

**Περιορισμοί των παροχών του Επικουρικού Κεφαλαίου του κ.ν. 489/76 και
ιδιαίτερα αυτών που επέφερε ο ν. 4092/2012 και οι δεσμεύσεις του νομοθέτη από
το διεθνές & ενωσιακό δίκαιο**

Ιωάννης Ρόκας

1. Με το άρθρο μόνο του υπ' αριθμ. 4147/17.02.1961 νόμου¹, η Ελλάδα κύρωσε την Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Στρασβούργου «περί υποχρεωτικής ασφαλίσεως έναντι αστικής ευθύνης αφορώσης εις αυτοκίνητα οχήματα» της 20ης Απριλίου 1959. Η υποχρέωση της Ελλάδας να κυρώσει τη Σύμβαση απέρρευε από την ιδιότητά της ως μέλος του Συμβουλίου της Ευρώπης² και της εντεύθεν υποχρέωσής της να συνεργάζεται για την πραγματοποίηση του σκοπού του Συμβουλίου³. Η κύρωση της Σύμβασης την κατέστησε αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού δικαίου με αυξημένη τυπική ισχύ, αφού, ως κυρωθείσα από τη Βουλή Διεθνής Σύμβαση, υπερισχύει από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου ισχύοντος ή μελλοντικού (άρθ. 28 παρ. 1 του Συντάγματος). Σύμφωνα με το άρθ. 9 του ν. 4147/61 «*τα Συμβαλλόμενα (στη σύμβαση) Κράτη αναλαμβάνουν την υποχρέωση ιδρύσεως Ταμείου Εγγυήσεως ή λήψεως ισοδυνάμων μέτρων προς σκοπόν αποζημιώσεως ζημιωμένων προσώπων δια βλάβες προκαλούμενες από συνθήκες συνεπαγόμενας αστικήν ευθύνην οσάκις δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωσις προς ασφάλισιν ή δεν επιτευχθή η αναγνώρισις του υπευθύνου προσώπου ή η προκείμενη περίπτωσης αποτελεί μίαν των εξαιρουμένων της ασφαλίσεως συμφώνως προς την α' πρότασιν της παρ. 1 του άρθ. 3 των συνημμένων διατάξεων*⁴». Σύμφωνα δε με το άρθ. 3 του Παραρτήματος Ι της Σύμβασης, «η

¹ ΦΕΚ Α' 42/17.3.1961.

² Το Συμβούλιο της Ευρώπης ιδρύθηκε στις 5 Μαΐου 1949. Τα ιδρυτικά μέλη αυτού του Οργανισμού ήταν το Βέλγιο, η Δανία, η Γαλλία, η Ιρλανδία, η Ιταλία, το Λουξεμβούργο, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ η Ελλάδα έγινε μέλος στις 9 Αυγούστου 1949.

³ Ο σκοπός του Συμβουλίου της Ευρώπης είναι η επίτευξη ενότητας ανάμεσα στα Κράτη-μέλη, η οικονομική και κοινωνική πρόοδος, η κοινή δράση στον οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, επιστημονικό, νομικό και διοικητικό τομέα, καθώς και στην απόλαυση των θεμελιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων και ελευθεριών, ο οποίος (σκοπός) επιτυγχάνεται και μέσω της σύναψης συμβάσεων (Κεφάλαιο Ι άρθ. 1α και 1β και Κεφάλαιο ΙΙ άρθ. 2 και 3 του Καταστατικού του).

⁴ Οι δε «συνημμένες διατάξεις», που είναι το Παράρτημα Ι της Σύμβασης, προβλέπουν ότι «η ασφάλεια δέον όπως καλύπτει την αστικήν ευθύνην του ιδιοκτήτου και οιοδήποτε οδηγού ή υπευθύνου δια το ασφαλισθέν όχημα προσώπου, εξαιρουμένων των προσώπων άτινα έλαβον τον έλεγχο του

ασφάλεια δέον όπως καλύπτει την αστική ευθύνη του ιδιοκτήτη και οιονδήποτε του οδηγού...και δέον όπως περιλαμβάνει βλάβη προξενθείσα σε πρόσωπα και ιδιοκτησία...εξαιρουμένων της ζημίας του ασφαλισμένου οχήματος και της μεταφερόμενης ιδιοκτησίας».

Από τις ως άνω διατάξεις προκύπτει η υποχρέωση της Ελλάδας να ιδρύσει «**Ταμείο Εγγύησης**» για την καταβολή αποζημιώσεων σε ζημιωθέντες σε τροχαία ατυχήματα από **ανασφάλιστους** ή **άγνωστους** υπευθύνους του ατυχήματος, η οποία εκπληρώθηκε με την **ίδρυση** του Επικουρικού Κεφαλαίου (άρθ. 16 έως 25 ν.489/1976)⁵ με δεκαεπταετή καθυστέρηση (αφού όφειλε, σύμφωνα με το άρθ. 1 της Σύμβασης, να το είχε πράξει μέχρι την 20η Οκτωβρίου 1959) και με την εισαγωγή της **υποχρέωσης** του Επικουρικού Κεφαλαίου (Ε.Κ.) να αποκαθιστά την βλάβη των εν λόγω ζημιωθέντων (άρθ. 19), η οποία επίσης εκπληρώθηκε με την πρόβλεψη αποζημίωσης, αρχικά μόνο λόγω θανάτωσης ή σωματικής βλάβης, ενώ το 1985 με τροπολογία προβλέφθηκε και λόγω υλικών⁶ ζημιών.

Όμοιες υποχρεώσεις για τη Χώρα μας πηγάζουν και από το ενωσιακό δίκαιο. Συγκεκριμένα, στο άρθ. 10 παρ. 1 της κωδικοποιημένης ασφαλιστικής Οδηγίας αυτοκινήτων 2009/103⁷, προβλέπεται «**υποχρέωση των Κρατών μελών να ιδρύουν**

αυτοκινήτου είτε δια κλοπής ή ενασκήσεως βίας είτε απλώς άνευ της συγκαταθέσεως του ιδιοκτήτου ή υπευθύνως χρησιμοποιούντος αυτό προσώπου».

⁵ Ο ν. 489/1976 συμπληρώθηκε/ τροποποιήθηκε από το ν. 1569/85, τα π.δ. 1019/81 και 118/85 και ακολούθως κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 237/1986 «Κωδικοποίηση διατάξεων του ν. 489/1976», μεταγενέστερα δε τροποποιήθηκε δεκαοχτώ φορές με τελευταία αυτή του ν. 4092/2012 άρθ.4 με τίτλο «τροποποιήσεις του π.δ. 237/1986». Να σημειωθεί ότι και ο νομοθέτης του τελευταίου αυτού νόμου ονοματίζει τον κωδικοποιημένο νόμο 489/1976 ως π.δ. 237/1986, όπως άλλωστε πράττει μερικές φορές και η νομολογία και θεωρία, ενώ ο σκοπός του π.δ. 237/1986 ήταν αποκλειστικά η κωδικοποίηση και όχι η κατάργηση του ν. 489/1976, έτσι ώστε η παραπομπή στο π.δ., και όχι στον κωδικοποιημένο (έκτοτε) ν. 489/1976, αναιρεί τον μη αυτοτελή σκοπό του π.δ. που ήταν μόνο η ένταξη των πέραν του ν. 489/1976 (εισαχθέντων μετά την εισαγωγή του) σχετικών διατάξεων στο νόμο αυτό, ώστε έκτοτε να ονομάζεται κ.ν. 489/1976.

⁶ Άρθ. 50 παρ. 5 ν. 1569/85.

⁷ Η Οδηγία 2009/103/EK κωδικοποίησε και τροποποίησε τις Οδηγίες αυτοκινήτων 72/166/EOK (α' Οδηγία αυτοκινήτων), 84/5/EOK (β' Οδηγία αυτοκινήτων), 90/232/EK (γ' Οδηγία αυτοκινήτων), 2000/26/EK (δ' Οδηγία αυτοκινήτων) και 2005/14/EK (ε' Οδηγία αυτοκινήτων), τις οποίες και κατάργησε με το άρθ. 29 αυτής. Συνεπώς δεν είναι ορθή η παραπομπή σε διατάξεις των καταργημένων ως άνω Οδηγιών, τουλάχιστον χωρίς αναφορά στις διατάξεις της κωδικοποιημένης Οδηγίας στις οποίες αφορά η παραπομπή.

