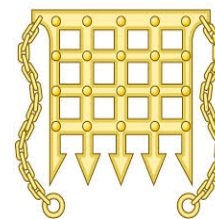




Μιλτιάδης Μιλτιάδου
Ανεξάρτητος Σύμβουλος Ασφαλίσεων
και Διαχείρισης Κινδύνων
miltonm@cytanet.com.cy



ΠΟΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΙ

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.

Το Άρθρο 1(1) της Οδηγίας δίνει τον εξής ορισμό:

Ως «όχημα» νοείται οιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα προοριζόμενο να κινείται επί του εδάφους διά μηχανικής δυνάμεως και μη κινούμενο επί σιδηροτροχιών, ως επίσης και οιοδήποτε ρυμουλκούμενο όχημα, συζευγμένο ή μη μετά του κυρίως αυτοκινήτου οχήματος.

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχε την ευκαιρία να ερμηνεύσει τον ορισμό αυτό στην υπόθεση **Vnuk C-162/13** σε σχέση με ένα τρακτέρ και το ρυμουλκούμενο του και στην υπόθεση **Andrade C-514/16** σε σχέση με γεωργικό ελκυστήρα. Το ακόλουθο απόσπασμα προέρχεται από τη *Vnuk* και επαναλήφθηκε στην *Andrade*:

Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το τρακτέρ με ρυμουλκούμενο καλύπτεται από τον παραπάνω ορισμό. Επισημαίνεται συναφώς ότι ο ορισμός αυτός δεν συναρτάται καθόλου προς τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιείται ή μπορεί να χρησιμοποιηθεί το όχημα. Επομένως, το γεγονός ότι ένα τρακτέρ, το οποίο ενδέχεται να έχει ένα ρυμουλκούμενο, μπορεί, υπό ορισμένες περιστάσεις, να χρησιμοποιείται ως γεωργικό μηχανήμα δεν αναιρεί τη διαπίστωση ότι το όχημα αυτό εμπίπτει στην έννοια «όχημα» η οποία απαντά στο άρθρο 1, σημείο 1, της πρώτης οδηγίας.

Τα ρυμουλκούμενα κατά την Οδηγία

Όπως είδαμε τα ρυμουλκούμενα, είτε συζευγμένα με το κυρίως μηχανοκίνητο όχημα είτε όχι, εμπίπτουν στον ορισμό του «οχήματος» της Οδηγίας. Η Οδηγία, όμως, δεν δίνει περαιτέρω ορισμό του ρυμουλκούμενου.

Το 2005 η Ευρωβουλή συζήτησε τη πιθανή τροποποίηση του ορισμού του «οχήματος» για να τύχουν χειρισμού ορισμένες δυσκολίες που θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν θύματα ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται ρυμουλκούμενα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε να

εξετάσει το θέμα. Οι Υπηρεσίες της Επιτροπής σε ένα σχετικό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας¹ έδωσαν μια αντικειμενική ανάλυση της ασφάλισης των ρυμουλκούμενων. Αρχικά όρισαν τα ρυμουλκούμενα ως τροχοφόρα οχήματα που δύνανται να σύρονται από αυτοκίνητο ή φορτηγό.

Από τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη διαπίστωσαν ότι δεν υπάρχει κοινό καθεστώς στην ΕΕ όσον αφορά την ασφάλιση ρυμουλκούμενων που είναι συζευγμένα με ρυμουλκό και ότι η κάλυψη της ευθύνης έναντι τρίτου διαφέρει από ένα κράτος μέλος σε άλλο. Σε ορισμένα κράτη μέλη τα ρυμουλκούμενα και τα ρυμουλκά τους καλύπτονται από δύο ξεχωριστά ασφαλιστήρια ενώ σε άλλα το ρυμουλκούμενο συνήθως καλύπτεται από το ασφαλιστήριο του ρυμουλκού.

