συνεπεία καλυπτομένων κινδύνων (αστικής ευθύνης και συμπληρωματικών) και αφορά όλα τα ασφαλιζόμενα οχήματα. Η υπηρεσία αυτή απαλλάσσει τον ασφαλισμένο από τις διαδικασίες μετά από ένα ατυχές περιστατικό, προσφέροντας του τις παρακάτω διευκολύνσεις :

- μετάβαση στον τόπο ατυχήματος
- παροχές συμβούλων προς τον ασφαλισμένο για δικαιώματα και υποχρεώσεις
- συμπλήρωση και παραλαβή της δήλωσης ατυχήματος
- λήψη φωτογραφιών του τόπου ατυχήματος
- λήψη φωτογραφιών των εμπλεκομένων οχημάτων
- παροχή βοήθειας στη συμπλήρωση της Φιλικής Δήλωσης Τροχαίου Ατυχήματος
- ρυμούλκηση του οχήματος στο συνεργείο, αν δε μπορεί να κινηθεί το αυτοκίνητό του ασφαλισμένου εξαιτίας του ατυχήματος, με τη προϋπόθεση ότι το ασφαλισμένο όχημα είναι ΙΧΕ και ΙΧΦ μέχρι μικό βάρος 3,5 τόνων η μοτοσικλέτα άνω των 250cc.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η κοστολόγηση των ασφαλιστρών κάθε αυτοκινήτου γίνεται σύμφωνα με το εκάστοτε υφιστάμενο τιμολόγιο της ασφαλιστικής εταιρείας, τόσο στην αστική ευθύνη, όσο και στις συμπληρωματικές καλύψεις.

4.1 Προσδιοριστικοί παράγοντες τιμολόγησης

Προκειμένου για την κοστολόγηση ενός οχήματος, απαραίτητα στοιχεία είναι:

- Οι αναλαμβανόμενοι κίνδυνοι και τα αντίστοιχα ασφαλιζόμενα ποσά: το κόστος εξαρτάται από τους κινδύνους που καλύπτει ένα συμβόλαιο. Ειδικότερα, υποχρεωτικά υπάρχει σε κάθε συμβόλαιο αυτοκινήτου η κάλυψη της αστικής ευθύνης, δηλαδή οι καλύψεις σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών, η κάλυψη της αυτογνώμονος αφαίρεσης, των σωματικών βλαβών επιβαινόντων, όπως και τα ελάχιστα ασφαλιστικά κεφάλαια, τα οποία αποτελούν και το ανώτατο όριο της καταβλητέας αποζημίωσης για κάθε ατύχημα που θα συμβεί στην διάρκεια ισχύος του συμβολαίου. Αντίθετα, για τους κινδύνους Πυρός, ολικής και Μερικής Κλοπής, ιδίων Ζημιών και λοιπών συμπληρωματικών κινδύνων, το ασφαλιζόμε ποσό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης για όλη την διάρκεια ισχύος του συμβολαίου.
- Η χρήση του οχήματος: Τα αυτοκίνητα έχουν ταξινομηθεί στις παρακάτω κατηγορίες:
 - ιδιωτικά επιβατικά και φορτηγά
 - επιβατικά δημοσίας χρήσεως και φορτηγά δημοσίας χρήσεως
 - λεωφορεία δημοσίας χρήσεως
 - μοτοσικλέτες – μοτοποδήλατα
 - Αυτοκινούμενα μηχανήματα έργων

- Η φορολογήσιμη ισχύς ή ο κυβισμός ή ο αριθμός θέσεων του οχήματος: για όλες τις κατηγορίες των οχημάτων, εξαιρουμένων των λεωφορείων και των μοτοσικλετών, το ασφάλιστρο υπολογίζεται πάντοτε σύμφωνα με την φορολογήσιμη ισχύ του οχήματος. Για τα λεωφορεία υπολογίζεται βάσει των αριθμών των θέσεων και για τις μοτοσικλέτες ανάλογα με τον κυβισμό της μηχανής.
- Η έδρα όπου είναι εγγεγραμμένο το όχημα: η έδρα, η οποία αναγράφεται πάντα στην άδεια κυκλοφορίας, καθορίζει τέσσερις (4) ζώνες ασφαλιστρών:
 - Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης
 - Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Λάρισας, Μαγνησίας, Εύβοιας (εκτός των παραμεθωρίων περιοχών τους) και Κρήτης
 - Οχήματα εγγεγραμμένα στην υπόλοιπη Ηπειρωτική Ελλάδα, εκτός των νομών Ροδόπης, Ξάνθης και Έβρου, και των νησιών Ρόδου και Κέρκυρας
 - Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Ροδόπης, Ξάνθης, Έβρου και σε όλα τα νησιά, εξαιρουμένων της Κρήτης, Έυβοιας, Ρόδου και Κέρκυρας
- Η ηλικία και η ημερομηνία έκδοσης του διπλώματος του εκάστοτε οδηγού: η ηλικία του οδηγού κάτω των 23 ετών ή το δίπλωμα που εξεδόθη και δεν έχει κλείσει ακόμα χρόνο, επιβαρύνουν το ασφάλιστρο με 30%. Πιο αναλυτικά:
 - Ηλικία Οδηγού: σε περίπτωση ατυχήματος που συνεπάγεται αστική ευθύνη και επέρχεται κατά την στιγμή που το αναφερόμενο αυτοκίνητο οδηγείται από άτομο ηλικία μικρότερης των 23 ετών, χωρίς να έχει δηλωθεί στην ασφαλιστική εταιρεία και χωρίς να έχει καταβληθεί κατά την σύναψη της ασφάλισης το υπό του τιμολογίου ασφαλιστρών της εταιρείας προβλεπόμενο σχετικό ασφάλιστρο, η εταιρεία δεν φέρει καμία ευθύνη αποζημίωσης, εκτός αν ο ασφαλισμένος καταβάλει αμέσως με Πρόσθετη Πράξη επασφάλισρο 60%, αν ο οδηγός έχει ερασιτεχνική άδεια ή 30% αν έχει επαγγελματική. Επίσης, σε περίπτωση ατυχήματος που θα επιφέρει Ίδιες Ζημίες στο ασφαλιζόμενο όχημα, η ασφαλιστική εταιρεία θα καταβάλει το μισό μονό (50%) της ζημιάς του αυτοκινήτου που προήλθε από πρόσκρουση, σύγκρουση, εκτροπή, ανατροπή ή κατάπτωση του

οχήματος, μη δικαιούμενου του ασφαλισμένου να απαιτήσει το σύνολο της ζημιάς του, έστω και με προσφορά επασφαλίστρου.

➤ Δίπλωμα μικρότερο του έτους: σε περίπτωση ατυχήματος που συνεπάγεται αστική ευθύνη και επέρχεται κατά την στιγμή που το αναφερόμενο αυτοκίνητο οδηγείται από άτομο που έλαβε το δίπλωμα οδήγησης ημερομηνία κατά την οποία δεν έχει παρέλθει δωδεκάμηνο, χωρίς να έχει δηλωθεί στην ασφαλιστική εταιρεία και χωρίς να έχει καταβληθεί κατά την σύναψη της ασφάλισης το υπό του τιμολογίου ασφαλιστρών της εταιρείας προβλεπόμενο σχετικό ασφάλιστρο, η εταιρεία δεν φέρει καμία ευθύνη αποζημίωσης, εκτός αν ο ασφαλισμένος καταβάλει αμέσως με Πρόσθετη Πράξη επασφάλιστρο 60%, ανεξάρτητα από το εάν ο οδηγός έχει επαγγελματική ή ερασιτεχνική άδεια. Επίσης, σε περίπτωση ατυχήματος που θα επιφέρει Ίδιες Ζημίες στο ασφαλιζόμενο όχημα, η ασφαλιστική εταιρεία θα καταβάλει το μισό μόνο (50%) της ζημιάς του αυτοκινήτου που προήλθε από πρόσκρουση, σύγκρουση, εκτροπή, ανατροπή ή κατάπτωση του οχήματος, μη δικαιούμενου του ασφαλισμένου να απαιτήσει το σύνολο της ζημιάς του, έστω και με προσφορά επασφαλίστρου.

- Η προϊστορία του οχήματος και του ασφαλισμένου (κλίμακα Bonus Malus): Διαφοροποιεί θετικά ή αρνητικά το ασφάλιστρο της αστικής ευθύνης και των Ιδίων Ζημιών, δίνοντας έκπτωση στον ασφαλισμένο που δεν έχει προξενήσει ζημία ή επιβαρύνοντας ανάλογα αυτόν. Ουσιαστικά πρόκειται για αξιολόγηση της ικανότητας του οδηγού να αποφεύγει τα ατυχήματα και επιβραβεύει, ή το αντίθετο, την οδηγική συμπεριφορά του οδηγού. Να τονίσουμε ότι το Bonus Malus ακολουθεί το αυτοκίνητο και όχι τον οδηγό. Πιο αναλυτικά, τα ασφάλιστρα του συμβολαίου αναπροσαρμόζονται μετά την λήξη «αδιαιρέτου και συνεχούς» δωδεκαμήνου περιόδου ασφάλισης στην ίδια ή σε άλλη ασφαλιστική εταιρεία, σύμφωνα με την καθορισμένη κλίμακα, η οποία παρατίθεται αμέσως μετά, ανάλογα με την απουσία ζημιάς κατά την εν λόγω δωδεκάμηνη περίοδο ή ανάλογα με τον αριθμό των ζημιών που συνέβησαν σε αυτήν την περίοδο. Στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος μεταφέρει την ασφάλισή του σε άλλη ασφαλιστική εταιρεία, αυτή οφείλει να τον κατατάξει στην αντίστοιχη κλίμακα που βρισκόταν στην προηγούμενη εταιρεία με την προϋπόθεση ότι

- Δεν άλλαξε κυριότητα το όχημα
- Δεν διαφοροποιήθηκε το είδος, δηλαδή η κατηγορία κινδύνου
- Δεν υπήρξε κενό χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο ασφαλίσεων μεγαλύτερο του ενός μηνός

Ανάλογα με τα χρόνια που πέρασαν χωρίς να δηλωθεί ζημία με ευθύνη του ασφαλιζομένου, δίνεται η αντίστοιχη έκπτωση (Bonus). Για τα χρόνια που δηλώθηκε ζημία με ευθύνη του ασφαλιζομένου, δίνεται η αντίστοιχη επιβάρυνση (Malus). Διευκρινίζεται ότι για κάθε χρόνο χωρίς ζημία δίνεται έκπτωση 8%, ενώ για κάθε ζημία δίνεται επιβάρυνση 16%. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι για κάθε χρόνο χωρίς ζημία, η κλίμακα κατεβαίνει κατά μία μονάδα, ενώ στην περίπτωση ύπαρξης ζημίας, ανεβαίνει κατά δύο μονάδες. Επίσης, θα πρέπει να τονίσουμε ότι πολλές ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν δωρεάν την κάλυψη Προστασίας Bonus Malus, σύμφωνα με την οποία δεν ανεβαίνει η κλίμακα για την πραγματοποίηση δύο ζημιών μέσα στην περίοδο της δωδεκάμηνης ασφαλιστικής κάλυψης. Η μεγαλύτερη έκπτωση που μπορεί να δοθεί στα ασφάλιστρα είναι 48%, ενώ η μεγαλύτερη επιβάρυνση στα ασφάλιστρα είναι 180%. Η κλίμακα Bonus Malus έχει ως εξής:

Κατηγορίες		Αντίστοιχα ασφάλιστρα	
20	Επιβαρύνσεις	180	% του τιμολογιακού ασφαλίστρου
19		172	
18		164	
17		156	
16		148	
15		140	
14		132	
13		124	
12		116	
11		108	
10	Βάση	100	
9	Εκπτώσεις	92	
8		84	
7		76	
6		68	
5		60	
4		52	

- Ο τρόπος καταβολής των ασφαλίσεων: τα ετήσια, εξάμηνα ή εφάπαξ συμβόλαια καθορίζουν ανάλογα και το ύψος του καταβλητέου ασφαλιστρού.

Παράγοντες που επηρεάζουν το ασφαλιστρο είναι επίσης :

- η φύση του επαγγέλματος ή της δραστηριότητας
- το πού ασκεί την δραστηριότητά του ο ασφαλιζόμενος
- η πιθανότητα να υπάρχουν τρίτοι στο χώρο
- το ύψος του κινδύνου

4.2 Εκπτώσεις

Κατά την τιμολόγηση, είναι δυνατόν οι ασφαλιστικές εταιρείες να παράσχουν κάποιες εκπτώσεις στους ασφαλισμένους. Οι περιπτώσεις στις οποίες δίνονται αυτές οι εκπτώσεις είναι οι παρακάτω.

Έκπτωση λόγω ομαδικής ασφάλισης

Η έκπτωση αυτή δίνεται στα ασφάλιστρα αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, επιβατικών και φορτηγών, ως και μοτοσυκλετών άνω των 50cc. Για να δοθεί η έκπτωση πρέπει να υπάρχουν στην εταιρεία ασφαλισμένα τουλάχιστον πέντε (5) οχήματα κυρότητας ου ασφαλισμένου με την ίδια επωνυμία, η οποία θα πρέπει να αναφέρεται στην άδεια κυκλοφορίας. Οχήματα διαφόρων ιδιοκτητών, αλλά εγγεγραμμένα σε διάφορους συλλόγους, σωματεία, εταιρείες κ.λ.π δεν δικαιούνται έκπτωσης λόγω ομαδικής ασφάλισης. Η κλίμακα των εκπτώσεων, ανάλογα με τον αριθμό των οχημάτων, έχει ως εξής:

- Από 5 μέχρι 10 οχήματα: έκπτωση 15%
- Από 11 μέχρι 50 οχήματα: έκπτωση 20%
- Από 51 μέχρι 200 οχήματα: έκπτωση 30%
- Από 201 και άνω οχήματα: έκπτωση 35%

Έκπτωση λόγω ιδιότητας

Οχήματα που ανήκουν στο Δημόσιο, Δήμους, Κοινότητες, Κοινοφελείς Οργανισμούς, δικαιούνται έκπτωση 15% λόγω ιδιότητας. Επίσης, δικαιούνται ομαδικής έκπτωσης 20% ανεξάρτητα του αριθμού των ασφαλιζομένων οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΕΠΕΛΕΥΣΗ ΖΗΜΙΟΓΟΝΟΥ ΓΕΓΟΝΟΤΟΣ

Το κόστος της μέσης ζημίας καθορίζεται από δύο παράγοντες:

1. από τις αποζημιώσεις για σωματικές βλάβες, παράγοντας που καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την εθνική νομοθεσία και τα εθνικά δικαστήρια. Χαρακτηριστικό είναι ότι αυτό το κόστος έχει την τάση να αυξάνεται πιο γρήγορα από τον πληθωρισμό.
2. από το κόστος επισκευής και των ανταλλακτικών, παράγοντας που καθορίζεται από τις ανά τον κόσμο αυτοκινητοβιομηχανίες. Στις μη απελευθερωμένες αγορές, το κόστος των ανταλλακτικών είναι μεγαλύτερο.

Από την άλλη, η συχνότητα εμφάνισης των ζημιών επηρεάζεται από τους κάτωθι παράγοντες:

- την βελτίωση ή μη του οδικού δικτύου και επομένως την ασφάλεια των δρόμων
- τις κυκλοφοριακές συνθήκες, οι οποίες με την σειρά τους επηρεάζονται από το φυσικό περιβάλλον – είναι λογικό ότι σε χώρες όπως οι πεδινές παρατηρούνται περισσότεροι ποδηλάτες -, από το πλήθος των οχημάτων που κυκλοφορούν και από το πυκνό οδικό δίκτυο.

Κάθε ασφαλιζόμενος που ενεπλάκη σε οδικό τροχαίο ατύχημα, στο οποίο προξενήθηκε βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα, υποχρεούται να πράξει όλα τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, σύμφωνα με το άρθρο 43, όπως (Πάτρας, 2001):

- ❖ να σταματήσει αμέσως στον τόπο του ατυχήματος χωρίς να δημιουργήσει πρόσθετους κινδύνους στην κυκλοφορία
- ❖ να λάβει μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας στον τόπο του ατυχήματος, αλλιώς να ειδοποιήσει το πλησιέστερο Αστυνομικό Τμήμα. Μία βασική παράλειψη των εμπλεκόμενων σε ατύχημα είναι ότι δεν καλούν με ευκολία την Αστυνομία.

- ❖ εφόσον υπάρχει τραυματισμός ή θάνατος να καλέσει αμέσως την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή και τις Πρώτες Βοήθειες
- ❖ να προσπαθήσει να μην γίνει μεταβολή στον τόπο του ατυχήματος, για διευκόλυνση του έργου της Αστυνομίας
- ❖ να υποβάλλει εντός οκτώ (8) ημερών από την ημέρα του συμβάντος δήλωση στην ασφαλιστική του εταιρεία, στην οποία θα αναφέρει με κάθε λεπτομέρεια όλα τα απαραίτητα στοιχεία και τις πληροφορίες που αφορούν στο συγκεκριμένο γεγονός. Στην περίπτωση που δεν υπάρχει δήλωση από τον πελάτη, αλλά ειδοποίηση από τρίτα άτομα, η ασφαλιστική εταιρεία υποχρεούται να επικοινωνήσει άμεσα με τον πελάτη. Στην περίπτωση που η δήλωση αποδειχθεί ψευδής, η ασφαλιστική εταιρεία δικαιούται να ζητήσει την ποινική δίωξη του πελάτη, καθώς επίσης και όσα χρήματα υποχρεώθηκε να καταβάλει σε τρίτους.

Να τονίσουμε σε αυτό το σημείο ότι, μετά την δήλωση ο πελάτης χρεώνεται το *malus*, το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση των ασφαλίσεων για την κάλυψη της αστικής ευθύνης. Σε περίπτωση που η δήλωση του πελάτη είναι αρνητική, αποδειχθεί ότι δεν είχε ευθύνη και αποζημιωθεί από την ασφαλιστική εταιρεία του τρίτου, πρέπει να κάνει ανάκληση της δήλωσης, έτσι ώστε να μην επιβληθεί το *malus*.

5.1 Απαραίτητα στοιχεία του φακέλου ζημίας

Πραγματογνωμοσύνη

Η ασφαλιστική εταιρεία αναθέτει σε πραγματογνώμονα να εκτιμήσει το κόστος των υλικών ζημιών του παθόντος (τρίτου ή ασφαλισμένου) και να υποβάλει έκθεση πραγματογνωμοσύνης στον διακανονιστή της ζημίας που χειρίζεται την υπόθεση. Πραγματογνωμοσύνη γίνεται για όλες τις περιπτώσεις ατυχήματος. Η ύπαρξη δεν σημαίνει πάντα και αποδοχή της ευθύνης για την ασφαλιστική εταιρεία. Με την πραγματογνωμοσύνη γίνεται εκτίμηση των υλικών ζημιών των οχημάτων, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη δήλωσης και ανεξάρτητα από το αν είναι θετική ή αρνητική. Στην περίπτωση μη ύπαρξης δήλωσης, ειδοποιείται υποχρεωτικά ο ασφαλισμένος, ώστε να προσέλθει για την υποβολή της δήλωσης, αφού πληροφορηθεί για την αναγκαιότητα υποβολής της.

Η διενέργεια πραγματογνωμοσύνης γίνεται μετά από εντολή της ασφαλιστικής εταιρείας στο συνεργαζόμενο πραγματογνώμονα, ο οποίος πηγαίνει στη διεύθυνση που έχει δηλωθεί από τον πελάτη ότι βρίσκεται το ζημιωθέν όχημα. Επιδιώκεται η πραγματογνωμοσύνη να γίνεται σε συνεργείο της αρεσκείας του ζημιωθέντα, πράγμα το οποίο θα βοηθήσει και στην πιο αντικειμενική διενέργειά της, αλλά και στην πιθανή συμφωνία του ύψους της ζημίας με το συνεργείο. Σε καμία περίπτωση ο πραγματογνώμονας δεν θα είναι και ο επισκευαστής του οχήματος του ζημιωθέντος, εκτός από ειδικές περιπτώσεις για τις οποίες τα αποζημιωτικά κέντρα θα ζητούν σχετική έγκριση από την Διεύθυνση της ασφαλιστικής εταιρείας.

Εντολή Ιατρού

Σε περίπτωση που υπάρχει τραυματισμός, δίνεται εντολή δε γιατρό. Ο γιατρός – συνεργάτης, μετά την επίσκεψή του στον τραυματισμένο συντάσσει έκθεση που περιέχει την γνωμάτευσή του και αναλυτικά το είδος του τραυματισμού που υπέστη ο παθών, καθώς και την εκτίμησή του για τον χρόνο ανικανότητας προς εργασία, την οποία αποστέλλει στον διακανονιστή. Προκειμένου για τον διακανονισμό της ζημίας, είναι απαραίτητη η προσκόμιση των παρακάτω δικαιολογητικών:

- φωτογραφίες
- έγγραφα αστυνομικής αρχής
- έκθεση εξακρίβωσης του ατυχήματος
- αντίγραφο ποινικής δικογραφίας
- τιμολόγια
- άλλα στοιχεία

5.2 Διακανονισμός Ζημίας

Ο διακανονισμός των ζημιών είναι κάπως πολύπλοκος, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι υπάρχουν διάφορες καλύψεις. Υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες ζημιών: οι Ίδιες Ζημίες και η Ευθύνη (Πάτρας, 2001). Για τις απαιτήσεις Ιδίων Ζημιών υπάρχουν απώλειες ή ζημίες σε κάποιο αντικείμενο ή περιουσιακό στοιχείο, με μία αξία που μπορεί να υπολογιστεί. Στην περίπτωση της Αστικής Ευθύνης, γίνεται προσπάθεια εκτίμησης, σε χρηματικό ποσό, μίας σωματικής βλάβης ή υλικής ζημίας σε τρίτο ή την περιουσία του. Σε περίπτωση που υπάρχουν πολλοί ζημιωθέντες, πρέπει να λαμβάνεται

ειδική μέριμνα, ώστε να μην κινδυνεύσει η εταιρεία να υπερβεί αθροιστικά τα όρια της εκάστοτε κάλυψης.

Πριν το διακανονισμό ελέγχεται η εγκυρότητα ή μη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, η κάλυψη της ζημίας από τους γενικούς και ειδικούς όρους, από τους ασφαλισμένους κινδύνους και τα όρια αυτών, καθώς και αν πληρείται η προϋπόθεση μα εμπίπτει μέσα στην ασφαλιστική περίοδο της κάλυψης η ημερομηνία ατυχήματος. Εν συνεχεία, γίνεται μελέτη όλων των στοιχείων του φακέλου και συσχετίζονται οι συνθήκες του ατυχήματος με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, προκειμένου για την στοιχειοθέτηση ή μη της αποκλειστικής ευθύνης του οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος ή της τυχόν συνυπαιτιότητάς του. Όταν διαπιστωθεί ότι υφίσταται υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης, τότε ο διακανονιστής προχωρά στην εκτίμηση του ύψους με βάση τα στοιχεία του φακέλου. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε ότι, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται με τον καλύτερο τρόπο συμφωνία με τον ζημιωθέντα, λαμβάνοντας υπόψη πάντα τόσο τις απαιτήσεις του, όσο και τα συμφέροντα της ασφαλιστικής εταιρείας.

5.3 Αποζημίωση

Προκειμένου για την αποζημίωση, χρειάζεται να τονίσουμε κάποιες έννοιες. Στις συμπληρωματικές καλύψεις, το ασφαλιστικό ποσό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρείας από ένα ή περισσότερα ατυχήματα μέσα στην ασφαλιστική περίοδο για κάθε είδος ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένων των πάσης φύσεως εξόδων. Κατά συνέπεια, η ευθύνη αποζημίωσης της ασφαλιστικής εταιρείας φτάνει μέχρι το ασφαλιζόμενο ποσό. Αυτό σημαίνει ότι στις συμπληρωματικές καλύψεις των οχημάτων δεν ισχύει ο αναλογικός όρος, με αποτέλεσμα, αν το ασφαλισμένο ποσό καλύπτει μέρος μόνο της αξίας του οχήματος, ο ασφαλισμένος να υφίσταται ανάλογο μέρος της ζημίας.

Η αξία συμπίπτει με την τρέχουσα αξία του πράγματος και δεν στηρίζεται στην υποκειμενική αξία που μπορεί να έχει για τον ασφαλιζόμενο. Η ασφαλιστική αξία για τον χρόνο σύναψης του ασφαλιστηρίου ονομάζεται αρχική, ενώ όταν έχουμε ζημία ονομάζεται τελική.

Για να αποφεύγονται δυσάρεστες συνέπειες, μπορεί να γίνει συμβατικά ξεχωριστή συμφωνία, όπου να προσδιορίζεται η ασφαλιζόμενη αξία. Η συμφωνία αυτή ενσωματώνεται στο ασφαλιστήριο και θα ισχύει η αξία που συμφωνήθηκε, ανεξάρτητα

από το πώς έχει διαμορφωθεί η τελική αξία. Το ασφαλιστικό ποσό είναι το ποσό που έχει συμφωνηθεί στο ασφαλιστήριο σαν ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή. Στην περίπτωση σύμπτωσης ασφαλιστικής και ασφαλιστικού ποσού, έχουμε πλήρη ασφάλιση. Όταν είναι μικρότερο, έχουμε την περίπτωση της υπασφάλισης, ενώ όταν η ασφαλιστική αξία είναι μικρότερη του ασφαλιστικού ποσού, έχουμε την περίπτωση της υπερασφάλισης.

5.4 Επανεισπράξεις πληρωθεισών αποζημιώσεων

Η ασφαλιστική εταιρεία δικαιούται, βάσει των εξαιρέσεων των Γενικών όρων του ασφαλιστηρίου συμβολαίου και των συμπληρωματικών καλύψεων του αυτοκινήτου, να ζητήσει από τον ασφαλιζόμενο όσα χρήματα υποχρεώθηκε να καταβάλει σε τρίτους, σε περιπτώσεις όπως:

- ο ασφαλισμένος βρισκόταν σε κατάσταση μέθης κατά την στιγμή του ατυχήματος
- δεν διαθέτει δίπλωμα οδήγησης

Δικαιούται επίσης να ζητήσει από άλλη ασφαλιστική εταιρεία όσα χρήματα υποχρεώθηκε να καταβάλει στον ασφαλισμένο για Ίδιες Ζημιές, που προξενήθηκαν χωρίς δική του ευθύνη.

5.5 Σύστημα Άμεσης Πληρωμής

Από 01.06.2000 ισχύει το Σύστημα Άμεσης Πληρωμής (ΣΑΠ) αναφορικά με τις αποζημιώσεις και την διαχείριση υλικών ζημιών. Το Σύστημα Άμεσης Πληρωμής, ή εν συντομία ο Φιλικός Διακανονισμός, ουσιαστικά συνέβαλε στην αναβάθμιση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών σε ένα κλάδο, «ο οποίος στο παρελθόν δεν έχει να επιδείξει ιδιαίτερες περγαμινές στην ταχύτητα, την διεκπεραίωση και την αντικειμενικότητα στην εκτίμηση και στην πληρωμή των ζημιών» (Πάτρας, 2001). Ουσιαστικά, μέσω του συστήματος αυτού ανατρέπεται η βασική αρχή που όριζε ότι, ο υπαίτιος πληρώνει τον αναίτιο μέσω της δικής του ασφαλιστικής εταιρείας σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Ο αναίτιος ζημιωθείς πληρώνεται από την δική του ασφαλιστική εταιρεία, εφόσον συντρέχουν οι κάτωθι προϋποθέσεις:

- Να μην υπάρχει απαίτηση για Σωματικές Βλάβες
- Να έχουν εμπλακεί στο ατύχημα δύο μόνο αυτοκίνητα
- Τα δύο οχήματα που έχουν εμπλακεί να ασφαρίζονται σε ασφαλιστικές εταιρείες που συμμετέχουν στο σύστημα
- Το ατύχημα να έχει γίνει εντός της Ελληνικής επικράτειας
- Το κόστος αποκατάστασης των υλικών ζημιών να μην υπερβαίνει το ποσό των € 6.000,00
- Να έχει συμπληρωθεί και υπογραφεί η Φιλική Δήλωση Ατυχήματος, η οποία σε καμία περίπτωση δεν υποκαθιστά την δήλωση ατυχήματος προς την ασφαλιστική εταιρεία

Αναφορικά με την Φιλική Δήλωση, να τονίσουμε ότι το έντυπο αυτό είναι η ελληνική μετάφραση του αντίστοιχου ξενόγλωσσου που κυκλοφορεί σε 20 διαφορετικές γλωσσικές παραλλαγές σε ολόκληρη την Δυτική και Ανατολική Ευρώπη. Η πατρότητα ανήκει στην Comite Europeen des Assurances, η οποία επέτρεψε στην Ένωση την χρήση του εντύπου στην Ελλάδα. Η συμπλήρωσή της μετά από κάθε τροχαίο ατύχημα, αποτελεί ένδειξη πολιτισμένης συμπεριφοράς που επιτρέπει στους οδηγούς την αποφυγή διαπληκτισμών και ανώφελης έντασης.

Σύμφωνα με τα τελικά στοιχεία της 31.12.2007, οι εγγεγραμμένες στο Σύστημα Φιλικού Διακανονισμού ασφαλιστικές εταιρείες είναι οι κάτωθι:

GENERALI HELLAS A.E.A.Z.	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Γ.Α.
ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.	ΕΥΡΩΠΗ Α.Ε.Γ.Α.
ALLIANZ Α.Ε.Γ.Α.	EUROSTAR Ε.Α.Ε.Α.Ζ.
ΑΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.	IMPERIAL HELLAS Α.Ε.Γ.Α.
ΑΣΠΙΣ ΠΡΟΝΟΙΑ Α.Ε.Α.Ζ.	ING Ε.Α.Ε.Γ.Α.
ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΑΝΩΣΗ	INTERLIFE S.A.
VICTORIA Α.Α.Ε.Ζ.	INTERAMERICAN Α.Α.Ε.Γ.Α.
GENERAL UNION Α.Ε.Ε.Γ.Α.	INTERNATIONAL HELLAS Α.Α.Ε.
EFG EUROLIFE Α.Ε.Γ.Α.	INTERASCO Α.Ε.Γ.Α.
ΓΕΝΙΚΗ ΠΙΣΤΗ – GENERAL TRUST	COMMERCIAL VALUE Α.Α.Ε.
Γ.Η. ΣΚΟΥΡΤΗΣ Α.Ε.Γ.Α.	LE MONDE ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.
ACTIVA INS. Α.Ε.Ε. (πρώην CGU)	METROLIFE Α.Ε.Γ.Α.
ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ Α.Α.Ε.	ΝΕΟΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α.Ε.Α.Ε.
ΔΥΝΑΜΙΣ Α.Ε.Γ.Α.	ΟΡΙΖΩΝ Α.Ε.Γ.Α.
ΕΘΝΙΚΗ Α.Ε.Ε.Γ.Α.	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΗ Α.Α.Α.Ε.
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ – MINETTA	ΥΔΡΟΓΕΙΟΣ Α.Α.Α.Ε.
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ Α.Ε.Γ.Α.	UNIVERSAL ALLGEMEINE VERSICHERUNG
EOS Α.Ε.Α.Ζ.	ΦΟΙΝΙΞ METROLIFE ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Ε.Α.Ε.
PROTON Α.Α.Ε.	

Τα όργανα που έχουν θεσμοθετηθεί για την διαχείριση και επίλυση προβλημάτων του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής είναι το Γραφείο Συμψηφισμού, η Διαχειριστική Επιτροπή και η Γενική Συνέλευση.

5.6 Γραφείο Συμψηφισμού

Στην περίπτωση ζημίας που υπάγεται στο σύστημα φιλικού διακανονισμού, υπεύθυνο είναι το Γραφείο Συμψηφισμού, το οποίο είναι αρμόδιο ιδίως για την μηχανογραφική και τεχνική υποστήριξη της Συμφωνίας Άμεσου Φιλικού Διακανονισμού. Ως εκ τούτου, οι αποφάσεις του Γραφείου Συμψηφισμού σε θέματα

τεχνικής φύσεως δεσμεύουν τις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Το Γραφείο Συμψηφισμού:

- Δέχεται τις κοινοποιήσεις καταβολής αποζημίωσης των άμεσων ασφαλιστών για διακανονισθείσες ζημιές, καθώς και τις αναγγελίες για ζημιές που έχουν δηλωθεί και δεν έχουν διακανονισθεί, με την επιφύλαξη του άρθρου 19 παρ.1 για τις ζημιές που διακανονίζονται χωρίς έντυπο Φιλικής Δήλωσης.
- Ενημερώνει αναλυτικά τις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις για κάθε φάκελο ζημιάς είτε αυτές ενήργησαν ως ο άμεσος ασφαλιστής είτε φέρονται ως ο ασφαλιστής του υπαίτιου, αναφέροντας ρητά το μέσο κόστος αποζημίωσης, καθώς και για τις ζημιές που τις αφορούν και δεν έχουν διακανονισθεί.
- Δέχεται τις αντιρρήσεις των συμβαλλόμενων ασφαλιστικών επιχειρήσεων και τις προωθεί στη Διαχειριστική Επιτροπή.
- Προσδιορίζει και ενημερώνει τις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις για τα υπόλοιπα, χρεωστικά ή πιστωτικά, που παρουσιάζει ο λογαριασμός κάθε μιας μετά τον συμψηφισμό των φακέλων ζημιών που τις αφορούσαν και για την περίοδο επεξεργασίας.
- Υπολογίζει το κόστος διαχείρισης των φακέλων ζημιών κάθε συμβαλλόμενης ασφαλιστικής επιχείρησης καθώς και οφειλόμενους τόκους λόγω καθυστερημένων πληρωμών.
- Επεξεργάζεται και εκδίδει στατιστικά στοιχεία για την λειτουργία της Συμφωνίας.
- Διατηρεί ενημερωμένο αρχείο με πλήρη στοιχεία των υπεύθυνων και αναπληρωτών τους για την εφαρμογή της Συμφωνίας. Το αρχείο αυτό κοινοποιείται στις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις.
- Διατηρεί κατάλογο με τα στοιχεία των πραγματογνωμόνων υλικών ζημιών καθώς και των ιατρών πραγματογνωμόνων που συνεργάζονται με τις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές επιχειρήσεις.
- Καθορίζει τον τρόπο ηλεκτρονικής επικοινωνίας των συμβαλλομένων ασφαλιστικών επιχειρήσεων στις προβλεπόμενες από την παρούσα Συμφωνία περιπτώσεις.

5.7 Διαχειριστική Επιτροπή

Είναι ειδικό όργανο αρμόδιο για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Συμφωνίας, της λειτουργίας του Γραφείου Συμψηφισμού, καθώς επίσης και για την επίλυση των διαφορών και των αντιρρήσεων των συμβαλλομένων εταιρειών. Οι αρμοδιότητες της Διαχειριστικής Επιτροπής είναι οι εξής:

- Τηρεί το Μητρώο Μελών και το ενημερώνει αναλόγως
- Παρακολουθεί την εφαρμογή της Συμφωνίας και την λειτουργία του Γραφείου Συμψηφισμού
- Επιλύει τις διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων επιχειρήσεων
- Επεξεργάζεται Οδηγίες Πρακτικής Εφαρμογής της Συμφωνίας και του Πίνακα Υπαιτιοτήτων⁵
- Προτείνει τροποποιήσεις διατάξεων της Συμφωνίας που εγκρίνονται από την Γενική Συνέλευση των Συμβαλλομένων ασφαλιστικών επιχειρήσεων

5.8 Γενική Συνέλευση

Οι αρμοδιότητες της Γενικής συνέλευσης είναι οι ακόλουθες:

- ο καθορισμός των ετήσιων εισφορών των συμβαλλόμενων ασφαλιστικών επιχειρήσεων για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας της Συμφωνίας.
- ο καθορισμός της ετήσιας εγγύησης των συμβαλλόμενων ασφαλιστικών επιχειρήσεων.
- ο καθορισμός της αποζημίωσης των μελών της Διαχειριστικής Επιτροπής για την συμμετοχή τους στις εργασίες της.
- η απαλλαγή της Διαχειριστικής Επιτροπής από κάθε ευθύνη.
- η τροποποίηση των διατάξεων της παρούσας.
- η λύση της Συμφωνίας.

⁵ Ο Πίνακας Υπαιτιοτήτων αποτελεί τμήμα της συμφωνίας 35 ασφαλιστικών εταιρειών και περιλαμβάνει τις συνηθέστερες περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων με συμφωνημένη την υπαιτιότητα των δύο οδηγών που μπορεί να είτε είτε μισή (50%) είτε μηδενική του ενός και πλήρης του άλλου (0% και 100%).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Οι παράγοντες που απαρτίζουν την ασφαλιστική αγορά είναι οι κάτωθι:

- Οι ασφαλιστικές εταιρείες
- Οι αλληλοασφαλιστικοί συνεταιρισμοί
- Το επικουρικό κεφάλαιο
- Το γραφείο διεθνούς ασφάλισης
- Οι αντασφαλιστικές εταιρείες
- Η ένωση ασφαλιστικών εταιρειών
- Οι πελάτες
- Η επιτροπή εποπτείας ιδιωτικής ασφάλισης

Στην παρούσα ενότητα θα εξετάσουμε μόνο τους παράγοντες εκείνους που έχουν άμεση σχέση με την ασφάλιση οχημάτων, ήτοι το επικουρικό κεφάλαιο και το γραφείο διεθνούς ασφάλισης.

6.1 Επικουρικό Κεφάλαιο

Το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι ένα κεντρικό κεφάλαιο που προέρχεται από ετήσιες συνδρομές των ασφαλιστικών εταιρειών που ασφαλίζουν οχήματα και συνεστήθη υπό την μορφή Νομικού Προσώπου Ιδιωτικού Δικαίου. Η λειτουργία του ξεκίνησε στις 16.12.1978 και έδρα του είναι η Αθήνα και μέλη του είναι υποχρεωτικά οι ασφαλιστικές εταιρείες που ασκούν την ασφάλιση αστικής ευθύνης κυκλοφορίας οχημάτων. Οι εισφορές των ασφαλιστικών εταιρειών στο Επικουρικό Κεφάλαιο ανέρχονται στο 5% των ετήσιων ασφαλιστρών αστικής ευθύνης αυτοκινήτου. Η σύστασή του αποτελεί μία επιπλέον ασφαλιστική πρόβλεψη, προκειμένου να διασφαλίσει τα συμφέροντα τρίτων θυμάτων που δεν αποζημιώνονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες, λόγω αντικειμενικών δυσκολιών. Η καταβολή αποζημιώσεων γίνεται για λογαριασμό ασφαλιστικών επιχειρήσεων που εδρεύουν στην Ελλάδα. Οι περιπτώσεις που αποζημιώνει το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι οι κάτωθι (Πεπελάσης, 2008):

1. Σε περιπτώσεις που το θύμα του τροχαίου εγκαταλείφθηκε αβοήθητο και ο υπαίτιος οδηγός εξαφανίστηκε και παραμένει άγνωστος
2. Το αυτοκίνητο που προξένησε την ζημιά ήταν ανασφάλιστο
3. Το αυτοκίνητο είναι ιδιοκτησίας του Δημοσίου ή διεθνών οργανισμών
4. Η ζημιά συνέβη από πρόθεση
5. Έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας της ασφαλιστικής εταιρείας

Για τα ατυχήματα που συνέβησαν μετά την 25.10.1985, το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει υποχρέωση αποζημίωσης και για υλικές ζημιές στις περιπτώσεις 2, 4 και 5. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο ζημιωθείς έχει απευθείας αξίωση κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου και όχι των μελών του, που είναι οι ασφαλιστικές εταιρείες που ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτου.

6.2 Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης

Είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, με έδρα επίσης την Αθήνα και τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Ανάπτυξης. Μέλη του είναι υποχρεωτικά και αυτοδίκαια όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης συνεστήθη με τη διάταξη του άρθρου 26 το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης. Σκοπός του Γραφείου είναι ο διακανονισμός και η καταβολή αποζημιώσεως για λογαριασμό αλλοδαπών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης μέσα στα όρια του κ. ν. 489/76, εξαιτίας ατυχημάτων που προκαλούνται από την κυκλοφορία αυτοκινήτων στην Ελλάδα, που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης σε χώρες με τα αντίστοιχα γραφεία των οποίων έχει καταρτίσει την Ενοποιημένη Συμφωνία.

Βασική υποχρέωση όλων των μελών είναι η χορήγηση Πράσινης Κάρτας για την κάλυψη αστικής ευθύνης από ατυχήματα που προκαλούνται στο εξωτερικό από την κυκλοφορία των οχημάτων. Ας δούμε λίγο αναλυτικότερα το σύστημα Πράσινων Καρτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΡΤΑ

Όλα τα αυτοκίνητα που εισέρχονται ή εξέρχονται από τα σύνορα ενός κράτους πρέπει να είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Διαθνούς Ασφάλισης, την λεγόμενη Πράσινη Κάρτα. Εάν δεν είναι εφοδιασμένα με παρόμοιο πιστοποιητικό, αυτό δίνεται υποχρεωτικά από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης του κράτους και ισχύει για χρονικό διάστημα 30 ημερών, χωρίς δυνατότητα ανανέωσης. Η συνοριακή ασφάλιση καταρτίζεται σύμφωνα με τους όρους και το τιμολόγιο που ισχύουν σε μία χώρα. Ο τύπος της Πράσινης Κάρτας, τον οποίο θα εξετάσουμε παρακάτω, είναι κοινός για όλα τα κράτη – μέλη του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης.

7.1 Έννοια και προϋποθέσεις χορήγησης

Η Πράσινη Κάρτα ασφαλίζει την αστική ευθύνη προς τρίτους, από ατυχήματα τα οποία μπορεί να προκαλέσει το αυτοκίνητο σε κάποιες από τις χώρες που επισκέπτεται, σύμφωνα με τους νόμους που ισχύουν στην χώρα που έγινε το ατύχημα. Με την Πράσινη Κάρτα δεν καλύπτονται οι ζημιές στο ίδιο το αυτοκίνητο, δηλαδή ζημιές Πυρός, Κλοπής και Ιδίων Ζημιών.

Η ασφαλιστική εταιρεία που έχει ασφαλίσει το αυτοκίνητο, είναι υποχρεωμένη να εκδώσει Πράσινη Κάρτα, όταν αυτό της ζητηθεί από τον ασφαλιζόμενο της. Η Πράσινη Κάρτα εκδίδεται για ένα μήνα τουλάχιστον και μέχρι ένα χρόνο, πάντα όμως για ολόκληρα μηνιαία διαστήματα και δεν μπορεί να ακυρωθεί, εφόσον έχει αρχίσει να ισχύει. Επίσης, σύμφωνα με υπουργική απόφαση, εφόσον έχει εκδοθεί και είναι σε ισχύ η Πράσινη Κάρτα, δεν μπορεί να ακυρωθεί ή να ανασταλεί το συμβόλαιο αυτοκινήτου. Απαραίτητα στοιχεία για την χορήγηση της Πράσινης Κάρτας είναι:

- Ο αριθμός του εν ισχύ ασφαλιστηρίου συμβολαίου αυτοκινήτου
- Το ονοματεπώνυμο του ασφαλισμένου
- Η ημερομηνία έναρξης και διάρκεια ασφάλισης σε μήνες

7.2 Σκοπός της Πράσινης Κάρτας

Σύμφωνα με στοιχεία που μας προσκόμισε το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης, το σύστημα της Διεθνούς Κάρτας Ασφάλισης Αυτοκινήτων, όπως αλλιώς λέγεται το σύστημα Πράσινων Καρτών, ετέθη σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 1953. Σκοπός του είναι η εξυπηρέτηση όσων επιθυμούν να ταξιδέψουν σε άλλη χώρα. Απώτερος στόχος, όμως, είναι η προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν σε άλλη χώρα από την χώρα προέλευσης / διαμονής. Οι βασικοί σκοποί του συστήματος Πράσινης Κάρτας είναι:

- το θύμα ενός τροχαίου ατυχήματος δεν θα πρέπει να βρεθεί σε μειονεκτική θέση για τον λόγο ότι οι σωματικές βλάβες ή οι υλικές ζημιές που του προκλήθηκαν οφείλονται σε ένα αυτοκινητιστή που επισκέπτεται τη χώρα του και όχι σ' ένα αυτοκινητιστή που είναι μόνιμος κάτοικος και
- οι αυτοκινητιστές που κυκλοφορούν έξω από τα σύνορά τους δεν θα πρέπει να εμποδίζονται στα σύνορα του κάθε κράτους που διασχίζουν, για λόγους που σχετίζονται με την ασφαλιστική τους κάλυψη.

7.3 Μορφή της Πράσινης Κάρτας

Η πράσινη κάρτα είναι χωρισμένη σε εννιά (9) παραγράφους:

1. Παράγραφος 1: αναγράφεται το «Πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης»
2. Παράγραφος 2: αναγράφεται το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης κάτω από την αιγίδα του οποίου εκδίδεται το Πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης
3. Παράγραφος 3: αναγράφονται οι ημερομηνίες ισχύος της Πράσινης Κάρτας, οι οποίες συμπεριλαμβάνονται στο χρονικό διάστημα κάλυψης
4. Παράγραφος 4: αναγράφονται τα διακριτικά αρχικά της χώρας που εδρεύει το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης, ο κωδικός αριθμός της ασφαλιστικής εταιρίας που εκδίδει την κάρτα και ο αριθμός της πράσινης κάρτας / ασφαλιστηρίου συμβολαίου
5. Παράγραφος 5: αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος ή ο αριθμός πλαισίου
6. Παράγραφος 6: αναγράφεται ο τύπος και η μάρκα του οχήματος. Τα κράτη για τα οποία ισχύει η Πράσινη Κάρτα αναγράφονται με τα διεθνή διακριτικά

γράμματα μέσα σε γραμμικό πλαίσιο. Για κάθε χώρα αντιστοιχεί ένα τετράγωνο εκτός από τις 30 χώρες μέλη του Ε.Ο.Χ. συμπεριλαμβανομένης και της Ελβετίας, οι οποίες αναγράφονται σε ένα ενιαίο παραλληλόγραμμο.

7. Παράγραφος 7: αναγράφεται το όνομα του ασφαλισμένου κυρίου του οχήματος ή του οδηγού κατόχου
8. Παράγραφος 8: αναγράφεται η επωνυμία και η διεύθυνση της ασφαλιστικής εταιρίας που εξέδωσε την Πράσινη Κάρτα
9. Παράγραφος 9: φέρει την υπογραφή του εκπροσώπου της ασφαλιστικής επιχείρησης και η σφραγίδα.

7.4 Ασφάλιστρα

Από 01.01.1996, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν χρεώνουν πρόσθετο ασφάλιστρο για την έκδοση Πράσινης Κάρτας για την κυκλοφορία οχημάτων στις χώρες που ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο και τις χώρες της Πολυμερούς Σύμβασης, δηλαδή για τις εξής:

Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Μ. Βρετανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ελλάδα, Ολλανδία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ισλανδία, Αυστρία, Ελβετία, Φινλανδία, Σουηδία, Νορβηγία, Ουγγαρία, Σλοβακία, Τσεχία, Σλοβενία, Λιχτενστάιν.

Στις περιπτώσεις, όμως, που εισπράττονται ασφάλιστρα για την Πράσινη Κάρτα, αυτά υπολογίζονται βάσει των ασφαλίστρων της κάθε εταιρείας και πάντα για ολόκληρα μηνιαία διαστήματα, ενώ το κόστος της εξαρτάται από την χρήση και τους φορολογήσιμους ίππους του οχήματος (Πάτρας, 2001). Η εκχώρηση των ασφαλίστρων στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης γίνεται με βάση την παραγωγή κάθε ασφαλιστικής εταιρείας στην αστική ευθύνη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8^ο

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Σύμφωνα με δημοσίευμα της εφημερίδας «ΤΑ ΝΕΑ» (24.10.2007), από το 2008 η Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να προσαρμοστεί στα όρια που θέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσον αφορά τις ανώτατες καλύψεις για ζημιές, σωματικές βλάβες κ.λπ., αναθεωρώντας τα προς τα πάνω κι αυτό αναμένεται ότι θα αυξήσει το κόστος της ασφάλισης αυτοκινήτου, χωρίς όμως να έχει διευκρινιστεί ακόμη το ύψος του ποσού.

Τα κατώτερα όρια σήμερα είναι: για Σωματικές Βλάβες 500.000 ευρώ και για Υλικές Ζημιές 100.000 ευρώ, ενώ τα ανώτατα όρια διαφέρουν από ασφαλιστική σε ασφαλιστική, ανάλογα με τις αντασφαλιστικές της συμβάσεις.

Σύμφωνα με την Interamerican, έχει ήδη δοθεί από την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος μια πρόταση – πλάνο στο αρμόδιο υπουργείο με τις θέσεις της Ένωσης, ώστε να αποφασισθεί τι θα γίνει με την επικείμενη αύξηση των ορίων της Αστικής Ευθύνης προς τρίτους. Το πιθανότερο λοιπόν είναι πως από το 2008 και μέσα σε πέντε χρόνια, όπως έχει ορισθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι ασφαλιστικές θα οδηγηθούν σε σταδιακή αύξηση των κατώτατων ορίων της κάλυψης της Αστικής Ευθύνης. Μέχρι την 01/01/2010 θα πρέπει να καλυφθούν κατά το ήμισυ τα νέα κατώτερα όρια και μέσα στην επόμενη τριετία το υπόλοιπο του κεφαλαίου. Το πιθανότερο είναι πως τα τελικά κατώτατα όρια θα διαμορφωθούν ως εξής:

Σωματικές Βλάβες (ανά θύμα) 1.000.000 ευρώ και Υλικές Ζημιές 1.000.000 ευρώ (ανά ζημιογόνο γεγονός).

8.1 Πώς επηρεάζουν τα νέα όρια τα ασφάλιστρα

Η αύξηση της ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρείας, που θα δίνει καλύψεις με μεγαλύτερα όρια για την Αστική Ευθύνη, θα οδηγήσει σε άνοδο και τα ασφάλιστρα και οι ασφαλιστικές βρίσκονται ήδη σε περίοδο εκπόνησης αναλογιστικών μελετών, ώστε να εξετάσουν το ενδεχόμενο αύξησής τους.

Στην αύξηση των ασφαλίσεων συνηγορεί και το γεγονός ότι από τον Μάιο 2007 έχει τεθεί σε εφαρμογή ο νέος νόμος περί ασφάλισης Αστικής Ευθύνης του Κλάδου Αυτοκινήτων, που μεταξύ άλλων μειώνει στο ελάχιστο τις περιπτώσεις που μια ασφαλιστική απαλλάσσεται από την καταβολή αποζημίωσης. Έτσι, σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, το εξαμηνιαίο ασφάλιστρο για ένα καινούργιο αυτοκίνητο 1.600 κ.εκ. με αξία 18.500 ευρώ και μεικτή ασφάλεια που σήμερα ανέρχεται σε περίπου 500 ευρώ, μπορεί να φτάσει ή να ξεπεράσει ακόμη και τα 550-600 ευρώ. Πρόκειται ωστόσο για εκτιμήσεις, καθώς το τοπίο για το «χαράτσι» που θα κληθούν να πληρώσουν οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων δεν έχει ακόμη οριστικοποιηθεί.

Προς το παρόν πάντως, ανώτατα στελέχη ασφαλιστικών εταιρειών επισημαίνουν ότι δεν θα συνιστούσαν στους πελάτες τους να κάνουν συμβόλαια ετήσιας διάρκειας, επειδή θεωρούν ότι κάτι τέτοιο είναι βιαστικό και δεν έχει ξεκαθαρίσει ακόμη το τοπίο.

8.2 Τα μυστικά του bonus / malus και η κατάργησή του

Σύμφωνα με την Interamerican, υπάρχει προοπτική να αλλάξει το σύστημα bonus / malus, επειδή είναι απαρχαιωμένο και δείχνει να μη λειτουργεί σωστά, αφού καταστρατηγείται από πολλές ασφαλιστικές. Αρκετές εταιρείες έχουν ήδη αλλάξει αυτό το σύστημα, αφού, όπως αναφέρουν στελέχη της ασφαλιστικής εταιρείας, ο βασικότερος τιμολογιακός παράγοντας δεν είναι πλέον το bonus / malus, αλλά το πλήθος ζημιών ευθύνης του ιδιοκτήτη/οδηγού του εκάστοτε οχήματος, αλλά και άλλοι παράγοντες.

Στον υπολογισμό των ασφαλιστρών μπορεί να υπολογίζεται ακόμη η οδηγική εμπειρία και η ηλικία του ιδιοκτήτη/οδηγού, η οικογενειακή του κατάσταση, ο τύπος του αυτοκινήτου που οδηγεί (σπορ, κάμπριο κ.λπ.) κ.ά.

Όλες οι εταιρείες εφάρμοζαν την κλίμακα bonus / malus, η οποία ξεκινούσε με κατηγορία βάσης το 10 και έφτανε στο μικρότερο 5 ή μεγαλύτερο 20 ανάλογα με το πλήθος ζημιών του ιδιοκτήτη/οδηγού του οχήματος. Η κάθε κατηγορία αύξανε ή μείωνε αντίστοιχα τα ασφάλιστρα της βασικής κατηγορίας 10, κατά 10%. Αμέσως μετά την απελευθέρωση του υποχρεωτικού από το υπουργείο, τιμολογίου του Κλάδου Αυτοκινήτων, η κάθε ασφαλιστική εφάρμοσε δική της κλίμακα.

Έτσι σήμερα, ενώ σχεδόν όλες οι ασφαλιστικές διατηρούν την ανώτατη κατηγορία 20, συναντάμε ασφαλιστικές που ως κατώτατες κατηγορίες μπορεί να έχουν το 1, 2, 3 κ.λπ. Στόχος αυτής της κίνησης ήταν η αύξηση του χρόνου που απαιτείται για φτάσει ένας ιδιοκτήτης οχήματος στη μικρότερη κατηγορία. Παράλληλα, η έκπτωση από 10% ανά κατηγορία άλλαξε και έφτασε, ανάλογα με την ασφαλιστική, μέχρι και 4%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9^ο

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Σύμφωνα με δημοσίευμα της Express (14.07.2008), η άρση των περιορισμών στην υποχρεωτική τιμολόγηση στους κλάδους των ασφαλίσεων ζωής, πυρός και στην αστική ευθύνη αυτοκινήτων με αποτέλεσμα την αύξηση των ασφαλιστρών και οι συνεχείς εξαγορές και συγχωνεύσεις εταιριών και ομίλων που προσφέρουν ασφαλιστικές υπηρεσίες, αποτελούν τους βασικούς παράγοντες που σημαδεύουν την πορεία του κλάδου των ασφαλειών στη χώρα τα τελευταία χρόνια.

Μέχρι το 1996, η υποχρεωτική τιμολόγηση, η οποία ήταν διοικητικά καθοριζόμενη, είχε εφαρμογή στους κλάδους των ασφαλίσεων ζωής, πυρός και στην αστική ευθύνη αυτοκινήτων. Οι κλάδοι αυτοί αποτελούν το 62,2% περίπου της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών της ελληνικής αγοράς, σύμφωνα με βάση τα στατιστικά στοιχεία του 2006 της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος. Από το 1997 έχουν αρθεί οι περιορισμοί της υποχρεωτικής τιμολόγησης στους κλάδους αυτούς. Αποτέλεσμα της άρσης αυτής ήταν η αύξηση των ασφαλιστρών, ιδίως κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών, της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων σε επίπεδα αρκετά υψηλότερα του πληθωρισμού. Στις ασφαλίσεις ζωής, η άρση των περιορισμών είχε σαν αποτέλεσμα τη μαζική εμφάνιση προϊόντων τύπου Unit Linked. Τα Unit Linked είναι ασφαλιστήρια συμβόλαια επενδυτικού χαρακτήρα, τα οποία συνδέονται με τις επενδύσεις του κεφαλαίου σε μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων ή μερίδια εσωτερικών μεταβλητών κεφαλαίων των ασφαλιστικών εταιριών.

Αντίθετα, στις ασφάλειες πυρός παρατηρήθηκαν μειώσεις ασφαλιστρών από τα επίπεδα που είχαν καθοριστεί από το υποχρεωτικό τιμολόγιο. Μόνο τα τελευταία χρόνια και μετά την εμφάνιση φαινόμενων φυσικών καταστροφών καταγράφηκαν αυξήσεις τιμολογίων.

9.1 Εξαγορές και συγχωνεύσεις

Μια ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη στο χώρο της αγοράς της ιδιωτικής ασφάλισης ήταν το μεγάλο κύμα εξαγορών και συγχωνεύσεων που παρατηρήθηκε κατά τα τελευταία χρόνια τόσο στην Ελλάδα όσο και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η τάση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την είσοδο στην ελληνική ασφαλιστική αγορά ορισμένων διεθνών ασφαλιστικών ομίλων μέσω της εξαγοράς τοπικών ασφαλιστικών εταιριών, όπως για παράδειγμα η Eureco που εξαγόρασε την Interamerican, η GroupAMA τον Φοίνικα- METROLIFE- Εμπορική, η AXA την Alpha Ασφαλιστική, καθώς επίσης και η μετατροπή υποκαταστημάτων ευρωπαϊκών εταιριών σε ανώνυμες ασφαλιστικές εταιρίες, π.χ. Allianz, ING- πρώην Nationale Nederlanden). Παράλληλα καταξιωμένες διεθνείς εταιρίες, όπως οι Generalli, AIG και Ergo, έχουν ήδη πολύχρονη παρουσία στην ελληνική αγορά επιδιώκοντας την περαιτέρω ισχυροποίηση της θέσης τους.

Από την άλλη μεριά όμως, πρέπει να επισημανθεί και η αποχώρηση από την ελληνική ασφαλιστική αγορά ορισμένων άλλων μεγάλων διεθνών ασφαλιστικών εταιριών. Ενδεικτικά αναφέρουμε AGF, Zurich, Gotaer, Scottish Provident. Τα αίτια της αποχώρησης αυτής θα πρέπει να αναζητηθούν κυρίως στα προβληματικά αποτελέσματα του κλάδου της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και στο μεγάλο κόστος πρόσκτησης των ασφαλειών ζωής.

Αντίστροφα, μεταξύ των αιτίων της εισόδου μεγάλων ασφαλιστικών ομίλων στην ελληνική αγορά θα πρέπει να αναφερθούν το χαμηλό ποσοστό ασφαλιστικής κάλυψης των Ελλήνων, η ώριμη οικονομικά αλλά πολλά υποσχόμενη ελληνική ασφαλιστική αγορά και η διαπιστωμένη ανάγκη μεταρρύθμισης του κοινωνικού ασφαλιστικού συστήματος.

9.2 2008- 2012: Έτη αλλαγών

Σημαντικές αλλαγές φέρνει το 2008 για τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ασφαλειών.

Ήδη από την 1η Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους αυξήθηκε το ελάχιστο Εγγυητικό Κεφάλαιο που υποχρεούται να διαθέτει κάθε ασφαλιστική επιχείρηση με έδρα την Ελλάδα. Έτσι για κάθε νέα ασφαλιστική επιχείρηση αυτό διαμορφώνεται στα 6.000.000 ευρώ για τις ασφαλίσσεις αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, αστικής ευθύνης πλοίων και αεροσκαφών, γενικής αστικής ευθύνης, πιστώσεων και εγγυήσεων έναντι 4.500.000 ευρώ που ίσχυε μέχρι πρότινος, στα 2.000.000 ευρώ για τις ασφαλίσσεις λοιπών κλάδων ζημιών και στα 6.000.000 ευρώ για τις ασφαλίσσεις ζωής έναντι 4.500.000 ευρώ που ίσχυε μέχρι πρότινος. Για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που λειτουργούσαν ήδη πριν από τη δημοσίευση του σχετικού Προεδρικού Διατάγματος που ορίζει τη συγκεκριμένη αύξηση, το ελάχιστο Εγγυητικό Κεφάλαιο διαμορφώνεται στα ίδια ποσά με αυτά για μια νέα επιχείρηση που ισχύουν όμως μέχρι το τέλος του 2008.

Σύμφωνα δε με προσχέδιο Προεδρικού Διατάγματος του Υπουργείου Ανάπτυξης που τέθηκε πρόσφατα σε δημόσια διαβούλευση , προτείνεται η εναρμόνιση του εθνικού δικαίου με το κοινοτικό και η ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την αύξηση των κατωτάτων ορίων ευθύνης του ασφαλιστή για την αποζημίωση σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών σε ό,τι σχετίζεται βέβαια με την ασφάλιση αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και οχημάτων. Έτσι, από 01.07.2009, τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης δεν μπορεί να οριστούν κατώτερα:

- i) σε περίπτωση σωματικής βλάβης από 2.500.000 ευρώ, ανά ατύχημα, ανεξαρτήτως του αριθμού των θυμάτων
- ii) σε περίπτωση υλικής ζημιάς από 500.000 ευρώ, ανά ατύχημα, επίσης, ανεξαρτήτως του αριθμού των θυμάτων

Τα ίδια ποσά διπλασιάζονται σε 5.000.000 και 1.000.000 ευρώ αντίστοιχα από την 01.01.2012.

9.3 Τι προβλέπουν οι ασφαλιστικές εταιρείες

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε η ICAP στο πλαίσιο της μελέτης της για την ιδιωτική ασφάλιση σε μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες, σχετικά με την πρόβλεψή τους για τις τάσεις που διαφαίνονται όσον αφορά την πορεία του κλάδου στην Ελλάδα μέχρι το 2009, οι περισσότερες εταιρείες κατέγραψαν συγκρατημένη αισιοδοξία, ενώ αναμένουν μεγαλύτερη ανάπτυξη στα επόμενα χρόνια.

Συγκρατημένη αισιοδοξία για τις τάσεις της αγοράς για την επόμενη διετία εκφράζουν τα στελέχη των επιχειρήσεων. Η αισιοδοξία είναι απόρροια των αλλαγών που έχουν δρομολογηθεί από την κυβέρνηση για την περαιτέρω ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα. Το σημαντικότερο γεγονός που επηρέασε την ελληνική αγορά της ιδιωτικής ασφάλισης την τελευταία δεκαετία είναι η απελευθέρωση της υποχρεωτικής τιμολόγησης, δηλαδή απελευθέρωση των τιμολογίων ασφαλιστρών που μέχρι πρότινος καθορίζονταν από την Εποπτεύουσα Αρχή, η οποία ήρθε σαν αποτέλεσμα της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας της ιδιωτικής ασφάλισης με αυτή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τα στελέχη των ασφαλιστικών εταιριών θεωρούν ότι μακροχρόνια θα υπάρξουν θετικές επιδράσεις στην ασφαλιστική αγορά λόγω της επιδείνωσης του προβλήματος της κοινωνικής ασφάλισης, της παράλληλης ανάπτυξης των τραπεζών, της πληρέστερης εποπτείας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων από τη νέα Εποπτική Αρχή, της σύγκλισης των οικονομικών μεγεθών της χώρας προς το μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αύξησης των κατωτάτων υποχρεωτικών ορίων του κλάδου ασφάλισης της αστικής ευθύνης οχημάτων που θα επιφέρει μια λογική αύξηση των ασφαλιστρών.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Παρά το γεγονός ότι ο σχετικός κλάδος αποτελεί την αχίλλειο πτέρνα της αγοράς, συσσωρεύοντας ζημιές που συχνά εξανεμίζουν τα έσοδα του κλάδου από ασφάλιστρα, οι εταιρείες επιδίδονται σε έναν οξύτατο μεταξύ τους ανταγωνισμό, προκειμένου να αποσπάσουν πελάτες ή να κερδίσουν το χαμένο έδαφος. Ο λόγος είναι προφανής στον βαθμό που η αστική ευθύνη αποτελεί το βασικό όχημα για την προσέλκυση της πελατείας, ενώ την ίδια στιγμή εξασφαλίζει πολύτιμη ρευστότητα για την ασφαλιστική αγορά. Τα στοιχεία αποδεικνύουν μια ευρύτατη μετατόπιση των ασφαλισμένων από μεγάλες εταιρείες του κλάδου σε μικρότερες, εξέλιξη που ανέδειξε, με βάση την πορεία της τελευταίας πενταετίας, νέους παίκτες στην αγορά. Εργαλείο γι' αυτήν τη στροφή του ενδιαφέροντος από την πλευρά των ασφαλισμένων ήταν φυσικά τα φθηνότερα τιμολόγια, που επιστρατεύθηκαν ως βασική προωθητική ενέργεια σε μια περίοδο που η υποχρεωτική ασφάλιση για αστική ευθύνη δεν έχει καν εμπεδωθεί ως αναγκαίο αγαθό και τα ανασφάλιστα αυτοκίνητα αριθμούν αρκετές χιλιάδες.

Οι μικρότερες εταιρείες βρήκαν πρόσφορο έδαφος και ο ανταγωνισμός, ακόμα και με τα ισχυρά ονόματα της αγοράς, ανέδειξε κερδισμένους εκείνους που υπόσχονταν μια φθηνή λύση, στον βαθμό μάλιστα που η κάλυψη για αστική ευθύνη παραπέμπει την αποζημίωση του θύματος όχι από την εταιρεία του, αλλά από την εταιρεία εκείνου που ευθύνεται για το ατύχημα. Όπως σημειώνουν στελέχη της αγοράς, λίγοι είναι εκείνοι που επιλέγουν εταιρεία με κριτήριο την αξιοπιστία της, στον βαθμό που ασφαλισμένος δεν είναι τελικώς και εκείνος που καρπούται τα οφέλη μιας αξιόπιστης επιλογής. Το καθεστώς αυτό τείνει σταδιακά να μεταβάλει η καθιέρωση του θεσμού του φιλικού διακανονισμού, που επιτρέπει στον κάτοχο του αυτοκινήτου να αποζημιώνεται από την ίδια την εταιρεία στην οποία είναι ασφαλισμένος. Μέσα από τη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται, το κριτήριο της ποιότητας των υπηρεσιών θα αποτελέσει σταδιακά ένα βασικό εργαλείο για την αξιολόγηση των εταιρειών, αλλά η αλήθεια είναι ότι ακόμα και σήμερα η πρακτική αυτή απέχει ακόμη από το να αποτελέσει μια γενικευμένη κατάσταση.

Η αξιοπιστία της αγοράς, που μετράται μεταξύ άλλων μέσα από την ικανότητά της να πληρώνει άμεσα αποζημιώσεις, δεν είναι σε καμιά περίπτωση συνάρτηση του μεγέθους της, στον βαθμό μάλιστα που από την ευθύνη για τη φερεγγυότητα του κλάδου δεν εξαιρούνται οι μεγάλες εταιρείες, οι οποίες ήταν και εκείνες που συμμετείχαν ενεργά στη διαμόρφωση των συνθηκών της αγοράς.

Η εξέλιξη των μεριδίων των εταιρειών δείχνει ότι παρά το γεγονός πως μιλάμε για μια αγορά αρκετά κατακερματισμένη (45 περίπου εταιρείες δραστηριοποιούνται), οι ευκαιρίες για την είσοδο στην αγορά νέων παικτών δεν λείπουν, καθώς νέες εταιρείες κατάφεραν σε σύντομο χρονικό διάστημα να αποσπάσουν σημαντικό μερίδιο της αγοράς, περιορίζοντας το μονοπώλιο των ισχυρών του κλάδου. Το ερώτημα για το κατά πόσον η αξιοπιστία της αγοράς εξισώνεται με το μέγεθος κάθε εταιρείας, ακούγεται ρητορικό για τον ασφαλισμένο, αλλά όχι για την πολιτεία, η οποία είναι και αυτή που θα πρέπει να κρίνει αν οι ανακατανομές στην παραγωγή συνοδεύονται και με την τήρηση των όρων του υγιούς ανταγωνισμού, για την καταστρατήγηση του οποίου διαμαρτύρονται οι μεγάλες εταιρείες.

Η φερεγγυότητα των εταιρειών είναι εν τέλει θέμα ποιότητας υπηρεσιών, εξυπηρέτησης, καταβολής των αποζημιώσεων και φυσικά τήρησης των αναγκαίων αποθεμάτων, την επάρκεια των οποίων καλείται ο εν εξελίξει έλεγχος του υπουργείου Ανάπτυξης να διαπιστώσει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1.Πεπελάσης Ι.**, (2008), «Βασικές Γνώσεις για την Ασφαλιστική Διαμεσολάβηση», ΑΤExcelixi, Εκπαιδευτικό Εγχειρίδιο
- 2.Πάτρας Δ.**,(2001), «Ασφάλιση Αυτοκινήτου», Ελληνικό Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Σπουδών
- 3.Ιωάννης Ρόκας**, (2005) Ιδιωτική Ασφάλιση, Εκδόσεις Σάκκουλα
- 4.Βασίλειος Κιάντος** (2005) Ασφαλιστικό Δίκαιο, Εκδόσεις Σάκκουλα
- 5.Γιάννης Βελέντζας** (2007) Δίκαιο Ιδιωτικής Ασφάλισης Εκδόσεις Ius
- 6.Ράνια Χατζηνικολάου- Αγγελίδου** (2008) Εκδόσεις Σάκκουλα

ΛΙΣΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΠΟΥ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

1	A.R.A.G. Allgemeine R.S.Versicherung
2	Allianz
3	Commercial Value
4	Activa (πρώην CGU)
5	Das Hellas (Ασφαλιστική Εταιρεία Νομικής Προστασίας)
6	Ecclesiastical Ins. Office PLC
7	Generali Hellas
8	Gerling-Konzern
9	Hamburg Mannheimer
10	ING
11	Inchcape
12	Inter Partner Assistance
13	International Hellas
14	Le Monde
15	Malayan Insurance Co.Ltd
16	Mapfre Asistencia Co.
17	Personal Insurance
18	AIG
19	Sbai Mondial Assistance
20	Αγροτική Ασφαλιστική
21	Αιγαίον
22	Υδρόγειος
23	Ιντερσαλόνικα
24	Δύναμις
25	ΑΧΑ
26	Ατλαντική Ένωση
27	Εγνατία
28	Ευρωπαϊκή Ένωσις Α.Ε.Ε.Γ.Α.-Ασφ.Μινέτα
29	Εθνική
30	Imperial
31	Interamerican
32	Ευρώπη