*οργανισμό με αποστολή να αποζημιώνει τα θύματα ατυχημάτων προκαλούμενα από ανασφάλιστα ή αγνώστων στοιχείων οχήματα». Ακόμη, το άρθ. 3 παρ. 3 εδ. β' περίπτ. 3η της εν λόγω Οδηγίας, ορίζει ότι «η ασφάλιση καλύπτει υποχρεωτικά τις υλικές ζημιές⁸ και τις σωματικές βλάβες», ενώ, σύμφωνα με το άρθ. 9 αυτής, τα ελάχιστα ποσά υποχρεωτικής ασφάλισης στην περίπτωση των σωματικών βλαβών, ανέρχονται στο ποσό των 1.000.000 € για κάθε θύμα ή 5.000.000 € για κάθε αξίωση, ανεξάρτητα του αριθμού των θυμάτων και, στην περίπτωση των υλικών ζημιών, στο ποσό των 1.000.000 € για κάθε αξίωση ανεξάρτητα του αριθμού των θυμάτων. Εξάλλου, σύμφωνα με τις υπ' αριθμ. 14 και 53 εισαγωγικές σκέψεις (recital) της Οδηγίας αυτής, όταν το όχημα που προκάλεσε το ατύχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή όταν είναι αδύνατο να διαπιστωθεί η ταυτότητα του ασφαλιστή, ο ζημιωθείς θα πρέπει να ικανοποιείται από το **Ταμείο Εγγυήσεων («Οργανισμός»** κατά την Οδηγία), που θα εξασφαλίσει ότι το θύμα δεν θα παραμείνει χωρίς αποζημίωση στην περίπτωση που το όχημα που προξενεί το ατύχημα δεν είναι ασφαλισμένο ή είναι αγνώστων στοιχείων⁹.*

2. Ο κ.ν. 489/76 προβλέπει υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης του κυρίου, του κατόχου και **κάθε οδηγού** ή προστηθέντος για την οδήγηση ή υπευθύνου του ασφαλισμένου οχήματος που κυκλοφορεί στην Ελλάδα (άρθ. 2 παρ. 1 και άρθ. 6 παρ. 1 κ.ν. 489/76) έναντι ζημιωθέντων σε τροχαία ατυχήματα και, έτσι, υλοποιείται πλήρως η ενωσιακή υποχρέωση να καλύπτεται η αστική ευθύνη από την κυκλοφορία οχημάτων που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης στο έδαφος της Χώρας (άρθ. 3 παρ. 1 κωδικ. Οδηγίας 09/103), εξαιρεί όμως την κάλυψη της αστικής ευθύνης (έναντι ζημιωθέντων τρίτων) των προσώπων που επελήφθηκαν του αυτοκινήτου με κλοπή ή βία κατά παράβαση του άρθ. 13 παρ. 3 της Οδηγίας 09/103 (που προέρχεται από το άρθ. 2 παρ. 2 της Οδηγίας 84/5 – β' Οδηγία αυτοκινήτων).

Και ναι μεν το άρθ. 6 παρ. 2 εδ. β' κ.ν. 489/76 προβλέπει κάλυψη της αστικής ευθύνης του κυρίου ή κατόχου (μόνο και όχι του οδηγού) έναντι τρίτων σε περίπτωση ζημιών σε τρίτους από αυτοκίνητα που έχουν κλαπεί ή αποκτηθεί με χρήση βίας,

⁸ Υποχρέωση που εισήγαγε η, ήδη καταργηθείσα και περιληφθείσα στην κωδικ. Οδηγία 09/103, β' Οδηγία αυτοκινήτων (84/5 άρθ. 4 παρ. α').

⁹ Βλ. ομοίως άρθ. 25 εδ. β' της εν λόγω κωδικ. Οδηγίας 09/103 σχετικά με τη ρύθμιση του ζητήματος στις διασυνοριακές διαδρομές.

πλην όμως ο ζημιωθείς από αυτοκίνητο, την χρήση του οποίου είχαν επιληφθεί πρόσωπα με κλοπή ή βία, δεν έχει αξίωση κατά του ασφαλιστή για την αστική ευθύνη των προσώπων αυτών (που απέκτησαν το αυτοκίνητο με βία ή κλοπή) παρά μόνο κατά του κυρίου μέχρι (κατά την κρίση του δικαστηρίου) την αξία του αυτοκινήτου, όπως προβλέπει ο ν. ΓΝ/1911 άρθ. 4. Έτσι, ο ζημιωθείς στην περίπτωση αυτή δεν έχει πλήρη κάλυψη από ασφαλιστή αστικής ευθύνης, όπως επιτάσσει η ενωσιακή νομοθεσία. Η αξία του αυτοκινήτου είναι πολλές φορές παντελώς ανεπαρκής για να ικανοποιήσει τις αξιώσεις από τροχαία ατυχήματα, παρόλο που, σύμφωνα με την Οδηγία 84/5 άρθ. 2 παρ. 2 εδ. α', δεν μπορούν τα Κράτη-μέλη να εξαιρέσουν από την ασφαλιστική κάλυψη ζημιές σε τρίτους από αυτοκίνητα που αποκτήθηκαν με βία ή κλοπή, παρά μόνο αν την κάλυψη αυτή παρέχει το εθνικό επικουρικό κεφάλαιο. Το ελληνικό Επικουρικό Κεφαλαίο, όμως, δεν ευθύνονταν γι' αυτές τις περιπτώσεις παρά μόνο, μέχρι πρότινος, για το διαφορετικό όμως ζήτημα της πρόκλησης του ατυχήματος από πρόθεση (για το οποίο δεν ευθύνεται ο ασφαλιστής) που επίσης, μετά την κατάργηση της παρ. 1 εδ. γ' του άρθ. 19 του κ.ν. 489/76, στην οποία προέβηκε το άρθ. 4 ν. 4092/2012 δεν καλύπτει πλέον. Έτσι η ελληνική νομοθεσία παραβιάζει την ως άνω Οδηγία όχι όμως και τον κυρωτικό νόμο 4147/61 της ως άνω Ευρωπαϊκής Σύμβασης (όρος υπ' αριθμ. 5 του Παραρτήματος II αυτής) γιατί η Ελλάδα έχει κάνει χρήση της δυνατότητας να επιφυλαχθεί στο ζήτημα αυτό, σύμφωνα με το Παράρτημα II, όρος 9 της Σύμβασης. Να σημειωθεί ότι η νομολογία (βλ. π.χ. ΑΠ 1465/92, ΕλλΔνη 94, 1518) επιλύει αυτή την παραβίαση συμπληρώνοντας το κενό στην κάλυψη με εσφαλμένη εφαρμογή του άρθ. 10 παρ. 1 κ.ν. 489/76, κατά το οποίο ο τρίτος ζημιωθείς έχει αξίωση «μέχρι το ποσό της ασφαλιστικής σύμβασης» και άρα και πέραν της αξίας του αυτοκινήτου και έτσι θεμελιώνει ευθύνη του ασφαλιστή αστικής ευθύνης ενός προσώπου που όμως δεν είναι ασφαλισμένο!

Ειδικότερα, με βάση την ως άνω διάταξη κρίνει το Ακυρωτικό ότι ο τρίτος έχει ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή (του οχήματος που, οδηγούμενο από κλέπτη ή με βία αποκτήσαντα την κατοχή του, προξένησε ατύχημα) μέχρι το ύψος της ασφαλιστικής σύμβασης και όχι μέχρι το κατώτατο υποχρεωτικό όριο της αστικής ευθύνης που είναι υποχρεωμένος ο κύριος/ κάτοχος οχήματος, κατ' άρθ. 6 κ.ν. 489/76, να έχει ασφαλίσει το όχημά του και αντίστοιχα ο ασφαλιστής που του ζητήθηκε κάλυψη ευθύνης ατυχημάτων αυτοκινήτων είναι υποχρεωμένος να έχει

χορηγήσει την αντίστοιχη κάλυψη. Το κατώτατο όριο αστικής ευθύνης που πρέπει να συμφωνείται με ασφαλιστή από τους κυρίους/ κατόχους οχημάτων και να χορηγεί ο ασφαλιστής, δηλ. το εύρος της υποχρεωτικής κάλυψης, είναι αυτό που ορίζεται στο άρθρο 6 κ.ν. 489/76 που καθορίζει την ευθύνη του ασφαλιστή που παρέχει αυτού του είδους την ασφάλιση (ποιοτικό κριτήριο). Δεν παρέχει κάλυψη και άρα δεν ευθύνεται ο ασφαλιστής έναντι ουδενός (δηλ. ούτε έναντι των ασφαλισμένων ούτε έναντι των τρίτων ζημιωθέντων) στις τρεις εξαιρέσεις ευθύνης του άρθ. 6 κ.ν. 489/76, δηλ. στην ευθύνη για ζημιές στα μεταφερόμενα πράγματα, σε πρόσωπα που συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν αν και γνώριζαν ότι το όχημα αφαιρέθηκε παράνομα από τον κάτοχο του ή για να εκτελεστεί εγκληματική πράξη και πρόσωπα που σκόπιμα προξένησαν το τροχαίο ή σε πρόσωπα που επιλήφθηκαν το όχημα με κλοπή ή βία. Πλην όμως (εν είδει εξαίρεσης της εξαίρεσης) η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει ειδικά και μόνο την αστική ευθύνη του κυρίου/κατόχου του αυτοκινήτου, η χρήση του οποίου αποσπάσθηκε με κλοπή ή βία (άρθ. 6 παρ. 2 εδ. β'), δηλ. η υποχρεωτική κάλυψη περιλαμβάνει στην περίπτωση αυτή κατά νόμο μόνο την περιορισμένη ευθύνη του κυρίου/ κατόχου. Εφόσον λοιπόν δεν ζήτησε ο λήπτης της ασφάλισης να καλυφθεί προαιρετικά και για περιπτώσεις που δεν είναι υποχρεωτική η αγορά αυτού του είδους της ασφαλιστικής κάλυψης, ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται έναντι του τρίτου ζημιωθέντα από όχημα που αποκτήθηκε η χρήση του με κλοπή ή βία παρά μόνο μέχρι την αξία του οχήματος που είναι το ανώτατο όριο του ασφαλισμένου κυρίου/ κατόχου και όχι και πέραν αυτού που είναι πιθανόν να ανέρχεται η μη καλυπτόμενη ευθύνη του οδηγού (κλέπτη κ.λπ. του οχήματος), όπως επίσης ο ασφαλιστής δεν ευθύνεται έναντι των τρίτων και για ζημιές που προκλήθηκαν στις λοιπές ως άνω εξαιρέσεις κάλυψης. Με άλλα λόγια το άρθ. 10 παρ. 1 δεν εισάχθηκε για να καταργήσει τις εξαιρέσεις ευθύνης του άρθ. 6, αλλά προϋποθέτει την ευθύνη του ασφαλιστή εντός του υποχρεωτικού εύρους αυτής.

Το άρθ. 10 παρ. 1 αφορά το ύψος της κάλυψης (ποσοτικό κριτήριο), όχι το εύρος αυτής, αφορά δηλ. την περίπτωση που ο λήπτης έχει ασφαλιστεί για υψηλότερα ποσά από τα ελάχιστα υποχρεωτικά, οπότε -εξαιτίας του άρθρου αυτού- ο ασφαλιστής ευθύνεται και πέραν των ποσών αυτών μέχρι το ανώτατο όριο που συμφωνήθηκε με τη συγκεκριμένη σύμβαση. Στο παρελθόν είχε μάλιστα δημιουργηθεί αμφισβήτηση κατά πόσο ο τρίτος έχει αξίωση μέχρι τα κατώτατα υποχρεωτικά όρια ασφάλισης ή ευθύνεται και πέραν αυτών μέχρι του ύψους ή και του εύρους που τυχόν προαιρετικά ασφάλισε ο λήπτης, κυρίως αν η ευθύνη του

ασφαλιστή βασίζεται σε πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης που είχε μεν εκδοθεί με βάση τα κατώτατα όρια ευθύνης, πλην η σύμβαση προέβλεπε υψηλότερα (βλ. *I. Ρόκα*, Η πορεία προς του σύγχρονο ασφαλιστικό δίκαιο 2006, σελ. 351 επ, όπ. και περ. παραπ.), που τελικά έλυσε η νομολογία με την κατάφαση της ευθύνης μέχρι τα ποσοτικά όρια που είχε σε προαιρετική βάση συμφωνήσει ο λήπτης καθ' υπέρβαση των κατωτάτων υποχρεωτικών.

Συνεπώς εφόσον το παράγωγο δίκαιο επιβάλλει, στην περίπτωση που ο εθνικός νομοθέτης επιλέξει την εξαίρεση από το εύρος της υποχρεωτικής κάλυψης των δια κλοπής ή βίας επιληφθέντων του οχήματος (έστω και μερική, όπως παρ' ημίν) να προβλέψει συγχρόνως (ο εθνικός νομοθέτης) κάλυψη από το Ε.Κ., η νομοθεσία παραβιάζει στο σημείο αυτό το ενωσιακό δίκαιο και τούτο δεν αίρεται ασφαλώς με την λαθεμένη ερμηνεία του άρθ. 10 παρ. 1 που, άλλωστε οδηγεί, και στην επαναφορά της ευθύνης και σε όλες τις άλλες εξαιρέσεις ευθύνης.

Επίσης προβλέπει ο κ.ν. 489/76 υποχρεωτική κάλυψη της χρηματικής ικανοποίησης για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη που προέρχεται από θανάτωση ή σωματικές βλάβες ή ζημιές σε πράγματα τρίτων ζημιωθέντων από τον ασφαλισμένο σε τροχαία ατυχήματα, παρά το ότι το γράμμα των σχετικών διατάξεων τόσο της Σύμβασης του Στρασβούργου (άρθ. 3 εδ. β' Παράρτημα Ι) όσο και της Οδηγίας 09/103 (άρθ. 3 παρ. 3 εδ. β' περίπτ. 3^η – εφεξής και «**ευρωπαϊκές δεσμεύσεις**») δεν περιλαμβάνει την χρηματική ικανοποίηση. Η μη αναφορά στο γράμμα των ως άνω κειμένων στη **χρηματική ικανοποίηση** λόγω ψυχικής οδύνης ή ηθικής βλάβης συμβαδίζει με την αυτονόητη ανάγκη αποφυγής, στο μέτρο του δυνατού, της προσφυγής στη δικαστική επίλυση των διαφορών από αυτοκινητικά ατυχήματα, στην οποία (προσφυγή) όμως παραπέμπει η διαδικασία **διάγνωσης και επιδίκασης** της και κυρίως του **προσδιορισμού του ύψους της**¹⁰.

¹⁰ Σε αντίθεση με την αποζημίωση για ζημιές από θανάτωση ή τραυματισμό ή βλάβη περιουσιακών στοιχείων, η χρηματική ικανοποίηση δεν προσδιορίζεται με αντικειμενικά κριτήρια, όπως συμβαίνει π.χ. στη Γαλλία όπου ο νόμος κατηγοριοποιεί τις σωματικές βλάβες σε επτά βαθμίδες, ανάλογα με τη σοβαρότητά τους και στη συνέχεια εντάσσει την κάθε περίπτωση σωματικής βλάβης στην αντίστοιχη βαθμίδα, η οποία με βάση «πόντους» και πολλαπλασιαστική οδηγεί σε συγκεκριμένο ποσό χρηματικής ικανοποίησης (βλ. σχετικά *Δ. Ζορμπά*, Πρόεδρο του Επικουρικού Κεφαλαίου, βλ. στον ιστότοπο dikastis.blogspot.gr). Η χρηματική ικανοποίηση επιδικάζεται και προσδιορίζεται «κατ' **εύλογη κρίση του δικαστηρίου**» (άρθ. 932 ΑΚ) και όχι από αποδεικτικά στοιχεία της έκτασης της ζημιάς (π.χ. τιμολόγια δαπανών κ.λπ.), τα οποία αποτελούν μια εκ πρώτης όψεως απόδειξη που μπορεί να οδηγήσει σε άμεσο διακανονισμό της ζημιάς ή σε εξωδικαστηριακή διαδικασία επίλυσης. Εκτός τούτου, είναι

Η τυχόν μη πρόβλεψη ευθύνης του Ε.Κ. για την εν λόγω χρηματική ικανοποίηση δεν θα αποστερούσε από τα θύματα ανασφάλιστων και άγνωστων υπευθύνων μια ισοδύναμη και ίσης αποτελεσματικότητας προστασία με αυτήν των θυμάτων από ασφαλισμένους και γνωστούς υπευθύνους, έστω κι αν ο εθνικός νόμος (όπως εν προκειμένω το κ.ν. 489/76) προβλέπει ότι ο ασφαλιστής της υποχρεωτικής ασφάλισης αυτοκινήτων καλύπτει και την χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη (άρθ. 6 παρ. 2). Τούτο γιατί η ισοδύναμη και ίσης αποτελεσματικότητας προστασία, που κατά τη νομολογία του ΔΕΚ (ήδη ΔΕΕ)¹¹ επιδιώκει η Οδηγία 09/103, αναφέρεται στο ισοδύναμο κ.λπ. **στο επίπεδο της ελάχιστης προστασίας που προβλέπει η Οδηγία αυτή**¹², το γράμμα της οποίας δεν περιλαμβάνει, όπως είπαμε, και την χρηματική ικανοποίηση.