Η ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου καταρχήν συνάπτεται από τον ιδιοκτήτη του ρυμουλκούμενου² και συνήθως απαιτείται για όλους τους τύπους ρυμουλκούμενων (τροχόσπιτα, εμπορικά, ιδιωτικής χρήσης και αγροτικά).

Εξάλλου η ασφάλιση μη συζευγμένων ρυμουλκούμενων διαφέρει σχεδόν σε κάθε κράτος μέλος και γενικά μιλώντας υπάρχουν τρεις κατηγορίες:

- η ευθύνη έναντι τρίτου για το μη συζευγμένο ρυμουλκούμενο καλύπτεται από ξεχωριστή ασφάλιση σε όλες τις περιπτώσεις,
- η ασφάλιση του ρυμουλκού «επεκτείνεται» στο μη συζευγμένο ρυμουλκούμενο,
- η ευθύνη έναντι τρίτου για το μη συζευγμένο ρυμουλκούμενο καλύπτεται ανάλογα με την περίπτωση από ξεχωριστή ασφάλιση (π.χ. η κάλυψη συνδέεται με το βάρος του ρυμουλκούμενου).

Στο έγγραφο σημειώνεται ότι το ρυμουλκούμενο δυνάμει του Νόμου του Ηνωμένου Βασιλείου ορίζεται ως όχημα που σύρεται από άλλο όχημα, πράγμα που σημαίνει ότι ένα μη συζευγμένο ρυμουλκούμενο δεν θεωρείται «ρυμουλκούμενο». Συνεπώς, ένα ρυμουλκούμενο που χρησιμοποιείται στο ΗΒ καλύπτεται από τον ασφαλιστή ευθύνης έναντι τρίτου του ρυμουλκού μόνο ενόσω είναι συζευγμένο. Όμως, ένα ρυμουλκούμενο του ΗΒ που χρησιμοποιείται εκτός ΗΒ θα πρέπει να ασφαλιζεται είτε είναι συζευγμένο είτε όχι.

Το συμπέρασμα των Υπηρεσιών της Επιτροπής ήταν ότι δεν χρειάζεται οποιαδήποτε τροποποίηση ο ορισμός του οχήματος. Το λεκτικό της Οδηγίας είναι επαρκώς σαφές όσον αφορά τα ρυμουλκούμενα εφόσον ο ορισμός του οχήματος περιλαμβάνει τα ρυμουλκούμενα είτε είναι συζευγμένα είτε όχι. Οι Υπηρεσίες της Επιτροπής υπενθύμισαν ότι οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο συζευγμένο ή όχι είναι όχημα ότι συνεπώς πρέπει να καλύπτεται από ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου.

Παρόλο που τα περισσότερα κράτη μέλη γενικά θεώρησαν ως ικανοποιητικά τα συστήματα ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτου, οι Υπηρεσίες της Επιτροπής εντόπισαν τουλάχιστον δύο περιπτώσεις όπου τα θύματα ενδεχομένως να αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην εξασφάλιση αποζημιώσεων για ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται ρυμουλκούμενο και εισηγήθηκαν:

- Τα ρυμουλκούμενα είτε συζευγμένα είτε όχι να καλύπτονται από ξεχωριστή ασφαλιστική κάλυψη ευθύνης έναντι τρίτου όταν φέρουν αριθμό εγγραφής διαφορετικό από εκείνο του ρυμουλκού.

¹ Commission Staff Working Document addressed to the European Parliament and to the Council on certain issues relating to Motor Insurance, Brussels, 19.12.2005, SEC(2005) 1777

² Οι Υπηρεσίες της Επιτροπής αναφέρουν ως εξαίρεση την περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου την ασφάλιση τη συνάπτει ο χρήστης του οχήματος.

- Το θύμα ατυχήματος στο οποίο εμπλέκεται αρθρωτό όχημα να δικαιούται απαιτεί αποζημίωση είτε από τον ασφαλιστή του ρυμουλκούμενου είτε από τον ασφαλιστή του ρυμουλκού. Ο ασφαλιστής που αποζημιώνει το θύμα να έχει άμεσο δικαίωμα ανάκτησης από το υπαίτιο μέρος ή την ασφαλιστική εταιρεία του.

Όμως, οι εισηγήσεις αυτές δεν έχουν ενσωματωθεί στην αναδιατυπωμένη Οδηγία Μηχανοκινήτων του 2009.

Αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα

Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η υποχρέωση εφαρμογής της Οδηγίας ισχύει για αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα. Το βασικό σκεπτικό είναι η συνεχής ανάγκη για την προστασία και την αποζημίωση των θυμάτων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται αυτόνομα οχήματα που κυκλοφορούν εντός της ΕΕ.

Ήδη έχουν συμβεί ορισμένα ατυχήματα που προκλήθηκαν από αυτόνομα (και ημιαυτόνομα) οχήματα, κάτι που καταδεικνύει την ανάγκη για προστασία των πολιτών της ΕΕ σε περίπτωση ατυχήματος.

Στο μέλλον αναμένεται ότι θα λιγοστέψουν οι ανθρώπινοι οδηγοί και θα αυξάνεται η ιδιοκτησία στόλων οχημάτων. Συνεπώς, θα ελαττωθεί η ανάγκη για προσωπική ασφάλιση μηχανοκινήτων και θα αυξηθεί η ζήτηση για ασφάλιση ευθύνης προϊόντων. Επίσης αναμένεται να μειωθούν τα ασφάλιστρα μηχανοκινήτων για τρεις λόγους. Τα αυτοκίνητα θα είναι ασφαλέστερα και έτσι η συχνότητα και η δριμύτητα των ατυχημάτων θα πέσουν. Θα υπάρχει στροφή από προσωπική ιδιοκτησία αυτοκινήτων σε ιδιοκτησία στόλων. Και η ευθύνη θα μετακινηθεί από τους οδηγούς στους κατασκευαστές, προμηθευτές, φίρμες τεχνολογίας και ιδιοκτήτες στόλων.³

Ο οργανισμός The Society for Automotive Engineers International (SAE) έχει δημιουργήσει ένα σύστημα ταξινόμησης έξι επιπέδων για τα αυτόνομα οχήματα χρησιμοποιώντας ως βασική παράμετρο διαφοροποίησης το «ποιος κάνει τί, πότε». Τα επίπεδα αυτά είναι:

<i>Επίπεδο 0 – Καθόλου αυτοματοποίηση</i>	Ο οδηγός διατηρεί συνέχεια τον πλήρη έλεγχο του οχήματος.
<i>Επίπεδο 1 – Υποβοήθηση οδηγού</i>	Το αυτόνομο σύστημα στο όχημα μπορεί ορισμένες φορές να βοηθήσει τον οδηγό σε συγκεκριμένα σημεία της οδήγησης.
<i>Επίπεδο 2 – Μερική αυτοματοποίηση</i>	Το αυτόνομο σύστημα στο όχημα μπορεί να εκτελέσει συγκεκριμένα σημεία της οδήγησης, ενώ ο οδηγός συνεχίζει να επιβλέπει το περιβάλλον και να εκτελεί το υπόλοιπο της οδήγησης.
<i>Επίπεδο 3 – Αυτοματοποίηση υπό όρους</i>	Το αυτόνομο σύστημα στο όχημα μπορεί να εκτελέσει συγκεκριμένα σημεία της οδήγησης και να επιβλέπει το περιβάλλον σε ορισμένες περιπτώσεις. Ο οδηγός πρέπει να είναι έτοιμος να αναλάβει τον έλεγχο ανά πάσα στιγμή.
<i>Επίπεδο 4 – Υψηλή αυτοματοποίηση</i>	Το αυτόνομο σύστημα στο όχημα μπορεί να έχει τον πλήρη έλεγχο της οδήγησης χωρίς να απαιτείται παρέμβαση από τον οδηγό, αλλά μόνο κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες.
<i>Επίπεδο 5 – Πλήρης αυτοματοποίηση</i>	Το αυτόνομο σύστημα στο όχημα μπορεί να έχει τον πλήρη έλεγχο της οδήγησης κάτω από όλες τις συνθήκες στις οποίες και ένας οδηγός θα μπορούσε να λειτουργήσει.

