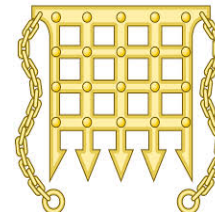




Μιλτιάδης Μιλτιάδου
Ανεξάρτητος Σύμβουλος Ασφαλίσεων
και Διαχείρισης Κινδύνων
miltonm@cytanet.com.cy



ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ Ή ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η υποχρεωτική ασφάλιση οχημάτων στο Ενωσιακό Δίκαιο

Το Άρθρο 3 της Οδηγίας 2009/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων και τον έλεγχο της υποχρεώσεως προς ασφάλιση της ευθύνης αυτής, επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση των οχημάτων:

Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει ... όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε η αστική ευθύνη, η σχετική με την κυκλοφορία οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφός του να καλύπτεται από ασφάλιση.

Μια πρώτη επισήμανση είναι ότι το ελληνικό, το ισπανικό, το ιταλικό, το ολλανδικό, το πολωνικό και το πορτογαλικό κείμενο της Οδηγίας χρησιμοποιούν τον όρο «κυκλοφορία οχημάτων». Το αγγλικό, το βουλγαρικό, το τσεχικό, το εσθονικό, το λετονικό, το μαλτέζικο, το σλοβακικό και το φινλανδικό κείμενο της Οδηγίας χρησιμοποιούν τον όρο «χρήση οχημάτων». Τα κείμενα στη δανική, στη γερμανική, στη λιθουανική, στην ουγγρική, στη ρουμανική και στη σουηδική γλώσσα κάνουν λόγο, ακόμη πιο γενικά, για την υποχρέωση σύναψης ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από τη χρησιμοποίηση ή τη λειτουργία του οχήματος, ανεξάρτητα από το αν η χρησιμοποίηση ή η λειτουργία αυτή γίνεται στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας.

Νομολογία του ΔΕΕ όσον αφορά την «κυκλοφορία οχημάτων»

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) είχε την ευκαιρία τα τελευταία χρόνια να ερμηνεύσει τον όρο «κυκλοφορία οχημάτων» σε αριθμό υποθέσεων.

Στην υπόθεση **Vnuk C-162/13** ένα τρακτέρ με ρυμουλκούμενο όχημα, το οποίο μετέφερε δεμάτια άχυρου σε αχυρώνα, προσέκρουσε κάνοντας όπισθεν στον προαύλιο χώρο του αγροκτήματος με σκοπό να εισέλθει το ρυμουλκούμενο στον αχυρώνα αυτό, στην σκάλα στην οποία είχε ανέβει ο Vnuk με αποτέλεσμα την πτώση του.

Το ΔΕΕ αποφάσισε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού. Επομένως, ο όρος αυτός θα μπορούσε να καλύπτει τον ελιγμό ενός τρακτέρ στον προαύλιο χώρο αγροκτήματος με τον οποίο επιδιώκεται να εισέλθει το ρυμουλκούμενο του τρακτέρ αυτού σε αχυρώνα, όπως συνέβη στην υπόθεση της κύριας δίκης. Η απόφαση αυτή έχει χαρακτηριστεί ως η πιο σημαντική στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης οχημάτων τις τελευταίες δεκαετίες.

Στην υπόθεση **Andrade C-514/16** μια εργάτρια γης ασχολείτο με τον ψεκασμό στα πρέμνα του αμπελώνα των συζύγων Andrade, σε έδαφος επικλινές και κατατετμημένο σε αναβαθμίδες. Το ζιζανιοκτόνο βρισκόταν εντός βυτίου ψεκαστικού μηχανήματος, το οποίο ήταν αναρτημένο και συζευγμένο στο οπίσθιο μέρος ελκυστήρα. Ο ελκυστήρας αυτός ήταν ακινητοποιημένος σε επίπεδο έδαφος, με τον κινητήρα σε λειτουργία για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού του ζιζανιοκτόνου. Το βάρος του ελκυστήρα, η δόνηση του κινητήρα και της αντλίας εξόδου του ψεκαστικού μηχανήματος, καθώς και ο χειρισμός, μεταξύ άλλων από την εργάτρια, του σωλήνα του ζιζανιοκτόνου, ο οποίος εξερχόταν από το βυτίο, σε συνδυασμό με τις ισχυρές βροχοπτώσεις εκείνης της ημέρας, προκάλεσαν καθίζηση του εδάφους που παρέσυρε τον εν λόγω ελκυστήρα. Ο ελκυστήρας έπεσε από τις αναβαθμίδες και ανατράπηκε. Η εργάτρια κτυπήθηκε από τον ελκυστήρα, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατό της.

Το ΔΕΕ αποφάσισε ότι δεν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» η περίπτωση γεωργικού ελκυστήρα ο οποίος ενεπλάκη σε ατύχημα, όταν η κύρια λειτουργία του, κατά το χρόνο της επελεύσεως του ατυχήματος αυτού, συνίστατο όχι στη χρήση του ως μέσου μεταφοράς, αλλά στην παραγωγή, ως μηχανήματος εργασίας, της αναγκαίας κινητήριας ισχύος για την ενεργοποίηση της αντλίας ψεκασμού βυτίου περιέχοντος ζιζανιοκτόνο.

