



ΤΕΙ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΤΜΗΜΑ  
ΕΚΔΟΣΕΩΝ & ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΕΛ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΜΕ ΘΕΜΑ  
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**



**ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΠΑΝΤΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ  
ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΜΑΪΟΣ 2011**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΣΕΛ:

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	4
1.2	ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ	4
1.2.1	Καθαροί και κερδοσκοπικοί κίνδυνοι	4
1.2.2	Στατικοί και δυναμικοί κίνδυνοι	5
1.2.3	Γενικευμένοι και ειδικοί	5
1.3	Ο ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	6
1.3.1	Βασικά χαρακτηριστικά της ασφάλισης	6
1.3.2	Προϋποθέσεις ασφαλισιμότητας κινδύνου	6
1.4	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	7
1.4.1	Κίνδυνοι πραγμάτων	7
1.4.2	Κίνδυνοι προσώπων	9
1.5	Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ	10
1.6	Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	11
1.7	Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ	12
1.8	Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	12
1.9	Ο ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ	14

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

#### ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

2.1	Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	17
2.2	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ	17
2.3	ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ	17
2.3	ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΡΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	20
2.3.1	Σωματικές βλάβες	20
2.3.2	Υλικές ζημιές	20
2.3.3	Αυτογνώμων αφαίρεση	20
2.3.4	Επιβαίνοντες	20
2.4	ΤΑ ΟΡΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΡΙΤΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	21
2.5	ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	22
2.6	ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	23

2.6.1	Πυρκαγιά του οχήματος	23
2.6.2	Κλοπή του οχήματος	24
2.6.3	Ιδίες ζημιές του οχήματος	24
2.6.4	Κάλυψη υλικών ζημιών από ανασφάλιστο όχημα	25
2.6.5	Προσωπικό ατύχημα οδηγού	25
2.6.6	Προστασία bonus/malus	26
2.6.7	Νομική προστασία οχήματος και οδηγού	26
2.6.8	Θραύση κρυστάλλων	28
2.6.9	Φροντίδα ατυχήματος	28
2.7	<b>ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΛΥΨΕΩΝ</b>	29

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ**

3.1	<b>ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ</b>	30
3.2	<b>ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ</b>	31
3.3	<b>ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ</b>	32
3.3.1	Bonus/Malus του οχήματος	32
3.3.2	Εκπτώσεις λόγω ομαδικής ασφάλισης	34
3.3.3	Πρόσθετο ασφάλισμα λόγω ηλικίας ή διπλωματίας	35
	<b>ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ</b>	
3.4	<b>ΚΟΣΤΟΥΣ</b>	35
3.5	<b>ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ</b>	37
3.6	<b>ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ</b>	40
3.6.1	Ειδικοί όροι λόγω bonus/malus	40
3.6.2	Ειδικοί όροι κάτω των 23 ετών	43
3.6.3	Ειδικοί όροι νέων οδηγών	44
3.7	<b>ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ</b>	45
3.7.1	Διαχειριστική επιτροπή	47
3.7.2	Γραφείο συμψηφισμού	47
3.7.3	Γενική συνέλευση	48
3.8	<b>ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ</b>	48
3.9	<b>ΦΙΛΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ</b>	48
3.10	<b>ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΩΝ</b>	49
3.11	<b>ΑΤΥΧΗΜΑ</b>	49
3.12	<b>ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ</b>	50
3.13	<b>ΟΡΓΑΝΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	52
3.13.1	Συνέλευση μελών	52
3.13.2	Διαχειριστική επιτροπή	53
3.14	<b>ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ - ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΡΤΑ</b>	54
3.15	<b>ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΡΤΑ</b>	55

3.16	<b>ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 33557/07</b>	<b>55</b>
3.17	<b>ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΚΑΡΤΑΣ</b>	<b>56</b>
3.18	<b>ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ</b>	<b>56</b>
3.19	<b>ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ</b>	<b>57</b>

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

##### **Η ΝΕΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ SOLVENCY II**

4.1	<b>ΙΣΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ</b>	<b>58</b>
4.2	<b>Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ SOLVENCY II</b>	<b>58</b>
4.2.1	Πρώτος πυλώνας - ποσοτικές προδιαγραφές	<b>58</b>
4.2.2	Δεύτερος πυλώνας - ποιοτικές προδιαγραφές	<b>59</b>
4.2.3	Τρίτος πυλώνας - εφαρμογή	<b>59</b>
4.3	<b>ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>59</b>
4.4	<b>SOLVENCY II</b>	<b>60</b>
4.5	<b>Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΥΛΩΝΩΝ</b>	<b>61</b>
4.5.1	Πρώτος πυλώνας	<b>61</b>
4.5.2	Δεύτερος πυλώνας	<b>62</b>
4.5.3	Τρίτος πυλώνας	<b>62</b>
4.6	<b>ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΠΥΛΩΝΕΣ ΤΟΥ SOLVENCY II</b>	<b>62</b>
4.6.1	Βασικοί κίνδυνοι	<b>63</b>
4.7	<b>SOLVENCY II ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ</b>	<b>66</b>
4.8	<b>SOLVENCY II ΚΑΙ Δ.Α.Π</b>	<b>66</b>

	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>69</b>
	<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</b>	<b>70</b>

## Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Όλοι μας, άτομα-επιχειρήσεις-κοινωνία, επιζητούμε την οικονομική ασφάλεια ή καλύτερα, την προστασία από τα ζημιογόνα ενδεχόμενα. Ο κίνδυνος ορίζεται ως η αβεβαιότητα σχετικά με την επέλευση ενός ζημιογόνου ενδεχόμενου.

Εάν μια ζημιά είναι σίγουρο ότι θα συμβεί, τότε είναι δυνατό να αντιμετωπισθεί σαν σίγουρη δαπάνη. Όταν όμως υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με την επέλευση της ζημιάς, τότε η αντιμετώπιση του κινδύνου απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή.

Οι κίνδυνοι αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της καθημερινής ζωής τόσο των ατόμων και των επιχειρήσεων όσο και της ευρύτερης κοινωνίας. Οι ανθρώπινες κοινωνίες χαρακτηρίζονται από την αέναη προσπάθεια για την αντιμετώπιση των κινδύνων. Στις υπανάπτυκτες κοινωνίες, οι ζημιές επιβαρύνουν κατά κανόνα εκείνους επί των οποίων επέρχονται οι κίνδυνοι. Οι αναπτυγμένες κοινωνίες, όμως, χαρακτηρίζονται από την ανάπτυξη ευφυών και αποτελεσματικών μηχανισμών διαχείρισης των κινδύνων, που επιτρέπουν τη διασπορά τους σε ευρύτερες ομάδες του πληθυσμού και την συνεπακόλουθη ελαχιστοποίηση της επιβάρυνσης εκείνων επί των οποίων επέρχονται τελικά οι κίνδυνοι.

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινίσουμε ότι οι κίνδυνοι δεν έχουν πάντοτε ανεπιθύμητα αποτελέσματα. Είναι γνωστή η θεωρία των επενδύσεων που πρεσβεύει ότι τις υψηλότερες αναμενόμενες αποδόσεις έχουν οι επενδύσεις με τα μεγαλύτερα ρίσκα. Πρόκειται για τους κερδοσκοπικούς κινδύνους που, πρέπει να διακρίνονται από τους καθαρούς κινδύνους.

Η επέλαση των καθαρών κινδύνων έχει σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση ζημιάς, σε αντίθεση με τους κερδοσκοπικούς κινδύνους που μπορεί να παρουσιάσουν και κέρδος.

### ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Οι κίνδυνοι μπορούν να ταξινομηθούν σε:

- καθαρούς και κερδοσκοπικούς
- στατικούς και δυναμικούς
- γενικευμένους και ειδικούς



## **Καθαροί και κερδοσκοπικοί κίνδυνοι**

Καθαρός κίνδυνος είναι η κατάσταση, στην οποία υπάρχουν μόνο οι πιθανότητες απώλειας ή μη απώλειας (αλλά όχι κέρδος). Για παράδειγμα, ο πρόωρος θάνατος, η ζημιά στην περιουσία από φωτιά, πλημμύρα ή σεισμό. Όσοι αντιμετωπίζουν τέτοιες εμπειρίες συνήθως δεν κερδίζουν.

Αντίθετα, κερδοσκοπικός κίνδυνος είναι μια κατάσταση από την οποία μπορεί να προκύψει κέρδος ή ζημιά. Για παράδειγμα, αγοράζοντας μετοχές μπορεί κανείς να κερδίσει αλλά και να χάσει. Το ίδιο ισχύει αν στοιχηματίσει στον υπόδρομο, επενδύσει σε ακίνητα, αν παράγει ένα νέο προϊόν.

Η διάκριση σε καθαρούς και κερδοσκοπικούς κινδύνους είναι σημαντική διότι:

1. Οι ασφαλιστές ασφαλίζουν μόνο καθαρούς κινδύνους. Κατά κανόνα οι κερδοσκοπικοί κίνδυνοι δεν ασφαλίζονται.
2. Ο νόμος των μεγάλων αριθμών εφαρμόζεται ευκολότερα στους καθαρούς κινδύνους απ' ότι στους κερδοσκοπικούς.

## **Στατικοί και δυναμικοί κίνδυνοι**

Στατικοί κίνδυνοι είναι οι κίνδυνοι που ενυπάρχουν σε ένα δεδομένο περιβάλλον και συνδέονται με απώλειες από την μη ομαλή λειτουργία της φύσης ή λάθη και παραλείψεις ανθρώπων. Παραδείγματα αποτελούν οι θύελλες, οι κεραυνοί, τα τροχαία ατυχήματα.

Αντίθετα, οι δυναμικοί κίνδυνοι συνδέονται με ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Παραδείγματα δυναμικών κινδύνων είναι:

- η αλλαγή στις προτιμήσεις των καταναλωτών
- οι τεχνολογικές μεταβολές
- οι νέες μέθοδοι παραγωγής
- οι επενδύσεις για την παραγωγή νέων προϊόντων

## **Γενικευμένοι και ειδικοί κίνδυνοι**

Γενικευμένος κίνδυνος είναι ο κίνδυνος που επηρεάζει όλη την οικονομία ή μεγάλο αριθμό ατόμων ή ομάδων στην οικονομία. Για παράδειγμα, ο κίνδυνος διψήφιου πληθωρισμού είναι γενικευμένος, αφού αφορά σε όλη την οικονομία.

Αντίθετα, ειδικός κίνδυνος είναι ο κίνδυνος που επηρεάζει μόνο το άτομο και όχι το σύνολο ή τη χώρα. Για παράδειγμα, η κλοπή του ραδιοφώνου σας αφορά μόνο εσάς, άρα είναι ειδικός κίνδυνος.

Η διάκριση σε γενικευμένους και ειδικούς κινδύνους είναι σημαντική, καθώς η κρατική αρωγή συνήθως χρειάζεται για την ασφάλιση γενικευμένων κινδύνων. Για παράδειγμα, ο κίνδυνος της ανεργίας είναι ένας γενικευμένος κίνδυνος και ασφαλιζεται από το Κράτος.

### **ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Όπως είδαμε, ο κίνδυνος μπορεί να ορισθεί με πολλούς τρόπους, το ίδιο και η ασφάλιση. Μπορεί κανείς να τη δει με πολλές οπτικές: νομική, οικονομική, ιστορική κ.λ.π.

Ασφάλιση είναι η συγκέντρωση τυχαίων και απρόβλεπτων κινδύνων με την μεταφορά τους σε ασφαλιστές, που συμφωνούν έναντι ασφαλίστρου, να αποζημιώσουν τους ασφαλισμένους για τις τυχαίες ζημιές ή να παρέχουν άλλες χρηματικές παροχές ή υπηρεσίες, που συνδέονται με τον κίνδυνο.

### **ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Όπως φαίνεται και από τον προηγούμενο ορισμό, η ασφάλιση έχει τα εξής διακεκριμένα χαρακτηριστικά:

- συγκέντρωση κινδύνων
- μεταφορά κινδύνου και μείωση αβεβαιότητας
- αποζημίωση

### **ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ**

Οι ασφαλιστές κανονικά ασφαλίζουν μόνο καθαρούς κινδύνους. Για να είναι ένας καθαρός κίνδυνος ασφαλίσιμος, πρέπει να πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις :

- να υπάρχει μεγάλος αριθμός ομοιογενών περιπτώσεων
- η ζημιά να είναι τυχαία κ μη εσκεμμένη
- η ζημιά να είναι καθορισμένη και μετρήσιμη
- η ζημιά να μην είναι καταστροφική
- η πιθανότητα ζημιάς να είναι μετρήσιμη
- το ασφάλιστρο να είναι εφικτό.

## ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Στα πολύ παλιά χρόνια, στην αρχαιότητα και στον μεσαιώνα, υπήρχαν πολύ λιγότεροι λόγοι από σήμερα για ασφάλιση. Η ζωή ήταν πιο απλή, η οικονομία και οι οικονομικές δραστηριότητες λιγότερο σύνθετες. Η αγροτική ζωή κυριαρχούσε, η γεωργία ήταν η κύρια οικονομική δραστηριότητα και οι άνθρωποι, δεμένοι περισσότερο με την καλλιέργεια της γης και τις συναφείς μικροβιοτεχνικές δραστηριότητες ήσαν εκτεθειμένοι σε λιγότερους κινδύνους. Οι θάνατοι, αναπηρίες και ασθένειες αντιμετωπιζόνταν κατά στοιχειώδη τρόπο εθελοντικά και από κοινού από τις ομάδες προσώπων που ήταν υποκείμενοι στους ίδιους κινδύνους και αργότερα θεσμικά από διάφορους δημόσιους φορείς και το Κράτος. Η πρώτη αυτή μέριμνα του κοινωνικού συνόλου για την αντιμετώπιση κινδύνων σε πρόσωπα αποτέλεσε και την απαρχή μέτρων κοινωνικής ασφάλισης όπως εξελίχθηκε με τον καιρό στα σύγχρονα συστήματα κοινωνικής ασφάλειας.

### **A) Κίνδυνοι Πραγμάτων**

Στην αρχαιότητα παρουσιάζονταν κίνδυνοι για ζημιές κυρίως στις μεταφορές αγαθών. Χερσαίες και θαλάσσιες. Εκεί υπήρχε το άγνωστο και αβέβαιο στοιχείο να μην πραγματοποιηθεί με επιτυχία η μεταφορά των αγαθών και εμπορευμάτων: Στην ξηρά από επιθέσεις κακοποιών και κλοπών στα καραβάνια που μετέφεραν εμπορεύματα ή ακόμα και από φυσικά φαινόμενα και στη θάλασσα από τις τρικυμίες και την απώλεια όλου ή μέρους των φορτίων και των πλοίων, από ναυάγια ή από πειρατικές επιδρομές.

Οι κίνδυνοι που πάντα υπήρχαν για τον άνθρωπο, τα αγαθά του και την περιουσία του, έστω και πολύ λιγότεροι στην αρχαιότητα από απρόβλεπτα και τυχαία πειστατικά οδήγησαν στη συσπείρωση και τη συνεργασία ομάδων για την από κοινού αντιμετώπιση των οποιωνδήποτε κινδύνων.

Το στοιχείο της αντιμετώπισης κοινών κινδύνων είναι αυτό που οδήγησε τα άτομα να δημιουργούν ομάδες και ευρύτερα κοινωνίες οργανωμένης συμβίωσης και είναι το ίδιο που οδήγησε στη συνεργασία περισσότερων ανθρώπων για την από κοινού αντιμετώπιση κάποιου ενδεχόμενου κινδύνου σε πρόσωπα και πράγματα.



Αρχικά όλα τα μέλη μιας ομάδας έκαναν συμφωνία και έδιναν υπόσχεση ότι αν συνέβαινε κάποια βλάβη ή ζημιά σε κάποιο από τα μέλη θα την μοιράζονταν όλοι ή δημιουργούσαν με εισφορές κάποιο απόθεμα για την κάλυψη της βλάβης ή της ζημιάς που πιθανόν να συνέβαινε σε κάποιον.

Για τις **χερσαίες μεταφορές** αναφέρουμε σαν παράδειγμα τους εμπόρους που αποφάσιζαν να μεταφέρουν εμπορεύματα με καραβάνια και συμφωνούσαν ότι αν κατά την μεταφορά, παρά την ένοπλη προστασία που τις δαπάνες τις μοιράζονταν όλοι μαζί οι έμποροι, τους έκλεβαν ληστές ή τα μεταφερόμενα εμπορεύματα καταστρέφονταν από αντίξοες καιρικές συνθήκες όλοι μαζί θα μοιράζονταν τη ζημιά που τυχόν θα είχαν ορισμένοι. Αυτή η από κοινού αντιμετώπιση της ενδεχόμενης ζημιάς εντοπίζεται με θεσμικό τρόπο στις διατάξεις του Κώδικα που θέσπισε ο Βασιλιάς της Βαβυλώνας Χαμουραμπί τον 23<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. για τις μεταφορές στη Μεσοποταμία.

Στην αρχαιότητα οι θαλάσσιες μεταφορές είχαν περισσότερα πλεονεκτήματα. Γι' αυτές τις μεταφορές αναπτύχθηκαν μέθοδοι προστασίας που προσομοίαζαν περισσότερο με τις σημερινές μορφές της ασφάλισης. Για τις θαλάσσιες μεταφορές σημειώθηκαν ανάλογες προς τις χερσαίες μεταφορές εξελίξεις. Οι Φοίνικες, που από το 2500 π.Χ. είχαν αναπτύξει σημαντικά το εμπόριο με τις θαλάσσιες μεταφορές, μοιράζονταν τις δαπάνες για την προστασία με πολεμικά πλοία από τους πειρατές των πλοίων που μετέφεραν εμπορεύματα δια θαλάσσης. Υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι από κοινού πλήρωναν και τις επιμέρους ζημιές στα φορτία ή και στα πλοία στις περιπτώσεις ναυαγίων.

Ομοίως,ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συμβολή των αρχαίων Αθηναίων,οι οποίοι δημιούργησαν τον 5<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. μηχανισμούς ασφάλισης των θαλάσσιων μεταφορών παραπλήσιους με τους σημερινούς με το «Ναυτικό Δάνειο» που καθιέρωσαν.

Το «Ναυτικό Δάνειο» αναπτύχθηκε στους κλασικούς χρόνους με την άνθηση της Αθηναϊκής Δημοκρατίας και την ανάγκη επικοινωνίας και μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς τις αποικίες στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα.Μια τέτοια επιχείρηση θαλάσσιας μεταφοράς απαιτούσε σημαντικά ποσά

που υποχρέωναν πλοιοκτήτες και εμπόρους να συνάπτουν ειδικά δάνεια «τα Ναυτικά Δάνεια» από ειδικευμένους στις θαλάσσιες μεταφορές δανειστές για να πραγματοποιήσουν το ταξίδι.

Ο δανειζόμενος ήταν υποχρεωμένος μετά το ταξίδι να καταβάλει υψηλότερο τόκο συνήθως έως και 36% του δανείου κατά ταξίδι, όταν ο συνήθης τόκος ήταν 12% κατ' έτος. Αυτός ο υψηλότερος τόκος περιείχε και το κόστος του «ασφαλίστρου».

## **B) Κίνδυνοι Προσώπων**

Ανάλογη ήταν και η εξέλιξη για την αντιμετώπιση κινδύνων σε πρόσωπα (θάνατος, ατύχημα, αναπηρία, ασθένεια). Υπάρχουν ενδείξεις ότι η ασφάλιση κατά κινδύνων προσώπων ξεκίνησε από την Αρχαία Αίγυπτο.

Εκεί οι εργαζόμενοι που, κάτω από δύσκολες συνθήκες στο κτίσιμο των πυραμίδων, πάθαιναν συχνά τραυματισμούς, ατυχήματα, αναπηρίες, ασθένειες και θανάτους, εισέφεραν από κοινού για την βοήθεια των συναδέλφων τους που είχαν υποστεί τη βλάβη στην υγεία τους. Αυτό γινόταν είτε εισφέροντας από πριν και από κοινού σε κάποιο ταμείο και συντηρώντας κάποιο απόθεμα, είτε κατά περίπτωση υποσχόμενοι και αναλαμβάνοντας από κοινού την υποχρέωση να καταβάλλουν εκ των υστέρων κάποια βοήθεια στον άρρωστο, στον τραυματία, στον ανάπηρο ή στη χήρα και τα ορφανά του θανόντος ακόμη και τα έξοδα κηδείας που είχε τελετουργικό χαρακτήρα.

Σε γενικές γραμμές μπορεί να λεχθεί ότι τα μέτρα που λαμβάνονταν για να προστατευθεί η περιουσία και τα αγαθά, αφού πέρασαν από διάφορες μορφές με τις εξελίξεις των αιώνων οδήγησαν στην ανάπτυξη της ιδιωτικής ασφάλισης. Ενώ τα μέτρα που λαμβάνονταν για την προστασία από κινδύνους κατά της ζωής οδήγησαν στην ανάπτυξη της κοινωνικής ασφάλισης.

Στην Ελλάδα η ασφάλιση αναπτύχθηκε αρχικά με Ασφαλιστικές εταιρίες που είχαν ιδρυθεί εκτός Ελλάδος πριν από την ίδρυση του ελεύθερου Ελληνικού Κράτους. Μετά την απελευθέρωση της Ελλάδος οι πρώτες ασφαλιστικές εταιρίες ιδρύθηκαν στη Σύρο που αποτελούσε σπουδαίο οικονομικό κέντρο εκείνη την εποχή. Το 1828 ιδρύθηκε εκεί η Ασφαλιστική Εταιρία Μεταφορών «Η Ελλάς» το 1829 «Το Ελληνικόν

Ασφαλιστικόν Κατάστημα» ενώ το 1830 ιδρύθηκε η «Φιλεμπορική Ασφάλεια» και αργότερα πολλές άλλες στη Σύρο, στην Πάτρα και την Αθήνα. Οι περισσότερες δεν είχαν μακρύ βίο επιχειρηματικής δραστηριότητας.

## **Η ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ**

### **Ιδιωτική και Κοινωνική Ασφάλιση**

Κατ' αρχάς θα πρέπει να τονίσουμε ότι και η κοινωνική και η ιδιωτική ασφάλιση βασίζονται στην ίδια φιλοσοφία, την ίδια ανθρώπινη ανάγκη καλύπτουν και τον ίδιο σκοπό εξυπηρετούν. Πηγάζουν από την ανησυχία, την ανασφάλεια που αισθάνεται κάθε άνθρωπος στην καθημερινή του ζωή για κινδύνους που μπορούν να συμβούν στο πρόσωπό του (ασθένεια, ατύχημα, αναπηρία, θάνατος) ή στα αγαθά του, και επιδιώκουν την εξασφάλιση του, γι' αυτούς τους κινδύνους, τη σιγουριά ότι αν αυτοί οι κίνδυνοι συμβούν οι επιπτώσεις θα αντιμετωπιστούν είτε με την κοινωνική είτε με την ιδιωτική ασφάλιση.

Τόσο η κοινωνική όσο και η ιδιωτική ασφάλιση παρουσιάζουν στην σημερινή εποχή μας στις αρχές του 21<sup>ου</sup> αιώνα εντυπωσιακή ανάπτυξη και αποτελούν βασικά θεμέλια της κοινωνικής μας συμβίωσης και της οικονομικής δραστηριότητας.

Όσο αναπτύσσεται η οικονομία τόσο θα αναπτύσσεται και η ιδιωτική ασφάλιση. Όσο αναπτύσσεται και γίνεται πιο περίπλοκη η τεχνολογία τόσο θα παρουσιάζονται νέοι κίνδυνοι που θα χρειάζονται ασφαλιστική κάλυψη. Δορυφόροι και διαστημικά ταξίδια, πυρηνικοί κίνδυνοι, γεωτρύπανα στη θάλασσα, κλοπές μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, περιβαλλοντικοί κίνδυνοι, απόβλητα και αέρια από εργοστάσια και παρενέργειες φαρμάκων. Τα σύνορα της ιδιωτικής ασφάλισης όλο και περισσότερο ευρύνονται, το ίδιο και η σημασία της. Όσο επεκτείνονται οι περιπτώσεις κινδύνων τόσο γίνεται πιο αναγκαία η ασφάλιση τους.

Ενδεικτική είναι η παγκόσμια αύξηση διαχρονικά των ασφαλιστρών που καταβάλλονται στο χώρο της ιδιωτικής ασφάλισης και που υποδηλώνει την

συνειδητοποίηση της εκτάσεως των κινδύνων που υφίστανται και των ασφαλιστικών καλύψεων που πραγματοποιούνται.

Το 1991 τα παγκοσμίως εγγεγραμμένα ασφάλιστρα από Ασφαλιστικές Εταιρίες ανήλθαν σε 1 τρις 415 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ το 2004 τα παγκόσμια ασφάλιστρα ανήλθαν σε 3 τρις 244 δισεκατομμύρια δολάρια, σχεδόν τα τριπλά, εκ των οποίων το 1 τρις 849 δισεκατομμύρια προήλθαν από ασφάλιστρα ζωής.

Και στην Ελλάδα παρατηρείται το ίδιο φαινόμενο: Το 1991 τα εισπραχθέντα ασφάλιστρα ήσαν το αντίστοιχο των 615,4 εκατ.ευρώ, ενώ το 2004 ανήλθαν σε 3,623.9 εκατ.ευρώ, οκτώ φορές περισσότερα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα παρά την σημειωθείσα το 2004 ετήσια αύξηση κατά 12,03%, τα ασφάλιστρα όλων των κλάδων συνέλαβαν το 2004 μόνο στο 2,19% του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος (ΑΕΠ).

Αντίστοιχα το 2003 το σύνολο των ασφαλιστρών σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (25) συνέβαλε κατά 8,34% στο ΑΕΠ της Ένωσης (στοιχεία έτους 2002). Τα στοιχεία αυτά είναι χαρακτηριστικά και υποδηλώνουν ότι υπάρχει ευρύ στάδιο αναπτύξεως της ιδιωτικής ασφάλισης στη χώρα μας.

Αλλά και οι δαπάνες για κοινωνική ασφάλιση αυξάνονται σταθερά. Σε ορισμένες χώρες οι ετήσιες δαπάνες για κοινωνική ασφάλιση και ευρύτερα για κοινωνική προστασία, από 10-15% του ΑΕΠ που ήσαν πριν μερικές δεκαετίες αυξήθηκαν σημαντικά. Μάλιστα σε μερικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έφθασαν να αντιστοιχούν στο 30% του ετήσιου ΑΕΠ τους.

Παρόλη, όμως, την στενή σχέση Ιδιωτικής και Κοινωνικής ασφάλισης όσον αφορά στους λόγους ύπαρξης και τον σκοπό που εξυπηρετούν, υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις τις κυριότερες παρουσιάζουμε σχηματικά πιο κάτω:

## **Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ:**

Καλύπτει κινδύνους αγαθών, προσώπων και ευθύνης.

- Δεν είναι υποχρεωτική πλην ορισμένων περιπτώσεων (αστική ευθύνη αυτοκινητών). Βασίζεται στην ελεύθερη βούληση του ασφαλισμένου και προϋποθέτει σύναψη σύμβασης.
- Οι φορείς που την ασκούν είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις που λειτουργούν βάσει εποπτικών κανόνων που ορίζει το Κράτος.
- Το ασφάλιστρο είναι ανάλογο με τον κίνδυνο και το ύψος των παροχών χωρίς πρακτικά να υπάρχει όριο στο ύψος της επιδιωκόμενης προστασίας.
- Χρησιμοποιεί πολύ περισσότερο το κεφαλαιοποιητικό Σύστημα (Ασφάλειες Ζωής).

## **Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ:**

Καλύπτει κυρίως κινδύνους προσώπων.

- Η κοινωνική ασφάλιση είναι υποχρεωτική από το κράτος, στοχεύει στην προστασία των οικονομικά ασθενέστερων και ένα από τα αποτελέσματά της είναι η αναδιανομή των εισοδημάτων.
- Οι φορείς που την ασκούν είναι Δημόσιοι Οργανισμοί.
- Τα ασφάλιστρα, δηλαδή η εισφορά, καταβάλλεται υποχρεωτικά όχι μόνο από τον ασφαλιζόμενο αλλά και από τον εργοδότη, συχνά από το Κράτος και εδώ στη χώρα μας και από κοινωνικούς πόρους.
- Δεν υπάρχει ευθεία αναλογία μεταξύ εισφοράς, κινδύνου και ύψους παροχών για τις οποίες υπάρχουν όρια.
- Το σύστημα διαχείρισης των εισφορών και των παροχών είναι κατά κανόνα διανεμητικό.

Αυτές οι διαφορές όμως δεν εμποδίζουν την ιδιωτική ασφάλιση να συμπληρώνει την κοινωνική. Πολλές επιχειρήσεις, σαν κίνητρο προσλήψεως και αμοιβών σε στελέχη και προσωπικό καταβάλλουν τις δαπάνες για συμπληρωματική

ασφαλιστική κάλυψη του προσωπικού της. Είναι οι ομαδικές ασφαλίσεις που είναι αρκετά διαδεδομένες και στην χώρα μας.

### **Ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Η ιδιωτική ασφάλιση αφ'εαυτής αποτελεί βασική συστατική λειτουργία της οικονομικής και κοινωνικής ζωής και διαδραματίζει σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό ρόλο. Σκόπιμο είναι να παρουσιαστεί σε αδρές γραμμές πρώτα ο οικονομικός της ρόλος.

Η ασφάλιση μέσω των Ασφαλιστικών Εταιριών επιδρά στην οικονομία κατά τρεις κύριους τρόπους:

**Πρώτον:** Με την αποκατάσταση των ζημιών.

**Δεύτερον:** Με την ενθάρρυνση της αποταμιεύσεως και τη δημιουργία αποθεμάτων.

**Τρίτον:** Με την χρηματοδότηση επενδύσεων.

**Πρώτον:** Με την αποκατάσταση των ζημιών επιτυγχάνεται ομαλοποίηση των οικονομικών επιπτώσεων από ζημιές στη δραστηριότητα των διαφόρων οικονομικών μονάδων, προστατεύεται το απασχολούμενο εργατικό δυναμικό και δημιουργείται σταθερότητα στη λειτουργία της οικονομίας. Επίσης διευρύνει την πιστωτική επιφάνεια των οικονομικών μονάδων και δίνει την δυνατότητα να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι πιστωτικοί κίνδυνοι στους οποίους είναι εκτεθειμένα όλα τα πιστωτικά ιδρύματα από τις δανειοδοτήσεις τους.

Ιδιαίτερα ενισχύεται η ικανότητα της οικονομίας για την τεχνολογική πρόοδο, διότι με την πλήρη οικονομική αποκατάσταση των αποτελεσμάτων από τις τυχόν ζημιές ενθαρρύνεται η ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων με νέες τεχνολογικές πρωτοβουλίες. Έτσι η ασφάλιση όχι μόνο εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της οικονομίας, αλλά στηρίζει την τεχνολογική πρόοδο και ενθαρρύνει τις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες.

**Δεύτερον:** Η ιδιωτική ασφάλιση δημιουργεί αποταμιεύσεις. Χωρίς να είναι ίσως εμφανές εκ πρώτης όψεως, δεν θα ήταν υπερβολή να ειπωθεί πως η όλη



δραστηριότητα μιας ασφαλιστικής εταιρίας, εκτός από την κάλυψη του ασφαλισμένου, είναι προσανατολισμένη στο να δημιουργεί εκ των πραγμάτων αποταμιευμένα κεφάλαια από τα ασφάλιστρα.

Το ασφάλιστρο, κάθε ασφάλιστρο, είναι κατά μεγάλο μέρος και απόθεμα γιατί αντικρύζει μελλοντικές πληρωμές. Έτσι τα αποθέματα που συγκεντρώνουν οι ασφαλιστικές εταιρίες για να αντιμετωπίσουν τους εν ισχύει κινδύνους τους και σε μικρότερο βαθμό τις εκρεμείς τους ζημιές, αποτελούν αποταμιευμένα διαθέσιμα κεφάλαια.

Έτσι η όλη δραστηριότητα και προσπάθεια μιας ασφαλιστικής εταιρίας, εκτός από την εξασφάλιση των ασφαλισμένων της με την κάλυψη των κινδύνων για τους οποίους έχουν ασφαλιστεί, οδηγεί τελικά στο να συγκεντρώνουν αποθέματα και κεφάλαια, και έχει σαν αποτέλεσμα να είναι οι ασφαλιστικές εταιρίες η σταθερή και πιο αξιόπιστη πηγή πόρων στη διάθεση της οικονομίας.

**Τρίτον:** Η ιδιωτική ασφάλιση χρηματοδοτεί τις επενδύσεις μέσω των διαθέσιμων κεφαλαίων της. Στις ανεπτυγμένες οικονομίες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις ιδίως ζωής, είναι από τους κύριους φορείς μακροχρόνιας χρηματοδότησης, από τους κύριους τροφοδότες της κεφαλαιαγοράς και τους κύριους επενδυτές.

Στη χώρα μας, όπως και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν περιορισμοί από κοινοτικές οδηγίες για τη διασφάλιση των συμφερόντων των ασφαλισμένων, για τις κατηγορίες που οι Ασφαλιστικές Εταιρίες που μπορούν να επενδύουν τα αποθέματα τους. Ενδεικτικά μπορούν να τα επενδύσουν σε Ακίνητα, σε Ομόλογα και Ομολογίες του Δημοσίου και Ανωνύμων Εταιριών, σε Μεριδία Αμοιβαίων Κεφαλαίων, σε Μετοχές κ.λ.π

### **ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ**

Αλλά και ο κοινωνικός ρόλος της ιδιωτικής ασφάλισης είναι εξ ίσου σημαντικός:

**Πρώτον:** Με την συμπλήρωση των κοινωνικών ασφαλίσεων για την κάλυψη προσωπικών κινδύνων.

**Δεύτερον:** Με επενδύσεις που έχουν κοινωφελή χαρακτήρα.

**Τρίτον:** Με την πρόληψη, αποφυγή και αποσόβηση κινδύνων και κατά συνέπεια με την βελτίωση της ποιότητας της ζωής μας.

**Πρώτον:** Η ιδιωτική ασφάλιση συμπληρώνει την κοινωνική ασφάλιση καλύπτοντας προσωπικούς κινδύνους ιδίως με ασφαλιστικά προγράμματα εφ'άπαξ, συντάξεων, υγείας, ατυχημάτων κ.λ.π, είτε ομαδικά είτε οικογενειακά είτε ατομικά. Έτσι οι προσωπικοί «κίνδυνοι» ή οι οικονομικές ανάγκες που μπορεί να προκύψουν για κάθε άτομο στη σύγχρονη εποχή μας καλύπτονται και από την κοινωνική και την ιδιωτική ασφάλιση, με: α) την Εθνική Κοινωνική Ασφάλιση μέσω Δημοσίων Οργανισμών με βασικές παροχές προς όλους β) με την Επικουρική Επαγγελματική Κοινωνική Ασφάλιση μέσω Δημοσίων Οργανισμών, Ταμείων κ.λ.π, γ) με την Επαγγελματική Ασφάλιση μέσω Επαγγελματικών Ταμείων, δ) με Ομαδικά προγράμματα ασφάλειας ζωής, συντάξεων και υγείας που εφαρμόζουν και χρηματοδοτούν οι επιχειρήσεις των εργαζομένων μέσω της ιδιωτικής ασφάλισης και ε) με Ατομικά προγράμματα για τους ίδιους κινδύνους από τους ίδιους τους ενδιαφερομένους μέσω της ιδιωτικής ασφάλισης που καλύπτουν οικονομικές ανάγκες, προστατεύουν και προσφέρουν οικονομικές υπηρεσίες σε όλη την οικογένεια. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 25% του ενεργού πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτεται από συμπληρωματικά επαγγελματικά προγράμματα συνταξιοδότησεως.

**Δεύτερον:** Με την διάθεση των αποθεμάτων των ασφαλιστικών εταιριών σε επενδύσεις που έχουν κοινωφελή χαρακτήρα βελτιώνεται η ποιότητα της ζωής μας. Ένα μεγάλο μέρος αυτών των αποθεμάτων σε πολλές χώρες έχουν επενδυθεί με διάφορους τρόπους χρηματοδότησεως, είτε μέσω της κεφαλαιαγοράς είτε και κατ'ευθείαν σε παραγωγικά και άλλα έργα προστασίας του περιβάλλοντος, υδρεύσεως, πολεοδομίας, νοσοκομείων, σχολείων,κατοικιών κ.λ.π. Ακόμα έχουν επενδυθεί με την αγορά ομολόγων που αναφέρονται σε αναπτυξιακές δραστηριότητες, με τη συμμετοχή σε δάνεια εθνικά ή διεθνή για αναπτυξιακούς λόγους, με την αγορά μετοχών εταιριών αναπτυξιακού χαρακτήρα είτε ακόμη με την παροχή ενυπόθηκων δανείων για την απόκτηση κατοικίας.

**Τρίτον:** Η ιδιωτική ασφάλιση βελτιώνει τις συνθήκες διαβίωσης μας και αντίστοιχα τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής μας και με τρόπους που προλαμβάνουν ή μειώνουν τους κινδύνους που μας απειλούν.

Με την μείωση του ασφαλιστρού όταν υπάρχουν αυξημένα μέτρα προστασίας και προλήψεως κινδύνων ή την επιβολή επασφαλιστρού όταν υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι προστατεύεται ο τρόπος της ζωής μας. Με το υψηλότερο ή χαμηλότερο κόστος ασφαλίσεως επιβάλλονται περισσότερα και καλύτερα μέτρα προλήψεως και ασφαλείας. Περισσότερα μέσα πυρανιχνεύσεως και πυροσβέσεως, επιθεωρήσεις και αυστηροί κανονισμοί για την πλευσιμότητα και ασφάλεια των πλοίων, μέτρα προστασίας για ατυχήματα στα εργοστάσια είναι μερικά από τα παραδείγματα.

Καταλήγοντας είναι χρήσιμο να εξάρουμε ένα τουλάχιστον κύριο συμπέρασμα:

Ότι όχι μόνο η οικονομική ανάπτυξη και η τεχνολογική πρόοδος αλλά και η επέκταση της κοινωνικής μας προστασίας και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης μας και αντίστοιχα τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής μας οφείλουν πολλά στην ιδιωτική ασφάλιση.

Έτσι λοιπόν οι εργαζόμενοι στο χώρο της ιδιωτικής ασφάλισης, από οποιαδήποτε θέση και σε οποιοδήποτε επίπεδο, στην καθημερινή τους προσπάθεια πρέπει να είναι υπερήφανο έχοντας συνείδηση ότι με την εργασία τους ουσιαστικά ασκούν ένα κοινωνικό λειτούργημα. Προσφέρουν όχι μόνο στο συγκεκριμένο πρόσωπο που ασφαλίστηκε τη «σιγουριά», προσφέρουν στην κοινωνία τη δυνατότητα καλύτερης ζωής. Με τη συμβολή τους πραγματοποιούν κοινωνικό έργο για πρόοδο, για ποιότητας ζωής και για ευημερία.

## ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

### Ο κλάδος ασφάλισης αυτοκινήτου

Ο κλάδος της ασφάλισης του αυτοκινήτων είναι ο μεγαλύτερος Κλάδος Γενικών Ασφαλειών στη χώρα μας και σίγουρα αποτελεί εκείνον τον Κλάδο Ασφάλισης που είναι ο πιο οικείος για όλους μας, καθώς όλοι λίγο πολύ ερχόμαστε σε επαφή μαζί του.

Οι Έλληνες αγαπούν ιδιαίτερα το αυτοκίνητο τους. Την αγάπη αυτή όμως ακολουθεί η υποχρέωση να πληρώνουν για τις Σωματικές Βλάβες ή τις Υλικές Ζημιές που σχετίζονται με τα ατυχήματα που προκαλούν με το αυτοκίνητο.

Η σύγχρονη τεχνολογία επέτρεψε τη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων σε σχετικά φθηνές τιμές, έτσι, κυκλοφόρησαν εκατοντάδες χιλιάδες αυτοκίνητα, χωρίς να υπάρχει η αντίστοιχη απαραίτητη υποδομή σε δρόμους και κυκλοφοριακή αγωγή.

Αποτέλεσμα ήταν η υψηλή συχνότητα ατυχημάτων που μαζί με το συνεχώς αυξανόμενο κόστος ιατρικής περίθαλψης των θυμάτων, αλλά και άλλους παράγοντες ανέβασε σημαντικά το κόστος ασφάλισης του αυτοκινήτου. Βεβαίως εκτιμάται ότι σταδιακά τα επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας (ζώνες ασφαλείας, αερόσακοι, νέα συστήματα πέδησης κ.λ.π), μαζί με τα συντονισμένα μέτρα για τον σωφρονισμό και την εκπαίδευση των οδηγών, θα αποφέρουν ορατά αποτελέσματα στη βελτίωση του κόστους ασφάλισης αυτοκινήτων.

### Στατιστική εικόνα του κλάδου αυτοκινήτων

Με τον όρο Ασφάλιση Αυτοκινήτων εννοούμε τόσο την εκ του νόμου υποχρεωτική ασφάλιση της «έναντι τρίτων αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία οχημάτων» για Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές, όσο και τις προαιρετικές καλύψεις:

- Πυρός αυτοκινήτου
- Κλοπή του οχήματος (Μερική)
- Κλοπή του οχήματος (Ολική)
- Ίδιες ζημιές του οχήματος (Μικτή)
- Κάλυψη υλικών ζημιών από ανασφάλιστο όχημα
- Προστασία Bonus
- Νομική προστασία του οχήματος και του οδηγού
- Αστική ευθύνη προς τρίτους από την λειτουργία του οχήματος ως εργαλείου

- Ειδικοί κίνδυνοι, όπως τρομοκρατικές ενέργειες, στάσεις, απεργίες, οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, πολιτικές ταραχές, φυσικές διαταραχές κ.λ.π
- Οδική βοήθεια
- Φροντίδα Ατυχήματος
- Θραύση Κρυστάλλων

Τα τελευταία 10 χρόνια ο αριθμός των ασφαλισμένων αυτοκινήτων έχει σχεδόν διπλασιαστεί και έχει περάσει το 2001 τα 5 εκατομμύρια αυτοκίνητα από 2,6 εκατομμύρια αυτοκίνητα περίπου που ήταν το 1992.

Οι οικονομικές δυσκολίες που ήδη αντιμετωπίζουν πολλοί Έλληνες καταναλωτές, τους έχουν οδηγήσει σε αδυναμία πληρωμής των ασφαλίσεων για τα αυτοκίνητά τους. Ολοένα και αυξάνεται ο αριθμός των ανασφάλιστων αυτοκινήτων, με ότι αρνητικές συνέπειες επιφέρει το γεγονός αυτό, τόσο στις ασφαλιστικές εταιρείες, όσο και στο Επικουρικό Κεφάλαιο (πάνω από 750 εκατ. οι υποχρεώσεις πληρωμών από το κλείσιμο των ασφαλιστικών), που καλείται να καλύψει τις ζημιές. Εδώ τονίζω την μεγάλη σημασία της κάλυψης "ζημιές από ανασφάλιστο όχημα", που κατά την γνώμη μου είναι απαραίτητη, για να υπάρξει μια σωστή ασφάλιση αυτοκινήτου.

Μεταξύ του 1992 και του 2002, η δαπάνη για ασφάλιστρα σχεδόν τετραπλασιάστηκε (από 72 δις δρχ. σε 280 δις δρχ.). Η αύξηση αυτή αποδίδεται τόσο στην αύξηση του μέσου κόστους αποκατάστασης της ζημιάς, όσο και στη ραγδαία άνοδο των κατωτάτων υποχρεωτικών ορίων κάλυψης για Σωματικές Βλάβες και Υλικές Ζημιές.

Το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος της δαπάνης για ασφάλιστρα αφορά στην κάλυψη της αστικής αυθύνης (85%), ενώ το υπόλοιπο (15%) στις συμπληρωματικές καλύψεις. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι συμπληρωματικές καλύψεις στην Ελλάδα είναι πολύ λιγότερο διαδεδομένες από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Σε ότι αφορά στη στατιστική των ζημιών και των αποζημιώσεων θα πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:

- Η χώρα μας κατέχει στα τροχαία τα θλιβερά πρωτεία στην Ευρώπη, με πολύ χειρότερους δείκτες από την αμέσως επόμενη χώρα. Σε 350.000 ατυχήματα, που συμβαίνουν κάθε χρόνο, περίπου 2.000 άνθρωποι χάνουν την ζωή τους, ενώ 30.000 περίπου τραυματίζονται, εκ των οποίων οι 3.000 σοβαρά.
- Το 2001 δηλώθηκαν 371.500 ζημιές. Ένα σημαντικό μέρος από αυτές αφορά σε νεαρούς οδηγούς. Αν και δεν έχουμε ακριβή στοιχεία γι' αυτούς είναι διαφωτιστικά τα αντίστοιχα στατιστικά στοιχεία της Αμερικής. Έτσι:

- Οι οδηγοί κάτω των 25 ετών, αν και αποτελούσαν το 14,2% όλων των οδηγών, προκάλεσαν το 27,6% των ατυχημάτων.

- Οι οδηγοί κάτω των 20 ετών, αν και αποτελούσαν το 5,1% όλων των οδηγών, προκάλεσαν το 13% των ατυχημάτων.

Τα ανωτέρω ποσά δικαιολογούν και την επιβολή επασφαλίσεων στους νεαρούς οδηγούς. Το κυριότερο όμως είναι ότι οι θάνατοι και οι μόνιμες αναπηρίες νεαρών οδηγών στερούν την Ελληνική Κοινωνία και Οικονομία από νέα υγιή άτομα με παραγωγικές δυνατότητες.

- Επίσης, οι στατιστικές δείχνουν ότι τα μεγαλύτερα αυτοκίνητα παρουσιάζουν μικρότερη συχνότητα ζημιών (αλλά μεγαλύτερο κόστος κατά την επισκευή τους).
- Τέλος, σε ότι αφορά στην κατανομή του ποσού των αποζημιώσεων για Σωματικές Βλάβες, Υλικές Ζημιές και προαιρετικές καλύψεις, ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει ότι οι Υλικές Ζημιές απορροφούν το μεγαλύτερο μέρος του κόστους αποκατάστασης.

#### Εκατοστιαία κατανομή ποσού δηλωθεισών ζημιών ανά είδος κάλυψης

Κατηγορία ζημιών	%
Σωματικές βλάβες	21,9%
Υλικές ζημιές	58,7%
Πυρκαϊά	0,7%
Κλοπή (μερική – ολική)	3,4%
Ζημιές ιδίου οχήματος	9,2%
Θραύση κρυστάλλων	4,0%
Τρομοκρατικές ενέργειες και φυσικά φαινόμενα	1,4%
Λοιπές καλύψεις	0,7%
<b>Σύνολο</b>	<b>100%</b>



## **ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ**

### **Αστική ευθύνη προς τρίτους**

Η αστική ευθύνη προς τρίτους αναλύεται σε τέσσερεις επί μέρους καλύψεις:

- 1) Την κάλυψη των σωματικών βλαβών (Σ.Β)
- 2) Την κάλυψη των υλικών ζημιών (Υ.Ζ)
- 3) Την κάλυψη σωματικών βλαβών επιβαινόντων και
- 4) Την κάλυψη της αστικής ευθύνης του ιδιοκτήτη σε περίπτωση κλοπής.

### **Σωματικές Βλάβες (Σ.Β)**

Με τον όρο αυτό εννοούμε ότι ο ασφαλιζόμενος καλύπτεται για σωματικές βλάβες (τραυματισμό ή θάνατο) που θα προξενήσει είτε σε πεζούς τρίτους είτε σε επιβαίνοντες άλλου αυτοκινήτου. Περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη.

### **Υλικές Ζημιές (Υ.Ζ)**

Καλύπτεται ο ασφαλισμένος για όλες τις υλικές ζημιές που θα προξενήσει σε τρίτους συνεπεία πρόσκρουσης, σύγκρουσης, ανατροπής ή εκτροπής του αυτοκινήτου του επί άλλων αυτοκινήτων, αντικειμένων ή ζώων.

### **Αυτογνώμων αφαίρεση**

Η ασφαλιστική κάλυψη της αστικής ευθύνης περιλαμβάνει και τις σωματικές βλάβες (Σ.Β) ή τις υλικές ζημιές (Υ.Ζ) τις οποίες ήθελε προξενήσει το ασφαλισμένο όχημα σε τρίτους, κατά τη διάρκεια της οδήγησής του από τον κλέφτη, που το έχει κλέψει ή το απέκτησε με χρήση βίας.

### **Επιβαίνοντας**

Επίσης καλύπτεται η αστική ευθύνη του ασφαλισμένου για θάνατο ή σωματικές βλάβες έναντι των επιβατών του αυτοκινήτου. Δεν εξαιρούνται τα επιβαίνοντα στο ασφαλισμένο όχημα μέλη οικογένειας, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου, του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται, ανεξάρτητα από δεσμό συγγενείας.

Εξαιρείται από την κάλυψη η αστική ευθύνη έναντι προσώπων που συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο, εφ' όσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν, ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από το νόμιμο κάτοχο του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιήθηκε για εκτέλεση εγκληματικής πράξης.

Τα πράγματα που μεταφέρονται με το ίδιο αυτοκίνητο εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης.

## Τα όρια κάλυψης της έναντι τρίτων αστικής ευθύνης

Ο νόμος προβλέπει ότι, εκτός της συμφωνίας για υψηλότερα όρια κάλυψης, τα κατώτατα υποχρεωτικά όρια ευθύνης του ασφαλιστή ανέρχονται σε:

- 500.000e για Σωματικές Βλάβες
- 100.000e για Υλικές Ζημιές

Όταν σε ένα ατύχημα υπάρξουν πολλοί ζημιωθέντες και το σύνολο των ζημιών υπερβαίνει το ασφάλισμα, τότε το ασφάλισμα κατανέμεται συμμετρως μέχρι συμπληρώσεώς του.

Στα ποσά αυτά η χώρα μας έφτασε μετά από μια σειρά διαδοχικών αυξήσεων-προσαρμογών, αναγκαίων για την εναρμόνιση στα κρατούντα στην Ευρώπη.

### Αναπροσαρμογές Κατώτατων Ορίων

#### Καλύψεως Αστικής Ευθύνης (σε δρχ)

		ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ
ΑΠΟ	1.7.78	400.000	200.000
	1.1.84	1.500.000	500.000
	1.5.86	3.000.000	1.000.000
	1.6.87	6.000.000	1.500.000
	1.4.88	10.000.000	2.000.000
	1.1.90	15.000.000	3.000.000
	1.1.92	19.500.000	3.900.000
	1.1.93	35.000.000	7.000.000
	1.7.94	70.000.000	14.000.000
	1.1.96	150.000.000	30.000.000
	1.1.2000	165.000.000	33.000.000
	1.1.2002	500.000e	100.000e

Σημειώνεται ότι το σχέδιο πρότασης 5<sup>ης</sup> οδηγίας για την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα προβλέπει σημαντικές αλλαγές. Η σημαντικότερη αλλαγή που επιφέρει ο νόμος είναι η αύξηση των ελάχιστων ορίων κάλυψης (άρθρο 33), τα οποία από 1ης Ιουνίου 2009 δεν μπορεί να είναι κατώτερα από € 500.000 ανά ατύχημα για κάθε θύμα για σωματική βλάβη, και € 500.000 ανά ατύχημα συνολικά για υλικές ζημιές.

Τα ποσά αυτά θα αναθεωρηθούν την 1η Ιανουαρίου 2011 σε € 750.000 και την 1η Ιουνίου 2012 σε € 1.000.000 αντίστοιχα. Η επιλογή του νόμου ήταν υπέρ της μέγιστης αποζημίωσης ανά θύμα, ενώ η κάλυψη των υλικών ζημιών ανέρχεται στο πενταπλάσιο του ισχύοντος. Υπενθυμίζεται ότι για τις σωματικές βλάβες η Οδηγία παρείχε την επιλογή στα κράτη μέλη, να ορίσουν ως όριο είτε το ποσό των 5 εκατ. ευρώ ανά ατύχημα ανεξαρτήτως αριθμού θυμάτων, είτε 1 εκατ. ευρώ ανά θύμα.

Επίσης, αν το ατύχημα συμβεί σε ευρωπαϊκή χώρα, όπου ισχύουν υψηλότερα όρια κάλυψης, τότε εφαρμόζονται αυτά τα υψηλότερα όρια. Σε περίπτωση που τα όρια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου είναι υψηλότερα από τα όρια της χώρας του ατυχήματος, τότε εφαρμόζονται τα όρια του ασφαλιστηρίου.

-Ο νόμος τέμνει ζητήματα που απασχόλησαν έντονα τη νομολογία τα τελευταία χρόνια. Έτσι, καλύπτονται από την ασφάλιση οι παθόντες επιβάτες, ανεξάρτητα αν γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών την ώρα του ατυχήματος, όπως ακριβώς είχε επισημανθεί από τη θεωρία.

-Επίσης, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να περιορίσει την κάλυψη των παθόντων αν ο οδηγός είχε ίδια συμμετοχή στο ατύχημα, λ.χ. λόγω μέθης ή επήρειας τοξικών ουσιών. Είναι διαφορετικό το ζήτημα ότι, αφού καταβάλει την αποζημίωση στους δικαιούχους, ο ασφαλιστής μπορεί να στραφεί κατά του υπαιτίου και να απαιτήσει αποζημίωση σύμφωνα με την ασφαλιστική σύμβαση.

- Επιλύεται το ζήτημα της κάλυψης σε περίπτωση μεταβίβασης του αυτοκινήτου: η ασφαλιστική σύμβαση λύεται αυτοδίκαια, χωρίς δηλαδή ο ασφαλιστής να προβεί σε οποιαδήποτε ενέργεια, με την πάροδο τριάντα ημερών από τη νόμιμη μεταβίβαση της κυριότητας ή κατοχής του αυτοκινήτου. Ακόμη λοιπόν και αν ο ιδιοκτήτης δώσει το αυτοκίνητο προς πώληση σε έμπορο, χωρίς να έχει βρεθεί ο τελικός αγοραστής και να γίνουν οι τυπικές διαδικασίες μεταβίβασης της κυριότητας, η ασφάλιση καταργείται μετά από τριάντα ημέρες.

-Ο ασφαλιστής επιστρέφει τα ασφάλιστρα που αφορούν στον μετέπειτα χρόνο, αν τα είχε εισπράξει.

- Τέλος, όταν του κοινοποιηθεί αίτημα αποζημίωσης, ο ασφαλιστής πρέπει μέσα σε ένα τρίμηνο είτε να υποβάλει αιτιολογημένη προσφορά αποζημίωσης, ή αιτιολογημένη απάντηση στα σημεία της αίτησης, αν η ευθύνη αμφισβητείται ή δεν έχει ακόμη διαπιστωθεί σαφώς, ή αν το ύψος της ζημιάς δεν έχει πλήρως αποτιμηθεί. Μολονότι η διατύπωση αυτή του νόμου δημιουργεί θετική εντύπωση, εντούτοις αφήνει πολλά περιθώρια διαδικαστικών καθυστερήσεων στην πράξη.

-Όσον αφορά στο Επικουρικό Κεφάλαιο, καταργούνται τα ανώτατα όρια ευθύνης για τα ανασφάλιστα οχήματα.

- Ο νόμος διευθετεί θέματα πράσινης κάρτας και γενικά της κάλυψης στην περίπτωση διεθνούς κυκλοφορίας οχημάτων. Προβλέπεται πώς θα ορίζεται το έδαφος συνήθους στάθμευσης αν το όχημα φέρει προσωρινές πινακίδες κυκλοφορίας ή αν δεν έχει καθόλου πινακίδες.

-Μόνο μη συστηματικοί έλεγχοι της ασφάλισης ενός αυτοκινήτου επιτρέπονται, όταν διέρχεται τα σύνορα της χώρας προερχόμενο από άλλο κράτος μέλος, ανεξάρτητα αν έχει τη συνήθη στάθμευσή του στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας. Βλέπουμε λοιπόν ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει να κάνουν αναπροσαρμογές στην τιμολόγηση και στους όρους των ασφαλιστηρίων, αλλά και στην οργάνωση της κάλυψης των αυτοκινήτων γενικότερα.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Το ασφαλιστικό κεφάλαιο των Σ.Β και Υ.Ζ ισχύει για κάθε ατύχημα που θα συμβεί στη διάρκεια του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Με κάθε καταβολή αποζημίωσης (λόγω ατυχήματος) δεν μειώνεται το αντίστοιχο κεφάλαιο των σωματικών βλαβών και υλικών ζημιών της αστικής ευθύνης. Η αστική ευθύνη προς τρίτους είναι η βασική κάλυψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αυτοκινήτου (δεν νοείται ασφαλιστήριο αυτοκινήτων χωρίς αυτή) και καλύπτει απαιτήσεις τρίτων.

Σε ατύχημα που έχει προκληθεί από ρυμουλκό, το οποίο συνδέεται με ρυμουλκόμενο, οι ασφαλιστές του ρυμουλκού και του ρυμουλκούμενου ευθύνονται για το σύνολο της ζημιάς καθένας χωριστά. Η ευθύνη τους φθάνει μέχρι το ύψος του ασφαλιστικού ποσού της ασφαλιστικής σύμβασης και έχουν αναγωγικό δικαίωμα για την κατανομή της ζημιάς.

#### **ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

Εξαιρούνται οι ζημιές που προκαλούνται:

- 1) Από οδηγό, ο οποίος στερείται της άδειας οδήγησης που προβλέπεται από το νόμο για την κατηγορία του αυτοκινήτου που οδηγεί.
- 2) Από αυτοκίνητο, του οποίου γίνεται διαφορετική χρήση από αυτήν που καθορίζεται στη άδεια κυκλοφορίας και στη ασφαλιστική σύμβαση.
- 3) Από οδηγό, ο οποίος κατά το χρόνο του ατυχήματος τελούσε υπό την επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών κατά παράβαση του ΚΟΚ, όπως εκάστοτε ισχύει.

Αν το υπαίτιο αυτοκίνητο ανήκει σε επιχείρηση εκμίσθωσης επιβατικών αυτοκινήτων, το αναγωγικό δικαίωμα η ασφαλιστική εταιρία το ασκεί μόνον κατά του οδηγού του ζημιογόνου αυτοκινήτου, εφ'όσον υπάρχει έγκυρο εκμισθωτήριο.

Το νέο στοιχείο στις παραπάνω δύο εξαιρέσεις (2-3) είναι ότι ισχύουν εφ'όσον η παράβαση τελεί σε αιτιώδη συνάφεια με την πρόκληση του ατυχήματος. Επιβάλλεται στην ασφαλιστική εταιρία, για να επανεισπράξει την πληρωθείσα αποζημίωση, να αποδείξει την συνδρομή της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της

υπαίτιας συμπεριφοράς του οδηγού-ασφαλισμένου και της πρόκλησης του ατυχήματος.

## **ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ**

### **A) ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

Καλύπτεται ο κίνδυνος πυρκαγιάς του αυτοκινήτου, που προέρχεται από πρόσκρουση, σύγκρουση, ανατροπή, εκτροπή, κατακρήμνιση, βραχυκύκλωμα, αυτόματη ανάφλεξη, έκρηξη, κεραυνό κλπ. Επίσης η κάλυψη αυτή περιλαμβάνει τις ζημιές του αυτοκινήτου που προκλήθηκαν από μετάδοση της πυρκαγιάς από άλλο αυτοκίνητο.

Έχει γίνει πάγια δεκτό από τη νομολογία και τη θεωρία, ότι στην κάλυψη περιλαμβάνεται η υπερθέρμανση, το βραχυκύκλωμα καλωδίων και η αυτανάφλεξη, ανεξάρτητα αν μετά απ'αυτά εκδηλώθηκε φλόγα, σε κάθε δε περίπτωση περιλαμβάνονται και ζημιές που προκαλούνται από έκρηξη και άλλα παρεμφερή συμβάντα.

Παράλληλα με την πιο πάνω κάλυψη μπορεί να ασφαλιστεί με πρόσθετο ασφάλιστρο και ο κίνδυνος πυρκαγιάς του οχήματος, που θα προέλθει από τρομοκρατικές ενέργειες.

Καλυπτόμενοι κίνδυνοι πυρός είναι:

- 1) Άμεσες ζημιές προερχόμενες από πρόσκρουση-σύγκρουση, ανατροπή-εκτροπή, αυτόματη ανάφλεξη-έκρηξη-κεραυνό, βραχυκύκλωμα.
- 2) Ευθύνη τρίτου από συνεργεία-ηλεκτολογεία, εμπρησμό από τρίτο, πάρκινγκ (υπαίθρια ή στεγασμένα).
- 3) Έμμεσες ζημιές, πυρκαγιά από δάσος,θάμνους κλπ, βίαιη μετατόπιση προς περιστολή πυρκαγιάς, καπνός συνεπεία πυρκαγιάς, θερμότητα από πυρκαγιά, τρομοκρατικές ενέργειες κλπ.

**Εξαιρέσεις :** Ισχύουν εξαιρέσεις που αναφέρονται στις συμπληρωματικές καλύψεις πλην των υπ' αριθμόν 7 και 11 έως 17 και η ασφαλιστική κάλυψη δεν παρέχεται, αν η πυρκαγιά οφείλεται σε δόλο ή βαριά αμέλεια.

Επίσης σε οχήματα-ψυγεία ή με θερμοθάλαμους εξαιρούνται ζημιές επί των μηχανημάτων (εκτός άλλης συμφωνίας).



## **Β) ΚΛΟΠΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΟΛΙΚΗ)**

Καλύπτεται μόνον η ολική κλοπή του οχήματος και όχι τεμαχίων ή εξαρτημάτων αυτού, στην πραγματική αξία του αυτοκινήτου κατά την ημέρα της κλοπής. Η εταιρία υποχρεούται να καταβάλλει την αποζημίωση μετά την πάροδο ενενήντα (90) ημερών από την ημερομηνία κλοπής του αυτοκινήτου, και εφόσον ο ασφαλισμένος υποβάλει μήνυση κατ' αγνώστου στην Αστυνομική Αρχή και δηλώσει στην εταιρία την απώλεια.

Ο ασφαλισμένος δεν δικαιούται αποζημίωσης, αν το αυτοκίνητο βρεθεί προ της παρέλευσης των ενενήντα (90) ημερών, ανέπαφο ή με υλικές ζημιές.

Ισχύουν οι εξαιρέσεις 3,4,5 που αναφέρονται στις συμπληρωματικές καλύψεις.

## **ΚΛΟΠΗ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΜΕΡΙΚΗ)**

Η μερική κλοπή του οχήματος είναι αυτόνομη κάλυψη. Αποτελεί επέκταση της ολικής κλοπής του αυτοκινήτου και δίδεται συνήθως, στην περίπτωση που το όχημα του ασφαλισμένου καλύπτεται με μικτή ασφάλιση, εκτός αν αποτελεί κάλυψη σε ειδικό πακέτο παροχών ή η εταιρία την προσφέρει αυτόνομη.

Καλύπτει α) υλικές ζημιές και αφαίρεση τεμαχίων ή εξαρτημάτων του οχήματος, μόνιμως προσδεδεμένων στο σώμα του και απαραίτητων για την κίνηση και λειτουργία αυτού και β) ζημιές του ιδίου του αυτοκινήτου, που προκλήθηκαν κατά τη διάρκεια αυτογνώμονος αφαίρεσης.

Ισχύουν οι εξαιρέσεις 3,4,5 που αναφέρονται στις συμπληρωματικές καλύψεις.

## **Γ) ΙΔΙΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ (ΜΙΚΤΗ)**

Με την προσθήκη αυτή καλύπτονται οι ζημιές που έχει υποστεί το ασφαλισμένο όχημα αποκλειστικά από σύγκρουση, ανατροπή, κατακρήμινση, είτε έχει ο ασφαλισμένος ευθύνη είτε όχι.

Η κάλυψη ιδίων ζημιών προσφέρεται βασικά σε συνδυασμό με την κάλυψη πυρός και ολικής κλοπής, στην πραγματική αξία του οχήματος και με απαλλαγή συνήθως από 200 έως 1000€ ανά ζημιά.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Εφόσον το όχημα καλύπτεται με μικτή και κλαπεί, υποστεί δε ζημιές κατά την διάρκεια της κατοχής-οδήγησής του από τον κλέφτη, η εταιρία δεν υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση για τις ίδιες ζημιές.



Εάν ο ασφαλισμένος ήθελε να καλύψει τη παραπάνω περίπτωση, θα έπρεπε να είχε καλύψει το όχημα του με μερική κλοπή ή στους όρους της μικτής να είχε συμπεριλάβει και αυτήν την περίπτωση.

#### **ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΙΔΙΩΝ ΖΗΜΙΩΝ**

Ισχύουν οι εξαιρέσεις των συμπληρωματικών καλύψεων. Επίσης:

- 1) Ζημιές από κακή συντήρηση.
- 2) Ζημιές επί των ελαστικών.
- 3) Σε οχήματα-ψυγεία ή σε οχήματα με θερμοθαλάμους ζημιές επί των μηχανημάτων (εκτός άλλης συμφωνίας).
- 4) Ζημιές, όταν κινείται το όχημα εκτός οδών που προορίζονται για την κυκλοφορία ή εκεί που απαγορεύεται η κυκλοφορία.
- 5) Ζημιές άμεσα ή έμμεσα από δολιοφθορά από πρόσωπα που δρουν κατόπιν εντολής από πολιτική οργάνωση.

#### **Δ) ΚΑΛΥΨΗ ΥΛΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΑΠΟ ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΟ ΟΧΗΜΑ**

Καλύπτονται ζημιές του ιδίου του αυτοκινήτου που θα προκληθούν από ανασφάλιστο αυτοκίνητο. Η ασφαλιστική εταιρία πληρώνει τον ασφαλισμένο της και αποκτά δικαίωμα αναγωγής για επανείσπραξη από το Επικουρικό Κεφάλαιο.

Οι προϋποθέσεις για την ενεργοποίηση της κάλυψης είναι:

- Υπαίτιος του ατυχήματος να είναι ο ανασφάλιστος.
- Να προκύπτει ότι το υπαίτιο αυτοκίνητο είναι ανασφάλιστο από το δελτίο συμβάντων της Αστυνομίας ή του ΤΟΤΑ ή από άλλο δημόσιο έγγραφο.

#### **Ε) ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΟΔΗΓΟΥ**

Το προσωπικό ατύχημα οδηγού συνήθως καλύπτει 1) θάνατο και μόνιμη ανικανότητα, ολική ή μερική, κάθε οδηγού, όπως ορίζονται στους ειδικούς όρους του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, 2) έξοδα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και 3) ημερήσιο επίδομα νοσοκομειακής περίθαλψης, το οποίο διπλασιάζεται σε περίπτωση νοσηλείας σε Μονάδα Εντατικής Θεραπείας.

Το προσωπικό ατύχημα οδηγού, ως προαιρετική κάλυψη, έχει συνήθως ανώτατο όριο αποζημίωσης από 15.000 έως 40.000€.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Το ασφαλιστικό ποσό στις συμπληρωματικές καλύψεις, που καλύπτουν τις ζημιές του ιδίου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρίας για ένα ή περισσότερα ατυχήματα, μέσα στην ασφαλιστική περίοδο. Αυτό έχει ως συνέπεια, ότι το ασφαλιστικό ποσό δεν

παραμένει το ίδιο μετά από μία ζημιά, με κάθε καταβολή αποζημίωσης μειώνεται το αντίστοιχο κεφάλαιο για το υπόλοιπο διάστημα.

Για να έχει ο ασφαλισμένος το ίδιο ασφαλιστικό ποσό μετά από ζημιά, πρέπει να πληρώσει αντίστοιχο ασφάλιστρο για το ποσό της αποζημίωσης που πήρε και να γίνει η αλλαγή με πρόσθετη πράξη. Έτσι δεν θα θεωρείται υπασφαλίσιμος. Αν έχουμε μείωση της τρέχουσας πραγματικής αξίας λόγω ζημιάς, τότε η συμπλήρωση του ασφαλιστικού ποσού πρέπει να είναι ανάλογη.

## **Z) ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ BONUS**

Με την κάλυψη αυτή παρέχεται η δυνατότητα προστασίας του ισχύοντος Bonus, στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος προκαλέσει δύο ή τρία ατυχήματα μέσα στην ετήσια ασφαλιστική περίοδο, ανεξαρτήτως ποσού αποζημίωσης.

Καλύπτεται ο ασφαλισμένος ή ο οδηγός του ασφαλισμένου αυτοκινήτου για ατυχήματα που θα συμβούν κατά τη διάρκεια της οδήγησης του αυτοκινήτου, εφόσον έχει την ευθύνη στην πρόκληση του τροχαίου ατυχήματος.

## **H) ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΥ**

Καλύπτεται ο κύριος και ο νόμιμος κάτοχος του αυτοκινήτου, καθώς και όποιος το οδηγεί με την άδεια του μέσα στην Ελλάδα και την υπόλοιπη Ευρώπη. Συγκεκριμένα η ασφαλιστική εταιρία πληρώνει μέχρι τα ανώτατα Δικαστήρια ή Αρχές και με ανώτατο όριο εκείνο που καθορίζεται στην ασφαλιστική σύμβαση:

- Τις αμοιβές του δικηγόρου της επιλογής του ασφαλισμένου
- Τα δικαστικά έξοδα
- Τις δαπάνες μαρτύρων
- Τις αμοιβές πραγματογνώμων
- Τα έξοδα δικαστικών επιμελητών
- Την επιδικασθείσα στον αντίδικο δικαστική δαπάνη

### Τι καλύπτει:

#### **Νομική προστασία αποζημιώσεων**

Αν το αυτοκίνητο του ασφαλισμένου χτυπηθεί από άλλο αυτοκίνητο, τότε εκείνος διεκδικεί μέσω της νομικής προστασίας τη σωστή αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρία του άλλου αυτοκινήτου.

#### **Ποινική Νομική προστασία**

Αν ο ασφαλισμένος, οδηγώντας το αυτοκίνητο του, τραυματίσει ή θανατώσει κάποιον, εφόσον κληθεί να δικασθεί σε Ποινικό Δικαστήριο, η εταιρία θα πληρώσει το δικηγόρο, που μπορεί να επιλέξει ο ίδιος και όλα τα σχετικά έξοδα. Αν

κατηγορηθεί για τροχαία παράβαση, τότε θα πληρωθούν η αμοιβή του δικηγόρου και τα σχετικά δικαστικά έξοδα και θα έχει υπεράσπιση οπουδήποτε έγινε η παράβαση μέσα στον Ελλαδικό χώρο και σε οποιοδήποτε Ποινικό Δικαστήριο.

#### **Προσφυγές σε αρμόδιες Διοικητικές Αρχές**

Λόγω αφαίρεσης ή περιορισμού της άδειας ικανότητας οδηγού ή της άδειας και των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς και για την επανάκτησή τους και την κίνηση διαδικασιών σε Δικαστήρια για τους ίδιους λόγους.

#### **Νομική προστασία ενοχικών συμβάσεων**

Παρέχεται νομική προστασία για σχέσεις που προκύπτουν, όταν ο κύριος ή ο νόμιμος κάτοχος του ασφαλισμένου οχήματος συνάπτει ενοχικές συμβάσεις. Όπως π.χ. όταν αγορασθεί ένα αυτοκίνητο και δεν παραδοθεί στην καθορισμένη ημερομηνία, ή αν ένα αυτοκίνητο παραληφθεί από το συνεργείο, χωρίς να το έχουν επισκευάσει σωστά.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Οι όροι της νομικής προστασίας αποτελούν αυτοτελές ειδικό κεφάλαιο στην ασφαλιστική σύμβαση του κλάδου αυτοκινήτων, όπου καταγράφονται οι όροι, το ασφαλιστικό ποσό και οι εξαιρέσεις της ασφάλισης.

### **ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΣΑΝ ΕΡΓΑΛΕΙΟ**

Με την προσθήκη αυτή καλύπτονται οι πιθανές σωματικές βλάβες (Σ.Β) και οι υλικές ζημιές (Υ.Ζ) που θα προξενήσουν **ειδικού τύπου οχήματα σε τρίτους**, όταν βρίσκονται σε χώρους εργασίας ή αλλού και λειτουργούν ως εργαλεία (όχι ως οχήματα) π.χ γκρέιντερ, μπουλντόζες, οδοστρωτήρες κ.λ.π

#### **Ειδικοί κίνδυνοι**

Υπάρχουν καλύψεις για τους κινδύνους αυτούς και συγκεκριμένα για:

- Τις τρομοκρατικές ενέργειες, που τις περισσότερες φορές είναι ενσωματωμένες στη κάλυψη πυρός, και καλύπτουν άμεσα ή έμμεσα τις ζημιές από πυρκαγιά ή και έκρηξη που προκαλούνται από τρομοκρατικές ενέργειες, μεμονωμένες ή μη.
- Τις υλικές ζημιές από πυρκαγιά ή και έκρηξη καθώς και υλικές ζημιές, που προκαλούνται κατά τη διάρκεια στάσεων και απεργιών, οχλαγωγιών, διαδηλώσεων και πολιτικών ταραχών.

- Τις υλικές ζημιές από φυσικά φαινόμενα, που καλύπτουν ζημιές που επέρχονται στο ασφαλισμένο όχημα άμεσα ή έμμεσα από πλημμύρα, τυφώνα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, σεισμό ή άλλη φυσική διαταραχή και
- Τις υλικές ζημιές από κακόβουλες πράξεις, που καλύπτουν ζημιές που θα προκληθούν στο ίδιο το όχημα από κακόβουλες πράξεις τρίτων.

Είναι φανερό ότι απαιτούνται προσεκτικά διατυπωμένοι ειδικοί όροι για τις παραπάνω συμπληρωματικές καλύψεις, ώστε να μη δημιουργούνται προβλήματα με τους ασφαλισμένους σε περίπτωση ζημιάς. Πολλές φορές τίθενται υπό αμφισβήτηση τα πραγματικά περιστατικά της ζημιάς και υπάρχει δυσκολία στην ερμηνεία των όρων θα πρέπει οι καλύψεις αυτές να δίδονται μετά από προσεκτικό *underwriting* κατά την ανάληψη των κινδύνων.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Τρομοκρατικές ενέργειες σημαίνει ενέργειες μεμονωμένων ή οργανωμένων σε ομάδα ατόμων με ή χωρίς χρήση (ή απειλή χρήσης) δύναμης ή βίας για πολιτικούς, κοινωνικούς, θρησκευτικούς, ιδεολογικούς ή εθνικιστικούς σκοπούς που περιλαμβάνουν τον εκφοβισμό του κοινού ή ορισμένου κύκλου προσώπων ή τον επηρεασμό νόμιμης ή *de facto* Αρχής, ανεξάρτητα από το αν οι ενέργειες αυτές έλαβαν ή όχι χώρα κατά τη διάρκεια πολιτικών ταραχών, στάσεων, οχλαγωγιών, διαδηλώσεων, απεργιών ή κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε διατάραξης της δημόσιας τάξης.

Κακόβουλες πράξεις αποτελούν οι ηθελημένες πράξεις οποιουδήποτε προσώπου, που διαπράττονται είτε κατά τη διάρκεια διατάραξης της Δημόσιας Τάξης είτε μεμονωμένα, με σκοπό το βανδαλισμό ή τη δολιοφθορά, χωρίς όμως να περιλαμβάνουν οποιαδήποτε πράξη τρομοκρατίας.

#### **Ι) ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ**

Καλύπτονται τα κρύσταλλα του αυτοκινήτου μετά των εργατικών τοποθετήσεως (όχι όμως των πλαϊσίων τους) εξαιρουμένων των καθρεπτών, φανών και φλάς, συνεπεία θραύσης εξ' οποιασδήποτε εξωτερικής αιτίας, συμπεριλαμβανομένης και της θραύσης κατά την απόπειρα κλοπής.

#### **Κ) ΦΡΟΝΤΙΔΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

Η υπηρεσία αναλαμβάνει όλες τις διαδικασίες του ατυχήματος (φωτογράφιση, δήλωση ατυχήματος κλπ.), οργανώνει την άμεση μεταφορά του οχήματος σας σε συνεργείο της επιλογής σας, καθώς και τη μεταφορά στον τόπο προορισμού τους.

## ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΛΥΨΕΩΝ

Δεν καλύπτονται ζημιές από:

1. Πρόθεση του ασφαλισμένου
2. Συμμετοχή σε αγώνες, επιδείξεις, δοκιμαστικές διαδρομές, εκτός ειδικής συμφωνίας
3. Εχθροπραξίες, πολεμικές επιχειρήσεις, οχλαγωγίες, διαδηλώσεις, απεργίες, επαναστάσεις
4. Ακτινοβολίες, ραδιενεργό μόλυνση, πυρινικό καύσιμο άμεσα ή έμμεσα
5. Πλημμύρα, λαίλαπα, ανεμοθύελλα, σεισμό και άλλη φυσική διαταραχή άμεσα ή έμμεσα
6. Έλλειψη νόμιμης άδειας οδήγησης και για κάθε κατηγορία οχήματος
7. Οδηγό που είναι μικρότερος των είκοσι τριών (23) ετών ή έχει άδεια οδήγησης και δεν έχουν συμπληρωθεί δώδεκα (12) μήνες από την έκδοση της, εκτός αν έχει ρητά συμφωνηθεί η κάλυψη με ειδικό ασφάλιστρο
8. Επίδραση οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών
9. Χρήση του αυτοκινήτου διαφορετική από εκείνη που καθορίζεται στην άδεια και το ασφαλιστήριο
10. Από μεταφερόμενο φορτίο ή επί του μεταφερομένου φορτίου
11. Έκρηξη ή πυρκαγιά του αυτοκινήτου ή πυρκαγιά που μεταδόθηκε σε άλλα αντικείμενα από το ασφαλισμένο όχημα
12. Φορτίο πέραν εκείνου που επιτρέπεται από την άδεια κυκλοφορίας, εφόσον η υπέρβαση είχε ως συνέπεια την επαύξηση της ζημιάς
13. Μετακίνηση του οχήματος από άλλη δύναμη ή ρυμούλκηση άλλου οχήματος εκτός ειδικής συμφωνίας
14. Ζημιές σε χώρους στάθμευσης ή συνεργείων επισκευής ή έκθεσης αυτοκινήτων
15. Επί οχημάτων χωρίς αριθμό κυκλοφορίας για ατυχήματα εντός συγκεκριμένου χώρου
16. Επί πλοίου ή σιδηροδρόμου, ζημιές που προκλήθηκαν σε τρίτους ή κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση
17. Από ειδικού τύπου όχηματα εργαλείων ή μηχανημάτων, όταν λειτουργούν ως εργαλεία εκτός ειδικής σύμβασης

## ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ

Η τιμολόγηση είναι από τις σπουδαιότερες λειτουργίες μίας ασφαλιστικής εταιρίας. Οι αναλογιστές κρατούν στα χέρια τους την κερδοφορία της ασφαλιστικής εταιρίας. Αυτοί αποφασίζουν την τιμή κάθε ασφάλισης, τα έξοδα που θα εμφανισθούν και αν είναι σκόπιμο η εταιρία να ασχοληθεί με μία κατηγορία ασφαλίσεων. Οι αναλογιστές εξετάζουν πολλά στατιστικά στοιχεία και στοιχεία ζημιών, για να καθορίσουν τα ασφάλιστρα, και ακόμα υπολογίζουν τα αποθέματα που βάσει νόμου πρέπει να κρατούν οι ασφαλιστές.

### ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Τα ασφάλιστρα είναι η απαραίτητη εισφορά των ασφαλισμένων στην εταιρία, έναντι της προστασίας που τους παρέχεται. Η τιμολόγηση έχει ορισμένους στόχους, οι κυριότεροι των οποίων είναι:

Τα ασφάλιστρα πρέπει να είναι:

- Επαρκή
- Δίκαια (να μη κάνουν αδικαιολόγητες διακρίσεις)
- Απλά (στη λογική του υπολογισμού τους)
- Σχετικά σταθερά
- Προσαρμόσιμα
- Να ενθαρρύνουν την πρόληψη

### Επαρκή ασφάλιστρα

Τα ασφάλιστρα πρέπει να είναι επαρκή, δηλαδή αρκετά για να καλύπτουν τις ζημιές και τα έξοδα. Αν τα ασφάλιστρα είναι ανεπαρκή, η εταιρία θα καταστεί αφερέγγυα και θα κλείσει. Το αποτέλεσμα θα είναι να θιγούν ασφαλισμένοι, δικαιούχοι και τρίτοι που οι αποζημιώσεις τους δεν θα καταβληθούν.

Πάντως το θέμα της επάρκειας των ασφαλιστρων περιπλέκεται από το γεγονός ότι η εταιρία δεν γνωρίζει τα πραγματικά κόστη, όταν εκδίδει το ασφαλιστήριο. Το ασφαλιστήριο προκαταβάλλεται αλλά μπορεί να μην επαρκεί για ζημιές και έξοδα. Μόνο μετά την εκπνοή της περιόδου κάλυψης η εταιρία γνωρίζει τα πραγματικά κόστη.

### Δίκαια ασφάλιστρα

Τα ασφάλιστρα πρέπει να είναι δίκαια, δηλαδή να μην περιέχουν αδικαιολόγητες διακρίσεις. Αυτό σημαίνει ότι παρόμοιοι κίνδυνοι (ως προς τις ζημιές και τα έξοδα) πρέπει να χρεώνονται με τα ίδια ασφάλιστρα και ανόμοιοι κίνδυνοι με διαφορετικά ασφάλιστρα. Αν δύο σημαντικά διάφοροι κίνδυνοι χρεωθούν με τα ίδια ασφάλιστρα, αυτό θα θεωρηθεί διακριτική μεταχείριση.



### **Ασφάλιστρα απλά**

Το σύστημα της τιμολόγησης πρέπει να κατανοείται εύκολα. Αυτό είναι απαραίτητο, ώστε οι πωλητές ασφαλίσεων να υπολογίζουν τα ασφάλιστρα γρήγορα. Αυτό είναι πολύ σημαντικό στις μαζικές ασφαλίσεις όπου τα χαμηλά ασφάλιστρα δεν δικαιολογούν πολύ χρόνο και έξοδα για υπολογισμό ασφαλίσεων.

### **Σχετικά σταθερά ασφάλιστρα**

Τα ασφάλιστρα πρέπει να παραμένουν σχετικά σταθερά για ορισμένα χρονικά διαστήματα (π.χ έτος) ώστε να μη δυσαρεστείται ο καταναλωτής. Αν τα ασφάλιστρα μεταβάλλονται συνεχώς, οι ασφαλισμένοι ενοχλούνται και πιέζουν την κυβέρνηση για ελέγχους στα τιμολόγια.

### **Ασφάλιστρα προσαρμοσίμα**

Τα ασφάλιστρα πρέπει να προσαρμόζονται στις διαχρονικές μεταβολές των κινδύνων αλλά και τις μεταβαλλόμενες οικονομικές συνθήκες. Για να είναι επαρκή τα ασφάλιστρα θα πρέπει να αυξάνουν όταν αυξάνουν οι ζημιές. Για παράδειγμα, αν μία πόλη μεγαλώνει, τα ασφάλιστρα αυτοκινήτων αυξάνουν ώστε να ανταποκριθούν στη μεγαλύτερη κίνηση και την αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων. Αντίστοιχα τα ασφάλιστρα πρέπει να αυξηθούν όταν μεταβάλλονται οι οικονομικές συνθήκες. Έτσι όταν, για παράδειγμα, ο πληθωρισμός αυξάνει τα ποσά αποζημιώσεων αστικής ευθύνης, θα πρέπει η ίδια τάση επηρεάζει και τα ασφάλιστρα.

### **Ασφάλιστρα που θα ενθαρρύνουν την πρόληψη**

Το σύστημα τιμολόγησης πρέπει να ενθαρρύνει την πρόληψη, δηλαδή να μειώνει την συχνότητα των κινδύνων και την σοβαρότητα των επιπτώσεών τους. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί η πρόληψη κρατά χαμηλό και εφικτό το κόστος της ασφάλισης και σταθεροποιεί τα κέρδη. Ένα καλά σχεδιασμένο σύστημα τιμολόγησης πρέπει να δίνει στον ασφαλισμένο ισχυρά κίνητρα ώστε να ασχοληθεί με την πρόληψη.

### **ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΙΣΜΟΙ**

**Τεχνικά ασφάλιστρα:** είναι το ποσό που απαιτείται για την κάλυψη των αποζημιώσεων και των σχετικών εξόδων για τις αποζημιώσεις.

**Εμπορικά ασφάλιστρα:** είναι αυτά που προκύπτουν αν στα τεχνικά ασφάλιστρα προστεθούν οι απαραίτητες επιβαρύνσεις για:

- Διαχειριστικά έξοδα
- Έξοδα πρόσκτησης ασφαλιστικών εργασιών

- Περιθώριο για κέρδος ή απρόβλεπτα έξοδα

**Συνολικά ασφάλιστρα:** είναι αυτά που προκύπτουν από τα εμπορικά ασφάλιστρα μετά τη πρόσθεση κοινωνικού χαρακτήρα εισφορών (π.χ διάφοροι φόροι, ΤΕΟ, Επικουρικό Κεφάλαιο κ.λ.π), που βεβαίως μετά την είσπραξή τους από τον ασφαλισμένο, αποδίδονται από τον ασφαλιστή στον δικαιούχο (Κράτος, ΤΕΟ, Επικουρικό Κεφάλαιο κ.λ.π)

## ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

### ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ-ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ-ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Όπως έχει αναφερθεί, κάθε εταιρία καταρτίζει ελεύθερα το τιμολόγιό της. Μέχρι σήμερα συνήθως προβλέπονται οι παρακάτω εκπτώσεις και επιβαρύνσεις:

#### A) BONUS/MALUS του οχήματος

##### ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ/ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ

Η ασφαλιστική εταιρία έχει τη δυνητική ευχέρεια να εφαρμόσει σε ορισμένες περιπτώσεις συστήματα επιβάρυνσης, όπως το BONUS/MALUS. Παρέχεται η δυνατότητα, εφόσον βέβαια προσδιορίζεται ρητά από τους όρους της ασφαλιστικής σύμβασης, για κάποιο σύστημα επιβαρύνσεων και παράλληλα ελαφρύνσεων, χωρίς ο νόμος να προσδιορίζει συγκεκριμένο τύπο.

Η ασφαλιστική εταιρία μπορεί και δικαιούται να επιβάλει επιπλέον ασφάλιστρο, όταν ξεκινάει μία ασφαλιστική σύμβαση ή όταν ανανεώνεται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία αναφέρονται στο ασφαλιστήριο, α) μετά από δήλωση του ασφαλισμένου, που δέχθηκε την ευθύνη του για τροχαίο ατύχημα και β) αν η ασφαλιστική εταιρία έχει καταβάλει αποζημίωση σε τρίτο πρόσωπο, που ενεπλάκη σε ατύχημα με τον ασφαλισμένο.

Σύμφωνα με τους συνηθέστερους όρους σχετικά με τα οριζόμενα για το BONUS/MALUS, με την έκφραση αυτή νοείται το μητρώο ζημιών του ασφαλισμένου και του οχήματος που καλύπτεται, και για τις οποίες υπήρχε ευθύνη και έχουν πληρωθεί ή πρόκειται να πληρωθούν αποζημιώσεις από τις ασφαλιστικές εταιρίες.

Τα ασφάλιστρα του συμβολαίου αναπροσαρμόζονται μετά τη λήξη «αδιαιρέτου και συνεχούς» δωδεκαμήνου περιόδου ασφάλισης στην ίδια ή σε άλλες ασφαλιστικές εταιρίες, σύμφωνα με καθορισμένη κλίμακα, ανάλογα με την απουσία ζημιάς κατά την εν λόγω δωδεκάμηνη περίοδο ή ανάλογα με τον αριθμό των ζημιών που συνέβησαν σ' αυτήν την περίοδο.

Στην περίπτωση που ο ασφαλισμένος μεταφέρει την ασφάλιση του σε άλλη ασφαλιστική εταιρία, η εταιρία αυτή οφείλει να τον κατατάξει στην αντίστοιχη κλίμακα (BONUS/MALUS), στην οποία βρισκόταν στην προηγούμενη εταιρία, με τις εξής προϋποθέσεις:

- Δεν άλλαξε η κυριότητα του αυτοκινήτου
- Δεν διαφοροποιήθηκε το είδος ή η κατηγορία κινδύνου (ΙΧΦ, ΙΧΦ αγροτικό)
- Δεν υπήρξε κενό χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο ασφαλίσεων μεγαλύτερο του ενός μηνός

Ανάλογα με τα χρόνια που πέρασαν χωρίς να δηλωθεί ζημιά με ευθύνη του ασφαλισμένου, δίνεται η αντίστοιχη έκπτωση (BONUS). Για τα χρόνια που δηλώθηκε ζημιά με ευθύνη του ασφαλισμένου δίνεται η αντίστοιχη επιβάρυνση (MALUS).

Διευκρινίζεται ότι για κάθε χρόνο χωρίς ζημιά δίνεται συνήθως έκπτωση 4%, ενώ για κάθε ζημιά δίνεται επιβάρυνση 8%.

Η μεγαλύτερη έκπτωση στα ασφάλιστρα που μπορεί να δοθεί είναι 32%, εφ' όσον ισχύει στην εταιρία σχετική έκπτωση ή επιβάρυνση, ενώ η μεγαλύτερη επιβάρυνση στα ασφάλιστρα είναι 140%.

Τέλος οι εκπτώσεις-επιβαρύνσεις (λόγω BONUS/MALUS) υπολογίζονται στις καλύψεις του ασφαλιστηρίου συμβολαίου αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών.

Η εφαρμογή της κάλυψης «προστασία BONUS» σχεδόν από όλη την ασφαλιστική αγορά μείωσε κατά πολύ την επίδραση των ζημιών στο ασφαλιστήριο.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ		
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ		ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ
20		140
19		136
18		132
17		128
16		124
15	Επιβαρύνσεις	120
14		116
13		112
12		108
11		104
10	ΒΑΣΗ 100	
9		96
8		92
7	Εκπτώσεις	88
6		84
5		80
4		76
2		68

%του  
τιμολογιακού  
Ασφ/τρου

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:**κάθε ασφαλιστική εταιρία έχει την ευχέρεια να εφαρμόζει το δικό της σύστημα BONUS/MALUS (% εκπτώσεων και επιβαρύνσεων).

#### **Β) Εκπτώσεις λόγω ομαδικής ασφάλισης**

Η έκπτωση λόγω ομαδικής ασφάλισης δίνεται συνήθως στα ασφάλιστρα αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, επιβατικών και φορτηγών, ως και μοτοσικλετών άνω των 50cc.

Για να δοθεί η έκπτωση, πρέπει να υπάρχουν στην εταιρία τουλάχιστον πέντε (5) οχήματα κυριότητας του ασφαλισμένου με την ίδια επωνυμία (που να αναφέρεται στην άδεια κυκλοφορίας).Γι' αυτό και θεωρείται απαραίτητο κάθε πρόταση ασφάλισης, να συνοδεύεται από την φωτοτυπία της άδειας κυκλοφορίας κάθε οχήματος.

Οχήματα διαφόρων ιδιοκτητών, αλλά εγγεγραμμένα σε διαφόρους συλλόγους, σωματεία, εταιρίες κλπ δεν δικαιούνται εκπτώσεις λόγω ομαδικής ασφάλισης.

Η κλίμακα των εκπτώσεων , ανάλογα με τον αριθμό των οχημάτων είναι:

- Από 5 μέχρι 10 οχήματα.....έκπτωση 15%
- Από 11 μέχρι 50 οχήματα.....έκπτωση 20%
- Από 51 μέχρι 200 οχήματα.....έκπτωση 30%

- Από 201 και άνω οχήματα.....έκπτωση 35%

### **Γ) Πρόσθετο ασφάλιστρο λόγω ηλικίας ή διπλώματος**

Αν το όχημα οδηγείται από άτομα ηλικίας κάτω των είκοσι τριών (23) ετών (η ηλικία υπολογίζεται από 1<sup>ης</sup> Ιανουαρίου του έτους γέννησης) ή με νέο δίπλωμα, που δεν έχει συμπληρώσει δώδεκα (12) μήνες από την έκδοσή του, τα ασφάλιστρα αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών επιβαρύνονται συνήθως με 30%.

Αν υπάρχουν σε ένα συμβόλαιο και οι δύο περιπτώσεις, η επιβάρυνση δεν ισχύει αθροιστικά και τελειώνει με τη λήξη του μεγαλύτερου πρόσθετου ασφαλιστρού (ηλικίας ή διπλώματος).

Σε περίπτωση ατυχήματος του ασφαλισμένου οχήματος με οδηγό μικρότερο των είκοσι τριών (23) ετών, στοιχείο που δεν είχε αναφερθεί στην εταιρία, ώστε να συμπεριληφθεί στο συμβόλαιο, τότε για να καλυφθεί μόνο το συγκεκριμένο ατύχημα, πρέπει να πληρωθεί επασφάλιστρο (πρόστιμο) 60% επί των ασφαλιστρών του συμβολαίου, εφ' όσον ο οδηγός έχει ερασιτεχνική άδεια, ή 30%, εφ' όσον ο οδηγός έχει επαγγελματική άδεια.

Σε περίπτωση ατυχήματος του ασφαλισμένου οχήματος με οδηγό, ο οποίος κατέχει νέο δίπλωμα (δεν έχουν συμπληρωθεί δώδεκα μήνες από την ημερομηνία έκδοσής του), στοιχείο που δεν έχει αναφερθεί στην εταιρία, ώστε να συμπεριληφθεί στο συμβόλαιο, τότε για να καλυφθεί μόνο το συγκεκριμένο ατύχημα, πρέπει να πληρωθεί επασφάλιστρο (πρόστιμο) 60%, ανεξάρτητα αν ο οδηγός έχει ερασιτεχνική ή επαγγελματική άδεια.

### **ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Η κοστολόγηση των ασφαλιστρών κάθε αυτοκινήτου γίνεται σύμφωνα με το εκάστοτε υφιστάμενο τιμολόγιο της εταιρίας, τόσο στην αστική ευθύνη όσο και στις συμπληρωματικές καλύψεις.

Για την κοστολόγηση κάθε αυτοκινήτου απαραίτητα στοιχεία συνήθως είναι:

- Οι αναλαμβανόμενοι κίνδυνοι και τα αντίστοιχα ασφαλιστικά ποσά.
- Η χρήση του οχήματος, η μάρκα, ο τύπος, και η ηλικία του.
- Η φορολογήσιμη ισχύς ή ο κυβισμός ή ο αριθμός θέσεων.
- Η έδρα που είναι εγγεγραμμένο το όχημα.
- Η ηλικία, και η ημερομηνία έκδοσης του διπλώματος του εκάστοτε οδηγού.
- Η προϊστορία του οχήματος (BONUS/MALUS).

- Ο τρόπος καταβολής των ασφαλίσεων.
- Η περιοχή κίνησης.
- Το επάγγελμα του οδηγού.
- Τα χιλιόμετρα που διανύει μέσα σε μια ασφαλιστική περίοδο.

#### Αναλυτικά:

- Το κόστος εξαρτάται από τους κινδύνους που καλύπτει ένα συμβόλαιο. Συγκεκριμένα, υπάρχει πάντα υποχρεωτικά σε κάθε συμβόλαιο αυτοκινήτου η κάλυψη της αστικής ευθύνης, οι καλύψεις των σωματικών βλαβών και των υλικών ζημιών, της αυτογνώμονος αφαίρεσης, των σωματικών βλαβών επιβαινόντων, όπως και τα *minimum* ασφαλιστικά κεφάλαια, τα οποία αποτελούν και το ανώτατο όριο της καταβλητέας αποζημίωσης για κάθε ατύχημα που θα συμβεί στη διάρκεια ισχύος του συμβολαίου.

Αντίθετα για τους κινδύνους πυρός, κλοπής, ιδίων ζημιών και λοιπών συμπληρωματικών κινδύνων το ασφαλιστικό ποσό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης για όλη τη διάρκεια ισχύος του συμβολαίου.

- Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες οχημάτων ανάλογα με την χρήση τους π.χ ΙΧΕ, ΙΧΦ, ΙΧΦ ΑΓΡΟΤΙΚΑ, ΔΧΦ, ειδικού τύπου τρακτέρ, μοτοσικλέτες κλπ.

- Για όλες τις κατηγορίες οχημάτων (πλην λεωφορείων και μοτοσικλετών) το ασφάλιστρο υπολογίζεται σύμφωνα με την φορολογήσιμη ισχύ του οχήματος, για τα λεωφορεία σύμφωνα με τον αριθμό θέσεων και για τις μοτοσικλέτες ανάλογα με τον κυβισμό (κυβικά εκατοστά) της μηχανής.

- Η έδρα (που αναγράφεται πάντοτε στην άδεια κυκλοφορίας) καθορίζει τέσσερις (4) κατηγορίες ασφαλίσεων:

- 1) Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Αττική και Θεσσαλονίκης
- 2) Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Λαρίσης, Μαγνησίας, Αχαΐας, Ευβοίας (εκτός των παραμεθωρίων περιοχών τους) και Κρήτης
- 3) Οχήματα εγγεγραμμένα στην υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα (εκτός νομών Ροδόπης, Ξάνθης, Έβρου) και των νησιών Ρόδου και Κέρκυρας
- 4) Οχήματα εγγεγραμμένα στους νομούς Ροδόπης, Ξάνθης, Έβρου, και σε όλα τα νησιά εκτός Κρήτης, Ρόδου και Κέρκυρας

Σήμερα πολλές ασφαλιστικές εταιρίες έχουν ειδικά τιμολόγια ανά περιοχή, ανάλογα με τις ζημιές που έχουν αναγγελθεί και πληρωθεί σε σχέση με το σύνολο των ασφαλίσεων (L/R), με στόχο τη μείωση των ασφαλίσεων και ως εκ τούτου την



προσέλκυση νέων νέων αυξημένων πωλήσεων σε γεωγραφικές περιοχές, όπου το L/R είναι χαμηλό και επιτρέπει προωθητικές κινήσεις ανάπτυξης των εργασιών.

- Η ηλικία των είκοσι τριών (23) ετών ή το δίπλωμα, που εξεδόθη και δεν έχει κλείσει χρόνο, επιβαρύνουν το ασφάλιστρο με 30%.

- Το BONUS/MALUS διαφοροποιεί θετικά ή αρνητικά το ασφάλιστρο της αστικής ευθύνης και των ιδίων ζημιών, δίνοντας έκπτωση στον ασφαλισμένο που δεν έχει προξενήσει ζημιά ή επιβαρύνοντάς τον ανάλογα.

- Τα ετήσια, τα εξάμηνα ή μικρότερης διάρκειας (εφάπαξ) συμβόλαια καθορίζουν ανάλογα και το ύψος του καταβλητέου ασφαλίστρου.

### **ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ**

Πολλές συζητήσεις έχουν γίνει στην αγορά για το Τεχνικό Ασφάλιστρο. Η ασφαλιστική αγορά έχει αναθέσει πολλές φορές μέχρι σήμερα σε ειδικούς την εκτίμηση του τεχνικού ασφαλίστρου αστικής ευθύνης. Του ασφαλίστρου, το οποίο θα επαρκεί για την κάλυψη μόνον των ζημιών εκείνων που προκύπτουν από τον ασφαλιστικό αυτό κίνδυνο.

Ας υποθέσουμε ότι προσδιορίσαμε ένα ποσοστό ασφαλίστρου. Και λοιπόν? Τι θα γίνει? Θα προσαρμόσουμε τα ολικά ασφάλιστρα στο ασφάλιστρο, το οποίο προσδιορίστηκε από τις ζημιές της αστικής ευθύνης?

Για να αποτελεί το τεχνικό ασφάλιστρο μια σταθερή βάση εκτίμησης του ολικού ασφαλίστρου, πρέπει να στηρίζεται στα στοιχεία του κινδύνου, που καλύπτεται από την ασφαλιστική εταιρία. Συγκεκριμένα η συχνότητα ζημιών επί το μέσο κόστος της ζημιάς του κινδύνου που εξετάζεται προσδιορίζει το τεχνικό ασφάλιστρο του κινδύνου αυτού.

Παρατηρούμε ότι διαχωρίζουμε τις ζημιές της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων με μόνο παράγοντα τη χρήση τους (ας μην αναφερθούμε στο B/M και την ιπποδύναμη).

Η προσέγγιση αυτή είναι λανθασμένη.

Για να προσεγγίσουμε σωστά το τεχνικό ασφάλιστρο του κινδύνου, πρέπει να χρησιμοποιούμε λεπτομερή τιμολόγια με διάφορα τεχνικά ασφάλιστρα.

Ο διαχωρισμός πρέπει να βασίζεται σε συγκεκριμένους παράγοντες ή συνδυασμούς αυτών:

- Ως προς το αυτοκίνητο, τη χρήση του, το χώρο κίνησης, την περιοχή που κινείται (αγροτική ή αστική), την ιπποδύναμη, τη μάρκα, τον τύπο και το έτος κατασκευής του.
- Ως προς τον οδηγό, την ηλικία του, την εμπειρία οδήγησης, την οικογενειακή του κατάσταση, το επάγγελμά του και το πλήθος ζημιών που έχει προκαλέσει. Οι ζημιές αυτές πρέπει να εξετάζονται κατά παράγοντα, ο οποίος επηρεάζει τη συχνότητα και το ύψος τους.

Η λεπτομερής τιμολόγηση, ανάλογα με τον τρόπο ζωής του οδηγού του αυτοκινήτου, τον τύπο του αυτοκινήτου, τον χώρο που κινείται, θα έχει ως αποτέλεσμα τη σωστή προσέγγιση του τεχνικού ασφαλιστρού του κινδύνου. Μόνον έτσι θα μπορέσουμε να προσδιορίσουμε, με όση ασφάλεια μπορούμε, το τεχνικό ασφαλιστρού.

Μιλάμε επομένως για πολλά τεχνικά ασφαλιστρα ανά παράγοντα ή συνδυασμό αυτών. Η εκτίμηση αυτή υποτίθεται ότι θα ακολουθείται στην πράξη από το UNTERWRITING στην ανάληψη κινδύνου. Αν έχουμε διαφοροποίηση στην τιμολογιακή πολιτική και στην εκτίμηση των αναλαμβανομένων κινδύνων, μπορεί κανείς να φανταστεί ότι όλα τα παραπάνω δεν έχουν καμία αξία.

Δεν είναι δυνατό για παράδειγμα να εκτιμάται με το ίδιο ασφαλιστρού ο κίνδυνος αστικής ευθύνης των επωνύμων και των απλών ανθρώπων, διότι ως προς την κάλυψη των συνεπιβαινόντων, που συμπεριλαμβάνεται στην αστική ευθύνη, υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ τους- είναι αναμενόμενο ότι οι επώνυμοι ασφαλισμένοι οδηγοί θα έχουν ως συνεπιβάτες επίσης επώνυμους, που με την σειρά τους θα έχουν πολύ υψηλές απαιτήσεις αποζημίωσης σε περίπτωση ατυχήματος, αφού η απώλεια εισοδήματος γι' αυτούς θα είναι πολύ μεγάλη, αν χρειαστεί να απέχουν από την εργασία τους.

Ίδια προσέγγιση πρέπει να γίνει και στις προαιρετικές καλύψεις, που προσθέτουμε στα ασφαλιστήρια συμβόλαια. Για παράδειγμα για να επιτευχθεί ο στόχος της ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, κατασκευάζονται από τα εργοστάσια αυτοκίνητα επιρρεπή σε διαρκώς αυξανόμενες υλικές ζημιές, ώστε να προστατεύονται τα άτομα που επιβαίνουν σε αυτά από τραυματισμούς. Το γεγονός αυτό έχει αρνητικά αποτελέσματα στην κάλυψη της μικτής.

Το gate στον κίνδυνο, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα παραπάνω, θα έχει πάντα αρνητικό αποτέλεσμα. Οι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη συχνότητα και το ύψος της ζημιάς για κάθε κίνδυνο, πρέπει να καθορίζουν την εκτίμηση του τεχνικού ασφαλιστρού των καλύψεων. Για παράδειγμα η κάλυψη της κλοπής δεν μπορεί να τιμολογείται το ίδιο σε περιοχές που έχει να κλαπεί αυτοκίνητο τα τελευταία πέντε χρόνια, μόνο και μόνο για να εξισορροπήσουμε τα αποτελέσματα της αστικής ευθύνης. Συγκρίνοντας λοιπόν τα παραπάνω με τον τρόπο υπολογισμού του

τεχνικού ασφάλιστρο που ακολουθείται μέχρι σήμερα, εύκολα γίνεται αντιληπτό ότι δεν τηρούνται οι παραπάνω προϋποθέσεις για την σωστή εκτίμηση του κινδύνου και η αντιμετώπιση θα έπρεπε να είναι πολύ διαφορετική. Ελπίδα για βελτίωση δεν είναι πιθανή, αν η αγορά εξακολουθήσει να «φοβάται» να βρει τα πραγματικά ασφάλιστρα της αστικής ευθύνης και των προαιρετικών καλύψεων, ώστε να σχεδιάσει ένα τιμολόγιο βασισμένο στα έξοδα και στις αποζημιώσεις της.

Το μέσο ασφάλιστρο Ι.Χ.Ε αυτοκινήτου το 2005 ξεκινά από 123,29€ και καταλήγει στα 318,10€. Η απόσταση που υπάρχει ανάμεσα στις διάφορες ασφαλιστικές εταιρίες είναι ανεξήγητα μεγάλη. Αντίθετα αν συγκρίνει κανείς τα επιτόκια διαφόρων τραπεζών, θα διαπιστώσει ότι υπάρχει μεταξύ τους μεγάλη αρμονία.

Κάθε χρόνο θα διαπιστώνει η ασφαλιστική αγορά ζημιές και θα καταφεύγει σε όσα «τεχνάσματα» διαθέτει, για να επιβιώνει μέσα σε αυτές τις αντίξοες συνθήκες και τις αλλαγές του οικονομικού περιβάλλοντος, το οποίο μεταβάλλεται με ταχύτητα, με συνέπεια την αύξηση της συχνότητας και του ύψους του μέσου όρου ζημιών (στοιχείων που προσδιορίζουν το τεχνικό ασφάλιστρο).

Παράλληλα ο ανταγωνισμός, ο οποίος πρέπει να έχει αντικατασταθεί πλέον από την έννοια της «αυτοκαταστροφής», θα εντείνεται χωρίς «λογική» με συνέπεια την περαιτέρω «διολίσθηση» των ασφαλιστρών. Στο στίβο αυτό προστίθεται και η προσπάθεια δραστηριοποίησης και ανάπτυξης του δικτύου, με αποτέλεσμα την αύξηση των προμηθειών και γενικά του κόστους του ασφαλιστικού προϊόντος. Το εμπορικό ασφάλιστρο προσδιορίζεται από το τεχνικό ασφάλιστρο, τα έξοδα πρόσκτησης, τα γενικά έξοδα και ένα περιθώριο κέρδους.

Αφού λοιπόν είναι κοινά αποδεκτό ότι ο «βασιλιάς είναι γυμνός», είναι ανάγκη να γίνεται η τιμολόγηση με βάση τα τεχνικά ασφάλιστρα, τα επιπλέον έξοδα και τις επιβαρύνσεις. Κάθε εταιρία, είτε πρόκειται για μεγάλη είτε για μικρή, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της αυτά τα δεδομένα για την τελική διαμόρφωση του ασφάλιστρο. Φαίνεται ότι όλοι συμφωνούν θεωρητικά, αλλά στην πράξη κάθε εταιρία υιοθετεί τελείως διαφορετική λογική, και αυτό είναι το πρόβλημα.

## ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

### Α) Ειδικοί όροι εκπτώσεων λόγω απουσίας ζημιών και επιβαρύνσεων λόγω ζημιών (BONUS/MALUS)

Τα ασφάλιστρα της παρούσας ασφαλιστικής σύμβασης (συγκεκριμένα στις καλύψεις αστικής ευθύνης και ιδίων ζημιών) αναπροσαρμόζονται μετά τη λήξη κάθε αδιαίρετης και συνεχούς δωδεκάμηνης περιόδου ασφάλισης, στην ίδια ή σε άλλη ασφαλιστική εταιρία, βάσει της πιο κάτω κλίμακας, ανάλογα με την έλλειψη ζημιάς, κατά την εν λόγω δωδεκάμηνη περίοδο ή ανάλογα με τον αριθμό των ζημιών που συνέβησαν κατά την περίοδο αυτή, τηρουμένων των πιο κάτω αναφερομένων κανόνων:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ			
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ		ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ	
20		140	
19		136	
18		132	
17		128	
16		124	
15	Επιβαρύνσεις	120	%του τιμολογιακού Ασφ/τρου
14		116	
13		112	
12		108	
11		104	
10	ΒΑΣΗ 100		
9		96	
8		92	
7	Εκπτώσεις	88	
6		84	
5		80	
4		76	
2		68	

1. Στο ασφάλιστρο αναγράφονται υποχρεωτικά η κατηγορία και τα κατά την έναρξη της ισχύος της ασφάλισης αντιστοιχούντα στην κατηγορία ασφάλιστρα, υπολογιζόμενα κατά τα ανωτέρω.

Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος μεταφέρει την ασφάλισή του σε άλλη ασφαλιστική εταιρία, η εταιρία αυτή πρέπει, κατά τις διατάξεις του παρόντος, να καθορίσει την κατηγορία και τα αντιστοιχούντα κατά την έναρξη της ισχύος της δικής της ασφάλισης ασφάλιστρα, βάσει βεβαίωσής της κατά το αμέσως προηγούμενο δωδεκάμηνο διάστημα ασφαλιστικής εταιρίας, που εκδίδεται υποχρεωτικά από αυτήν και στην οποία πρέπει να αναφέρονται απαραίτητα τα εξής:

A) Ο αριθμός ασφαλιστηρίου αυτής.

B) Η αμέσως προηγούμενη δωδεκάμηνη ασφαλιστική περίοδος.

Γ) Η κατηγορία και τα ασφάλιστρα, τα οποία αντιστοιχούν σ'αυτήν την ασφαλιστική περίοδο.

Δ) Ο αριθμός των προηγούμενων συνεχών δωδεκαμήνων, στα οποία δεν συνέβη ζημιά.

Ε) Ο αριθμός των ζημιών που δηλώθηκαν κατά τη διάρκεια της ως άνω τελευταίας ασφαλιστικής περιόδου.

2. Σε περίπτωση μεταβολής της κυριότητας ή της κατοχής του αυτοκινήτου, η ασφαλιστική εταιρία αναπροσαρμόζει εκ νέου τα ασφάλιστρα που πρέπει να εφαρμοστούν από τη μεταβολή βάσει της κατηγορίας, στην οποία υπάγεται ο νέος ασφαλισμένος.

3. Οποιοσδήποτε και αν είναι ο αριθμός δωδεκαμήνων χωρίς ζημιά ή ο αριθμός ζημιών, δεν επιτρέπεται υπέρβαση της κατηγορίας δύο (2), ασφάλιστρα 32% ή είκοσι (20), ασφάλιστρα 140%.

4. Για τον για πρώτη φορά (χωρίς προηγούμενη κάλυψη σε άλλη ασφαλιστική εταιρία) ασφαλισμένο, αναγράφονται στο ασφαλιστήριο τα ασφάλιστρα βάσης, τα οποία αντιστοιχούν στην κατηγορία δέκα(10), δηλαδή ασφάλιστρα 100% του ως άνω πίνακα. Για τα επόμενα δωδεκάμηνα ασφάλισης τα ασφάλιστρα υπολογίζονται κατά τον ως άνω πίνακα, με βάση των αριθμό των ζημιών, την κατηγορία των ασφαλίσεων.

5. Κάθε δωδεκάμηνο χωρίς ζημιάς, εφ' όσον υπήρχε σε ισχύ ασφάλιση για ολόκληρο το δωδεκάμηνο, στην ίδια ή σε περισσότερες ασφαλιστικές εταιρίες, συνεπάγεται για το επόμενο δωδεκάμηνο, κάθοδο ενός (1) βαθμού της κατηγορίας, στην οποία βρισκόταν το ασφαλιστήριο κατά τη λήξη του προηγούμενου δωδεκαμήνου, με εφαρμογή της αντίστοιχης κατηγορίας ασφαλίσεων. Η κάθοδος τελειώνει στην κατηγορία τέσσερα (4).



6. Κάθε ζημιά κατά την δωδεκάμηνη περίοδο ασφάλισης συνεπάγεται για το επόμενο δωδεκάμηνο άνοδο δύο (2) βαθμών από την κατηγορία, στην οποία βρισκόταν το ασφαλιστήριο κατά την λήξη του προηγούμενου δωδεκαμήνου, με εφαρμογή της αντίστοιχης κατηγορίας ασφαλιστρών. Η άνοδος τελειώνει στην κατηγορία είκοσι (20).

7. Εφόσον ο ασφαλισμένος δεν είχε ζημιά για τέσσερα (4) συνεχή χρόνια, και η κατά τον πίνακα κατάταξή του εμπίπτει σε κατηγορία ανώτερη του δέκα (10), μεταφέρεται αυτόματα κατά την επόμενη ανανέωση στην κατηγορία δέκα (10).

8. Ως «ζημιά» κατά τα ανωτέρω, θεωρείται κάθε ζημιά, για την οποία η ασφαλιστική εταιρία κατέβαλε αποζημίωση στον ασφαλισμένο ή σε τρίτο ή σε τρίτους ζημιωθέντες ή εφ' όσον οφείλει να καταβάλει τέτοια αποζημίωση.

9. Ζημιές που δεν υπερβαίνουν το ποσό της πιθανής συμφωνημένης απαλλαγής δεν υπολογίζονται για την επιβάρυνση των ασφαλιστρών. Επίσης δεν υπολογίζονται ζημιές, τις οποίες ανέλαβε ο ασφαλισμένος σε βάρος του και στο σύνολό τους υπό τον όρο της απόδοσης από τον ασφαλισμένο προς την ασφαλιστική εταιρία των αποζημιώσεων που τυχόν αυτή κατέβαλε.

10. Σε περίπτωση αναστολής της ασφάλισης και χορήγησης παράτασης λόγω αυτής της αναστολής, η παράταση συνυπολογίζεται για τον υπολογισμό του δωδεκαμήνου όχι όμως και η διάρκεια της αναστολής.

11. Στην έννοια της ως άνω «αδιαίρετης και συνεχούς δωδεκάμηνης περιόδου ασφάλισης» περιλαμβάνονται όχι μόνο ασφαλιστήρια ετήσιας διάρκειας, αλλά και ασφαλιστήρια μικρότερης διάρκειας εφ' όσον αυτά είναι συνεχόμενα και χωρίς διακοπή εκδιδόμενα και αποτελούν αθροιζόμενα δωδεκάμηνη συνεχή περίοδο ασφάλισης στην ίδια ή άλλες ασφαλιστικές εταιρίες.

Αν μετά τη λήξη του δωδεκαμήνου ο υπολειπόμενος χρόνος της ασφάλισης δεν συμπληρώνει νέο δωδεκάμηνο, η κάθοδος, εφ' όσον πρόκειται για δωδεκάμηνο χωρίς ζημιά, γίνεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι η ασφάλιση θα παρατείνεται για την συμπλήρωση δωδεκαμήνου, ενώ για την βάση των ζημιών προσαρμογή των ασφαλιστρών λαμβάνονται υπόψη οι ζημιές που έχουν συμβεί.

Στο ασφαλιστικό έγγραφο, στο οποίο καθορίζεται η προσαρμογή των ασφαλιστρών, πρέπει να μνημονεύονται λεπτομερώς τα στοιχεία των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που συμπληρώνουν τον ετήσιο κύκλο της ασφάλισης.

12. Η προσαρμογή των ασφαλιστρών σύμφωνα με τα ανωτέρω διενεργείται και στις περιπτώσεις ομαδικής ασφάλισης περισσότερων του ενός αυτοκινήτων, υπολογιζόμενη στα ασφαλιστήρια του καθενός αυτοκινήτου ανάλογα με την ύπαρξη ή μη ζημιών για κάθε ένα ξεχωριστά.



13. Η προσαρμογή αυτή γίνεται και για την ασφάλιση των αυτοκινήτων που προέρχονται από το εξωτερικό, βάσει πιστοποιητικού των ασφαλιστικών εταιριών, οι οποίες κάλυπταν το αυτοκίνητο, υπό τον όρο ότι στο πιστοποιητικό θα αναγράφονται τα εξής στοιχεία:

- Το όνομα του ασφαλισμένου
- Ο αριθμός κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ή ο αριθμός πλαισίου του κινητήρα
- Η διάρκεια της ασφάλισης στο εξωτερικό από τις ως άνω εταιρίες
- Ο αριθμός ζημιών που δηλώθηκαν κατά την τελευταία πενταετία της ασφάλισης ή ο αριθμός των δωδεκαμήνων χωρίς ζημιά.

#### **B) Ειδικοί όροι κάτω των 23 ετών**

1) Δηλώνεται και συμφωνείται με το παρόν, ότι σε περίπτωση ατυχήματος που συνεπάγεται αστική ευθύνη και επέρχεται κατά τη στιγμή που το αναφερόμενο αυτοκίνητο οδηγείτο από οδηγό ηλικίας μικρότερης των είκοσι τριών (23) ετών, της ηλικίας υπολογιζόμενης από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του έτους γέννησης, χωρίς να έχει δηλωθεί αυτή η ηλικία και καταβληθεί κατά τη σύναψη της ασφάλισης το σχετικό πρόσθετο ασφαλιστρο που προβλέπεται από το τιμολόγιο ασφαλιστρων της εταιρίας, η εταιρία καμία ευθύνη αποζημίωσης δεν φέρει, εκτός εάν ο ασφαλισμένος καταβάλει αμέσως με Πρόσθετη Πράξη επασφάλιστρο 60%, εφ' όσον ο οδηγός έχει ερασιτεχνική άδεια ή 30% εφ' όσον ο οδηγός έχει επαγγελματική άδεια, υπολογιζόμενο το επασφάλιστρο στα προβλεπόμενα κάθε φορά από το ισχύον τιμολόγιο ασφάλιστρα, για ολόκληρη τη διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του.

2) Δηλούται επίσης και συμφωνείται με το παρόν ότι σε περίπτωση ατυχήματος, το οποίο θε επιφέρει ίδιες ζημιές στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο και θα συμβεί κατά τη στιγμή που το αναφερόμενο στο παρόν ασφαλιστήριο αυτοκίνητο οδηγείτο από οδηγό ηλικίας μικρότερης των είκοσι τριών (23) ετών, χωρίς να έχει καταβληθεί κατά την σύναψη της ασφάλισης το σχετικό πρόσθετο ασφαλιστρο που προβλέπεται από το τιμολόγιο ασφαλιστρων της εταιρίας, η εταιρία θα καταβάλει το μισό μόνο της ζημιάς (50%) του αυτοκινήτου από σύγκρουση ή πρόσκρουση ή εκτροπή ή ανατροπή ή κατάπτωση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, μη δικαιούμενου του ασφαλισμένου να απαιτήσει το σύνολο της ζημιάς του, έστω και με προσφορά επασφάλιστρο.

### Γ) Ειδικοί όροι νέων οδηγών

1) Δηλώνεται και συμφωνείται με το παρόν, ότι σε περίπτωση ατυχήματος που συνεπάγεται αστική ευθύνη και επέρχεται κατά τη στιγμή που το αυτοκίνητο το αναφερόμενο στο παρόν συμβόλαιο οδηγείται από οδηγό, που έλαβε για πρώτη φορά άδεια ικανότητας οδήγησης, η οποία εκδόθηκε εντός του τελευταίου προ της ημερομηνίας επέλευσης του ατυχήματος δωδεκαμήνου, χωρίς να έχει καταβληθεί κατά τη σύναψη της ασφάλισης το σχετικό πρόσθετο ασφαλιστρο που προβλέπεται από το τιμολόγιο ασφαλιστρών της εταιρίας, η ασφαλιστική εταιρία καμία ευθύνη αποζημίωσης δεν φέρει, εκτός εάν ο ασφαλισμένος καταβάλει με Πρόσθετη Πράξη, αμέσως μόλις δηλώσει το ατύχημα, επασφάλιστρο 60%, ανεξάρτητα από το αν ο οδηγός έχει ερασιτεχνική ή επαγγελματική άδεια, υπολογιζόμενο επί των προβλεπομένων κάθε φορά από το ισχύον τιμολόγιο ασφαλιστρών, για ολόκληρη τη διάρκεια της ισχύος του ασφαλιστηρίου συμβολαίου του.

2) Δηλώνεται επίσης και συμφωνείται με το παρόν ότι σε περίπτωση ατυχήματος, το οποίο θα επιφέρει ίδιες ζημιές στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο, το αναφερόμενο στο παρόν ασφαλιστήριο, οδηγείται από που έλαβε για πρώτη φορά άδεια ικανότητας οδήγησης, που εκδόθηκε εντός του τελευταίου προ της ημερομηνίας επέλευσης του ατυχήματος δωδεκαμήνου, χωρίς να έχει καταβληθεί κατά τη σύναψη της ασφάλισης το από το τιμολόγιο ασφαλιστρών της εταιρίας προβλεπόμενο σχετικό πρόσθετο ασφαλιστρο, η ασφαλιστική εταιρία θα καταβάλει το μισό (50%) μόνο της ζημιάς του αυτοκινήτου από σύγκρουση ή πρόσκρουση ή εκτροπή ή ανατροπή ή κατάπτωση, μη δικαιουμένου του ασφαλισμένου να απαιτήσει το σύνολο της ζημιάς του, έστω και με προσφορά επασφάλιστρο.

## ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

### (ΣΑΠ)

Από τη 1<sup>η</sup> Ιουνίου 2000, στο χώρο των αποζημιώσεων αυτοκινήτων, κάτι νέο έχει ξεκινήσει. Είναι η πολύ σημαντική καινοτομία του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής (ΣΑΠ). Δεν πρόκειται για κάτι καινούριο από πλευράς ασφαλιστικών προγραμμάτων και καλύψεων, είναι απλά ένας πρωτοποριακός τρόπος αποζημίωσης και διαχείρισης των υλικών ζημιών.

Είναι ίσως από τις λίγες φορές, που τριάντα τέσσερις (34) ασφαλιστικές εταιρίες (σήμερα), οι οποίες ασκούν τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και αντιπροσωπεύουν το 92% του κλάδου, αποφάσισαν να συνεργαστούν αρμονικά για την αναβάθμιση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών σε έναν κλάδο, ο οποίος στο παρελθόν δεν είχε να επιδείξει ιδιαίτερες περγαμηνές στην ταχύτητα, τη διεκπεραίωση και την αντικειμενικότητα στην εκτίμηση και στην πληρωμή των ζημιών.

Αυτός είναι και ο λόγος, που το σύστημα έχει γίνει αποδεκτό τόσο θερμά από τους ασφαλισμένους, με αποτέλεσμα το πλήθος των περιπτώσεων που αποζημιώνονται να είναι ενθαρρυντικά εντυπωσιακό.

Ουσιαστικά ανατρέπεται η βασική αρχή, που όριζε ότι ο υπαίτιος, μέσω της δικής του ασφαλιστικής εταιρίας, πληρώνει τον αναίτιο σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Σήμερα τα έχουν αλλάξει. Ο αναίτιος ζημιωθείς πληρώνεται από την δική του εταιρία, εφόσον βέβαια συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- Να έχουν τρακάρει δύο μόνο αυτοκίνητα (ακόμα και αν είναι στην ίδια ασφαλιστική εταιρία).
- Να υπάρχουν κατ' άτομο απαιτήσεις για σωματικές βλάβες μέχρι 2.000e και κατά ατύχημα 6.000e εφόσον υπάρχουν και υλικές ζημιές.
- Το ατύχημα να έχει συμβεί εντός ή εκτός Ελλάδος.
- Οι υλικές ζημιές του αναίτιου αυτοκινήτου να μην ξεπερνούν τα 6.000e (εργατικά+ανταλλακτικά+έξοδα μεταφοράς+ΦΠΑ).
- Να συμμετέχουν στο σύστημα οι ασφαλιστικές εταιρίες και των δύο αυτοκινήτων, που έχουν εμπλακεί στο ατύχημα.
- Να έχει συμπληρωθεί και υπογραφεί η Φιλική Δήλωση Τροχαίου Ατυχήματος επί τόπου. Από τον Ιούνιο του 2003 και χωρίς συμπλήρωση της Φιλικής Δήλωσης επί τόπου την ώρα του συμβάντος, με επικοινωνία των δύο ασφαλιστικών εταιριών.

Το έντυπο της φιλικής δήλωσης δεν υποκαθιστά τη δήλωση ατυχήματος προς την ασφαλιστική εταιρία.

Πρέπει να γίνει σαφές ότι η μέχρι σήμερα διαδικασία εκτίμησης των ζημιών δεν αλλάζει, ούτε το γεγονός, ότι πληρώνει η εταιρία, στην οποία είναι κανείς ασφαλισμένος δίνει την δυνατότητα άνετης και ανεξέλεγκτης πληρωμής. Τα όργανα (Διαχειριστική Επιτροπή, Γραφείο Συμψηφισμού, Γενική Συνέλευση), που έχουν θεσμοθετηθεί για τη διαχείριση και επίλυση προβλημάτων του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής, αλλά και η σύμβαση που έχει υπογραφεί, δίνουν τις κατάλληλες εγγυήσεις, ώστε να μην υπάρξει αμφισβήτηση της όλης διαχείρισης, χωρίς να αποκλείονται βέβαια τα λάθη, για τα οποία έχει οριστεί η ειδική διαδικασία των ενστάσεων και αντιρρήσεων.

Η αποζημίωση από την ασφαλιστική εταιρία, με βάση τη Συμφωνία, είναι δυνατή, εφόσον η ζημιά κατά την εκτίμηση του πραγματογνώμονα δεν υπερβαίνει το ποσό των έξι χιλιάδων (6.000€). Για τον υπολογισμό του ποσού λαμβάνεται υπόψη το κόστος της επισκευής ή η αποζημίωση λόγω ολικής καταστροφής του αυτοκινήτου, συμπεριλαμβανομένων των φόρων καθώς και το κόστος μεταφοράς του. Δεν λαμβάνεται υπόψη το κόστος της πραγματογνωμοσύνης, ποσό που βαρύνει ή αποδίδεται, κατ'εφαρμογήν της Συμφωνίας, από την ασφαλιστική εταιρία του αναίτιου οδηγού.

Η δοσοληψία μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων ασφαλιστικών εταιριών (του άμεσου ασφαλιστή και του ασφαλιστή του υπαίτιου οδηγού) γίνεται μέσω ειδικής υπηρεσίας της Ένωσης που φέρει το όνομα Γραφείο Συμψηφισμού.

Το γραφείο συμψηφισμού ενημερώνεται από τους άμεσους ασφαλιστές σε προδιαγεγραμμένα τακτά χρονικά διαστήματα (ανά μήνα) για τις πληρωμές, στις οποίες προέβησαν οι ασφαλιστικές εταιρίες ως άμεσοι ασφαλιστές. Στη συνέχεια το Γραφείο Συμψηφισμού κατατάσει τις πληρωμές αυτές σε μικρές, μεσαίες, μεγάλες, εξευρίσκει το μέσο κόστος κάθε κατηγορίας και χρεώνει με το ποσό αυτό (του μέσου κόστους) τις ασφαλιστικές εταιρίες των υπαίτιων οδηγών.

Σημειώνεται ότι η υπαιτιότητα δύο εμπλεκόμενων οδηγών κρίνεται από τις δύο ασφαλιστικές εταιρίες, οι οποίες, χρησιμοποιώντας τα στοιχεία περιγραφής του ατυχήματος, όπως καταγράφονται στο Έντυπο Φιλικής Δήλωσης, που έχουν συμπληρώσει από κοινού οι δύο επλεκόμενοι οδηγοί, κατατάσουν το ατύχημα σε μία από τις συμφωνημένες περιπτώσεις του Πίνακα Υπαιτιοτήτων.

Με το προτεινόμενο σύστημα αποζημίωσης (ΣΑΠ) επιδιώκεται η καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων, οι οποίοι συναλλάσσονται γι'αυτές τις ζημιές με τις δικές τους ασφαλιστικές εταιρίες, αποφεύγοντας διενέξεις και αντιδικίες με τις

εταιρίες των υπαίτιων οδηγών. Επίσης αποζημιώνονται γρήγορα και φυσικά, εάν για οποιοδήποτε λόγο δεν επιθυμούν να αποζημιωθούν από την εταιρία τους, δεν παραβιάζεται το εκ του νόμου δικαίωμά τους για προσφυγή κατά της ασφαλιστικής εταιρίας του υπαίτιου οδηγού.

### ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

#### **Διαχειριστική Επιτροπή**

Είναι ειδικό όργανο αρμόδιο για την παρακολούθηση της εφαρμογής της Συμφωνίας, της λειτουργίας του Γραφείου Συμψηφισμού και για την επίλυση των διαφορών και των αντιρρήσεων των συμβαλλομένων εταιριών.

#### **Αρμοδιότητες:**

- Τηρεί το Μητρώο Μελών και το ενημερώνει αναλόγως
- Παρακολουθεί την εφαρμογή της Συμφωνίας και τη λειτουργία του Γραφείου Συμψηφισμού
- Επιλύει διαφορές μεταξύ των συμβαλλομένων επιχειρήσεων
- Επεξεργάζεται Οδηγίες Πρακτικής Εφαρμογής της Συμφωνίας και του Πίνακα Υπαιτιοτήτων
- Προτείνει τροποποιήσεις διατάξεων της Συμφωνίας που εγκρίνονται από τη Γενική Συνέλευση των συμβαλλομένων ασφαλιστικών εταιριών

#### **Γραφείο Συμψηφισμού**

Το «Γραφείο Συμψηφισμού» είναι αρμόδιο για την μηχανογραφική και γενικότερα για την τεχνική υποστήριξη της Συμφωνίας.

Λαμβάνει πληροφορίες από τις συμβαλλόμενες ασφαλιστικές εταιρίες και τη Διαχειριστική Επιτροπή και στη συνέχεια τις μεταφέρει προς όλους τους ενδιαφερόμενους της Συμφωνίας.

#### **Αρμοδιότητες:**

- Δέχεται τις κοινοποιήσεις καταβολής αποζημίωσης και τις αναγγελίες ζημιών, από τον άμεσο ασφαλιστή
- Ενημερώνει αναλυτικά τις εταιρίες για όλους τους φακέλους ζημιάς (καταβολές, αναγγελίες) που τις αφορούν
- Δέχεται τις αντιρρήσεις των εταιριών και τις προωθεί στη Διαχειριστική Επιτροπή για επίλυση
- Προσδιορίζει και ενημερώνει τις εταιρίες για τα υπόλοιπα που παρουσιάζει ο λογαριασμός τους
- Υπολογίζει το κόστος διαχείρισης των φακέλων, καθώς και τους οφειλόμενους τόκους λόγω καθυστερημένων πληρωμών



- Επεξεργάζεται και εκδίδει στατιστικά στοιχεία για τη λειτουργία της Συμφωνίας
- Διατηρεί ενημερωμένο αρχείο με πλήρη στοιχεία εταιρίας, υπευθύνου και αναπληρωτή για τη Συμφωνία
- Διατηρεί κατάλογο με τα στοιχεία των πραγματογνωμόνων που συνεργάζονται με την εταιρία για τη Συμφωνία
- Καθορίζει τον τρόπο ηλεκτρονικής επικοινωνίας των συμβαλλομένων εταιριών

#### **Γενική Συνέλευση**

- Τον καθορισμό των ετησίων εισφορών των συμβαλλομένων εταιριών
- Τον καθορισμό της ετήσιας εγγύησης και της αποζημίωσης των μελών της Διαχειριστικής Επιτροπής
- Την απαλλαγή της Διαχειριστικής Επιτροπής από κάθε ευθύνη
- Την τροποποίηση των διατάξεων της συμφωνίας και
- Την λύση της συμφωνίας

#### **Πραγματογνωμοσύνη**

1. Η εκτίμηση της ζημιάς γίνεται από τον πραγματογνώμονα, μέλος του καταλόγου που τηρεί το Γραφείο Συμψηφισμού. Διορίζεται από τον ασφαλιστή του ζημιωθέντος (άμεσο ασφαλιστή).
2. Η πραγματογνωμοσύνη είναι υποχρεωτική, εάν η ζημιά υπερβαίνει το 5% του ποσού των 6.000e.
3. Η έκθεση του πραγματογνώμονα δεν αμφισβητείται από τον ασφαλιστή του υπαιτίου.

#### **Φιλική Δήλωση Τροχαίου Ατυχήματος**

Η συμφωνία εφαρμόζεται με τη χρήση του Έντυπου Φιλικής Δήλωσης, ενώ από τον Ιούνιο του 2003 και χωρίς συμπλήρωση της Φιλικής Δήλωσης, επί τόπου την ώρα του συμβάντος με επικοινωνία των δύο ασφαλιστικών εταιριών. Το έντυπο αυτό είναι ελληνική μετάφραση του αντίστοιχου ξενόγλωσσου, που κυκλοφορεί σε είκοσι (20) διαφορετικές γλωσσικές παραλλαγές σε ολόκληρη την Δυτική και Ανατολική Ευρώπη. Η πατρότητά ανήκει στην Commite European des Assurances, η οποία επέτρεψε στην Ένωση τη χρήση του έντυπου στη χώρα μας. Η συμπλήρωση του εντύπου μετά από κάθε τροχαίο ατύχημα – ανεξάρτητα από την πιθανή εφαρμογή της Συμφωνίας – αποτελεί ένδειξη πολιτισμένης συμπεριφοράς και επιτρέπει στους οδηγούς την αποφυγή διαπληκτισμών και ανώφελης έντασης.



Αν δεν έχει συμπληρωθεί το έντυπο της Φιλικής Δήλωσης, η επικοινωνία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιριών πραγματοποιείται ως εξής:

Η υπαίτια εταιρία είναι υποχρεωμένη να απαντήσει ηλεκτρονικά συμπληρώνοντας ένα τυποποιημένο έγγραφο μέσα σε δέκα (10) εργάσιμες ημέρες συμπεριλαμβανομένης και της ημέρας αποστολής του εντύπου. Σε αντίθετη περίπτωση η αναίτια εταιρία διακανονίζει τη ζημιά με βάση την εκτίμησή της. Σε αρνητική απάντηση της υπαίτιας εταιρίας η συμφωνία δεν εφαρμόζεται.

### **Πίνακας Υπαιτιοτήτων**

Ο Πίνακας Υπαιτιοτήτων αποτελεί τμήμα της συμφωνίας των τριάντα τεσσάρων (34) εταιριών και περιλαμβάνει τις συνηθέστερες περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων με συμφωνημένη την υπαιτιότητα των δύο οδηγών που μπορεί να είναι είτε μισή (50% έκαστος) είτε μηδενική του ενός και πλήρης του άλλου (0% και 100%).

### **Ατύχημα**

Στο πεδίο εφαρμογής της Συμφωνίας εμπίπτει και το ατύχημα, το οποίο προκλήθηκε από φορτίο ή από διαρροή υγρών ή υγραερίων κάθε φύσης, που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία εμπλεκόμενου οχήματος ή από εξάρτημα, το οποίο αποσπάστηκε από επλεκόμενο όχημα, ακόμη και αν δεν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων οχημάτων.

Επίσης σε περίπτωση που από την σύγκρουση των δύο εμπλεκόμενων αυτοκινήτων προκαλείται ζημιά σε αντικείμενο εκτός των δύο αυτοκινήτων, όπως σε κολώνα φωτισμού, πίνακα σήμανσης, κάδο απορριμμάτων, τειχίο περίφραξης κλπ, ο διακανονιστής της ζημιάς των εμπλεκόμενων αυτοκινήτων εντάσσεται στη Συμφωνία. Η τυχούσα απαίτηση για τη ζημιά των παραπάνω αντικειμένων γίνεται απ'τον ασφαλιστή που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού, εκτός Συμφωνίας.

Εφ' όσον υπάρχουν απαιτήσεις για σωματικές βλάβες από τροχαίο ατύχημα, το οποίο εντάσσεται στη Συμφωνία, εκτός του ζημιωθέντα και από κοινωνική ασφάλιση (ΙΚΑ κλπ), αυτές καλύπτονται από τον ασφαλιστή που καλύπτει την ευθύνη του υπαίτιου οδηγού, εκτός Συμφωνίας.

## ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που αποτελεί ένα κοινό ταμείο, του οποίου μέλη καθίστανται υποχρεωτικά και αυτοδίκαια και συνεισφέρουν όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες που ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτων, εκείνες που ασκούν την ασφάλιση με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, που καλύπτουν τον κίνδυνο, καθώς και τα ΝΠΔΔ ή οργανισμοί κοινής ωφέλειας, εφόσον τα αυτοκίνητά τους εξαιρεθούν της υποχρεωτικής ασφάλισης.

Σκοπό έχει να καταβάλει στα ζημιωθέντα πρόσωπα την από τον νόμο προβλεπόμενη αποζημίωση μόνο της αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα ατυχήματα σε περίπτωση που:

- Α) Ο υπαίτιος (οδηγός – κύριος – κάτοχος ) του ατυχήματος παραμένει άγνωστος.
- Β) Το ατύχημα προήλθε από ανασφάλιστο όχημα.
- Γ) Το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο, που οδηγείτο από πρόσωπο, το οποίο προκάλεσε σκόπιμα το ατύχημα.
- Δ) Ο ασφαλιστής επτώχευσε ή η σε βάρος του εκτέλεση απέβη άκαρπη ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής εταιρίας λόγω παράβασης του νόμου.

Για τα ατυχήματα που συνέβησαν μετά την 25.10.85 το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει υποχρέωση αποζημίωσης και για υλικές ζημιές στις περιπτώσεις Β, Γ, Δ.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις ο ζημιωθείς έχει απ' ευθείας αξίωση κατά του Επικουρικού Κεφαλαίου και όχι κατά των μελών του, που είναι οι ασφαλιστικές εταιρίες που ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτων.

Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβεί τα κατώτατα όρια ασφαλιστικών ποσών αστικής ευθύνης που ισχύουν κατά τον χρόνο του ατυχήματος. Οι τόκοι που υποχρεούται να καταβάλει το Επικουρικό Κεφάλαιο υπολογίζονται σε κάθε περίπτωση με επιτόκιο έξι τοις εκατό (6%) ετησίως. Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης η οποία δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως μπορεί να μεταβάλλεται το εν λόγω ποσοστό.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο με βάση τις πληροφορίες που του παρέχει το θύμα και έπειτα από σχετική αίτηση αυτού, υποχρεούται να του δώσει αιτιολογημένη απάντηση σχετικά με την καταβολή ή όχι της αποζημίωσης. Ωστόσο δεν επιτρέπεται να απαιτεί, προκειμένου να καταβάλλει αποζημίωση να αποδείξει το θύμα καθ'

οιονδήποτε τρόπο, ότι το υπεύθυνο για το ατύχημα μέρος δεν είναι σε θέση ή αρνείται να πληρώσει.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο, αφού καταβάλει αποζημίωση στο ζημιωθέντα, υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματά του απέναντι στον υπαίτιο, εκείνον που είναι υποχρεωμένος για αποζημίωση, ή στον ασφαλιστή του. Στην περίπτωση Δ δεν υποκαθίσταται στα εξ αιτίας του ατυχήματος δικαιώματα του προσώπου που ζημιώθηκε έναντι του υπόχρεου για αποζημίωση, αλλά υποκαθίσταται στο κατά άρθρο 10 του Ν.Δ 400/70 προνόμιο του ασφαλισμένου.

Η αποζημίωση του Επικουρικού Κεφαλαίου περιορίζεται στην συμπλήρωση του ποσού που υποχρεούται να καταβάλει ασφαλιστικό Ταμείο ή άλλος Οργανισμός κοινωνικής ασφάλισης για την αυτή αιτία στον ζημιωθέντα.

Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ του Επικουρικού Κεφαλαίου και του ασφαλιστή αστικής ευθύνης για το ποιος πρέπει να αποζημιώσει το θύμα για σωματικές βλάβες, που προκαλούνται από όχημα αγνώστων στοιχείων ή για υλικές ζημιές και σωματικές βλάβες ανασφαλίστου οχήματος, το Επικουρικό Κεφάλαιο υποχρεούται σε πρώτη φάση να αποζημιώσει το θύμα. Αν τελικά αποφασιστεί ότι ο ασφαλιστής αστικής ευθύνης θα έπρεπε να έχει καταβάλει την αποζημίωση ολόκληρη ή εν μέρει. Ο ασφαλιστής θα επιστρέψει το οφειλόμενο ποσό στο Επικουρικό Κεφάλαιο που την κατέβαλε.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο είναι επίσης υποχρεωμένο να καταβάλει τις αποζημιώσεις που απαιτούνται από τους Οργανισμούς αποζημίωσης των κρατών – μελών μέχρι του ποσού που έχει καταβληθεί σε μονίμους κατοίκους των χωρών αυτών για ζημιές που προκλήθηκαν:

- Από αυτοκίνητα που έχουν ως τόπο συνήθους στάθμευσης την Ελλάδα και είναι ανασφάλιστα.
- Από αυτοκίνητα αγνώστων στοιχείων και τα ατυχήματα έχουν συμβεί στην Ελλάδα.
- Από ανασφάλιστα οχήματα τρίτων χωρών, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσχωρήσει στο σύστημα πράσινης κάρτας και για ατυχήματα που έχουν συμβεί στην Ελλάδα.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο με την παραπάνω αποζημίωση υποκαθίσταται ανάλογα έναντι του υπόχρεου για αποζημίωση.

Για την εκπλήρωση του σκοπού του Επικουρικού Κεφαλαίου επιβάλεται εισφορά υπέρ αυτού, η οποία καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης υπολογιζόμενη σε ποσοστό επί τοις εκατό που δεν δύναται να υπερβαίνει το 5% επί των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκίνητα οχήματα. Η εισφορά αυτή βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές εταιρίες και κατά 30% τους ασφαλισμένους. Η εισφορά των ασφαλισμένων εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο και απαλλάσσεται παντός φόρου ή άλλης φορολογικής επιβάρυνσης εκτός των τελών χαρτοσήμου. Η απόδοση του τέλους χαρτοσήμου γίνεται από τις ασφαλιστικές εταιρίες σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ 160/1978 (ΦΕΚ Α.34).

Μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την λήξη κάθε ημερολογιακού διμήνου οι ασφαλιστικές εταιρίες αποδίδουν στο Επικουρικό Κεφάλαιο τις εισφορές οι οποίες αναλογούν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που συνήψαν ή ανανέωσαν κατά το δίμηνο που έληξε, ανεξάρτητα από το αν οι εισφορές αυτές έχουν εισπραχθεί ή όχι. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής η εισφορά προσαυξάνεται κατά το επιτόκιο υπερημερίας που ισχύει. Οι εν λόγω εισφορές εξαιρουμένων των απαιτούμενων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Επικουρικού Κεφαλαίου χρηματικών ποσών, επενδύονται με ευθύνη της Διαχειριστικής Επιτροπής αυτού ή κατατίθενται σε έντοκο λογαριασμό τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα.

Για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του το Επικουρικό Κεφάλαιο μπορεί να συνάπτει δάνεια και να εκχωρεί ή ενεχυριάζει σε ασφάλεια του δανείου απαιτήσεις του ληξιπρόθεσμες ή και μελλοντικές εισφορές υπέρ αυτού μέχρι ποσοστό 2/3 του συνόλου τους. Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών του για την είσπραξη των εισφορών τους.

#### **ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

- **Συνέλευση των μελών**

Η συνέλευση των μελών είναι το ανώτατο όργανο του Επικουρικού Κεφαλαίου και αποφασίζει για κάθε υπόθεση. Οι δε αποφάσεις της υποχρεώνουν και τα μόλη που απουσιάζουν ή διαφωνούν. Η συνέλευση των μελών είναι αρμόδια να αποφασίζει:

1. Για τον διορισμό και την ανάκληση των μελών της Διαχειριστικής Επιτροπής.
2. Για την έγκριση ή τροποποίηση του προϋπολογισμού, απολογισμού και ισολογισμού
3. Για την κατάρτιση εσωτερικού κανονισμού που διέπει την όλη λειτουργία του Επικουρικού Κεφαλαίου με βάση τις διατάξεις του νόμου ο οποίος εγκρίνεται από τον Υπουργό Ανάπτυξης και δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

4. Για την σύναψη από το Επικουρικό Κεφάλαιο ασφάλισης κατά της αφερεγγυότητας των μελών αυτού για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους προς το Επικουρικό Κεφάλαιο.

Με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης που εκδίδεται κατά το μήνα Δεκέμβριο κάθε έτους και δημοσιεύεται στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζεται κατά λόγο της εισφοράς κάθε μέλους, ο αριθμός των, κατά το επόμενο έτος, διατεθειμένων από αυτά στη συνέλευση ψήφων.

- **Διαχειριστική επιτροπή**

Η διαχείριση του Επικουρικού Κεφαλαίου ασκείται από την Διαχειριστική Επιτροπή, η οποία έχει την υποχρέωση, εφ' όσον συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις να λαμβάνει κάθε πρόσφορο μέτρο (σύναψη δανείων, πρόσληψη προσωπικού, προμήθεια υλικού κλπ) για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Επικουρικού Κεφαλαίου. Η Διαχειριστική Επιτροπή αποτελείται από εννέα μέλη τα οποία εκλέγει η Γενική Συνέλευση και ένα μέλος, χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζει ο Υπουργός Ανάπτυξης με απόφασή του. Η Διαχειριστική Επιτροπή εκλέγει μεταξύ των αιρετών μελών τον Πρόεδρό της.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Πρόεδρο της Διαχειριστικής Επιτροπής. Με απόφαση της Διαχειριστικής Επιτροπής μπορεί να ορισθεί ότι ένα ή και περισσότερα μέλη αυτής ή άλλα πρόσωπα δικαιούνται να εκπροσωπούν το Επικουρικό Κεφάλαιο γενικώς ή για ορισμένες μόνο πράξεις.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο διαλύεται με Π.Δ που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης μετά γνώμη της Συνέλευσης των μελών. Με το ίδιο Διάταγμα ορίζονται και τα της εκκαθάρισης και της διανομής της περιουσίας αυτού.



## ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗ – ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΑΡΤΑ

Μέλη του Γραφείου Ασφάλισης καθίστανται υποχρεωτικά και αυτοδίκαια οι ασφαλιστικές εταιρίες που έχουν έδρα την Ελλάδα είτε το εξωτερικό και ασκούν τον κλάδο αστικής ευθύνης για ατυχήματα από χερσαία οχήματα είτε μέσω της εγκατάστασής τους στην Ελλάδα είτε από καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Επίσης οι αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί, εφ' όσον καλύπτουν τον κίνδυνο.

Τα μέλη είναι υποχρεωμένα να καλύπτουν την αστική ευθύνη των ασφαλισμένων τους για ατυχήματα που συμβαίνουν στο εξωτερικό, ενώ έχουν συνήθη τόπο στάθμευσης την Ελλάδα, εκδίδοντας σχετικό πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης.

Όλα τα αυτοκίνητα που εισέρχονται ή εξέρχονται από τα σύνορα ενός κράτους, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης (Πράσινη Κάρτα).

Για αυτοκίνητα τρίτων χωρών εκτός ΕΕ και ΕΟΧ, εάν δεν είναι εφοδιασμένα με παρόμοιο πιστοποιητικό, είναι απαραίτητη η σύναψη συνοριακής ασφάλισης, που εκδίδεται υποχρεωτικά από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης του κράτους εισόδου και ισχύει για χρονικό διάστημα τριάντα (30) ημερών για ολόκληρο τον εδαφικό χώρο του ΕΟΧ, χωρίς δυνατότητα ανανέωσης. Η συνοριακή ασφάλιση καταρτίζεται σύμφωνα με τους όρους και τα τιμολόγια που ισχύουν στη χώρα εισόδου του αυτοκινήτου, ο δε τύπος του πιστοποιητικού (Πράσινη Κάρτα) είναι κοινός για όλα τα κράτη-μέλη του Συστήματος Πράσινης Καρτών.

Δεν διενεργείται έλεγχος για την ύπαρξη έγκυρης ασφάλισης σε αυτοκίνητα, τα οποία εισέρχονται ή κυκλοφορούν στην Ελλάδα και έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης άλλο κράτος, το Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης του οποίου έχει προσυπογράψει με το αντίστοιχο με το αντίστοιχο ελληνικό το τμήμα III της ενοποιημένης συμφωνίας.

Για αυτοκίνητα που εισέρχονται στην Ελλάδα από άλλο κράτος-μέλος και έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης τρίτη χώρα, με την οποία δεν έχει συναφθεί συμφωνία, διενεργείται μόνο δειγματοληπτικός έλεγχος.

Οι ελληνικές πράσινες κάρτες τυπώνονται από το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης που βρίσκεται: Ξενοφώντος 9 – 105 57 ΑΘΗΝΑ – ΤΗΛ. 210 3236562 ΚΑΙ 2103223324 και διανέμονται στις ασφαλιστικές εταιρίες που ασκούν τον κλάδο αυτοκινήτων.



### **Τι είναι πράσινη κάρτα**

Είναι το αποδεικτικό της ασφάλισης του αυτοκινήτου για ταξίδια έξω από την Ελλάδα. Αναφέρονται:

ΑΥΣΤΡΙΑ, ΒΕΛΓΙΟ, ΚΥΠΡΟΣ, ΤΣΕΧΙΑ, ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΔΑΝΙΑ, ΙΣΠΑΝΙΑ, ΕΣΘΟΝΙΑ, ΓΑΛΛΙΑ, ΦΙΛΑΝΔΙΑ,, ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ, Β. ΙΡΛΑΝΔΙΑ, ΕΛΛΑΔΑ, ΟΥΓΓΑΡΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ, ΙΡΛΑΝΔΙΑ, ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ, ΛΕΤΟΝΙΑ, ΜΑΛΤΑ, ΟΛΛΑΝΔΙΑ, ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ, ΠΟΛΩΝΙΑ, ΣΟΥΗΔΙΑ, ΣΛΟΒΑΚΙΑ, ΣΛΟΒΕΝΙΑ, ΕΛΒΕΤΙΑ, ΙΣΛΑΝΔΙΑ, ΝΟΡΒΗΓΙΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ.

ΑΛΒΑΝΙΑ, ΑΝΔΟΡΑ, ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ, ΒΟΣΝΙΑ-ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ, ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΜΑΡΟΚΟ, ΜΟΛΔΑΒΙΑ, FYROM, ΡΟΥΜΑΝΙΑ, ΣΕΡΒΙΑ, ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ, ΤΥΝΗΣΙΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ.

Η πράσινη κάρτα είναι υποχρεωτική για τις τρίτες χώρες.

Από 1.1.96 ισχύει και για την χώρα μας η αρχή ενιαίου ασφαλιστρού, βάσει της οποίας με ένα και το αυτό ασφαλιστρο παρέχεται η κάλυψη αστικής ευθύνης προς τρίτους από την κυκλοφορία αυτοκινήτων στην Ελλάδα και τις χώρες του Ενιαίου Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Πολυμερούς Σύμβασης Εγγύησης.

### **Μετά την εφαρμογή του νόμου 3355/07**

Με το ν. 3557/07 ενσωματώνεται στη νομοθεσία μας η Ενοποιημένη Συμφωνία μεταξύ των Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης και ρυθμίζεται με αυτόν τον τρόπο η διαδικασία αποζημιώσεων για ζημιές, οι οποίες προκαλούνται από αυτοκίνητα εφοδιασμένα με πράσινη κάρτα. Ουσιαστικά αντικαθίσταται η Πολυμερής Σύμβαση Εγγύησης και η Σύμβαση Ενιαίου Τύπου μεταξύ Γραφείων με την Ενοποιημένη Συμφωνία του συμβουλίου των Εθνικών Γραφείων Διεθνούς Ασφάλισης.

Με το πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης πρέπει να εφοδιάζονται τα αυτοκίνητα, που έχουν τόπο συνήθους στάθμευσης την Ελλάδα, τα οποία εξέρχονται των ορίων της ελληνικής επικράτειας, είτε πρόκειται να κυκλοφορήσουν σε κράτη-μέλη της Ε.Ε, κράτη του ΕΟΧ και λοιπά κράτη, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης δεσμεύονται να εφαρμόσουν την Ενοποιημένη Συμφωνία, είτε πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο έδαφος τρίτων χωρών, που δεν ανήκουν στην ΕΟΧ, στις οποίες όμως ισχύει η πράσινη κάρτα, σύμφωνα με το τμήμα II της Ενοποιημένης Συμφωνίας.

Επίσης με το άρθρο 10 του ν.3557/07 εναρμονίζονται οι διατάξεις του κωδικοποιημένου ν.489/76 και ειδικά θεσπίζεται εξαίρεση από τον κανόνα της περιορισμένης ευθύνης του Επικουρικού Κεφαλαίου, όσον αφορά στις υποχρεώσεις του προς τους Οργανισμούς Κοινωνικής Ασφάλισης σε περιπτώσεις σωματικών βλαβών. Τούτο σημαίνει ότι το Επικουρικό Κεφάλαιο ευθύνεται πλέον πλήρως

έναντι του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης μέχρι του εκάστοτε ποσού, που πραγματικά καταβάλλεται απ' αυτό σε κάποιο αντίστοιχο αλλοδαπό Γραφείο σύμφωνα με σχετικές διεθνείς συμβάσεις, που δεσμεύουν τη χώρα.

#### **Τι ασφαλίζει:**

Ασφαλίζει την αστική ευθύνη προς τρίτους, από ατυχήματα, τα οποία μπορεί να προκαλέσει το αυτοκίνητο σε κάποιες από τις χώρες που επισκέπτεται, σύμφωνα με τους νόμους που ισχύουν στη χώρα, όπου έγινε το ατύχημα. Με την πράσινη κάρτα δεν καλύπτονται οι ζημιές στο ίδιο το αυτοκίνητο δηλαδή ζημιές πυρός, κλοπής και ιδίες ζημιές.

#### **Προϋποθέσεις έκδοσης πράσινης κάρτας**

Η ασφαλιστική εταιρία που έχει ασφαλίσει το αυτοκίνητο στην Ελλάδα είναι υποχρεωμένη να εκδώσει πράσινη κάρτα, όταν αυτό ζητηθεί από τον ασφαλισμένο της.

Η πράσινη κάρτα εκδίδεται για ένα μήνα τουλάχιστον και μέχρι ένα χρόνο, πάντα όμως για ολόκληρα μηνιαία διαστήματα και δεν μπορεί να ακυρωθεί, εφ' όσον έχει αρχίσει να ισχύει.

Ακόμη σύμφωνα με Υπουργική Απόφαση, εφ' όσον έχει εκδοθεί και είναι σε ισχύ η πράσινη κάρτα, δεν μπορεί να ακυρωθεί ή να ανασταλεί το συμβόλαιο ασφάλισης του αυτοκινήτου στην Ελλάδα.

Απαραίτητα στοιχεία είναι:

- Αριθμός εν ισχύ ασφαλιστηρίου συμβολαίου αυτοκινήτου
- Αριθμός κυκλοφορίας
- Όνομα και επώνυμο ασφαλισμένου
- Ημερομηνία έναρξης και διάρκεια ασφάλισης σε μήνες

#### **Ασφάλιστρα**

Σε περιπτώσεις που εισπράττονται ασφάλιστρα για την πράσινη κάρτα μόνο για καλύψεις προς τρίτες χώρες, υπολογίζονται βάσει των ασφαλιστρων της κάθε εταιρίας, και πάντα για ολόκληρα μηνιαία διαστήματα, το δε κόστος εξαρτάται από τη χρήση και τους φορολογίσιμους ίππους του οχήματος. Σήμερα εκχώρηση ασφαλιστρων στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης γίνεται με βάση την παραγωγή της κάθε ασφαλιστικής εταιρίας στην αστική ευθύνη.

Ακύρωση της πράσινης κάρτας, όπως ήδη έχουμε αναφέρει, δεν είναι δυνατόν να γίνει, μετά την έκδοσή της και εφ' όσον έχει αρχίσει να ισχύει. Σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις, π.χ καταστροφή του οχήματος, μπορεί να ακυρωθεί με έγκριση του

ΓΔΑ, εφ' όσον προσκομισθεί σ' αυτό το πρωτότυπο της πράσινης κάρτας, λόγω της αρχής του ενιαίου ασφαλιστρού. Για τον λόγο αυτό πρέπει πάντα να εξοφλείται από τον πελάτη.

#### **Ατύχημα με αλλοδαπό αυτοκίνητο**

Όλα τα ξένα αυτοκίνητα, κυρίως με πινακίδες τρίτων χωρών, που κυκλοφορούν στην χώρα μας, είναι εφοδιασμένα με πράσινη κάρτα. Σε περίπτωση σύγκρουσης πρέπει:

- Να συμπληρωθεί από τα δύο μέρη η Δήλωση Φιλικού Διακανονισμού.
- Να πάρει ο ζημιωθείς αντίγραφο από την πράσινη κάρτα, έστω και σε φωτοτυπία, διότι πολλές φορές τα στοιχεία μεταφέρονται λάθος, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολος ο εντοπισμός του οδηγού του οχήματος ή της ασφαλιστικής εταιρίας.
- Εάν το όχημα είναι κατοχυρωμένο σε κράτος του ΕΟΧ, να σημειωθεί ο αριθμός κυκλοφορίας του και εάν είναι δυνατόν η ασφαλιστική του εταιρία στο εξωτερικό.
- Να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για κατάθεση δήλωσης του αλλοδαπού στον αντιπρόσωπο της εταιρίας του. Το ΓΔΑ γνωρίζει τους αντιπροσώπους των ξένων ασφαλιστικών εταιριών.
- Σε περίπτωση σωματικών βλαβών να ενημερωθεί η τροχαία για άμεση επέμβαση.

Μετά την υποβολή της δήλωσης ακολουθείται η διαδικασία κανονικά, όπως και στην περίπτωση ζημιάς μεταξύ δύο ελληνικών αυτοκινήτων.

Αν το ξένο όχημα δεν διαθέτει πράσινη κάρτα, πρέπει να απευθυνθεί κανείς στο Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.

## Η ΝΕΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΟΔΗΓΙΑ SOLVENCYII

### Ιστορική αναδρομή

Η τρέχουσα ασφαλιστική νομοθεσία που σχετίζεται με την εποπτεία και τον υπολογισμό της κεφαλαιακής επάρκειας και την φερεγγυότητα των Ασφαλιστικών εταιρειών στην Ευρωπαϊκή Ένωση , όπως αυτή ρυθμίστηκε για τελευταία φορά το 2004 (Solvency I), προέρχεται από μια σειρά κοινοτικών οδηγιών που τέθηκαν σε εφαρμογή από το 1973 και εφεξής.

Η ανάγκη αναθεώρησης της προαναφερόμενης οδηγίας προέκυψε για τους εξής λόγους:

- Αποτελεσματική εποπτεία των ασφαλιστικών επιχειρήσεων.
- Εναρμόνιση των ποιοτικών και ποσοτικών εποπτικών μεθόδων.
- Πληρέστερο προσδιορισμό του περιθωρίου φερεγγυότητας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων λαμβάνοντας υπόψη τους κινδύνους που αφορούν στο underwriting, τη ρευστότητα, την αγορά καθώς και τον λειτουργικό κίνδυνο και πιστωτικό κίνδυνο.
- Προστασία των κατόχων ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

Η ιδέα της υλοποίησης του Solvency II βασίστηκε στο πλαίσιο του Basel II - της αντίστοιχης κοινοτικής οδηγίας για την κεφαλαιακή επάρκεια των τραπεζικών ιδρυμάτων .Το Basel II είχε επίσης σαν στόχο την εδραίωση ενός ενιαίου και σταθερού πλαισίου διαχείρισης κινδύνου στο Τραπεζικό χώρο, μέσα σε πλαίσια διαφάνειας και ολοκληρωμένης χαρτογράφησης των διαδικασιών. Το ίδιο φιλοδοξεί να πετύχει και το Solvency II για την ασφαλιστική αγορά βασισμένο στην μέθοδο των «τριών πυλώνων » που ακολουθήθηκε και στον σχεδιασμό του Basel II με επιτυχία.

Η οδηγία που αναμένεται να προκύψει από το πρόγραμμα του Solvency II θα εμπεριέχει στοιχεία από την τρέχουσα νομοθεσία αλλά παράλληλα θα ενσωματωθούν σε αυτή και καινούργια στοιχεία που θα αφορούν στην αξιολόγηση πολλαπλών κινδύνων σε διάφορα επίπεδα των ασφαλιστικών εργασιών. Τα ¾ του Solvency II, θα αποτελούνται από την κωδικοποίηση των μέχρι τώρα υπάρχουσών 14 οδηγιών για τις Ασφαλιστικές επιχειρήσεις τα οποία θα προσαρμοστούν και θα τροποποιηθούν ούτως ώστε να αντικατοπτρίζουν τις επιθυμητές αλλαγές.

### Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ SOLVENCY II

#### Πρώτος Πυλώνας – Ποσοτικές Προδιαγραφές (Quantitative requirements)

- Υπολογισμός εγγυητικού κεφαλαίου, τεχνικών προβλέψεων, κεφαλαιακών απαιτήσεων
- Αποτίμηση στοιχείων ενεργητικού παθητικού (Assets Management - ALM)

- Καθορισμός των κινδύνων προς αξιολόγηση, παράμετροι κινδύνων και τρόποι επιμέτρησης τους (εσωτερικά μοντέλα risk management).
- Τύπος υπολογισμού του ελάχιστου επιθυμητού κεφαλαίου που πρέπει να διατηρεί μια ασφαλιστική εταιρεία για να διασφαλίζει την φερεγγυότητα της (MCR).

#### **Δεύτερος Πυλώνας - Ποιοτικές Προδιαγραφές (Qualitative Requirements)**

- Καθορισμός των αρχών εσωτερικού ελέγχου πάνω στις οποίες θα βασίζεται η αξιολόγηση και η διαχείριση του ασφαλιστικού κινδύνου (governance).
- Ανασκόπηση της εποπτικής διαδικασίας ελέγχου των εσωτερικών μοντέλων και συνολικού ελέγχου της εταιρικής φερεγγυότητας.

#### **Τρίτος Πυλώνας - Εφαρμογή (Market discipline)**

- Τρέχουσες απαιτήσεις δημοσίευσης και παρουσίασης σύμφωνα με τις κρατικές διατάξεις σε συνδυασμό με τα IAS και τα IFRS.
- Μελλοντικές απαιτήσεις δημοσίευσης και παρουσίασης σύμφωνα με την εξέλιξη της Β΄ Φάσης του IFRS7 και την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία.

#### **Γενικά Συμπεράσματα:**

Η Ευρωπαϊκή ασφαλιστική αγορά αντιμετωπίζει θετικά την προσπάθεια της Κομισσιόν για την εφαρμογή του Solvency II και την θεωρεί αναγκαία για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ασφαλιστικών εταιρειών. Οι ανά την Ευρώπη εποπτικές αρχές είναι επίσης σύμφωνες δεδομένου ότι η εφαρμογή του Solvency II θα εξασφαλίσει την προστασία των καταναλωτών και θα θέσει ξεκάθαρα νομικά πλαίσια για την λειτουργία των ίδιων των εποπτικών αρχών. Το Solvency II θα δώσει στις Ευρωπαϊκές Ασφαλιστικές εταιρείες μια κοινή βάση λειτουργίας όσον αφορά και στον ποιοτικό αλλά και τον ποσοτικό υπολογισμό της φερεγγυότητας τους ενώ παράλληλα θα τους παρέχει την δυνατότητα αναγνώρισης των δικών τους εσωτερικών μοντέλων διαχείρισης των ασφαλιστικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων και των μεθόδων τους για την διασπορά και μείωση των κινδύνων αυτών μέσω άλλων μεθόδων (αντασφάλιση – επενδύσεις).

Το Solvency II θεωρείται μια φιλόδοξη πρωτοβουλία που δίνει την ευκαιρία στην Ευρωπαϊκή ασφαλιστική αγορά να εναρμονιστεί και να λειτουργεί σύμφωνα με τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της σύγχρονης οικονομίας που δέχεται ανελλιπώς τις επιπτώσεις (θετικές και αρνητικές) της παγκοσμιοποίησης. Αν και η οριστική εφαρμογή της σχετικής οδηγίας για το Solvency II δεν αναμένεται πριν το 2010, οι ασφαλιστικές εταιρείες θα πρέπει να αρχίσουν να προβλέπουν τις ανάλογες ενέργειες που αφορούν τα συστήματα και τις διαδικασίες τους σχετικά με την διαχείριση των ασφαλιστικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων. Οι προετοιμασίες για την ομαλή μετάβαση τους στο νέο νομοθετικό καθεστώς θα πρέπει να αρχίσουν το συντομότερο δυνατό προκειμένου οι εταιρείες να μην βρεθούν προ εκπλήξεων.



## SOLVENCY II

Το Solvency II βασίστηκε στο πλαίσιο του Basel II - της αντίστοιχης κοινοτικής οδηγίας για την κεφαλαιακή επάρκεια των τραπεζικών ιδρυμάτων . Το Basel II είχε επίσης σαν στόχο την εδραίωση ενός ενιαίου και σταθερού πλαισίου διαχείρισης κινδύνου στο Τραπεζικό χώρο, μέσα σε πλαίσια διαφάνειας και ολοκληρωμένης χαρτογράφησης των διαδικασιών. Το ίδιο φιλοδοξεί να πετύχει και το Solvency II για την ασφαλιστική αγορά βασισμένο στην μέθοδο των «τριών πυλώνων » που ακολουθήθηκε και στον σχεδιασμό του Basel II με επιτυχία.

Το Solvency II έχει σαν **βασικούς στόχους** τους ακόλουθους :

- Την προστασία των ευρωπαίων πολιτών - κατόχων ασφαλιστήριων συμβολαίων
- Την θέσπιση υπολογισμού του περιθωρίου φερεγγυότητας με μέθοδο η οποία θα είναι προσαρμοσμένη σύμφωνα με τους πραγματικούς κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες.
- Την αποφυγή της πολυπλοκότητας στον υπολογισμό του περιθωρίου φερεγγυότητας.
- Την προσαρμογή του περιθωρίου φερεγγυότητας σύμφωνα με τις αυξανόμενες ανάγκες και εξελίξεις της ασφαλιστικής αγοράς.
- Την αποφυγή υπέρ – κεφαλαιοποίησης.

Η οδηγία που αναμένεται να προκύψει από το πρόγραμμα του Solvency II θα εμπεριέχει στοιχεία από την τρέχουσα νομοθεσία αλλά παράλληλα θα ενσωματωθούν σε αυτή και καινούργια στοιχεία που θα αφορούν την αξιολόγηση πολλαπλών κινδύνων σε διάφορα επίπεδα των ασφαλιστικών εργασιών. Τα ¾ του Solvency II, θα αποτελούνται από την κωδικοποίηση των μέχρι τώρα υπαρχόντων 14 οδηγιών για τις Ασφαλιστικές επιχειρήσεις τα οποία θα προσαρμοστούν και θα τροποποιηθούν ούτως ώστε να αντικατοπτρίζουν τις επιθυμητές αλλαγές.

Το πρόγραμμα που ακολουθείται για την τελική έκδοση της οδηγίας Solvency II, γίνεται βάση του μοντέλου Λαμφαλούσι σύμφωνα με το οποίο ακολουθούνται οι εξής διαδικασίες σε τέσσερα διαφορετικά επίπεδα, προκειμένου να ολοκληρωθεί το πρόγραμμα με συνέπεια:

- **Επίπεδο 1:** Περιλαμβάνει την συγκέντρωση υφιστάμενων Οδηγιών και κανονισμών καθώς και προτάσεις για μελλοντικές οδηγίες, οι οποίες παρουσιάζονται στο Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για να υπάρχει έτσι η σύμφωνη γνώμη της Κομισιόν.



- **Επίπεδο 2:** Λαμβάνονται μέτρα για τις τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν στην υιοθέτηση των νομοθετικών μέτρων που περιυλλέχθηκαν στο πρώτο επίπεδο. Η Κομισσιόν με την σειρά της ετοιμάζει λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές βασιζόμενη στις απόψεις του **CEIOPS** και τις οριστικοποιεί αφού λάβει και τις απόψεις του **EIOPC** (European Insurance and Occupational Pensions Committee).
- **Επίπεδο 3:** Στο επίπεδο αυτό, ο **CEIOPS** σε συνεννόηση με την Συμβουλευτική επιτροπή (consultive panel) που απαρτίζεται από ειδικούς της ασφαλιστικής αγοράς και από καταναλωτές, παρέχει συνεχή επίβλεψη και αξιολόγηση για τα νομοθετικά μέτρα που αποφασίστηκαν στο δεύτερο επίπεδο μέχρι την έκδοση της τελικής Οδηγίας.
- **Επίπεδο 4:** Τέλος, στο τέταρτο επίπεδο, η Κομισσιόν προχωρεί στην ομοιόμορφη και αποτελεσματική υιοθέτηση της καινούργιας Ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Οι προετοιμασίες για το πρόγραμμα Solvency II ξεκίνησαν από τον Μάιο του 2001 όπου αποφασίστηκε η αναδιάρθρωση του Solvency I και η εισαγωγή του Solvency II, σε δύο βασικά στάδια. Το πρώτο στάδιο ολοκληρώθηκε το 2003 και αφορούσε τον συνολικό σχεδιασμό και τους στόχους του προγράμματος του Solvency II. Τον Σεπτέμβριο του 2003 δημοσιεύτηκε το έγγραφο της Κομισσιόν με τίτλο «Solvency II – reflections on the general outline of a framework directive and mandates for further technical work» (**Markt/2539/03**), το οποίο περιελάμβανε προτάσεις για την βελτίωση του συστήματος υπολογισμού της φερεγγυότητας των ασφαλιστικών εταιρειών μέσα από την δημιουργία της οδηγίας Solvency II.

Σημαντικός για την ολοκλήρωση του πρώτου σταδίου ήταν ο ρόλος της ειδικής μελέτης της **KPMG** (International Insurance Insight – Solvency II ,UK, 2002) και επίσης ο ρόλος του **CEA**, του **CEIOPS** ( Committee of European Insurance and Occupational Pensions Association) του **IAA** ( International Actuarial Association )και του **IASB** (International Accounting Standards Board).

Ακολούθησαν επίσης, τον Φεβρουάριο 2003 και τον Απρίλιο του 2004, οι αναφορές **Markt/2543/03** και **Markt/2502/04** αντίστοιχα, οι οποίες αφορούσαν τον σχεδιασμό του Solvency II με την μέθοδο των «τριών πυλώνων».

## **Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΠΥΛΩΝΩΝ**

**Ο σχεδιασμός των τριών πυλώνων έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:**

### **Πρώτος Πυλώνας - Ποσοτικές Προδιαγραφές (Quantitative requirements)**

- Καθορισμός της βάσης πάνω στην οποία θα υπολογίζονται οι τεχνικές προβλέψεις.
- Καθορισμός του MCR.
- Καθορισμός των επενδύσεων.

### Δεύτερος Πυλώνας - Ποιοτικές Προδιαγραφές (Qualitative Requirements)

- Καθορισμός των αρχών εσωτερικού ελέγχου πάνω στις οποίες θα βασίζεται η αξιολόγηση και η διαχείριση του ασφαλιστικού κινδύνου.
- Ανασκόπηση της εποπτικής διαδικασίας.

### Τρίτος Πυλώνας - Εφαρμογή (Market discipline)

- Διαφάνεια.
- Δημοσιοποίηση στοιχείων.

### ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΠΥΛΩΝΕΣ ΤΟΥ SOLVENCY II

Υπολογισμός ενεργητικού, παθητικού και κεφαλαίου	Ανασκόπηση εποπτικής διαδικασίας	Απαιτήσεις παρουσίασης και δημοσίευσεις
Εγγυητικό κεφάλαιο	Εσωτερικός έλεγχος	Τρέχουσες απαιτήσεις δημοσίευσης:
Τεχνικές προβλέψεις	Διαχείριση κινδύνων	
Κεφαλαιακές απαιτήσεις	Stress tessting	Κρατικές διατάξεις
Αποτίμηση ενεργητικού	Continuiging testing	☑ IFRS 4
Κίνδυνοι προς αξιολόγηση		☑ IFRS 7
Επιμέτρηση κινδύνου		Μελλοντικές απαιτήσεις δημοσίευσης:
Παράμετροι κινδύνου		☑ IFRS (Φάση 2 & IFRS 7
Τύπος υπολογισμού		☑ IAIS
Μοντέλα εσωτερικής προσέγγισης		☑ Ευρωπαϊκή νομοθεσία
<b>ΠΥΛΩΝΑΣ I</b>	<b>ΠΥΛΩΝΑΣ II</b>	<b>ΠΥΛΩΝΑΣ III</b>

Αναλυτικά, ο πρώτος πυλώνας περιλαμβάνει τον καθορισμό των κανόνων πάνω στους οποίους θα υπολογιστούν τα τεχνικά αποθεματικά, οι επενδύσεις σε κεφάλαια, η διαχείριση των περιουσιακών στοιχείων καθώς και το κεφάλαιο που θα εξασφαλίζει την επιθυμητή φερεγγυότητα στις ασφαλιστικές εταιρείες. Επίσης, στο στάδιο αυτό αναλύονται οι έννοιες του **MCR** (Minimum Capital Requirement) και **SCR** (Solvency Capital requirement) όπου:

**MCR**= Είναι το ελάχιστο επιθυμητό κεφάλαιο που πρέπει να διατηρεί μια ασφαλιστική εταιρεία για να διασφαλίζει την φερεγγυότητά της. Οποιοδήποτε κεφάλαιο κάτω του ελάχιστου, δίνει την δυνατότητα στην Εποπτική Αρχή να

επέμβει και να ανακαλέσει την άδεια της Ασφαλιστικής Εταιρείας μεταφέροντας το σύνολο των συμβολαίων της σε μια άλλη ασφαλιστική εταιρεία.

**SCR=** Το κεφάλαιο φερεγγυότητας είναι το επιθυμητό (optimum) κεφάλαιο το οποίο θα πρέπει να κατέχει μια ασφαλιστική εταιρεία λαμβάνοντας υπόψη όλους τους πιθανούς κινδύνους για την φερεγγυότητα της σύμφωνα με την οδηγία Solvency II. Το απαιτούμενο κεφάλαιο φερεγγυότητας SCR αντιστοιχεί σε ένα επίπεδο κεφαλαίου το οποίο επιτρέπει στην επιχείρηση να απορροφήσει σημαντικές απρόβλεπτες ζημιές και να παρέχει εύλογη κάλυψη στους ασφαλισμένους και τους δικαιούχους. Όταν μία επιχείρηση δεν πληρεί το SCR, θα πρέπει να αποκαταστήσει σε εύλογο χρόνο το απαραίτητο κεφάλαιο για την κάλυψη της απαίτησης αυτής, με βάση ένα συγκεκριμένο και εφικτό σχέδιο που θα υποβάλλεται προς έγκριση στην εποπτική αρχή.

Οι βασικοί κίνδυνοι στους οποίους εκτίθεται μια ασφαλιστική εταιρεία και στους οποίους καλείται να αντεπεξέλθει ο υπολογισμός του SCR και που μέχρι σήμερα δεν λαμβάνονται υπόψη στον υπολογισμό της φερεγγυότητας των ασφαλιστικών εταιρειών, είναι οι ακόλουθοι:

**Κίνδυνος Underwriting** : Ο κίνδυνος αυτός σχετίζεται άμεσα με την αξιολόγηση των πελατών των ασφαλιστικών εταιρειών, τα ασφάλιστρα, τα αντασφάλιστρα, τα τεχνικά αποθέματα καθώς και με την σωστή αξιολόγηση της συμπεριφοράς των πελατών της εταιρείας όσον αφορά την διατηρησιμότητα των ασφαλιστηρίων συμβολαίων.

**Κίνδυνος ρευστότητας** : (Liquidity Risk) Ο κίνδυνος αυτός σχετίζεται άμεσα με την οικονομική ρευστότητα της εταιρείας και με το κατά πόσο η εταιρεία είναι ικανή να αντεπεξέλθει στις οικονομικές της υποχρεώσεις όχι μόνο σε επίπεδο αποζημιώσεων αλλά και σε επίπεδο υποχρεώσεων γενικότερα.

**Κίνδυνος αγοράς** : (Market Risk) Ο κίνδυνος αυτός σχετίζεται με τις μεταβολές στην αγορά χρήματος δηλαδή στις αυξο-μειώσεις των επιτοκίων, στις χρηματιστηριακές συναλλαγές και την κατάσταση των χρηματαγορών γενικότερα και τέλος στις αγορές παραγώγων και συναλλάγματος κλπ.

**Πιστωτικός κίνδυνος**: (Credit Risk) Ο πιστωτικός κίνδυνος στον ασφαλιστικό κλάδο σχετίζεται με την δυνατότητα των αντασφαλιστών να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις τις εταιρείας σε μια δεδομένη στιγμή. Ο πιστωτικός κίνδυνος εμπεριέχει επίσης και στην σωστή επενδυτική πολιτική της εταιρείας καθώς και την δυνατότητα της εταιρείας να εισπράττει από τους χρεώστες της και να είναι απαλλαγμένη από προβληματικούς λογαριασμούς.

**Συστηματικός κίνδυνος** : (Historic – reserving Risk) Ο κίνδυνος αυτός κυρίως με το νομοθετικό περιβάλλον στο οποίο κινείται οι επιχείρηση καθώς και με τους οικονομικούς κύκλους που διανύει η αγορά στην οποία λειτουργεί.

**Επιχειρηματικός κίνδυνος:** ( Operational Risk) Ο επιχειρηματικός κίνδυνος αφορά στις διαδικασίες, τα συστήματα, την διοίκηση ή την πιθανότητα εξαπάτησης που εντός της εταιρείας.

Σύμφωνα με το Solvency II, οι κίνδυνοι αυτοί θα αξιολογούνται ξεχωριστά και τα αποτελέσματα αυτά θα αθροίζονται δίνοντας έτσι το σωστό SCR. Και στα εσωτερικά μοντέλα η συνολική ζημιά που πιθανό να προκύψει από κάθε κίνδυνο θα περιγράφεται μέσω μιας κατανομής πιθανοτήτων εκτιμώντας όλα τα πιθανά αποτελέσματα. Η τελική μορφή της τυποποιημένης προσέγγισης δεν έχει ακόμα οριστικοποιηθεί. Μέχρι τώρα, η μέθοδος που χρησιμοποιείται κυρίως στον τραπεζικό χώρο για την εκτίμηση δυνητικής ζημίας που προκύπτει από συγκεκριμένη κατηγορία κινδύνου, είναι η **Value at Risk (VaR)**.

Ο **δεύτερος πυλώνας** περιλαμβάνει την δημιουργία των αρχών πάνω στις οποίες θα βασιστεί η εποπτεία για την επάρκεια των κεφαλαίων που θα αφορούν την φερεγγυότητα των ασφαλιστικών εταιρειών καθώς και την εποπτεία και έγκριση των εσωτερικών μοντέλων υπολογισμού του SCR. Επίσης θα δοθούν οι προδιαγραφές και οι αρχές πάνω στις οποίες θα λειτουργήσουν οι ίδιες οι εποπτικές αρχές.

Η Κομισσιόν, έχει βασιστεί για την ολοκλήρωση του δεύτερου πυλώνα, πάνω στην έκθεση «Sharma» (The Sharma report) από την EISA (Conference of European Insurance Supervisory Authorities) που εκδόθηκε στις αρχές του 2003. Η έκθεση «Sharma» εισηγείται τις αρχές στις οποίες θα πρέπει να βασιστεί ο εσωτερικός έλεγχος του κινδύνου ενώ παράλληλα είναι ξεκάθαρα τα καθήκοντα, οι ευθύνες και η ιεραρχία στην κάθε εταιρεία αλλά και στην Εποπτική αρχή για να διασφαλίζεται με αυτό τον τρόπο η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος. Η βασική αρχή που προκύπτει είναι ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες θα πρέπει να παρέχουν ασφάλιση μόνο για κινδύνους που είναι ελεγχόμενοι και όταν το επίπεδο κινδύνου είναι αποδεχτό (και ανεχτό) από την εταιρεία. Παράλληλα η αντασφάλιση θα πρέπει να λαμβάνεται και να είναι προσαρμοσμένη σύμφωνα με τις μεθόδους underwriting της εταιρείας. Θα πρέπει επίσης να αναθεωρείται και να αναπροσαρμόζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Όσον αφορά στον έλεγχο και την εποπτεία των εσωτερικών μοντέλων, ο CEA έχει προτείνει την χρήση των μεθόδων του **Stress testing** (υπολογισμός των επιπτώσεων δραματικών και αντίξωων σεναρίων στο χαρτοφυλάκιο όπως π.χ τρομοκρατική επίθεση, οικονομική ύφεση κλπ) και του **Back testing** (χρήση ιστορικών στοιχείων για την δημιουργία παροντικών εκτιμήσεων). Έχει επίσης δρομολογηθεί και ο σχεδιασμός των αρμοδιοτήτων – εξουσιών της Εποπτικής αρχής ενώ παράλληλα χαρτογραφούνται και οι πιθανές ενέργειες της εποπτικής αρχής σε περίπτωση που

το κεφάλαιο φερεγγυότητας μιας εταιρείας είναι χαμηλότερο του MCR. Στις περιπτώσεις που εταιρεία τηρεί μεν το επιθυμητό MCR αλλά δεν φτάνει στα επίπεδα αποθεμάτων του SCR, η εποπτική αρχή θα μπορεί να συμβουλέψει την ασφαλιστική εταιρεία αλλά δεν θα είναι σε θέση να επιβάλει κυρώσεις.

Βέβαια, αυτές είναι οι ελάχιστες προδιαγραφές που θα θέσει η Ε.Ε στην εκάστοτε εποπτική αρχή οι οποίες μπορούν να γίνουν και πιο αυστηρές αναλόγως της επιθυμίας για επιπλέον ελέγχους του εκάστοτε κράτους μέλους. Ο δεύτερος πυλώνας θα καθορίσει επίσης και τις μεθόδους αξιολόγησης των προδιαγραφών του πρώτου πυλώνα δηλαδή με μια προκαθορισμένη διαδικασία θα γίνονται οι απαραίτητοι έλεγχοι για να διασφαλίζεται ότι οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζει η κάθε εταιρεία αξιολογούνται και αντιμετωπίζονται με τον σωστό τρόπο από την διοίκηση της εταιρείας. Παράλληλα, η εποπτική αρχή θα εξετάζει τις μεθόδους εσωτερικού ελέγχου των εταιρειών καθώς και την ορθότητα των λογιστικών εγγραφών. Η επενδυτική πολιτική της κάθε εταιρείας θα υπόκειται σε έγκριση από την εποπτική αρχή. Θα προελέγχονται επίσης οι πίνακες θνησιμότητας που θα χρησιμοποιηθούν για την κοστολόγηση των ασφαλιστικών προϊόντων.

Η δεύτερη φάση, την οποία και διανύουμε αυτή την στιγμή, είναι αφιερωμένη στον λεπτομερή σχεδιασμό (εισήγηση) της σχετικής οδηγίας του Solvency II και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2007 με την έκδοση της και με προοπτική πλήρους εφαρμογής της μέχρι το τέλος του 2010. Για τον σχεδιασμό της οδηγίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από τον CEIOPS (Committee of European Insurance and Occupational Pensions Supervisors (CEIOPS)) σε τρία στάδια (3 waves) να γνωμοδοτήσει σε συγκεκριμένα θέματα, τα καλούμενα Calls for Advice CFA (Appendix II).

Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστούν οι μέθοδοι για την διαδικασία έγκρισης των εσωτερικών μοντέλων.

Οι εταιρείες θα πρέπει να υιοθετήσουν αρχές εσωτερικού ελέγχου που θα διασφαλίζουν την υγιή διαχείριση των κινδύνων που θα περιλαμβάνουν κανόνες σχετικά με τη δραστηριότητα αποδοχής ασφαλίσεων, καθώς και γενικές οδηγίες για τη διαχείριση των ασφαλιστήριων συμβολαίων, των ζημιών και των τεχνικών αποθεματικών.

Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις πιθανόν να υποχρεούνται να υποβάλλουν σχέδιο επενδυτικής πολιτικής. Ειδική σημασία θα δοθεί στην αντιστοίχιση/διαχείριση ενεργητικού-παθητικού και στη διάρθρωση του προγράμματος αντασφάλισης της ασφαλιστικής επιχείρησης.



**Ο τρίτος πυλώνας**, αφορά αποκλειστικά στην ενίσχυση της πειθαρχίας της αγοράς (market discipline) και στην οριοθέτηση των κανονισμών δημοσίευσης οικονομικών στοιχείων τα οποία θα είναι ομοιόμορφα σε όλη την ενιαία ασφαλιστική αγορά. Μέσω του τρίτου πυλώνα, ο οποίος δεν έχει αναλυθεί ιδιαίτερα μέχρι την παρούσα φάση, θα εξασφαλιστεί η διαφάνεια και η ομοιομορφία τόσο σε επίπεδο αξιολόγησης κινδύνων αλλά και σε επίπεδο λογιστικού χειρισμού και δημοσίευσης, στον ασφαλιστικό κλάδο.

#### **SOLVENCY II ΚΑΙ ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΗ**

Όσον αφορά στην αντασφάλιση ως μέσο μείωσης του κινδύνου (risk medication technique), ο **CEIOPS** δεν έχει ακόμα αποφανθεί για το κατά πόσο και σε ποια έκταση θα ληφθεί υπόψη. Μέχρι την παρούσα φάση, η γνώμη που επικρατεί είναι ότι η αντασφάλιση θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό του MCR και ενώ το SCR θα πρέπει να υπολογίζεται χωρίς τα αντασφαλισμένα κεφάλαια. Ο CEIOPS έχει επίσης εισηγηθεί την δημιουργία εταιρικής στρατηγικής ελέγχου της αντασφάλισης.

#### **SOLVENCY II ΚΑΙ Δ.Λ.Π**

Οι οικονομικές καταστάσεις που προετοιμάζονται και δημοσιεύονται, διαφέρουν και στον τρόπο παρουσίασης τους αλλά και στην ουσία τους στο σύνολο των Ευρωπαϊκών χωρών λόγω της χρήση διαφορετικών λογιστικών σχεδίων και ιδιαίτερων νομοθεσιών της κάθε χώρας.

Τον Ιούνιο του 2002 το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενέκρινε κανονισμό βάση του οποίου από την 1/1/2005, όλες οι εισηγμένες εταιρείες στην Ε.Ε θα πρέπει να δημοσιεύουν τις Οικονομικές τους Καταστάσεις σύμφωνα με τα **IAS** (International Accounting Standards). Την περίοδο λήψης της συγκεκριμένης απόφασης, δεν υπήρχε κάποια συγκεκριμένη πρόβλεψη για τις ασφαλιστικές εταιρείες μέσα στο πλαίσιο των IAS.

Το **IASB** (International Accounting Standards Board) από το 1997 είχε αρχίσει να εργάζεται πάνω σε ένα πρόγραμμα σχετικό με τον ασφαλιστικό κλάδο και τα διεθνή λογιστικά πρότυπα αποτέλεσμα του οποίου ήταν η έκδοση του **DSOP** (Draft Statement of Principles) στα τέλη του 2001. Το IASB αποφάσισε να διαχωρίζει το πρόγραμμα αυτό σε δύο φάσεις ολοκλήρωσης. Αποτέλεσμα της πρώτης φάσης του προγράμματος ήταν η έκδοση του **IFRS 4** (International Financial Reporting Standard) τον Μάρτιο του 2004, το οποίο ασχολείται με την παρουσίαση και την διαφάνεια των οικονομικών καταστάσεων και συμπεριλάμβανε πλέον και τον όρο «ασφαλιστήρια συμβόλαια». Το **IFRS 4** για να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί σωστά χρειάζεται παράλληλα και το **IAS 39** το οποίο καλύπτει την αναγνώριση και επιμέτρηση χρηματοοικονομικών εργαλείων. Δεδομένου ότι το **IFRS 4** και το **IAS 39**



έχουν ενσωματωθεί στην Ευρωπαϊκή Νομοθεσία πριν το 2005, η χρήση τους καθίσταται υποχρεωτική για την προετοιμασία των Οικονομικών καταστάσεων όλων των εταιρειών που λειτουργούν εντός της ενιαίας αγοράς.

Στην Ελληνική Νομοθεσία, αυτό το θέμα σκιαγραφείται στον Νόμο Υπ'αριθ. 3487/2006 που ενσωματώνει την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2003/51/EK για τους ετήσιους και ενοποιημένους λογαριασμούς χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και ασφαλιστικών επιχειρήσεων. Οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που είναι υποχρεωμένες να συντάσσουν Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα είναι:

- Οι ανώνυμες ασφαλιστικές εταιρείες των οποίων οι μετοχές ή άλλες κινητές αξίες είναι εισηγμένες σε οργανωμένη χρηματιστηριακή αγορά.
- Οι μη εισηγμένες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι θυγατρικές επιχειρήσεων που εφαρμόζουν τα Δ.Λ.Π. και αντιπροσωπεύουν αθροιστικά ποσοστό μεγαλύτερο του 5% του ενοποιημένου κύκλου εργασιών ή του ενοποιημένου ενεργητικού ή των ενοποιημένων αποτελεσμάτων μετά την αφαίρεση της αναλογίας των μετοχών μειοψηφίας.
- Είναι επίσης δυνατή η προαιρετική εφαρμογή των Δ.Λ.Π.

Η δεύτερη φάση του προγράμματος για την έκδοση δεύτερου IFRS που θα αφορά τα ασφαλιστήρια συμβόλαια αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2007 χωρίς να έχει οριστικοποιηθεί ακόμα ο χρόνος ολοκλήρωσης του προγράμματος. Σύμφωνα με την σχετική πρόταση που αφορά το IFRS για τις ασφαλιστικές εταιρείες τα ασφαλιστικά συμβόλαια θα αναγνωρίζονται στο ακέραιο το έτος το οποίο έχουν αγοραστεί. Αυτό σημαίνει ότι η παρούσα αξία όλων των ασφαλιστρών που θα εισπραχθούν στο μέλλον, θα συμπεριλαμβάνεται στον ισολογισμό της τρέχουσας χρήσης ενώ παράλληλα θα καταργηθεί το ειδικό απόθεμα για μη εισπραχθέντα ασφάλιστρα. Συνεπώς, η ασφαλιστική αγορά βρίσκεται εν αναμονή των εξελίξεων σε σχέση με το IFRS για να ενσωματωθεί και αυτό στην όλη διαδικασία της προσαρμογής στο Solvency II.

#### **ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η Ευρωπαϊκή ασφαλιστική αγορά αντιμετωπίζει θετικά την προσπάθεια της Κομισσιόν για την εφαρμογή του Solvency II και την θεωρεί αναγκαία για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ασφαλιστικών εταιρειών. Οι ανά την Ευρώπη εποπτικές αρχές είναι επίσης σύμφωνες δεδομένου ότι η εφαρμογή του Solvency II θα εξασφαλίσει την προστασία των καταναλωτών και θέσει ξεκάθαρα νομικά πλαίσια για την λειτουργία των ίδιων των εποπτικών αρχών. Το Solvency II θα δώσει στις Ευρωπαϊκές Ασφαλιστικές εταιρείες μια κοινή βάση λειτουργίας όσον αφορά και τον ποιοτικό αλλά και τον ποσοτικό υπολογισμό της φερεγγυότητας τους ενώ παράλληλα θα τους παρέχει την δυνατότητα αναγνώρισης των δικών τους εσωτερικών μοντέλων διαχείρισης των ασφαλιστικών και

χρηματοοικονομικών κινδύνων και των μεθόδων τους για ανακατανομή (μετακύληση) των κινδύνων αυτών μέσω άλλων μεθόδων (αντασφάλιση – επενδύσεις).

Το Solvency II θεωρείται μια φιλόδοξη πρωτοβουλία που δίνει την ευκαιρία στην Ευρωπαϊκή ασφαλιστική αγορά να εναρμονιστεί και να λειτουργεί σύμφωνα με τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της σύγχρονης οικονομίας που δέχεται ανελλιπώς τις επιπτώσεις (θετικές και αρνητικές) της παγκοσμιοποίησης. Οι ασφαλιστικές εταιρείες θα πρέπει να αρχίσουν τις προετοιμασίες για την ομαλή μετάβαση τους στο νέο νομοθετικό καθεστώς το συντομότερο δυνατό προκειμένου να μην βρεθούν προ εκπλήξεων. Αν και η οριστική εφαρμογή της σχετικής οδηγίας για το Solvency II δεν αναμένεται πριν το 2010, οι ασφαλιστικές εταιρείες θα πρέπει να κάνουν τις ανάλογες προβλέψεις που αφορούν στα συστήματα και τις διαδικασίες τους σχετικά με την διαχείριση των ασφαλιστικών και χρηματοοικονομικών κινδύνων.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ: «ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ»  
(ΑΘΗΝΑ 2003) «ΕΣΟΔΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ  
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ» (ΑΘΗΝΑ 2002)»

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΑΦΕΙΑΔΗ: «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ: ΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΙΝΙΚΗ  
ΕΥΘΥΝΗ» (ΑΘΗΝΑ 1996)

ΙΩΑΝΝΗ ΡΟΚΑ: «Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ» (ΑΘΗΝΑ 2002)

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΙΜΙΤΣΕΚ: «ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΗ» (ΑΘΗΝΑ 1997)

ΣΚΥΛΟΥΔΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ: «ΔΙΚΑΙΟ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ» (ΑΘΗΝΑ 2003)

ΣΤΕΡΙΩΤΗΣ ΚΙΜΩΝΑΣ: «ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ: ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ,  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΑ Δ.Λ.Π ΚΑΙ SOLVENCY II»  
(ΑΘΗΝΑ 2008)»

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: «ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ» (ΑΘΗΝΑ 2008)

ΜΑΡΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ: « Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ» (ΑΘΗΝΑ 2008)

ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ: «ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΟ ΛΕΞΙΚΟ»  
(ΛΕΥΚΩΣΙΑ 1991)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΚΡΗΣ: «Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ»  
(ΑΘΗΝΑ 1996)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΠΥΡΙΔΑΚΗΣ: «ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ» (ΑΘΗΝΑ 2003)

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: «ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΑ  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ» (ΑΘΗΝΑ 2005)

ΡΑΝΙΑ ΧΑΤΖΗΝΙΚΟΛΑΟΥ: «ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ» (ΑΘΗΝΑ 2000)

ΑΝΔΡΕΑΣ ΦΛΟΥΔΑΣ: «ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΕΞ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΚΩΝ  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ» (ΑΘΗΝΑ 1985)

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΥΚΤΙΟ**

**[WWW.EAEE.GR](http://WWW.EAEE.GR)**

**[WWW.INSURANCEDAILY.GR](http://WWW.INSURANCEDAILY.GR)**

**[WWW.MID-HELLAS.GR](http://WWW.MID-HELLAS.GR)**

**[WWW.ASFALISTRA.GR](http://WWW.ASFALISTRA.GR)**

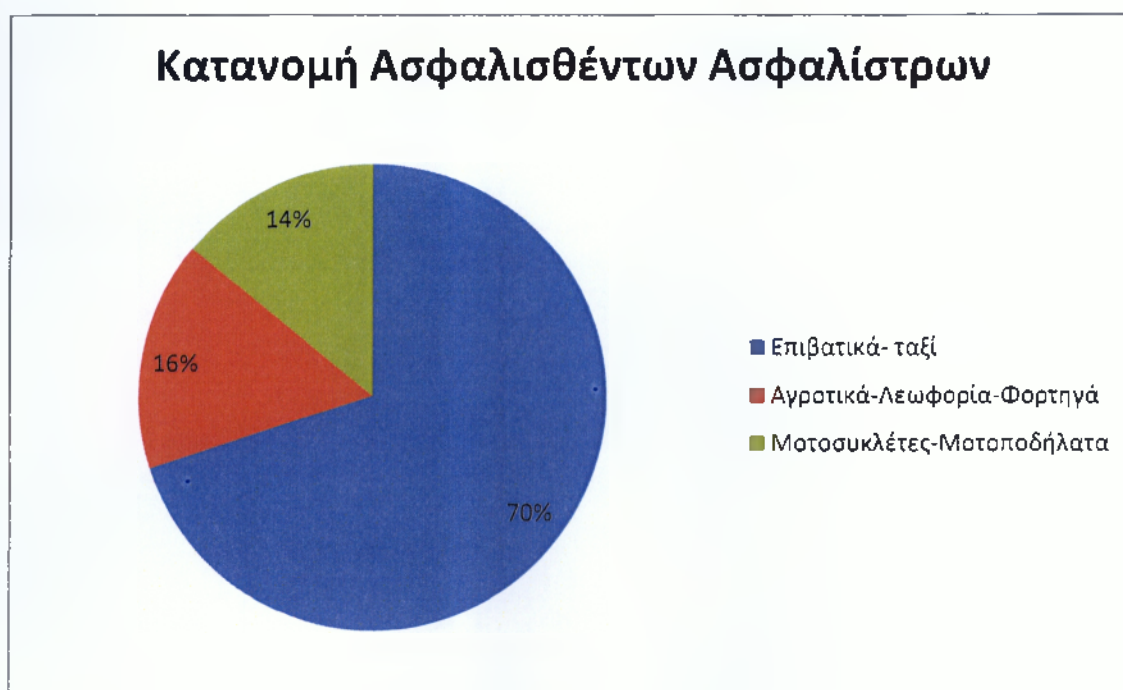
## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ**

## ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

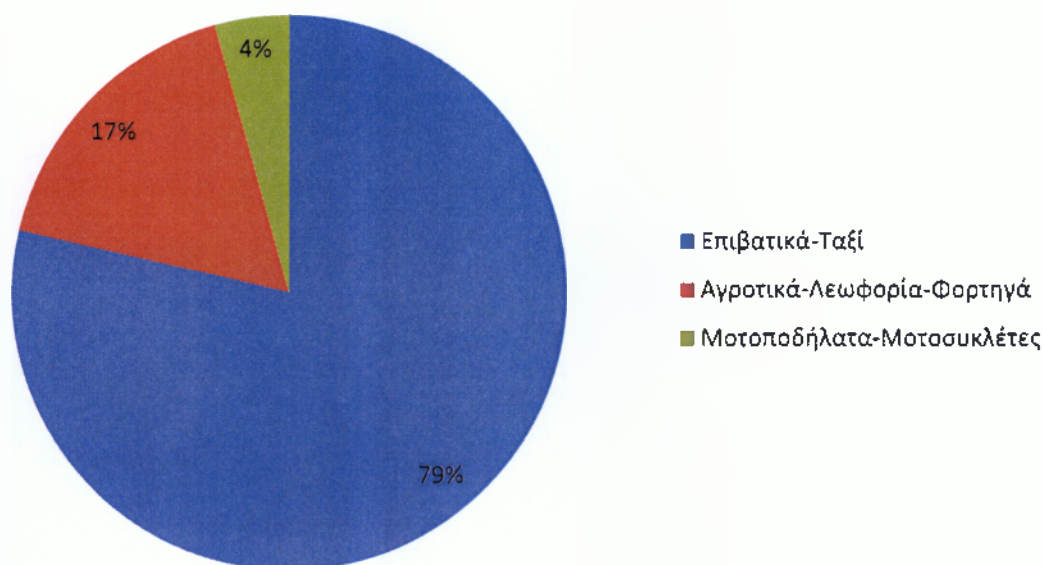
Η ασφάλιση αυτοκινήτου αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους δραστηριοποίησης της Ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς όπου συμμετέχουν 41 επιχειρήσεις με παραγωγή 1,9 δις € και καταβολές αποζημιώσεων 1δισ € το 2009. Η μεγαλύτερη σε όγκο ασφαλίσεων, κάλυψη των αυτοκινήτων είναι η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων. Οι σημαντικότεροι οικονομικοί δείκτες της συγκεκριμένης κάλυψης έχουν ως εξής:

ΔΕΙΚΤΗΣ 2009	
Ίδια κράτηση Ασφαλίσεων	93.4%
Κόστος Πρόσκτησης Ασφαλιστικών Εργασιών	16.7%
Δικαίωμα Συμβολαίου/Εγγεγραμμένα Συμβόλαια	23.7%
Δείκτης Ζημιών (LOSS RATIO)	79.7%
Εκκρεμείς Ζημιές/Παραγωγή Ασφαλίσεων	134.3%

Τα ασφαλισθέντα οχήματα και η παραγωγή ασφαλίσεων για το 2009 κατανέμονται ως ακολούθως :



## Κατανομή Παραγωγής Ασφαλίσεων



Τα στοιχεία αφορούν σε ένα σύνολο 4.903.182 οχημάτων για το 2009, υπολογισμένων στατιστικά με βάση τις ημέρες ασφάλισης κάθε συμβολαίου ξεχωριστά, με αναγωγή στις 365 ημέρες του έτους.

Σημειώνεται ότι δεν περιλαμβάνονται στο ανωτέρω σύνολο γιατί δεν ασφαλίζονται σε Ιδιωτικές εταιρίες, τα οχήματα του Δημοσίου τομέα (συμπεριλαμβανομένων των Σωμάτων Ασφαλείας ) και τα ΚΤΕΛ.



#### ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΣΩΝ ΔΗΛΩΘΕΙΣΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Για τον υπολογισμό της εκατοστιαίας κατανομής των ποσών δηλωθείσων ζημιών ανά είδος ασφαλιστικής κάλυψης, χρησιμοποιήθηκαν τα στοιχεία των ζημιών που δηλώθηκαν για πρώτη φορά το έτος 2009, ανεξάρτητα για το αν γι' αυτές υπήρξε καταβολή αποζημίωσης ή παρέμειναν εκκρεμείς στο τέλος του έτους.

Συνεπώς στον πίνακα που ακολουθεί η κατανομή των αποζημιώσεων αναφέρεται στο ποσό αποκατάστασης ζημιών (πληρωθείσες και εκκρεμείς ) όπως αυτές αποτιμώνται στο τέλος του ημερολογιακού έτους δήλωσης.

ΕΚΑΤΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΟΣΟΥ ΔΗΛΩΘΕΙΣΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΚΑΛΥΨΗΣ, 2009	
ΣΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΛΑΒΕΣ	21.9%
ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	58.7%
ΠΥΡΟΣ	0.7%
ΚΛΟΠΗ (ΜΕΡΙΚΗ-ΟΛΙΚΗ)	3.4%
Ζ.Ι.Α	9.2%
ΘΡΑΥΣΗ ΚΡΥΣΤΑΛΛΩΝ	4%
ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ-ΦΥΣΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ	1.4%
ΛΟΙΠΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ	0.7%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>100%</b>

Όπως φαίνεται, ο μεγαλύτερος όγκος αποζημιώσεων προέρχεται από τις υλικές ζημιές (58,7%) στο πλαίσιο της κάλυψης της αστικής ευθύνης έναντι τρίτων. Η αντίστοιχη κάλυψη των σωματικών βλαβών εκτιμάται ότι συμμετέχει κατά 21,9% στο σύνολο των αποζημιώσεων. Βέβαια το ποσοστό αυτό αναμένεται ότι θα αυξηθεί με το πέρασμα του χρόνου, καθώς πολλές από τις υποθέσεις ζημιών σωματικών βλαβών επιλύονται δικαστικά.

**ΔΕΙΚΤΗΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΤΥΠΟ ΟΧΗΜΑΤΟΣ**

<b>ΔΕΙΚΤΕΣ ΖΗΜΙΩΝ ΑΝΑ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΤΥΠΟ, 2009</b>							
<b>ΚΑΛΥΨΗ</b>	<b>Ι.Χ.Ε</b>	<b>Φ.Ι.Χ</b>	<b>Φ.Ι.Χ ΑΓΡ.</b>	<b>ΤΑΞΙ</b>	<b>ΛΕΩΦΟΡΙΑ</b>	<b>ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
Αστικής Ευθύνης	73.8%	79.2%	90.1%	65.9%	88.5%	56.8%	74.8%
Πυρός	12.5%	20.4%	11.7%	4.9%	42.2%	11.7%	14.5%
Κλοπής	31.9%	41%	34.4%	3.7%	0.8%	53.4%	37.7%
Ζ.Ι.Α	91.9%	81.1%	172.7%	141.7%	397%	188.5	91.6%
Θραύση Κρυστάλλων	64.9%	79%	55.7%	158.4%	106.1%	473.6%	67.2%
Τρομοκρατικές Ενέργειες	22.9%	8%	3.9%	1.8%	16.5%	16.7%	21%
Φυσικά Φαινόμενα	52%	10.2%	22.4%	10.2%	0.1%	47.5%	46%

Σε αυτόν τον πίνακα υπολογίζεται ο αντίστοιχος δείκτης ζημιών (loss ratio) ανά κάλυψη και τύπο οχήματος για το ημερολογιακό έτος 2009.

Τα στοιχεία προέρχονται από τις δηλώσεις στοιχείων 33 ασφαλιστικών εταιριών - μελών που κατέγραψαν εργασίες στην ασφάλιση αυτοκινήτων, και των οποίων τα στοιχεία κρίθηκαν πλήρη και συγκρίσιμα.

## ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΖΗΜΙΩΝ

Ετήσια μελέτη της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος

### ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΖΗΜΙΩΝ, 2009

	Εγγεγραμμένα Ασφάλιστρα	ποσοστό (%)
(Ποσά σε ευρώ)		
Ατυχήματα	61.430.690,45	2,09%
Ασθένειες	10.606.295,58	0,36%
Χερσαία οχήματα	431.082.783,39	14,67%
Αεροσκάφη	513.083,33	0,02%
Πλοία (θαλάσσια, λιμναία, ποτάμια)	23.732.797,38	0,81%
Μεταφερόμενα εμπορεύματα	39.033.488,51	1,33%
Πυρκαϊά και στοιχεία της φύσεως	454.926.003,01	15,48%
Λοιπές ζημιές αγαθών	141.800.817,20	4,83%
<b>Αστική ευθύνη χερσαίων οχημάτων</b>	<b>1.454.286.739,75</b>	<b>49,49%</b>
) Αστική ευθύνη από αεροσκάφη	1.754.146,10	0,06%
) Αστική ευθύνη πλοίων	7.995.365,46	0,27%
) Γενική αστική ευθύνη	85.333.913,77	2,90%
) Πιστώσεις	40.539.841,82	1,38%
) Εγγυήσεις	5.557.577,93	0,19%
) Διάφορες χρηματικές απώλειες	22.665.732,93	0,77%
) Νομική προστασία	58.484.385,10	1,99%
) Βοήθεια	98.959.208,04	3,37%
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΖΗΜΙΩΝ</b>	<b>2.938.702.869,75</b>	<b>100%</b>

## ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

- Αριθμός εταιριών
- Μερίδια αγοράς

### 1. Αριθμός Εταιριών

ΕΤΗ	Εταιρίες			
	Ζωής	Ζημιών	Μικτές	Σύνολο
2009	17	51	13	81
2008	15	58	12	85
2007	16	57	13	86
2006	17	60	13	90
2005	18	64	13	95
2004	19	67	13	99
2003	19	68	13	100
2002	20	69	13	102
2001	20	74	13	107
2000	20	76	14	110

### 2. Μερίδια αγοράς (επί εγγεγραμμένων ασφαλιστρων)

2009	Ασφαλίσεις Ζωής	Ασφαλίσεις Ζημιών
Οι 5 πρώτες	65,33%	39,34%
Οι 10 πρώτες	85,57%	57,83%
Οι 15 πρώτες	96,23%	72,89%
Οι 20 πρώτες	99,48%	82,54%

2008	Ασφαλίσεις Ζωής	Ασφαλίσεις Ζημιών
Οι 5 πρώτες	66,18%	34,99%
Οι 10 πρώτες	88,91%	56,27%
Οι 15 πρώτες	97,50%	72,16%
Οι 20 πρώτες	99,58%	81,90%

ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

ΠΛΗΘΟΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΛΛΟΔΑΠΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΤΩΝ 2008-2009 ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ						
ΧΩΡΑ	2008	2009			2008	2009
ΑΥΣΤΡΙΑ	89	75		ΙΣΛΑΝΔΙΑ	0	0
ΑΛΒΑΝΙΑ	244	237		ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	25	19
ΑΝΔΟΡΑ	0	0		ΛΕΤΟΝΙΑ	3	4
ΒΕΛΓΙΟ	84	89		ΜΑΛΤΑ	0	0
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	1.227	1.583		ΜΑΡΟΚΟ	0	0
ΒΟΣΝΙΑ	10	14		Π.Γ.Δ.Μ	135	125
ΕΛΒΕΤΙΑ	57	46		ΝΟΡΗΓΙΑ	3	4
ΚΥΠΡΟΣ	44	25		ΟΛΛΑΝΔΙΑ	67	66
ΤΣΕΧΙΑ	59	49		ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	5	3
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	1.110	955		ΠΟΛΩΝΙΑ	244	216
ΔΑΝΙΑ	18	8		ΡΟΥΜΑΝΙΑ	296	362
ΙΣΠΑΝΙΑ	54	50		ΣΟΥΗΔΙΑ	35	25
ΕΣΘΟΝΙΑ	4	4		ΣΛΟΒΑΚΙΑ	17	23
ΓΑΛΛΙΑ	227	167		ΣΛΟΒΕΝΙΑ	16	22
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	3	1		ΤΥΝΗΣΙΑ	0	0
Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ	110	102		ΤΟΥΡΚΙΑ	123	144
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	55	47		ΜΟΛΔΑΒΙΑ	11	11
ΚΡΟΑΤΙΑ	3	4		ΟΥΚΡΑΝΙΑ	6	4
ΙΣΡΑΗΛ	0	0		ΣΕΡΒΙΑ	113	93
ΙΡΑΝ	5	3		ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ	1	0
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	2	3		ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ	9	8
ΙΤΑΛΙΑ	510	498		ΡΩΣΙΑ	0	3
				<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5.092</b>	<b>5.024</b>

**ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΜΕΣΟΥ ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΖΗΜΙΩΝ**

<b>Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ Σ.Α.Π ΤΟ 5ΜΗΝΟ 2008-2009</b>			
	<b>5ΜΗΝΟ2008</b>	<b>5ΜΗΝΟ2009</b>	<b>ΑΥΞΗΣΗ</b>
ΠΛΗΘΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΩΝ <b>Υ.Ζ</b>	81.039	86.884	7,21%
ΠΛΗΘΟΣ ΚΑΤΑΒΟΛΩΝ <b>Σ.Β</b>	370	413	11,62%
ΠΟΣΟ ΚΑΤΑΒΟΛΩΝ <b>Υ.Ζ</b>	75.816.789e	83.434.609e	10,04%
ΠΟΣΟ ΚΑΤΑΒΟΛΩΝ <b>Σ.Β</b>	206.058e	287.762e	37,22%



## ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΜΗΤΟΥ

### Βασικά στοιχεία τιμολόγησης Αυτοκινήτου

Τα πεδία με \* πρέπει να συμπληρωθούν

Όνομα:\*

Επώνυμο:

Χρήση:\*

Έδρα:\*

Επάγγελμα:\*

Φορολογική ισχύς:\*

Bonus Malus:

Έτος κατασκευής:\*

Ασφαλιζόμενο κεφάλαιο (αξία οχήματος):\*

Ημερομηνία γέννησης:\*

Ημερομηνία απόκτησης διπλώματος:\*

Τύπος οχήματος:\*

Απλό  Cabrio

Διάρκεια:\*

Ετήσιο  Εξάμηνο

### \* Βασικές καλύψεις

Σωματικές βλάβες:

Υλικές ζημιές

Φροντίδα ατυχήματος : \*

Προστασία Bonus Malus: \*

Υλικές ζημιές από ανασφάλιστο: \*

---

#### **➤ Προαιρετικές καλύψεις**

Προσωπικό ατύχημα:

Νομική προστασία:

Θραύση κρυστάλλων:

Κάλυψη αερόσακου (Συνέπεια ατυχήματος):

Κάλυψη αερόσακου (Τυχασίου ανοίγματος):

Πυρός:

Τρομοκρατικές ενέργειες:

Κλοπή ολική:

Κλοπή ολική/μερική:

Ίδιες ζημιές και κακόβουλες βλάβες:

Οδική βοήθεια

Παρατηρήσεις:

