

Επικουρικό Κεφάλαιο,

Η αντίθεση των διατάξεων του άρθρου 4 του Ν.4092/2012 στο Σύνταγμα και το Δίκαιο της Ε.Ε.

Δημήτριος Βεζυρίδης, Προπτυχιακός φοιτήτης,
Τμήμα Νομικής, Ευρωπαϊκό Παν/μιο Κύπρου.

Με την εισαγωγή του άρθρου 4 ν. 4092/2012 τα δεδομένα αλλάζουν άρδην όσον αφορά την έκταση της ευθύνης αλλά και τις παροχές εκ του Επικουρικού Κεφαλαίου. Σχεδόν μηδενίζονται οι «χρηματικές ικανοποιήσεις» λόγω ψυχικής οδύνης και ηθικής βλάβης καθώς και μειώνονται σε συγκεκριμένα ποσοστά οι αποζημιώσεις που οφείλονταν σε περίπτωση πτώχευσης μιας ασφαλιστικής εταιρίας ή ανάκληση της άδειας της ένεκα παραβίασης του νόμου. Κυρίως δημιουργείται μια προβληματική αντισυνταγματικότητα αλλά και αντίθεσης των ρυθμίσεων στο ενωσιακό δίκαιο πάντα ερμηνευόμενο υπό του ΔΕΕ. Μεγάλο κομμάτι της νομικής θεωρίας και της νομολογίας κρίνουν ότι το άρθρο 4 παραβιάζει το ενωσιακό δίκαιο, ως προς τις 2 κοινοτικές οδηγίες με τις οποίες προβλέφθηκε ο θεσμός του Επικουρικού Κεφαλαίου Ασφάλισης Τροχαίων Ατυχημάτων. Επίσης, ζήτημα αντισυνταγματικότητας γεννιέται και από την παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας και της προσβολής του πυρήνα του δικαιώματος ιδιοκτησίας.

Το Νοέμβριο του έτους 2012 το ελληνικό κράτος τροποποίησε την έκταση ευθύνης αλλά και τις παροχές του Επικουρικού Κεφαλαίου Ασφάλισης από Τροχαία Ατυχήματα Ευθύνης (στο εξής : ΕΚ). Ψηφίστηκαν διατάξεις με τις οποίες περικόπτονται δραστικά οι αποζημιώσεις που έπρεπε να καταβληθούν στους παθόντες σε τροχαίο ατύχημα με βάση το νομοθετικό καθεστώς που ίσχυε μέχρι τότε. Εκτός όμως από τους ποσοτικούς αυτούς περιορισμούς, οι οποίοι μάλιστα έχουν και αναδρομική ισχύ, θεσπίζονται και αυστηροί δικονομικοί περιορισμοί στην άσκηση των δικαιωμάτων των παθόντων κατά του ΕΚ (τήρηση προδικασίας και αναστολή της αναγκαστικής εκτέλεσης)⁽¹⁾.

Η νέα ρύθμιση εισάγεται με το άρθρο 4 ν.4092/2012, με το οποίο τροποποιήθηκαν οι διατάξεις του κωδικοποιημένου Π.Δ 237/1986 που ρυθμίζουν την ίδρυση και τη λειτουργία του ΕΚ. Οι τροποποιήσεις αυτές είναι σε γενικές γραμμές οι ακόλουθες:

Α) Περιορίζεται η αποζημίωση που καταβάλει το ΕΚ για χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης και θεσπίζεται ανώτατο όριο

μέχρι το ποσό των 6.000 ευρώ για κάθε δικαιούχο. Για τις περιπτώσεις εξάλλου εκείνες κατά τις οποίες δημιουργείται η υποχρέωση καταβολής αποζημίωσης του ΕΚ όταν ο ασφαλιστής πτώχευσε ή η εκτέλεση σε βάρος του απέβη άκαρπη ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας της επιχείρησής του εξαιτίας παράβασης του νόμου, η αποζημίωση καταβάλλεται μειωμένη. Ειδικότερα για μικρότερα ποσά το συνολικό ποσόν για την αποζημίωση καταβάλλεται σύμφωνα με τα ακόλουθα: α) για αποζημίωση ύψους έως 4.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 90% αυτής, β) για αποζημίωση ύψους από 4.001 έως 10.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 87,5% αυτής, με κατώτατο όριο 3.600 ευρώ, γ) για αποζημίωση ύψους από 10.001 έως 30.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 85% αυτής, με κατώτατο όριο 8.750 ευρώ, δ) για αποζημίωση ύψους από 30.001 έως 60.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς το 80% αυτής, με κατώτατο όριο 25.000 ευρώ, ε) για αποζημίωση ύψους από 60.001 έως 100.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο προς

"Ψηφίστηκαν διατάξεις με τις οποίες περικόπτονται δραστικά οι αποζημιώσεις που έπρεπε να καταβληθούν στους παθόντες σε τροχαίο ατύχημα με βάση το νομοθετικό καθεστώς που ίσχυε μέχρι τότε"

το 70% αυτής, με κατώτατο όριο 48.000 ευρώ, στ) για αποζημιώσεις το ύψος των οποίων υπερβαίνει τις 100.000 ευρώ καταβάλλεται συνολικό ποσόν ίσο με το 70% αυτής, με ανώτατο όριο τις 100.000 ευρώ, εκτός αν πρόκειται για πρόσωπα που έχουν υποστεί αναπηρία η οποία διαπιστώνεται μετά από ειδική διαδικασία, οπότε η αποζημίωση μπορεί να υπερβεί αυτό το ποσό και να φτάσει μέχρι το ύψος που θα ορισθεί με κοινή υπουργική απόφαση.

Β) Οι προαναφερόμενες ρυθμίσεις καταλαμβάνουν και τις αξιώσεις κατά του ΕΚ που είναι ήδη γεννημένες, εκτός από αυτές που έχουν επιδικασθεί με οριστική απόφαση.

Γ) Επαναλαμβάνεται η πρόβλεψη ότι το ποσοστό του επιτοκίου που βαρύνει το ΕΚ υπολογίζεται σε κάθε περίπτωση σε 6% ετησίως.

Δ) Θεσπίζεται προδικασία, η οποία περιλαμβάνει δικονομικής φύσεως προϋποθέσεις, χωρίς τη συνδρομή των οποίων είναι απαράδεκτη η αγωγή κατά του ΕΚ. Ειδικότερα προβλέπεται υποχρέωση του δικαιούχου για την υποβολή αίτησης προς το ΕΚ, συνοδευόμενη από τα έγγραφα που αποδεικνύουν την απαίτησή του και απάντηση του ΕΚ επί της αιτήσεως ή άκαρπη πάροδος τριών μηνών.

Ε) Αναστέλλεται κάθε αναγκαστική εκτέλεση σε βάρος του ΕΚ είτε εις χείρας τούτου είτε εις χείρας τρίτων από την έναρξη ισχύος του νόμου, δηλαδή από την 8-11 -2012 έως την 31 -12-2016.

Ως δικαιολογία για τις παραπάνω δραστηκές περικοπές και για τις λοιπές πολύ επιβαρυντικές για τους δικαιούχους ρυθμίσεις, η αιτιολογική έκθεση και η έκθεση αξιολόγησης συνεπειών αυτών των ρυθμίσεων αναφέρουν:

α) Ότι το ΕΚ παρουσιάζει έλλειμμα 700.000.000 ευρώ, γεγονός που θέτει σε διακινδύνευση την οικονομική του θέση και την αποτελεσματική εκπλήρωση του ρόλου για τον οποίο αυτό συστάθηκε.

β) Ότι με τις εν λόγω ρυθμίσεις διασφαλίζεται

η βιωσιμότητά του και η βραχυπρόθεσμη ικανοποίηση των απαιτήσεων των δικαιούχων, αφού ο καθορισμός των υποχρεώσεων του γίνεται πλέον προβλέψιμος. Έτσι, με την αποκατάσταση της λειτουργικής του ικανότητας, ενδυναμώνεται και η ασφαλιστική αγορά, συμπλήρωμα της οποίας αποτελεί το ΕΚ.

γ) Με την αναστολή των μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης ιδιαίτερα εις χείρας τρίτων, θα διατηρηθεί η δυνατότητά του να εκπληρώνει κατά προτεραιότητα τις υποχρεώσεις του ως προς τους δικαιούχους αποζημιώσεων. Επισείεται τέλος και ο κίνδυνος της επιδείνωσης της κατάστασης ρευστότητάς του, αν δεν προωθηθεί το τελευταίο αυτό μέτρο.

Α. Υποστηρίσθεισες θέσεις επί των εν λόγω ρυθμίσεων

Στη νομική θεωρία υποστηρίζεται αρχικά η άποψη ότι με τις νέες ρυθμίσεις αναιρείται στη βάση του ο ίδιος ο σκοπός για τον οποίο ιδρύθηκε και λειτουργεί το ΕΚ⁽²⁾. Ο σκοπός αυτός είναι η πλήρης προστασία της ζωής, της περιουσίας και της υγείας των θυμάτων των αυτοκινητικών ατυχημάτων και των οικογενειών τους, κατά την πάγια νομολογία του Αρείου Πάγου. Ειδικότερα ο ΑΠ δέχεται ότι το ΕΚ ιδρύθηκε από το νόμο προκειμένου να καλύπτει τις αξιώσεις του παθόντος ή των συγγενών του, αν έχει επέλθει θάνατος, στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες οι αξιώσεις αυτές δεν είναι επαρκώς εξασφαλισμένες. Στις περιπτώσεις ακριβώς αυτές η ευθύνη του ΕΚ εξομοιώνεται κατά το περιεχόμενο και την έκτασή της με την ευθύνη την οποία θα είχε ο ασφαλιστής εάν υπήρχε ενεργός ασφάλιση⁽³⁾. Με τους περιορισμούς που επιβάλλονται από τις διατάξεις του παραπάνω νόμου ως προς την ικανοποίηση των δικαιωμάτων των παθόντων, αναιρείται στην ουσία του και η λειτουργία την οποία τάχθηκε να υπηρετεί το ΕΚ, που είναι η κοινωνική και ηθική ανάγκη για τη διασφάλιση και κατοχύρωση των δικαιωμάτων των θυμάτων των τροχαίων⁽⁴⁾. Υποστηρίζεται περαιτέρω από

"ο ΑΠ δέχεται ότι το ΕΚ ιδρύθηκε από το νόμο προκειμένου να καλύπτει τις αξιώσεις του παθόντος ή των συγγενών του, αν έχει επέλθει θάνατος, στις περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες οι αξιώσεις αυτές δεν είναι επαρκώς εξασφαλισμένες."

τους πολέμιους του νέου νόμου ότι οι παραπάνω ρυθμίσεις έρχονται σε ευθεία αντίθεση με θεμελιώδεις διατάξεις του Συντάγματος, όπως είναι οι επιταγές των άρθρων 17 παρ. 1 (προστασία της ιδιοκτησίας), 2 παρ. 1 (προστασία της αξίας του ανθρώπου), 5 παρ. 1 (ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας, στην οποία περιλαμβάνεται και η συμμετοχή στην οδική κυκλοφορία που γίνεται με μηχανοκίνητα μέσα) και 21 παρ. 3 και 6 (προστασία των αναπήρων)⁽⁵⁾. Δεδομένου ότι το κράτος είναι υποχρεωμένο να προστατεύει τα δικαιώματα των πολιτών που προβλέπονται στα προαναφερόμενα άρθρα του Συντάγματος, σύμφωνα με το άρθρο 25 παρ. 1 αυτού, δεν είναι δυνατόν να ευσταθήσουν τα επιχειρήματα που αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση και την έκθεση αξιολόγησης συνεπειών των ρυθμίσεων αυτού του νόμου.

Κατ'άλλη δε άποψη, από τμήμα της θεωρίας υποστηρίζεται⁽⁶⁾ ότι δεν ανακύπτει ζήτημα αντίθεσης των εν λόγω ρυθμίσεων σε υπερνομοθετικές διατάξεις ως προς το μέγιστο της οφειλόμενης χρηματικής ικανοποίησης, διότι δεν επιβάλλεται από το ενωσιακό δίκαιο μια υποχρέωση πλήρους κάλυψης και ότι σε κάθε περίπτωση η ευθύνη του είναι επικουρική στις περιπτώσεις συρροής περισσότερων αξιώσεων. Παράλληλα, δεν θα πρέπει το ΕΚ να λειτουργεί ως μια εύκολη πηγή χρηματοδότησης των «υποψήφιων θυμάτων» στους δύσκολους αυτούς καιρούς. Αναλυτική προσέγγιση γίνεται στο οικείο κεφάλαιο⁽⁷⁾.

Τα ελληνικά δικαστήρια ασχολήθηκαν με την ερμηνεία και εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 του Ν. 4092/2012. Η πλειονότητα των αποφάσεων αρνήθηκε να εφαρμόσει αυτές τις διατάξεις, θεμελιώνοντας τη σχετική κρίση σε εκτενή, εμπεριστατωμένη και πειστική επιχειρηματολογία⁽⁸⁾.

Η πρώτη και θεμελιώδης νομική σκέψη στην οποία στηρίχθηκαν οι περισσότερες από τις εν λόγω αποφάσεις, προκειμένου να κρίνουν ως ανίσχυρες και επομένως μη εφαρμοστέες τις

παραπάνω ρυθμίσεις, ήταν ότι αυτές έρχονται σε ευθεία αντίθεση με τις διατάξεις των κοινοτικών Οδηγιών και ιδιαίτερα με την 84/5/ΕΟΚ και την 72/166/ΕΟΚ. Επιπλέον, οι εν λόγω αποφάσεις έκριναν ότι οι ρυθμίσεις αυτές είναι αντίθετες με τις συνταγματικές διατάξεις των άρθρων 4 (ισότητα των Ελλήνων ενώπιον του νόμου) και 17 (προστασία της περιουσίας) όπως επίσης και με τις υπερνομοθετικές ισχύος διατάξεις των άρθρων 6 παρ. 1 της ΕΣΔΑ και 1 του Πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ. Με την πρώτη από τις διατάξεις αυτές θεσπίζεται το δικαίωμα του προσώπου στη χρηστή απονομή της δικαιοσύνης και με τη δεύτερη ο σεβασμός της περιουσίας του. Οι παραπάνω απορριπτικές σκέψεις των εν λόγω αποφάσεων καταλαμβάνουν το σύνολο σχεδόν των ρυθμίσεων που εισάγονται με τη νέα διάταξη και συγκεκριμένα τον περιορισμό των ποσών της αποζημίωσης, την αναδρομική εφαρμογή των διατάξεων αυτού του νόμου και τον περιορισμό της τοκοδοσίας σε ποσοστό 6% ετησίως.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένες από τις αποφάσεις αυτές εμβαθύνουν την ανάλυσή τους, αξιολογώντας την επιχειρηματολογία που περιέχεται στην αιτιολογική έκθεση του νόμου, την οποία και αντικρούουν με τρόπο πειστικό επισημαίνοντας την αντιφατικότητά της, αλλά και το γεγονός ότι με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις στην ουσία καταργούνται τα δικαιώματα των παθόντων τα οποία μόνο κατ'επίφαση θέλει να προστατεύσει ο νόμος⁽⁹⁾.

Στην κριτική που ασκήθηκε στις προαναφερόμενες ρυθμίσεις πρέπει να προστεθούν και οι επιφυλάξεις που εκφράστηκαν από την επιστημονική επιτροπή της Βουλής ως προς την συμβατότητα αυτών των ρυθμίσεων προς το ενωσιακό δίκαιο και τις οποίες επιφυλάξεις επικαλούνται και οι αμέσως παραπάνω αναφερόμενες αποφάσεις. Ειδικότερα η επιτροπή αυτή επισημαίνει ότι ο ποσοτικός περιορισμός των αποζημιώσεων δεν εναρμονίζεται προς το ενωσιακό δίκαιο και

"με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις στην ουσία καταργούνται τα δικαιώματα των παθόντων τα οποία μόνο κατ'επίφαση θέλει να προστατεύσει ο νόμος"

ιδιαίτερα προς τη Δεύτερη Κοινοτική Οδηγία (84/5/ΕΟΚ), ενώ και η απαγόρευση κατασχέσεως περιουσιακών στοιχείων του ΕΚ δεν είναι συμβατή με τις κείμενες συνταγματικές διατάξεις και με τις διατάξεις της ΕΣΔΑ.

Β. Αξιολόγηση των επίμαχων ρυθμίσεων υπό το πρίσμα του ενωσιακού δίκαιου

1. Εισαγωγικά

Ακολούθως θα αξιολογηθούν οι ρυθμίσεις του άρθρ. 4 του ν.4092/2012 υπό το πρίσμα της συμβατότητάς τους με διατάξεις υπερνομοθετικής ισχύος, ενόψει και των θέσεων που έχουν διατυπωθεί εκατέρωθεν.

Οι συνθήκες της Ε.Ε δημιούργησαν μία νέα ιδιαίτερη έννομη τάξη, μία κοινότητα, που εξοπλίζεται με δικά της όργανα, με νομική προσωπικότητα, ικανότητα δικαίου και ικανότητα διεθνούς εκπροσώπησης. Η Ένωση διαθέτει γνήσιες εξουσίες που περιέρχονται στην ίδια εξαιτίας του περιορισμού των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών και της μεταβίβασης εξουσιών τους σε αυτήν. Όταν λοιπόν οποιοσδήποτε κανόνας του εθνικού δικαίου συγκρούεται με κανόνα του ενωσιακού δικαίου, πρωτογενούς ή παράγωγης φύσης, τότε αυτός υπερέχει του εθνικού, ανεξάρτητα από το αν η εθνική ρύθμιση είναι προγενέστερη ή μεταγενέστερη της ενωσιακής ρύθμισης. Επίσης στις σχέσεις μεταξύ εθνικού και ενωσιακού δικαίου δεν ισχύει ο κανόνας ότι ο νεότερος νόμος καταργεί τον παλαιότερο ούτε ότι ο ειδικότερος κανόνας υπερισχύει του γενικότερου, διότι οι εθνικοί και οι κοινοτικοί κανόνες δεν εντάσσονται στην ίδια κλίμακα ιεραρχίας. Η υπεροχή αυτή εξάλλου του δικαίου της Ένωσης έναντι των διατάξεων του ελληνικού δικαίου που έχουν αντίθετο περιεχόμενο στηρίζεται και στη ρητή διάταξη του άρθρου 28 παρ. 1 του Συντάγματος⁽¹⁰⁾.

Η υποχρέωση του Έλληνα νομοθέτη να

διασφαλίζει πλήρη ασφαλιστική κάλυψη στους παθόντες από τροχαία ατυχήματα είτε από την ασφαλιστική επιχείρηση είτε από το ΕΚ, στις περιπτώσεις που γεννιέται ευθύνη του τελευταίου, πηγάζει κυρίως από ενωσιακές διατάξεις που έχουν τη μορφή της Οδηγίας. Σύμφωνα με το άρθρο 288 εδ. γ' της ΣυνθΛΕΕ «η Οδηγία δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών». Όμως η Οδηγία αποτελεί πράξη ατελή, με την έννοια ότι τα κράτη μέλη πρέπει να εκδώσουν εθνικές, νομοθετικές ή κανονιστικές διοικητικές πράξεις, προκειμένου μέσα στην τακτή προθεσμία που ορίζει η ίδια η Οδηγία να γίνει η μεταφορά των διατάξεων της στο εθνικό δίκαιο. Εφόσον λοιπόν ο εθνικός νομοθέτης έχει συμμορφωθεί προς το περιεχόμενο της Οδηγίας και την έχει μεταφέρει ορθά στο εσωτερικό δίκαιο, οι ένομες συνέπειές της για τον ιδιώτη πηγάζουν αποκλειστικά από τις πράξεις αυτές μεταφοράς των εθνικών αρχών και ποτέ από την ίδια την Οδηγία. Όμως η εθνική αρχή κάθε κράτους, είτε αυτή είναι ο εθνικός νομοθέτης είτε η εθνική εκτελεστική εξουσία, είναι υποχρεωμένη να μεταφέρει την Οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο με τέτοιο τρόπο, ώστε να υλοποιείται το αποτέλεσμα που επιδιώκεται με αυτήν.

Παρά την προαναφερόμενη ιδιομορφία οι διατάξεις της Οδηγίας έχουν για τα κράτη μέλη την ίδια δεσμευτικότητα που έχουν και οι διατάξεις των Κανονισμών και δεν βρίσκονται σε κατώτερη ιεραρχική θέση προς τους τελευταίους. Η έρευνα εξάλλου της ορθής μεταφοράς της Οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο κάθε κράτους μέλους ανατίθεται, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ⁽¹¹⁾ στον εθνικό δικαστή ο οποίος αν διαπιστώσει ότι η νέα εθνική ρύθμιση θέτει σε κίνδυνο το επιδιωκόμενο από την Οδηγία αποτέλεσμα για το μέλλον, οφείλει, ως όργανο του κράτους που δεσμεύεται από την κανονιστική ισχύ της Οδηγίας, να μην

"η απαγόρευση κατασχέσεως περιουσιακών στοιχείων του ΕΚ δεν είναι συμβατή με τις κείμενες συνταγματικές διατάξεις και με τις διατάξεις της ΕΣΔΑ."

εφαρμόσει αυτή την εθνική ρύθμιση. Η «ατέλεια» των κοινοτικών οδηγιών που αναφέρθηκε παραπάνω με έναν μόνο τρόπο μπορεί να αντιμετωπιστεί. Με την άρνηση δηλαδή του εθνικού δικαστή να εφαρμόσει το νόμο ο οποίος έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις των οδηγιών.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται η πρόσφατη νομολογία του Αρείου Πάγου. Συγκεκριμένα ο ΑΠ⁽¹²⁾ δέχεται ότι: «Ο εθνικός νομοθέτης αλλά και ο εθνικός δικαστής των κρατών μελών της Ε.Ε. δεν έχουν την εξουσία να μεταβάλουν ούτε να παρερμηνεύουν τις διατάξεις της οδηγίας, διότι τότε παραβιάζεται το κοινοτικό δίκαιο το οποίο υπερισχύει κάθε άλλης αντίθετης διάταξης του εσωτερικού δικαίου, κατά το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος. Καθοριστικής δε σημασίας για την ερμηνεία του εθνικού δικαίου είναι οι ρυθμίσεις που προβλέπονται στο κοινοτικό δίκαιο και ιδιαίτερα στις οδηγίες, όπως αυτές αυθεντικά ερμηνεύονται από το ΔΕΕ. Ο εθνικός δικαστής καλείται να ερμηνεύσει αυτό το δίκαιο υπό το φως του κειμένου και του σκοπού της οδηγίας, ώστε να επιτευχθεί το αποτέλεσμα που αυτή επιδιώκει και εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να μην εφαρμόζει οποιοδήποτε μέτρο εθνικού δικαίου που εμποδίζει την αποτελεσματικότητα των κοινοτικών κανόνων είτε το μέτρο αυτό είναι προγενέστερο είτε μεταγενέστερο της οδηγίας. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται σε όλες τις αρχές του κράτους μέλους συμπεριλαμβανομένων και των δικαστηρίων».

2. Οι Οδηγίες σχετικά με την υποχρεωτική ασφάλιση και η ερμηνεία από το ΔΕΕ
Η ασφαλιστική προστασία των παθόντων σε τροχαίο ατύχημα ρυθμίζεται από τον κοινοτικό νομοθέτη ως εξής: Οι οδηγίες αυτές ήταν α) η οδηγία 72/166/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24-4-1972, η αποκαλούμενη Πρώτη Οδηγία, β) η 84/5/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 30-12-1983, η οποία αναφέρεται ως Δεύτερη Οδηγία και γ) η 90/232/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 14-5-

1990 που αποκαλείται και Τρίτη Οδηγία. Κρίσιμες διατάξεις αυτών των οδηγιών για το ζήτημα που μας ενδιαφέρει είναι εκείνες των άρθρων 3 παρ. 1 της Πρώτης Οδηγίας και 1 παρ. 4 της Δεύτερης Οδηγίας.

Οι Οδηγίες αυτές, όπως και οι υπόλοιπες Οδηγίες που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, κωδικοποιήθηκαν με την υπ' αριθ. 2009/103/ΕΚ Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (εφεξής Κωδ. Οδηγία). Έτσι η προαναφερόμενη διάταξη της Πρώτης Οδηγίας μεταφέρθηκε σχεδόν αυτολεξεί ως άρθρο 3 παρ. 1 της Κωδ.Οδηγίας και εκείνη της Δεύτερης Οδηγίας μεταφέρθηκε, επίσης αυτολεξεί, ως άρθρο 10 παρ. 1 αυτής της οδηγίας. Σύμφωνα με την πρώτη από τις διατάξεις αυτές «...κάθε κράτος μέλος λαμβάνει, υπό την επιφύλαξη εφαρμογής του άρθρου 5, όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος του να καλύπτεται από ασφάλιση. Η έκταση της καλυπτόμενης ευθύνης και οι όροι και συνθήκες της καλύψεως καθορίζονται με βάση τα μέτρα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο...» Η δεύτερη εξάλλου από τις προαναφερόμενες διατάξεις που έχει τον τίτλο «Οργανισμός Υπεύθυνος για την καταβολή αποζημίωσης» και αναφέρεται στην ίδρυση και λειτουργία του ΕΚ, ορίζει ότι «κάθε κράτος μέλος ιδρύει ή εγκρίνει οργανισμό, αποστολή του οποίου είναι να αποζημιώνει, τουλάχιστον εντός των ορίων της υποχρεωτικής ασφάλισης, τις υλικές ζημιές ή τις σωματικές βλάβες που προκαλούνται από οχήματα αγνώστων στοιχείων ή για τα οποία δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης που προβλέπεται στο άρθρο 3».

Οι διατάξεις αυτές έχουν ερμηνευθεί με τρόπο αυθεντικό και δεσμευτικό για τα ελληνικά δικαστήρια από τις ακόλουθες αποφάσεις του ΔΕΚ: α) από την απόφαση στην υπόθεση Farell⁽¹³⁾, β) από την απόφαση στην υπόθεση Gandolin⁽¹⁴⁾, γ) από την απόφαση στην

"Οι Οδηγίες (...) που αφορούν την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, κωδικοποιήθηκαν με την υπ' αριθ. 2009/103/ΕΚ Οδηγία"

υπόθεση Ferreira⁽¹⁵⁾, δ) από την απόφαση στην υπόθεση Bernaldez⁽¹⁶⁾. Η πιο σημαντική όμως απόφαση για το ζήτημα που μας απασχολεί είναι η απόφαση στην υπόθεση Evans⁽¹⁷⁾, την οποία απασχόλησε ακριβώς το ζήτημα της έκτασης της ευθύνης του ΕΚ στις περιπτώσεις που η ευθύνη του αυτή γεννάται με βάση τις κείμενες διατάξεις.

Οι θέσεις που υιοθετήθηκαν από το ΔΕΕ με τις αποφάσεις του αυτές ως προς την ερμηνεία των παραπάνω διατάξεων, είναι οι ακόλουθες:

Η επιλογή του καθεστώτος της αστικής ευθύνης που εφαρμόζεται στα αυτοκινητικά ατυχήματα εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών-μελών. Έτσι, τα τελευταία είναι ελεύθερα να καθορίσουν με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου τους το καθεστώς της αστικής ευθύνης. Στην αρμοδιότητα αυτή του εθνικού νομοθέτη περιλαμβάνεται ο καθορισμός του περιεχομένου, της έκτασης και των προϋποθέσεων της αποζημίωσης, αν π.χ. η υποχρέωση αυτή πρέπει να στηρίζεται στην υπαιτιότητα ή αν μπορεί να έχει ως θεμέλιο και τη διακινδύνευση. Όμως, τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι η αστική ευθύνη που προβλέπεται από το εθνικό τους δίκαιο καλύπτεται από ασφάλιση, η οποία είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των δύο παραπάνω κοινοτικών Οδηγιών. Επομένως η ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης δεν ρυθμίζεται αποκλειστικά από τους κανόνες του εθνικού δικαίου, καθώς ο εθνικός νομοθέτης υποχρεούται να ενσωματώνει τις ενωσιακές επιταγές στο εσωτερικό δίκαιο της χώρας του.

Περαιτέρω δέχτηκε το ΔΕΕ ότι οι παραπάνω οδηγίες έχουν ως σκοπό, όπως προκύπτει από τα προοίμια αυτών, να διασφαλίσουν ότι τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να περιορίζουν το δικαίωμα των παθόντων σε τροχαίο ατύχημα να αποζημιωθούν με βάση τους κανόνες του ενωσιακού δικαίου, οι οποίοι θεσπίζουν την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα. Οι εθνικοί κανόνες που τυχόν περιέχουν τέτοια ρύθμιση έρχονται σε άμεση αντίθεση με το δίκαιο της Ένωσης,

αφού στερούν τις σχετικές Οδηγίες από την πρακτική τους αποτελεσματικότητα.

Επίσης, τα ελάχιστα ποσά ασφαλιστικής κάλυψης που καθορίζονται από το ενωσιακό δίκαιο (αρθ. 1 παρ. 2 της Δεύτερης Οδηγίας) πρέπει να τηρούνται, ανεξαρτήτως του είδους του ισχύοντος καθεστώτος ευθύνης.

Για τον καθορισμό των ποσών που δικαιούται να λάβει ο παθών δεν έχει καμία απολύτως σημασία αν η πρόκληση του τροχαίου ατυχήματος προξενήθηκε από γνωστών στοιχείων ή επαρκώς ασφαλισμένο όχημα ή αν αυτή οφείλεται σε αγνώστων στοιχείων ή ανεπαρκώς ασφαλισμένο όχημα. Και στις δύο περιπτώσεις είτε καλείται να αποζημιώσει τον παθόντα ο ασφαλιστής του ζημιογόνου αυτοκινήτου, όπως συμβαίνει στην πρώτη περίπτωση, είτε ο οργανισμός δηλ. το ΕΚ, όπως συμβαίνει στη δεύτερη περίπτωση, το ύψος των ποσών τα οποία αυτοί υποχρεώνονται να πληρώσουν είναι τα ελάχιστα ποσά που προβλέπονται από το άρθρο 1 παρ. 2 της Δεύτερης Οδηγίας, δηλαδή από το άρθρο 9 παρ. 1 της Κωδ. Οδηγίας.

Στο συμπέρασμα αυτό καταλήγει το ΔΕΕ στην εν λόγω απόφαση Evans, αφού ακολούθησε έναν πειστικό και τεκμηριωμένο ερμηνευτικό συλλογισμό, ο οποίος περιλάμβανε τις ακόλουθες σκέψεις: i) Ότι η αποκατάσταση της ζημίας σκοπεί στην κατά το μέτρο του δυνατού επανασύσταση της περιουσίας του θύματος του τροχαίου ατυχήματος ii) ότι ο παθών ο οποίος εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα κατά το οποίο το ζημιογόνο όχημα είναι αγνώστων στοιχείων ή ανεπαρκώς ασφαλισμένο βρίσκεται σε δυσχερέστερη θέση έναντι εκείνου ο οποίος ζημιώθηκε από γνωστών στοιχείων ή επαρκώς ασφαλισμένο όχημα iii) ότι η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη ήταν να παράσχει στον παθόντα της πρώτης κατηγορίας ισοδύναμη και εξίσου αποτελεσματική προστασία με εκείνη του παθόντος της δεύτερης κατηγορίας iv) ότι επομένως όταν ο κοινοτικός νομοθέτης ορίζει την υποχρέωση του οργανισμού, δηλαδή του ΕΚ να αποζημιώσει τον παθόντα για υλικές

"τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να περιορίζουν το δικαίωμα των παθόντων σε τροχαίο ατύχημα να αποζημιωθούν με βάση τους κανόνες του ενωσιακού δικαίου, οι οποίοι θεσπίζουν την υποχρεωτική ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα."

ζημίες ή σωματικές βλάβες που προκλήθηκαν από αγνώστων στοιχείων ή από ανεπαρκώς ασφαλισμένο όχημα «εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης» (αρθ. 1 παρ. 4 της Δεύτερης οδηγίας και αρθ. 10 παρ. 1 της Κωδ. οδηγίας) εννοεί ότι το ύψος της υποχρέωσης αυτής καλύπτει τουλάχιστον τα όρια των κατωτάτων εγγυημένων ποσών που ορίζονται από τον κοινοτικό νομοθέτη. Αυτό ακριβώς είναι και το ελάχιστο όριο της «ικανοποιητικής αποζημίωσης» που αξιώνει ο κοινοτικός νομοθέτης με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη της Δεύτερης οδηγίας. Άλλωστε και η αντίστοιχη δωδέκατη σκέψη της Κωδ. οδηγίας κινείται στο ίδιο αυτό πνεύμα και κάνει λόγο για «πλήρη και δίκαιη αποζημίωση όλων των θυμάτων».

3. Η συμβατότητα των επίμαχων ρυθμίσεων για το ΕΚ με το ενωσιακό δίκαιο

Τόσο στη νομολογία⁽¹⁸⁾ όσο και στη θεωρία⁽¹⁹⁾ υποστηρίχθηκε η άποψη ότι οι παραπάνω ποσοτικοί περιορισμοί των αποζημιώσεων που οφείλει το ΕΚ στους παθόντες δεν είναι αντίθετοι προς το ενωσιακό δίκαιο και προς τις διατάξεις της Κωδ. Οδηγίας. Η επιχειρηματολογία στην οποία στηρίζεται η εν λόγω άποψη είναι η ακόλουθη:

α) Ότι η κρίσιμη διάταξη της Κωδ.Οδηγίας που είναι το άρθρο 10 παρ. 1 αυτής, αντίστοιχο προς το άρθρο 1 παρ. 4 της Δεύτερης Οδηγίας, με την οποία και θεσπίζεται η υποχρέωση των κρατών μελών προς ίδρυση οργανισμού αποζημίωσης (Επικουρικό Κεφάλαιο) έχει την ακόλουθη έννοια: 1) Η ευθύνη προς αποζημίωση του ΕΚ περιλαμβάνει μόνο την κάλυψη των υλικών ζημιών και των σωματικών βλαβών που προκαλούνται από τροχαία ατυχήματα και όχι και κάθε είδους ζημία που προκαλείται από αυτά τα ατυχήματα. Έτσι, η υποχρέωση του ΕΚ, η οποία θεσπίζεται με την παραπάνω διάταξη, δεν περιλαμβάνει και την αποκατάσταση ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, αφού η γραμματική ερμηνεία αυτής

της διάταξης δεν επιτρέπει την επέκταση της αποζημίωσης και στα κεφάλαια αυτά. Και καταλήγει η άποψη αυτή με τη σκέψη ότι « η χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης της οικογένειας του θύματος δεν προβλέφθηκε στο εθνικό δίκαιο σε εκπλήρωση υποχρέωσης που απορρέει από το κοινοτικό δίκαιο, αλλά αυτοτελώς από τον εθνικό νομοθέτη στο πλαίσιο της διαπλαστικής εξουσίας που διαθέτει»⁽²⁰⁾.

Μερίδα της θεωρίας επισημαίνει ότι η μη αναφορά στο γράμμα των εν λόγω κειμένων η χρηματική ικανοποίηση συμβαδίζει με την αυτονόητη ανάγκη αποφυγής της προσφυγής στην δικαστική επίλυση των διαφορών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα και ότι ο περιορισμός των 6.000 ευρώ αποτελεί εύλογη λύση λόγω του ότι είναι υπερβολική η κάλυψη της ηθικής βλάβης δημιουργώντας ανισότητες με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζεται το ΕΚ ως μια εύκολη πηγή χρηματοδότησης σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς⁽²¹⁾.

Η επιχειρηματολογία αυτή την οποία επικαλούνται οι εν λόγω απόψεις κρίνεται ως μη ορθή, διότι θέτει ως βάση του συλλογισμού της μία λανθασμένη προϋπόθεση: Θεωρεί δηλαδή ότι το περιεχόμενο της αστικής ευθύνης που περιλαμβάνει, εκτός των άλλων, και την έκταση και το εύρος της αποζημίωσης, εμπίπτει στην αρμοδιότητα του ενωσιακού νομοθέτη. Όμως η παραδοχή αυτή έρχεται σε άμεση αντίθεση με τις βασικές ερμηνευτικές αρχές που με τρόπο αυθεντικό και δεσμευτικό έχει υιοθετήσει το ΔΕΕ. Το ΔΕΕ προσδιόρισε με σαφήνεια τις νομοθετικές αρμοδιότητες του εθνικού και του ενωσιακού νομοθέτη και έθεσε ένα σαφές διαχωριστικό όριο μεταξύ αυτών. Αποφάνθηκε δηλαδή ότι το περιεχόμενο της αστικής ευθύνης ανήκει στην αρμοδιότητα του εθνικού νομοθέτη, ο οποίος είναι ελεύθερος να ρυθμίσει το καθεστώς της αστικής ευθύνης και ότι στην παρούσα φάση η Τρίτη Οδηγία δεν αποσκοπεί στην εναρμόνιση των καθεστώτων αστικής ευθύνης των κρατών-μελών. Ωστόσο, η θέσπιση υποχρέωσης κάλυψης αυτής της

"Μερίδα της θεωρίας επισημαίνει ότι η μη αναφορά στο γράμμα των εν λόγω κειμένων η χρηματική ικανοποίηση συμβαδίζει με την αυτονόητη ανάγκη αποφυγής της προσφυγής στην δικαστική επίλυση των διαφορών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα"

ευθύνης με υποχρεωτική ασφάλιση είναι έργο του ενωσιακού νομοθέτη.

Τονίζεται και πάλι αυτό που αναφέρεται προηγουμένως, ότι δηλαδή τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να διασφαλίζουν ότι η αστική ευθύνη που προβλέπεται από το εθνικό τους δίκαιο καλύπτεται από ασφάλιση η οποία είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των δύο πρώτων Οδηγιών. Εφόσον λοιπόν η ελληνική νομοθεσία προβλέπει ότι η χρηματική ικανοποίηση λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης αποτελεί αναπόσπαστο συστατικό στοιχείο της υποχρέωσης αποζημίωσης από αδικοπραξία, περιλαμβάνει αναγκαστικά και αυτήν τη μη περιουσιακή βλάβη στην υποχρέωση της ασφαλιστικής κάλυψης, όπως επιτάσσει η παραπάνω Οδηγία. Έτσι, η επιχειρηματολογία αυτή θα μπορούσε να ευσταθήσει μόνο αν ο θεσμός της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης δεν υπήρχε στο δίκαιο της αποζημίωσης που προβλέπει ο ελληνικός Αστικός Κώδικας, οπότε και δεν θα υπήρχε υποχρέωση του Έλληνα νομοθέτη να προβλέπει την υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη αυτών των μορφών της μη περιουσιακής ζημίας. Εφόσον όμως το ελληνικό εθνικό δίκαιο προβλέπει (ΑΚ 932) την υποχρέωση επιδίκασης της χρηματικής ικανοποίησης λόγω ηθικής βλάβης ή ψυχικής οδύνης, είναι δεδομένο ότι η μη περιουσιακή αυτή ζημία πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση στο μέτρο και την έκταση που η ζημία αυτή προβλέπεται από την εθνική μας νομοθεσία και ανεξάρτητα αν ο υπόχρεος προς αποζημίωση είναι ο ασφαλιστής ή το ΕΚ.

Β) Η δεύτερη κατηγορία των συλλογισμών αυτής της άποψης⁽²²⁾ στηρίζεται στην ακόλουθη επιχειρηματολογία: Όταν η Κωδ.Οδηγία προσδιορίζει με το άρθρο 10 παρ. 1 αυτής την ευθύνη αποζημίωσης του ΕΚ «εντός των ορίων της υποχρέωσης ασφάλισης» δεν αναφέρεται στα ελάχιστα όρια που προβλέπονται στο άρθρο 9 αυτής της οδηγίας, με βάση το οποίο το ελάχιστο ποσό κάλυψης ορίζεται σε

1.000.000 ευρώ για κάθε παθόντα ή σε 5.000.000 ευρώ σε περίπτωση περισσότερων παθόντων στο ίδιο ατύχημα και σε 1.000.000 ευρώ για υλικές ζημιές, αλλά στο άρθρο 3 αυτής, που «αναφέρεται στην υποχρέωση ασφάλισης και στην έκτασή της». Οι υποστηρικτές της θέσης περί συμβατότητας των περιορισμών με το ενωσιακό δίκαιο επικαλούνται τη δυνατότητα περιορισμού ή και αποκλεισμού της αποζημίωσης που οφείλει το ΕΚ σε περίπτωση υλικών ζημιών που προκλήθηκαν από όχημα αγνώστων στοιχείων (άρθρο 10 παρ.3) όπως επίσης και τις υπ' αριθ. 14 και 16 αιτιολογικές σκέψεις της Κωδ. Οδηγίας.

Επιπλέον, συνεχίζει η εν λόγω άποψη, το ΕΚ δεν ονομάζεται μόνο έτσι αλλά υπέχει 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 προσώπων. Επικουρική δε ευθύνη υπάρχει σε περίπτωση συρροής περισσότερων αξιώσεων προς αποζημίωση όπου η ευθύνη του ΕΚ υποχωρεί προ των άλλων υπόχρεων προς αποζημίωση και το ΕΚ 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⁽²³⁾. Αυτός ο ποσοτικός περιορισμός της οφειλόμενης από το ΕΚ αποζημίωσης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος, σύμφωνα με τα ανωτέρω, δεν παραβιάζει κάποια κοινοτική Οδηγία ούτε βέβαια και κάποια διάταξη του Συντάγματος, ο δε παθών δεν είναι ακάλυπτος, αλλά έχει αξίωση πλήρους αποζημίωσης σε βάρος του ζημιώσαντος προσώπου. Αυτό άλλωστε ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις αδικοπραξιών του 914 ΑΚ ή άλλων ειδικών νόμων, χωρίς να έχει τεθεί ποτέ θέμα αντισυνταγματικότητας ή παραβίασης του ενωσιακού δικαίου εκ του λόγου ότι ο παθών

"Αυτός ο ποσοτικός περιορισμός της οφειλόμενης από το ΕΚ αποζημίωσης (...), δεν παραβιάζει κάποια κοινοτική Οδηγία ούτε βέβαια και κάποια διάταξη του Συντάγματος, ο δε παθών δεν είναι ακάλυπτος, αλλά έχει αξίωση πλήρους αποζημίωσης σε βάρος του ζημιώσαντος προσώπου"

δεν μπορεί να αποζημιωθεί από ένα φερέγγυο πρόσωπο, και παρόλο που οι τελευταίες αυτές αδικοπραξίες μπορεί να είναι ακόμα και σοβαρότερες από ένα απλό τροχαίο ατύχημα (πχ. εκ προθέσεως βαριά σκοπούμενη σωματική βλάβη, εμπρησμός από πρόθεση κτλ.).

Μάλιστα και από δικαιοπολιτικής άποψης οι ανωτέρω περιορισμοί κρίνονται δικαιολογημένοι, δεδομένου ότι με τον τρόπο αυτό προσπαθεί ο Έλληνας νομοθέτης να αντιμετωπίσει τη διαδεδομένη τα τελευταία χρόνια πρακτική να καταφεύγουν κάποιοι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων σε ασφαλίσεις χαμηλού κόστους σε εν γνώσει τους αμφίβολης βιωσιμότητας και συνήθως βραχύβιες ασφαλιστικές εταιρίες, των οποίων οι άδειες ανακαλούνται στη συνέχεια, αφού με την πρακτική αυτή, ο μεν ανωτέρω κακόπιστος ιδιοκτήτης κάλυπτε με χαμηλό κόστος την υποχρέωση ασφάλισης του οχήματός του, έχοντας τη βεβαιότητα ότι αν πτωχεύσει ο ασφαλιστής ή ανακληθεί η άδειά του θα τον καλύψει πλήρως το ΕΚ, ο δε επιμελής ιδιοκτήτης, που διάλεγε φερέγγυες ασφαλιστικές εταιρίες επιβαρυνόταν, είτε μέσω της αύξησης των ασφαλιστρών είτε εμμέσως μέσω του κρατικού προϋπολογισμού με την κάλυψη των ζημιών που προκαλούσαν και τα αυτοκίνητα, των οποίων οι ασφαλιστές πτώχευαν ή τους ανακαλούσαν οι άδειες λειτουργίας⁽²⁴⁾.

Η επιχειρηματολογία που αναφέρεται παραπάνω δεν φαίνεται πειστική, αφού αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση προς την ερμηνεία των σχετικών διατάξεων από το ΔΕΕ. Συγκεκριμένα το τελευταίο έχει αποφανθεί ότι όταν το ΕΚ καλείται να αποζημιώσει το θύμα ενός τροχαίου ατυχήματος η υποχρέωσή του αυτή προσδιορίζεται μέσα στα όρια που προβλέπει η Δεύτερη Οδηγία (84/5/ΕΚ). Με το άρθρο 1 παρ. 2 αυτής της Οδηγίας, η οποία αντιστοιχεί επακριβώς προς το άρθρο 9 της Κωδ.Οδηγίας, θεσπίστηκαν και τα ελάχιστα ποσά της υποχρεωτικής ασφάλισης, ανεξάρτητα

από το αν υπόχρεος προς αποζημίωση είναι ο ασφαλιστής ή το ΕΚ.

Επομένως ο εθνικός δικαστής είναι υποχρεωμένος να ακολουθήσει αυτή την ερμηνευτική θέση που υιοθέτησε το ΔΕΕ και να δεχθεί ότι η υποχρέωση του ΕΚ προς αποζημίωση προσδιορίζεται ως προς την έκτασή της από το άρθρο 9 της Κωδ.Οδηγίας. Το άρθρο 3 εδ. 1 της Κωδ.Οδηγίας, για το οποίο κάνουν λόγο οι υποστηρικτές της προαναφερόμενης άποψης και το οποίο αποτελεί πιστή μεταφορά του άρθρου 3 παρ. 1 της Πρώτης Οδηγίας, δεν έχει σχέση με τα ποσοτικά όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης, τα οποία για πρώτη φορά προβλέφθηκαν με τη Δεύτερη Οδηγία. Η γραμματική ερμηνεία του άρθρου 10 παρ. 1 της Κωδ. Οδηγίας οδηγεί στο παραπάνω συμπέρασμα, αφού «τα όρια της υποχρεωτικής ασφάλισης» δεν μπορούν να σημαίνουν τίποτα άλλο παρά τον ποσοτικό προσδιορισμό αυτής της ασφάλισης ο οποίος γίνεται με το άρθρο 9 και όχι με το άρθρο 3 αυτής.

Άλλωστε, δεν αποτελεί επιχείρημα υπέρ της αντίθετης άποψης το ότι παρέχεται στον εθνικό νομοθέτη η δυνατότητα περιορισμού ή και αποκλεισμού της αποζημίωσης που οφείλει το ΕΚ σε περίπτωση υλικών ζημιών. Η δυνατότητα περιορισμού ή αποκλεισμού της υποχρέωσης αποζημίωσης του ΕΚ αφορά μόνο την περίπτωση πρόκλησης υλικών ζημιών από όχημα αγνώστων στοιχείων, όχι όμως και από ανασφάλιστο ή ανεπαρκώς ασφαλισμένο όχημα (παρ. 3 εδ. α' του άρθρου 10 της Οδηγίας). Ο περιορισμός αυτός αφορά μόνο τις υλικές ζημιές όχι και τις ζημιές που έχουν ως γενεσιουργό αιτία τη σωματική βλάβη (ίδια διάταξη). Όταν το ΕΚ έχει καταβάλει αποζημίωση για σημαντικές σωματικές βλάβες, ιδιαίτερα όταν οι βλάβες αυτές απαίτησαν νοσοκομειακή περίθαλψη, τότε δεν επιτρέπεται ο αποκλεισμός της αποζημίωσης ούτε και για τις υλικές ζημιές (παρ. 3 εδαφ. β' και γ' του ίδιου άρθρου της Οδηγίας).

Από την αμέσως παραπάνω διάταξη φωτίζεται

"προσπαθεί ο Έλληνας νομοθέτης να αντιμετωπίσει τη διαδεδομένη τα τελευταία χρόνια πρακτική να καταφεύγουν κάποιοι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων σε ασφαλίσεις χαμηλού κόστους σε εν γνώσει τους αμφίβολης βιωσιμότητας"

και η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη να αποκλείσει τον κίνδυνο της απάτης που προέρχεται από ένα συμπαικτικό και σκηνοθετημένο τροχαίο ατύχημα (αιτιολογική σκέψη 14 εδαφ. 3 της Οδηγίας). Έτσι, όταν η συμπαιγνία του υπαίτιου και του παθόντος σε ένα τροχαίο ατύχημα αποκλείεται ή δεν είναι πιθανή, πράγμα το οποίο συμβαίνει όταν η σωματική βλάβη είναι σημαντική και ιδιαίτερα όταν αυτή απαίτησε νοσοκομειακή περίθαλψη, τότε αναιρείται και η δυνατότητα του κράτους μέλους να αποκλείσει ή να περιορίσει την αποζημίωση και των υλικών ζημιών που προκλήθηκαν από το ίδιο ατύχημα. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται και ο κίνδυνος της απάτης εις βάρος του ΕΚ από ένα τροχαίο ατύχημα που μπορεί να σκηνοθετηθεί, όταν από αυτό προκαλούνται μόνο υλικές ζημιές ή έστω ελαφρές σωματικές βλάβες όχι όμως και όταν οι σωματικές βλάβες είναι σημαντικές.

Είναι σαφές λοιπόν ότι δεν μπορεί να αντληθεί από την παραπάνω ρύθμιση γενική κατευθυντήρια γραμμή για τον περιορισμό της υποχρέωσης του ΕΚ προς αποζημίωση των ζημιών που προέρχονται από σωματικές βλάβες ή από υλικές ζημιές οι οποίες προκλήθηκαν από ανασφάλιστο ή ανεπαρκώς ασφαλισμένο όχημα ή όταν κατά το ατύχημα που προξενήθηκε από όχημα αγνώστων στοιχείων εκτός από τις υλικές ζημιές προκλήθηκαν και σωματικές βλάβες. Αντίθετα το επιχείρημα που αντλείται από τη ρύθμιση αυτή είναι ότι ο εθνικός νομοθέτης δεν έχει δικαίωμα να αποκλείσει από την ασφαλιστική κάλυψη ή να περιορίσει την αποζημίωση για ζημιές που έχουν ως γενεσιουργό αιτία σωματική βλάβη ή θάνατο, αλλά μόνο τις υλικές ζημιές και αυτές μόνο προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος συμπαικτικού ατυχήματος.

Γ) Η τρίτη κατηγορία επιχειρημάτων, σχετικά με τον περιορισμό της αποζημίωσης του ΕΚ, που επιστρατεύεται σχετικά είναι η ακόλουθη: Στη διάταξη του άρθρου 10 παρ. 1 της Κωδ.οδηγίας περιλαμβάνονται οι εξής δύο

κατηγορίες περιπτώσεων, στις οποίες δημιουργείται η υποχρέωση του ΕΚ για αποζημίωση του παθόντος: α) Όταν το ατύχημα από το οποίο προέκυψε η ζημία προκλήθηκε από όχημα αγνώστων στοιχείων και β) όταν αυτό προκλήθηκε από όχημα για το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η υποχρέωση ασφάλισης. Κατά την άποψη αυτή στην τελευταία αυτή κατηγορία δεν περιλαμβάνεται και η πτώχευση ή η ανάκληση της άδειας της ασφαλιστικής επιχείρησης, αφού η υποχρέωση ασφάλισης έχει εκπληρωθεί και απλώς κατέστη ανενεργή εκ των υστέρων⁽²⁵⁾.

Όμως η παραπάνω ερμηνεία αυτής της διάταξης δεν φαίνεται ορθή, διότι αντιστρατεύεται τη βούληση του ίδιου του ενωσιακού νομοθέτη. Ειδικότερα :

Αρχικά, η διάταξη του άρθρου 10 παρ. 1 αυτής της οδηγίας έχει ως αναγκαίο συμπλήρωμα το άρθρο 3 αυτής, στο οποίο και ρητά παραπέμπει. Έτσι η ορθή ανάγνωσή της οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο κοινοτικός νομοθέτης ορίζει ότι η υποχρέωση ασφάλισης εκ μέρους του ΕΚ αναφέρεται σε όχημα το οποίο κατά τη χρονική στιγμή του ατυχήματος καλύπτεται από ασφάλιση. Ο ενεστώτας χρόνος τον οποίο χρησιμοποιεί ο νομοθέτης σ'αυτή τη διάταξη δηλώνει αφενός ότι η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να είναι διαρκής, αφετέρου ότι αυτή πρέπει να είναι ενεργός, πλήρης και πραγματική κατά τη χρονική στιγμή του ατυχήματος. Αν ο νομοθέτης ήθελε να περιορίσει την υποχρέωση του ΕΚ μόνο στη σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης και ανεξάρτητα από την ανώμαλη εξέλιξη αυτής στο μέλλον, η οποία εξέλιξη οδηγεί στην άρση της ασφαλιστικής κάλυψης όπως συμβαίνει στην περίπτωση της πτώχευσης του ασφαλιστή ή της ανάκλησης της άδειας του, θα χρησιμοποιούσε άλλη διατύπωση, όπως π.χ. «να είχε καλυφθεί από ασφάλιση» αντί αυτής που πράγματι χρησιμοποιεί. Η ερμηνεία αυτή έχει γίνει δεκτή και στην νομολογία⁽²⁶⁾, όπου υιοθετήθηκε η άποψη ότι η απλή και μόνο σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης δεν αρκεί κατά την

"ο εθνικός νομοθέτης δεν έχει δικαίωμα να αποκλείσει από την ασφαλιστική κάλυψη ή να περιορίσει την αποζημίωση για ζημιές που έχουν ως γενεσιουργό αιτία σωματική βλάβη ή θάνατο, αλλά μόνο τις υλικές ζημιές και αυτές μόνο προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος συμπαικτικού ατυχήματος."

έννοια αυτής της διάταξης, αλλά απαιτείται επιπλέον η ασφαλιστική κάλυψη να είναι πραγματική και ενεργός κατά το χρόνο που γεννιέται η υποχρέωση αποζημίωσης, δηλαδή αυτή να μην έχει αρθεί εξαιτίας της πτώχευσης ή της ανάκλησης της άδειας του ασφαλιστή. Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι την αυθεντική ερμηνεία της κρίσιμης αυτής διάταξης παρέχει το ίδιο το ΔΕΕ με την προαναφερόμενη απόφασή του στην υπόθεση Evans. Ερμηνεύοντας αυτή τη διάταξη το ΔΕΕ δέχεται ότι η ευθύνη του ΕΚ γεννιέται όχι μόνο όταν το ζημιογόνο όχημα ήταν ανασφάλιστο, αλλά όταν αυτό ήταν ανεπαρκώς ασφαλισμένο. Είναι σαφές ότι στην κατηγορία των ανεπαρκώς ασφαλισμένων οχημάτων υπάγονται εκείνα τα ζημιογόνα οχήματα για τα οποία έχει μεν συναφθεί ασφαλιστική σύμβαση, αυτή όμως δεν ήταν ενεργός κατά τη χρονική στιγμή του ατυχήματος, πράγμα το οποίο συμβαίνει όταν πτώχευσε ο ασφαλιστής ή όταν ανακλήθηκε η άδεια της επιχείρησής του. Και αυτό διότι και στις δύο αυτές περιπτώσεις η ασφαλιστική κάλυψη για την οποία είχε συναφθεί η σύμβαση ασφάλισης έχει παύσει να υφίσταται.

4. Συμπέρασμα

Από την παραπάνω ανάλυση της υπάρχουσας θεωρίας και νομολογίας αλλά και μέσω της παράθεσης της άποψης του αυθεντικού ερμηνευτή του ενωσιακού δικαίου, του ΔΕΕ, καθίσταται σαφές ότι οι νέες ρυθμίσεις του ν. 4092/2012 δεν είναι συμβατές με το ενωσιακό δίκαιο, διότι αγνοούν ή παρερμηνεύουν τη βούληση του ενωσιακού νομοθέτη και τον Οδηγών που ο τελευταίος εξέδωσε. Η ελληνική έννομη τάξη μέσω της συνταγματικής πρόβλεψης του άρθρου 28 παρ.1 επιφυλάσσει την πρωτοκαθεδρία και την ιεραρχική υπεροχή του δικαίου της Ένωσης και καλείται σε όλο το φάσμα του δικαιοκτικού συστήματος της να σέβεται και να συμμορφώνεται με αυτό.

Γ. Η συμβατότητα των επίμαχων ρυθμίσεων με το Σύνταγμα και την ΕΣΔΑ

Τέλος, σύμφωνα με το επίμαχο άρθρο 4 ν.4092/2012, μεταξύ άλλων ορίζεται ότι «η ρύθμιση της παρούσας παραγράφου καταλαμβάνει τις ήδη γεγεννημένες αξιώσεις κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου, χωρίς πάντως να θίγει αξιώσεις που έχουν επιδικαστεί με οριστική απόφαση»⁽²⁷⁾. Ωστόσο, οι καταργούμενες με την ως άνω διάταξη ενοχικές αξιώσεις των ζημιωθέντων από τροχαίο ατύχημα κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου εμπίπτουν στην έννοια του όρου «περιουσία» του άρθρου 1 του Πρώτου Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ, καθώς και στην έννοια του όρου «ιδιοκτησία» του άρθρου 17 του Συντάγματος. Συνεπώς, η αναδρομική κατάργηση των πιο πάνω ενοχικών αξιώσεων είναι αντίθετη στα άρθρα 4 και 17 του Συντάγματος και 1 του Πρόσθετου Πρωτοκόλλου της ΕΣΔΑ⁽²⁸⁾.

Μάλιστα, η προαναφερόμενη νομοθετική μεταβολή δεν φαίνεται να επιβάλλεται από λόγους δημόσιας ωφέλειας. Θίγει, δηλαδή, αναδρομικά περιουσιακά δικαιώματα, έστω και εάν δεν οδηγεί σε πλήρη απόσβεσή τους, με στόχο το ταμειακό συμφέρον και την εξυπηρέτηση των ταμειακών αναγκών του ως άνω νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, στόχος, ο οποίος δεν ταυτίζεται με την έννοια του δημοσίου συμφέροντος⁽²⁹⁾.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την Αιτιολογική Έκθεση του ν. 4092/2012, με τις πιο πάνω διατάξεις γίνεται προσπάθεια να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του ΕΚ, επιχειρώντας να σταθμιστούν οι υποχρεώσεις του χωρίς να διακινδυνεύει η οικονομική του θέση, λόγω ακριβώς του ιδιαίτερου επικουρικού του σκοπού. Πλην, όμως, αν ως δημόσια ωφέλεια νοείται η θέση του ΕΚ και η αποζημίωση παθόντων από τροχαία ατυχήματα, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι πιο πάνω διατάξεις του ν. 4092/2012 αναιρούν την ίδια τη λειτουργία του ΕΚ, το οποίο πλέον δεν θα καταβάλει

"οι νέες ρυθμίσεις του ν. 4092/2012 δεν είναι συμβατές με το ενωσιακό δίκαιο, διότι αγνοούν ή παρερμηνεύουν τη βούληση του ενωσιακού νομοθέτη"

παρά μόνο ελάχιστο μέρος των αποζημιώσεων που οι παθόντες τροχαίων ατυχημάτων δικαιούνται, με αποτέλεσμα να καταργούνται δικαιώματα αυτών που κατ' επίφαση ο ν. 4092/2012 ήθελε να προστατεύσει. Έτσι, οι επίμαχες διατάξεις του ν. 4092/2012 θίγουν τον πυρήνα του σχετικού δικαιώματος των παθόντων να αξιώνουν την ικανοποίηση των ήδη γεννημένων απαιτήσεων τους από το Επικουρικό Κεφάλαιο.

Εξάλλου, οι προαναφερόμενες διατάξεις του ν. 4092/2012 προσβάλλουν και την συνταγματικά κατοχυρωμένη αρχή της αναλογικότητας, καθώς προβλέπονται μέτρα που δεν είναι αναγκαία ούτε πρόσφορα για την προστασία του ΕΚ και την αποζημίωση των παθόντων από τροχαία ατυχήματα, αφού το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα θα μπορούσε να επιτευχθεί με την προληπτική επιτήρηση και τον έλεγχο των ασφαλιστικών εταιριών, αλλά και την μέριμνα για την ελαχιστοποίηση των οχημάτων που κυκλοφορούν ανασφάλιστα.

Συμπερασματικά, ο νέος νόμος δεν παραβιάζει μόνο το ενωσιακό δίκαιο και την ΕΣΔΑ αλλά και θεμελιώδεις συνταγματικές διατάξεις όπως η αρχή της αναλογικότητας, αρχή που είναι εξαιρετικά σημαντική αποτελώντας τροχοπέδη σε κάθε είδους αυθαιρεσία όντας ο «περιορισμός των περιορισμών», αλλά και της προστασίας της ιδιοκτησίας.

Επίλογος

Η παραδοξότητα της ανωτέρω νομοθετικής ρύθμισης και τα άτοπα, τα οποία συνεπάγεται, καθίστανται εμφανή, αν αναλογιστεί κανείς, ότι η ρύθμιση αυτή στερεί ουσιαστικά την ασφαλιστική κάλυψη ακόμα και από τον επί σειρά ετών επιμελή ιδιοκτήτη αυτοκινήτου που κατέβαλε σε ολόκληρο τον βίο του το σύνολο των ασφαλιστρών στις ασφαλιστικές εταιρείες (ένα μέρος το οποίο κατέληγε στο ΕΚ-περίπου το 5%) προς κάλυψη του, σε περίπτωση που προκληθεί ατύχημα και θα είχε να κάνει με ανασφάλιστο ή ανεπαρκώς ασφαλισμένο όχημα ή ακόμα χειρότερα με κάποιον τραυματισμό ή

θάνατο. Έτσι, κινδυνεύει να μην τύχει εν τέλει της αναμενόμενης και υποσχεθείσης ασφαλιστικής κάλυψης, προκαλώντας του ανεπανόρθωτη ζημία την οποία ένα σύγχρονο κράτος δικαίου δεν πρέπει να επιτρέψει.

Εμφανίζεται, έτσι, το παράδοξο να υποχρεώνεται με ένα νόμο ο πολίτης να καταβάλει τα ασφάλιστρα, για να τύχει ασφαλιστικής κάλυψης στην περίπτωση που το χρειαστεί και με άλλο νόμο, χωρίς να καταργείται η παραπάνω υποχρέωση του, να στερείται, παρά το ότι ανταποκρίθηκε στην ανωτέρω υποχρέωση του, την ασφαλιστική κάλυψη που του υποσχέθηκαν⁽³⁰⁾. Με τον τρόπο αυτό, επιβραβεύεται η αδυναμία ή η απροθυμία να ασκηθεί έλεγχος στην ασφαλιστική αγορά. Πρόκειται, συνεπώς, για νομοθετική ρύθμιση, η οποία, στερώντας από τον συνεπή οδηγό την ασφαλιστική κάλυψη, που λόγω της συνεχούς εκπλήρωσης των υποχρεώσεων του ανέμενε και δικαιούται, μετατρέπει, ουσιαστικά, το ασφάλιστρο σε φόρο και μη ανταποδοτικό τέλος υπέρ του ΕΚ και η οποία ρύθμιση, πέραν της αντίθεσης της προς τις ανωτέρω υπερνομοθετικές διατάξεις, έρχεται και σε ευθεία αντίθεση με το κοινό περί δικαίου αίσθημα.

· · · · ·

· · · · ·

"η οποία ρύθμιση, πέραν της αντίθεσης της προς τις ανωτέρω υπερνομοθετικές διατάξεις, έρχεται και σε ευθεία αντίθεση με το κοινό περί δικαίου αίσθημα"

Σημειώσεις

1. Βλ. και Αμπατζή, Απόψεις:Επικουρικό Κεφάλαιο, ΕΣυγκΔ 2013. 9-25.
2. Κατρούγκαλος, Γνωμοδότηση, ΕπΣυγκΔικ 2012. 490 επ.
3. ΟΛΑΠ 9/1993, ΕπΣυγκΔικ 1994.16· ΑΠ 1221/2011 Αρμ 2012. 76.
4. Βλ. σχετικά Χατζηνικολάου-Αγγελίδου, Ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα (1998), σελ. 1- 2· Κρητικό, Αποζημίωση από αυτοκινητικά ατυχήματα, (2008), § 25 αριθ. 6-7.
5. Κατρούγκαλος, ΕπΣυγκΔικ 2012 σελ 490 επ.
6. Ι.Ρόκας, Περιορισμοί των παροχών του Επικ.Κεφαλαίου και ιδιαίτερα αυτών που επέφερε ο ν.4092/2012 και οι δεσμεύσεις του νομοθέτη από το διεθνές & Ενωσιακό Δίκαιο, ΕΕμπΔ, 2013.
7. Βλ. παρακάτω υπό Γ 3.
8. ΜονΠρωτΑθ 3941/2012, 3977/2012, 3903/2012, 3905/2012 ΕπΣυγκΔικ 2012.12-13.Αντίθετα έκριναν οι ΜονΠρωτΑμαλ 108/2012, ΝΟΜΟΣ· ΜονΠρωτ Θεσ.1160/2013 ΝΟΜΟΣ.
9. Βλ. ιδιαίτερα ΜονΠρωτΑΘ 3941/2012, 3979/2012 και ΜονΠρωτΚατερ 31/2013 ΝΟΜΟΣ
10. Σαχπεκίδου, Ευρωπαϊκό Δίκαιο (2010), σελ. 24.
11. ΔΕΚ 106/77 συλλ. 1978 σελ. 629· ΔΕΚ 170/88 συλλ. 1989 σελ. 2305.
12. ΑΠ 926/2011, ΝΟΜΟΣ· ΑΠ 631/2011, ΔΕΕ 2011. 1258· ΑΠ 534/2011, ΧρΙΔ 2012. 205
13. Απόφαση της 19-4-2007 (C- 356/05).
14. Απόφαση της 30-6-2005 (C-537/03).
15. Απόφαση της 14-9-2000 (C-348/98).
16. Απόφαση της 28-3-1996 (C-129/94).
17. Απόφαση της 4- 12-2003 (C-63/01).
18. ΜονΠρωτΑμαλ 108/2012 ΝΟΜΟΣ · ΜΠρΛαρ 715/2013 ΝΟΜΟΣ.
19. Ι.Ρόκας, Περιορισμοί των παροχών του Επικ.Κεφαλαίου και ιδιαίτερα αυτών που επέφερε ο ν.4092/2012 και οι δεσμεύσεις του νομοθέτη από το διεθνές & Ενωσιακό Δίκαιο, ΕΕμπΔ, 2013. 5,6,13 · Κοντιάδης / Καϊδατζής, Γνωμοδότηση ΕΕμπΔ 2013.15-17. Βλ. επίσης Ι. Ρόκα, Η ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου (ν. 489/1976), ΕΕμπΔ 1978. 648 επ ο οποίος είχε υποστηρίξει ότι η ευθύνη του ΕΚ ως επικουρική δεν θα πρέπει να επεκτείνεται και στην χρηματική ικανοποίηση.
20. ΜονΠρωτΑμαλ 108/2012, ΝΟΜΟΣ · Κοντιάδης/Καϊδατζής, ΕΕμπΔ 2013. 15-17.
21. Ι. Ρόκας, ΕΕμπΔ 2013. 5, 13, 14.
22. Σπυρόπουλος, Γνωμοδότηση, ΕΣυγκΔ,2013.2, αριθμ 3.
23. Ι. Ρόκας, ΕΕμπΔ 1978. 648 επ.
24. ΜΠρΛαρ 715/2013, ΝΟΜΟΣ.
25. ΜονΠρωτΘεσ 1160/2013, ΝΟΜΟΣ· Κοντιάδη-Καϊδατζή, ΕΕμπΔ 2013.18-22· Σπυρόπουλος, ΕΣυγκΔ 2013.4.

26. ΜΠρωτΑθ 3941/2012 και 3977/2012, ΝΟΜΟΣ
27. ΕφΑθ 7580/2013, ΕφΑΔ 2014.393 ΝΟΜΟΣ.
28. ΑΠ 9/2008, ΝΟΜΟΣ.
29. ΜΠρΚαλαμ 3/2014, ΕφΑΔ 2014.397.
30. ΕφΙωαν 304/2013, ΝΟΜΟΣ.