³ How Autonomous Vehicles Will Change Insurance Market – Insurance Journal 21.12.2018

Νέοι τύποι οχημάτων με κινητήρα

Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι νέοι τύποι οχημάτων με κινητήρα, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα, segways, ηλεκτρικά σκούτερ εμπίπτουν ήδη στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας. Η χρήση αυτών των νέων τύπων ηλεκτρικών οχημάτων σε κυκλοφορία έχει τη δυνατότητα να προκαλέσει ατυχήματα των οποίων τα θύματα πρέπει να προστατεύονται και να αποζημιώνονται γρήγορα.

Η Επιτροπή επισήμανε ότι η ισχύουσα Οδηγία παρέχει στα Κράτη Μέλη την εξουσία να εξαιρούν τα εν λόγω οχήματα από την υποχρεωτική ασφάλιση εφόσον το κρίνουν αναγκαίο. Σε τέτοια περίπτωση τα εθνικά εγγυητικά κεφάλαια επωμίζονται το κόστος αποζημίωσης των θυμάτων των ατυχημάτων που προκαλούνται από αυτούς τους νέους τύπους οχημάτων.⁴

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.

Η διαφορά της «χρήσης οχήματος σε οδό» του Ν.96(I)/2000 από την «κυκλοφορία οχημάτων» της Οδηγίας Ασφάλισης Μηχανοκινήτων μας έχει απασχολήσει σε άλλη μελέτη. Για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης μας ενδιαφέρει ο ορισμός του «οχήματος».

Το άρθρο 2(1) του Ν.96(I)/2000 δίνει τον εξής ορισμό:

«Μηχανοκίνητο όχημα» σημαίνει οποιοδήποτε αυτοκινούμενο όχημα που προορίζεται να κινείται στο έδαφος με μηχανική δύναμη ή ηλεκτρική ενέργεια, που δεν κινείται σε σιδηρογραμμές και περιλαμβάνει ρυμουλκούμενο όχημα (trailer) συνδεδεμένο ή μη με το κυρίως αυτοκινούμενο όχημα, δεν περιλαμβάνει όμως αναπηρικά καροτσάκια και χορτοκοπτικές μηχανές.

Ο ορισμός είναι πανομοιότυπος με εκείνο της Οδηγίας, αλλά διαφέρει στο ότι τα αναπηρικά καροτσάκια και οι χορτοκοπτικές μηχανές δεν θεωρούνται οχήματα για σκοπούς υποχρεωτικής ασφάλισης.

⁴ Στην Κύπρο το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων

Τα ρυμουλκούμενα στην Κύπρο

Δεν υπάρχει ομοιομορφία στην Κυπριακή ασφαλιστική αγορά αναφορικά με την ασφάλιση των ρυμουλκούμενων, τα οποία κατατάσσονται ως «οχήματα» για τους σκοπούς του Ν.96(Ι)/2000.

Ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες ασφαλίζουν τα ρυμουλκούμενα με ξεχωριστό ασφαλιστήριο μηχανοκινήτων, ιδιαίτερα όταν πρόκειται για διεθνείς μεταφορές (TIR). Η πρακτική αυτή συνάδει πλήρως τόσο με την Οδηγία Ασφάλισης Μηχανοκινήτων όσο και με τον Κυπριακό Νόμο.

