



ΕΝΩΣΗ
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ

Αριθμ. Πρωτ. : 236123/318

Αριθμ. Φακ. : 014

ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΑΡΙΘΜ. 24 736

Προς τις Ασφαλιστικές
Εταιρίες – Μέλη της Ένωσης

ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ 10,
ΑΘΗΝΑ.
Τ.Κ. 105 57

T: (+30) 210 33 34 100
F: (+30) 210 33 34 149
E: info@eae.gr

www.eae.gr

Αθήνα, 4 Ιουλίου 2024

Υπόψη:
Διευθύνωντων Συμβούλων
Γενικών Διευθυντών
Υπευθύνων Κλάδων Αυτοκινήτων, Οδικής Βοήθειας & Νομικής Προστασίας
Υπευθύνων Νομικών Υπηρεσιών & Κανονιστικής Συμμόρφωσης

Δημοσίευση Νόμου 5113/2024

σχετικά με την «Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/2118 για την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκίνητων οχημάτων, λήψη μέτρων προς εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2022/858 σχετικά με το πιλοτικό καθεστώς υποδομών της αγοράς που βασίζονται σε τεχνολογία καταναμημένου καθολικού, ειδικότερες ρυθμίσεις για τα οχήματα και τη δημόσια περιουσία και άλλες διατάξεις του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών»

Σας ενημερώνουμε ότι στις 20 Ιουνίου 2024 ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων και στις 21 Ιουνίου 2024 δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο αναφερόμενος στην επικεφαλίδα νόμος 5113/2024 (ΦΕΚ Α' 96), ο οποίος περιλαμβάνει εξαιρετικά σημαντικές ρυθμίσεις για την ασφαλιστική αγορά και δη για τον κλάδο ασφάλισης αυτοκίνητων οχημάτων που διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες: **α)** στην εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία (ΕΕ) 2021/2118 για την υποχρεωτική ασφάλιση της αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία οχημάτων (γνωστή ως Motor Insurance Directive ή αλλιώς MID), **και β)** στο εξίσου φλέγον ζήτημα του ηλεκτρονικού ελέγχου της κυκλοφορίας των ανασφάλιστων οχημάτων στη χώρα μας.

Ως ΕΑΕΕ συμμετείχαμε ενεργά με στοχευμένες προτάσεις και παρατηρήσεις σε όλα τα στάδια της διαμόρφωσης και διαβούλευσης των διατάξεων του εν λόγω νόμου, προς το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, την ΤτΕ και την αρμόδια Επιτροπή της Βουλής των Ελλήνων, επιδιώκοντας να συμβάλουμε εποικοδομητικά στην υιοθέτηση ενός σαφούς, λειτουργικού και παράλληλα εναρμονισμένου με την ευρωπαϊκή νομοθεσία θεσμικού πλαισίου για την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης οχημάτων.

Παράλληλα με τις διαβουλεύσεις για την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας MID, επιδιώξαμε και καταθέσαμε συγκεκριμένες προτάσεις προς την Πολιτεία με στόχο την ταυτόχρονη θέσπιση ορισμένων απαραίτητων εθνικών ρυθμίσεων προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των διαδικασιών της ασφάλισης αυτοκινήτου για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών, αλλά και της αποτελεσματικής αντιμετώπισης χρόνιων προβλημάτων, όπως η διαμόρφωση κατάλληλης διαδικασίας για τον έλεγχο της κυκλοφορίας ανασφάλιστων οχημάτων, η δυνατότητα υποβολής ηλεκτρονικής αίτησης ασφάλισης στον κλάδο αυτοκινήτων, κ.α. (βλ. εγκυκλίους ΕΑΕΕ με αριθμ. 24513/2.11.2023, 24717/12.6.2024 & από 18.6.2024 Δελτίο Τύπου ΕΑΕΕ).