Στην υπόθεση **Torreiro C-334/16** ένας υπολοχαγός του ισπανικού στρατού μετείχε σε νυκτερινές στρατιωτικές ασκήσεις σε πεδίο στρατιωτικών ασκήσεων, όταν το στρατιωτικό τροχοφόρο όχημα παντός εδάφους τύπου Anibal εντός του οποίου επέβαινε ως επιβάτης ανετράπη προκαλώντας του διάφορα τραύματα. Το όχημα αυτό κινείτο σε περιοχή που δεν προοριζόταν για τροχοφόρα οχήματα, αλλά για την κυκλοφορία ερπυστριοφόρων οχημάτων μάχης.

Το ΔΕΕ αποφάσισε ότι παραβιάζει την Οδηγία εθνική ρύθμιση η οποία επιτρέπει να εξαιρούνται από την κάλυψη της υποχρεωτικής ασφάλισης οι ζημίες που επέρχονται επ' ευκαιρία της οδήγησης αυτοκινήτων οχημάτων σε οδούς και εδάφη που δεν είναι κατάλληλα για κυκλοφορία, πλην εκείνων τα οποία, μολονότι δεν είναι κατάλληλα για το σκοπό αυτό, είναι εντούτοις «κοινής χρήσεως».

Στην υπόθεση **Juliana C-80/17** η κυρία μηχανοκίνητου οχήματος ταξινομημένου (εγγεγραμμένου) στην Πορτογαλία είχε, λόγω προβλημάτων υγείας, παύσει να οδηγεί το όχημα αυτό και το είχε σταθμεύσει στην αυλή του σπιτιού της, χωρίς ωστόσο να προβεί σε ενέργειες για την επίσημη απόσυρση του από την κυκλοφορία. Ο υιός της απέκτησε την κατοχή του οχήματος χωρίς την άδεια της μητέρας του και εν αγνοία της το οδήγησε. Ενόσω το οδηγούσε, βγήκε από το την πορεία του με αποτέλεσμα να προκαλέσει το θάνατο του οδηγού καθώς και δύο άλλων ατόμων που επέβαιναν επί του οχήματος αυτού. Η κυρία του οχήματος δεν είχε συνάψει, κατά το χρόνο του ατυχήματος, σύμβαση ασφάλισης της αστικής ευθύνης που προκύπτει από την κυκλοφορία του εν λόγω οχήματος. Το Πορτογαλικό Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκίνητων Οχημάτων, αφού αποζημίωσε τους έλκοντες δικαιώματα από τους επιβάτες του ιδίου οχήματος για τις απώλειες που προκλήθηκαν από το εν λόγω ατύχημα, άσκησε ακολούθως αγωγή κατά της κυρίας του οχήματος καθώς και της θυγατέρας του οδηγού, με αίτημα την επιστροφή των καταβληθέντων ποσών.

Το ΔΕΕ αποφάσισε ότι το Άρθρο 3 της Οδηγίας έχει την έννοια ότι η σύναψη σύμβασης για την ασφάλιση της σχετικής με την κυκλοφορία αυτοκινήτου οχήματος αστικής ευθύνης είναι υποχρεωτική όταν το οικείο όχημα εξακολουθεί να είναι ταξινομημένο σε κράτος μέλος και είναι σε λειτουργική κατάσταση, βρίσκεται όμως σταθμευμένο εντός ιδιόκτητου οικοπέδου αποκλειστικώς και μόνο από επιλογή του κυρίου του, ο οποίος δεν προτίθεται πλέον να το οδηγήσει.

Στην υπόθεση **BTA Baltic Insurance C-648/17** το ΔΕΕ έκρινε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία επιβαίνων επί οχήματος σταθμευμένου σε χώρο σταθμεύσεως, ανοίγοντας τη θύρα του εν λόγω οχήματος, χτύπησε το όχημα το οποίο ήταν σταθμευμένο δίπλα σε εκείνο στο οποίο επέβαινε και του προκάλεσε ζημία.¹

Στην υπόθεση **Linea Directa C-100/18** το ΔΕΕ έκρινε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει περίπτωση κατά την οποία όχημα σταθμευμένο σε ιδιωτικό κλειστό χώρο σταθμεύσεως ακινήτου, το οποίο χρησιμοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με τη λειτουργία που επιτελεί ως μέσο μεταφοράς, ανεφλέγη, προκαλώντας πυρκαγιά, η οποία οφειλόταν στο ηλεκτρικό κύκλωμα του οχήματος αυτού, και προκάλεσε ζημιές στο εν λόγω ακίνητο, ενώ το όχημα δεν κινήθηκε για περισσότερες από είκοσι τέσσερις ώρες πριν από την εκδήλωση της πυρκαγιάς.

Συνοπτικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η νομολογία του ΔΕΕ υπονοεί ότι η υποχρεωτική ασφάλιση επεκτείνεται:

- σε οποιαδήποτε χρήση (χωρίς τεχνικούς περιορισμούς)
- συνάδουσα με τη συνήθη λειτουργία του οχήματος
- οπουδήποτε (χωρίς γεωγραφικό περιορισμό).

