

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΙΚΗΣ

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ  
ΕΛΛΑΔΑ. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ



**Μελέτη**

Αναγνώστου Μαρία

**Επιβλέπων**

Λυγγίτσος Αλέξανδρος

Νοέμβριος 2012

**ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ  
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ,  
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

## Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εξετάζει τον κλάδο ασφάλισης των μηχανοκίνητων οχημάτων στον Ελλαδικό χώρο. Ο κλάδος συμπεριφέρεται ανεξάρτητα από τους άλλους κλάδους ασφάλισης και ενώ αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους δραστηριοποίησης της Ελληνικής ασφαλιστικής αγοράς με συμμετοχή 41 επιχειρήσεων και παραγωγή 1,9 δισ. € αντιμετωπίζει προβλήματα ζημιών που είναι αποτέλεσμα της οδηγικής συμπεριφοράς του και κατά επέκταση των τροχαίων ατυχημάτων που πραγματοποιούνται.

Η εργασία προσεγγίζει το ζήτημα από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, της ασφαλιστικής εταιρείας και του κράτους καθώς κάθε μια πλευρά αναλύεται σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Επιπρόσθετα παρουσιάζεται η τάση που επικρατεί στην Ευρωπαϊκή αγορά με στόχο την κατανόηση της πορείας του κλάδου και των σύγχρονων τάσεων.

## **Summary**

This thesis examines the industry's Motor Insurance in Greece. The industry behaves independently of other classes of insurance and while one of the major sectors of activity of the Greek insurance market involving 41 companies and € 1.9 billion production problems facing losses as a result of driving behavior and extension of road accidents made.

This paper approaches the issue from the perspective of the insured, the insurance company and the state and each side is analyzed in a separate chapter. Additionally shows the trend in the European market with the aim of understanding the course of industry and modern trends.

## Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	9
1. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	10
1.1 Είδη Ασφαλειών .....	10
1.2 Συμβαλλόμενα Μέρη .....	12
1.2.1 Ασφαλιστής.....	13
1.2.2 Λήπτης της Ασφάλισης.....	14
1.3 Νόμος 489/76 .....	16
1.3.1 Υποχρέωση Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης.....	17
1.3.2 Περιεχόμενο Ασφαλιστικής Κάλυψης.....	17
1.3.3 Ποινές κατά Ανασφάλιστων Αυτοκινήτων.....	19
1.4 Καλύψεις Συμβολαίου Ασφάλισης Αυτοκινήτου .....	19
1.4.1 Βασικές Καλύψεις .....	19
1.4.2 Συμπληρωματικές Καλύψεις .....	21
2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ .....	23
2.1 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις.....	23
2.2 Ιστορική Εξέλιξη Κλάδου Ασφαλίσεων .....	23
2.3 Παραγωγή Ασφάλιστρων.....	25
2.4 Ελάχιστα όρια Ασφάλισης .....	26
2.5 Αποζημιώσεις Ασφάλιστρων .....	26
2.6 Φορολόγηση Ασφάλιστρων & Λοιπές Εισφορές.....	28

2.7	Κατανομές Ασφαλισμένων Οχημάτων .....	28
2.8	Σύστημα Βάσης Δεδομένων Ασφαλιστικών Εταιρειών .....	32
3.	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ .....	34
3.1	Τροχαία Ατυχήματα .....	34
3.1.1	Παράγοντες Πρόκλησης Τροχαίων Ατυχημάτων.....	35
3.1.2	Κόστος Τροχαίων Ατυχημάτων.....	36
3.1.3	Στατιστικά Στοιχεία Τροχαίων Ατυχημάτων.....	38
3.2	Κλοπές Τροχοφόρων.....	41
3.3	Δείκτης Τιμών Καταναλωτή .....	42
4.	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ .....	43
	Εισαγωγή .....	43
4.1	Επικουρικό Κεφάλαιο .....	43
4.1.1	Μέλη Επικουρικού Κεφαλαίου.....	45
4.1.2	Συνέλευση των Μελών .....	45
4.1.3	Διαχείριση.....	45
4.1.4	Εισφορά Υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου.....	46
4.2	Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης .....	47
4.2.1	Μέλη και Όργανα Διοίκησης.....	48
4.2.2	Πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης.....	48
5.	ΕΥΡΩΠΗ – ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ .....	50
	Εισαγωγή .....	50

5.1	Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις.....	51
5.2	Παραγωγή Ασφάλιστρων.....	53
5.3	Αποζημιώσεις, έξοδα και συχνότητα ζημιών.....	54
5.4	Μέσο Ασφάλιστρο ανά Χώρα.....	55
6.	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	58
6.1	Προβλήματα.....	58
6.2	Πλεονεκτήματα.....	61
6.3	Προοπτικές.....	62
6.3.1	Η Στρατηγική της Ανάπτυξης.....	63
6.3.2	Σύγχρονα Δίκτυα Πώλησης.....	64
6.3.3	Προτάσεις Συμβούλων Ασφαλιστικών Εταιρειών.....	65
	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	74
	Βιβλιογραφία.....	76
	Παράρτημα - Ορολογία.....	78

## Πίνακες

Πίνακας 1 Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτων στην Ελλάδα.....	23
Πίνακας 2 Παραγωγή ασφαλιστρών στην Ελλάδα, 2010.....	25
Πίνακας 3 Παραγωγή ασφάλιστρων 2005 – 2010 (δισ. ευρώ).....	26
Πίνακας 4 Ελάχιστα όρια αποζημιώσεων.....	26
Πίνακας 5 Αποζημιώσεις στην Ελλάδα, 2010.....	27
Πίνακας 6 Αποζημιώσεις 2005 – 2010 (δισ. ευρώ).....	27
Πίνακας 7 Κατανομή παραγωγής ασφαλιστρών 2010 ανά είδος οχήματος.....	29
Πίνακας 8 Κατανομή ποσών δηλωθεισών ζημιών 2010.....	30
Πίνακας 9 Κυκλοφορούντα οχήματα, 2009.....	30
Πίνακας 10 Κυκλοφορούντα Οχήματα 2010.....	31
Πίνακας 11 Οδικά τροχαία ατυχήματα.....	38
Πίνακας 12 Ποσοστό μεταβολής τροχαίων ατυχημάτων.....	39
Πίνακας 13 Αιτίες θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων 2010.....	40
Πίνακας 14 Κλοπές τροχοφόρων στην επικράτεια.....	41
Πίνακας 15 Κλοπές και εξιχνιάσεις τροχοφόρων οχημάτων.....	41
Πίνακας 16 Ανάλυση υπό-ομάδων Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (2010/2009).....	42
Πίνακας 17 Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτου στην Ευρώπη, CEA-33.....	52
<b>Πίνακας 18</b> Συνολική παραγωγή ασφαλιστρών αυτοκινήτου (δισ. €), Insurance.....	53
Πίνακας 19 Συνολική παραγωγή ασφαλιστρών αυτοκινήτου (δισ. €).....	54
Πίνακας 20 Συχνότητα ζημιών, Insurance Europe-33.....	55
Πίνακας 21 Μέσο ασφάλιστρο ανά χώρα (τρέχουσες τιμές).....	55
Πίνακας 22 Μέσο ασφάλιστρο ανά χώρα (αγοραστική δύναμη).....	56
Πίνακας 23 Μέσο ασφάλιστρο κάλυψης αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων (τρέχουσες τιμές), CEA-33.....	57



Ολοκληρώνοντας τον κύκλο σπουδών του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Καλαμάτας της σχολής «Διοίκησης και Οικονομίας» του τμήματος «Χρηματοοικονομικής και Ελεγκτικής» οι σπουδαστές του ιδρύματος καλούνται να συντάξουν μια πτυχιακή μελέτη. Μέσα από αυτό το πόνημα μας δίνεται η δυνατότητα να εμβαθύνουμε τις γνώσεις μας σχετικά με εξειδικευμένα ζητήματα της επιστήμης των οικονομικών.

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας πτυχιακής εργασίας θα αποτελέσει η εξέταση του κλάδου ασφάλισης των μηχανοκίνητων οχημάτων στον Ελλαδικό χώρο και συγκεκριμένα η εξέταση των προβλημάτων, των πλεονεκτημάτων και των προοπτικών του. Ο κλάδος της ασφάλισης αυτοκινήτων είναι παραδοσιακά ο κλάδος με τις εντονότερες αντιθέσεις.

Στόχος της εργασίας είναι η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης στον Ελλαδικό χώρο μέσα από την παρουσίαση της αγοράς ασφάλισης οχημάτων (πλευρά ασφαλιστικών εταιρειών) και των στατιστικών των τροχαίων ατυχημάτων (ασφαλιζόμενοι). Επιπρόσθετα θα παρουσιαστεί η τάση που επικρατεί στην Ευρωπαϊκή αγορά, με στόχο την κατανόηση της πορείας του κλάδου και των σύγχρονων ευρωπαϊκών τάσεων. Η μελέτη διήρκησε εννέα μήνες.

Η εργασία θα προσεγγίσει το ζήτημα από την πλευρά του ασφαλιζόμενου, της ασφαλιστικής εταιρείας και του κράτους, καθώς κάθε μια πλευρά θα αναλυθεί σε ξεχωριστό κεφάλαιο. Η εργασία αναπτύσσεται στα εξής έξι κεφάλαια. Στα δύο πρώτα κεφάλαια παρουσιάζονται η αγορά ασφάλισης οχημάτων (πλευρά ασφαλιστικών εταιρειών) και οι στατιστικές των τροχαίων ατυχημάτων (ασφαλιζόμενοι). Στα επόμενα δύο κεφάλαια αναλύεται το νομοθετικό πλαίσιο και τα κρατικά όργανα ρύθμισης της αγοράς ασφαλιστρων, ενώ στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται δεδομένα από διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να αποτυπωθεί η τάση στον εγγύς Δυτικό κόσμο. Στον επίλογο της εργασίας παραθέτονται τα συμπεράσματα των συγγραφέων σχετικά με το ζήτημα.

## 1. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

---

### 1.1 Είδη Ασφαλειών

Όπως ορίζεται στο άρθρο 1 στην παράγραφο 1 του νόμου.2496/1997

*« Με την ασφαλιστική σύμβαση η ασφαλιστική επιχείρηση (ασφαλιστής) αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταβάλει, έναντι ασφαλιστρον, στον συμβαλλόμενο της (λήπτη της ασφάλισης) ή σε τρίτον, παροχή (ασφάλισμα) σε χρήματα ή, εφόσον υπάρχει ειδική συμφωνία, άλλη παροχή σε είδος, όταν επέλθει το περιστατικό από το οποίο συμφωνήθηκε να εξαρτάται η υποχρέωσή του (ασφαλιστική περίπτωση)».*

Από το ως άνω προκύπτει πως το ασφαλιστήριο συμβόλαιο είναι μια αμφοτεροβαρής σύμβαση (υποχρέωση) συμβαλλομένων, του ενός να πληρώνει το συμφωνηθέν ασφαλιστρο και του άλλου να αποζημιώσει το, στο συμβόλαιο, ορισμένο ποσό, μόνο και μόνο αν αποδειχθεί σύμφωνα με τους όρους αυτού ότι υπάρχει πραγματική υλική ή οικονομική ζημιά, οπότε ο ασφαλιστής υποχρεούται σε αποζημίωση μόνο επί της αξίας αποκατάστασης των υλικών ζημιών, ηθική αποκατάσταση ή ψυχική οδύνη, σε σχέση με το ποσό (κεφάλαιο) που έχει ασφαλιστεί. (1)

Τα συμβόλαια των ασφαλίσεων είναι τα ευρύτερα σε νόημα και όρους από τα υπάρχοντα στην αγορά, γιατί καλύπτουν άπειρο αριθμό γεγονότων – κινδύνων δηλαδή περιουσιακών - προσωπικών, έναντι τρίτων, ζημιών ή ενοχικών υποχρεώσεων. Το ορισμένο ασφαλιζόμενο γεγονός πρέπει να είναι αβέβαιης προέλευσης και χρόνου, ενώ για να το καλέσουμε ζημιογόνο γεγονός πρέπει δε από την αρχή να προκαλέσει υλική ή οικονομική ζημιά στο ασφαλιστικό συμφέρον, να μην ευθύνεται προσωπικά ο ασφαλιζόμενος, εξαιτίας δόλου για την ζημιά και επιβάλλεται και να ενεργήσει με κάθε δυνατό μέσο, για την αποφυγή ή μείωση της ζημιάς. Το αντικείμενο της ασφάλισης δεν είναι το πράγμα (αγαθό ή πρόσωπο ή δικαίωμα) αυτό καθ' αυτό αλλά το πραγματικό νόμιμο ή οικονομικό συμφέρον,

σχέση η οποία ποικίλλει, που έχει για την ευθύνη ή διατήρηση του κτήτορα και πράγματος.

Η ασφαλιστική σύμβαση είναι η σύμβαση εκείνη, κατά την οποία ο ασφαλιστής παρέχει προστασία (ανάληψη του κινδύνου) έναντι ασφαλίστρου. (1) Ανάλογα με τη φύση ή το γεγονός που δικαιολογεί την αποζημίωση και τη σχετική κάλυψη οι κλάδοι ασφαλίσεων διακρίνονται στις εξής κατηγορίες :

- Ασφάλιση πυρός
- Ασφάλιση θαλασσίων κινδύνων και αεροσκαφών (μεταφορών)
- Ασφάλιση ζωής
- Ασφάλιση ατυχήματος και ασθένειας
- Ασφάλιση αυτοκινήτων
- Ασφάλιση αστικής ευθύνης
- Αγροτικές ασφαλίσεις
- Ασφαλίσεις ζώων (2)

Ανάλογα με την φύση του συμφέροντος το οποίο θίγεται-ζημιώνεται ξεχωρίζουμε τα εξής τρία είδη ασφαλίσεων :

- Ασφάλιση προσώπων, το γεγονός συμβαίνει στο ίδιο το ασφαλιζόμενο πρόσωπο, ή τρίτα πρόσωπα που έχουν συγγενή ή έννομο σχέση με αυτό π. χ. κλάδος ζωής, προσωπικών ατυχημάτων, ασθένειας κ.λπ.
- Περιουσιακών στοιχείων, δηλαδή το ζημιωτικό γεγονός θίγει τα ασφαλισθέντα περιουσιακά στοιχεία και καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλιστικών συμβάσεων, κινητών, υλικών και άυλων π. χ. πυρός, θαλάσσιων και χερσαίων κινδύνων, κλοπής αντικειμένων ή χρημάτων, πίστης, κατοικίδιων ζώων, κτηνασφάλισης, αδειών ευρεσιτεχνίας, μη εκπλήρωσης υποχρέωσης, δανείων κ.ά.
- Ασφάλιση ενοχικής υποχρέωσης ή ευθύνης του ασφαλιζόμενου έναντι τρίτων, όπως : 1) αυτοκινήτων, ακινήτων, φωτεινών επιγραφών, επαγγελματικής ή επιστημονικής φύσης υπηρεσιών π. χ. ιατρών, αρχιτεκτόνων, εργοδηγών, κομμωτηρίων, νοσοκομείων, αντιπροσώπων κ.λπ. και 2) ασφάλιση ευθύνης

εργοδοτών, έναντι πάσης φύσης υποχρεώσεων ή μεμονωμένων κινδύνων έναντι των εργαζομένων για λογαριασμό του ή έναντι τρίτων π. χ. θάνατος, ατύχημα, με ίωση περιουσιακής αξίας ή ευθύνης έναντι τρίτων .

Πολλές και διάφορες καλύψεις της ίδιας κατηγορίας για διάφορους λόγους, όπως πλήρης προστασία ασφαλιζόμενου, μείωση εξόδων, ευκολότερη χρήση και κατανόηση από το κοινό μπορεί να συνδυάζονται ή να περιέχονται σε ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Για παράδειγμα, το ασφαλιστήριο πυρός μπορεί να περιλαμβάνει τα παρακάτω είδη καλύψεων: φωτιά, κεραυνό, έκρηξη, πίπτοντα αντικείμενα ή αεροσκάφη, επιχειρηματική δραστηριότητα, απώλεια εισοδήματος, κλοπή αντικειμένων ή χρημάτων, κοινωνικών αναταραχών, καπνού, βανδαλισμών, καταγίδων, πίστεως, μηχανικών βλαβών, αστικής ευθύνης, χρεογράφων, υποχρεώσεων εναντίων τρίτων κ.ά.

Ανάλογα με την φύση (είδος) της ασφάλισης διακρίνονται οι εξής τύποι ασφαλιστηρίων συμβολαίων, που αναφέρουν απλώς την υποχρέωση της ασφαλιστικής εταιρίας για πληρωμή του ορισθέντος ποσού χρημάτων, σε περίπτωση που συμβεί το καθορισμένο γεγονός, όπως :

- Η ομάδα ασφαλιστηρίων συμβολαίων, σύμφωνα με την οποία δεν επέρχεται ζημιά υλική ή οικονομική του ασφαλιζόμενου όταν επέρχεται το ζημιογόνο γεγονός, π. χ. η ασφάλιση ζωής, των προσωπικών ατυχημάτων και ασθένειας. Μπορεί δε να αφορά και ευτυχές γεγονός (εισόδημα ζωής, προικοδότηση).
- Συμβόλαιο αποζημίωσης. Στην ομάδα αυτή το ασφαλιστέο ποσό αποζημίωσης εξαρτάται από την χρηματική ζημιά που θα υποστεί ο ασφαλιζόμενος και περιλαμβάνει όλα τα συμβόλαια ασφαλίσεων εκτός από τα περί ζωής, προσωπικών ατυχημάτων και ασθένειας. (1)

## 1.2 Συμβαλλόμενα Μέρη

Στην Ιδιωτική Ασφάλιση τα πρόσωπα που αναμειγνύονται είναι: α) αυτοί που ασφαλίζουν, ασκώντας ιδιωτικές ασφαλίσεις και β) αυτοί που ασφαλίζονται.

### 1.2.1 Ασφαλιστής

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν.Δ. 400/1970 η ασφάλιση ασκείται στην Ελλάδα από:

- Ανώνυμη Εταιρεία που ασχολείται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες (ο νομοθέτης επέλεξε την ανώνυμη εταιρεία που είναι κεφαλαιουχική εταιρεία γιατί η φύση της παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια από ότι μια ατομική επιχείρηση, μια προσωπική εταιρεία ή μια εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δηλαδή Ε.Π.Ε).
- Αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό ο οποίος έχει συσταθεί σύμφωνα με το ελληνικό δίκαιο που ασχολείται αποκλειστικά με ασφαλιστικές εργασίες
- Επιχειρήσεις Δημοσίου Δικαίου με σκοπό αποκλειστικά τις ασφαλιστικές εργασίες
- Ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα σε οποιοδήποτε Κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και βρίσκονται στην Ελλάδα είτε υπό καθεστώς εγκατάστασης είτε υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.
- Ασφαλιστικές επιχειρήσεις που έχουν έδρα σε Τρίτη χώρα (εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου) που βρίσκονται στη Ελλάδα υπό καθεστώς εγκατάστασης.
- Ευρωπαϊκή Εταιρεία όταν θα δημιουργηθεί.
- Επίσης το άρθρο 2 του Ν.Δ. 400/1970 εξομοιώνει την Ένωση Ασφαλιστών Lloyd's Λονδίνου με ασφαλιστική επιχείρηση. (3)

## 1.2.2 Λήπτης της Ασφάλισης

Ως λήπτης της ασφάλισης ορίζονται οι τρεις κάτωθι κατηγορίες:

### **Αντισυμβαλλόμενος (Συμβαλλόμενος)**

Ο λήπτης της ασφάλισης (συμβαλλόμενος) είναι συνήθως ο ασφαλισμένος, είναι δυνατόν όμως ο λήπτης της ασφάλισης να συνάψει την ασφάλιση για λογαριασμό άλλου. Αυτός ο τρίτος συνήθως κατονομάζεται στην ασφάλιση, μπορεί όμως και να μην ορίζεται (ασφάλιση για λογαριασμό όποιου ανήκει). Σε περίπτωση αμφιβολίας, η σύμβαση θεωρείται ότι καταρτίστηκε για λογαριασμό του λήπτη της ασφάλισης (άρθρο 9 παρ. 1 Ν. 2496/97).

Πρωταρχικό καθήκον και υποχρέωση του λήπτη της ασφάλισης είναι η καταβολή των ασφαλίσεων. Γενικά ο λήπτης της ασφάλισης βαρύνεται με όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την ασφαλιστική σύμβαση, εκτός από εκείνες που από τη φύση τους πρέπει να εκπληρωθούν από τον ασφαλισμένο (άρθρο 9 παρ. 2 Ν. 2496/97).

### **Ασφαλισμένος**

Ασφαλισμένος, είναι το πρόσωπο (φυσικό ή νομικό) το οποίο αντλεί δικαιώματα από την ασφαλιστική σύμβαση. Ο ασφαλισμένος έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με τον λήπτη της ασφάλισης, εφόσον έχει λάβει γνώση της σύμβασης και έχει το δικαίωμα να τις εκπληρώσει (άρθρο 9 παρ. 2 Ν. 2496/97).

Κατ' ουσίαν ασφαλισμένος είναι το πρόσωπο που θα θιγεί άμεσα από τον ασφαλιστικό κίνδυνο σε περίπτωση πραγματοποίησής του. Ειδικότερα είναι το πρόσωπο του οποίου το συμφέρον απειλείται από τον κίνδυνο (στις ασφαλίσσεις ζημιών) ή το πρόσωπο, του οποίου τη ζωή ή την υγεία αφορά η ασφάλιση (στις ασφαλίσσεις προσώπων).

Στις περιπτώσεις τις οποίες ο λήπτης της ασφάλισης δεν είναι και ασφαλισμένος, έχουμε ασφάλιση για λογαριασμό, η οποία είναι γνήσια σύμβαση υπέρ τρίτου και διέπεται από τα



#### Δικαιούχος του ασφαλίματος

άρθρα 410 επ. του Αστικού Κώδικα, εφόσον δεν τροποποιούνται αυτά από ειδικότερες διατάξεις του Ν. 2496/97.

Ο λήπτης της ασφάλισης που δεν είναι και ασφαλισμένος, δεν ενεργεί ως αντιπρόσωπος του ασφαλισμένου, αφού εδώ έχουμε ειδική ρύθμιση, διάφορης της αντιπροσωπείας του Αστικού Κώδικα, αλλά ενεργεί στο όνομά του, γι αυτό και έχει αυτοτελώς υποχρέωση από την ασφαλιστική σύμβαση. Στην ασφάλιση επί της ζωής τρίτου, ασφαλισμένος δεν είναι ο τρίτος, δηλαδή το πρόσωπο του κινδύνου, αλλά ο δικαιούχος του ασφαλίματος. (3)

Ο Δικαιούχος του ασφαλίματος είναι το πρόσωπο του οποίου η σχέση με την ασφάλιση ανακύπτει μόνο όταν επέλθει η ασφαλιστική περίπτωση, δηλαδή πραγματοποιηθεί ο ασφαλιστικός κίνδυνος, καθώς σε αυτόν πρέπει να καταβληθεί η ασφαλιστική παροχή. Δικαιούχος θεωρείται καταρχήν ο ίδιος ο λήπτης της ασφάλισης εφόσον είναι και ασφαλισμένος. Συνηθίζεται όμως, όπως και στις ασφαλίσεις ζωής, ο καθορισμός τρίτου ως δικαιούχου, σε περίπτωση που ο παραπάνω δε ζει κατά την πραγματοποίηση του κινδύνου. Ειδικά στις ασφαλίσεις ζωής, δικαιούχος είναι το πρόσωπο που ορίζεται στο ασφαλιστήριο για να λάβει το ασφάλισμα σε περίπτωση θανάτου του ασφαλιζομένου, με τη διευκρίνιση ότι, ο θεσμός του δικαιούχου, αφορά μόνο το ασφάλισμα που προβλέπεται λόγω θανάτου του ασφαλιζομένου.

### 1.3 Νόμος 489/76

Εν αντιθέσει με πολλά Ευρωπαϊκά Κράτη, στην Ελλάδα εισήχθη με καθυστέρηση η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα. Η νομοθετική ρύθμιση έγινε με τον νόμο 489/1976, ο οποίος άρχισε να ισχύει από 1/1/1978, κατ' εφαρμογή του ενιαίου νόμου της Ευρωπαϊκής Σύμβασης του Στρασβούργου της 20/4/1959 «περί υποχρεωτικής ασφάλισης έναντι αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα οχήματα», που κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 4147/1961. Ο ν 489/1976 ρυθμίζει τις σχέσεις ασφαλιστή της αστικής ευθύνης και του ζημιωθέντος τρίτου. Η ασφάλιση της αστικής ευθύνης από αυτοκινητικά ατυχήματα ως μορφή ιδιωτικής ασφάλισης συντελείται με την σύναψη της ασφαλιστικής σύμβασης. Πρόκειται για έναν κοινωνικό θεσμό, ο οποίος εξασφαλίζει τις αξιώσεις των ζημιωθέντων τρίτων για νόμιμη αποζημίωση από τροχαία ατυχήματα, ο οποίος κατοχυρώνεται με ευθεία αξίωση κατά του ασφαλιστή. Επιπλέον, εξασφαλίζονται και οι ασφαλισμένοι, καθώς η ευθύνη αποζημίωσης μετατίθεται μέχρι του ανώτατου ορίου της ασφαλιστικής καλύψεως στην φερέγγυα ασφαλιστική επιχείρηση (Ασφαλιστή). Η τελευταία επιτελεί συγχρόνως και ένα κοινωνικό έργο σε εντονότερο βαθμό σε σχέση με άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις. Με τον ασφαλιστή ευθύνονται αλληλέγγυα και εις ολόκληρον οι υπόχρεοι από το νόμο, ιδιοκτήτης, κάτοχος, οδηγός και προστήσας.

Πριν να τεθεί σε ισχύ ο νόμος 489/1976 η ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων ήταν προαιρετική. Ο ζημιωθείς τρίτος δεν είχε τη δυνατότητα ασκήσεως ίδιας αξίωσης (ευθείας) αποζημιώσεως κατά του ασφαλιστή, αλλά μόνο πλαγιαστικά μπορούσε να στραφεί εναντίον του, υπό τις προϋποθέσεις του νόμου (άρθρο 72 ΚΠολΔ).

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρατεθεί ο Νόμος «Περί Υποχρεωτικής Ασφαλίσεως των εξ ατυχημάτων αυτοκινήτων αστικής ευθύνης» όπως κωδικοποιήθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 237/86 (Φ.Ε.Κ. Α.110) «κωδικοποίηση διατάξεων του ν. 489/76 όπως συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από το Ν. 1569/85 (ΦΕΚ Α.183) και τα Προεδρικά Διατάγματα 1019/1981 (ΦΕΚ Α.253) και 118/1985 (ΦΕΚ Α.35)» και όπως ισχύει σήμερα μετά από σειρά τροποποιήσεων.



### **1.3.1 Υποχρέωση Ασφάλισης Αστικής Ευθύνης**

Ο κύριος ή κάτοχος αυτοκινήτου που κυκλοφορεί μέσα στην Ελλάδα επί οδού, είναι υποχρεωμένος να έχει καλύψει με ασφάλιση την προκαλούμενη από αυτό έναντι τρίτων αστική ευθύνη. Η κυκλοφορία επί προσιτού στο κοινό γηπέδου ή προσιτού σε κάποιο αριθμό προσώπων που έχουν δικαίωμα να συχνάζουν σ' αυτό, εξομοιώνεται με την κυκλοφορία επί οδού. Αυτοκίνητο όχημα που έχει τον τόπο της συνήθους στάθμευσής του στην Ελληνική Επικράτεια και εξέρχεται από τα όρια αυτής, είναι υποχρεωμένο να εφοδιάζεται με πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης (πράσινη κάρτα) που ισχύει τουλάχιστον στο έδαφος των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των κρατών του Ενιαίου Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) και των λοιπών κρατών, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης δεσμεύονται στην εφαρμογή του τμήματος III της Ενοποιημένης Συμφωνίας.

### **1.3.2 Περιεχόμενο Ασφαλιστικής Κάλυψης**

Η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει την αστική ευθύνη του κυρίου, του κατόχου και κάθε οδηγού ή προστηθέντος για την οδήγηση ή υπεύθυνου του ασφαλισμένου αυτοκινήτου. Εξαιρείται η αστική ευθύνη των προσώπων που πήραν στην κατοχή τους το αυτοκίνητο με κλοπή ή βία και αυτών που προκάλεσαν το ατύχημα με πρόθεση.

Η ασφαλιστική κάλυψη πρέπει να περιλαμβάνει την αστική ευθύνη έναντι τρίτων εξαιτίας θανάτωσης ή σωματικής βλάβης ή ζημιών σε πράγματα, στην οποία περιλαμβάνεται και η χρηματική ικανοποίηση για ψυχική οδύνη ή ηθική βλάβη καθώς και την αστική ευθύνη λόγω θανάτωσης ή σωματικών βλαβών έναντι των μελών της οικογένειας του ασφαλισμένου, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, ανεξαρτήτως δεσμού συγγένειας.

Η ασφαλιστική κάλυψη επίσης περιλαμβάνει και την αστική ευθύνη του κυρίου ή κατόχου έναντι τρίτων σε περίπτωση αυτοκινήτων που έχουν, είτε κλαπεί, είτε αποκτηθεί με χρήση βίας. Από την υποχρεωτική ασφάλιση εξαιρούνται τα πράγματα που μεταφέρονται με το ίδιο αυτοκίνητο. Η αστική ευθύνη έναντι προσώπων τα οποία συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο εξαιρείται από την κάλυψη,

εφόσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από το νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιείται προς εκτέλεση εγκληματικής πράξης.

Ο ασφαλιστής ευθύνεται βάσει ενιαίου ασφαλιστρού και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης, έναντι των τρίτων που ζημιώθηκαν από την κυκλοφορία αυτοκινήτων οχημάτων με τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα, στα εδάφη των κρατών – μελών της Ε.Ε.. Η παραπάνω διάρκεια περιλαμβάνει και το χρονικό διάστημα τυχόν παραμονής του οχήματος σε άλλα κράτη – μέλη κατά τη διάρκεια της σύμβασης, βάσει της νομοθεσίας και των υποχρεωτικών καλύψεων του κράτους του ατυχήματος ή της προβλεπόμενης από το ασφαλιστήριο ή την ελληνική νομοθεσία κάλυψης, στις περιπτώσεις που αυτή είναι υψηλότερη. Το ίδιο ισχύει και για τα λοιπά κράτη, των οποίων τα Εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσυπογράψει την κατά το άρθρο 2 παρ. 2 του παρόντος σύμβαση.

Ο ασφαλιστής ευθύνεται και έναντι των ζημιωθέντων από αυτοκίνητο υπηκόων κρατών – μελών της Ε.Ε. , με τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα, κατά τη διέλευσή του από περιοχή η οποία συνδέει απευθείας την Ελληνική Επικράτεια με το έδαφος κράτους – μέλους, εφόσον δεν υπάρχει στο Κράτος της διέλευσης Εθνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης.

Ο ασφαλιστής δικαιούται, κατά την τιμολόγηση των υπηρεσιών του, κατά τη σύναψη ή ανανέωση της σύμβασης ασφάλισης, να επιβάλλει επιπλέον ασφαλιστρού με βάση τα αναφερόμενα στο ασφαλιστήριο και αντικειμενικά κριτήρια, που ισχύουν γενικώς για τους ασφαλισμένους του, στις περιπτώσεις που :

- ο οδηγός του ασφαλισμένου αυτοκινήτου οχήματος έχει υποβάλει δήλωση με την οποία αποδέχεται την υπαιτιότητά του ως προς την πρόκληση του ατυχήματος,
- ο ασφαλιστής έχει καταβάλει αποζημίωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, σε πρόσωπο που ενεπλάκη σε ατύχημα με τον ασφαλισμένο του.

Κατά τον προσδιορισμό των ασφαλιστρού για υλικές ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου, λαμβάνεται υποχρεωτικά υπόψη η τρέχουσα αξία του ασφαλισμένου αυτοκινήτου οχήματος, ο υπολογισμός της οποίας γίνεται με βάση τον τύπο και την παλαιότητά του. Αν ο ασφαλιστής επιβάλλει ασφαλιστρού, το ποσό του οποίου δεν

αναλογεί στην πραγματική αξία του ασφαλισμένου αυτοκινήτου οχήματος, το επιπλέον της αξίας αυτής ποσό επιστρέφεται στον λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο με το νόμιμο τόκο. Σε περίπτωση μη επιστροφής του ποσού αυτού από τον ασφαλιστή, ο Υπουργός Ανάπτυξης μπορεί να επιβάλλει σε βάρος του ασφαλιστή πρόστιμο μέχρι τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.

### **1.3.3 Ποινές κατά Ανασφάλιστων Αυτοκινήτων**

Κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 12 του Ν.489/1976 όπως έχει αντικατασταθεί από το άρθρο 17 §1 του Ν.2170/1993 «ο κύριος ή κάτοχος του αυτοκινήτου που το θέτει σε κυκλοφορία ή ανέχεται να το κυκλοφορεί άλλος χωρίς να είναι τούτο ασφαλισμένο κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού, τιμωρείται με φυλάκιση από δύο (2) μέχρι δώδεκα (12) μηνών και με χρηματική ποινή τουλάχιστον ίση με το σε δραχμές ισόποσο των 300 ευρώ. Με τις ίδιες ποινές τιμωρείται και όποιος θέτει σε κυκλοφορία αυτοκίνητο που δεν ανήκει σ' αυτόν και δεν είναι ασφαλισμένο κατά τις διατάξεις του παρόντος.»

## **1.4 Καλύψεις Συμβολαίου Ασφάλισης Αυτοκινήτου**

Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο που θα συνάψει ο πελάτης με την ασφαλιστική εταιρεία που θα επιλέξει, θα περιλαμβάνει υποχρεωτικά την κάλυψη αστικής ευθύνης προς τρίτους και επιπλέον σε περίπτωση που το επιθυμεί ο πελάτης, υπάρχει δυνατότητα κάλυψης του αυτοκινήτου του και από άλλους κινδύνους όπως κλοπή, πυρκαγιά κ.α.

### **1.4.1 Βασικές Καλύψεις**

Η Αστική Ευθύνη προς τρίτους αναλύεται σε τέσσερις επιμέρους βασικές καλύψεις: την κάλυψη σωματικών βλαβών, την κάλυψη υλικών ζημιών, την κάλυψη αστικής ευθύνης του ιδιοκτήτη σε περίπτωση κλοπής και την κάλυψη σωματικών βλαβών επιβαινόντων.

<b>Σωματικές Βλάβες</b>	Ο ασφαλισμένος καλύπτεται για τις σωματικές βλάβες (τραυματισμός ή θάνατος) που θα προξενήσει είτε σε πεζούς τρίτους, είτε σε επιβαίνοντες άλλου αυτοκινήτου. Επιπλέον, δίνεται χρηματικό ποσό για ψυχική οδύνη.
<b>Υλικές Ζημιές</b>	Ο ασφαλισμένος καλύπτεται για τις υλικές ζημιές που θα προξενήσει σε τρίτους λόγω πρόσκρουσης, ανατροπής ή εκτροπής του αυτοκινήτου του επί των άλλων αυτοκινήτων, αντικειμένων ή ζώων. Τα πράγματα που μεταφέρονται με το ίδιο αυτοκίνητο εξαιρούνται της υποχρεωτικής ασφάλισης.
<b>Αυτογνώμων Αφαίρεση</b>	Ο ασφαλισμένος καλύπτεται για τις σωματικές βλάβες και για τις υλικές ζημιές τις οποίες μπορεί να προξενήσει το αυτοκίνητο του σε τρίτους κατά τις διάρκειες της οδήγησής του από το πρόσωπο που το έχει κλέψει ή το απέκτησε με χρήση βίας.
<b>Επιβαίνοντες</b>	Ο ασφαλισμένος καλύπτεται είτε για σωματικές βλάβες, είτε για θάνατο έναντι των επιβατών του αυτοκινήτου. Δεν εξαιρούνται τα μέλη της οικογένειας του ασφαλισμένου, οδηγού ή κάθε άλλου προσώπου, του οποίου η αστική ευθύνη καλύπτεται ανεξάρτητα από τους δεσμούς συγγένειας και που επιβαίνουν επί του ασφαλισμένου αυτοκινήτου. Εξαιρείται από την κάλυψη η αστική ευθύνη έναντι προσώπων που συγκατατέθηκαν να μεταφερθούν με αυτοκίνητο, εφόσον ο ασφαλιστής αποδείξει ότι γνώριζαν ότι το αυτοκίνητο αφαιρέθηκε από τον νόμιμο κάτοχό του με αθέμιτα μέσα ή χρησιμοποιείται για εκτέλεση εγκληματικής πράξης.

## 1.4.2 Συμπληρωματικές Καλύψεις

<b>Ίδιες ζημιές του αυτοκινήτου</b>		<p>Η ασφάλιση ίδιων ζημιών καλύπτει ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προέρχονται κατά την κυκλοφορία του επί οδού από σύγκρουση, εκτροπή, ανατροπή ή κατακρήμνιση είτε με ευθύνη του ασφαλισμένου, είτε όχι. Επίσης καλύπτει ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προέρχονται από πρόθεση τρίτων ή από τρομοκρατική ενέργεια.</p>
<b>Κλοπή ολική ή μερική</b>		<p>Η ασφάλιση ολικής κλοπής καλύπτει την ολική κλοπή του ασφαλισμένου αυτοκινήτου και όχι των τεμαχίων ή εξαρτημάτων αυτού στην πραγματική αξία του αυτοκινήτου κατά την ημέρα της κλοπής. Η εταιρεία υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση μετά την πάροδο 90 ημερών από την ημερομηνία που ο ασφαλισμένος θα υποβάλει μήνυση κατά αγνώστου στην οικία αστυνομική αρχή και δηλώσει στην εταιρεία την απώλεια. Ο ασφαλισμένος δεν δικαιούται αποζημίωση στην περίπτωση που το αυτοκίνητο βρεθεί κατά το διάστημα των 90 ημερών ανέπαφο ή με υλικές ζημιές. Επίσης η μερική κλοπή του αυτοκινήτου που αποτελεί επέκταση της ολικής κλοπής του αυτοκινήτου, καλύπτει υλικές ζημιές και αφαίρεση τεμαχίων ή εξαρτημάτων που είναι απαραίτητα για την κίνηση και λειτουργία αυτού, που συνέβησαν κατά τη διάρκεια που το όχημα βρισκόταν στην κατοχή του κλέφτη.</p>
<b>Ζημιές πυρκαγιάς από πυρκαγιά από τρομοκρατικές ενέργειες</b>	<b>από ή από</b>	<p>Η ασφάλιση πυρκαγιάς καλύπτει ζημιές του ασφαλισμένου αυτοκινήτου που προήλθαν από πυρκαγιά του αυτοκινήτου συνεπεία πρόσκρουσης, σύγκρουσης, ανατροπής, εκτροπής, έκρηξης, αυτόματης ανάφλεξης, κεραυνού κ.λ.π. Επίσης καλύπτει την πυρκαγιά από τρομοκρατικές ενέργειες</p>

	<p>περιλαμβανομένης και της πυρκαγιάς συνεπεία κακόβουλης βλάβης.</p>
<b>Θραύση κρυστάλλων</b>	<p>Η ασφάλιση θραύσης κρυστάλλων καλύπτει κάθε θραύση κρυστάλλων του αυτοκινήτου συμπεριλαμβανομένων των εξόδων τοποθέτησης και καθαρισμού του αυτοκινήτου από τα θραύσματα.</p>
<b>Φυσικά φαινόμενα</b>	<p>Η ασφάλιση φυσικών φαινομένων καλύπτει τις ζημιές του αυτοκινήτου που προκαλούνται άμεσα από φυσικές καταστροφές όπως: καταιγίδα, θύελλα, πλημμύρα, τυφώνα, χαλάζι, ανεμοθύελλα, σεισμό και έκρηξη ηφαιστείου. Η κάλυψη για χαλαζόπτωση αποτελεί εξαίρεση για κάποιες ασφαλιστικές εταιρείες.</p>
<b>Οδική βοήθεια</b>	<p>Η ασφάλιση οδικής βοήθειας παρέχει βοήθεια στον ασφαλισμένο που βρίσκεται σε δυσχερή θέση λόγω ακινητοποίησης του αυτοκινήτου του από τροχαίο ατύχημα, μηχανική ή ηλεκτρική βλάβη καθώς και κλατάρισμα των ελαστικών.</p>
<b>Νομική προστασία</b>	<p>Στην ασφάλιση νομικής προστασίας η ασφαλιστική εταιρεία αναλαμβάνει σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος τα έξοδα υπεράσπισης του ασφαλισμένου προκειμένου να αποφευχθεί η φυλάκιση του, διεκδικήσεις αποζημιώσεων και προσφυγές στις Δημόσιες Αρχές περί αφαίρεσεως διπλώματος και πινακίδων κυκλοφορίας.</p>

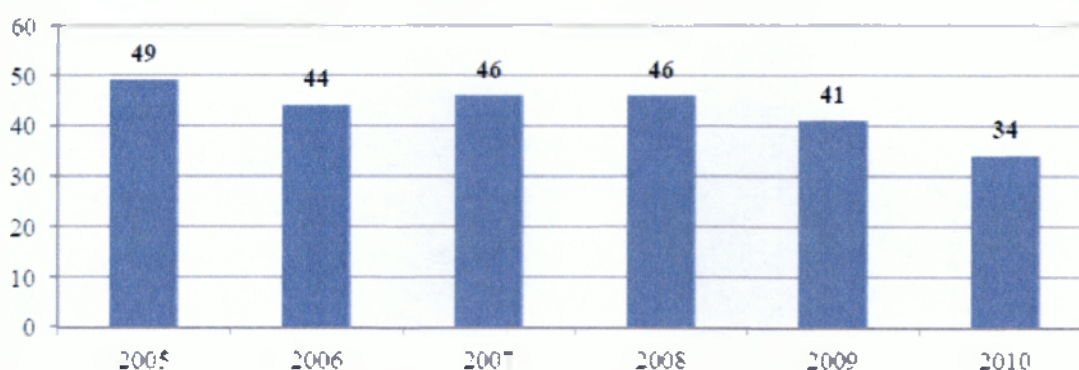


## 2. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ

### 2.1 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις

Κατά τη διάρκεια του έτους 2010, 33 ασφαλιστικές επιχειρήσεις σημείωσαν δραστηριοποίηση στον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων, με σύνολο παραγωγής ασφαλιστρών 1,96 δισ. €, αυξήθηκε δηλαδή κατά 4,2% σε σύγκριση με το έτος 2009. Συγκεκριμένα όσον αφορά στους κλάδους «Χερσαία οχήματα» και «1 Αστικής ευθύνη χερσαίων οχημάτων», η παραγωγή ανήλθε στα 413,4 εκατομμύρια € και 1,55 δισ. € αντίστοιχα.

Πίνακας 1 Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτων στην Ελλάδα



### 2.2 Ιστορική Εξέλιξη Κλάδου Ασφαλίσεων

Η έννοια της Ασφάλισης είναι συνυφασμένη με την ανθρώπινη κοινωνία από την αρχή της ύπαρξής της. Υπάρχουν δύο είδη ανθρωπίνων κοινωνιών έως και σήμερα, η πρώτη είναι η Φυσική κοινωνία όπου ο άνθρωπος ζούσε στη φύση και η δεύτερη είναι η κοινωνία βασισμένη στην Οικονομία μέσω του χρήματος.

Η αφετηρία της ασφαλιστικής δραστηριότητας ιστορικά τοποθετείται στην εποχή του Μινωικού πολιτισμού, όπου και σταδιακά αναπτύχθηκε ώστε να λάβει την σημερινή της υπόσταση τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Οι Κινέζοι την 2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> χιλιετία π.χ. όταν έστελναν με πλοία διάφορα εμπορεύματα και προϊόντα, μοίραζαν το φορτίο σε πολλά πλοία έτσι ώστε

σε περίπτωση απώλειας τους να μην χαθεί όλο το φορτίο εξολοκλήρου αλλά μόνο ένα μέρος του.

Οι πρώτες μορφές λοιπόν ασφάλισης χρονολογούνται περίπου πριν το 2000π.Χ. και σχετίζονταν με τον καταμερισμό των ζημιών κατά την μεταφορά εμπορευμάτων.<sup>1</sup>

Η ασφάλιση υπό τη σύγχρονη της έννοια χρονολογείται από το 1666, οπότε και ξέσπασε στο Λονδίνο μια μεγάλη πυρκαγιά από την οποία καταστράφηκαν περίπου 13.000 κτίρια. Κατόπιν της εν λόγω πυρκαγιάς ο Νίκολας Βαρθον άνοιξε ένα γραφείο ασφάλισης κτιρίων και κατοικιών. Έτσι το έτος 1698 ιδρύθηκε στην Αγγλία η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία ζωής. Στις Ηνωμένες Πολιτείες η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία δημιουργήθηκε το έτος 1732 ενώ καθιερώθηκε η έννοια της πρόληψης καθώς αποκλείστηκαν οι κατοικίες οι οποίες εμφάνιζαν πολύ μεγάλο κίνδυνο πυρκαγιάς.

Στην Αγγλία το 1932 έγινε υποχρεωτική η ασφάλιση της ευθύνης προς τρίτους για τα αυτοκίνητα και έτσι εμφανίστηκε για πρώτη φορά και η ασφάλιση αυτοκινήτου.

Η ελληνική ασφαλιστική δραστηριότητα αναπτύχθηκε αρχικά μέσω των ασφαλιστικών εταιρειών που λειτουργούσαν εκτός Ελλάδας πριν από την ίδρυση του Νεοελληνικού κράτους. Το έτος 1789 Έλληνες δημιούργησαν στην Τεργέστη τη «Societa Greca D'Assicurazioni» ενώ το έτος 1816 ιδρύθηκε στην Οδησό η Εταιρεία των Ηνωμένων Ασφαλιστικών Γραικών.

Στον Ελλαδικό χώρο δημιουργείται η πρώτη ασφαλιστική εταιρεία «Η Ελλάς» στη Σύρο το έτος 1828 από τον Ιωάννη Καποδίστρια. Έπονται το «Ελληνικόν Ασφαλιστικόν Κατάστημα» και η «Φιλεμπορική». Ως πιο σημαντικές ασφαλιστικές εταιρείες που συστάθηκαν με έδρα την Ελλάδα και υφίστανται μέχρι σήμερα θεωρούνται:

- Η Εθνική Ασφαλιστική η οποία δημιουργήθηκε το 1891 ύστερα από πρωτοβουλία της εθνικής τράπεζας της Ελλάδος,
- Ο Φοίνικας ο οποίος ιδρύθηκε το έτος 1928 ύστερα από πρωτοβουλία της εμπορικής τράπεζας της Ελλάδος,
- Η Ασπίς Πρόνοια η οποία ιδρύθηκε το έτος 1944,
- Η Interamerican η οποία δημιουργήθηκε το έτος 1971,
- Η Υδρογείος η οποία ιδρύθηκε το έτος 1973,
- η Ωμέγα η οποία δημιουργήθηκε το έτος 1974,

---

<sup>1</sup> Ο κώδικας του Βαβυλώνιου βασιλιά Χαμουραμί (2123π.Χ.) προέβλεπε ότι σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής εμπορευμάτων κατά τη μεταφορά τους ο μεταφορέας θα απαλασσόταν από την υποχρέωση του να παραδώσει τα εμπορεύματα εφόσον αποδείκνυε ότι δεν ήταν υπαίτιος ή συνένοχος.



- Η Διεθνής Ένωση που ιδρύθηκε το έτος 1977,
- Η Ιντερσαλόνικα που ιδρύθηκε το έτος 1978,
- Η Αγροτική Ασφαλιστική την οποία ίδρυσαν το 1980 οι μέτοχοι της αγροτικής τράπεζας της Ελλάδος,
- Η Αιγαίον η οποία ιδρύθηκε το έτος 1995,
- Η Ευρωπαϊκή Πίστη η οποία δημιουργήθηκε το έτος 1991 και
- Η εταιρεία International Life που δημιουργήθηκε το ίδιο έτος έχοντας ως μόνο αντικείμενο την ασφάλεια ζωής. (4)

### 2.3 Παραγωγή Ασφαλίσεων

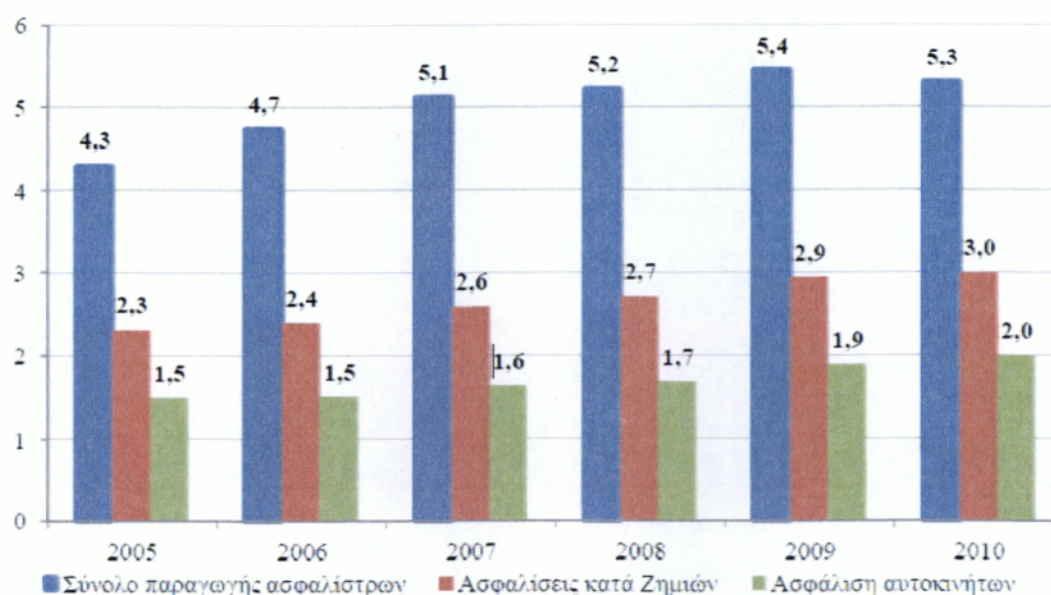
Η συνολική παραγωγή ασφαλίσεων το 2010 στην Ελλάδα όλων των κλάδων ασφάλισης (Ζωής και Ζημιών) ανήλθε στα 5,3 δισ. €, σημειώνοντας μείωση κατά 2,1% σε σύγκριση με το 2009. Όσον αφορά στον κλάδο των ασφαλίσεων κατά Ζημιών, η παραγωγή ανήλθε στα 3,0 δισ. €, δηλαδή σημείωσε αύξηση κατά 2,6% σε σχέση με την αντίστοιχη παραγωγή του 2009.

**Πίνακας 2** Παραγωγή ασφαλίσεων στην Ελλάδα, 2010

Εκατομμύρια ευρώ	2010	2009
Συνολική παραγωγή ασφαλίσεων	5.332	5.448
Παραγωγή ασφαλίσεων κατά ζημιών	3.014	2.938
Παραγωγή ασφαλίσεων κλάδων αυτοκινήτου	1.964	1.885

Από τα ανωτέρω, προκύπτει ότι η ασφάλιση αυτοκινήτου αντιπροσωπεύει ποσοστό 36,8% επί της συνολικής παραγωγής ασφαλίσεων και 65,2% επί της παραγωγής ασφαλίσεων των κλάδων ασφάλισης κατά ζημιών.

**Πίνακας 3** Παραγωγή ασφαλιστρών 2005 – 2010 (δισ. ευρώ)



## 2.4 Ελάχιστα όρια Ασφάλισης

Τα ισχύοντα από 1/1/2011 ελάχιστα όρια αποζημιώσεων όσον αφορά στην ασφάλιση αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων, ανήλθαν στα 750.000 € ανά θύμα για σωματικές βλάβες και για υλικές ζημιές. Από 1/6/2012 πραγματοποιήθηκε αναπροσαρμογή των ποσών αυτών στο 1 εκατομμύριο € για σωματικές βλάβες και για υλικές ζημιές.

**Πίνακας 4** Ελάχιστα όρια αποζημιώσεων

Ημερομηνία	Σωματικές Βλάβες	Υλικές Ζημιές
1/1/2011	750.000 € ανά θύμα	750.000 € ανά ατύχημα
1/6/2012	1 εκατ. € ανά θύμα	1 εκατ. € ανά ατύχημα

## 2.5 Αποζημιώσεις Ασφαλιστρών

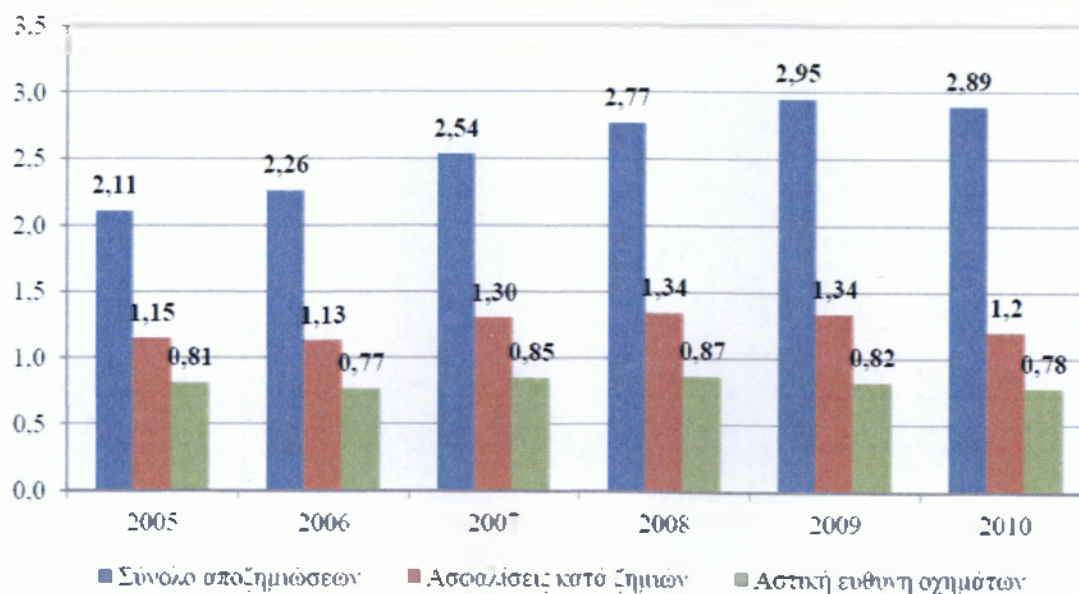
Οι πληρωθείσες αποζημιώσεις του κλάδου αυτοκινήτων ανήλθαν κατά τη διάρκεια του έτους 2010 στα 953 εκατομμύρια ευρώ.

**Πίνακας 5** Αποζημιώσεις στην Ελλάδα, 2010

Εκατομμύρια ευρώ	2010	2009
Συνολικές αποζημιώσεις από ασφαλίσεις	2.893	2.988
Αποζημιώσεις ασφαλίσεων κατά ζημιών	1.198	1.324
Αποζημιώσεις κλάδων αυτοκινήτου	953	997

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, οι αποζημιώσεις για τα αυτοκίνητα αντιπροσωπεύουν ποσοστό 33,0% επί των συνολικών αποζημιώσεων και ποσοστό 79,6% επί των αποζημιώσεων του κλάδου κατά ζημιών.

**Πίνακας 6** Αποζημιώσεις 2005 – 2010 (δισ. ευρώ)



## 2.6 Φορολόγηση Ασφαλιστρών & Λοιπές Εισφορές

Όσον αφορά στη φορολόγηση ασφαλιστρών και σε λοιπές εισφορές σχετικά με την ασφάλιση αυτοκινήτου ισχύουν τα εξής:

Είδος Κάλυψης	Φόρος Ασφαλιστρών <sup>2</sup>	ΤΕΟ <sup>3</sup>	ΤΕΑΑΠΑΕ <sup>4</sup>	Επικουρικό Κεφάλαιο
Αστική Ευθύνη	10%	1%	2%	5%
Πυρκαγιά	20%	1%	2%	
Λοιποί Κίνδυνοι	10%	1%	2%	

## 2.7 Κατανομές Ασφαλισμένων Οχημάτων

Στους παρακάτω πίνακες οι οποίοι προέρχονται από τη Στατιστική Επετηρίδα Ασφάλισης Αυτοκινήτων 15 έτους 2010 της Επιτροπής Αυτοκινήτων και Πληροφορικής της ΕΑΕΕ, υπολογίστηκαν οι εκατοστιαίες κατανομές.

Τα στοιχεία έχουν να κάνουν με συνολικά 4.995.109 ασφαλισμένα οχήματα κατά το έτος 2010, υπολογισμένων στατιστικά βάσει των ημερών ασφάλισης κάθε συμβολαίου ξεχωριστά, με αναγωγή στις 365 ημέρες του έτους. Ο ως άνω αριθμός οχημάτων προκύπτει από τις αναλυτικές δηλώσεις των 30 ασφαλιστικών επιχειρήσεων-μελών της ΕΑΕΕ, στις οποίες ανήκε το έτος 2010 το 89% της παραγωγής ασφαλιστρών του κλάδου ασφάλισης αυτοκινήτων.

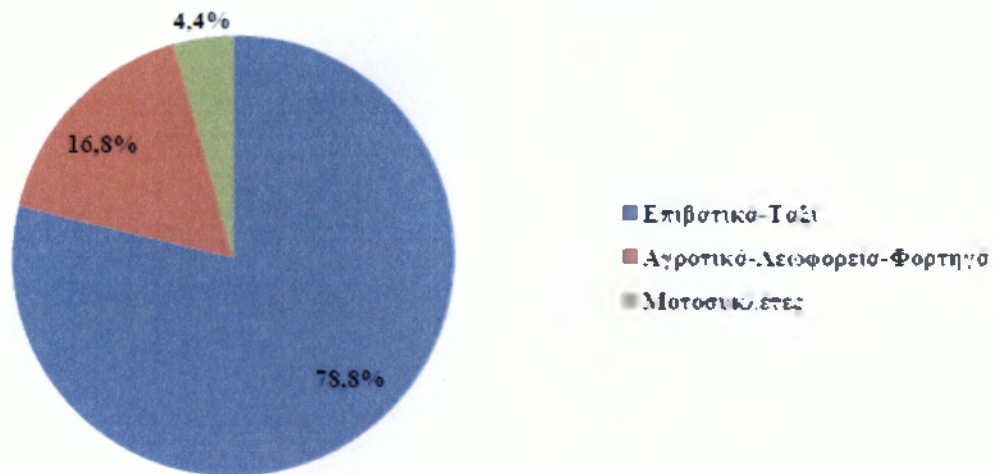
Θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο ως άνω σύνολο δεν περιλαμβάνονται τα οχήματα του Δημοσίου τομέα (συμπεριλαμβανομένων των Σωμάτων Ασφαλείας) καθώς εξαιρούνται εκ του Νόμου της υποχρεωτικής ασφάλισης, όπως και τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ τα οποία καλύπτουν αλληλασφαλιστικοί συνεταιρισμοί.

<sup>2</sup> Επιβαρύνει κατά 70% την ασφαλιστική επιχείρηση και κατά 30% τον καταναλωτή

<sup>3</sup> ΤΕΟ: Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας

<sup>4</sup> ΤΕΑΑΠΑΕ: Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Ασφαλιστών και Προσωπικού Ασφαλιστικών Επιχειρήσεων

**Πίνακας 7** Κατανομή παραγωγής ασφαλιστρών 2010 ανά είδος οχήματος

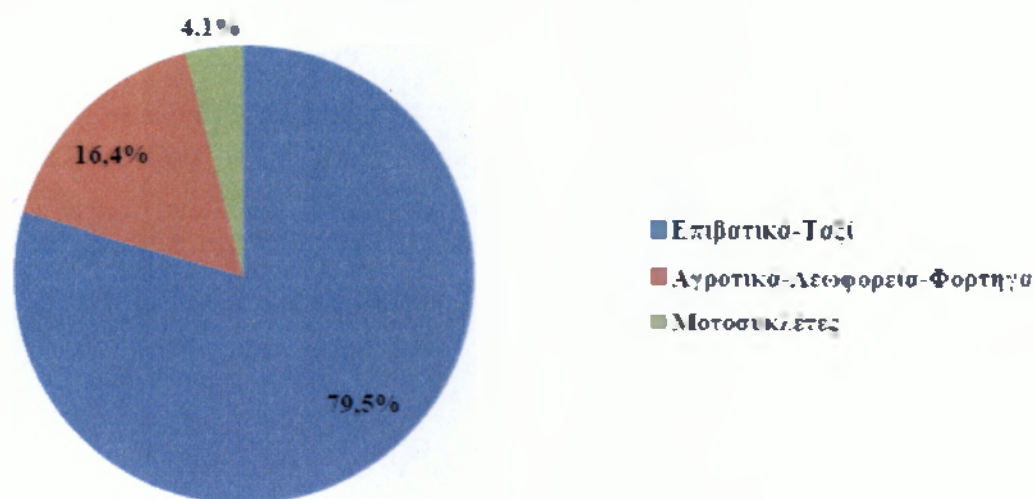


Όπως προκύπτει από το παραπάνω σχήμα, ο μεγαλύτερος όγκος ασφαλιστρών (78,8%) αφορά στην ομάδα των τετράτροχων έως 3,5 τόνους. Ειδικά η πιο πολυπληθής κατηγορία στην ομάδα των τετράτροχων, αυτή των επιβατικών Ι.Χ, συνεισφέρει το 76,5% του συνόλου των ασφαλιστρών. Προκειμένου να υπολογιστεί η εκατοστιαία κατανομή των ποσών δηλωθείσων ζημιών ανά κατηγορία οχήματος, έγινε χρήση στοιχείων των ζημιών που δηλώθηκαν για πρώτη φορά το έτος 2010, ανεξάρτητα από το γεγονός της ύπαρξης γι αυτές καταβολής αποζημίωσης ή παραμονής αυτών σε εκκρεμότητα στο τέλος του έτους.

Κατα συνέπεια, στον παρακάτω πίνακα η κατανομή των αποζημιώσεων αφορά στο ποσό αποκατάστασης ζημιών (πληρωθείσες και εκκρεμείς) σύμφωνα με την αποτίμηση αυτών στο τέλος του ημερολογιακού έτους δήλωσης (2010).



**Πίνακας 8** Κατανομή ποσών δηλωθεισών ζημιών 2010



Όπως φαίνεται στο ως άνω σχήμα, σύμφωνα με εκτίμηση πρώτου έτους, ο μεγαλύτερος όγκος αποζημιώσεων αφορά σε επιβατικά-ταξί (σχεδόν 80%). Για τα επιβατικά Ι.Χ. μάλιστα έγινε δήλωση του 75,3% των ζημιών. Μικρότερη συμμετοχή σημειώνουν τα αγροτικά-λεωφορεία-φορτηγά με 16,4% και οι μοτοσυκλέτες με 4,1%.

Το πλήθος και η εκατοστιαία κατανομή των κυκλοφορούντων οχημάτων, στον κάτωθι πίνακα, προκύπτει από τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) που αφορά σε πλήθος αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών βρισκόμενα σε κυκλοφορία στο τέλος του έτους 2010.

**Πίνακας 9** Κυκλοφορούντα οχήματα, 2009

Κατηγορία Οχημάτων	Πλήθος	Ποσοστό
Επιβατικά – Ταξί	5.131.960	64,9%
Αγροτικά Λεωφορεία Φορτηγά	1.329.754	16,8%
Μοτοσυκλέτες	1.448.851	18,3%
Σύνολο	7.910.565	100%

**Πίνακας 10 Κυκλοφορούντα Οχήματα 2010**

Κατηγορία Οχημάτων	Πλήθος	Ποσοστό
Επιβατικά - Ταξί	5.216.873	64,7%
Λεωφορεία – Φορτηγά	1.346.079	16,7%
Μοτοσυκλέτες	1.499.133	18,6%
Σύνολο	8.062.085	100%

Όσον αφορά τα παραπάνω στοιχεία, αξίζει να αναφερθεί ότι το πλήθος των καταγεγραμμένων από την ΕΛΣΤΑΤ οχημάτων υπολείπεται σε σχέση με το πραγματικό μέγεθος των κυκλοφορούντων κατά το πλήθος αυτών που λαμβάνουν άδεια για κυκλοφορία από φορείς άλλους, πέραν του υπουργείου Μεταφορών.

Βάσει έρευνας που πραγματοποιήθηκε από την ΕΑΕΕ πριν από 2 χρόνια με ερωτηματολόγιο σε επιλεγμένους φορείς του Δημοσίου, έγινε καταγραφή επιπροσθέτως των παραπάνω:

- Χορήγηση 1.389.382 αδειών κυκλοφορίας από το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη (πρώην Δημοσίας Τάξεως) για μοτοποδήλατα.
- Χορήγηση 5.500 αδειών από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων για μηχανήματα έργων.
- Χορήγηση 268.000 αδειών από το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων για γεωργικά μηχανήματα.

Καθώς δεν είναι γνωστό αν γίνεται συχνά εκκαθάριση του σχετικού μητρώου από τους παραπάνω φορείς με βάση τις αποσύρσεις από την κυκλοφορία, ο αριθμός εκ των παραπάνω οχημάτων που πραγματικά βρίσκεται σε κυκλοφορία παραμένει αδιευκρίνιστος.

## 2.8 Σύστημα Βάσης Δεδομένων Ασφαλιστικών Εταιρειών

Σήμερα σε όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες και ασφαλιστικά πρακτορεία γίνεται χρήση εξειδικευμένων προγραμμάτων και βάσεων δεδομένων με στόχο την καλύτερη οργάνωση της εκάστοτε ασφαλιστικής εταιρίας ή πρακτορείου με απόλυτη μηχανογράφηση για βελτιστοποίηση του ελέγχου της εταιρίας αποφεύγοντας χρονοβόρες και κοπιαστικές διαδικασίες.

Το Bluebyte αποτελεί ένα από τα καλύτερα προγράμματα της ελληνικής αγοράς για τον εν λόγω σκοπό, το οποίο βρίσκεται σε λειτουργία εδώ και είκοσι χρόνια. Έχει πάρα πολλές δυνατότητες και καλύπτει όλο το φάσμα των εργασιών και δεδομένων που απαιτείται για την ομαλή λειτουργία μιας ασφαλιστική εταιρία ή πρακτορείου.

Συνοπτικά αναφέρονται οι βασικότερες λειτουργίες του :

- Γίνεται συγκέντρωση όλων των οικονομικών μεγεθών στον πελάτη με βάση ένα πελατοκεντρικό σύστημα δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα και σε στοιχεία Marketing.
- Παρακολουθούνται όλα τα συμβόλαια ανεξαρτήτως του σε ποια εταιρία είναι ταυτόχρονα.
- Αυτόματη πραγματοποίηση ανανεώσεων και πρόσθετων πράξεων, εξασφαλίζοντας την ταχύτητα λειτουργίας της εταιρίας.
- Αναλυτική παρακολούθηση στο κύκλωμα Ζημιών των στοιχείων του φακέλου, της πλήρους περιγραφής, των εικόνων της Ζημίας, των προβλέψεων ποσών με ιστορικότητα, των πληρωμών στον παθόντα και τους παρέχοντες υπηρεσίες που αφορούν τη Ζημία.
- Ύπαρξη και προγράμματος Εσόδων – Εξόδων του οποίου γίνεται αυτόματη ενημέρωση, προσφέροντας τη δυνατότητα για ολοκληρωμένη οικονομική εικόνα της επιχείρησης.

Αυτές είναι λοιπόν οι βασικές λειτουργίες του Bluebyte, ενός προγράμματος που χρησιμοποιείται ευρέως στην Ασφαλιστική αγορά εξαιτίας του τεράστιου εύρους εργασιών του και του γεγονότος ότι η διαχείριση εργασιών των εταιριών γίνεται απλούστερη.



Η χρήση Βάσεων Δεδομένων είναι καθοριστική σε μια Ασφαλιστική Εταιρεία εξαιτίας του αντικείμενου εργασιών. Με τη διακίνηση του σημερινού όγκου πληροφοριών είναι πολύ δύσκολο να φανταστεί κανείς ότι μπορεί να λειτουργήσει χωρίς ένα πληροφοριακό σύστημα Βάσης Δεδομένων. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι ένα σύστημα διαχείρισης των δεδομένων μέσω ενός πληροφοριακού συστήματος Βάσης Δεδομένων διαδραματίζει τον πιο ζωτικό ρόλο μετά το ανθρώπινο δυναμικό.

Η προσφορά ενός τέτοιου συστήματος Βάσεων Δεδομένων συνδυάζει την αξιοπιστία, την ασφάλεια και τις περισσότερες βασικές εργασίες της καθημερινής λειτουργίας της ασφαλιστικής εταιρείας και ταυτόχρονα προσφέρει ένα πλήθος διευκολύνσεων και πληροφοριών, οι οποίες είναι απαραίτητες στο διοικητικό προσωπικό όπως στατιστικά, αναφορές και συγκρίσεις απαραίτητες σε όλην την πυραμίδα της ιεραρχίας της διοικητικής υποδομής και των απλών υπαλλήλων.

Αξίζει να σημειωθεί πως η ανάπτυξη μια Βάσης Δεδομένων σε μια Ασφαλιστική Εταιρεία βελτιώνεται και αναπτύσσεται από την ίδια την εταιρεία και όχι από τρίτους, προσφέροντας στην εταιρεία επιπλέον χαρακτηριστικά αξιοπιστίας, προσωπικών δεδομένων και εχεμύθειας.

### 3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

---

#### 3.1 Τροχαία Ατυχήματα

Σύμφωνα με το Εργαστήριο Υγιεινής και Επιδημιολογίας της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών ως ατύχημα ορίζεται,

*«η οξεία έκθεση σε μηχανική, ηλεκτρική, θερμική ή χημική ενέργεια, συμπεριλαμβανομένων καταστάσεων στέρησης βασικών ζωτικών παραμέτρων, όπως η θερμότητα και το οξυγόνο».*

Τα ατυχήματα αποτελούν ένα σοβαρό πρόβλημα δημόσιας υγείας, καθώς έχουν σημαντική επίπτωση, την πρόκλησή τους συνοδεύει αυξημένη πιθανότητα θανάτου και αναπηρίας, συνοδεύονται από διάσπαρτους παράγοντες κινδύνου σε όλον τον πληθυσμό και έχουν μεγάλο κόστος. Το τροχαίο ατύχημα ορίζεται ως ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός προκαλούμενο από την λειτουργία και την κίνηση ενός ή περισσοτέρων οχημάτων που επιφέρει βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα.

Τα ατυχήματα διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες, τα ακούσια και τα εκούσια:

- Τα εκούσια ατυχήματα απαρτίζονται από τα τροχαία τα οποία προξενούν περίπου το 50% των θανάτων, στα οικιακά και ελεύθερου χρόνου ατυχήματα που περαιτέρω διακρίνονται στις πτώσεις, τα εγκαύματα, τους πνιγμούς, τις πνιγμονές, τις δηλητηριάσεις και τα ατυχήματα κατά τη διάρκεια αθλοπαιδιών και στα επαγγελματικά, τα οποία απαρτίζουν περίπου το 5% των συνολικών ατυχημάτων.

- Τα εκούσια ατυχήματα, ορίζονται ως άσκηση βίας, είτε αυτοπροκαλούμενης (αυτοκτονική συμπεριφορά), είτε ετεροπροκαλούμενης (βία μέσα στην οικογένεια, σεξουαλική κακοποίηση).

Προκειμένου να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

- το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία και κίνηση.
- να προξενηθεί υλική ζημιά, τραυματισμός ή θάνατος προσώπου και
- έλλειψη δόλου από τους εμπλεκέντες στο ατύχημα.

Αν δε συντρέχει μία από τις παραπάνω προϋποθέσεις, δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Στην περίπτωση που κάποιος έχοντας την πρόθεση να σκοτώσει χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο ως μέσο για να την επίτευξη του σκοπού του, αυτός τιμωρείται για ανθρωποκτονία με δόλο, με βαρύτερες ποινές και όχι ως οδηγός που προξένησε θανατηφόρο ατύχημα, τιμωρούμενος για ανθρωποκτονία από αμέλεια με ελαφρές ποινές πλημμεληματικού χαρακτήρα. Τα τροχαία ατυχήματα βρίσκονται σε έξαρση τα τελευταία χρόνια, αποτελώντας τη λεγόμενη «μάστιγα του αιώνα μας». Σε περίπτωση συνέχισης του φαινομένου, τότε στατιστικά ένας στους τρεις Έλληνες θα εμπλακεί μια φορά στη ζωή του σε τροχαίο ατύχημα. (3)

### **3.1.1 Παράγοντες Πρόκλησης Τροχαίων Ατυχημάτων**

Η αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων έχει ως αιτία κατά ένα μεγάλο μέρος την αιφνίδια αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων σε πολλές χώρες, χωρίς την ύπαρξη υποδομών και σχεδίων από την πολιτεία, καθώς και επιπλέον παράγοντες όπως είναι οι παρακάτω:

- Ο άνθρωπος: ο παράγοντας άνθρωπος χρήζει ιδιαίτερου ενδιαφέροντος μελέτης, καθώς ευθύνεται για το περίπου 80% των ατυχημάτων. Στον εν λόγω παράγοντα σημασία έχει η προσωπικότητα, οι ψυχοσωματικές ικανότητες, η εξάσκηση, η πνευματική καλλιέργεια και ο τρόπος που αυτός εκλαμβάνει τις

εξωτερικές αντιδράσεις σε συνδυασμό με την ικανότητα αντίδρασης. Ο παράγοντας άνθρωπος απαρτίζεται από ατέλειες και αδυναμίες που στρέφονται τόσο κατά της ζωής, της ακεραιότητας και ασφάλειας των συνανθρώπων του όσο και κατά του ίδιου του εαυτού του.

- Το όχημα, αυτοκίνητο: στον παράγοντα όχημα παίζουν ρόλο α) η ενεργητική και παθητική ασφάλεια του οχήματος, β) η τεχνική κατάστασή του, γ) οι διαστάσεις του, δ) η κατάσταση της επιφάνειάς του και ε) οι καιρικές συνθήκες.
- Ο δρόμος: στο δρόμο παίζουν ρόλο α) η κατηγορία, β) η σήμανση, γ) η διαμόρφωση του δρόμου, δ) τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του και ε) η τυπική διατομή του.
- Οι κυκλοφοριακές συνθήκες: στις κυκλοφοριακές συνθήκες παίζουν ρόλο α) η οργάνωση του οδικού δικτύου, β) οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, η σύνθεση και η ταχύτητα της κυκλοφορίας, γ) ο τεχνικός έλεγχος και δ) η ανθρώπινη επίβλεψη της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η άσφαλτος είναι ένας ιδιόμορφος κόσμος. Ένας κόσμος τον οποίο κυριαρχούν το αυτοκίνητο και ο άνθρωπος, ο οποίος συμβάλλει στην ανάπτυξη του πολιτισμού και της προόδου. Αποτελεί ένα από τα θαύματα της τεχνολογίας και της επιστήμης που είναι ικανό να επικροτήσει και να εκμηδενίσει, καθώς και να φέρει κοντά τους ανθρώπους. (3)

### **3.1.2 Κόστος Τροχαίων Ατυχημάτων**

Το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ανησυχεί ιδιαίτερα το κοινωνικό μας σύνολο εξαιτίας των υψηλών ποσοστών θνησιμότητας που προκαλούν και του κόστους αυτών. Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων εκτός από την μείωση της απώλειας ανθρώπινης ζωής, θα επιφέρει και σημαντικά οφέλη τόσο σε κοινωνικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο.

Το συνολικό εξωτερικό κόστος των μεταφορών απαρτίζεται σε μεγάλο βαθμό από το κόστος των ατυχημάτων, το οποίο μπορεί να μετατραπεί, έστω και προσεγγιστικά, σε

χρηματικές αξίες. Το τελευταίο χρονικό διάστημα σημειώνεται μία ολόενα και περισσότερο αυξανόμενη ζήτηση και προσφορά μεταφορικών υποδομών και υπηρεσιών, οι οποίες και απαρτίζουν ένα σημαντικό μέρος της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Από την άλλη, οι αρνητικές τους επιπτώσεις, όπως τα ατυχήματα, αποτελούν ιδιαίτερο λόγο ανησυχίας εξαιτίας τόσο των αυξημένων ποσοστών θνησιμότητας που επιφέρουν, όσο και του μεγάλου κόστους τους.

Συγκεκριμένα, τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν σημαντική αιτία θανάτου και επιφέρουν οικονομικό κόστος το οποίο σύμφωνα με στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας ανέρχεται από 1 έως 3% του Α.Ε.Π.. Το γεγονός αυτό εξηγεί την ύπαρξη του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για την εκτίμηση του κόστους των τροχαίων ατυχημάτων. Στην Ε.Ε. διατίθεται ποσό ύψους 160 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως, το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του Α.Ε.Π. της Ε.Ε. των 15.

Το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων αποτελεί παράγοντα του κοινωνικού μη χρηματικού κόστους, έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες του κοινωνικού γενικά κόστους και μπορεί να μετατραπεί, έστω και κατά προσέγγιση σε χρηματικές αξίες. Επειδή δε γίνεται άμεση ενσωμάτωση αυτού στον προϋπολογισμό κατασκευής και λειτουργίας ενός συγκοινωνιακού έργου, αλλά μεταφράζεται σε κόστος νοσηλείας, απώλεια εισοδήματος κλπ, μετακυλιέται σε αυτούς που δεν ευθύνονται για τη δημιουργία του και αποτελεί εξωτερικό κόστος. Διακρίνεται στο μέρος εκείνο του οποίου η αποτίμηση με οικονομικούς όρους είναι εύκολη, όπως ζημίες περιουσίας και οχημάτων, ιατρικές υπηρεσίες, μείωση παραγωγικότητας, διοικητικά έξοδα και αστυνόμευση και στο μέρος εκείνο που αφορά στο ανθρώπινο κόστος και ο υπολογισμός του οποίου είναι δυσκολότερος, καθώς δεν υπάρχουν τιμές αγοράς για αυτό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι αποφάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, έχουν ανάγκη από μία σαφή αξία που να αποδίδεται στη ζωή, ώστε να μπορεί να γίνει σύγκριση προγραμμάτων σχετικών με όρους ασφάλειας, με μείωση των ατυχημάτων και με τη θνησιμότητα. Το ανθρώπινο κόστος είναι πλέον ένα σημαντικό συστατικό του κόστους των ατυχημάτων και καθορίζεται μέσω της προσέγγισης «Προθυμία να πληρώσει κανείς (Willingness to pay, WTP)» και της «Τεχνικής των δηλωμένων προτιμήσεων (Stated preference)». (5)

### 3.1.3 Στατιστικά Στοιχεία Τροχαίων Ατυχημάτων

Το πλήθος και η κατανομή των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, στον πίνακα που ακολουθεί, προέρχεται από τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, κατόπιν διενέργειας σχετικής έρευνας της τελευταίας. Η έρευνα πραγματοποιείται σε μηνιαία βάση και παρακολουθεί τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων ανάλογα με τη βαρύτητα (θανατηφόρα και με τραυματισμούς) και τον αριθμό των θυμάτων αυτών κατά κατηγορία (οδηγοί, μεταφερόμενοι, πεζοί). Την αρμοδιότητα για τη συμπλήρωση των Δελτίων Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων (ΔΟΤΑ) έχουν οι αστυνομικές και λιμενικές αρχές ολόκληρης της χώρας. Για τους σκοπούς της ανωτέρω έρευνας:

- Οδικό τροχαίο ατύχημα (με σωματικές βλάβες) ορίζεται ως το συμβάν που πραγματοποιείται σε ελεύθερους στη δημόσια χρήση δρόμους ή πλατείες, στο οποίο συμμείχαν ένα ή περισσότερα οχήματα σε κίνηση και το οποίο είχε ως συνέπεια το θάνατο ή τον τραυματισμό προσώπου ή προσώπων.
- Νεκρός ορίζεται ως το πρόσωπο εκείνο, ο θάνατος του οποίου επέρχεται την ίδια στιγμή ή μέσα σε διάστημα 30 ημερών από το ατύχημα.
- Τραυματίας ορίζεται ως το παθόν πρόσωπο που υπέστη σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας του.
- Βαριά τραυματισμένος ορίζεται ως το παθόν πρόσωπο που υπέστη σοβαρή βλάβη, όπως κρανιοεγκεφαλική κάκωση, ακρωτηριασμό, πολλαπλό τραυματισμό με συνέπεια την απώλεια της διανοητικής του επαφής με το περιβάλλον και το σοβαρό κίνδυνο της ζωής του.
- Ελαφρά τραυματισμένος ορίζεται ως το παθόν πρόσωπο που υπέστη απλή σωματική κάκωση, μη ικανή να θέσει τη ζωή του σε κίνδυνο.

**Πίνακας 11** Οδικά τροχαία ατυχήματα

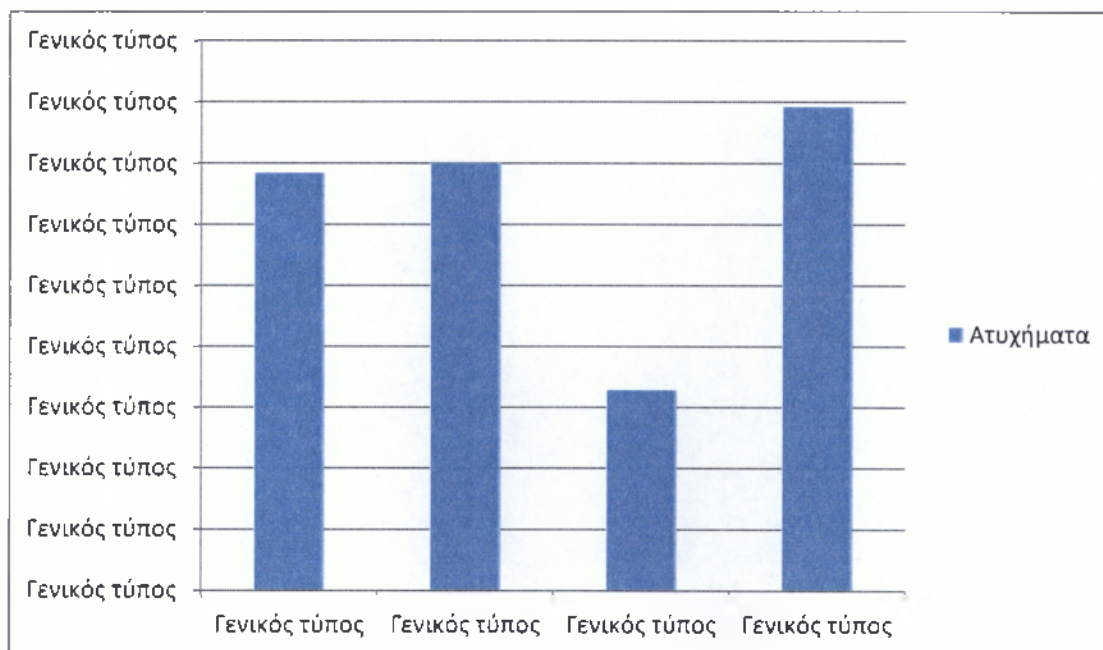
Χρονική Περίοδος	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυματίες
2010	15.146	1.265	18.882
2009	14.914	1.463	18.553



2008	15.100	1.559	18.796
2007	15.092	1.578	18.886

**Πίνακας 12** Ποσοστό μεταβολής τροχαίων ατυχημάτων

Χρονική Περίοδος	Ατυχήματα	Νεκροί	Τραυματίες
2010/2009	+1,6%	-12,9%	+1,8%
2009/2008	-1,2%	-6,8%	-1,3%
2008/2007	+0,1%	-1,2%	-0,5%



**Πίνακας 13** Αιτίες θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων 2010

Αίτια	Άγνωστο	Ανατροπή	Εκτροπή	Παράσυρση Πεζού	Πρόσκρουση	Σύγκρουση	Σύνολο
Αναφερόμενα σε επιβάτες	1		3		1		5
Αναφερόμενα οδό και καιρό		1	9	2	3	2	17
Αναφορά στο όχημα			3			3	6
Αναφορά σε πεζούς				84			84
Αντικανονικό Προσπέρασμα			3	1		23	27
Απόσπαση προσοχής οδηγού		3	46	7	16	13	85
Ερευνώνται		1	14	10	2	9	36
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα			7	1	2	182	192
Αναφερόμενα σε οδηγούς	4	27	132	45	45	132	385
Οδήγηση χωρίς σύνεση	1	2	44	35	16	42	140
Παράβαση προτεραιότητας				1		99	100
Παράβαση σηματοδότη						8	8
Υπερβολική Ταχύτητα		3	153	4	20	1616	196
Γενικό Άθροισμα	6	37	414	190	105	529	1281



### 3.2 Κλοπές Τροχοφόρων

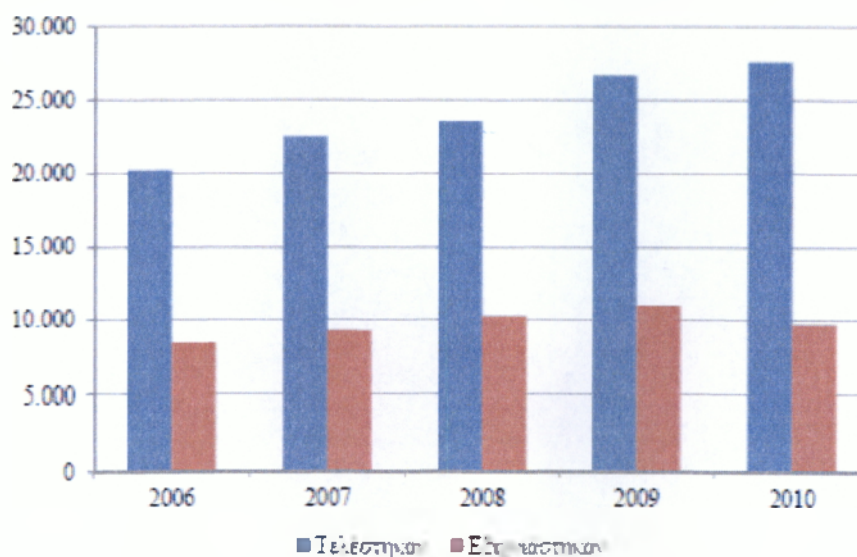
Ο παρακάτω πίνακας κλοπών απεικονίζει τον αριθμό κλοπών τροχοφόρων που διαπράχθηκαν εντός της ελληνικής επικράτειας, καθώς επίσης και τα περιστατικά που εξιχνιάστηκαν και το πλήθος των δραστών που συνελήφθησαν.

**Πίνακας 14** Κλοπές τροχοφόρων στην επικράτεια<sup>5</sup>

Έτος	Τελέστηκαν	Απόπειρες	Σύνολο	Εξιχνιάστηκαν	Δράστες
2006	20.216	224	20.440	8.428	1.397
2007	22.516	183	22.699	9.288	1.432
2008	23.550	240	23.790	10.242	1.759
2009	26.711	227	26.938	10.990	1.913
2010	27.608	474	28.082	9.732	μ/δ

Σύμφωνα με τη Διεύθυνση Δημόσιας Ασφάλειας, από τις συνολικά 27.608 κλοπές τροχοφόρων που πραγματοποιήθηκαν το έτος 2010, οι 11.389 (41,3%) είχαν να κάνουν με κλοπές μοτοσυκλετών- μοτοποδηλάτων και οι 9.944 (36%) σε κλοπές Ι.Χ. αυτοκινήτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των περιπτώσεων που εξιχνιάστηκαν επί των διαπραχθέντων περιστατικών, ανέρχεται μεταξύ 35% - 43% τα τελευταία 5 χρόνια.

**Πίνακας 15** Κλοπές και εξιχνιάσεις τροχοφόρων οχημάτων



<sup>5</sup> Πηγή: Ελληνική Αστυνομία (Διεύθυνση Δημόσιας Ασφάλειας). Μη διαθέσιμα στοιχεία

### 3.3 Δείκτης Τιμών Καταναλωτή

Ο παρακάτω πίνακας προέρχεται από την έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ επί της μεταβολής του γενικού επιπέδου τιμών των προϊόντων και υπηρεσιών που αποτελούν το Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) για το έτος 2010 συγκρινόμενου με το έτος 2009.

Από το σύνολο των ομάδων και υπο-ομάδων του ΔΤΚ απομονώθηκαν οι κάτωθι υπο-ομάδες της ομάδας: «7. Μεταφορές», οι αυξήσεις των οποίων από έτος σε έτος κρίνονται σημαντικές για την ασφάλιση αυτοκινήτων:

**Πίνακας 16** Ανάλυση υπό-ομάδων Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (2010/2009)<sup>6</sup>

Υπό ομάδα	ΔΤΚ
Αγορά οχημάτων	4,1%
Ανταλλακτικά αυτοκινήτου	2,9%
Καύσιμα – λιπαντικά	40,2%
Συντήρηση & επισκευή αυτοκινήτου Μοτοσυκλέτας	3,2%
Τέλη κυκλοφορίας – διόδια	24,6
Λοιπές δαπάνες αυτοκινήτου	1,1%
Γενικός Δείκτης Τιμών Καταναλωτή	4,7%

<sup>6</sup> Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (μέσος ετήσιος δείκτης, μεταβολή έτους)

## 4. ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ

---

### Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιασθούν η έννοια, ο ρόλος και οι αρμοδιότητες δύο από τους σημαντικότερους οργανισμών αποζημίωσης σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Σκοπός των οργανισμών αποζημίωσης είναι η καταβολή ασφαλιστικής αποζημίωσης για αστική ευθύνη από αυτοκινητιστικά ατυχήματα στις συγκεκριμένες περιπτώσεις που ορίζουν οι διατάξεις των σχετικών νόμων που τους προβλέπουν.

### 4.1 Επικουρικό Κεφάλαιο

Με το νόμο 489/1976 συστάθηκε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με την επωνυμία «Επικουρικό Κεφάλαιο Ασφάλισης Ευθύνης από Ατυχήματα Αυτοκινήτων» και συντετμημένα «ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ» το οποίο τελεί υπό την εποπτεία και τον έλεγχο της Επιτροπής Εποπτείας Ιδιωτικής Ασφάλισης (ΕΠ.Ε.Ι.Α), εδρεύει στη Αθήνα και διέπεται από τις διατάξεις του νόμου αυτού. Σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου είναι η καταβολή στα πρόσωπα που ζημιώθηκαν την κατά την παράγραφο 2 του άρθρου 19 αποζημίωση λόγω θανάτωσης, σωματικών βλαβών ή υλικών ζημιών από αυτοκινητιστικά ατυχήματα όταν :

- Αυτός που υπέχει ευθύνη παραμένει άγνωστος. Στην εν λόγω όμως περίπτωση δεν υπάρχει υποχρέωση αποζημίωσης εξαιτίας υλικών ζημιών, εκτός αν προκλήθηκαν συγχρόνως και σωματικές βλάβες που χρήζουν νοσοκομειακής περίθαλψης, εφόσον έχει επιληφθεί αστυνομική αρχή και η περίθαλψη αυτή διήρκησε για χρονικό διάστημα τουλάχιστον πέντε ημερών σε δημόσιο νοσοκομείο ή ιδιωτικό θεραπευτήριο.
- Το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο ως προς το οποίο δεν έχει εκπληρωθεί η κατά το άρθρο 2 υποχρέωση. Εξαιρούνται της υποχρέωσης τα πρόσωπα που επιβιβάστηκαν με τη θέλησή τους στο όχημα από το οποίο προκλήθηκε η

ζημιά, εφόσον το Επικουρικό Κεφάλαιο αποδείξει ότι γνώριζαν για τη μη ασφάλιση του ως άνω οχήματος.

- Το ατύχημα προήλθε από αυτοκίνητο οδηγούμενο από πρόσωπο που προκάλεσε το ατύχημα εκ προθέσεως.
- Ο ασφαλιστής πτώχευσε ή απέβη άκαρπη η σε βάρος του εκτέλεση ή ανακλήθηκε η άδεια λειτουργίας ασφαλιστικής επιχείρησης λόγω παράβασης νόμου. Στην εν λόγω περίπτωση, το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του προσώπου που διαμεσολάβησε στην ασφάλιση μέχρι του ποσού των 1.500 ευρώ, εκτός αν αυτός αποδείξει ότι δεν γνώριζε ούτε μπορούσε να γνωρίζει την επικείμενη πτώχευση ή ανάκληση, όση επιμέλεια και αν είχε επιδείξει. Ο ως άνω περιορισμός της ευθύνης του διαμεσολαβήσαντος δεν ισχύει, στην περίπτωση που αυτός ενήργησε με δόλο. Επίσης, στην παραπάνω περίπτωση το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει ίδια αξίωση κατά του αντασφαλιστή για τις υποχρεώσεις του προς την ασφαλιστική επιχείρηση οι οποίες απορρέουν από την αντασφαλιστική σύμβαση αστικής ευθύνης από χερσαία οχήματα.
- Το ατύχημα προκλήθηκε από συγκεκριμένους τύπων οχημάτων ή ορισμένα οχήματα με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας και των οποίων η ευθύνη δεν είχε καλυφθεί σύμφωνα με το άρθρο 2 του παραπάνω νόμου. Στην περίπτωση αυτή το Επικουρικό Κεφάλαιο, το οποίο κατέβαλε αποζημίωση για τη ζημία που προήλθε από όχημα ειδικού τύπου ή με ειδική πινακίδα κυκλοφορίας άλλου κράτους – μέλους, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του αντίστοιχου Επικουρικού Κεφαλαίου του τόπου συνήθους στάθμευσης του οχήματος.

Το Επικουρικό Κεφάλαιο υποχρεούται να καταβάλει τις αποζημιώσεις που απαιτούνται από τους οργανισμούς αποζημίωσης των κρατών μελών, μέχρι του ποσού που έχει καταβληθεί σε μόνιμους κατοίκους των κρατών αυτών εξαιτίας ζημιών προερχόμενων :

- από ανασφάλιστα αυτοκίνητα με τόπο συνήθους στάθμευσης στην Ελλάδα,
- από αυτοκίνητα αγνώστων στοιχείων τα οποία έχουν προκαλέσει τα ατυχήματα στην Ελλάδα,
- από οχήματα τρίτων χωρών τα οποία δεν είναι ασφαλισμένα, των οποίων τα εθνικά Γραφεία Διεθνούς Ασφάλισης έχουν προσχωρήσει στο σύστημα πράσινης κάρτας και τα οποία έχουν προκαλέσει τα ατυχήματα στην Ελλάδα.

#### **4.1.1 Μέλη Επικουρικού Κεφαλαίου**

Μέλη του Επικουρικού Κεφαλαίου αποτελούν υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις από τις οποίες ασκείται η ασφάλιση αστικής ευθύνης από ατυχήματα αυτοκινήτων με καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Πρόκειται δηλαδή για επιχειρήσεις που έχουν έδρα, υποκατάστημα ή πρακτορείο σε άλλο κράτος- μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς (π.χ. ΚΤΕΛ) καθώς και για τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ή τους Οργανισμούς Κοινής Ωφελείας, εφόσον τα αυτοκίνητά τους εξαιρεθούν από την υποχρεωτική ασφάλιση.

#### **4.1.2 Συνέλευση των Μελών**

Η συνέλευση των μελών του αποτελεί το ανώτατο όργανο του Επικουρικού κεφαλαίου και αποφασίζει για κάθε υπόθεση. Οι αποφάσεις της μάλιστα είναι δεσμευτικές ακόμα και για τα μέλη της που απουσιάζουν ή διαφωνούν. Η γενική συνέλευση είναι η μόνη αρμόδια να αποφασίζει για τα εξής θέματα:

- Για το διορισμό και την ανάκληση των μελών της
- Για την έγκριση ή τροποποίηση του προϋπολογισμού, απολογισμού και ισολογισμού
- Για την κατάρτιση του εσωτερικού κανονισμού που διέπει την όλη λειτουργία του οργανισμού

#### **4.1.3 Διαχείριση**

Η Διαχειριστική Επιτροπή του Επικουρικού Κεφαλαίου ασκεί τη διαχείρισή του και αποτελείται από εννέα μέλη, τα οποία εκλέγει η γενική συνέλευση και ένα μέλος χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης. Ο πρόεδρος της διαχειριστικής επιτροπής εκπροσωπεί το Επικουρικό Κεφάλαιο δικαστικά και εξώδικα, είναι όμως δυνατό να οριστεί με απόφασή της ότι και άλλα μέλη ή άλλα

πρόσωπα δικαιούνται να το εκπροσωπούν. Το Επικουρικό Κεφάλαιο λύεται με προεδρικό διάταγμα μετά από πρόταση του Υπουργού Ανάπτυξης.

Η Διαχειριστική Επιτροπή υποχρεούται, εφόσον συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις στη λήψη κάθε πρόσφορου μέτρου (σύναψη δανείων, πρόσληψη προσωπικού, προμήθεια υλικών κ.λπ.) για την εξυπηρέτηση των σκοπών του Επικουρικού Κεφαλαίου. Η Διαχειριστική Επιτροπή εκλέγει μεταξύ των αιρετών μελών τον Πρόεδρό της. Επίσης είναι αρμόδια για τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΤΑΕ & ΕΠΕ) της ετήσιας έκθεσης Πεπραγμένων και του ετήσιου Ισολογισμού του Επικουρικού Κεφαλαίου. Στην ετήσια έκθεση πεπραγμένων και στον ετήσιο ισολογισμό του Επικουρικού Κεφαλαίου, προβλέπονται ειδικά κεφάλαια που περιλαμβάνουν την ετήσια έκθεση πεπραγμένων και τον ετήσιο Ισολογισμό του Λογαριασμού Αρωγής.

Ο Πρόεδρος της Διαχειριστικής Επιτροπής εκπροσωπεί το Επικουρικό Κεφάλαιο δικαστικώς και εξωδίκως. Η Διαχειριστική Επιτροπή μπορεί να ορίσει με απόφασή της ότι ένα ή περισσότερα μέλη αυτής ή άλλα πρόσωπα δικαιούνται να εκπροσωπούν το Επικουρικό Κεφάλαιο γενικά ή για ορισμένες μόνο πράξεις.

#### **4.1.4 Εισφορά Υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου**

Προκειμένου να εκπληρωθεί ο σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου, επιβάλλεται εισφορά υπέρ αυτού, η οποία καθορίζεται κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού Ανάπτυξης και υπολογίζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό που δεν μπορεί να είναι ανώτερο του 5% των καθαρών ασφαλιστρών του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκινητικά ατυχήματα. Η εν λόγω εισφορά βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και κατά 30% τους ασφαλισμένους των οποίων η εισφορά εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο. Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών του για την είσπραξη των εισφορών τους. Γενικά η μη συμμόρφωση των μελών του Επικουρικού Κεφαλαίου με τους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις, έχει ως συνέπεια την ανάκληση της άδειας λειτουργίας αυτών για τον κλάδο ασφάλισης αστικής ευθύνης αυτοκινήτων.

Στην περίπτωση άσκησης του κλάδου υπό καθεστώς Ελεύθερης Παροχής Υπηρεσιών σύμφωνα με την έννοια του άρθρου 1 στ' του ως άνω νόμου, η εισφορά υπολογίζεται επί των καθαρών ασφαλιστρών από ασφαλίσεις που έχουν συναφθεί υπό καθεστώς



ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στην Ελλάδα. Η εισφορά αυτή βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και κατά 30% τους ασφαλισμένους. Η εισφορά των ασφαλισμένων εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο και απαλλάσσεται από κάθε φόρο ή άλλη φορολογική επιβάρυνση εκτός των τελών χαρτοσήμου. Η απόδοση του τέλους χαρτοσήμου γίνεται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις βάσει των διατάξεων του π.δ. 160/1978 (ΦΕΚ Α.34). Μέσα σε δεκαπέντε ημέρες από τη λήξη κάθε ημερολογιακού διμήνου οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις καταβάλλουν στο Επικουρικό Κεφάλαιο τις εισφορές οι οποίες αναλογούν στα ασφαλιστήρια συμβόλαια που συνήψαν ή ανανέωσαν κατά το δίμηνο που έληξε, ανεξαρτήτως είσπραξης ή μη των εισφορών αυτών. Σε περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής η εισφορά προσαυξάνεται κατά το ισχύον επιτόκιο υπερημερίας. Οι εν λόγω εισφορές εξαιρουμένων των χρηματικών ποσών που απαιτούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Επικουρικού Κεφαλαίου, επενδύονται με ευθύνη της Διαχειριστικής Επιτροπής αυτού ή γίνεται κατάθεση αυτών σε έντοκο λογαριασμό τράπεζας που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα. Ο Υπουργός Ανάπτυξης μπορεί να μεταβάλει το ποσοστό εισφοράς υπέρ του Επικουρικού Κεφαλαίου, χωρίς όμως σε περίπτωση αύξησης, αυτή να είναι ανώτερη από το οριζόμενο στο στοιχείο α' της παρούσας παραγράφου όριο.

## **4.2 Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης**

Το Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης (Γ.Δ.Α.) είναι Ν.Π.Ι.Δ. με έδρα την Αθήνα και εποπτεύεται από την Τράπεζα της Ελλάδος. Συνεστήθη με το Νόμο 489/76 (ΦΕΚ. Α331) που ρυθμίζει την υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα και η λειτουργία του είναι πλήρως εναρμονισμένη προς τις Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ελληνικό Γραφείο Διεθνούς Ασφάλισης λειτουργεί από την 20<sup>η</sup> Αυγούστου του έτους 1987 και έχει μέλη υποχρεωτικά και αυτοδικαίως όλες τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν στην Ελλάδα τον Κλάδο «Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης από την κυκλοφορία αυτοκινήτων». Έχει οριστεί ως ο «Οργανισμός Αποζημίωσης» που προβλέπει η 4η Οδηγία της Ε.Ε. ήδη άρθρο 24 της Κωδικοποιημένης Οδηγίας Αυτοκινήτου 2009/103/ΕΚ και το Π.Δ. 10/2003 (ΦΕΚ.Α.7) για την προστασία των επισκεπτών, θυμάτων τροχαίου ατυχήματος εκτός της χώρας διαμονής τους.

Τι ακριβώς προσφέρει το ΓΔΑ και ποιες οι λειτουργίες του:

- Χορηγεί στις ασφαλιστικές εταιρίες που λειτουργούν στην Ελλάδα Πράσινες Κάρτες για τους ασφαλισμένους τους.
- Διακανονίζει ζημίες που προκαλούνται στην Ελλάδα από οχήματα άλλων κρατών μελών του Συστήματος Πρασίνων Καρτών.
- Εγγυάται για την αποζημίωση των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων από την κυκλοφορία ελληνικών οχημάτων σε άλλα κράτη μέλη του Συστήματος.
- Εκδίδει Πιστοποιητικά Συνοριακής Ασφάλισης.
- Έχει τον ρόλο του «αντασφαλιστή» των μελών του παρέχοντας σε αυτά αντασφαλιστική υποστήριξη τύπου “Υπερβάλλουσας Ζημίας” (Excess of Loss) για το μέρος της ευθύνης τους που υπερβαίνει τα κατώτατα υποχρεωτικά όρια ασφάλισης αστικής ευθύνης που ισχύουν στην Ελλάδα.
- Προσυπογράφει με τα αντίστοιχα Γραφεία του εξωτερικού την Ενοποιημένη Συμφωνία και κάθε άλλη διεθνή συμφωνία που αφορά στο Σύστημα.

#### **4.2.1 Μέλη και Όργανα Διοίκησης**

Μέλη του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης είναι υποχρεωτικώς και αυτοδικαίως οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που ασκούν στην Ελλάδα τον κλάδο αστικής ευθύνης από αυτοκίνητα. Τα μέλη του Γραφείου έχουν την υποχρέωση κάλυψης με Πράσινη Κάρτα ή με το ασφαλιστήριό τους της αστικής ευθύνης των ασφαλισμένων τους για ατυχήματα που προκαλούνται στο εξωτερικό από ελληνικά αυτοκίνητα. Τα κύρια όργανα της διοίκησης του ΓΔΑ είναι η Γενική Συνέλευση των Μελών και η Διαχειριστική του Επιτροπή, η οποία απαρτίζεται από 9 μέλη εκλεγόμενα από τη Γενική Συνέλευση και 1 μέλος, χωρίς ψήφο, το οποίο ορίζεται από την Εποπεύουσα Αρχή.

#### **4.2.2 Πιστοποιητικό Διεθνούς Ασφάλισης**

Το εν λόγω Γραφείο εκδίδει Πιστοποιητικά Συνοριακής Ασφάλισης για τα εισερχόμενα στην Ελλάδα οχήματα για την κάλυψη αποζημιώσεων από σωματικές βλάβες ή ζημίες που προκύπτουν από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων σε άλλο κράτος: α) τα οποία δεν είναι εφοδιασμένα με πράσινη κάρτα ενώ δεν καλύπτονται

από το τμήμα ΙΙΙ της Ενοποιημένης Συμφωνίας και β) εκείνα για τα οποία την έκδοση θα ζητήσει ο οδηγός, ο κύριος ή ο κάτοχος για ειδικούς λόγους. Η Συνοριακή Ασφάλιση του Γραφείου παρέχεται στους συνοριακούς σταθμούς εισόδου της χώρας και καλύπτει τις ζημίες που προκαλούνται στην Ελλάδα και ολόκληρο το έδαφος του ΕΟΧ.

Το πιστοποιητικό διεθνούς ασφάλισης εκδίδεται με την συμπλήρωση εντύπου χορηγούμενου από το Γραφείο σύμφωνα με το υπόδειγμα που χρησιμοποιείται διεθνώς. Το εν λόγω πιστοποιητικό χορηγείται με σκοπό την άσκηση των δικαιωμάτων του ασφαλισμένου από τη σύμβαση του Γραφείου μετά του αντίστοιχου οργανισμού στη χώρα που προκλήθηκε το ατύχημα.

Το Γραφείο δέχεται και λαμβάνει κάθε δήλωση ατυχήματος που συνέβη στην Ελλάδα από όχημα που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης εκτός Ελληνικής Επικράτειας, εφόσον έχει την υποχρέωση βάσει του άρθρου 27 του διατάγματος αυτού να προβεί σε διακανονισμό της ζημίας και καταβολή αποζημίωσης εξαιτίας του ατυχήματος. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, το Γραφείο είναι αντίκλητος του αλλοδαπού ασφαλιστή. Το ζημιούμενο πρόσωπο από αυτοκίνητο που έχει τόπο συνήθους στάθμευσης εκτός της Ελληνικής Επικράτειας από ατύχημα που προκλήθηκε στην Ελλάδα, έχει αξίωση ευθείας αγωγής κατά του Γραφείου Διεθνούς Ασφάλισης στην Ελλάδα, εφόσον ως προς το αυτοκίνητο πληρούνται οι προβλεπόμενες από το άρθρο αυτό προϋποθέσεις, με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής υπέρ του Γραφείου που κατέβαλε.

### Εισαγωγή

Η απελευθέρωση της υποχρεωτικής τιμολόγησης (απελευθερώθηκαν δηλαδή τα τιμολόγια ασφαλιστρών που μέχρι πρόσφατα καθόριζε η Εποπτεύουσα Αρχή), η οποία πραγματοποιήθηκε λόγω της εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας της ιδιωτικής ασφάλισης με εκείνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτέλεσε το σημαντικότερο γεγονός την τελευταία δεκαετία που επηρέασε την ελληνική αγορά της ιδιωτικής ασφάλισης.

Η υποχρεωτική τιμολόγηση εφαρμοζόταν μέχρι το 1996 στους κλάδους των ασφαλίσεων ζωής, πυρός και στην αστική ευθύνη αυτοκινήτων. Οι εν λόγω κλάδοι απαρτίζουν περίπου το 62,2% της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών της ελληνικής αγοράς, βάσει των στατιστικών στοιχείων του 2006 της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. Από το 1997 έχει γίνει άρση των περιορισμών της υποχρεωτικής τιμολόγησης στους ανωτέρω κλάδους.

Συνέπεια της εν λόγω άρσης ήταν η αύξηση των ασφαλιστρών (κυρίως κατά τη διάρκεια των πρώτων ετών) της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων σε επίπεδα αρκετά μεγαλύτερα του πληθωρισμού. Η άρση των περιορισμών στις ασφάλειες ζωής, είχε ως συνέπεια τη μαζική εμφάνιση προϊόντων τύπου Unit Linked (ασφαλιστήρια συμβόλαια επενδυτικού χαρακτήρα, τα οποία συνδέονται με τις επενδύσεις του κεφαλαίου σε μερίδια αμοιβαίων κεφαλαίων ή μερίδια εσωτερικών μεταβλητών κεφαλαίων των ασφαλιστικών εταιριών). Από την άλλη, στις ασφάλειες πυρός σημειώθηκαν μειώσεις ασφαλιστρών σε σχέση με τα επίπεδα που είχαν καθοριστεί από το υποχρεωτικό τιμολόγιο. Αυξήσεις τιμολογίων παρατηρήθηκαν μόνο κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα ύστερα από την εμφάνιση φαινομένων φυσικών καταστροφών.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> [http://www.express.gr/afteroma/asfaleies\\_2008/51739oz\\_2008071451739.php3](http://www.express.gr/afteroma/asfaleies_2008/51739oz_2008071451739.php3)

## 5.1 Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις

Το μεγάλο κύμα εξαγορών και συγχωνεύσεων που σημειώθηκε κατά τα τελευταία χρόνια τόσο στην Ελλάδα όσο και στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτέλεσε μια ιδιαίτερα σημαντική εξέλιξη στο χώρο της αγοράς της ιδιωτικής ασφάλισης. Κατά συνέπεια εισήχθησαν στην ελληνική ασφαλιστική αγορά ορισμένοι διεθνείς ασφαλιστικοί όμιλοι μέσω της εξαγοράς τοπικών ασφαλιστικών εταιριών (π.χ. η Eureco που εξαγόρασε την Interamerican, η GroupAMA τον Φοίνικα-METROLIFE- Εμπορική, η AXA την Alpha Ασφαλιστική), όπως επίσης υποκαταστήματα ευρωπαϊκών εταιριών μετατράπηκαν σε ανώνυμες ασφαλιστικές εταιρίες (π.χ. Allianz, ING- πρώην Nationale Nederlanden). Επιπλέον, καταξιωμένες διεθνείς εταιρίες (όπως οι Generali, AIG και Ergo) μετρούν ήδη πολλά χρόνια στην ελληνική αγορά, με στόχο την περαιτέρω ισχυροποίηση της θέσης τους.

Από την άλλη αξίζει όμως να σημειωθεί και το γεγονός της αποχώρησης από την ελληνική ασφαλιστική αγορά ορισμένων άλλων μεγάλων διεθνών ασφαλιστικών εταιριών (π.χ. AGF, Zurich, Gotaer, Scottish Provident). Τα προβληματικά αποτελέσματα του κλάδου της αστικής ευθύνης αυτοκινήτων και το μεγάλο κόστος πρόσκτησης των ασφαλειών ζωής ανήλουν στους βασικούς λόγους της αποχώρησης αυτής.

Αντίστροφα, το χαμηλό ποσοστό ασφαλιστικής κάλυψης των Ελλήνων, η ώριμη οικονομικά αλλά πολλά υποσχόμενη ελληνική ασφαλιστική αγορά και η διαπιστωμένη ανάγκη μεταρρύθμισης του κοινωνικού ασφαλιστικού συστήματος αποτελούν μερικές από τις αιτίες για την είσοδο μεγάλων ασφαλιστικών ομίλων στην ελληνική αγορά.

Παρόλο που παρατηρήθηκε σταθερή μείωση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτοκινήτου, φθάνοντας να είναι λιγότερες από 1.100 το έτος 2007, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους παρέμεινε έντονος στην Ευρώπη, που αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά αυτοκινήτου στον κόσμο, με κυκλοφορία πάνω από 315 εκατομμυρίων οχημάτων. Ο συνδυασμένος δείκτης ζημιών 16 (στον οποίο περιλαμβάνονται οι δείκτες ζημιών και εξόδων) ξεπέρασε το 100% το έτος 2007, εμφανίζοντας ένα ζημιογόνο αποτέλεσμα ύστερα από πέντε κερδοφόρες χρήσεις. Αν και οι αποζημιώσεις οι οποίες αφορούν σε σωματική βλάβη αποτελούν σχετικά μικρό μέρος των περιπτώσεων καταβολής αποζημίωσης, όπως



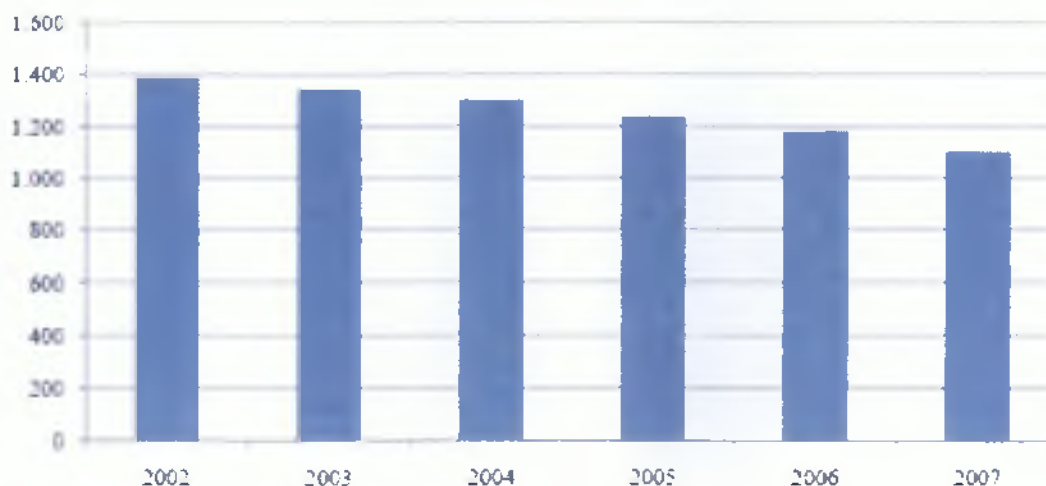
προκύπτει από τη μελέτη των αποζημιώσεων, αυτές απορροφούν το 50% των εξόδων αποζημίωσης της αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων.

Κατά το έτος 2007 παρατηρήθηκε σταθερή μείωση του αριθμού των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου (εκτίμηση προερχόμενη από ένα δείγμα 26 χωρών που αντιπροσωπεύουν το 95% της παραγωγής ασφαλιστρών), φθάνοντας τις λιγότερες από 1.100 σε σχέση με τις 1.385 επιχειρήσεις κατά το έτος 2002. Πρόκειται για μία διαδικασία που επαναλαμβάνεται εδώ και αρκετά χρόνια και αντιστοιχεί σε μία μέση ετήσια μείωση της τάξης του 4%.

Πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους κλάδους ασφάλισης στην Ευρώπη με μερίδιο επί του συνόλου της παραγωγής ασφαλιστρών 29%. Υπάρχει η εκτίμηση ότι το έτος 2010, η παραγωγή ασφαλιστρών αυτοκινήτου αυξήθηκε κατά 1,3% σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες, αγγίζοντας τα 125 δις. €, σε αντίθεση με το έτος 2009 κατά το οποίο παρατηρήθηκε μείωση της παραγωγής κατά 1,8%. Οι κύριες αγορές είναι αυτές της Γερμανίας και της Ιταλίας, ενώ ακολουθούν αυτές της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Η παραγωγή όλων των μεγάλων αγορών με εξαίρεση αυτή της Ιταλίας (-0,8%) αυξήθηκε και μάλιστα όσον αφορά τη Γερμανία θα πρέπει να σημειωθεί πως ήταν η πρώτη χρονιά αύξησης κατόπιν πέντε συναπτόν ετών μείωσης.

Παρατηρήθηκε ότι ο μειούμενος ρυθμός εκδόσεων νέων πινακίδων κυκλοφορίας από το έτος 2008 και ύστερα (-4% το 2010), δεν επηρέασε την ευρωπαϊκή παραγωγή ασφαλιστρών του 2010. Ενδεικτικά αναφέρεται, πως στην Ισπανία σημειώθηκε μείωση της παραγωγής του κλάδου κατά 6%, στην Πορτογαλία αύξηση κατά 0,4% και στην Πολωνία αύξηση κατά 6%.

**Πίνακας 17** Ασφαλιστικές επιχειρήσεις αυτοκινήτου στην Ευρώπη, CEA-33



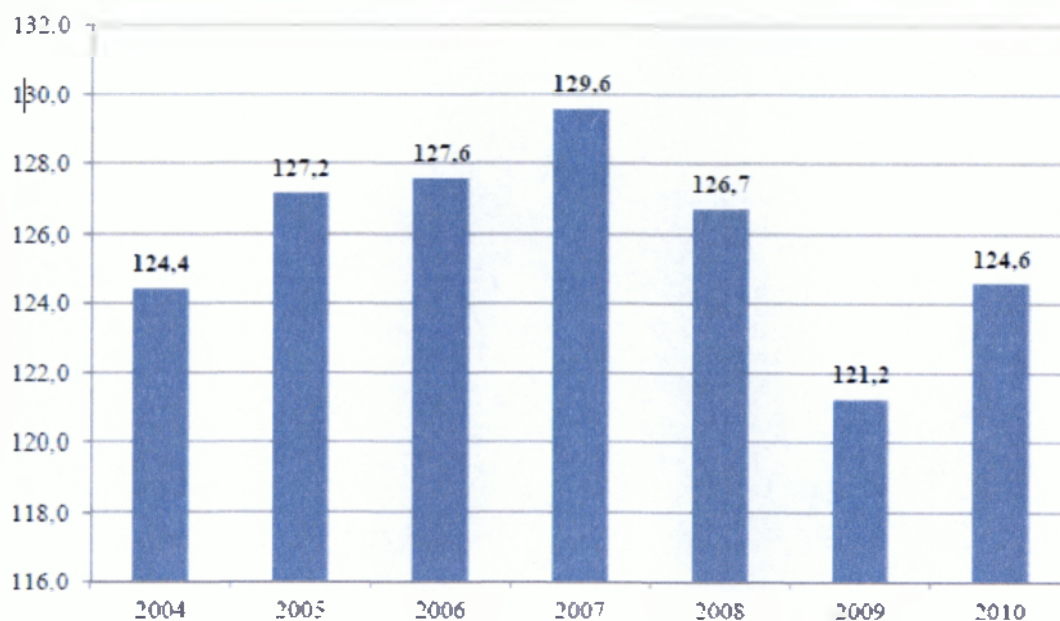


## 5.2 Παραγωγή Ασφαλίσεων

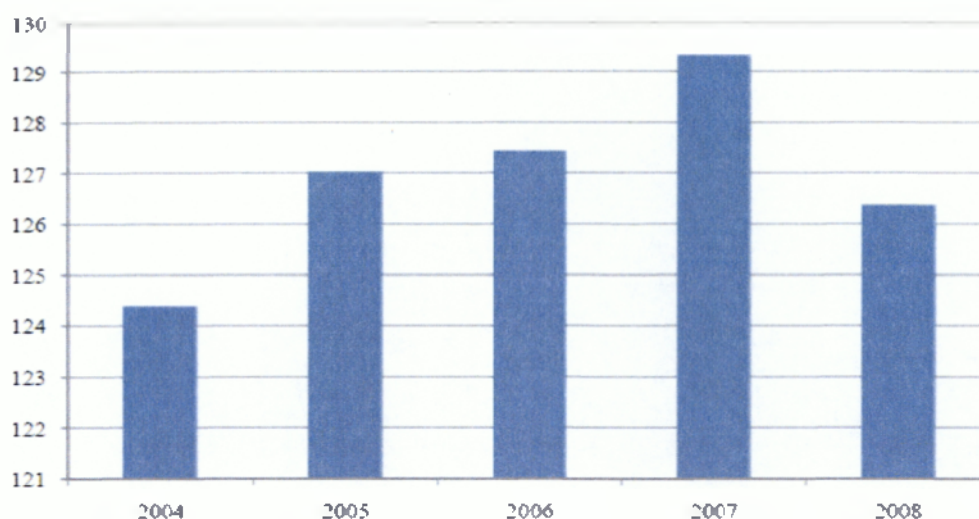
Η παραγωγή ασφαλίσεων του κλάδου αυτοκινήτων αποτελεί μαζί με την ασφάλιση ατυχημάτων και υγείας, έναν από τους μεγαλύτερους κλάδους ασφάλισης στην Ευρώπη, αντιπροσωπεύοντας το 30,3% της συνολικής παραγωγής ασφαλίσεων κατά ζημιών. Αιτία μείωσης του ποσοστού συμμετοχής της ασφάλισης αυτοκινήτων κατά τα τελευταία 7 χρόνια αποτέλεσαν οι σχετικά υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης των υπολοίπων κλάδων ασφάλισης κατά ζημιών.

Η παραγωγή ασφαλίσεων του κλάδου αυτοκινήτων αυξήθηκε μετά από δύο συναπτά έτη μείωσης της, κατά 1,3% (σε ονομαστικές τιμές) το 2010, φθάνοντας τα 125 δισ. €.

**Πίνακας 18** Συνολική παραγωγή ασφαλίσεων αυτοκινήτου (δισ. €), Insurance Europe-33



**Πίνακας 19** Συνολική παραγωγή ασφαλιστρών αυτοκινήτου (δισ. €)



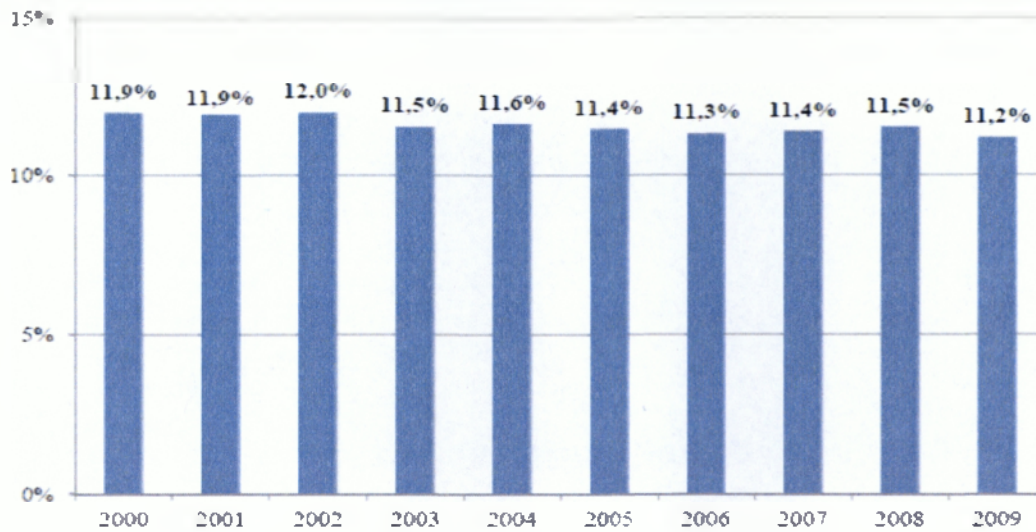
Συνεπεία του έντονου ανταγωνισμού μεταξύ των ασφαλιστικών επιχειρήσεων του κλάδου και της μείωσης των πωλήσεων των νέων αυτοκινήτων λόγω της οικονομικής επιβράδυνσης, η παραγωγή ασφαλιστρου ανήλθε, σύμφωνα με εκτίμηση, το 2008 στα 126,5 δισ. €, έναντι 129 δισ. € το 2007, δηλαδή πρόκειται για μείωση της τάξης του 0,2%. Πρόκειται επίσης για την πρώτη ονομαστική μείωση σε ευρωπαϊκό επίπεδο κατά την τελευταία δεκαετία, αλλά για την τέταρτη συνεχόμενη μείωση σε πραγματικές τιμές.

### **5.3 Αποζημιώσεις, έξοδα και συχνότητα ζημιών**

Οι αποζημιώσεις του κλάδου αυτοκινήτων για το σύνολο των χωρών-μελών της Insurance Europe το 2009 (που είναι και τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία) έφτασαν τα 76,9 δισ. €, σε σύγκριση με τα 75,6 δισ. € του 2008. Αυτό εκπροσωπεί μία αύξηση του 2,1% σε τρέχουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες ή 5,2% σε σταθερές συναλλαγματικές ισοτιμίες. Επίσης, η λειτουργία του κλάδου κόστισε 20 δισ. € το 2009, ποσό μειωμένο κατά 2,6% σε σχέση με το 2008.

Στην Ευρώπη (Insurance Europe-33), η συχνότητα ζημιών στον κλάδο αυτοκινήτων (όλων των τύπων), έφτασε το 11,2% το 2009. Ο δείκτης κινείται μεταξύ του 11% και του 12% σε όλη τη μελετώμενη περίοδο.

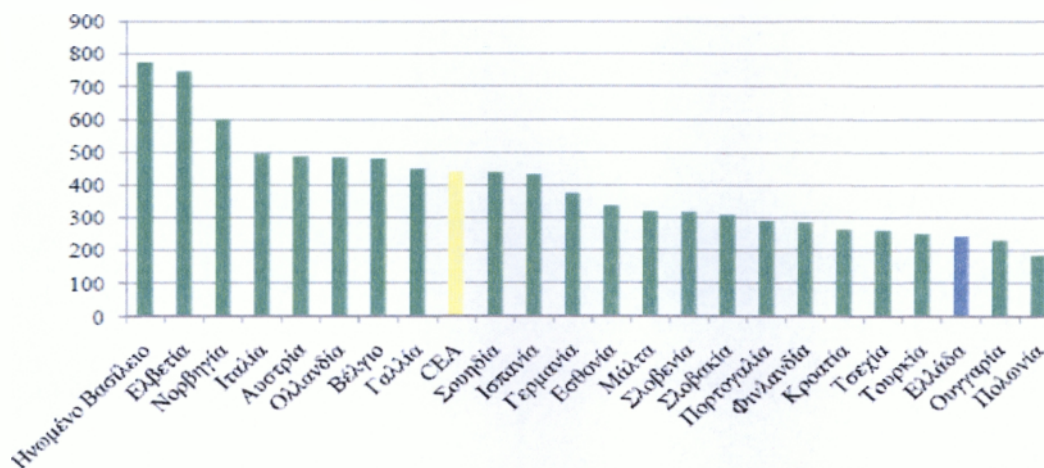
**Πίνακας 20** Συχνότητα ζημιών, Insurance Europe-33



#### 5.4 Μέσο Ασφάλιστρο ανά Χώρα

Το έτος 2007 το μέσο ασφάλιστρο ανά ασφαλισμένο όχημα ανήλθε στην Ευρώπη (CEA-33) στα 439 €, αυξάνοντας κατά 0,7% από τα 436 € από το 2006. Υπάρχουν μεγάλες διαφορές ανά χώρα μεταξύ των μέσων ασφαλίσεων, πολλές από τις οποίες εξηγούνται από τις διαφορές στην οικονομική ανάπτυξη και στα πρότυπα διαβίωσης. Από την άλλη, οι διαφορές στο μερίδιο του πληθυσμού το οποίο διαθέτει κάλυψη ιδίων ζημιών αποτελεί επιπλέον εξήγηση των εν λόγω διαφοροποιήσεων. Παρόλο που όλοι οι ασφαλισμένοι διαθέτουν την κάλυψη της αστικής ευθύνης οχημάτων, υπάρχει σημαντική διαφορά στην κάλυψη των ιδίων ζημιών από αγορά σε αγορά.

**Πίνακας 21** Μέσο ασφάλιστρο ανά χώρα (τρέχουσες τιμές)



Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι διαφορές στο μέσο ασφάλιστρο μεταξύ των χωρών εξηγούνται από τις διαφορές στην οικονομική ανάπτυξη και στο επίπεδο διαβίωσης. Μία πιο ακριβή μέθοδο για τη σύγκριση μεταξύ χωρών προσφέρει η χρήση της μετατροπής βάσει της αγοραστικής δύναμης. Όπως απεικονίζεται στο επόμενο γράφημα, ο υπολογισμός των μέσων ασφαλιστρών σύμφωνα με αυτή τη μέθοδο οδηγεί σε μείωση των διαφορών και έχει ως συνέπεια σημαντικές αλλαγές στην ιεράρχηση των χωρών.

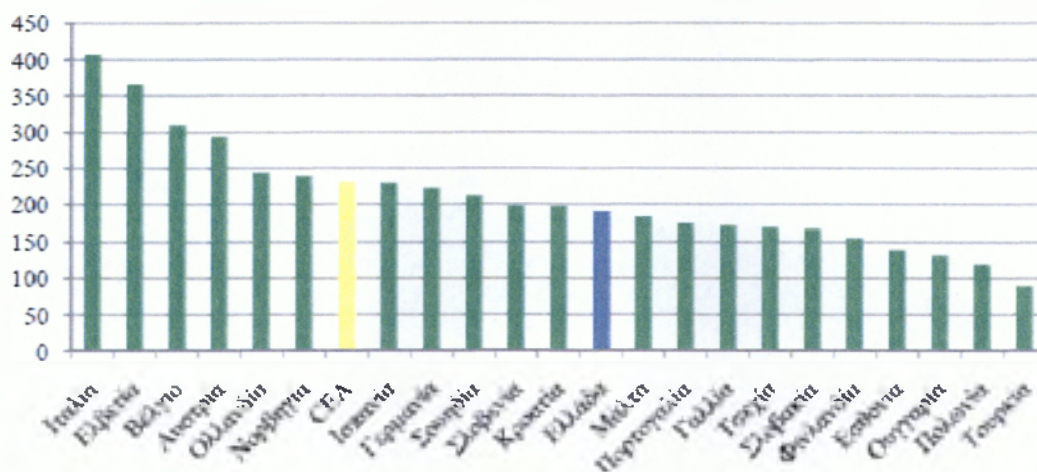
**Πίνακας 22** Μέσο ασφάλιστρο ανά χώρα (αγοραστική δύναμη)



Ειδικά όσον αφορά στην κάλυψη αστικής ευθύνης οχημάτων, το μέσο ασφάλιστρο ανήλθε το έτος 2008 στα 230 €, μειωμένο κατά 5% σε σχέση με το έτος 2007. Ο μέσος επηρεάζεται κυρίως από την Ιταλία, η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη αγορά ασφάλισης αυτοκινήτου στην Ευρώπη. Ο εν λόγω δείκτης εμφανίζει σημαντικές διαφορές μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών. Γενικά, τα υψηλότερα ασφάλιστρα παρατηρούνται στις δυτικές Ευρωπαϊκές χώρες.

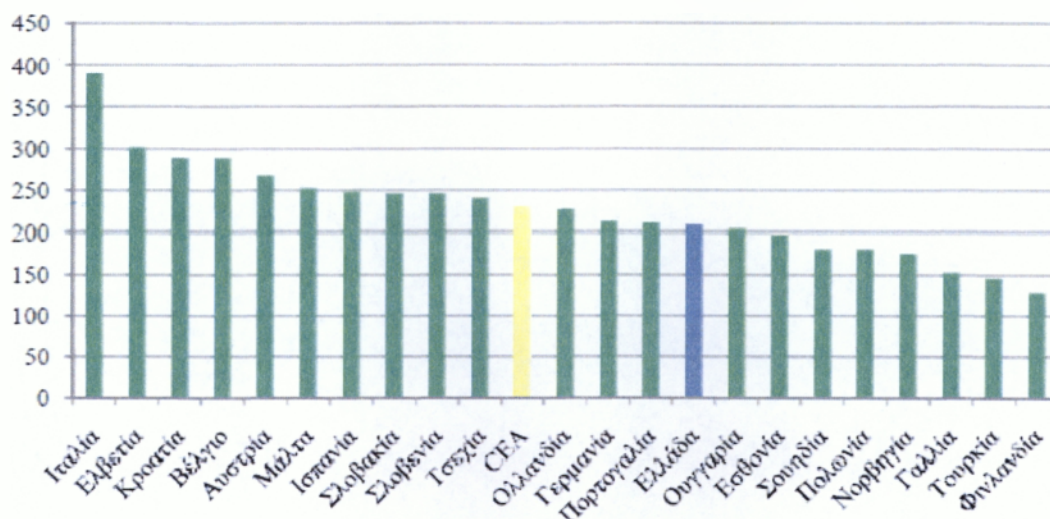


**Πίνακας 23** Μέσο ασφάλιστρο κάλυψης αστικής ευθύνης χερσαίων οχημάτων (τρέχουσες τιμές), CEA-33



Σημείωση: στοιχεία 2008. Για το Βέλγιο, την Ελβετία και την Ουγγαρία τα στοιχεία αφορούν στο 2007

Τα προσαρμοσμένα ασφάλιστρα βάσει της αγοραστικής δύναμης οδηγούν σε εξομάλυνση κάποιων διαφορών, η μετατροπή δεν οδηγεί όμως σε εξάλειψη όλων, με συνέπεια να απεικονίζουν περιφερειακά χαρακτηριστικά. Παρόλ' αυτά, οι περισσότερες χώρες προσεγγίζουν ένα ασφάλιστρο το οποίο βρίσκεται κοντά στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.



## 6. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

---

### 6.1 Προβλήματα

Ως συνέπεια της κρίσης έχουν προκληθεί δεκατέσσερις «πληγές» στον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα να προβλέπεται συγκέντρωση της αγοράς σε λιγότερους και ισχυρότερους «παίκτες», μεγάλη αύξηση των ασφαλιστρών και περαιτέρω βελτίωση της παροχής υπηρεσιών των εταιρειών προς τον ασφαλισμένο στο όνομα του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, τα ανοικτά μέτωπα του κλάδου είναι εξαιτίας της κρίσης και πολλά και σοβαρά και όσα παρατίθενται παρακάτω σχετίζονται με την ασφάλιση του συνόλου των οχημάτων. Έτσι λοιπόν, τα στελέχη της αγοράς, θα πρέπει να αντιμετωπίσουν μέχρι και την έξοδο της χώρας από την κρίση, τα κάτωθι προβλήματα:

- Αύξηση των ανασφάλιστων οχημάτων: πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες πληγές της ασφαλιστικής αγοράς, η οποία μεγαλώνει κατά τους τελευταίους μήνες. Το γεγονός ότι πολλοί καταναλωτές αλλά και επιχειρηματίες αδυνατούν να καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες, αναγκάζει, ορισμένους τουλάχιστον από αυτούς, στη μη ανανέωση των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, το οποίο έχει ως περαιτέρω συνέπεια την απώλεια εσόδων για τον κλάδο σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο για την οικονομία.
- Κατάθεση πινακίδων: υπάρχουν πολλοί οι οποίοι αναγκάζονται στην κατάθεση των πινακίδων των οχημάτων τους, αδυνατώντας να επωμιστούν το βάρος της χρήσης και συντήρησής τους. Πρόκειται για τάση που μεγαλώνει σταδιακά.
- Αυτοκίνητα σε ακινησία: άλλοι πάλι, αντί να προβούν σε κατάθεση των πινακίδων τους, προτιμούν να θέτουν σε ακινησία τα αυτοκίνητά τους, με συνέπεια να μην υπάρχει ανάγκη ασφάλισής τους για το χρονικό αυτό διάστημα.



- Λιγότερες πωλήσεις καινούργιων οχημάτων: όπως είναι γνωστό, οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων αντιμετωπίζουν μια πρωτόγνωρη για τις ίδιες κρίση, που έχει ως συνέπεια την κάθετη πτώση των πωλήσεών τους (50 – 60%) τόσο όσον αφορά στα Ι.Χ. όσο και στα επαγγελματικά οχήματα. Το εν λόγω γεγονός επηρεάζει άμεσα και τα έσοδα των ασφαλιστικών εταιρειών, που παρατηρούν την κυριολεκτική συρρίκνωση των στόλων τους με τα καινούργια οχήματα.
- Ραγδαία απομείωση της αξίας των αυτοκινήτων: πρόκειται για εξέλιξη που παρατηρείται κυρίως στα ακριβά οχήματα, των οποίων έχει γίνει μείωση των τιμών, προκειμένου να καταστούν πιο ελκυστικά στους καταναλωτές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των όγκων των κεφαλαίων που ασφαλίζουν οι εταιρείες και κατά συνέπεια και των εσόδων τους από τον τομέα.
- Μεγαλύτερη ηλικία στόλου: οι μειωμένες πωλήσεις στα καινούργια οχήματα συνεπάγονται αύξηση της μέσης ηλικίας των αυτοκινήτων στη χώρα μας, με περαιτέρω συνέπεια να μειώνονται οι εισπράξεις από τους συμπληρωματικούς κινδύνους και ειδικότερα από καλύψεις που σχετίζονται με τη μερική ολική κλοπή, τη φωτιά και τις τρομοκρατικές ενέργειες.
- Αύξηση ζημιών οδικής βοήθειας: ως συνεπακόλουθο του γεγονότος της παλαιώσης του στόλου των ασφαλισμένων οχημάτων, παρατηρείται αύξηση και της συχνότητας των μηχανικών βλαβών και άρα και των υποχρεώσεων, των δαπανών δηλαδή, των εταιρειών οδικής βοήθειας.
- Περιορισμός των συμπληρωματικών καλύψεων: το γεγονός ότι καταναλωτές και επιχειρηματίες, προσπαθώντας να μειώσουν το κόστος ασφάλισης, επιχειρούν να περιορίσουν τις παροχές των συμβολαίων τους στις υποχρεωτικές από το νόμο καλύψεις (σωματικές βλάβες και υλικές ζημιές) προκαλεί όμως απώλειες στα έσοδα του κλάδου.

- Αύξηση των ζημιών - «μαϊμού»: εξαιτίας της οικονομικής στενότητας που επικρατεί στην αγορά, παρατηρούνται περισσότερα κρούσματα ασφαλισμένων που «στήνουν» τροχαία ατυχήματα, με σκοπό την αποφυγή εκ μέρους τους της κάλυψης των ζημιών τους.
- Αύξηση ζημιών από θραύση κρυστάλλων: σε περιόδους αυξημένης ανεργίας καταγράφεται άνοδος της θραύσης κρυστάλλων, την οποία χορηγούν οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες κατά παντός κινδύνου, άρα και των κλοπών. Κατ' αυτή την έννοια, πρόκειται για μια ακόμη, έστω και μικρή, επιβάρυνση στα οικονομικά του κλάδου.
- Αύξηση αποζημιώσεων: λόγω της νέας ανόδου στα κατώτατα υποχρεωτικά όρια ασφάλισης, αναμένεται έκρηξη αποζημιώσεων για σωματικές βλάβες από τροχαία ατυχήματα μέσα στα επόμενα ένα με δύο χρόνια από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Όπως τονίζεται από στελέχη του κλάδου, θα μπορούν στους επόμενους μήνες να επιδικάζονται από τα δικαστήρια μεγαλύτερες αποζημιώσεις, που θα βασίζονται στα νέα κατώτατα όρια ασφάλισης, καθώς θα έχουν ωριμάσει νομικά όσες υποθέσεις έχουν οδηγηθεί ήδη στη δικαιοσύνη. Η εν λόγω εξέλιξη αναμένεται βέβαια να οδηγήσει σε αυξήσεις ασφαλιστρών, οι οποίες θα αρχίσουν σταδιακά να αποφασίζονται από τις ασφαλιστικές εταιρείες - αν ορισμένες δεν το έχουν ήδη πράξει - και ήδη μέχρι το τέλος 2012, θα έχουν φανεί οι πρώτες επιρροές από τα νέα όρια στις αποφάσεις των δικαστηρίων.
- Προβλήματα ρευστότητας: η κρίση προκαλεί πίεση σχεδόν στο σύνολό της ασφαλιστικής αγοράς όσον αφορά στη ρευστότητα. Πρόκειται για αδυναμία που παρατηρείται στους ασφαλισμένους, περνά στα δίκτυα πωλήσεων και στη συνέχεια, μεταφέρεται και στις ασφαλιστικές εταιρείες.
- Νέες κεφαλαιακές υποχρεώσεις λόγω της Solvency II: η Solvency II είναι πλέον, μια πραγματικότητα για την ιδιωτική ασφάλιση, από την οποία θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να αντιμετωπιστεί. Ήδη η Τράπεζα της Ελλάδος ασκεί πιέσεις στις εταιρείες για να αναζητήσουν νέα κεφάλαια και ορισμένες

από αυτές, αναγκάζονται σε αναδιάρθρωση των χαρτοφυλακίων τους ώστε να περιορίσουν τις κεφαλαιακές τους υποχρεώσεις. Κατά συνέπεια, ο αριθμός των οχημάτων που ασφαλίζουν περιορίζεται και τα ασφάλιστρά τους αναπροσαρμόζονται αυξητικά.

- Ανακλήσεις αδειών: στο επόμενο χρονικό διάστημα θα σημειωθούν ανακλήσεις αδειών λειτουργίας εταιρειών με σοβαρά κεφαλαιακά προβλήματα. Ήδη έχουν διαρρεύσει διάφορα για εταιρείες τις οποίες έχει «στριμώξει» η Τράπεζα της Ελλάδος, καθώς και για ανοίγματα κάποιων δεκάδων εκατ. ευρώ, τα οποία αφορούν τους γνωστούς ύποπτους του κλάδου. Κάθε ανάκληση απελευθερώνει δεκάδες ή και εκατοντάδες χιλιάδες ασφαλιστήρια συμβόλαια, με συνέπεια οι ανακλήσεις για τις οποίες έχει ήδη αποφασίσει η εποπτική αρχή, καθώς και εκείνες που θα ακολουθήσουν, να οδηγήσουν σε ανακατανομή της «πίτας» στις ασφάλισεις αυτοκινήτων, ενώ την ίδια στιγμή επιτρέπουν στις εταιρείες να ζουν από τα έτοιμα.

## 6.2 Πλεονεκτήματα

Ωστόσο, ανεξαρτήτως των όσων προαναφέρθηκαν, η κρίση προκαλεί και ορισμένες θετικές συνέπειες στον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων, όπως:

- Μείωση του κόστους επισκευής των οχημάτων, καθώς σημειώνεται αύξηση της μέσης ηλικίας του στόλου στην Ελλάδα και μείωση του κόστους των ανταλλακτικών εξαιτίας παλαιότητας.
- Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, καθώς οι κάτοχοι των αυτοκινήτων κινούνται λιγότερο, για λόγους οικονομίας, και με χαμηλότερες ταχύτητες, προκειμένου να επιφέρουν λιγότερη κατανάλωση καυσίμων. Βέβαια, καθοριστικοί παράγοντες για τη μείωση των τροχαίων κρίνονται η παράδοση εδώ και χρόνια, νέων εθνικών οδικών αξόνων, η χρήση της Αττικής Οδού, η αύξηση των μέτρων κατά της κατανάλωσης αλκοόλ από τους οδηγούς και οι ζώνες ασφαλείας, που έχουν γίνει πλέον συνείδηση σε όλους.

### 6.3 Προοπτικές

Ο κλάδος της ασφάλισης αυτοκινήτων αποτελεί παραδοσιακά τον κλάδο με τις εντονότερες αντιθέσεις. Από τη μία όλοι επιθυμούν να τον αποφύγουν, εξαιτίας του αρνητικού αποτελέσματος και από την άλλη όλοι θέλουν να προκαλέσουν την ανάπτυξή του, με τη εφαρμογή πολλές φορές δυσνόητων πολιτικών. Το τελευταίο χρονικό διάστημα, όμως, το τοπίο έχει αλλάξει. Μερικοί από τους παράγοντες που οδήγησαν σε αυτό και που επιτρέπουν στις εταιρείες να κάνουν επαναπροσδιορισμό προς το θετικό της στάσης τους απέναντι σε αυτόν, είναι οι εξής :

- Μείωση έως εξάλειψη φαινομένων ακραίου έως αθέμιτου ανταγωνισμού, με την παροχή πτωχευτικών ασφαλιστρών (ανάκληση αδειών).
- Αύξηση των ασφαλιστρών, εξαιτίας της αύξησης των κεφαλαίων των υποχρεωτικών από το Νόμο καλύψεων Αστικής Ευθύνης.
- Διατήρηση περιβάλλοντος υγιούς ανταγωνισμού, εξαιτίας της έντονης παρουσίας της Εποπτικής Αρχής, αλλά και των κεφαλαιακών απαιτήσεων, που προβλέπονται από την εφαρμογή της Solvency II.
- Έντονη περίοδος οικονομικής ύφεσης που αντιμετωπίζει η χώρα μας. Όπως έχει αποδειχτεί στατιστικά, σε περιόδους κρίσης ο κλάδος ασφάλισης αυτοκινήτων είναι πρωτοστάτης όσον αφορά στην ανάπτυξη των ασφαλιστικών εργασιών.
- Η επικρατούσα πλέον αντίληψη των εταιρειών πως η ποιότητα του χαρτοφυλακίου και συνεπώς η κερδοφορία πρέπει να συνοδεύουν την παραγωγή. Όχι παραγωγή για την παραγωγή.
- Συμμάζεμα των χρεωστικών υπολοίπων και των ακραίων πιστώσεων καταβολής ασφαλιστρών από τα δίκτυα πρόσκτησης εργασιών. Παράλληλα, η εξυγίανση των εταιρειών συνεισφέρει και στην εξυγίανση των δικτύων, προκειμένου οι εταιρείες να μπορούν άμεσα να ανταποκρίνονται στις

υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν έναντι των ασφαλισμένων τους. Πρέπει να γίνει αντιληπτό πως τα ασφάλιστρα δεν ανήκουν σε κανέναν άλλο πέραν από τους ασφαλισμένους. Οι εταιρείες απλώς τα διαχειρίζονται, έτσι ώστε, σε περίπτωση ανάγκης, να υπάρχει κάλυψη και δοθεί σωστή και έγκαιρη αποζημίωση του ασφαλισμένου.

Οι εταιρείες, σήμερα, αφενός μεν επιχειρούν να επιτύχουν τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών τους σε κλάδους που έχει αποδειχθεί ότι δύνανται να υπηρετήσουν σωστά το θεσμό της ασφάλισης (Φιλικός Διακανονισμός, Φροντίδα Ατυχήματος, Συμβεβλημένα Συνεργεία), αφετέρου δε την όσο το δυνατό ταχύτερη προσαρμογή του διοικητικού τους μοντέλου και των διαδικασιών τους βάσει των νέων νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούνται από την Εποπτική Αρχή (διαδικασία αποζημίωσης) και την επιβολή εναρμόνισης με το Κοινοτικό Δίκαιο. (4)

### **6.3.1 Η Στρατηγική της Ανάπτυξης**

Οι εξελίξεις των ασφαλιστικών εργασιών στο φανερά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον οδηγούν στην εμφάνιση προκλήσεων για όλους τους πυλώνες της αγοράς μας, πόσω μάλλον για τις λειτουργίες της που είναι συναφείς με το αυτοκίνητο. Οι δραστηριοποιούμενες στον κλάδο της Αστικής Ευθύνης από χερσαία οχήματα ασφαλιστικές εταιρείες έχουν αρχίσει να αναλαμβάνουν οργανωτικές υποχρεώσεις, από τις οποίες ορίζονται νέες διαδικασίες στο διακανονισμό ζημιών.

Συγκεκριμένα, θα υπάρχει για κάθε ασφαλιστική περίπτωση (ζημία), τόσο πλήρης φυσικός φάκελος όσο και πλήρες ηλεκτρονικό αρχείο με όλα τα σχετικά με τη ζημία έγγραφα. Προκειμένου να τεκμηριώνεται απόλυτα, ανά πάσα στιγμή, η ιστορικότητα και να καταγράφεται ακριβώς σε κάθε βήμα η διαχείριση ζημίας, τα ως άνω αρχεία θα συμπεριλαμβάνουν πλέον και αποδείξεις παράδοσης και παραλαβής των σχετικών εγγράφων. Παράλληλα, θα υπάρχει και πλήρες ηλεκτρονικό αρχείο, με αναλυτικά στατιστικά στοιχεία για κάθε περίπτωση, στο οποίο θα μπορεί να έχει ηλεκτρονική πρόσβαση η Εποπτική Αρχή. Το πιο σημαντικό απ' όλα είναι ότι γίνεται καθορισμός σαφών προθεσμιών κατά το διακανονισμό ζημιών, που θα ωφελεί τόσο τις οργανωμένες ασφαλιστικές εταιρείες, αλλά πολύ περισσότερο τους ασφαλισμένους-ζημιωθέντες από τροχαία ατυχήματα.

Προκειμένου να επιταχυνθούν οι διαδικασίες υπεισέρχεται η Φροντίδα Ατυχήματος, η οποία παίζει πλέον καθοριστικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του ασφαλισμένου και επιπλέον στην ενίσχυση της σχέσης του με την ασφαλιστική εταιρεία. Από την 1η/9/2011 έχει ενισχυθεί και ο ρόλος του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής (Φιλικού Διακανονισμού), καθώς έγινε αύξηση τόσο των χρηματικών ορίων στα οποία εντάσσονται οι ζημίες όσο και ο αριθμός των οχημάτων που εμπλέκονται σε ατύχημα. Είναι προφανές πως, πλέον, η συντριπτική πλειοψηφία των ασφαλισμένων θα εξυπηρετείται από την ασφαλιστική εταιρεία την οποία έχει επιλέξει για να ασφαλιστεί, το οποίο οδηγεί σε μεγιστοποίηση της ευθύνης της ασφαλιστικής εταιρείας για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του πελάτη που την εμπιστεύεται. Επιπλέον, θα δημιουργηθεί Κέντρο Πληροφοριών, το οποίο θα αποτελέσει μία απτή εφαρμογή της συνεργασίας θεσμικών οργάνων, ασφαλιστικών εταιρειών και της πολιτείας, προς όφελος όλων, από κοινή βάση αναφοράς και πληροφόρησης, επί του πραγματικού στόλου αυτοκινήτων και επί της νομιμότητας της κυκλοφορίας αυτών.

Εννοείται πως οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν την υποχρέωση να αντεπεξέλθουν εκ των προτέρων στα προαναφερθέντα θέματα, θωρακισμένες με δυναμική τεχνολογική υποδομή, πολυσχιδή τεχνογνωσία και προπάντων σεβασμό των αναγκών του κοινού που ασφαλίζεται.

### **6.3.2 Σύγχρονα Δίκτυα Πώλησης**

Το τελευταίο χρονικό διάστημα συζητείται έντονα η ανάπτυξη νέων καναλιών πρόσκτησης ασφαλιστικών εργασιών (direct sales), η απαξίωση των δικτύων πωλήσεων, καθώς και η προσπάθεια, εκ μέρους των εταιρειών, για αντικατάσταση του ανθρώπινου παράγοντα με ψυχρούς μηχανισμούς επικοινωνίας.



### 6.3.3 Προτάσεις Συμβούλων Ασφαλιστικών Εταιρειών

#### Σαμουήλ Αμάρ

#### **Προϊστάμενος Διεύθυνσης Ασφαλίσεων Κλάδου Αυτοκινήτων, Εθνική Ασφαλιστική**

Οι εξελίξεις των ασφαλιστικών εργασιών στο αδιαμφισβήτητα δυσμενές οικονομικό περιβάλλον διαμορφώνουν μια συνισταμένη προκλήσεων για όλους τους πυλώνες της αγοράς μας, πολλώ δε μάλλον για τις συναφείς με το αυτοκίνητο λειτουργίες της. Οι ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Αστικής Ευθύνης από χερσαία οχήματα αναλαμβάνουν από φέτος οργανωτικές υποχρεώσεις, οι οποίες ορίζουν νέες διαδικασίες στο διακανονισμό ζημιών.

Συγκεκριμένα, για κάθε ασφαλιστική περίπτωση (ζημία) θα τηρείται, πλήρως, τόσο φυσικός φάκελος όσο και ηλεκτρονικό αρχείο με όλα τα συναφή με τη ζημία έγγραφα. Στα αρχεία αυτά, θα συμπεριλαμβάνονται πλέον και οι αποδείξεις παράδοσης και παραλαβής των σχετιζομένων εγγράφων, έτσι ώστε να υπάρχει, ανά πάσα στιγμή, απόλυτη τεκμηρίωση και ακριβής καταγραφή της ιστορικότητας σε κάθε βήμα της διαχείρισης ζημίας. Ταυτόχρονα, θα τηρείται και πλήρες ηλεκτρονικό αρχείο, με αναλυτικά στατιστικά στοιχεία κάθε περίπτωσης, το οποίο θα είναι ηλεκτρονικά προσβάσιμο από την Εποπτική Αρχή. Το σημαντικότερο όλων είναι ότι καθορίζονται σαφείς προθεσμίες κατά το διακανονισμό ζημιών, προς όφελος των οργανωμένων ασφαλιστικών εταιρειών, αλλά πολύ περισσότερο προς όφελος των ασφαλισμένων-ζημιωθέντων από τροχαία ατυχήματα.

Προς αρωγή της επιτάχυνσης των διαδικασιών υπεισέρχεται η Φροντίδα Ατυχήματος, η οποία διαδραματίζει πλέον καταλυτικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του ασφαλισμένου και περαιτέρω στην ενδυνάμωση της σχέσης του με την ασφαλιστική εταιρεία. Από την 1η/9/2011 ενισχύεται και ο ρόλος του Συστήματος Άμεσης Πληρωμής (Φιλικού Διακανονισμού), καθώς αυξάνονται τόσο τα χρηματικά όρια στα οποία εντάσσονται οι ζημίες όσο και ο αριθμός των εμπλεκόμενων σε ατύχημα οχημάτων. Είναι πρόδηλο ότι, πλέον, η συντριπτική πλειοψηφία των ασφαλισμένων θα εξυπηρετείται από την ασφαλιστική εταιρεία την οποία έχει επιλέξει για να

ασφαλιστεί και προφανώς μεγιστοποιείται η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση του πελάτη που την εμπιστεύεται. Επίσης, το δημιουργούμενο Κέντρο Πληροφοριών θα αποτελέσει μία απτή εφαρμογή της συνεργασίας θεσμικών οργάνων, ασφαλιστικών εταιρειών και της πολιτείας, προκειμένου να ωφελούνται όλοι, από κοινή βάση αναφοράς και πληροφόρησης, επί του πραγματικού στόλου αυτοκινήτων και επί της νομιμότητας της κυκλοφορίας αυτών.

Στα προαναφερθέντα θέματα, αυτονόητο είναι ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες οφείλουν να αντεπεξέλθουν α ριότι, θωρακισμένες με δυναμική τεχνολογική υποδομή, πολυσχιδή τεχνογνωσία και προπαντός σεβασμό προς τις ανάγκες του ασφαλισμένου κοινού.

Στην Εθνική Ασφαλιστική γνωρίζουμε ότι δεν αντιμετωπίζουμε ελλειμματικές καταστάσεις, αλλά προκλήσεις. Είμαστε πεπεισμένοι ότι η δυσμενής οικονομική συγκυρία αποτελεί έναυσμα για την προώθηση σύγχρονων ασφαλιστικών προϊόντων και τη σύσφιξη των δεσμών μας με τους ασφαλισμένους μας, που εκ των πραγμάτων αποτελούν τη βάση της ισχυρής μας θέσης στην αγορά.

### **Παναγιώτης Μαρκόπουλος**

#### **Διευθυντής εκδόσεων κλάδου αυτοκινήτων, Ευρωπαϊκή Πίστη**

Ο κλάδος της ασφάλισης αυτοκινήτων είναι παραδοσιακά ο κλάδος με τις εντονότερες αντιθέσεις. Όλοι επιθυμούν να τον αποφύγουν, λόγω του αρνητικού αποτελέσματος, αλλά και να τον αναπτύξουν, ακολουθώντας πολλές φορές δυσνόητες πολιτικές.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα, όμως, το τοπίο έχει αλλάξει. Σε αυτό συνετέλεσαν, ή και συντελούν, ορισμένοι παράγοντες, που επιτρέπουν στις εταιρείες να επαναπροσδιορίζουν προς το θετικό τη στάση τους απέναντι σε αυτόν. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά:

- Τη μείωση έως εξάλειψη φαινομένων ακραίου έως αθέμιτου ανταγωνισμού, με την παροχή πτωχευτικών ασφαλίσεων (ανάκληση αδειών).
- Την αύξηση των ασφαλίσεων, λόγω της αύξησης των κεφαλαίων των υποχρεωτικών από το Νόμο καλύψεων Αστικής Ευθύνης.

- Τη διατήρηση περιβάλλοντος υγιούς ανταγωνισμού, λόγω της έντονης παρουσίας της Εποπτικής Αρχής, αλλά και των κεφαλαιακών απαιτήσεων, που προβλέπει η εφαρμογή της Solvency II.
- την έντονη περίοδο οικονομικής ύφεσης που αντιμετωπίζει η χώρα μας. Στατιστικά έχει αποδειχτεί ότι σε περιόδους κρίσης ο κλάδος ασφάλισης αυτοκινήτων πρωτοστατεί στην ανάπτυξη των ασφαλιστικών εργασιών.
- Την αντίληψη που επικρατεί πλέον στις εταιρείες ότι η παραγωγή πρέπει να συνοδεύεται από την ποιότητα του χαρτοφυλακίου και συνεπώς την κερδοφορία. Όχι παραγωγή για την παραγωγή.
- Το συμμάζεμα των χρεωστικών υπολοίπων και των ακραίων πιστώσεων καταβολής ασφαλιστρών από τα δίκτυα πρόσκτησης εργασιών. Παράλληλα, με την εξυγίανση των εταιρειών επιτυγχάνεται και η εξυγίανση των δικτύων, έτσι ώστε οι εταιρείες να μπορούν άμεσα να ανταποκρίνονται στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν έναντι των ασφαλισμένων τους. Όλοι πρέπει να κατανοήσουν ότι τα ασφάλιστρα δεν ανήκουν σε κανέναν άλλο παρά μόνο στους ασφαλισμένους. Οι εταιρείες απλά τα διαχειρίζονται, ούτως ώστε, όταν προκύψει ανάγκη, ο ασφαλισμένος να καλυφθεί και να αποζημιωθεί σωστά και στην ώρα του.

Οι εταιρείες, σήμερα, αφενός μεν προσπαθούν να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους σε τομείς που έχουν δείξει ότι μπορούν να υπηρετήσουν σωστά το θεσμό της ασφάλισης (Φιλικός Διακανονισμός, Φροντίδα Ατυχήματος, Συμβεβλημένα Συνεργεία), αφετέρου δε να προσαρμόσουν όσο ταχύτερα μπορούν το διοικητικό τους μοντέλο και τις διαδικασίες τους σύμφωνα με τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις που προωθεί η Εποπτική Αρχή (διαδικασία αποζημίωσης) και επιβάλλει η εναρμόνιση με το Κοινοτικό Δίκαιο.

### **Κανάλια πώλησης – πρόσκτησης εργασιών**

Το τελευταίο εξάμηνο γίνεται έντονη συζήτηση γύρω από την ανάπτυξη νέων καναλιών πρόσκτησης ασφαλιστικών εργασιών (direct πωλήσεις), την απαξίωση των δικτύων πωλήσεων, καθώς και την προσπάθεια, από μέρους των εταιρειών να αντικαταστήσουν τον ανθρώπινο παράγοντα με ψυχρούς μηχανισμούς επικοινωνίας. Αυτή η συζήτηση δε θα πρέπει να μας αποπροσανατολίσει και να δημιουργήσει μια στείρα αντιπαράθεση ιδεών, καθώς και έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Εξάλλου, δε θα πρέπει να αγνοούμε ότι ασφαλιστικά προϊόντα,

όπως αυτά της υγείας, της περιουσίας, της γενικής αστικής ευθύνης κ.λπ., δεν μπορούν να προωθηθούν χωρίς την προσωπική επαφή και διαμεσολάβηση. Επίσης, δε θα πρέπει να παραβλέψουμε την αλματώδη ανάπτυξη που παρουσιάζει το διαδίκτυο και οι εφαρμογές που παρέχονται μέσα από αυτό, με σκοπό να βελτιώσουν και να οργανώσουν ταχύτερα τις καθημερινές μας ανάγκες, άρα και την ανάγκη μας για αγορά ασφαλιστικών προϊόντων.

Η ασφαλιστική βιομηχανία στηρίζεται και επενδύει στον ανθρώπινο παράγοντα, στην επαφή μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου. Η σχέση αυτή ισχυροποιείται την ώρα της ζημιάς και πολύ περισσότερο την ώρα της αποζημίωσης. Εάν αυτή η σχέση δεν ήταν τόσο ισχυρή, εδώ και χρόνια η απευθείας πώληση ασφαλιστικών προϊόντων και υπηρεσιών θα είχε αλώσει την ασφαλιστική βιομηχανία παγκοσμίως και θα είχε αντικαταστήσει τα δίκτυα πωλήσεων. Κάτι που αναπόφευκτα θα το βιώναμε και στη χώρα μας. Κάτι τέτοιο όμως, μέχρι σήμερα, δεν έχει συμβεί πουθενά, καθώς το ποσοστό διείσδυσης των direct πωλήσεων δεν ξεπερνά το 20%. Αυτό που όλοι θα πρέπει να καταλάβουμε, όμως, και να συνεργαστούμε προς αυτή την κατεύθυνση, είναι ότι η σωστή και με ίσους ή συμφωνημένους όρους ανάπτυξη νέων καναλιών πώλησης ασφαλιστικών προϊόντων, που εκμεταλλεύονται την τεχνολογία και τη διείσδυση που επιτυγχάνει αυτή στις νέες και μελλοντικές γενιές των ανθρώπων, αποτελεί αναπόφευκτα ένα πρόσθετο εργαλείο πώλησης και όχι ένα μέσο κατάργησης ή αντιπαράθεσης.

### **Γιώργος Σπαντιδάκης**

#### **Διευθυντής Underwriting & Αποζημιώσεων Γενικών Κλάδων Interamerican**

Η ασφάλιση της ευθύνης από αυτοκινητιστικά ατυχήματα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες μορφές ασφάλισης.

Η ασφάλιση καλύπτει την αστική ευθύνη του κατόχου του οχήματος έναντι τρίτων για σωματικές βλάβες ή υλικές ζημιές που πιθανόν να προκαλέσει υπαίτια, κατά τη μετακίνηση και κυκλοφορία του ασφαλισμένου οχήματος του. Η υποχρέωση για καταβολή αποζημίωσης από τα προαναφερόμενα ατυχήματα έχει διαρκώς αυξανόμενα όρια τα τελευταία χρόνια. Σήμερα το όριο για αποζημίωση σωματικών βλαβών είναι 750.000 ανά θύμα, ενώ από την 1η/7/2012 το όριο αυτό θα αυξηθεί σε

1.000.000 ανά θύμα. Αντίστοιχα, το όριο για αποζημίωση υλικών ζημιών προς το παρόν είναι 750.000 ανά ατύχημα, ενώ από την 1η/7/2012 το όριο αυτό θα αυξηθεί σε 1.000.000 ανά ατύχημα.

Ενόψει των παραπάνω, η επιλογή ενός φερέγγυου ασφαλιστή αποτελεί προτεραιότητα για την εξασφάλιση του ασφαλισμένου, αλλά και των παθόντων από αυτοκινητιστικά ατυχήματα.

Η Interamerican, με τη φερεγγυότητα που τη διακρίνει, εδώ και 40 χρόνια πρωταγωνιστεί και στις ασφάλειες αυτοκινήτου. Με τα καινοτόμα προγράμματά της Classic, Extra & Total καλύπτει τις πραγματικές ασφαλιστικές ανάγκες που έχει κάθε διαφορετικό προφίλ πελάτη, τιμολογώντας δίκαια τον προς ασφάλιση κίνδυνο, βασιζόμενη στο ιστορικό ζημιών ευθύνης του πελάτη την τελευταία πενταετία. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η παραπάνω καινοτομία επιβραβεύει με φθηνότερα ασφάλιστρα τους προσεκτικούς οδηγούς, τροφοδοτώντας παράλληλα το χαρτοφυλάκιο με οχήματα που στατιστικά θα φέρουν τις λιγότερες δυνατές ζημιές, εξασφαλίζοντας κατά αυτό τον τρόπο σταθερότητα στο κόστος ασφάλισης για τους πελάτες μας.

Για τη διάθεση των προϊόντων της, η εταιρεία μας έχει επιλέξει την πολυκαναλική διανομή. Δίνει δηλαδή τη δυνατότητα στους καταναλωτές να αγοράσουν τα προϊόντα της μέσα από διάφορα δίκτυα διανομής, όπως συνδεδεμένα δίκτυα ασφαλιστικών συμβούλων, ελεύθερα δίκτυα μεσιτών και πρακτόρων ασφαλίσεων, τραπεζικά δίκτυα ασφαλιστικής διαμεσολάβησης και βέβαια απευθείας πωλήσεις.

Επίσης, στο πολύ νευραλγικό κομμάτι των αποζημιώσεων, η Interamerican, με συνεχείς βελτιώσεις, επιταχύνει τη διαδικασία των πληρωμών και καθοδηγεί τον ασφαλισμένο, από την πρώτη στιγμή του ατυχήματος, για τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να αποφευχθούν καθυστερήσεις στην αποζημίωση της ζημιάς του. Επιπλέον, η εταιρεία μας έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο συνεργαζόμενων συνεργείων, στο οποίο μπορούν να καταφύγουν οι ασφαλισμένοι μας χωρίς να χρειάζεται να εκταμιεύσουν χρήματα για την επισκευή της ζημιάς του οχήματός τους, η οποία εντάσσεται στο σύστημα του φιλικού διακανονισμού, εφόσον είναι αναίτιοι για το ατύχημα. Στις άλλες περιπτώσεις ζημιών, καταβάλλεται η σχετική αποζημίωση μέσα σε 48 ώρες από την προσκόμιση των απαραίτητων δικαιολογητικών.



## **Επαγγελματικοί στόλοι /Μαζική Ασφάλιση**

Η Interamerican αντιμετωπίζει τους επαγγελματικούς στόλους οχημάτων δημιουργώντας ασφαλιστικά προγράμματα που ανταποκρίνονται στις ακριβείς απαιτήσεις του πελάτη. Η κοστολόγηση των προγραμμάτων των στόλων επηρεάζεται από το ιστορικό ζημιών των οχημάτων και τη μείωση του διαχειριστικού κόστους που η εταιρεία μας έχει επιτύχει με τη χρήση της τεχνολογίας.

### **Χριστιάννα Σπηλιωτοπούλου**

#### **Σύμβουλος στην Ευρώπη Α.Ε.Γ.Α.**

Ο χάρτης στην ασφαλιστική αγορά αλλάζει. Τα νέα υψηλά όρια ασφάλισης, η οργανωμένη και αποτελεσματική εποπτεία της ΤτΕ, οι κεφαλαιακές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Solvency II, η ανάγκη για επάρκεια αποθεματικών, η διαφάνεια στις συναλλαγές, οι καθαροί, κατανοητοί και σαφείς όροι των συμβολαίων ασφάλισης, αλλά πρωτίστως η τάχιστη καταβολή των αποζημιώσεων, αποτελούν πλέον τη νέα «βίβλο» της ασφαλιστικής αγοράς.

Το περιβάλλον στον κλάδο μας αναμορφώνεται. Γίνεται περισσότερο απαιτητικό και ανταγωνιστικό και σε αυτό θα αντέξουν - ασχέτως μεγέθους ή εθνικότητας - μόνο οι εύρωστες οικονομικά εταιρείες, με ισχυρή κεφαλαιακή δύναμη, οι οποίες, μετά την έξοδο της χώρας από την κρίση, θα αποκτήσουν ρόλο πρωταγωνιστή στα ασφαλιστικά δρώμενα.

Η Ευρώπη ΑΕΓΑ, συγγενής εταιρεία της Εθνικής Ασφαλιστικής, που βρίσκεται πάντοτε δίπλα στον πελάτη και τις ανάγκες του, με πρωταρχικό στόχο τη σωστή και άμεση εξυπηρέτησή του, συνεχίζει την κερδοφόρα πορεία της, αναπτύσσοντας σε υγιείς βάσεις και τον κλάδο της ασφάλισης αυτοκινήτων, εκτός από τις ασφαλίσσεις βιομηχανικών και εμπορικών κινδύνων στις οποίες και ειδικεύεται.

Προϋπόθεση για την ανάπτυξη του κλάδου Αυτοκινήτων είναι η ορθή τιμολόγηση στις προσφερόμενες καλύψεις, διασφαλίζοντας τη σωστή αποθεματοποίηση και φερεγγυότητα της εταιρείας.

Αντιλαμβανόμενη τις ευκαιρίες που δημιουργεί η κρίση και πολύ περισσότερο τις ανακατατάξεις που ήδη δρομολογούνται στον κλάδο της Ασφάλισης Οχημάτων, η



Ευρώπη ΑΕΓΑ δημιούργησε νέα «πακέτα» ασφάλισης, που έχουν ως στόχο την ολοκληρωμένη προστασία των πελατών της.

Πρόκειται για τα Euro 1, Euro 2 Plus, Euro 3 Super Plus και Euro 4 VIP, τέσσερα σύγχρονα, ευέλικτα, εύκολα στην τιμολόγηση προϊόντα, που βοηθούν στη σωστή ενημέρωση και ασφάλιση των οδηγών/ιδιοκτητών αυτοκινήτων και ανταποκρίνονται σε όλες τις ανάγκες των ασφαλισμένων.

Παράλληλα προχώρησε στη διαμόρφωση νέας τιμολογιακής πολιτικής, χωρίζοντας την Ελλάδα σε γεωγραφικές ζώνες με διαφοροποιημένο ασφαλιστρο και ολοκλήρωσε το σύστημα της ηλεκτρονικής τιμολόγησης και του ηλεκτρονικού σήματος. Η στρατηγική ανάπτυξης της Ευρώπη ΑΕΓΑ παραμένει πελατοκεντρική, έχοντας ως στόχο την πλήρη κάλυψη των συνεχώς μεταβαλλόμενων αναγκών των πελατών της και τη βελτιστοποίηση της άμεσης εξυπηρέτησης αυτών.

Η Ευρώπη ΑΕΓΑ στέκεται αδιάλειπτα δίπλα στον πελάτη και συνεργάτη της και μεριμνά για την πιστή τήρηση των συμβάσεών της, αποζημιώνοντας γρήγορα και δίκαια τους ασφαλισμένους της.

## **Γιάννης Μπράβος**

### **Γενικός Διευθυντής Ομίλου International Life**

Ο όμιλος International Life δραστηριοποιείται στον κλάδο αυτοκινήτου, καθώς το 1/3 της παραγωγής του προέρχεται από αυτόν. Στρατηγικά, η εταιρεία έχει αναπτύξει τρεις άξονες, στους οποίους εστιάζει για τη συγκεκριμένη κατηγορία δραστηριοποίησης, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει μια διευρυμένη ποικιλία προϊόντων, ικανά να ανταποκριθούν σε όλες τις ανάγκες κάλυψης.

Αρχικά, η International Life λάνσαρε, πριν περίπου 3 μήνες, στην αγορά τις direct ασφαλίσεις, με τη δημιουργία ενός νέου προϊόντος φθηνότερου ασφαλιστρο αυτοκινήτου, του In Economy, το οποίο διατίθεται σε δίκτυα και σε πελάτες direct με την ίδια τιμολόγηση. Το In Economy είναι ένα προϊόν χαμηλότερων προμηθειών, που δεν διαχωρίζει τα δίκτυα από τα κεντρικά, το direct από το μη, το agency από τα πρακτορεία, αλλά τα ενώνει.

Τους τελευταίους μήνες, η International Life προετοιμάζει παραμετρικό τιμολόγιο στον κλάδο του αυτοκινήτου. Το νέο τιμολόγιο θα περιλαμβάνει παράγοντες όπως η ηλικία του οδηγού και του οχήματος και έχει στόχο να μας προσδώσει

ανταγωνιστικότητα στην τιμολόγηση του αυτοκινήτου την 1η Οκτωβρίου. Όλες οι απαραίτητες παράμετροι για την τιμολόγηση θα είναι δυνατό να λαμβάνονται από το δίπλωμα και την άδεια, ώστε να διευκολύνεται η συλλογή πληροφοριών.

Επίσης, η εταιρεία, ανταποκρινόμενη στο αίτημα των ασφαλισμένων για προσιτά ασφάλιστρα, λόγω της οικονομικής κρίσης, παγώνει τις αυξήσεις στις ανανεώσεις αυτοκινήτου. Δηλαδή για τις ανανεώσεις του Αυγούστου, του Σεπτεμβρίου και του Οκτωβρίου θα ισχύουν οι περσινές τιμές χωρίς αυξήσεις, εν αναμονή του παραμετρικού τιμολογίου, γεγονός που αναμένεται να βοηθήσει στη διατήρηση του χαρτοφυλακίου των ασφαλειών αυτοκινήτου της International Life. Άλλα πακέτα ασφάλισης αυτοκινήτου International Life:

- **Minimum:** Περιλαμβάνει κάθε περίπτωση Αστικής Ευθύνης που προκύπτει για τον ασφαλισμένο από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου, καθώς επίσης τις καλύψεις «Προστασία Bonus Malus» & «Ζημίες από ανασφάλιστο όχημα».

- **Basic 5:** Περιλαμβάνει κάθε περίπτωση Αστικής Ευθύνης που προκύπτει για τον ασφαλισμένο από την κυκλοφορία του αυτοκινήτου, καθώς επίσης τις καλύψεις «Προσωπικό Ατύχημα» και «Θραύση Κρυστάλλων». Στο σύνολο των καλύψεων προσφέρεται έκπτωση 5%.

- **Plus 20:** Περιλαμβάνει κάλυψη κινδύνων φωτιάς και τρομοκρατικών ενεργειών, καθώς επίσης κάλυψη για ολική και μερική κλοπή.

- **Master Care 20:** Συνδυάζει τις καλύψεις «Αστική Ευθύνη» και «Πυρός και Κλοπής» με τις «Ίδιες Ζημίες». Είναι το πιο ολοκληρωμένο πακέτο ασφάλισης, καθώς καλύπτει το ασφαλιζόμενο όχημα από οποιαδήποτε αιτία (βανδαλισμό, κακόβουλη βλάβη), ακόμα και αν είναι υπαίτιος για το ατύχημα.

- **Χρηματοδοτούμενο με Προσωπικό Ατύχημα:** Το προϊόν απευθύνεται σε πελάτες που αγοράζουν καινούργια χρηματοδοτούμενα αυτοκίνητα ή έχουν αγοράσει καινούργια αυτοκίνητα, που βρίσκονται ακόμη σε χρηματοδότηση. Το πρόγραμμα ασφάλισης παρέχει τις ελάχιστες απαιτούμενες από τις χρηματοδότες εταιρείες καλύψεις και δίνει επιπροσθέτως τη δυνατότητα στον πελάτη να επιλέξει πρόσθετες καλύψεις με ανταγωνιστικά ασφάλιστρα. Προσφέρεται 10% έκπτωση στο καινούριο πρωτοασφαλιζόμενο για πρώτη ανανέωση ή 5% έκπτωση για μεταφορά κατά το 1ο έτος χρηματοδότησης.

- **Χρηματοδοτούμενο με Θραύση Κρυστάλλων:** Το προϊόν απευθύνεται σε πελάτες που αγοράζουν καινούργια χρηματοδοτούμενα αυτοκίνητα ή έχουν αγοράσει καινούργια αυτοκίνητα που βρίσκονται ακόμη σε χρηματοδότηση. Το πρόγραμμα

ασφάλισης παρέχει τις ελάχιστες απαιτούμενες από τις χρηματοδότηρες εταιρείες καλύψεις και δίνει επιπροσθέτως τη δυνατότητα στον πελάτη να επιλέξει πρόσθετες καλύψεις με ανταγωνιστικά ασφάλιστρα. Προσφέρεται 10% έκπτωση στο καινούριο πρωτοασφαλιζόμενο για πρώτη ανανέωση ή 5% έκπτωση για μεταφορά κατά το 1ο έτος χρηματοδότησης.

## ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

---

Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί σημαντική υποχώρηση των ρυθμών μεγέθυνσης της ασφαλιστικής αγοράς και ιδιαίτερα του κλάδου ασφάλισης ζωής. Οι ασφαλίσεις ζωής συνιστούν το σημαντικότερο κλάδο ασφάλισης, συγκεντρώνοντας το 49% της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών το 2001. Η (υποχρεωτική) ασφάλιση αστικής ευθύνης οχημάτων συγκέντρωσε το 26% της συνολικής παραγωγής ασφαλιστρών και οι υπόλοιπες ασφαλίσεις ζημιών το 25%. Την τριετία 1997-1999, κυρίως εξαιτίας της ανοδικής πορείας του χρηματιστηρίου, παρατηρήθηκε αξιοσημείωτη αύξηση της παραγωγής ασφαλιστρών των ασφαλίσεων ζωής που συνδέονται με επενδύσεις. Ενώ σημειώθηκε αύξηση της αξίας των επενδεδυμένων κεφαλαίων των ασφαλιστικών εταιρειών κατά την περίοδο 1989-2001, παρατηρήθηκε υποχώρηση του ρυθμού μεγέθυνσής της τα τελευταία έτη.

Παρά την ύπαρξη τάσεων συγκέντρωσης στην ελληνική ασφαλιστική αγορά, ένας σημαντικός αριθμός εταιρειών μικρού μεγέθους ιδιαίτερα στον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων συνεχίζει να ασκεί δραστηριότητα. Οι μικρότερες ασφαλιστικές εταιρείες επιχειρούν να επιτύχουν αύξηση της παραγωγής ασφαλιστρών και των μεριδίων που κατέχουν στην αγορά, προβαίνοντας σε αρκετές περιπτώσεις σε ιδιαίτερα χαμηλή τιμολόγηση, μη λαμβάνοντας υπόψη τη συχνότητα έλευσης του κινδύνου. Η συγκεκριμένη πρακτική επιφέρει πέρα από την αύξηση της έντασης του εσωτερικού ανταγωνισμού στον κλάδο και αρνητικά τεχνικά αποτελέσματα, με περαιτέρω συνέπεια την επιβάρυνση του συνόλου των επιχειρήσεων του κλάδου, μέσω του επικουρικού κεφαλαίου. Ακριβώς εξαιτίας της εν λόγω συμπεριφοράς ορισμένων ασφαλιστικών εταιρειών, που είχε τελικά ως συνέπεια είτε την πτώχευση, είτε την ανάκληση της άδειας λειτουργίας τους, το επικουρικό κεφάλαιο του κλάδου ασφάλισης αστικής ευθύνης οχημάτων απέκτησε τεράστια ανοίγματα.

Σημειώθηκε αλλαγή του χάρτη της ασφαλιστικής αγοράς. Τα νέα υψηλά όρια ασφάλισης, η οργανωμένη και αποτελεσματική εποπτεία της ΓτΕ, οι κεφαλαιακές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Solvency II, η ανάγκη για επάρκεια αποθεματικών, η διαφάνεια στις συναλλαγές, οι καθαροί, κατανοητοί και σαφείς όροι των συμβολαίων ασφάλισης, αλλά ιδιαίτερα η ταχύτατη καταβολή των αποζημιώσεων, αποτελούν πλέον τις νέες προτεραιότητες της ασφαλιστικής αγοράς.

Πραγματοποιείται αναμόρφωση του περιβάλλοντος στο συγκεκριμένο κλάδο. Γίνεται περισσότερο απαιτητικό και ανταγωνιστικό και σε αυτό θα αντέξουν – άσχετα από μέγεθος ή εθνικότητα - μόνο οι εταιρείες που είναι εύρωστες οικονομικά, έχοντας ισχυρή κεφαλαιακή δύναμη, οι οποίες, θα αρχίσουν να πρωταγωνιστούν στα ασφαλιστικά δρώμενα μετά την έξοδο της χώρας από την κρίση. (5)

Προκειμένου να αναπτυχθεί ο κλάδος Αυτοκινήτων θα πρέπει να γίνεται ορθή τιμολόγηση στις προσφερόμενες καλύψεις, διασφαλίζοντας τη σωστή αποθεματοποίηση και φερεγγυότητα της εταιρείας, να δημιουργηθούν περισσότερο ανταγωνιστικά προϊόντα, να εξευρεθούν και να γίνει εκμετάλλευση εναλλακτικών δικτύων διανομής, να αναβαθμισθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνουν αλλαγές σε επίπεδο οργάνωσης και δικτύου, συνεργασίες με ευρωπαϊκές ασφαλιστικές εταιρείες, να αναβαθμισθούν τα πληροφοριακά συστήματα και να γίνουν επενδύσεις σε αυτά, ο υπολογισμός ασφαλίσιμων να γίνεται με επιστημονικά κριτήρια, να πραγματοποιείται προσεκτική ανάληψη και τιμολόγηση των κινδύνων, να εξασφαλίζονται τα οργανικά κέρδη των ασφαλιστικών και να διαχωρίζονται από τις επενδυτικές αποδόσεις. (6)

## Βιβλιογραφία

1. Σ. Δούκας, Σ. *Ιδιωτική Ασφάλιση*. Αθήνα : s.n., 1988.
2. Δ. Καραϊσκος. *Ο Θεσμός της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα. Το Προφίλ του Έλληνα Αγρότη Ασφαλιζόμενου και η Στάση του απέναντι σε αυτήν*. Θεσσαλονίκη : Αλεξάνδρειο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Θεσσαλονίκης, 2010.
3. Δ. Αντωνίου. *Ετήσιο Ασφαλιστικό Κόστος Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα 2004-2006*. Άγιος Νικόλαος Κρήτης : ΑΤΕΙ Κρήτης, 2008.
4. Μ. Βουντουράκη, Μ. *Το Ετήσιο Ασφαλιστικό Κόστος των Σοβαρών & Ελαφρών Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα τα Έτη 2004-2007*. Άγιος Νικόλαος Κρήτης : ΤΕΙ Κρήτης , 2009.
5. *Ο ρόλος των ερευνών δηλωμένων προτιμήσεων στην εκτίμηση του κόστους των οδικών τροχαίων ατυχημάτων*. Γ. Μίντσης, Χ. Ταξιλάρης, Σ. Μπάσμπας, Σ. Ντεμογιάννη ,. Πάτρα : s.n., 2005.
6. Π. Μαρκόπουλος, Π.  
[http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art\\_id=5434&cat\\_id=4](http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4).  
[Ηλεκτρονικό] 2012.
7. Χ. Σπηλιωτοπούλου, Χ.  
[http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art\\_id=5434&cat\\_id=4](http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4).  
[Ηλεκτρονικό] 2012.
8. [http://www.iobe.gr/index.asp?a\\_id=166&news\\_id=230](http://www.iobe.gr/index.asp?a_id=166&news_id=230). [Ηλεκτρονικό] 2012.
9. Ένωση Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος. *Ασφάλιση Αυτοκινήτων*. Αθήνα : s.n., 2010.
7. [http://www.express.gr/afieroma/asfaleies\\_2008/51739oz\\_2008071451739.ph](http://www.express.gr/afieroma/asfaleies_2008/51739oz_2008071451739.ph)  
p3 Οι τάσεις στην αγορά ιδιωτικής ασφάλισης σύμφωνα με μελέτη της ICAP.
8. [http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art\\_id=5434&cat\\_id=4](http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5434&cat_id=4) Δεκατέσσερις «πληγές» στον κλάδο αυτοκινήτου. - 2011.
9. [http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art\\_id=5436&la=1&cat\\_id=30](http://www.insuranceworld.gr/default.php?pname=Article&art_id=5436&la=1&cat_id=30) Νέο τοπίο στον κλάδο ασφάλισης αυτοκινήτων. - 2011.
10. [http://www.iobe.gr/index.asp?a\\_id=166&news\\_id=230](http://www.iobe.gr/index.asp?a_id=166&news_id=230) Η Αγορά της Ιδιωτικής Ασφάλισης στην Ελλάδα. - 2004.
11. <http://www.minfin.gr/portal/el/resource/contentObject/id/17d431fb-0676-41e4-aa1b-71ee0301d1c1> .
12. [www.worldbank.com](http://www.worldbank.com) .



13. **Α.Κατσαράς** **Α** Νέες προκλήσεις για την ασφαλιστική αγορά [Βιβλίο]. - Αθήνα : [s.n.], 2008.

## Παράρτημα - Ορολογία

Ασφαλιστικό ποσό	Το ασφαλιστικό ποσό αποτελεί το ανώτατο όριο ευθύνης του ασφαλιστή όταν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο ασφαλισμένος οφείλει να δηλώσει στον ασφαλιστή το καλυπτόμενο κεφάλαιο, που θα ανταποκρίνεται με τη μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση στην πραγματική αξία του αυτοκινήτου. Τυχόν υπερασφάλιση ή υπασφάλιση της πραγματικής αξίας του, επιφέρει συνέπειες στον διακανονισμό επελθούσης ζημιάς, κυρίως στην αποζημίωση του ασφαλισμένου από την ασφαλιστική εταιρεία. Ο καθορισμός του ασφαλιστικού ποσού και η αναγραφή του στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο, είναι στοιχείο πρωταρχικής σημασίας για την ύπαρξη και λειτουργία της ασφαλιστικής σύμβασης.
Bonus – Mauis	Τα ασφάλιστρα του συμβολαίου αναπροσαρμόζονται μετά την λήξη ενός έτους ασφάλισης στην ίδια ή σε άλλη ασφαλιστική εταιρεία. Σύμφωνα με καθορισμένη κλίμακα που ξεκινάει από το 2 και φτάνει στο 20 και σε περίπτωση δήλωσης μέχρι δύο ζημιών μέσα στην ετήσια περίοδο ασφάλισης κατεβαίνει 1 μονάδα ενώ κάθε φορά που ο ασφαλισμένος προκαλεί ένα ατύχημα μέσα στην ετήσια περίοδο ασφάλισης ανεβαίνει 2 μονάδες. Με αυτή την διαδικασία διαχωρίζονται οι προσεκτικοί και οι επικίνδυνοι οδηγοί στους οποίους για κάθε χρόνο χωρίς ζημία δίνεται έκπτωση 10% ενώ για κάθε ζημία δίνεται επιβάρυνση 20%.
Βαριά τραυματισμένος:	Θεωρείται το παθόν πρόσωπο, που υπέστη σοβαρή βλάβη, όπως κρανιοεγκεφαλική κάκωση, ακρωτηριασμό, πολλαπλό τραυματισμό με αποτέλεσμα να κινδυνεύσει σοβαρά η ζωή του.
Ελαφρά	Θεωρείται το παθόν πρόσωπο, που υπέστη απλή σωματική

τραυματισμένος	κάκωση χωρίς να κινδυνεύσει η ζωή του.
Επασφάλιστρο νέου οδηγού	<p>Το επασφάλιστρο νέου οδηγού μπαίνει στην περίπτωση που το αυτοκίνητο οδηγείται από πρόσωπο ηλικίας μικρότερης των 23 ετών ή που έλαβε άδεια ικανότητας οδηγού μέσα στο δωδεκάμηνο πριν από την ασφάλιση, εισπράττεται επασφάλιστρο 30% σε όλες τις καλύψεις πλην ατυχημάτων οδηγού ή ιδιοκτήτη και θραύσης κρυστάλλων.</p> <p>Εάν κατά την ασφάλιση του αυτοκινήτου δεν δηλωθεί η ηλικία κάτω των 23 ετών και η νέα άδεια του οδηγού, η εταιρεία εισπράττει πρόστιμο 100% επί των καθαρών ετήσιων ασφαλίσεων.</p>
Επικουρικό κεφάλαιο	<p>Το επικουρικό κεφάλαιο είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου που έχει σαν στόχο να αποζημιώνει οχήματα που ζημιώθηκαν από άγνωστο ή ανασφάλιστο όχημα.</p> <p>Ακόμα έχει την δυνατότητα να αποζημιώνει για 30 μέρες ασφαλισμένους των οποίων έκλεισε η ασφαλιστική εταιρεία μέχρι να μεταφερθούν σε κάποια άλλη. Η αποζημίωση όμως σε αυτή την περίπτωση αφορά τις καλύψεις αστικής ευθύνης και όχι τις προαιρετικές καλύψεις. Προκειμένου να εκπληρωθεί ο σκοπός του Επικουρικού Κεφαλαίου, επιβάλλεται εισφορά υπέρ αυτού, η οποία καθορίζεται από το Υπουργείο Ανάπτυξης και υπολογίζεται σε ποσοστό επί τοις εκατό που δε δύναται να υπερβαίνει το 5% επί των καθαρών ασφαλίσεων του κλάδου αστικής ευθύνης από χερσαία αυτοκινητιστικά ατυχήματα. Η εν λόγω εισφορά βαρύνει κατά 70% τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και κατά 30% τους ασφαλισμένους των οποίων η εισφορά εμφανίζεται στο ασφαλιστήριο.</p> <p>Το Επικουρικό Κεφάλαιο έχει δικαίωμα αγωγής κατά των μελών του για την είσπραξη των εισφορών τους.</p>
Κυρώσεις	σε Η ασφάλιση αστικής ευθύνης από την κυκλοφορία των

<p>ανασφάλιστα αυτοκίνητα</p>	<p>αυτοκινήτων έγινε υποχρεωτική στην Ελλάδα το 1978 και είναι για όλους τους πολίτες ανεξαιρέτως και οι παραβάτες αυτού του κανόνα θα έχουν κυρώσεις από το νόμο τις εξής: την αφαίρεση των πινακίδων, της άδειας κυκλοφορίας και ακόμη πληρωμή του χρηματικού προστίμου.</p>
<p>Πράσινη κάρτα</p>	<p>Η πράσινη κάρτα είναι το αποδεικτικό στοιχείο του ασφαλισμένου για να μπορεί να ταξιδέψει το αυτοκίνητο στο εξωτερικό. Η ασφάλεια αυτή καλύπτει την αστική ευθύνη σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε το ατύχημα γίνει στο κράτος μέλος όπου διαμένει ο ασφαλισμένος είτε σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος. Συνεπώς στην περίπτωση τροχαίου ατυχήματος για το οποίο ευθύνεται ο ασφαλισμένος και συμβεί εκτός των συνόρων της χώρας η πράσινη κάρτα αποδεικνύει ότι υπάρχει ασφάλιση αστικής ευθύνης και επιτρέπει στα θύματα να ζητήσουν αποζημίωση.</p> <p>Η πράσινη κάρτα εκδίδεται από το γραφείο διεθνούς ασφάλισης και έχει ισχύ για 3 μήνες, ακόμη το γραφείο διεθνούς ασφάλισης εκδίδει ασφαλιστήρια συμβόλαια αστικής ευθύνης και διακανονίζει ζημιές ελληνικών οχημάτων που προκαλούν ζημιές στο εξωτερικό ή και το αντίθετο.</p>
<p>Πρόσθετες πράξεις</p>	<p>Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια συχνά περιέχουν πρόσθετες πράξεις και είναι μία γραπτή διάταξη που προσθέτει, αφαιρεί ή τροποποιεί τις διατάξεις του αρχικού συμβολαίου. Το σύνθημα είναι η τροποποίηση των ασφαλιστικών καλύψεων του συμβολαίου.</p> <p>Οι όροι μίας πρόσθετης πράξης υπερισχύουν των όρων του συμβολαίου, αν υπάρχουν διαφορές, ενώ αν αντιτίθενται στο νόμο υπερισχύει ο νόμος.</p>
<p>Οδικό τροχαίο ατύχημα</p>	<p>Θεωρείται το συμβάν που προκαλείται στους δρόμους ή στις πλατείες που είναι ελεύθερες στη δημόσια χρήση, μεταξύ ενός ή</p>

	<p>περισσοτέρων αυτοκινήτων, από τα οποία το ένα τουλάχιστον βρισκόταν σε κίνηση κατά τη στιγμή του ατυχήματος και είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον τραυματισμό προσώπων.</p>
Όχημα	<p>Στα οχήματα συμπεριλαμβάνονται τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ, οι μοτοσικλέτες, τα ποδήλατα και τα μοτοποδήλατα, τα αγροτικά μηχανήματα και τα μηχανήματα έργων. Στα οχήματα δεν περιλαμβάνονται οι σιδηρόδρομοι εκτός αν στο ατύχημα συμμετέχει όχημα μίας από τις παραπάνω κατηγορίες.</p>
Σύστημα φιλικού διακανονισμού	<p>Ο φιλικός διακανονισμός είναι μία συμφωνία που έχουν συνάψει οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες της Ελλάδας με σκοπό την πιο γρήγορη αποζημίωση των πελατών τους. Για να ισχύει σε κάποιο ατύχημα θα πρέπει να τηρούνται τα εξής: να μην εμπλέκονται περισσότερα από 2 αυτοκίνητα ασφαλισμένα σε διαφορετικές ασφαλιστικές εταιρείες οι οποίες πρέπει να είναι ενταγμένες στο σύστημα του φιλικού διακανονισμού και η ζημιά να μην υπερβαίνει τα 6.000€. Σε αυτή την περίπτωση, η αποζημίωση δίνεται στον αναίτιο από την δική του εταιρεία και όχι από την εταιρεία του υπαίτιου της ζημιάς και φυσικά η εταιρεία που θα πληρώσει τον πελάτη της έχει συμφέρον να το κάνει άμεσα. Σε περίπτωση που ο ένας εκ των δύο δεν είναι ασφαλισμένος σε εταιρεία που συμμετέχει στο σύστημα τότε ακολουθείται η κλασική διαδικασία της αποζημίωσης από την ασφαλιστική του υπαίτιου.</p>
Τραυματίας	<p>Θεωρείται το παθόν πρόσωπο, που υπέστη σωματική κάκωση ή βλάβη της υγείας του.</p>