Ακολουθεί η παράθεση των σημαντικότερων από τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται με τον νέο ν. 5113/2024 (ΦΕΚ Α' 96), το πλήρες περιεχόμενο του οποίου μπορείτε να εντοπίσετε στην ιστοσελίδα του εθνικού τυπογραφείου (www.et.gr). Ειδικότερα:

A. Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/2118 για την Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων (Οδηγία MID)

1. Τροποποίηση και προσθήκη νέων ορισμών στο άρθρο 1 του π.δ. 237/1986 (άρθρο 3 ν.5133/2024)

Με το άρθρο 3 του ν. 5113/2024 (ΦΕΚ Α' 96) τροποποιούνται και προστίθενται νέοι ορισμοί στο άρθρο 1 του π.δ. 237/1986 περί υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία οχημάτων και κωδικοποιείται και αντικαθίσταται συνολικά το άρθρο 1. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχουν ιδίως οι εξής ορισμοί:

Ορισμός οχήματος - άρθρο 1 περ. α) π.δ. 237/1986

Σύμφωνα με την Οδηγία MID και το νέο άρθρο 1 περ. α) του π.δ. 237/1986, όχημα που εμπίπτει στην υποχρέωση ασφάλισης είναι :

- οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα που κινείται επί του εδάφους αποκλειστικά δια μηχανικής ισχύος και όχι επί σιδηροτροχιών με:
 - μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των είκοσι πέντε (25) χιλιομέτρων ανά ώρα ή
 - μέγιστο καθαρό βάρος άνω των είκοσι πέντε (25) χιλιογράμμων/κιλών και μέγιστη ταχύτητα εκ κατασκευής άνω των δεκατεσσάρων (14) χιλιομέτρων ανά ώρα,
- οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο χρησιμοποιείται με άλλο κατά τα ανωτέρω όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του εν λόγω οχήματος.

Με την επιφύλαξη των παραπάνω, δεν θεωρούνται οχήματα τα αναπηρικά αμαξίδια που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση από άτομα με σωματικές αναπηρίες.

Όχημα αποστελλόμενο από άλλο κράτος μέλος – άρθρο 1 περ. ια) π.δ. 237/1986

Η περ. ια) του άρθρου 1 του π.δ. 237/1986 τροποποιείται και προβλέπει εφεξής ότι όταν αποστέλλεται όχημα από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ελλάδα, κράτος μέλος στο οποίο εκδηλώθηκε ο κίνδυνος θεωρείται, *ανάλογα με την επιλογή* του υπόχρεου για την κάλυψη της αστικής ευθύνης, *είτε το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος είτε, αμέσως μετά την αποδοχή της παράδοσης του οχήματος από τον αγοραστή, η Ελλάδα ως κράτος μέλος προορισμού*, για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών, ακόμη και αν το όχημα δεν είναι επισήμως ταξινομημένο στην Ελλάδα. Αν κατά το χρονικό διάστημα των τριάντα (30) ημερών, το όχημα εμπλακεί σε ατύχημα χωρίς να έχει ασφαλισθεί, το Επικουρικό Κεφάλαιο, είναι υποχρεωμένο να καταβάλει την αποζημίωση.

Ορισμός κυκλοφορίας οχήματος – άρθρο 1 περ. ιβ) π.δ. 237/1986

Στο άρθρο 1 του π.δ. 237/1986 προστίθεται περ. ιβ) και νέος ορισμός για την κυκλοφορία οχήματος. Έτσι, κυκλοφορία οχήματος είναι οποιαδήποτε χρήση οχήματος, η οποία ανταποκρίνεται στη λειτουργία του οχήματος ως μέσου μεταφοράς τη στιγμή του ατυχήματος, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του οχήματος και ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν το όχημα είναι ακινητοποιημένο ή κινείται.

Δέον να σημειωθεί ότι η ελληνική δικαιοσύνη ακολουθεί παγίως την παραπάνω ερμηνεία για την έννοια της κυκλοφορίας οχήματος, με αποτέλεσμα να μην αναμένονται ιδιαίτερες επιπτώσεις από την ενσωμάτωση του σχετικού ορισμού της Οδηγίας MID στην ελληνική νομοθεσία.