Η υποχρεωτική ασφάλιση οχημάτων στο Κυπριακό Δίκαιο

Στα πρόθυρα της ένταξης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Κυπριακή νομοθεσία τροποποιήθηκε για να συνάδει με το ευρωπαϊκό κεκτημένο, όμως κατά τρόπο που γενικά δεν θεωρείται ικανοποιητικός.

Το άρθρο 3(1) του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμου του 2000 (Ν.96(I)/2000) επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση έναντι τρίτου:

Τηρουμένων των διατάξεων του Νόμου αυτού, απαγορεύεται σε οποιοδήποτε πρόσωπο να-

- (α) χρησιμοποιεί μηχανοκίνητο όχημα σε οδό, εκτός αν βρίσκεται σε ισχύ, σχετικά με τη χρήση του από το πρόσωπο αυτό, τέτοιο ασφαλιστήριο που αφορά ευθύνη έναντι τρίτου σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού,
- (β) προκαλεί ή επιτρέπει σε οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο να χρησιμοποιεί μηχανοκίνητο όχημα σε οδό, εκτός αν βρίσκεται σε ισχύ, σχετικά με τη χρήση του από το άλλο αυτό πρόσωπο, τέτοιο ασφαλιστήριο που αφορά ευθύνη έναντι τρίτου σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού.

Το άρθρο 4(1) του Ν.96(I)/2000 προβλέπει ότι το ασφαλιστήριο μηχανοκινήτων πρέπει:

να ασφαλίζει το πρόσωπο ή τα πρόσωπα ή τις κατηγορίες προσώπων που καθορίζονται ρητά σε αυτό έναντι οποιασδήποτε ευθύνης αυτού ή αυτών που τυχόν να προκύψει σε σχέση με θάνατο ή σωματική βλάβη οποιουδήποτε προσώπου ή ζημιά σε περιουσία, σε περίπτωση που τέτοια ευθύνη προκλήθηκε ή προέκυψε από τη χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος σε οδό στη Δημοκρατία.

¹ Ενώ στην Κύπρο το ασφαλιστήριο δεν απαιτείται να καλύπτει «ευθύνη προσώπου που επιβαίνει του μηχανοκίνητου οχήματος» (άρθρο 4 (3) (γ) του Ν.96(I)/2000)).

Γεωγραφικός περιορισμός της «χρήσης μηχανοκίνητου οχήματος»

Σύμφωνα με το ερμηνευτικό άρθρο 2 του Ν.96(Ι)/2000:

«Οδός» σημαίνει οποιαδήποτε οδό, δρόμο, πλατεία, ανοικτό χώρο καθώς και κάθε χώρο στον οποίο το κοινό έχει πρόσβαση, περιλαμβάνει δε γέφυρα που χρησιμοποιείται σχετικά με οποιαδήποτε οδό, καθώς και οποιοδήποτε ανοικτό χώρο μέσα στις περιοχές των λιμένων και αεροδρομίων, με εξαίρεση το πεδίο απογείωσης, προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών.

Το Ανώτατο Δικαστήριο είχε την ευκαιρία να ερμηνεύσει τον όρο «οδός» σε αριθμό υποθέσεων. Στην υπόθεση **Νικηφόρου ν Αντωνίου (2001) 1 ΑΑΔ 937** λέχθηκαν τα εξής:

Όπως έχει αποφασιστεί στην υπόθεση Charalambous ν The Police (1982) 2 CLR 134 το ουσιώδες χαρακτηριστικό του όρου "οδός" είναι η πρόσβαση από το κοινό.

Το ουσιώδες είναι κατά πόσο ο συγκεκριμένος χώρος είναι ανοικτό διάστημα ή τόπος στον οποίο το κοινό, αλλά όχι μόνο μια συγκεκριμένη τάξη ή μέρος του κοινού έχει πρόσβαση, όχι δυνάμει αδείας αλλά είτε λόγω ανοχής ή συνήθειας ή χωρίς ρητή απαγόρευση και χωρίς να χρειάζεται να υπερπηδηθούν φυσικά εμπόδια που τοποθετήθηκαν από τον ιδιοκτήτη ή το πρόσωπο που δικαιούται σε κατοχή.

Ο καλύτερος τρόπος για να αποδειχθεί ότι το γενικό κοινό έχει πρόσβαση σε δρόμο, με τουλάχιστον την ανοχή του ιδιοκτήτη της περιουσίας, είναι να αποδειχθεί ότι ένα μέλος του κοινού πράγματι χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο μέρος. Το θέμα είναι πραγματικό.

Επισημαίνεται ότι η Οδηγία επιβάλλει υποχρέωση ασφάλισης σε σχέση με την «κυκλοφορία οχημάτων» ενώ ο Ν.96(Ι)/2000 περιορίζει την υποχρέωση ασφάλισης στη «χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος σε οδό» όπως ακριβώς και η αγγλική νομοθεσία.

Το Αγγλικό Εφετείο στην υπόθεση **Motor Insurers' Bureau ν Lewis (2019) EWCA CIV 909** έκρινε ότι η κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου παρέλειψε να εκπληρώσει την υποχρέωση της δυνάμει του Άρθρου 3 της Οδηγίας να διασφαλίσει ότι η αστική ευθύνη σε σχέση με τη χρήση μηχανοκινήτων οχημάτων σε ιδιωτική γη είναι αντικείμενο σχεδίου υποχρεωτικής ασφάλισης μηχανοκινήτων. Στην Κύπρο το ζήτημα αυτό δεν έχει κριθεί δικαστικά μέχρι σήμερα.

Ο γεωγραφικός περιορισμός της χρήσης του οχήματος σημαίνει ότι στην Κύπρο τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν σε ιδιωτική γη (που δεν μπορεί να θεωρηθεί «οδός» κατά την έννοια του νόμου) δεν μπορούν να διεκδικήσουν αποζημίωση από ασφαλιστική εταιρεία. Επίσης, αν το όχημα είναι ανασφάλιστο, δεν μπορούν να διεκδικήσουν αποζημίωση από το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων (ΤΑΜΟ).

Η πρακτική των ασφαλιστικών εταιρειών στην Κύπρο είναι να προσφέρουν ως επέκταση της κάλυψης τη χρήση «πέραν της οδού», όχι όμως σε όλες ανεξαιρέτα τις περιπτώσεις. Εξάλλου η επέκταση είναι συμβατική και δεν εμπίπτει στην υποχρεωτική ασφάλιση μηχανοκινήτων με ό,τι αυτή συνεπάγεται.

Αγγλική νομολογία όσον αφορά τη «χρήση μηχανοκίνητου οχήματος»

Εφόσον δεν υπάρχει κυπριακή νομολογία αναφορικά με τη «χρήση μηχανοκινήτων οχημάτων» αναγκαστικά στρεφόμαστε στην αγγλική νομολογία η οποία δεν είναι δεσμευτική για τα κυπριακά δικαστήρια αλλά έχει πειστική δύναμη για την ερμηνεία ταυτόσημων νομοθετημάτων.²

Σε παλαιότερες αποφάσεις ποινικών δικαστηρίων είχε γίνει αποδεκτό ότι θα μπορούσε να υπάρχει χρήση του αυτοκινήτου κατά την έννοια του Αγγλικού Νόμου ακόμη και αν το αυτοκίνητο είναι σταθμευμένο ή ακινητοποιημένο.³

Στη ***Dunthorne v Bentley & another (1988) RTR 428*** η Bentley οδηγούσε το αυτοκίνητό της και έμεινε από βενζίνη. Το στάθμευσε στην άκρη του δρόμου και όταν είδε ένα συνάδελφό της να έρχεται από απέναντι προσπάθησε να διασταυρώσει το δρόμο για να του ζητήσει βοήθεια. Καθώς διασταύρωνε το δρόμο την κτύπησε διερχόμενο αυτοκίνητο και την τραυμάτισε θανάσιμα. Ο οδηγός του αυτοκινήτου τραυματίστηκε σοβαρά και αξίωσε αποζημιώσεις από το διαχειριστή της περιουσίας της αποθανούσης που είναι ο πρώτος εναγόμενος. Οι δεύτεροι εναγόμενοι ήταν η ασφαλιστική εταιρεία του αυτοκινήτου της Bentley.

Η ασφαλιστική εταιρεία αρνήθηκε την ευθύνη, υποδεικνύοντας ότι το αυτοκίνητο της κυρίας Bentley ήταν σωστά σταθμευμένο περίπου δέκα λεπτά πριν το ατύχημα και, επομένως, το ατύχημα δεν «προκλήθηκε ή προέκυψε» από τη χρήση του αυτοκινήτου. Το Εφετείο αποδέχθηκε ότι το ατύχημα για το οποίο ήταν υπόλογη δεν «προκλήθηκε» από τη χρήση του αυτοκινήτου, δηλαδή η χρήση του αυτοκινήτου δεν ήταν η γενεσιουργός αιτία του ατυχήματος. Εντούτοις, το δικαστήριο αποφάσισε ότι το ατύχημα «προέκυψε» από τη χρήση του αυτοκινήτου και, επομένως, η ασφαλιστική εταιρεία υπείχε ευθύνη να πληρώσει. Η συμπερίληψη των λέξεων «προκύπτει από» κατέδειξε ότι το δόγμα της γενεσιουργού αιτίας έπρεπε να εφαρμοστεί αυστηρά και ότι η κάλυψη λειτουργούσε όπου η χρήση του αυτοκινήτου ήταν μόνο μια απομακρυσμένη αιτία του ατυχήματος. Ιδιαίτερα σχετικό ήταν το γεγονός ότι η κυρία Bentley ζητούσε βοήθεια για να συνεχίσει το ταξίδι της και δεν θα διασταύρωνε το δρόμο αν δεν έμενε από βενζίνη και ζητούσε βοήθεια.

Σε μια πρόσφατη υπόθεση ένας μηχανικός αυτοκινήτων επιδιόρθωνε το δικό του αυτοκίνητο στο συνεργείο του εργοδότη του. Ενώ συγκολλούσε πλάκες στο κάτω μέρος του αυτοκινήτου, οι σπινθήρες προκάλεσαν φωτιά σε εύφλεκτα υλικά στο εσωτερικό του αυτοκινήτου και η πυρκαγιά εξαπλώθηκε προκαλώντας σημαντικές ζημιές στο συνεργείο και σε εφαιπτόμενα υποστατικά. Η ασφαλιστική εταιρεία πυρός πλήρωσε τις ζημιές, υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα των ασφαλισμένων της και στράφηκε εναντίον του μηχανικού για ανάκτηση των καταβληθέντων. Ο ασφαλιστής του αυτοκινήτου του μηχανικού ήγειρε αγωγή ζητώντας δήλωση του δικαστηρίου ότι δεν είχε ευθύνη να καλύψει την ευθύνη του μηχανικού σε σχέση με τις εργασίες συγκόλλησης στο αυτοκίνητο του. Το Ανώτατο Δικαστήριο έκρινε ότι η επιδιόρθωση του αυτοκινήτου δεν αποτελεί χρήση του αυτοκινήτου.⁴

² *Αστυνομία v. Ευδιά κ.ά. (1991) 2 AAD 456*

³ *Elliot v. Grey (1960) 1 QB 367*

Pumbien v. Vines (1996) RTR 37

⁴ *UK Insurance v. Holden (2016) EWHC 264 (QB)*

Η εν λόγω απόφαση εφεσιβλήθηκε και το Εφετείο στην **UK Insurance v R&S Pilling (2017) EWCA Civ. 259** έκρινε ότι η επιδιόρθωση του αυτοκινήτου συνιστά χρήση του. Στην παράγραφο 68 έδωσε τις ακόλουθες κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την ερμηνεία της «χρήσης μηχανοκίνητου οχήματος»:

Οι ακόλουθες προτάσεις όσον αφορά την έννοια της «χρήσης του οχήματος» στο άρθρο 145(3) του περί Οδικής Κυκλοφορίας Νόμου μπορούν να εξαχθούν από την Οδηγία, τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Αγγλικών αυθεντιών.

- (1) Η «χρήση» δεν περιορίζεται στην πραγματική χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου υπό την έννοια της οδήγησης του.*
- (2) Μπορεί να υπάρχει «χρήση» αυτοκινήτου όταν είναι σταθμευμένο ή ακόμη ακινητοποιημένο και ακατάλληλο να οδηγηθεί στο άμεσο μέλλον.*
- (3) Η «χρήση» οχήματος περιλαμβάνει οτιδήποτε που συνάδει με τη συνηθισμένη λειτουργία του οχήματος.*
- (4) Ζημιά ή βλάβη μπορεί «να προκύψει από» τη χρήση του αυτοκινήτου αν είναι επακόλουθη, παρά άμεση, νοουμένου ότι είναι, υπό σχετική αιτιώδη έννοια, συνεχής παράγων.*

Στην υπόθεση **Wastell v (1) Woodward (Dec'd) (2) Chaucer Syndicates (2017) (unreported)** ο πρώτος εναγόμενος στάθμευσε το χάμπουργκερ βαν του σε λωρίδα στάθμευσης όπου εμπορευόταν επί τακτικής βάσης και πήγε στην απέναντι πλευρά του δρόμου για να στερεώσει την επιχειρηματική πινακίδα του. Καθώς διασταύρωνε το δρόμο για να επανέλθει στο βαν, ανέκοψε την πορεία μοτοσικλετιστή προκαλώντας ατύχημα κατά το οποίο ο ίδιος έχασε τη ζωή του και ο μοτοσικλετιστής υπέστη σωματικές βλάβες. Ο συντάκτος του αποβιώσαντος είχε ασφαλίσει το βαν με εξουσιοδοτημένο οδηγό τον αποβιώσαντα αλλά η ασφαλιστική εταιρεία (δεύτεροι εναγόμενοι) δεν γνώριζε ότι το βαν χρησιμοποιείτο για πωλήσεις χάμπουργκερ και το ασφαλιστήριο της δεν το κάλυπτε για επιχειρηματική χρήση.

Το Ανώτατο Δικαστήριο ακολουθώντας τη *Dunthorne* (πιο πάνω) δέχθηκε ότι παρόλο που το βαν δεν ενεπλάκη στη σύγκρουση, η συμπεριφορά του πρώτου εναγομένου να βάλει την πινακίδα, να τη στερεώσει και να επιστρέψει στο βαν ήταν τόσο στενά συνδεδεμένη με την επιχείρηση ώστε το ατύχημα να είχε «προκύψει» από τη χρήση του βαν στην οδό καθιστώντας την ασφαλιστική εταιρεία υπεύθυνη να πληρώσει τις αποζημιώσεις. Ήταν άσχετο το γεγονός ότι ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου είχε παραβιάσει όρο της ασφαλιστικής σύμβασης.

Αυτές οι δύο τελευταίες αποφάσεις των αγγλικών δικαστηρίων αποδεικνύουν το ευρύτερο πεδίο που απαιτείται για την ασφάλιση μηχανοκινήτων ως αποτέλεσμα της απόφασης στη *Vnuk*. Αλλά οι πιο πρόσφατες αποφάσεις του ΔΕΕ έχουν ευρύτερη επίδραση στην εφαρμογή του αγγλικού (καθώς και του κυπριακού) συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης μηχανοκινήτων.