Μερικές ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν κάλυψη μέσω των Περιορισμών ως προς τη Χρήση του ασφαλιστηρίου μηχανοκινήτων του ρυμουλκού με το εξής λεκτικό: «Χρήση ενόσω σύρει ρυμουλκούμενο». Η λύση αυτή δεν είναι ικανοποιητική. Η κάλυψη αφορά τη χρήση του ρυμουλκού μόνο, όχι τη χρήση/κυκλοφορία του ρυμουλκούμενου. Γι' αυτό δεν είναι σαφές αν θα ανταποκριθεί το ασφαλιστήριο του ρυμουλκού σε περίπτωση που η ευθύνη για το ατύχημα καταλογιστεί λόγω της κατάστασης του ρυμουλκούμενου. Εξάλλου αυτή η πρακτική δεν παρέχει την κατά νόμο απαιτούμενη κάλυψη ενόσω το ρυμουλκούμενο είναι σταθμευμένο χωρίς να είναι συζευγμένο με το ρυμουλκό.

Τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα στην Κύπρο

Μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει οποιαδήποτε συζήτηση για τα αυτόνομα και ημιαυτόνομα οχήματα στην Κύπρο και έτσι, όταν εμφανιστούν, αναμένεται να ασφαλίζονται ως μηχανοκίνητα οχήματα. Όμως, χωρίς αλλαγή στη νομοθεσία, τα θύματα δεν θα είναι πάντοτε σε θέση να εξασφαλίζουν αποζημιώσεις από τον ασφαλιστή του μηχανοκίνητου οχήματος στις περιπτώσεις που το ατύχημα οφείλεται σε βλάβη του συστήματος αυτοματοποίησης, και δη στις περιπτώσεις που θα γίνεται δεκτή από το δικαστήριο η υπεράσπιση του αναπόφευκτου ατυχήματος.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο (το οποίο κατά κανόνα αντιγράφει η Κύπρος) το 2018 θεσπίστηκε ο νόμος the Automated and Electric Vehicles Act, δυνάμει του οποίου το θύμα οχήματος που λειτουργεί με υψηλή ή πλήρη αυτοματοποίηση (επίπεδα 4 και 5 στο σύστημα ταξινόμησης) δύναται να αξιώσει αποζημιώσεις από τον ασφαλιστή του μηχανοκίνητου οχήματος, ο οποίος θα έχει την πρωταρχική ευθύνη για να χειριστεί την απαίτηση. Αν το όχημα ήταν σε κατάσταση αυτόνομης οδήγησης και το ατύχημα ήταν αποτέλεσμα εσφαλμένης λειτουργίας του συστήματος του, ο ασφαλιστής του μηχανοκίνητου οχήματος μπορεί να έχει δικαίωμα ανάκτησης από τον κατασκευαστή του οχήματος.

Η ρύθμιση του Ηνωμένου Βασιλείου απαλλάσσει το θύμα από την υποχρέωση να αποδείξει κατά πόσο ήταν ο οδηγός ή το αυτοματοποιημένο σύστημα που «οδηγούσε» το όχημα (ή το «χρησιμοποιούσε» κατά την έννοια του νόμου) κατά το χρόνο του ατυχήματος. Αυτό σημαίνει ότι αν το όχημα βρισκόταν υπό τον έλεγχο του αυτοματοποιημένου συστήματος, το θύμα δεν θα χρειαστεί να εμπλακεί σε μια δυνητικά πολυδάπανη και πολύπλοκη αντιδικία με τον κατασκευαστή του οχήματος.

Μια άλλη σημαντική αλλαγή στο νόμο είναι ότι αν το όχημα βρίσκεται υπό τον έλεγχο του αυτοματοποιημένου συστήματος, ο «οδηγός» του αυτόνομου οχήματος που τραυματίζεται σε ατύχημα δύναται να αξιώσει αποζημιώσεις από τον ασφαλιστή του οχήματος.

Προηγουμένως, ο οδηγός δεν δικαιούτο να υποβάλει απαίτηση στον ασφαλιστή του οχήματος έστω και αν το ατύχημα οφειλόταν σε βλάβη εξαρτημάτων ή πλημμελή

συντήρηση. Βεβαίως, ακόμη και αν το όχημα ήταν σε κατάσταση αυτόνομης οδήγησης, ο ιδιοκτήτης θα μπορούσε να βρεθεί υπόλογος για μια οδική σύγκρουση αν είναι αποτέλεσμα παράλειψης (είτε του ίδιου είτε άλλου προσώπου, του οποίου επέτρεψε να το χρησιμοποιεί) να κατανοήσει την τεχνολογία και να το λειτουργεί ορθά, για παράδειγμα αν παρέλειψε να εγκαταστήσει τις απαραίτητες επικαιροποιήσεις του λογισμικού.⁵

Οι νέοι τύποι οχημάτων με κινητήρα στην Κύπρο

Σύμφωνα με δημοσιογραφικό ρεπορτάζ τα θέματα των νέων τύπων οχημάτων, για τους οποίους έχει καθιερωθεί ο όρος «μικρο-κινητικότητα», συζητήθηκαν στις 14.10.2016 στην Κοινοβουλευτική Επιτροπή Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων της Βουλής.⁶

Έγινε αναφορά σε γνωμάτευση του Γενικού Εισαγγελέα κατά την οποία όλα τα δίκυκλα και τρίκυκλα ηλεκτροκίνητα πατίνια τύπου segway ή σκούτερ (εξαιρουμένων των αναπηρικών ηλεκτροκίνητων τροχοκαθισμάτων και των ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων), που στις πλείστες περιπτώσεις αναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 20 χλμ την ώρα, δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν σε δημόσιες οδούς, δηλαδή δρόμους και πεζοδρόμια και υπάρχει δυνατότητα ποινικής δίωξης αν υπάρχει μαρτυρία ότι κυκλοφορούν κατ' αυτό τον τρόπο. Ωστόσο, τονίζει η Νομική Υπηρεσία, θα πρέπει προφανώς και να ξεκαθαρίσει αν πρόκειται για μηχανοκίνητα οχήματα ή όχι, αφού θα τεθεί τέτοιο θέμα σε περίπτωση ποινικής δίωξης.

Η Αστυνομία, σύμφωνα με τον εκπρόσωπο της, θεώρησε ότι δεν ξεκαθαρίζει το τοπίο με τη γνωμάτευση ώστε να προχωρήσει σε διώξεις, γι' αυτό κατά τη διαπίστωση στους ελέγχους κυκλοφορίας τέτοιων μέσων περιορίζεται σε συμβουλευτικές παρατηρήσεις. Από την άλλη, σύμφωνα με τον εκπρόσωπο του Τμήματος Δημοσίων Έργων, η γνωμάτευση της Νομικής Υπηρεσίας είναι σαφής - απαγορεύεται πλήρως η κυκλοφορία τέτοιων μέσων.

Από το εν λόγω ρεπορτάζ προκύπτει ότι επικρατεί πλήρης σύγχυση στις αρμόδιες αρχές ως προς το κατά πόσο επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών των νέων τύπων οχημάτων σε δημόσιους δρόμους. Τονίζεται ότι η συζήτηση περιστράφηκε γύρω από τον ορισμό του «μηχανοκίνητου οχήματος» στον περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο του 1972 (Ν. 86/1972) ο οποίος παραπέμπει στον όρο «όχημα» του περί Έγκρισης Οχημάτων Νόμου του 2005 (Ν. 61(I)/2005):

«Όχημα» σημαίνει -

- (α) γεωργικό ή δασικό ελκυστήρα,
- (β) μεμονωμένο όχημα,
- (γ) μη οδικό κινητό μηχάνημα,
- (δ) μοτοποδήλατο,
- (ε) μοτοσικλέτα,
- (στ) όχημα κατηγορίας Μ (μεταφορά προσώπων), Ν (μεταφορά εμπορευμάτων και Ο (ρυμουλκούμενο),
- (ζ) όχημα ειδικής χρήσης,
- (η) ρυμουλκούμενο,
- (θ) τετράκυκλο,
- (ι) τρίκυκλο,
- (ια) τροχοφόρο συρμό,

εξαιρουμένων των οχημάτων που κινούνται επί τροχών.

⁵ Driverless vehicles and the future of motor insurance, Zurich, You Talk-insurance, 4.2.2019

⁶ Φιλελεύθερος 15.10.2016

Σύμφωνα με το δημοσίευμα ο Πρόεδρος της Επιτροπής ζήτησε επιτακτικά από το Υπουργείο Συγκοινωνιών να αναλάβει συντονιστικό ρόλο και να διαμορφώσει νομοσχέδιο που να ρυθμίζει όλα όσα αφορούν το θέμα – ποιοι ηλικιακά δικαιούνται να οδηγούν ηλεκτροκίνητα δίκυκλα και τρίκυκλα πατίνια, πού μπορούν να τα οδηγούν, αν πρέπει να επιθεωρούνται τέτοια οχήματα, αν πρέπει να ασφαλίζονται ⁷ κ.τ.λ.

Το Μάιο του 2019 ανακοινώθηκε ότι το Υπουργείο προχώρησε σε σύνταξη νομοσχεδίου για τη ρύθμιση της διακίνησης των σκούτερ αλλά μέσα από τη μελέτη του διαφάνηκε ότι θα έπρεπε να προηγηθεί η ρύθμιση της αγοράς.⁸ Το Σεπτέμβριο του 2019 αποφασίστηκε σε σύσκεψη στο Υπουργείο Μεταφορών η εισαγωγή ελάχιστων ρυθμίσεων για την κυκλοφορία των σκούτερ με τροποποίηση της νομοθεσίας για ποδήλατα. Σύμφωνα με τις δηλώσεις που έγιναν «υπάρχει προβληματισμός ως προς τη συμπερίληψη ρύθμισης για υποχρεωτική ασφάλιση».⁹

Η πρόταση για αναθεώρηση της Οδηγίας

Στις 24 Μαΐου 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε Πρόταση για την τροποποίηση της Οδηγίας.¹⁰ Στις 28 Ιανουαρίου 2019 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δημοσίευσε εκτενή έκθεση σε σχέση με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ¹¹ με την οποία ουσιαστικά έδωσε το πράσινο φως για τροποποιήσεις της Οδηγίας.

Εν τω μεταξύ η Ευρωπαϊκή Ένωση των Ασφαλιστικών και Αντασφαλιστικών Εταιρειών (Insurance Europe) έχει ταχθεί υπέρ της ασφάλισης των νέων τύπων οχημάτων με κινητήρα και σε ανακοίνωση της στις 16 Οκτωβρίου 2019 επισημαίνει ότι:

Η αυξημένη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων – όπως ηλεκτρικά ποδήλατα, segways και ηλεκτρικά σκούτερ – έχει οδηγήσει σε ερωτήματα σχετικά με την ευθύνη για ατυχήματα και αν η ευθύνη αστικής ασφάλισης αυτοκινήτων θα πρέπει να είναι υποχρεωτική για τα οχήματα αυτά.

Η απόφαση κατά πόσο να εφαρμοστεί η υποχρεωτική ασφάλιση έναντι τρίτου θα πρέπει να βασίζεται στους ισχύοντες κανόνες έγκρισης: η υποχρεωτική ασφάλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο για εκείνα τα οχήματα που μπορούν να υπερβαίνουν τα 25 χλμ την ώρα.

Στις 13 Δεκεμβρίου 2019 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημοσίευσε το προτεινόμενο κείμενο τροποποίησης της Οδηγίας ¹² το οποίο θα αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για να καταλήξουν σε τελικό κείμενο.

⁷ Από το ρεπορτάζ δεν φαίνεται να συμμετείχαν οι εποπτικές αρχές και εκπρόσωποι της ασφαλιστικής βιομηχανίας.

⁸ Πολίτης 01.06.2019

⁹ Φιλελεύθερος 11.09.2019

¹⁰ COM(2018) 336 final

¹¹ Έγγραφο συνόδου A8-0035/2019

¹² 14645/19

Ο προτεινόμενος ορισμός του «οχήματος» έχει διαμορφωθεί ως εξής:

«**Οχημα**» σημαίνει

- α) οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα κινούμενο αποκλειστικά διά μηχανικής δύναμης επί του εδάφους αλλά όχι διακινούμενο επί σιδηροτροχιών με:
- μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα πέραν των 25 χιλιομέτρων την ώρα, ή
 - μέγιστο καθαρό βάρος πέραν των 25 χιλιόγραμμων,
- β) οποιοδήποτε ρυμουλκούμενο χρησιμοποιούμενο με όχημα που αναφέρεται στο σημείο α), είτε συζευγμένο είτε μη συζευγμένο.

Άνευ επηρεασμού των πιο πάνω, τα αναπηρικά αμαξίδια δεν θεωρούνται οχήματα όπως αναφέρεται στην Οδηγία.

Η σημαντική διαφοροποίηση έγκειται στο ότι δεν θεωρούνται οχήματα (και συνεπώς εξαιρούνται από την υποχρεωτική ασφάλιση) τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα και τα αναπηρικά αμαξίδια. Τα ρυμουλκούμενα συνεχίζουν να παραμένουν οχήματα για σκοπούς υποχρεωτικής ασφάλισης.

Όμως, τα Κράτη Μέλη διατηρούν κάποια ευελιξία στην προσαρμογή της εθνικής τους νομοθεσίας όσον αφορά την υποχρεωτική ασφάλιση.

Σύμφωνα με το Άρθρο 5.1 της ισχύουσας Οδηγίας τα Κράτη Μέλη δύνανται να εξαιρέσουν από την υποχρεωτική ασφάλιση ορισμένους τύπους οχημάτων. Σε τέτοια περίπτωση τα θύματα θα πρέπει να αποζημιώνονται από το ταμείο εγγύησης.

Από την άλλη, με βάση την Πρόταση, τα Κράτη Μέλη θα δύνανται να απαιτούν υποχρεωτική ασφάλιση για οποιοδήποτε μηχανοκίνητο εξοπλισμό χρησιμοποιούμενο επί του εδάφους ο οποίος δεν εμπίπτει στον ορισμό του οχήματος.

Αυτό που θα πρέπει να γίνει αντιληπτό είναι ότι η υποχρεωτική ασφάλιση οποιωνδήποτε τύπων οχημάτων αφορά την Οδηγία Ασφάλισης Μηχανοκινήτων και τον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμο του 2000 (N.96(I)/2000) και όχι τον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο του 1972 (N. 86/1972). Η υποχρεωτική ασφάλιση οχημάτων δεν εξαρτάται από τους ορισμούς των νομοθεσιών περί εγγραφής και κυκλοφορίας οχημάτων.¹³ Συνεπώς, ανεξάρτητα από τις όποιες τροποποιήσεις στη νομοθεσία για τα ποδήλατα, θα πρέπει να γίνουν ανάλογες τροποποιήσεις και στο N.96(I)/2000, οι οποίες ασφαλώς θα πρέπει να συνάδουν με τις διατάξεις της Οδηγίας.

¹³ Εν αντιθέσει προς τη νομοθεσία του Ηνωμένου Βασιλείου όπου η υποχρεωτική ασφάλιση αποτελεί μέρος του Road Traffic Act και, συνεπώς, ο ορισμός του «μηχανοκίνητου οχήματος» είναι κοινός τόσο για την εγγραφή / κυκλοφορία όσο και για την υποχρεωτική ασφάλιση.