2. Αντικατάσταση παρ. 1 άρθρου 2 του π.δ. 237/1986 σχετικά με την υποχρέωση σύναψης ασφάλισης αστικής ευθύνης (άρθρο 4 ν.5133/2024)

Με το άρθρο 4 του ν. 5133/2024 αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 2 του π.δ. 237/1986 περί υποχρέωσης ασφάλισης αστικής ευθύνης και αποσαφηνίζονται ιδίως τα εξής :

- υπόχρεος για τη σύναψη της υποχρεωτικής ασφάλισης αστικής ευθύνης που σχετίζεται με την κυκλοφορία του αυτοκινήτου είναι *ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου με τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα*, και
- ατυχήματα που προκαλούνται από οχήματα για τα οποία έχει τηρηθεί η διαδικασία ακινησίας (σύμφωνα με το άρθρο 22 του ν. 2367/1953) - και δεν φέρουν ασφάλιση - αντιμετωπίζονται όπως τα ατυχήματα από ανασφάλιστα οχήματα και οι ζημιωθέντες έχουν αξίωση αποζημίωσης κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου.

3. Τροποποίηση διατάξεων άρθρων 6 και 15 του π.δ. 237/1986 σχετικά με το περιεχόμενο της ασφαλιστικής κάλυψης (άρθρα 5 και 9 ν.5133/2024)

Με τα άρθρα 5 και 9 του ν. 5133/2024 τροποποιούνται και επέρχονται νομοτεχνικές κυρίως βελτιώσεις σε επιμέρους διατάξεις των άρθρων 6 και 15 του π.δ. 237/1986 αναφορικά με το περιεχόμενο της ασφαλιστικής κάλυψης και την ειδική κάλυψη για αγώνες ταχύτητας.

Ιδίως, αποσαφηνίζεται η ευθύνη του ασφαλιστή ρυμουλκούμενου οχήματος, η ειδική κάλυψη για συμμετοχή σε αγώνες ταχύτητας κ.α. επιδείξεις (συνδυασμός διατάξεων άρθρων 5 και 9 του ν. 5133/2024), ο τρόπος καθορισμού των ελάχιστων ποσών της ασφαλιστικής κάλυψης κ.α..

4. Αντικατάσταση άρθρου 6γ του π.δ. 237/1986 σχετικά με τη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων (άρθρο 7 ν.5133/2024)

Με το άρθρο 7 του ν. 5133/2024 αντικαθίσταται συνολικά το άρθρο 6γ του π.δ. 237/1986, το οποίο αναφέρεται στη βεβαίωση ιστορικού αξιώσεων που παρέχουν στον λήπτη της ασφάλισης ή ασφαλισμένο οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή τα όργανα εκκαθάρισης.

Με τη νέα ρύθμιση προβλέπεται ότι η μορφή και το περιεχόμενο της εν λόγω βεβαίωσης θα καθοριστούν με υπόδειγμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο αναμένεται να εκδοθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα βάσει των προβλεπόμενων στο άρθρο 16 της Οδηγίας 2009/103/ΕΚ, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με την παρ. 15 του άρθρου 1 της Οδηγίας 2021/2118.

Επιπλέον ορίζεται ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποχρεούνται, όταν λαμβάνουν υπόψη τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που έχουν εκδοθεί από άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις ή άλλα όργανα εκκαθάρισης

- να μην αντιμετωπίζουν τους λήπτες της ασφάλισης ή τους ασφαλισμένους, κατά τρόπο που εισάγει διακρίσεις, και να μην αυξάνουν τα ασφάλιστρά τους είτε λόγω της ιθαγένειάς τους είτε αποκλειστικά και μόνο λόγω του προηγούμενου κράτους μέλους της συνήθους διαμονής τους,
- να θεωρούν τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων που έχουν εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη, προκειμένου να καθορίσουν τα ασφάλιστρα ή για την εφαρμογή εκπτώσεων, ισότιμες με εκείνες που εκδίδονται από εγχώρια ασφαλιστική επιχείρηση ή όργανα εκκαθάρισης,
- να δημοσιοποιούν γενική επισκόπηση των πολιτικών που ακολουθούν, σε σχέση με τον τρόπο, με τον οποίο χρησιμοποιούν τις βεβαιώσεις ιστορικού αξιώσεων, κατά τον υπολογισμό των ασφαλίστρων.

5. Αντικατάσταση άρθρου 13 του π.δ. 237/1986 σχετικά με τον έλεγχο ασφάλισης αυτοκινήτων που εισέρχονται στην Ελλάδα από άλλο Κράτος Μέλος (άρθρο 8 ν.5133/2024)

Με το άρθρο 8 του ν. 5133/2024 τροποποιείται και αντικαθίσταται συνολικά το άρθρο 13 του π.δ. 237/1986, το οποίο αναφέρεται στον έλεγχο ασφάλισης αυτοκινήτων που εισέρχονται στην Ελλάδα από άλλο Κράτος Μέλος.

Με τις νέες διατάξεις ουσιαστικά παρέχεται η δυνατότητα πραγματοποίησης διασυνοριακών ηλεκτρονικών ελέγχων, χωρίς την ακινητοποίηση οχήματος, για τον εντοπισμό ανασφάλιστων οχημάτων που εισέρχονται στην Ελλάδα από το έδαφος άλλου Κράτους Μέλους, στο βαθμό που

τέτοιος ηλεκτρονικός έλεγχος πραγματοποιείται και σε εθνικό επίπεδο, δηλαδή στα οχήματα που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα.

Δεδομένης της θέσπισης από την Πολιτεία νέου πλαισίου για τον ηλεκτρονικό έλεγχο ανασφαλιστων οχημάτων στη χώρα μας και της πρόθεσης για εφαρμογή του στην πράξη, η προαναφερόμενη δυνατότητα διασυνοριακών ηλεκτρονικών ελέγχων θα μπορεί να εφαρμόζεται και από τις ελληνικές Αρχές.

6. Σκοπός – Αρμοδιότητες & Εισφορές υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου – Τροποποίηση άρθρων 17, 19 & 20 του π.δ. 237/1986 & προσθήκη νέων άρθρων 19α και 19β (άρθρα 10, 11, 12, 13, 14 & 72 ν.5133/2024)

Με την Οδηγία (ΕΕ) 2021/2118 (Οδηγία MID) εισάγεται για πρώτη φορά - σε ευρωπαϊκό επίπεδο - η υποχρέωση για τα Κράτη Μέλη να μεριμνήσουν για την καταβολή αποζημίωσης **σε ζημιωθέντες τροχαίων ατυχημάτων που διαμένουν στο έδαφός τους σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης**, και τούτο τουλάχιστον μέχρι τα όρια της υποχρέωσης ασφάλισης και ανεξαρτήτως του τόπου που βρίσκεται η έδρα της αφερεγγυας επιχείρησης (νέα άρθρα 10α και 25α κωδικοποιημένης Οδηγίας MID).

Τα ίδια άρθρα 10α και 25α της Οδηγίας MID προβλέπουν επίσης ότι ο Οργανισμός κάθε Κράτους Μέλους που θα αναλάβει να αποζημιώνει **τους ζημιωθέντες που διαμένουν στο έδαφός του** σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης, θα μπορεί να επιβάλλει τις αναγκαίες για τη συγκεκριμένη λειτουργία **εισφορές μόνο στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια στο εν λόγω Κράτος Μέλος**. Σε περίπτωση που αποζημιώνει ζημιωθέντα λόγω αφερεγγυότητας επιχείρησης που έχει λάβει άδεια από άλλο Κράτος Μέλος, **θα μπορεί να επανεισπράττει ό,τι κατέβαλε από τον αντίστοιχο Οργανισμό του Κράτους Μέλους** που χορήγησε την άδεια της ευρισκόμενης σε καθεστώς αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης.

Η Ελλάδα, όπως και οι περισσότερες χώρες πανευρωπαϊκά, επέλεξε να αναθέσει τις νέες αυτές αρμοδιότητες, όπως προσδιορίζονται στην Οδηγία (ΕΕ) 2021/2118, στο ήδη υπάρχον Επικουρικό Κεφαλαίο, το οποίο έχει συσταθεί βάσει των προηγούμενων Οδηγιών MID και είναι επιφορτισμένο με την καταβολή αποζημίωσης κυρίως σε ζημιωθέντες από άγνωστα και ανασφάλιστα οχήματα, παρέχει όμως ήδη κάλυψη βάσει της εθνικής νομοθεσίας και σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης με έδρα στην Ελλάδα.

Ο Έλληνας νομοθέτης λαμβάνοντας υπόψη το νέο ειδικό πλαίσιο κάλυψης για την αφερεγγυότητα που προβλέπουν τα νέα άρθρα 10α και 25α της Οδηγίας MID και προκειμένου να υπάρχει σαφήνεια σε ό,τι αφορά τις επιμέρους αρμοδιότητες του Επικουρικού Κεφαλαίου επέλεξε να ακολουθήσει τη νομοτεχνική προσέγγιση της Οδηγίας MID και υιοθέτησε την προσθήκη στο π.δ. 237/1986 δύο ξεχωριστών άρθρων, του άρθρου 19α και του άρθρου 19β, για την κάλυψη των περιπτώσεων της αφερεγγυότητας και επιπλέον προέβη στην **τροποποίηση του ισχύοντος άρθρου 19** του π.δ.

237/1986 προκειμένου να καλύπτει τις υπόλοιπες αρμοδιότητες του Επικουρικού Κεφαλαίου (άρθρο 11 ν. 5133/2024).

Έτσι, με το άρθρο 12 του ν. 5133/2024 προστίθεται **νέο άρθρο 19α** στο π.δ. 237/1986, με το οποίο προσδιορίζεται η διαδικασία με την οποία το Επικουρικό Κεφάλαιο θα παρεμβαίνει ως οργανισμός αποζημίωσης για την προστασία των ζημιωθέντων που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στην Ελλάδα έναντι ζημιών **από ατυχήματα που συμβαίνουν στην Ελλάδα** σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης.

Και με το άρθρο 13 του ν. 5133/2024 προστίθεται **νέο άρθρο 19β** στο π.δ. 237/1986, με το οποίο προσδιορίζεται η διαδικασία με την οποία το Επικουρικό Κεφάλαιο θα παρεμβαίνει ως οργανισμός αποζημίωσης για την προστασία ζημιωθέντων που έχουν συνήθη τόπο διαμονής στην Ελλάδα, έναντι ζημιών **από ατυχήματα που συμβαίνουν σε άλλο κράτος μέλος της Ε.Ε.** σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης.

Για τον ίδιο λόγο και προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι επιμέρους αρμοδιότητες του Επικουρικού Κεφαλαίου, με το άρθρο 10 του ν. 5133/2024 τροποποιείται και το άρθρο 17 του π.δ. 237/1986 που αφορά στο σκοπό του Επικουρικού Κεφαλαίου με την προσθήκη ρητής αναφοράς και στα τρία άρθρα (19, 19α και 19β) που περιγράφουν τις τρεις (3) διακριτές πλέον αρμοδιότητές του.

Σε ό,τι αφορά τις **εισφορές** που καταβάλλονται **υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου**, ο ν.5113/2024 (άρθρο 14) λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2021/2118 τροποποιεί το άρθρο 20 του π.δ. 237/1986 και καθορίζει τις εισφορές για τις επιμέρους αρμοδιότητες του Επικουρικού Κεφαλαίου ως εξής:

- για την κάλυψη αποζημιώσεων από άγνωστα, ανασφάλιστα και ειδικού τύπου οχήματα (ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου στις περ. α), β) και δ) της παρ. 1 του άρθρου 19 του π.δ. 237/1986), **επιβάλλει ποσοστό εισφοράς 4,5%** επί του συνόλου των ακαθάριστων εγγεγραμμένων ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης από οχήματα, **σε όλες τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν στην Ελλάδα εργασίες του εν λόγω κλάδου**, είτε εδρεύουν στην Ελλάδα είτε σε άλλο Κράτος Μέλος και δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα με καθεστώς εγκατάστασης ή ελεύθερης παροχής υπηρεσιών,
- για την κάλυψη αποζημιώσεων σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικής επιχείρησης (ευθύνη του Επικουρικού Κεφαλαίου στην περ. γ) της παρ. 1 του άρθρου 19 και στις περιπτώσεις των άρθρων 19α και 19β), **επιβάλλει ποσοστό εισφοράς 1,5%** επί του συνόλου των ακαθάριστων εγγεγραμμένων ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης από οχήματα, **μόνο στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν λάβει άδεια λειτουργίας στην Ελλάδα.**

Επιπλέον προβλέπεται ότι με απόφαση της Τράπεζας της Ελλάδος, μετά από αιτιολογημένη εισήγηση του Επικουρικού Κεφαλαίου, που συνοδεύεται από σχετική οικονομοτεχνική μελέτη, τα ανωτέρω

ποσοστά δύνανται να τροποποιούνται, χωρίς όμως, ως άθροισμα, να υπερβαίνουν συνολικώς το όριο του 6%.

Τέλος σημαντική διάταξη για το Επικουρικό Κεφάλαιο εισάγεται με το άρθρο 72 του ν.5113/2024 (Μεταβατικές διατάξεις), με το οποίο, λαμβάνοντας υπόψη την ημερομηνία έναρξης ισχύος και εφαρμογής της εν λόγω Οδηγίας MID σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προβλέπεται αναδρομική ισχύς από τις 23 Δεκεμβρίου 2023 για την ευθύνη του Ελληνικού Επικουρικού Κεφαλαίου να παρέχει κάλυψη σε περίπτωση αφερεγγυότητας ασφαλιστικών επιχειρήσεων.

B. Εθνικές ρυθμίσεις

1. Δυνατότητα υποβολής ηλεκτρονικής αίτησης ασφάλισης στην ασφάλιση οχημάτων (τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 6α του π.δ. 237/1986)

Με το άρθρο 6 του νέου νόμου (τροποποίηση παρ. 2 άρθρου 6α του π.δ. 237/1986) υιοθετείται σχετική πρόταση της ΕΑΕΕ και προβλέπεται ρητά η δυνατότητα στην ασφάλιση οχημάτων να λαμβάνεται η αίτηση ασφάλισης της παρ. 3 του άρθρου 28 του ν. 4583/2018 (Α' 212) με ηλεκτρονικές μεθόδους, χωρίς τη φυσική υπογραφή του πελάτη και με περαιτέρω πρόβλεψη η παράδοσή της από τον διανομέα στον πελάτη και στην ασφαλιστική επιχείρηση να αποδεικνύεται με κάθε πρόσφορο μέσο.

Η ΕΑΕΕ επιδιώκει και θα συνεχίσει τις προσπάθειες ανάλογη ρύθμιση να υιοθετηθεί για όλους τους κλάδους ασφάλισης με την προσθήκη ανάλογης διάταξης στο άρθρο 28 παρ. 3 του ν. 4583/2018.

2. Ηλεκτρονικός έλεγχος και εντοπισμός ανασφάλιστων οχημάτων

Με τις διατάξεις του Μέρους Γ' του ν. 5113/2024, η Πολιτεία επιχειρεί να αντιμετωπίσει συνολικά και ριζικά το χρόνιο πρόβλημα του εντοπισμού και εκκαθάρισης των αδρανών και των ανασφάλιστων οχημάτων, προβλέποντας ειδικές διακριτές διαδικασίες τόσο για την εκκαθάριση του Μητρώου Οχημάτων της Πολιτείας από αδρανή οχήματα, όσο και για τον ηλεκτρονικό έλεγχο και εντοπισμό των ανασφάλιστων οχημάτων.

Οι ενδιαφέρουσες ρυθμίσεις για την εκκαθάριση του Μητρώου Οχημάτων της Πολιτείας από αδρανή οχήματα προβλέπονται στο Κεφάλαιο Α' (άρθρα 17 – 20) του Μέρους Γ' του ν. 5113/2024.

Στο Κεφάλαιο Β' (άρθρα 21 -25) του Μέρους Γ' του ν. 5113/2024 περιλαμβάνονται οι σημαντικές για την ασφαλιστική αγορά ρυθμίσεις που προβλέπουν τη διαδικασία συνολικής αντιμετώπισης από την Πολιτεία των παραβάσεων σύναψης υποχρεωτικής ασφάλισης, διενέργειας τεχνικού ελέγχου και καταβολής τελών κυκλοφορίας οχήματος.

Σε ό,τι αφορά τη νέα προβλεπόμενη διαδικασία ηλεκτρονικού εντοπισμού των ανασφάλιστων οχημάτων, θα πρέπει καταρχάς να σημειωθεί ότι με τη νέα διαδικασία επιδιώκεται η επίλυση δυσλειτουργιών που είχαν εντοπιστεί από όλους τους εμπλεκόμενους και την ΕΑΕΕ επί της ισχύουσας νομοθετικής ρύθμισης (άρθρο 5α του π.δ. 237/1986), με στόχο την απλούστευσή της και την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της στην πράξη.

Υπό το πρίσμα αυτό, εξαιρετικά θετική κρίνεται η κατάργηση της πληρωμής παραβόλου στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας από τους εντοπισθέντες ως παραβάτες και η αντικατάστασή του με την απευθείας επιβολή προστίμου, το οποίο διαγράφεται μόνον εάν γίνει δεκτή η σχετική ένσταση του παραβάτη.

Περαιτέρω, η νέα διαδικασία προβλέπει σε γενικές γραμμές τα εξής:

- Ο ηλεκτρονικός έλεγχος και εντοπισμός των ανασφάλιστων οχημάτων εντάσσεται σε ένα γενικότερο πλαίσιο ηλεκτρονικών διασταυρωτικών ελέγχων οχημάτων για τον εντοπισμό από την Πολιτεία των παραβάσεων που αφορούν στις παρακάτω υποχρεώσεις: α) την υποχρέωση ασφάλισης, β) την καταβολή των τελών κυκλοφορίας, και γ) τη διενέργεια περιοδικού τεχνικού ελέγχου σε Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (άρθρο 21).
- Ο ηλεκτρονικός διασταυρωτικός έλεγχος θα διενεργείται από τη Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων και Ψηφιακής Διακυβέρνησης (Γ.Γ.Π.Σ.Ψ.Δ.) του Υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης τουλάχιστον μία (1) φορά ανά ημερολογιακό εξάμηνο (άρθρο 22).
- Αν, κατά τον ηλεκτρονικό διασταυρωτικό έλεγχο διαπιστωθεί ότι το όχημα είναι ανασφάλιστο, επιβάλλεται από τη Γενική Διεύθυνση Σώματος Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (Γ.Δ. Σ.Δ.Ο.Ε.) του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ για τα λεωφορεία και φορτηγά δημόσιας χρήσης, πεντακοσίων (500) ευρώ για τα επιβατηγά και άλλα οχήματα κάθε φύσης και διακοσίων πενήντα (250) ευρώ για τα δίκυκλα, δηλαδή αντίστοιχα πρόστιμα με αυτά που επιβάλλονται από την Αστυνομία κατά τους επιτόπιους ελέγχους (άρθρο 23 παρ.1).
- Όταν από τον ηλεκτρονικό διασταυρωτικό έλεγχο διαπιστώνεται παράβαση, διενεργείται υποχρεωτικά δεύτερος ηλεκτρονικός διασταυρωτικός έλεγχος για όσους εντοπίστηκαν ως παραβάτες, εντός τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της πράξης επιβολής προστίμου (β' στάδιο διαδικασίας). Αν, κατά τον έλεγχο αυτόν, διαπιστωθεί μη συμμόρφωση του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος (ιδιοκτήτη ή κατόχου του οχήματος), η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του οχήματος αφαιρούνται. Η αφαίρεση γίνεται, αφού προηγουμένως αποσταλούν από τη Γ.Γ.Π.Σ.Ψ.Δ. τα στοιχεία του κατόχου της άδειας κυκλοφορίας και του οχήματος στην αρμόδια Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας του τόπου διαμονής του. Η πράξη επιβολής των παραπάνω διοικητικών κυρώσεων κοινοποιείται στον κάτοχο της άδειας κυκλοφορίας και αποστέλλεται αμελλητί στην αρμόδια αστυνομική αρχή του τόπου διαμονής του, προκειμένου να προβεί στην αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος και την παράδοσή τους στη Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας που

εξέδωσε τη σχετική πράξη. Η άδεια κυκλοφορίας και οι πινακίδες του οχήματος επιστρέφονται μόνο με την προσκόμιση του σχετικού συμβολαίου ασφάλισης και της απόδειξης καταβολής του προστίμου (άρθρο 23 παρ.2).

- Σε περίπτωση νέου ελέγχου και υποτροπής του παραβάτη επιβάλλεται πρόστιμο διπλάσιο του προβλεπόμενου ανωτέρω και αφαιρούνται η άδεια κυκλοφορίας και οι κρατικές πινακίδες του οχήματος με απευθείας εφαρμογή της παραπάνω αναφερόμενης διαδικασίας. Η υποτροπή συνίσταται στην εκ νέου διάπραξη οποιασδήποτε παράβασης του άρθρου 21, από τον ίδιο ιδιοκτήτη ή κάτοχο, εντός τριετίας από την κοινοποίηση της πρώτης πράξης επιβολής προστίμου για το ίδιο όχημα (άρθρο 23 παρ.3).
- Στο άρθρο 24 προβλέπεται διαδικασία υποβολής ένστασης από τους παραβάτες κατά της επιβολής του προστίμου.
- Στο άρθρο 28 παρ.5 του Κεφαλαίου Δ' προβλέπεται η έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης που θα καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των παραπάνω διασταυρωτικών ελέγχων.
- Τέλος στο άρθρο 29 περ. α) και γ) του Κεφαλαίου Δ' προβλέπεται ότι από τη δημοσίευση της παραπάνω ΚΥΑ θα καταργηθούν : α) η περ. 2 της παρ. 1, περί ηλεκτρονικού εντοπισμού τυχόν ανασφάλιστων οχημάτων, και οι παρ. 2 έως 4 του άρθρου 5α του π.δ. 237/1986 (Α' 110), και γ) η υπό στοιχεία ΠΟΛ.1033/28.1.2016 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών (Β' 720), περί εντοπισμού ανασφάλιστων αυτοκινήτων οχημάτων και επιδίωξης συμμόρφωσης των ιδιοκτητών αυτών μέσω της επίσπευσης της διαδικασίας επιβολής διοικητικών και ποινικών κυρώσεων.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να επικοινωνείτε με την κα Μαρία Φαράντου, Νομικό Σύμβουλο ΕΑΕΕ (210 33 34 136, m.farantou@eaee.gr).

Με εκτίμηση,

Ελίνα Πατασπυρόπουλου
Γενική Διευθύντρια

Εύα Βαρουχάκη
Διευθύντρια Νομικής Υπηρεσίας
& Διεθνών Σχέσεων