Πού μπορούν να προσφύγουν τα θύματα

Η νομολογία του ΔΕΕ υποδεικνύει ότι η Οδηγία Ασφάλισης Μηχανοκινήτων δεν έχει μεταφερθεί ορθά στο εθνικό μας δίκαιο, με αποτέλεσμα να επιτρέπεται στις ασφαλιστικές εταιρείες και στο ΤΑΜΟ να απορρίπτουν απαιτήσεις και να αποστερούν τα θύματα τις αποζημιώσεις που δικαιούνται.

Το εύλογο ερώτημα που εγείρεται είναι εν τω μεταξύ (μέχρι να εναρμονιστεί η κυπριακή νομοθεσία) πού μπορούν να προσφύγουν τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν σε ιδιωτική γη.

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει αποφανθεί⁵ ότι το Σύστημα της Συνθήκης ΕΚ επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να αποκαθιστούν τις ζημιές που υφίστανται οι ιδιώτες λόγω καταλογιστέων στα κράτη μέλη παραβιάσεων του ενωσιακού δικαίου. Με πάγια νομολογία του το Δικαστήριο καθόρισε τρεις αναγκαίες και επαρκείς προϋποθέσεις για τη θεμελίωση ευθύνης κράτους μέλους για παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου που δύνανται να του καταλογιστούν:

1. ο παραβιαζόμενος κανόνας δικαίου να αποσκοπεί στην απονομή δικαιωμάτων στους ιδιώτες,
2. η παραβίαση να είναι κατάφωρη, και
3. να υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της παραβίασεως της υποχρεώσεως που υπέχει το κράτος και της ζημίας που υπέστησαν οι ζημιωθέντες.

Έτσι, τα θύματα ατυχημάτων που συμβαίνουν σε ιδιωτική γη και μένουν εκτεθειμένα, έχουν τη δυνατότητα να εναγάγουν την Κυπριακή Δημοκρατία (με αγωγή τύπου Francovich όπως είναι γνωστή από την πρώτη απόφαση του ΔΕΕ) και να διεκδικήσουν αποζημιώσεις λόγω της παράβασης της Οδηγίας Μηχανοκινήτων. Ήδη εκκρεμεί τέτοια αγωγή για άλλη παράβαση της Οδηγίας Μηχανοκινήτων.⁶

Τεχνικοί περιορισμοί της «χρήσης μηχανοκίνητου οχήματος»

Σύμφωνα με το Παράρτημα των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης Έναντι Τρίτου) Κανονισμών του 2000 (ΚΔΠ 187/2000) το Πιστοποιητικό Ασφάλισης μπορεί να αναγράφει στο σημείο 7 «Περιορισμούς ως προς τη χρήση». Η υποσημείωση με αστερίσκο προειδοποιεί ότι περιορισμοί που καθίστανται ανεφάρμοστοι δυνάμει του άρθρου 9 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης Έναντι Τρίτου) Νόμου του 2000, δεν πρέπει να αναγράφονται στους Περιορισμούς ως προς τη Χρήση.

Ένα κλασικό λεκτικό περιορισμών σε ιδιωτική χρήση που βρίσκουμε σε Πιστοποιητικά Ασφάλισης είναι το εξής:

Περιορισμοί ως προς τη Χρήση

Χρήση μόνο για σκοπούς κοινωνικούς, ιδιωτικούς (domestic) και αναψυχής.

Το Ασφαλιστήριο αυτό δεν καλύπτει χρήση:

- για σκοπούς ενοικίασης ή έναντι αμοιβής,
- για συμμετοχή σε αγώνες ταχύτητας, ρύθμισης ταχύτητας, δοκιμής για καταλληλότητα ή ταχύτητα,
- για οποιοδήποτε σκοπό που σχετίζεται με την Εμπορία Οχημάτων (Motor Trade).

Οποιαδήποτε παράβαση των περιορισμών, π.χ. αν ένα ιδιωτικό αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς ή ενοικιάζεται σε τρίτο πρόσωπο ή χρησιμοποιείται ως ταξί, εξουδετερώνει την κάλυψη. Σε περίπτωση ατυχήματος, η ασφαλιστική εταιρεία απαλλάσσεται δια νόμου από την ευθύνη της και δεν έχει υποχρέωση να αποζημιώσει τα θύματα.

⁵ Μεταξύ άλλων, αποφάσεις *Francovich (C-6/90 και C-9/90)*, *Brasserie du pecheur και Factortame (C-46/93 και C-48/93)*, *Gerhard Kobler (C-224/01)*.

⁶ *Δημοκρατία ν. Φωτόπουλου, Πολιτική Έφεση Αρ. Ε229/2014, ημερ. 10.7.2018*

Σύμφωνα με την Εσωτερική Συμφωνία του TAMO με τα μέλη του, η ασφαλιστική εταιρεία παύει να θεωρείται «ενδιαφερόμενος ασφαλιστής» και, συνεπώς, αναλαμβάνει το TAMO να αποζημιώσει τα θύματα, στην εξής περίπτωση:

(vi) όταν το μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά επιβατών κατόπιν πληρωμής αγωγίου (ταξί), ως αυτοκίνητο ενοικίασης χωρίς οδηγό (Z) ή ως εμπορικό όχημα για μεταφορά εμπορευμάτων με πληρωμή (general cartage), αντίθετα με τους «περιορισμούς ως προς τη χρήση» του μηχανοκίνητου οχήματος, ή τέτοιο όχημα χρησιμοποιήθηκε για οποιοδήποτε σκοπό που έχει ειδικά εξαιρεθεί από το ασφαλιστήριο με ρητή πρόνοια που περιλαμβάνεται στους «περιορισμούς ως προς τη χρήση», νοουμένου ότι τέτοια άλλη χρήση του οχήματος αποδειχθεί από τον Ασφαλιστή.

Όπως είδαμε πιο πάνω, το ΔΕΕ στη *Vnuk* αποφάσισε ότι ο όρος «κυκλοφορία οχημάτων» καλύπτει κάθε χρησιμοποίηση οχήματος η οποία ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του οχήματος αυτού. Αυτό σημαίνει ότι δεν επιτρέπονται τεχνικοί περιορισμοί στη «χρήση του μηχανοκίνητου οχήματος». Η ασφάλιση του οχήματος θα είναι έγκυρη αν χρήση του οχήματος ανταποκρίνεται στη συνήθη χρήση του δηλαδή ως μέσο μεταφοράς.

Εξάλλου η Οδηγία Ασφάλισης Μηχανοκινήτων διαλαμβάνει ότι μια απαίτηση θα πρέπει να παραπέμπεται στο TAMO (ή σε αντίστοιχο σώμα) μόνο σε τρεις περιπτώσεις, όταν:

- δεν υπάρχει ασφαλιστήριο σε ισχύ, ή
- το υπαίτιο όχημα είναι αγνώστων στοιχείων, ή
- το όχημα είχε κλαπεί ή αποκτήθηκε με χρήση βίας.

Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, η απαίτηση θα πρέπει να τύχει χειρισμού από την ασφαλιστική εταιρεία υπό την ιδιότητά της είτε ως συμβατικός ασφαλιστής (δυνάμει του ασφαλιστηρίου) είτε ως θέσμιος ασφαλιστής (δυνάμει του Ν.96(Ι)/2000). Η παραπομπή των υποθέσεων στις οποίες διαπιστώνεται παραβίαση των «περιορισμών ως προς τη χρήση» στο TAMO δεν συνάδει με τις επιταγές της Οδηγίας.

Η εξαίρεση του Μηχανήματος ή Εργαλείου

Το άρθρο 3(2) του Ν.96(Ι)/2000 προβλέπει ότι οι διατάξεις για υποχρεωτική ασφάλιση έναντι τρίτου δεν εφαρμόζονται σε σχέση με:

(ε) οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως μηχανήμα ή εργαλείο (tool of trade) και το οποίο, κατά τη στιγμή που δημιουργήθηκε η ευθύνη, βρισκόταν σταθερά ακινητοποιημένο στο έδαφος και χρησιμοποιείτο ως μηχανήμα ή εργαλείο και όχι ως μηχανοκίνητο όχημα.

Αρχικά η απόφαση στη *Vnuk* έδωσε την εντύπωση ότι η εν λόγω εξαίρεση δεν συνάδει με την Οδηγία Ασφάλισης Μηχανοκινήτων. Όμως, το ΔΕΕ στην *Andrade* διευκρίνισε ότι δεν εμπίπτει στην έννοια της «κυκλοφορίας οχημάτων» η χρήση του οχήματος όχι ως μέσο μεταφοράς αλλά ως μηχανήματος και, συνεπώς, επιβεβαιώνεται ότι η εξαίρεση πράγματι συνάδει με την Οδηγία.

Η πρόταση για αναθεώρηση της Οδηγίας

Στις 24 Μαΐου 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε Πρόταση για την τροποποίηση της Οδηγίας Ασφάλισης Μηχανοκινήτων.⁷ Μια από τις εισηγήσεις της αφορά τη θέσπιση ορισμού για την έννοια της «κυκλοφορία οχήματος».

Κατά την Επιτροπή το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας έχει αποσαφηνιστεί με μια σειρά από αποφάσεις του ΔΕΕ και κυρίως με τις *Vnuk*, *Andrade* και *Torreiro* (πιο πάνω). Με την πρόταση της δεν εισάγει νέα νομοθεσία, απλώς κωδικοποιεί την ισχύουσα νομολογία του ΔΕΕ στη νομοθεσία της ΕΕ. Κατά την άποψη της Επιτροπής είναι προτιμότερο να κωδικοποιηθεί, κατ' ουσία, να εισαχθεί η βασική διάταξη των διαδοχικών αποφάσεων του ΔΕΕ σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας για σκοπούς νομικής σαφήνειας. Η κωδικοποίηση θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τις αλλαγές που συνεπάγονται οι αποφάσεις με εύτακτο και διαφανή τρόπο. Επιπλέον, θα παράσχει μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας, δεδομένου ότι οι δικαστικές αποφάσεις θα μεταφερθούν απευθείας στην εθνική νομοθεσία. Η κωδικοποίηση διευκολύνει επίσης την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της υποχρεωτικής ασφάλισης οχημάτων, εφόσον θα συνοδεύεται από μια τυποποιημένη διαδικασία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

Στις 28 Ιανουαρίου 2019 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δημοσίευσε εκτενή έκθεση σε σχέση με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁸ με την οποία ουσιαστικά έδωσε το πράσινο φως για τροποποιήσεις της Οδηγίας. Στις 13 Δεκεμβρίου 2019 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσίευσε το προτεινόμενο κείμενο τροποποίησης της Οδηγίας⁹ το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για να καταλήξουν σε τελικό κείμενο.