Το κατ' άρθ. 16 επ. κ.ν. 489/76 «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων», που είναι το ελληνικό «**Ταμείο Εγγύησης**» της Σύμβασης του Στρασβούργου και ο **Οργανισμός** της Οδηγίας 09/103, προβλέπει, επιπλέον των δύο περιπτώσεων ευθύνης με τις οποίες ήταν υποχρεωμένο να το έχει επιφορτίσει ο εθνικός νομοθέτης (δηλ. να καλύπτει θύματα τροχαίων ατυχημάτων από **ανασφάλιστα** και **άγνωστα** οχήματα) και κάλυψη από ατυχήματα όπου ο ασφαλιστής πτώχευσε ή η σε βάρος του εκτέλεση απέβηκε άκαρπη ή **ανακλήθηκε η άδεια** λειτουργίας της ασφαλιστικής επιχείρησης λόγω παραβίασης νόμου¹³.

Η επέκταση της ευθύνης του ελληνικού Επικουρικού Κεφαλαίου και πέραν των υποχρεώσεων που προβλέπουν οι ως άνω «**ευρωπαϊκές δεσμεύσεις**» είναι νόμιμη, καθόσον και η Σύμβαση του Στρασβούργου προβλέπει ότι τα Κράτη-μέλη

γνωστό ότι δεν υπάρχει καμία ομοιομορφία ως προς το ύψος των χρηματικών αποζημιώσεων που επιδικάζονται από τα διάφορα δικαστήρια της Χώρας, η κρίση των οποίων μάλιστα δεν υπόκειται σε αναγκαστικό έλεγχο (ΑΠ Ολ 13/2012).

¹¹ Άρθ. 1 παρ. 4 β' Οδηγίας αυτοκινήτων 84/5 και ήδη άρθ. 10 παρ. 1 κωδικ. Οδηγίας 09/103· βλ. και ΔΕΚ C-63/01 (Evans κατά Υπ. Περιβαλ. και Μεταφορών του Ην. Βασιλείου κ.λπ.).

¹² Μάλιστα, επειδή ακριβώς το ισοδύναμο και ίσης αποτελεσματικότητας επίπεδο προστασίας μεταξύ τρίτου ζημιωθέντα από ασφαλισμένο οδηγό και ζημιωθέντα από ανασφάλιστο ή άγνωστο οδηγό αναφέρεται και περιορίζεται στο επίπεδο ελάχιστης προστασίας που προβλέπει η Οδηγία, μπορεί κατά σχετική πρόβλεψη της κωδικ. Οδηγίας 09/103 (άρθ. 10, παρ. 3, περίπτ. β') ο εθνικός νομοθέτης να προβλέψει ίδια συμμετοχή στις υλικές ζημιές του τρίτου ζημιωθέντα για τα πρώτα 500 ευρώ, όταν υπεύθυνος είναι ο Οργανισμός (δηλ. το Ε.Κ.), ενώ όταν είναι ασφαλιστής δεν προβλέπεται ούτε επιτρέπεται να προβεί σε όμοια ρύθμιση ο εθνικός νομοθέτης. Πρόκειται δηλ. για μια επιτρεπτή διαφοροποίηση προστασίας επειδή γίνεται στο επίπεδο προστασίας που ο ίδιος ο ενωσιακός νομοθέτης θεσπίζει.

¹³ Η προϋπόθεση, κατά την οποία η ανάκληση της άδειας πρέπει να οφείλεται σε παράβαση του νόμου, προβλέφθηκε με τροπολογία που επέφερε το άρθ. 50 παρ. 7 ν. 1569/85.

μπορούν να εισάγουν μεγαλύτερη προστασία στα αδικούμενα πρόσωπα (άρθ. 1 παρ. 2) και η κωδικ. Οδηγία αυτοκινήτων 09/103 (άρθ. 28) προβλέπει επίσης τη δυνατότητα του εθνικού νομοθέτη να εισάγει ευνοϊκότερες διατάξεις για τον ζημιωθέντα απ' αυτές που είναι αναγκαίες για την εναρμόνιση με την Οδηγία (πρόκειται για **Οδηγία ελάχιστης εναρμόνισης**).

3. Το σύστημα που επέλεξε η Χώρα για να εκπληρώσει την υποχρέωσή της προς δημιουργία ενός **Ταμείου Εγγύησης ή Οργανισμού** για τις ως άνω περιπτώσεις ατυχημάτων από ανασφάλιστα οχήματα και από άγνωστους ζημιώσαντες είναι, σύμφωνα με το λεκτικό του άρθ. 18 παρ. 1 κ.ν. 489/76, η εισαγωγή **υποχρέωσης** όσων ασφαλιστικών επιχειρήσεων και αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών σύμφωνα με το λεκτικό της διάταξης¹⁴ ασκούν τον κλάδο αυτό (αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων) **να καθίστανται υποχρεωτικός και αυτοδικαίως μέλη αυτού**, συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που ασκούν στην Ελλάδα ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών¹⁵, καθώς και των ν.π.δ.δ. ή των οργανισμών κοινής ωφέλειας, των οποίων τα αυτοκίνητα έχουν εξαιρεθεί της υποχρεωτικής ασφάλισης¹⁶.

Η υποχρέωση της συμμετοχής στο Επικουρικό Κεφάλαιο είχε ως συνέπεια αρχικά (άρθ. 22 ν. 489/76 στην αρχική του μορφή) **υποχρέωση εισφοράς** υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου (Ε.Κ.) **από τα μέλη του** και, μετά την προσθήκη που επέφερε το άρθ. 50 παρ. 11 ν. 1569/85 στο ν. 489/76 (προσθήκη του άρθ. 19α πριν την κωδικοποίηση), **από τα ασφάλιστρα** του κλάδου ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων σε ύψος που θα καθορίζονταν με απόφαση της τότε εποπτικής Αρχής επί της ιδιωτικής ασφάλισης (Υπ. Εμπορίου), που όμως δεν μπορούσε να υπερβαίνει το 2% επί των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης αυτοκινήτων. Επέλεξε δηλ. ο εθνικός νομοθέτης να μετακυλίεται το βάρος της χρηματοδότησης του Ε.Κ. στην κοινωνία των ασφαλισμένων σε κινδύνους αστικής ευθύνης από

¹⁴ Οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί είναι επίσης ασφαλιστικές επιχειρήσεις (άρθ. 2α ν.δ. 400/70).

¹⁵ Πρόκειται μόνο για τις ενωσιακές ασφαλιστικές επιχειρήσεις, γιατί μόνο αυτές μπορούν να ασκούν ασφάλιση στην Ελλάδα χωρίς εγκατάσταση και οι οποίες είναι επίσης ασφαλιστικές επιχειρήσεις (αρθ. 2α ν.δ. 400/70).

¹⁶ Βλ. για τις περιπτώσεις αυτές άρθ. 3 κ.ν. 489/76.

ατυχήματα αυτοκινήτων (και στους ελάχιστους εξαιρουμένους της υποχρεωτικής ασφάλισης, κυρίους, κατόχους και οδηγούς).

Η επιλογή αυτή ήταν ορθή γιατί αφορούσε τις, υπό ομαλές συνθήκες, εξαιρετικές περιπτώσεις ζημιών από ανασφάλιστους και άγνωστους ζημιώσαντες και τις περιπτώσεις πτωχεύσεων που, σημειωτέον, δεν υπήρξαν, καθότι ουδεμία ασφαλιστική επιχείρηση έχει κηρυχθεί σε πτώχευση από την μεταπολίτευση και εντεύθεν. Θα ήταν άδικη η επιβάρυνση των φορολογούμενων, που συνεπάγεται η χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό, για μια παθογένεια εγγενή του συστήματος λειτουργίας της υποχρεωτικής ασφάλισης των όσων οχημάτων κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα το 1976 που εισάχθηκε η υποχρεωτική ασφάλιση, δηλ. να επωμίζεται το σύνολο του πληθυσμού τις άμεσες δυσμενείς συνέπειες της χρήσης οχημάτων και όχι οι κάτοχοι των οχημάτων. Ο νομοθέτης, πέραν του ορίου του 2%, το οποίο μεταγενέστερα¹⁷ αυξήθηκε σε 5%, προέβλεψε το ως άνω ποσοστό να βαρύνει κατά 30% τους ασφαλισμένους και κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, πλην κατ' αποτέλεσμα για το σύνολο της εισφοράς επιβαρύνονται άμεσα και έμμεσα μόνο οι ασφαλισμένοι, αφού και η αναλογία των ασφαλιστών συγκεντρώνεται κυρίως από ασφάλιστρα¹⁸.

Θα μπορούσε ο νομοθέτης να προέβλεπε χρηματοδότηση του Ε.Κ. (και) από άλλες πηγές, αφού δεν είχε υποχρέωση από τις ως άνω «ευρωπαϊκές δεσμεύσεις» να επιλέξει την οδό της χρηματοδότησης από τα ασφάλιστρα του κλάδου ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων. Όμως η επιλογή που έκανε και το ανώτατο όριο που έθεσε με το νόμο δεν τον απαλλάσσει **της υποχρέωσης εξεύρεσης τρόπων αντιμετώπισης των οικονομικών αναγκών του Ε.Κ.** στην περίπτωση που ο ως άνω τρόπος χρηματοδότησης (δηλ. το όριο των 5% των ασφαλίσεων) δεν επαρκεί ώστε να εκπληρούνται εκείνες οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τις «ευρωπαϊκές δεσμεύσεις» (δηλ. της κάλυψης των ανασφάλιστων και άγνωστων οχημάτων). Μη λειτουργία του Ε.Κ. σημαίνει σοβαρή παραβίαση των «ευρωπαϊκών δεσμεύσεων» της Χώρας. Συνεπώς, εφόσον μετά τη διαπίστωση της πλήρους αδυναμίας του Ε.Κ. να

¹⁷ Βλ Υπ. Απ. Κ3/529/08.01.1996.

¹⁸ Να σημειωθεί ότι όταν εισάχθηκε η υποχρέωση εισφοράς σε ποσοστό (μέχρι 2% αρχικά) των ασφαλίσεων με το ν. 1569/85 η κατανομή προβλέπονταν να είναι 50% για τους ασφαλισμένους και 50% για τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ενώ η αντιστοιχία έγινε 30% προς 70% με το άρθ. 18 παρ. 2 ν. 2170/93.

αντεπεξέλθει των υποχρεώσεων του¹⁹ λόγω της γεωμετρικής αύξησης των υποχρεώσεων του τα τελευταία χρόνια εξαιτίας, όχι των πτωχεύσεων ασφαλιστικών εταιριών (αφού, όπως είπαμε, καμία δεν κηρύχθηκε σε πτώχευση²⁰), αλλά των ανακλήσεων αδειών ασφαλιστικών επιχειρήσεων που ασκούσαν τον κλάδο αυτόν²¹ και της κάθετης αύξησης των επιδικάσεων από τα δικαστήρια χρηματικών ικανοποιήσεων λόγω ψυχικής οδύνης, η ελληνική Πολιτεία θα μπορούσε απλά να αυξήσει το ποσοστό των ασφαλιστρών που προορίζονταν ως εισφορά για το Ε.Κ., δηλ. ν' ακολουθήσει το σύστημα χρηματοδότησης που η ίδια επέλεξε αναπροσαρμόζοντας το ποσοστό προς τα άνω.

4. Με το άρθ. 4 του ν. 4092/12 ακολουθήθηκε άλλη οδός αντιμετώπισης των οικονομικών αναγκών του Ε.Κ, διαφορετική του συστήματος που είχε εισάγει ο κ.ν. 489/76. Περιορίστηκε το ύψος της χρηματικής αποζημίωσης για ψυχική οδύνη στα 6.000 € κατ' ανώτατο όριο και το ύψος των αποζημιώσεων ζημιών αυτοκινήτων, των οποίων οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που τα ασφάλιζαν ανακλήθηκε η άδεια, κατά ένα ποσοστό επί του συνόλου της ζημιάς που κυμαίνεται από 10% μέχρι 30%.

Το επιχείρημα όμως της έκθεσης αξιολόγησης του Υπ. Οικονομικών επί του νομοσχεδίου που αφορά το άρθ. 4 ν. 4092/2012, ότι με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις **διασφαλίζεται η βιωσιμότητα του Ε.Κ., ώστε να έχει τη δυνατότητα να εκπληρώνει τις ως προς τους δικαιούχους αποζημιώσεις**, που επαναλαμβάνεται και από τη θεωρία²², δεν αρκεί για τη δικαιολόγηση των περικοπών των υποχρεώσεων του Ε.Κ. που εισάγει η διάταξη. Τούτο γιατί προϋποθέτει ότι το

¹⁹ Σύμφωνα με το σημείο 11.4 της αξιολόγησης των διατάξεων του νόμου του Υπ. Οικονομίας, το έλλειμμα του Ε.Κ. ανέρχεται σε 700 εκ. €, ενώ το ετήσιο έσοδό του ανέρχεται σε 72 εκ. €.

²⁰ Πολύ πριν την κήρυξη της πτώχευσης η κρατική εποπτεία οφείλει να έχει ανακαλέσει την άδεια λειτουργίας της ασφαλιστικής επιχείρησης λόγω ανεπάρκειας των εποπτικών κεφαλαίων και να την έχει θέσει σε «ασφαλιστική» εκκαθάριση, πράγμα που έπραττε η Πολιτεία, αλλά με καθυστέρηση, η οποία διόγκωνε τα ελλείμματα. Μάλιστα κατά τη διάρκεια της «ασφαλιστικής» εκκαθάρισης η επιχείρηση δεν μπορεί να κηρυχθεί σε πτώχευση (άρθ. 12α παρ. 1 εδ. γ' ν.δ. 400/70).

²¹ Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος, από τη μεταπολίτευση και μέχρι τον Οκτώβριο 2011 ανακλήθηκαν 70 άδειες (βλ. εφημερίδα Καθημερινή της 15.10.2011).

²² Βλ. γνμδ. *Ξ. Κοντιάδη* (παντού) και *Φ. Σπυρόπουλου* (σελ. 7) στον ιστότοπο της εφημερίδας Next Deal, <http://www.nextdeal.gr/Ειδήσεις/Ιδιωτική-Ασφάλιση/item/14240>.

ανώτατο όριο αρχικά του 2% και μετά του 5% ποσοστού επί των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου ευθύνης αυτοκινήτων της υποχρεωτικής αυτής ασφάλισης, που ο νόμος προβλέπει να είναι η κατ' ανώτατο όριο υπέρ του Ε.Κ. εισφορά, προβλέφθηκε κατ' επιταγή της Ευρωπαϊκής Σύμβασης (Στρασβούργου) ή του ενωσιακού δικαίου (Οδηγίες αυτοκινήτων), ενώ δεν συμβαίνει αυτό. Προϋποθέτει, με άλλα λόγια, το επιχείρημα αυτό ότι το όριο του 5% που όρισε ο εθνικός νομοθέτης προέρχεται από «**ευρωπαϊκή δέσμευση**» (ενώ ήταν ελεύθερη επιλογή του Έλληνα νομοθέτη) και έτσι, μη μπορώντας να το αυξήσει, επέλεξε την οδό της μείωσης των παροχών!

Το Ε.Κ. που, όπως είπαμε, **δεν ιδρύθηκε** σε εκπλήρωση υποχρέωσης της Ελλάδος που απορρέει από ενωσιακές Οδηγίες ασφάλισης αυτοκινήτων, αφού το έτος ίδρυσής του (1976) δεν ήταν μέλος της τότε ΕΟΚ η Χώρα, αλλά ιδρύθηκε σε εκπλήρωση υποχρέωσης που απορρέει από την Ευρωπαϊκή Σύμβαση του Στρασβούργου, εισάγει υποχρέωση της Χώρας να λειτουργεί **Οργανισμό** που θα δίνει τη δυνατότητα αποκατάστασης των ζημιών από θάνατο, σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές των θυμάτων τροχαίων που προξένησαν ανασφάλιστα ή άγνωστα αυτοκίνητα (όπως άλλωστε προέβλεπε για τους δικούς της σκοπούς και η β' Οδηγία ασφάλισης αυτοκινήτων 84/5)²³. Το ύψος του ανώτατου ποσοστού επί των καθαρών ασφαλιστρών που προβλέπεται στο άρθ. 20 κ.ν. 489/76 για τη χρηματοδότηση του Ε.Κ. είναι εσωτερική υπόθεση του εθνικού νομοθέτη. Η επιλογή αυτή του εθνικού νομοθέτη δεν δίνει δικαίωμα στην Πολιτεία να περιορίζει την υποχρέωση που έχει έναντι των «ευρωπαϊκών δεσμεύσεων» (Ευρωπαϊκή Σύμβαση και του ενωσιακού δικαίου) με το δικαιολογητικό της ανεπάρκειας των εσόδων (εξαιτίας του ορίου του 5%) για την κάλυψη των υποχρεώσεών της, δηλ. έναντι των ζημιωθέντων των ως άνω δυο περιπτώσεων (ανασφάλιστοι και άγνωστοι ζημιώσαντες). Η υποχρέωση που έχει η Χώρα από τις «**ευρωπαϊκές δεσμεύσεις**» της είναι να εισάγει ένα σύστημα που θα εγγυάται την κάλυψη των ως άνω δυο περιπτώσεων ευθύνης του **Οργανισμού** και, εφόσον το σύστημα που επέλεξε ήταν το Ε.Κ., θα πρέπει να εγγυηθεί η Χώρα ότι τούτο θα έχει επαρκή έσοδα για την κάλυψη των περιπτώσεων αυτών. Άρα η έλλειψη ρευστότητας δεν αποτελεί δικαιολογία παρέκκλισης από τις «**ευρωπαϊκές δεσμεύσεις**» (παρέκκλιση που σημειωτέον φαίνεται ότι αποτελεί ήδη η σημερινή πρακτική της πολύ μεγάλης καθυστέρησης πληρωμών αποζημιώσεων των θυμάτων

²³ Ήδη άρθ. 10 παρ. 1 της κωδικ. Οδηγίας 09/103.

τροχαίων από ανασφάλιστα κ.λπ. οχήματα) ούτε βέβαια η απειλή πτώχευσης του Ε.Κ., γιατί η κατάσταση έλλειψης ρευστότητας δημιουργήθηκε από την ελεύθερη επιλογή του εθνικού νομοθέτη να αυτοπεριοριστεί το έσοδο του Ε.Κ. στο 5% των καθαρών ασφαλιστρών. Το σύστημα που επέλεξε αρχικά και διατηρεί ο νομοθέτης και μετά την εισαγωγή του άρθ. 4 ν. 4092/2012 δίδει μάλιστα από μόνο του και «λύση» στο πρόβλημα της ρευστότητας: είναι η απλή αύξηση του ποσοστού αυτού στο αναγκαίο ύψος για την κάλυψη των αυξημένων αναγκών του²⁴.

5. Όμως αποτελεί την ενδεδειγμένη λύση η αύξηση του κόστους των ασφαλιστρών αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και πέραν του 5% (σε ποσοστά π.χ. 10%, 15%); Είναι ορθή η επιλογή να βαρύνεται με τόσο μεγάλο ποσοστό επί των ασφαλιστρών ο κάθε υπόχρεος σε ασφάλιση κάτοχος οχήματος για τη χρηματοδότηση ενός Επικουρικού Κεφαλαίου που επιβαρύνθηκε κυρίως από εκείνες τις υποχρεώσεις που του επέβαλε ο εθνικός νομοθέτης, που δεν τις επιβάλλει το ενωσιακό δίκαιο, δηλ. να καλύπτει τα ατυχήματα για τα οποία έχει ανακληθεί η άδεια του υπεύθυνου ασφαλιστή, όταν μάλιστα, λόγω πλημμελούς κρατικής εποπτείας οδηγήθηκε η κρατική εποπτεία σε ανάκληση δεκάδων αδειών ασφαλιστικών επιχειρήσεων τα τελευταία χρόνια; Όταν τη δεκαετία του 1980, λόγω πλημμελούς κρατικής εποπτείας και ανεπάρκειας του εποπτικού μηχανισμού, άρχισαν το πρώτον να ανακαλούνται άδειες ασφαλιστικών επιχειρήσεων που ασκούσαν τον κλάδο αυτοκινήτων, δημιουργήθηκε στρατιά ζημιωθέντων σε τροχαία που, αν και η Χώρα είχε εισάγει το θεσμό της υποχρεωτικής ασφάλισης οχημάτων, δεν είχαν κατ' αποτέλεσμα την επιβεβλημένη ασφαλιστική κάλυψη. Η πολιτική ηγεσία ακολούθησε τότε την «εύκολη λύση» της μετακύλισης των αυξημένων εξόδων της επιπλέον αυτής κάλυψης στο Ε.Κ. αντί να λάβει μέτρα βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και της αποτελεσματικής εποπτείας, αλλά και του ουσιαστικότερου ελέγχου των ασφαλιστικών οχημάτων²⁵. Και ναι μεν εν τέλει και οι ζημιωθέντες από

²⁴ Πρβλ. σχετικά Γ. Κατρούγκαλου, ΕΣυγκΔ 2012, σελ. 497 επ.

²⁵ Τούτο έγινε με το άρθ. 50 παρ. 7 ν. 1569/95, το οποίο επέκτεινε τις υποχρεώσεις του Ε.Κ. και στις περιπτώσεις ανακλήσεως αδειών λόγω παραβάσεων νόμου. Σύμφωνα με το άρθ. 10 παρ. 3 και 7 επ. ν.δ. 400/70 (που προστέθηκαν στο ν.δ. με το άρθ. 25 παρ. 2 του ν. 2919/01), το Ε.Κ. υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της ασφαλιστικής επιχείρησης έναντι των ασφαλισμένων στις

ασφαλισμένους σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις που τους ανακλήθηκε η άδεια βρίσκονται σε παρόμοια θέση με τους ζημιωθέντες από ανασφάλιστο αυτοκίνητο, όμως η τεράστια επιβάρυνση των ανακλήσεων δεν απορρέει από εγγενή παθογένεια του συστήματος λειτουργίας, της υποχρεωτικής ασφάλισης ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων, αλλά κυρίως από την ολιγωρία της κρατικής εποπτείας. Το ότι οι τρίτοι ζημιωθέντες από ασφαλιστική επιχείρηση που ανακλήθηκε η άδειά της και από ανασφάλιστο ή άγνωστο αυτοκίνητο βρίσκονται στην ίδια σχεδόν θέση δεν σημαίνει υποχρέωση της Ελλάδος, κατ' επιταγή των «**ευρωπαϊκών δεσμεύσεων**», να συμπεριλάβει και την περίπτωση αυτή στις υποχρεώσεις του Ε.Κ. Τόσο το κείμενο της Σύμβασης του Στρασβούργου (άρθ. 9 παρ. 1) όσο και αυτό της κωδικ. Οδηγίας 09/103 (άρθ. 10 παρ. 1) αναφέρονται σε αυτοκίνητα για τα οποία δεν έχει τηρηθεί η υποχρέωση ασφάλισης, ενώ αντίθετα, για τα αυτοκίνητα των περιπτώσεων ανάκλησης των αδειών είχε τηρηθεί η υποχρέωση ασφάλισης. Εν τούτοις, η μη προστασία των ζημιωθέντων από οχήματα των οποίων στην ασφαλιστική επιχείρηση που τα ασφάλιζε έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας θα δημιουργούσε μια μεγάλη ανισότητα στην αντιμετώπιση των δυο ειδών περιπτώσεων που στην ουσία δεν διαφέρουν. Σε τι διαφέρει αν ο τρίτος ζημιωθείς δεν μπορεί να στραφεί κατά ασφαλιστή του υπεύθυνου του ατυχήματος οδηγού επειδή είχε συναφθεί ασφάλιση, από το αν υπάρχει ασφαλιστής, αλλά δεν καταβάλει αποζημίωση γιατί έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας; Ίσως στη δυνατότητα μερικής ικανοποίησης μετά από μακρόχρονη διαδικασία. Και πάλι όμως μένει εκτός της εγγύησης ως προς την κάλυψη της ζημιάς του. Έτσι, ορθώς προέβλεψε η Πολιτεία να παράσχεται προστασία και στην περίπτωση αυτή, αλλά είναι αμφιβόλου ορθότητας αν τούτο έπρεπε να γίνει σε βάρος της κοινωνίας των ασφαλισμένων για ζημιές τρίτων από ατυχήματα αυτοκινήτων.

Η απάντηση στο ερώτημα αν το πρόβλημα έπρεπε να λυθεί με το ισχύον σύστημα του κ.ν. 489/76, που είναι η αύξηση των εισφορών, είναι αρνητική. Η γεωμετρική αύξηση των υποχρεώσεων του Ε.Κ. δεν οφείλεται στην εγγενή παθολογία του θεσμού της υποχρεωτικής ασφάλισης, που υπήρχε ήδη κατά την εισαγωγή του ν. 489/76 προ 37 ετών και δικαιολογεί την μετακύλιση του σχετικού κόστους στους ασφαλισμένους μέσω σχετικής αύξησης των ασφαλιστρών, αλλά στην πλημμελή

ασφαλίσεις ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων που ανακλήθηκε η άδειά τους λόγω παραβίασης νόμου και, άρα, τέθηκε σε «ασφαλιστική εκκαθάριση».

κρατική εποπτεία επί των ασφαλιστικών επιχειρήσεων (τις συνέπειες της οποίας μετακύλησε ο νόμος στο Ε.Κ.) και στην ανεπάρκεια της Πολιτείας να ελέγξει τον τεράστιο αριθμό των ανασφάλιστων αυτοκινήτων²⁶, αλλά και στην αυξανόμενη τάση επιδίκασης όλο και υψηλότερων ποσών χρηματικής ικανοποίησης λόγω ψυχικής οδύνης από τα δικαστήρια της Χώρας²⁷.

Συνεπώς οι αλλαγές που εισάγει το άρθ. 4 ν. 4092/2012 στο κ.ν. 489/76 δεν είναι ρυθμίσεις για την προσαρμογή του ισχύοντος μοντέλου στις αυξημένες ανάγκες που έχουν δημιουργηθεί με στόχο την διασφάλιση της βιωσιμότητας του Ε.Κ., την διάσωση των αποθεμάτων του, την εξυγίανσή του, την διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του κ.τ.τ., αφού οι νέες ρυθμίσεις συνίστανται σε μείωση των παροχών. Είναι άρα **ρυθμίσεις υπερκείμενες του συγκεκριμένου μοντέλου που είχε επιλέξει η Χώρα για να εκπληρώσει τις «ευρωπαϊκές της δεσμεύσεις»** με εκ νέου στάθμιση του τρόπου προσαρμογής στις εν λόγω δεσμεύσεις κατά τρόπο προσαρμοσμένο στις δραματικές οικονομικές ανάγκες των τελευταίων ετών.

6. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το Ε.Κ. δεν είναι επίτευγμα του Έλληνα νομοθέτη ούτε κοινωνική κατάκτηση της κοινωνίας μας, αλλά υποχρέωση που επιβλήθηκε στην Ελλάδα από τη συμμετοχή της στο Συμβούλιο της Ευρώπης που μάλιστα την εκπλήρωσε, όπως είπαμε, με δεκαεπτά χρόνια καθυστέρηση²⁸ και ότι η μετακύλιση σ' αυτό (με το μεταγενέστερο ν. 1569/1985 – άρθ. 50 παρ. 7) του κόστους της ικανοποίησης των ζημιωθέντων από ασφαλισμένους σε πλήθος εταιριών που τους ανακλήθηκε η άδεια²⁹, κόστους πολύ μεγάλου λόγω της κρατικής ολιγορίας ως προς τον έλεγχο της φερεγγυότητας των ασφαλιστικών εταιριών, καταλήγουμε ότι δεν θα έπρεπε να γίνεται χρήση του υπάρχοντος μηχανισμού για την επίλυση του

²⁶ Ο ακριβής προσδιορισμός των ανασφάλιστων οχημάτων δεν είναι δυνατός, σύμφωνα όμως με δημοσιογραφικές πληροφορίες (Καθημερινή της 27.4.2013) αυτά ξεπερνούν κατά πολύ το ένα εκατομμύριο.

²⁷ Η αύξηση των σχετικών ποσών ανέρχεται σε 400% περίπου την τελευταία πενταετία (βλ. *Ξ. Κοντιάδη*, όπ.π. σελ. 14).

²⁸ Η καθυστέρηση αυτή δικαιολογείται μόνο κατά τα επτά περίπου έτη, όσο διάστημα περίπου είχε η Χώρα αποπεμφθεί από το Συμβούλιο της Ευρώπης λόγω της στρατιωτικής δικτατορίας.

²⁹ Οι σχετικές με τις ανακλήσεις εκκρεμείς ζημιές του Ε.Κ. ανέρχονται στο 82% του συνόλου, βλ. *Ξ. Κοντιάδη*, όπ.π., σελ 14.

οικονομικού αδιέξοδου. Καταλήγουμε δηλ. ότι είναι ορθή η επιλογή του ν. 4092/12 να μη γίνει η επίλυση του προβλήματος ρευστότητας εξαιτίας των ανακλήσεων των αδειών κυρίως με αύξηση του ποσοστού του 5% επί των ασφαλιστρών, αλλά με μείωση των παροχών. Το γιατί δεν έπρεπε ν' ακολουθηθεί ο υπάρχων μηχανισμός και το γιατί έπρεπε να γίνει επαναστάθμιση των βαρών των ασφαλισμένων σε σχέση με τα ωφελήματα των τρίτων ζημιωθέντων και ο μερικός περιορισμός, των πέραν των υποχρεωτικών παροχών που πρέπει να εγγυάται η Χώρα σύμφωνα με τις «**ευρωπαϊκές δεσμεύσεις**», πρέπει (ακριβέστερα έπρεπε) να είναι η κύρια αιτιολογία της εισαγωγής του άρθ. 4 ν. 4092/2012.

Το Ε.Κ. δεν ονομάζεται μόνο, αλλά επέχει, αν και όχι κατά κυριολεξία, επικουρική ευθύνη. Τούτο προκύπτει και από τη νομική φύση της ευθύνης του ως ευθύνης εκ του νόμου. Η (μη αδικοπρακτική) ευθύνη εκ του νόμου είναι συνήθως επικουρική με την έννοια ότι η, υπό προϋποθέσεις, αποζημίωση που οφείλεται από τον εκ του νόμου ευθυνόμενο καλύπτει τις ανάγκες ορισμένου μόνο κύκλου προσώπων³⁰. Επικουρική δε ευθύνη υπάρχει σε περίπτωση συρροής περισσότερων αξιώσεων προς αποζημίωση όπου η ευθύνη του Ε.Κ. υποχωρεί προ των άλλων υπόχρεων προς αποζημίωση και το Ε.Κ. καλείται να καταβάλει μόνο κατά το μέρος που το ποσό των αποζημιώσεων του/ων άλλου/ων υπόχρεου/ων δεν φθάνει μέχρι την πλήρη αποκατάσταση της ζημιάς.

Εξάλλου αποτελεί άμεση συνέπεια της κυκλοφορίας οχημάτων η ύπαρξη και **ανασφάλιστων**. Συνεπώς, για την κάλυψη της σχετικής χρηματοδότησης του Ε.Κ. δικαιολογείται η επιβάρυνση του συνόλου των ασφαλισμένων σε αυτήν την ασφάλιση. Όριο πάντως υπάρχει και διαφαίνεται στο βαθμό που τα ανασφάλιστα θα μπορούσαν να περιοριστούν από την οργάνωση και την τεχνική που διαθέτει η Πολιτεία, πράγμα όμως δύσκολο να προσδιοριστεί. Αντίθετα, το μεγαλύτερο μέρος της επιβάρυνσης από τις **ανακλήσεις** αδειών έπρεπε να το φέρει η ίδια η Πολιτεία και όχι μόνο η κοινωνία της κατηγορίας αυτής των ασφαλισμένων, αφού οφείλεται κυρίως σε πλημμελή άσκηση του εποπτικού καθήκοντός της.

Ως προς τη χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, είναι εύλογο η Πολιτεία να περιορίσει την έκταση αυτής. Σε μία Χώρα που βρίσκεται σε δραματική οικονομική υστέρηση, με μείωση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος κατά 20,1% τα

³⁰ *I. Ρόκας*, Η ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου (ν. 489/1976), ΕΕμπΔ 1978, σελ. 648 επ. = Νομικές Μελέτες 1969-1983, σελ. 188.

τελευταία πέντε χρόνια³¹ και με παράλληλη αύξηση το διάστημα αυτό κατά 400% των δικαστικά επιδικασθέντων ποσών χρηματικής ικανοποίησης για ψυχική οδύνη³², χωρίς παράλληλη αύξηση των τροχαίων³³, είναι υπερβολική η κάλυψη των υψηλών ποσών χρηματικής ικανοποίησης, δημιουργεί ανισότητες και φαντάζει με αντιμετώπιση του Ε.Κ. ως μια εύκολη πηγή χρηματοδότησης σε δύσκολους καιρούς. Η επιλογή του να ακολουθηθεί το γράμμα της Ευρωπαϊκής Σύμβασης και του ενωσιακού δικαίου, που δεν κάνουν λόγο για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης, παρά (κάνουν λόγο) μόνο για τα κατώτατα όρια αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές και να μην καταργηθεί, αλλά να περιοριστεί το ύψος της στα 6.000 ευρώ κατ' ανώτατο όριο, είναι συνεπώς εύλογη λύση.

Τέλος η λύση του νόμου να μην καταργήσει, αν και δεν έχει υποχρέωση από τις «ευρωπαϊκές δεσμεύσεις», την υπάρχουσα πρόβλεψη ευθύνης του Ε.Κ. για τους ζημιωθέντες από οδηγούς ασφαλισμένους σε ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ανακλήθηκε η άδειά τους, αλλά να περιορίσει το ύψος της αποζημίωσης είναι επίσης εύλογη επιλογή. Και ναι μεν κύριος υπαίτιος των σχετικών επιβαρύνσεων είναι το Δημόσιο, πλην όμως τούτο δεν είναι δυνατόν, ειδικά σήμερα, να επωμισθεί αυτό το βάρος λόγω των γνωστών οικονομικών συγκυριών. Το ίδιο ισχύει και για ένα ποσοστό ζημιών από ανασφάλιστα αυτοκίνητα, που όμως δεν μπορεί να προσδιοριστεί εύκολα, τα οποία δεν θα είχαν συμβεί αν η Πολιτεία προέβαινε σε ορθούς ελέγχους της τήρησης της υποχρέωσης προς ασφάλιση. Δεν είναι ορθή όμως η αιτιολογία της κατάργησης της περίπτωσης ευθύνης του Ε.Κ. όταν η ζημιά προήλθε από πρόθεση του οδηγού του οχήματος, κατά την οποία «η διάταξη που καταργήθηκε λειτουργούσε προς όφελος των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, μεταθέτοντας το βάρος στο Ε.Κ.» καθόσον ο νόμος εξαιρούσε και εξαιρεί την ευθύνη των ασφαλιστών για τις περιπτώσεις αυτές³⁴.

³¹ Βλ. πίνακα της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛ.ΣΤΑ.) στον ιστότοπο <http://www.statistics.gr>.

³² Βλ. υποσημ. 27.

³³ Σύμφωνα με το από 28.02.2013 Δελτίο Τύπου της ΕΛ.ΣΤΑΤ., το μήνα Δεκέμβριο 2012 μειώθηκαν τα τροχαία ατυχήματα που προκάλεσαν θάνατο ή/ και τραυματισμό κατά 17,5% σε σχέση με τον ίδιο μήνα του 2011, (βλ. πίνακα της ΕΛ.ΣΤΑΤ. στον ιστότοπο <http://www.eaee.gr>).

³⁴ Βλ. άρθ. 6 παρ. 1 κ.ν. 489/76.

7. Ειδικά ως προς τον περιορισμό των αποζημιώσεων των ζημιωθέντων από οδηγούς που ανακλήθηκε η άδεια της ασφαλιστικής τους εταιρίας κατά 10% μέχρι 30% και τη συνέχιση κατά τα λοιπά της σχετικής κάλυψης από το Ε.Κ. και όχι από το Κράτος λεκτέα και τα εξής. Κατά κανόνα, σε αυτοκινητικό ατύχημα ευθύνεται για την κάλυψη της βλάβης σε πρόσωπα ή πράγματα που προκλήθηκε, ο αντικειμενικά, κατά το ν.δ. ΓΔΝ/1911, ευθυνόμενος οδηγός, ο κύριος ή κάτοχος του οχήματος, αν είναι άλλος, ο φορέας κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλει τα έξοδα της αποκατάστασης του τραυματισμού ή/ και η τυχόν υπάρχουσα ιδιωτική ασφάλιση ατυχημάτων. Συνεπώς, ο ζημιωθείς τρίτος θα μπορεί κατά κανόνα να ικανοποιηθεί για τη διαφορά του 10% με 30% από άλλες πηγές. Να σημειωθεί ότι το άρθ. 50 παρ. 9 του ν. 1569/85 καθιέρωσε, ειδικά για την ευθύνη του Ε.Κ. στις περιπτώσεις ανακλήσεων, την έναντι του οδηγού/ ζημιώσαντα ευθύνη του ως πρωταρχική με την έννοια ότι δεν δικαιούται να στραφεί αναγωγικά μετά την καταβολή της αποζημίωσης κατά του οδηγού, αφού βέβαια αυτός δεν ευθύνεται για την αδυναμία του ασφαλιστή να καταβάλει, λόγω της ανάκλησης. Έναντι των λοιπών όμως τυχόν ευθυνόμενων για την αποκατάσταση των ζημιών έχει δικαίωμα αναγωγής, λόγω ακριβώς του επικουρικού χαρακτήρα της ευθύνης του³⁵.

Η επιλογή να συνεχίσει να μην επιβαρύνεται το Κράτος με τις οικονομικές επιπτώσεις των ανακλήσεων βρίσκει έρεισμα στην οικονομική συγκυρία. Έχει παγιωθεί η νομολογία που προτάσσει την δημοσιονομική εξυγίανση χαρακτηρίζοντας ως συνταγματικές τις ρυθμίσεις που σε περιόδους πριν την κρίση θα χαρακτηρίζονταν αμφίβολης συνταγματικότητας³⁶. Η οικονομική συγκυρία δικαιολογεί, συνεπώς, τη μη μετακύλιση του εξόδου αυτού στο Δημόσιο³⁷.

³⁵ Για μία συγκριτική επισκόπηση της αντιμετώπισης της ευθύνης του Ε.Κ. ως επικουρικής σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, βλ. *I. Ρόκα, όπ.π.*, και για την ποιοτική διαφορά της παροχής του Ε.Κ. προς αυτήν του ασφαλιστή αστικής ευθύνης αυτοκινήτων, βλ. *I. Rokas, Das neue griechische Gesetz über die obl. Kfz-Versicherung, VersR 1978, σελ. 902 επ.* Βλ. και άρθ. 10 παρ. 3 εδ. β' κωδικ. Οδηγίας 09/103, σύμφωνα με την οποία τα Κράτη-μέλη μπορούν να προδίδουν επικουρικό χαρακτήρα στον Οργανισμό (δηλ. στο Ε.Κ.).

³⁶ Βλ. ΣτΕ (Ολ.) 668/2012, Νόμος που έκρινε συνταγματικές τις μειώσεις σε μισθούς και επιδόματα. Βλ. επίσης ΣτΕ 1619/2012 που έκρινε συνταγματικώς επιτρεπτή την προκαταβολή του αναλογικού παραβόλου 2% επί του αντικειμένου της δίκης ή την προβεβαίωση του 50% του φόρου που αμφισβητείται στην κατ' έφεση δίκη ως προϋπόθεση του παραδεκτού του ενδίκου μέσου, καθώς και ΣτΕ 693/2011 ως προς την συνταγματικότητα της έκτακτης εισφοράς. Άλλο παράδειγμα από τη νομολογία είναι αυτό της έκτακτης εισφοράς που, ενώ παλαιότερη νομολογία την έκρινε

αντισυνταγματική το ΣτΕ (Ολ.) 693/2011 την έκρινε συνταγματικά θεμιτή. Το ίδιο συμβαίνει και με τα δικονομικά προνόμια του Δημοσίου, καθώς με πρόσφατη απόφαση κρίνεται συνταγματική η διαφοροποίηση του ύψους του επιτοκίου για το Δημόσιο σε σχέση με αυτό που ισχύει για τους ιδιώτες.

³⁷ Τούτο θα πρέπει όμως να διαρκέσει μόνο όσο διαρκεί η συγκυρία αυτή. Τέλος, ως προς την εισφορά από τα ασφάλιστρα, είναι ευνόητο ότι, εφόσον με τις περικοπές υπερκαλυφθούν τα έξοδα του Ε.Κ., θα πρέπει να γίνει αντίστοιχη μείωση.