Η εισήγηση όπως κατέληξε για την κυκλοφορία οχήματος είναι να τροποποιηθεί ο ορισμός ως εξής:

«Κυκλοφορία οχήματος» σημαίνει οποιαδήποτε χρήση τέτοιου οχήματος ως μέσο μεταφοράς, η οποία, κατά τη στιγμή του ατυχήματος, ανταποκρίνεται στη συνήθη λειτουργία του εν λόγω οχήματος, ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του οχήματος και ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο χρησιμοποιείται το αυτοκίνητο όχημα και του αν το όχημα είναι ακινητοποιημένο ή κινείται.

Ενώ ο ορισμός κωδικοποιεί την υφιστάμενη νομολογία του ΔΕΕ, με βάση την πρόταση τα κράτη μέλη θα έχουν ορισμένες επιλογές να παρεκκλίνουν από την υποχρεωτική ασφάλιση.

Τα κράτη μέλη έχουν την επιλογή να μην εφαρμόζουν την Οδηγία για χρήση οχημάτων σε αγώνες ταχύτητας και επιδείξεις σε περιορισμένο και περιφραγμένο χώρο, όπου το κοινό δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τις σχετικές διαδρομές. Σε τέτοια περίπτωση ο οργανωτής τέτοιων δραστηριοτήτων θα πρέπει να διαθέτει εναλλακτική ασφάλιση που να καλύπτει βλάβη σε οποιοδήποτε τρίτο μέρος, περιλαμβανομένων των θεατών ή άλλων περαστικών, με τρόπο παρόμοιο όπως της Οδηγίας.

Ένα κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από την υποχρεωτική ασφάλιση σε σχέση με οχήματα που αποσύρονται προσωρινά ή μόνιμα από την κυκλοφορία. Όμως, το κράτος

⁷ COM(2018) 336 final

⁸ Έγγραφο συνόδου A8-0035/2019

⁹ 14645/19

μέλος που αξιοποιεί την παρέκκλιση θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε τα θύματα να αποζημιώνονται από το εγγυητικό ταμείο.

Ένα κράτος μέλος δύναται να παρεκκλίνει από την υποχρεωτική ασφάλιση σε σχέση με οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε περιοχές με περιορισμένη πρόσβαση στις οποίες δεν μπορούν να εισέλθουν μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, για παράδειγμα σε συγκεκριμένους χώρους στα λιμάνια και τα αεροδρόμια.¹⁰ Όμως, το κράτος μέλος που αξιοποιεί την παρέκκλιση θα πρέπει να μεριμνήσει ώστε τα θύματα να αποζημιώνονται από το εγγυητικό ταμείο.

Για να εναρμονιστεί σωστά ο Ν.96(I)/2000 απαιτείται μια ριζική τροποποίηση που περιλαμβάνει τα εξής:

- να ενσωματωθεί στο Νόμο ο ορισμός της «κυκλοφορίας οχήματος», όπως θα διαμορφωθεί στην αναθεωρημένη Οδηγία,
- να καταργηθεί ο γεωγραφικός περιορισμός της χρήσης του μηχανοκίνητου οχήματος σε «οδό»,
- να καταργηθεί η παραπομπή στο ΤΑΜΟ των περιπτώσεων παράβασης των τεχνικών «περιορισμών ως προς τη χρήση»,
- να εισαχθεί πρόνοια για αποζημίωση των θυμάτων σε πεδίο απογείωσης, προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών από το ΤΑΜΟ,
- να αποφασιστεί το καθεστώς για πίστες αγώνων ταχύτητας και, αν θα εξαιρεθούν, να προβλεφθεί ασφαλιστική κάλυψη από τον οργανωτή,
- να αποφασιστεί το καθεστώς των οχημάτων που αποσύρονται από την κυκλοφορία και, αν θα εξαιρεθούν, να εισαχθεί πρόνοια για αποζημίωση των θυμάτων από το ΤΑΜΟ.

Επειδή μπορεί να προκύψουν προβλήματα ως προς την απόδειξη του ποιος ήταν ο χρήστης σταθμευμένου οχήματος, θα ήταν χρήσιμο να εισαχθεί στο νόμο νέο αδίκημα κατά το αγγλικό πρότυπο ώστε να τιμωρείται ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης οχήματος χωρίς ασφάλιση, το οποίο θα βοηθήσει τα μέγιστα και στην καταπολέμηση της ανασφάλιστης οδήγησης.

¹⁰ Όπως είδαμε πιο πάνω στην Κύπρο η υποχρεωτική ασφάλιση εφαρμόζεται στις περιοχές των λιμένων και αεροδρομίων, αλλά δεν εφαρμόζεται στο πεδίο απογείωσης, προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών.