

Απόφαση ΕΠΑ 43/2018

Αρ. Φακέλου 11.17.013.31

**ΟΙ ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΙ 2008 ΕΩΣ 2014
(Νόμος Αρ. 13(Ι)/2008)**

**Καταγγελία του κ. Λ. Μιλτιάδους εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων
Δημόσιας Χρήσης και των Ασφαλιστικών εταιρειών - μετόχων της**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

κα Λουκία Χριστοδούλου	Πρόεδρος
κ. Ανδρέας Καρύδης	Μέλος
κ. Παναγιώτης Ουστάς	Μέλος
κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης	Μέλος

Ημερομηνία απόφασης: 3/9/2018

ΑΠΟΦΑΣΗ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 16/10/2013, ο κ. Λ. Μιλτιάδους (εφεξής ο «καταγγέλλων/κ. Μιλτιάδους»), επαγγελματίας οδηγός ταξί, υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Επιτροπή») εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης (εφεξής η «Κοινοπραξία/καταγγελλόμενη»), η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά ασφάλισης οχημάτων δημόσιας χρήσης και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της (εφεξής οι «καταγγελλόμενες»). Η καταγγελία του αφορά ισχυρισμούς για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Κοινοπραξία στην αγορά, κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου 13(Ι)/2008, ως ίσχυε τότε (εφεξής ο «Νόμος») και για περιοριστική του ανταγωνισμού σύμπραξη μεταξύ της Κοινοπραξίας και των καταγγελλομένων για κατανομή των αγορών, κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου.

Στην εν λόγω καταγγελία, ο καταγγέλλων κάνει αναφορά σε προγενέστερη καταγγελία του ημερομηνίας 25/10/2010, που υπέβαλε στην Επιτροπή και παραπέμπει στα όσα κατέγραψε σε αυτήν για την περιγραφή κάποιων εκ των γεγονότων.

Αναφορικά με την εν λόγω καταγγελία, η Επιτροπή, επισημαίνει ότι με επιστολή της ημερομηνίας 26/11/2010, ενημέρωσε τον καταγγέλλοντα ότι η καταγγελία του δεν είχε υποβληθεί νομότυπα, καθώς δεν είχαν συμπεριληφθεί σ' αυτήν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες που το άρθρο 35 και το Παράρτημα του Νόμου, ως ίσχυε τότε, επιτάσσουν και ως εκ τούτου τον καλούσε όπως υποβάλει νομότυπα την καταγγελία του εντός 21 ημερών, από την κοινοποίηση της σχετικής επιστολής.

Μετά την παρέλευση της ως άνω προθεσμίας και αφού ο καταγγέλλων δεν προέβη σε νομότυπη καταγγελία, ως η υπόδειξη της Επιτροπής, η τελευταία, με επιστολή της ημερομηνίας 28/1/2011, τον ενημέρωσε ότι σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 14/1/2011, αποφάσισε να απορρίψει την καταγγελία του.

Η Επιτροπή, υπό προηγούμενη σύνθεσή της, στη συνεδρία που πραγματοποιήθηκε στις 7/11/2013, έδωσε οδηγίες προς την Υπηρεσία να διεξάγει προκαταρκτική έρευνα και να υποβάλει σχετικό σημείωμα.

Στις 19/2/2014, ο καταγγέλλων απέστειλε με τηλεμοιότυπο προς την Επιτροπή την πρώτη του καταγγελία ημερομηνίας 25/10/2010.

Στις 26/2/2014, παρελήφθη εκ νέου η επιστολή της καταγγελίας του κ. Μιλτιάδους ημερομηνίας 25/10/2010, όπου στην τελευταία σελίδα της ο κ. Μιλτιάδους κατέγραψε ότι επιθυμεί όπως αυτή θεωρηθεί ως μέρος της νέας, υπό εξέταση, καταγγελίας του.

Η Επιτροπή, υπό την τότε σύνθεσή της, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 16/4/2013, 24/5/2013 και 2/2/2016, εξέτασε την υπόθεση σε συνεδρία της στις 29/3/2016, υπό το φως της απόφασης του Διοικητικού Δικαστηρίου, ημερομηνίας 29 Ιανουαρίου 2016, στη Προσφυγή με αρ. 5651/2013 (*Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου κ.α. και 1. Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού και 2. Κυπριακής Δημοκρατίας μέσω Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού*) με την οποία κρίθηκε ότι η συγκρότηση της Επιτροπής ήταν κακή λόγω της συμμετοχής σε αυτήν του κ. Χρίστου Τσίγκη, ο οποίος ήταν ταυτόχρονα και μέλος της Κεντρικής Επιτροπής του ΔΗΚΟ, καθότι τούτο παραβίαζε την αρχή της διάκρισης των εξουσιών.

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αποφάσεις της σχετικά με την πιο πάνω υπόθεση, λήφθηκαν με τη συμμετοχή του κ. Χρίστου Τσίγκη στη σύνθεση της Επιτροπής, γεγονός που κρίθηκε από το Διοικητικό Δικαστήριο στην ως άνω απόφαση ότι συνιστά κακή συγκρότηση της Επιτροπής, καθιστώντας τις ληφθείσες αποφάσεις παράνομες.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε όπως ανακαλέσει όλες τις αποφάσεις που έλαβε, έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Χρίστο Τσίγκη και όπως εξετάσει εξ' ύπαρχης την υπόθεση, δίδοντας ταυτόχρονα σχετικές οδηγίες για έρευνα στην Υπηρεσία.

Επίσης, η Επιτροπή κατά την προαναφερόμενη συνεδρία της έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να κάνει χρήση του εντός του διοικητικού φακέλου της καταγγελίας υλικού που συλλέχθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα και δεν αποτελούσε υποκειμενικό στοιχείο κρίσης, αλλά καθαρά αντικειμενικό στοιχείο, το οποίο και δύναται να χρησιμοποιηθεί και αξιολογηθεί κατά την επανεξέταση της υπόθεσης.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν για την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής με επιστολή ημερομηνίας 8/4/2016.

Η Επιτροπή, υπό νέα σύνθεση, σε συνεδρία που πραγματοποιήθηκε στις 6/6/2017 εξέτασε την υπόθεση υπό το φως της απόφασης της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016 ημερομηνίας 3/3/2017. Με την εν λόγω απόφαση της Ολομέλειας του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016 κρίθηκε νόμιμη η σύνθεση της Επιτροπής με τη συμμετοχή σε αυτή του κ. Τσίγκη. Η Επιτροπή, συνεπώς ομόφωνα αποφάσισε την ανάκληση της ανακλητικής απόφασης της ημερομηνίας 29/3/2016, προς ενεργό συμμόρφωση με την απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με σχετική νομολογία¹, με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής αναβίωσαν όλες οι ληφθείσες αποφάσεις που προηγούνται της ανακληθείσας, ήτοι οι αποφάσεις της Επιτροπής που είχαν ληφθεί με τη συμμετοχή του κ. Τσίγκη.

Το Μέλος της Επιτροπής, κ. Παναγιώτης Ουστάς, αφού ενημερώθηκε σχετικά με όλες τις αποφάσεις της παρούσας υπόθεσης που προηγήθηκαν της ανακληθείσας ανακλητικής απόφασης ημερομηνίας 29/3/2016 και έχοντας πλήρη γνώση όλων των σχετικών με αυτές στοιχείων, ιδίως τα πρακτικά των συνεδριών της Επιτροπής και σχετικά στοιχεία και έγγραφα αυτών, τα οποία είναι αναγκαία για το χειρισμό της υπόθεσης, τη διαμόρφωση γνώμης και άποψης επί αυτής και τη λήψη αποφάσεων, δήλωσε πως συμφωνεί με όλες τις αποφάσεις της Επιτροπής που λήφθηκαν έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Τσίγκη και υιοθετεί αυτές, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης της Επιτροπής ημερομηνίας 7/11/2013 με την οποία αποφασίστηκε η διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας αναφορικά με τις πιθανολογούμενες παραβάσεις που περιέχονται στην καταγγελία.

Η Επιτροπή, κατά την εν λόγω συνεδρία, έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να κάνει χρήση του εντός του διοικητικού φακέλου της καταγγελίας υλικού που συλλέχθηκε μετά από την ανακληθείσα ανακλητική απόφαση και αποτελούσε αντικειμενικό στοιχείο, το οποίο και δύναται να χρησιμοποιηθεί και αξιολογηθεί.

Στις 15/6/2017, η Επιτροπή ενημέρωσε με επιστολή τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης αναφορικά με την πιο πάνω απόφασή της.

¹ Υπόθεση Αρ. 256/2013, *ΑΤΗΚ v. Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού* ημερ. 22/12/2015, Υπόθεση αρ. 846/2013, *Salamis Shipping Services Ltd v. Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού* ημερ. 13/6/2013, Υπόθεση 996/2010, *Μιλιάδης Παπαμιλιάδους κ.α. v. Δήμου Αγλαντζιάς* ημερ. 29/4/2012.

Η Υπηρεσία, στη βάση των οδηγιών της Επιτροπής, προέβη στη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της καταγγελίας και κατέθεσε στην Επιτροπή σημείωμα ημερομηνίας 19/6/2017.

Η Επιτροπή, υπό προηγούμενή της σύνθεση, κατά τις συνεδρίες της ημερομηνίας 18/7/2017, 25/7/2017 και 7/8/2017, μελέτησε τα ενώπιον της στοιχεία. Στις 9/8/2017, η Επιτροπή, υπό προηγούμενή της σύνθεση, σε συνεδρία της αποφάσισε:

(α) κατά πλειοψηφία, με απόφαση των μελών της Επιτροπής κ.κ. Ανδρέα Καρύδη, Παναγιώτη Ουστά και Χάρη Παστελλή, ότι εκ πρώτης όψεως στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου από μέρος της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης (εφεξής η «Κοινοπραξία/καταγγελλόμενη») και των ασφαλιστικών εταιρειών/μετόχων της και,

(β) ομόφωνα ότι προκαταρκτικά δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρος της Κοινοπραξίας, καθώς δεν προκύπτει, μέσα από την έρευνα των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ότι αυτή προέβη σε οποιεσδήποτε υπερχρεώσεις, ως οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα.

Κατά τη συνεδρία της Επιτροπής, ημερομηνίας 18/6/2018, στην Επιτροπή υπό τη νέα σύνθεσή της, δεν συμμετείχε το μέλος της Επιτροπής, κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας, ο οποίος ζήτησε όπως εξαιρεθεί από την εξέταση της υπόθεσης λόγω κωλύματος. Ο κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας αποχώρησε από την αίθουσα προτού αρχίσει η συζήτηση και ληφθεί η απόφαση επί της παρούσας υπόθεσης. Το νέο μέλος της Επιτροπής, κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, αφού μελέτησε το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης, δήλωσε ότι είναι πλήρως ενημερωμένος σχετικά με όλες τις αποφάσεις που λήφθηκαν στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης και έχει λάβει πλήρη γνώση όλων των σχετικών με αυτές στοιχείων, ιδίως τα πρακτικά των συνεδριών της Επιτροπής και τα σχετικά στοιχεία και τα έγγραφα αυτών, τα οποία είναι αναγκαία για το χειρισμό της υπόθεσης, τη διαμόρφωση γνώμης και άποψης επί αυτής και τη λήψη αποφάσεων. Το νέο μέλος, κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης διαφώνησε με την κατά πλειοψηφία απόφαση, που είχε ληφθεί κατά τη συνεδρία της Επιτροπής ημερομηνίας 9/8/2017, για ύπαρξη παράβασης του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου και συμφώνησε με την ομόφωνη απόφαση περί μη στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου.

Η Επιτροπή, αφού κατέληξε, κατά τη συνεδρία της στις 18/6/2018, σε προκαταρκτικά συμπεράσματα, με επιστολή ημερομηνίας 18/7/2018 κοινοποιήθηκαν οι θέσεις της προς τον καταγγέλλοντα.

Στις 22/8/2018 παρελήφθησαν οι γραπτές θέσεις του καταγγέλλοντα, αναφορικά με τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 3/9/2018, στην κατ' ιδίαν συζήτηση της υπόθεσης μετά την αποχώρηση και του Μέλους της, κου. Άριστου Αριστείδου Παλούζα, αφού

εξέτασε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τις θέσεις που απέστειλε ο καταγγέλλοντας, εστίασε την προσοχή της στην αξιολόγηση των γεγονότων που συνθέτουν την υπόθεση, δοθέντος ότι τα δεδομένα αυτά αποτελούν αναντίλεκτα το ουσιαστικό υπόβαθρο της εξέτασης του ζητήματος που προκύπτει αλλά και σημείωσε το χρονικό διαδικασίας και το ιστορικό της υπόθεσης, ενώ παράλληλα επισημάνθηκαν τα ουσιώδη δεδομένα και στοιχεία αυτής και κατέληξε ως εξής:

B. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

1. Καταγγέλλων κ. Λ. Μιλτιάδους

Ο καταγγέλλων της υπό αναφοράς υπόθεσης, κ. Λ. Μιλτιάδους είναι επαγγελματίας οδηγός ταξί από το 2007. Υπέβαλε την καταγγελία του ως πελάτης της Κοινοπραξίας.

2. Καταγγελλόμενη Κοινοπραξία Ασφαλιστών

Η Κοινοπραξία είναι όμιλος συνασφάλισης, ο οποίος ασφαλίζει κεντρικά, εκ μέρους όλων των ασφαλιστικών εταιρειών που την απαρτίζουν, μεταξύ άλλων και οχήματα δημόσιας χρήσης (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασης), τα οποία λόγω της φύσης της χρήσης τους, έχουν αποδειχθεί υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι.

Η Κοινοπραξία ιδρύθηκε το 1970 (στη σημερινή μορφή της υπάρχει από την 1^η Ιανουαρίου 1976), ως αποτέλεσμα της αρνητικής στάσης που κράτησαν οι ασφαλιστικές εταιρείες στο θέμα κάλυψης οχημάτων δημόσιας χρήσης, λόγω ζημιογόνων οικονομικών αποτελεσμάτων. Σκοπός της είναι η υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα δημόσιας χρήσης, όπως λεωφορεία, ταξί, οχήματα ενοικίασεως, τα οποία, λόγω της φύσης της χρήσης τους, έχουν αποδειχθεί υψηλοί κίνδυνοι στον κλάδο των μηχανοκίνητων οχημάτων και δεν υπάρχει προθυμία ανάληψης τους από μεμονωμένες ασφαλιστικές εταιρείες, αφού έχουν ασύμφορα οικονομικά αποτελέσματα στον τομέα της ασφάλειας. Οι κίνδυνοι αυτοί προκύπτουν από την εκτεταμένη χρήση των οχημάτων, τη μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών, τη μεταφορά πολλών ξένων επισκεπτών με ψηλό κόστος απαιτήσεων σε περιπτώσεις δυστυχημάτων, την οδήγηση οχημάτων από, πολύ μεγάλο αριθμό αλλοδαπών που δεν είναι εξοικειωμένοι με τους κανονισμούς οδήγησης στην Κύπρο κ.τ.λ..

Με την εφαρμογή του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου 207/89 στις 4 Σεπτεμβρίου 1990, η Κοινοπραξία γνωστοποίησε, για πρώτη φορά στην Επιτροπή, τη συμφωνία των Ασφαλιστικών εταιρειών για κατανομή του υψηλού ασφαλιστικού κινδύνου που φέρουν τα οχήματα δημόσιας χρήσης.

Έκτοτε, η Κοινοπραξία υπέβαλε πέντε αιτήσεις ανανέωσης του χρόνου της ατομικής εξαίρεσης, οι οποίες εγκρίθηκαν από την Επιτροπή. Η τελευταία ανανέωση της δόθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2004, έως τη ψήφιση και εφαρμογή της νέας νομοθεσίας, η οποία εναρμονίζεται με τον Ευρωπαϊκό

Κανονισμό 1/2003, σύμφωνα με τον οποίο καταργείται το σύστημα γνωστοποίησης των συμπράξεων προς το σκοπό εξασφάλισης ατομικής εξαίρεσης.

3. Καταγγελλόμενες Ασφαλιστικές εταιρίες- μέτοχοι Κοινοπραξίας

Η Κοινοπραξία αποτελείται από 23 ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους, που συνιστούν τα μέλη της και δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά, οι πλείστες από τις οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα ασφάλισης οχημάτων.

Σήμερα, οι ασφαλιστικές εταιρίες-μέλη που απαρτίζουν την Κοινοπραξία είναι οι εξής: 1) AIG Europe Ltd, 2) Allianz General Insurance Co S.A., 3) Alpha Insurance Ltd, 4) Atlantic Insurance Co Public Ltd, 5) Catlin Insurance Co (U.K.) Ltd, 6) CNP Asfalistikí Ltd, 7) Commercial General Insurance Ltd, 8) Cosmos Insurance Co Public Ltd, 9) Ethniki Gen. Insurance (Cyprus) Ltd, 10) Eurosure Insurance Co Ltd, 11) Gan Direct Insurance Ltd, 12) General Insurance of Cyprus Ltd, 13) Hydra Insurance Co Ltd, 14) Kentriki Insurance Co Ltd, 15) Lumen Insurance, 16) Minerva Insurance Co Public Ltd, 17) Olympic Insurance Co Ltd, 18) Pancyprian Insurance Ltd, 19) Prime Insurance Co Ltd, 20) Progressive Insurance Co Ltd, 21) Royal Crown Insurance Co Ltd, 22) Trust International Ins Co (Cyprus) Ltd και 23) Υδρογιός Insurance Co (Cyprus) Ltd.

3.1 AIG Europe Ltd

Η AIG Europe Ltd είναι εγγεγραμμένη στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ στην Κύπρο διατηρεί εγγεγραμμένο τόπο εργασίας ως αλλοδαπή εταιρεία, δραστηριοποιούμενη με το υποκατάστημά της “AIG EUROPE LIMITED (Cyprus Branch)” στην κυπριακή αγορά από την 1/12/2011, όταν απορρόφησε (κατόπιν μεταφοράς χαρτοφυλακίου) ολόκληρη την επιχείρηση του υποκαταστήματος που διατηρούσε τότε στην Κύπρο μια συνδεδεμένη με αυτή οντότητα, η American Home Assurance Company. Τόσο η AIG Europe Ltd όσο και η American Home Assurance Company είναι μέλη του ομίλου AIG και θυγατρικές της American International Group, Inc.

Η AIG Europe Ltd έχει αδειοδοτηθεί για την άσκηση των εξής ασφαλιστικών εργασιών: στον κλάδο ατυχημάτων, ασθενειών, ασφάλισης χερσαίων οχημάτων, σιδηροδρομικών οχημάτων, αεροσκαφών, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και στοιχείων της φύσης, άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης από μηχανοκίνητα οχήματα, ευθύνης από αεροσκάφη, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης, οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης και εγγυήσεων, πιστώσεων, νομικής προστασίας και βοήθειας. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία το 2014 είναι {...}* %.

* Οι αριθμοί και/ή τα στοιχεία που παραλείπονται και δεν εμφανίζονται τόσο σε αυτό το σημείο, όσο και στη συνέχεια καλύπτονται από επιχειρηματικό/επαγγελματικό απόρρητο. Ενδεικτικό της παράλειψης είναι το σύμβολο {...}.

3.2 Allianz General Insurance Co S.A.

Η Allianz General Insurance Co S.A. άρχισε να δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά στις 01/01/1994, Γενικός αντιπρόσωπος της Allianz General Insurance Co S.A. στην Κύπρο είναι η Συνεργατική Κεντρική Τράπεζα Λτδ. Η εταιρεία αναφέρει ότι προσφέρει ασφάλειες Γενικού Κλάδου, όπως ασφάλισεις περιουσίας (κατοικίας και επαγγελματικών υποστατικών), μηχανοκίνητων οχημάτων, ευθύνης, προσωπικών ατυχημάτων, ταξιδιού και κυνηγιού. Προσφέρει επίσης ασφάλισεις ζωής. Το ποσοστό συμμετοχής της εταιρείας στην Κοινοπραξία ανήλθε για το 2014 στο {...}%.

3.3 Alpha Insurance Ltd

Η Alpha Insurance Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά με το όνομα Metropolitan Insurance Company Ltd από το 1993. Μετονομάστηκε σε Alpha Insurance Ltd το 1999 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικές κάλυψης στο γενικό κλάδο, περιλαμβανομένου του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν για το 2013 {...}%.

3.4 Atlantic Insurance Co Public Ltd

Η Atlantic Insurance Co Public Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1983 και προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη στους κλάδους ατυχημάτων και ασθeneιών, οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, αεροσκαφών, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης, εγγυήσεων και οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το 2013 ήταν {...}%.

3.5 Catlin Insurance Co (U.K.) Ltd

Η Catlin Insurance Co (U.K.) Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 2011 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στο γενικό κλάδο ασφαλειών (πυρός, ευθύνη εργοδότη, αστική ευθύνη μεταφορών, οχημάτων, προσωπικών ατυχημάτων, ταξιδιών και χρημάτων) περιλαμβανομένου του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το 2013 ανήλθε στο {...}%.

3.6 CNP Asfalistiki Ltd

Η CNP Asfalistiki Ltd δραστηριοποιήθηκε στην κυπριακή αγορά με την επωνυμία «Λαϊκή Ασφαλιστική Εταιρεία Λτδ», από τις 28/04/1981 και μετονομάστηκε σε CNP Asfalistiki Ltd στις 19/07/2013. Η εταιρεία προσφέρει ασφαλιστικές υπηρεσίες Γενικού Κλάδου: ασφάλιση ατυχημάτων και ασθeneιών, ασφάλιση οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης, οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης και εγγυήσεων. Το ποσοστό συμμετοχής της CNP Asfalistiki Ltd στην Κοινοπραξία για το 2014 ήταν {...}%, ενώ για το 2013 ήταν {...}%.

3.7 Commercial General Insurance Ltd

Η Commercial General Insurance Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1973 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στους ακόλουθους τομείς: ασφάλιση ατυχημάτων και ασθενειών, ασφάλιση οχημάτων, κλάδου πλοίων, κλάδου μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ασφάλιση πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, κλάδου ευθύνης σκαφών, κλάδου γενικής ευθύνης, κλάδου εγγυήσεων και κλάδου οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης. Για το έτος 2013 το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν {...}%.

3.8 Cosmos Insurance Co Public Ltd

Η Cosmos Insurance Co Public Ltd είναι εγγεγραμμένη στην Κύπρο ως δημόσια εταιρεία και δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1981, προσφέροντας σήμερα ασφαλιστικές εργασίες γενικής φύσεως στους κλάδους ατυχημάτων και ασθενειών, οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης, οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης και εγγυήσεων. Για το έτος 2013, το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν {...}%.

3.9 Εθνική Γενικών Ασφαλειών (Κύπρου) Λτδ

Η Εθνική Γενικών Ασφαλειών (Κύπρου) Λτδ συστάθηκε την 15/2/2000, ως εταιρεία περιορισμένης ευθύνης και εξασφάλισε άδεια άσκησης ασφαλιστικής επιχείρησης στις 20/12/2000. Η εν λόγω εταιρεία αποτελεί συνέχιση της Α.Ε.Ε.Γ.Α. «Η Εθνική» (θυγατρική), η οποία συγχώνευσε δια απορροφήσεως την ασφαλιστική εταιρεία του ομίλου της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος «ΑΣΤΗΡ Α.Α.Ε.», η οποία λειτουργούσε ως παράρτημα και στην Κύπρο. Η εταιρεία ανέφερε ότι παρέχει ασφαλιστικές καλύψεις στους Γενικούς Κλάδους.

3.10 Eurosure Insurance Co Ltd

Η Eurosure Insurance Co Ltd ιδρύθηκε το 1991 και άρχισε εργασίες το 1992. Η εταιρεία ασκεί ασφαλιστικές εργασίες στον κλάδο ατυχημάτων και ασθενειών, ασφάλισης οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης από αεροσκάφη, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης, οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης και εγγυήσεων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το έτος 2013 ήταν {...}%.

3.11 Gan Direct Insurance Ltd

Η Gan Direct Insurance Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από την 01/06/2000 στο γενικό κλάδο ασφαλίσσεων, προσφέροντας ασφαλιστικά προϊόντα στις κατηγορίες αυτοκινήτου, περιουσίας και υγείας. Η εταιρεία συμμετέχει στην Κοινοπραξία με ποσοστό {...}% για το 2014.

3.12 Γενικές Ασφάλειες Κύπρου Λτδ

Η εταιρεία Γενικές Ασφάλειες Κύπρου Λτδ ιδρύθηκε το 1951 από την Τράπεζα Κύπρου και δραστηριοποιείται στον τομέα των ασφαλειών γενικού κλάδου, ασφαλίζοντας τόσο νομικά, όσο και φυσικά πρόσωπα στους κλάδους πυρός (κτίρια και περιεχόμενο), οχημάτων (με εξαίρεση κάλυψης

έναντι τρίτου σε οχήματα δημοσίας χρήσης), ευθύνης εργοδότη, αστικής ευθύνης, προσωπικών ατυχημάτων, μεταφορών, θαλάσσης κ.α. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία είναι {...}% για το 2014 και {...}% για το 2013.

3.13 Ύδρα Ασφαλιστική Εταιρεία Λτδ

Η Ύδρα Ασφαλιστική Εταιρεία Λτδ δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 2001 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στο γενικό κλάδο ασφαλειών (πυρός, ευθύνη εργοδότη, αστική ευθύνη μεταφορών, οχημάτων, προσωπικών ατυχημάτων, ταξιδιών και χρημάτων) περιλαμβανομένου του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το 2013 ανήλθε στο {...}%.

3.14 Kentriki Insurance Co Ltd

Η Kentriki Insurance Co Ltd δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1985 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στον γενικό κλάδο ασφαλειών, ήτοι πυρός, ευθύνη εργοδότη, αστική ευθύνη μεταφορών, οχημάτων, προσωπικών ατυχημάτων, ταξιδιών και χρημάτων, περιλαμβανομένου και του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν {...}% για το 2013.

3.15 Lumen Insurance

Η Lumen Insurance δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 2010 και προσφέρει υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στο γενικό κλάδο ασφαλειών (πυρός, ευθύνη εργοδότη, αστική ευθύνη μεταφορών, οχημάτων, προσωπικών ατυχημάτων, ταξιδιών και χρημάτων) περιλαμβανομένου του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το 2013 ανήλθε στο {...}%.

3.16 Minerva Insurance Co Public Ltd

Η Minerva Insurance Co Public Ltd άρχισε τη δραστηριοποίηση της στην κυπριακή αγορά το 1970 και αυτή τη στιγμή οι προσφερόμενες από αυτήν ασφαλιστικές υπηρεσίες αφορούν στους κλάδους ατυχημάτων και ασθενειών, ασφάλισης οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης, οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης και εγγυήσεων. Η Minerva δεν παρείχε οποιεσδήποτε πληροφορίες όσον αφορά το ακριβές ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία.

3.17 Olympic Insurance Co Ltd

Η Olympic Insurance Co Ltd δραστηριοποιείται από το 2001 στις ασφάλισεις Γενικού Κλάδου, οι οποίες περιλαμβάνουν: τον κλάδο μηχανοκίνητων οχημάτων (ευθύνης έναντι τρίτων, πυρός και κλοπής, περιεκτική κάλυψη), τον κλάδο πυρός και τεχνικών ασφαλίσεων (πυρός και ειδικών κινδύνων, περιεκτική κάλυψη κατοικιών, εμπορικών κινδύνων, κατά παντός κινδύνων εργολάβων), τα ασφαλιστήρια κλάδου ευθύνης (γενικής αστικής ευθύνης, ευθύνης εργοδότη, ευθύνης προϊόντων, επαγγελματικής ευθύνης), τον κλάδο ατυχημάτων και υγείας (προσωπικά ατυχήματα, ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης αλλοδαπών), τα ναυτασφαλιστήρια (σκάφη αναψυχής, μεταφοράς

εμπορευμάτων) και τους λοιπούς κινδύνους (ασφαλίσεις μεταφοράς χρημάτων). Η εταιρεία αναφέρει ότι το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία είναι {...}%, χωρίς να συγκεκριμενοποιεί σε ποια χρονιά αναφέρεται.

3.18 Pancyprian Insurance Ltd

Η Pancyprian Insurance ιδρύθηκε το 1992 στην Κύπρο και από το 1994 μέχρι σήμερα διεξάγει ασφαλιστικές. Η εταιρεία αναφέρει γενικά ότι παρέχει ασφαλιστικές καλύψεις στους Γενικούς Κλάδους, χωρίς να συγκεκριμενοποιεί σε ποιους, ενώ δεν αναφέρει το ακριβές ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία.

3.19 Prime Insurance Co Ltd

Η Prime Insurance δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1996 προσφέροντας υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στο γενικό κλάδο ασφαλειών, περιλαμβανομένων του κλάδου οχημάτων καθώς και του κλάδου ζωής. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία για το 2013 ήταν {...}%.

3.20 Progressive Insurance Co Ltd

Η Progressive Insurance δραστηριοποιείται στην κυπριακή αγορά από το 1991 προσφέροντας υπηρεσίες ασφαλιστικής κάλυψης στον γενικό ασφαλειών, περιλαμβανομένου του κλάδου οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν {...}% για το 2013.

3.21 Royal Crown Insurance Co Ltd

Η Royal Crown Insurance καθιδρύθηκε το 1999 και προσφέρει ασφαλιστικές υπηρεσίες γενικού κλάδου, όπως ασφαλίσεις περιουσίας, ευθύνης μεταφορών, ατυχημάτων, εργολαβικών εργασιών και άλλων. Για αυτή τη χρονιά η συμμετοχή της εν λόγω εταιρείας στην Κοινοπραξία είναι {...}%.

3.22 Trust International Ins Co (Cyprus) Ltd

Η Trust, είναι κυπριακή εταιρεία που ιδρύθηκε το 1990 και ξεκίνησε τις ασφαλιστικές εργασίες της το 2009. Δραστηριοποιείται στο κλάδο γενικής φύσης και συγκεκριμένα στην ασφάλιση ατυχημάτων, ασθενειών, οχημάτων, πλοίων, μεταφερόμενων εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης και οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης. Το ποσοστό συμμετοχής της στην Κοινοπραξία ήταν {...}% για το 2013 και {...}% για το 2014.

3.23 Ydrogios Insurance Co (Cyprus) Ltd

Η Ydrogios Insurance Co (Cyprus) Ltd ιδρύθηκε στις 12/3/2003. Δραστηριοποιείται στον τομέα ασφαλειών γενικού κλάδου και συγκεκριμένα στην ασφάλιση ατυχημάτων και ασθενειών, οχημάτων, πλοίων, μεταφορών εμπορευμάτων, πυρκαγιάς και άλλης ζημιάς σε περιουσιακά στοιχεία, ευθύνης σκαφών, γενικής ευθύνης και οικονομικής απώλειας ποικίλης φύσης. Το ποσοστό συμμετοχής της εταιρείας στην Κοινοπραξία για το τρέχον έτος είναι {...}%.

Γ. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα αφορούν:

A) Σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Κοινοπραξία, κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) των περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμων του 2008 και 2014 (εφεξής του «Νόμου»), υπερχρεώνοντας τα ασφάλιστρα και τα επασφάλιστρα όσον αφορά την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης στα οχήματα ταξί έναντι τρίτου.

B) Σε περιοριστική του ανταγωνισμού σύμπραξη μεταξύ της Κοινοπραξίας και των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών για κατανομή των αγορών, κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου. Συγκεκριμένα:

- i. Η Κοινοπραξία μαζί με τις καταγγελλόμενες συμφωνούν όπως η πρώτη προβαίνει μόνο σε ασφάλιση έναντι τρίτων και των επιβατών του οχήματος, ενώ αρνείται την ανάληψη περιεκτικής του οχήματος ασφάλισης, παραπέμποντας τους οδηγούς ταξί στις καταγγελλόμενες για σύναψη δεύτερου συμβολαίου.
- ii. Σε περίπτωση ατυχημάτων, ανεξάρτητα ποιος από τους εμπλεκόμενους οδηγούς φέρει την ευθύνη, η Κοινοπραξία αποφασίζει μαζί με τις καταγγελλόμενες για το ποια θα αναλάβει την ευθύνη και κατ' επέκταση ποιος οδηγός θα θεωρηθεί ότι ευθύνεται επωμιζόμενος έτσι επασφάλιστρα, ακόμη και χωρίς καμιά υπαιτιότητα του.

Δ. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ/ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στα πλαίσια της όλης εξέτασης της καταγγελίας, η Επιτροπή διεξήλθε με προσοχή το υλικό, τα στοιχεία και τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν κατά τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου και, από τις δηλώσεις και τα στοιχεία που απεστάλησαν από τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης, κατά την προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας μέσω σχετικών ερωτηματολογίων της, η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω τα σημαντικότερα στοιχεία που λήφθηκαν ξεχωριστά από την κάθε εταιρεία.

1. Στοιχεία από τον καταγγέλλοντα

Σύμφωνα με τα στοιχεία που απέστειλε ο καταγγέλλων στα πλαίσια της καταγγελίας του ημερομηνίας 16/10/2013 και σε επιστολή του με ημερομηνία 25/10/2010, η οποία ζητήθηκε στις 26/2/2014 όπως ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, έχουν αναφερθεί τα εξής:

Στην καταγγελία αναφέρεται ότι ο κ. Μιλτιάδους είναι επαγγελματίας οδηγός ταξί και αποτελεί πελάτη της Κοινοπραξίας. Επί της καταγγελίας του επισυνάφθηκαν αντίγραφο απαντητικής επιστολής του Εφόρου Ασφαλίσεων προς τον καταγγέλλοντα με συνημμένο κατάλογο των μελών της Κοινοπραξίας, κατάλογος των ασφαλιστικών/αντασφαλιστικών επιχειρήσεων, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ή από την Κύπρο κατά την 1/6/2013 (τον οποίο ο ίδιος ο καταγγέλλων τύπωσε από το διαδίκτυο), αντίγραφο πιστοποιητικού ασφάλισης για το ταξί του και σχετικής απόδειξης πληρωμής του ασφαλίστρου της Κοινοπραξίας για το ποσό των €779,27 και αντίγραφο ασφαλιστηρίου περιεκτικής ασφάλισης ιδιωτικού αυτοκινήτου του καταγγέλλοντα με την εταιρεία Allianz Ελλάς Α.Α.Ε. και σχετική απόδειξη πληρωμής του ασφαλίστρου για το ποσό των €350,00.

Στους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα στην καταγγελία του, αναφέρονται τα εξής:

(α) όσον αφορά τη μορφή της σχετικής αγοράς:

- «Αναφορικά με την Κοινοπραξία [...] η ασφαλιστική κάλυψη είναι μόνο για ζημιές σε τρίτους και κάλυψη των επιβατών. Αναφορικά με τις καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρίες-μετόχους της Κοινοπραξίας αυτές δραστηριοποιούνται στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης για ιδιωτικά οχήματα, η δε ασφάλεια τους καλύπτει και έναντι τρίτων και περιεκτικά.»
- «Μόνο η Κοινοπραξία δραστηριοποιείται στη σχετική αγορά με 100% μερίδιο αγοράς.»
- «Η Κοινοπραξία δραστηριοποιείται σε όλη τη επικράτεια που ελέγχεται από την Κυπριακή Δημοκρατία. Δεν θεωρώ ότι επηρεάζεται το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.»

(β) όσον αφορά τις λεπτομέρειες της κατ' ισχυρισμό παράβασης και αποδεικτικά στοιχεία:

- «Τα γεγονότα καταγράφονται στην αρχική επιστολή καταγγελία μου στην ΕΠΑ με ημερομηνία 25/10/10.»
- «Συγκεκριμένα η Κοινοπραξία μαζί με όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες που αποτελούν και τους μετόχους της συμφωνούν μεταξύ τους κατά παράβαση του άρθρου 3(1) του νόμου να ασφαλίσει η Κοινοπραξία αναγκαστικά για κάλυψη ζημιών τρίτων ενώ αρνείται να σε καλύψει περιεκτικά και σε στέλλει στις ασφαλιστικές εταιρίες του κλάδου που είναι και μέτοχοι στην Κοινοπραξία για δεύτερο συμβόλαιο. Με αυτό τον τρόπο όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες που αναφέρθηκαν μαζί με την Κοινοπραξία συμφωνούν παράνομα και περιορίζουν τον ανταγωνισμό κατανέμοντας τις αγορές μεταξύ τους κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του νόμου.»
- «Από τη στιγμή που η Κοινοπραξία δημιουργήθηκε, όπως ισχυρίζονται, γιατί καμία ασφαλιστική εταιρία δεν αποδεχόταν τον κίνδυνο, πώς γίνεται να αποδέχονται τον κίνδυνο της περιεκτικής ασφάλισης. Η Κοινοπραξία αφού δέχεται τον 'υψηλό κίνδυνο' δεν μπορούσε να καλύψει και περιεκτικά τον πελάτη;»
- «Επίσης η Κοινοπραξία εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα της θέσης κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του νόμου με το να υπερχρεώνει στο ασφάλιστρο.»
- «Η Κοινοπραξία σε περίπτωση ατυχήματος, όπως επεξηγώ στη αρχική επιστολή μου, μου καταλόγισε την ευθύνη χωρίς υπαιτιότητά μου και χωρίς να το γνωρίζω αυτό μου αύξησε τα επασφάλιστρα στη ανανέωση του συμβολαίου μου.»
- Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται περαιτέρω ότι η Κοινοπραξία σε άλλη περίπτωση ατυχήματος, του αύξησε το πραγματικό κόστος ζημιάς από €500/600 σε €2.300, με αποτέλεσμα να αυξηθούν υπερβολικά τα επασφάλιστρα και το συνολικό κόστος που πληρώνει.

- Σύμφωνα με τον κ. Μιλτιάδους, το 2013, σε απαίτησή του που αφορούσε σε νέο ατύχημα που έγινε υπό πανομοιότυπες συνθήκες με το προηγούμενο (ίδια μάρκα αυτοκινήτου κτυπήθηκε πάλι στον πίσω προφυλακτήρα), επειδή στην Κοινοπραξία ήξεραν ότι έγινε καταγγελία στην Επιτροπή, αυτή τη φορά, του ζητήθηκε να πληρώσει μόνο €440 και όχι €2.300.
- Ο καταγγέλλων αναφέρει ότι τα ασφάλιστρα που πλήρωσε προς την Κοινοπραξία έχουν ως εξής:
 - 2009: €846
 - 2010: €1045
 - 2011: €779
 - 2012: €665
 - 2013: €779

(γ) όσον αφορά το έννομο συμφέρον αναφέρεται:

«Ασφαλίστηκα με την Κοινοπραξία από το 2007 και η καταγγελλόμενη συμπεριφορά της, δηλαδή οι τιμές των ασφαλίσεων και το γεγονός ότι δεν παρέχει περιεκτική ασφάλιση βλάπτει οικονομικά τα συμφέροντά μου. Επίσης οι καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρίες με το να συμφωνούν τι υπηρεσίες θα προσφέρει η κάθε μία κατανέμουν την αγορά μεταξύ τους και βλάπτουν τα συμφέροντά μου σαν καταναλωτή.»

Στην επιστολή ημερομηνίας 25/10/2010, η οποία ζητήθηκε στις 26/2/2014 όπως ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, ο καταγγέλλων αναφέρθηκε:

(α) σε ατύχημα που είχε το 2008, παρόλο που ο οδηγός του άλλου οχήματος παραδέχτηκε ότι έφταιγε, η Κοινοπραξία αποφάσισε μαζί με την ασφαλιστική εταιρεία του οδηγού που χτύπησε στον καταγγέλλοντα, να πληρώσει η Κοινοπραξία τις ζημιές, αυξάνοντας του τα επασφάλιστρα. Μάλιστα, ενώ ζήτησε εξαρχής από τον υπεύθυνο των απαιτήσεων της Κοινοπραξίας, να ενημερωθεί σε περίπτωση που η ασφαλιστική εταιρεία του άλλου οδηγού θα είχε απαίτηση, ουδέποτε έτυχε οποιασδήποτε ενημέρωσης, μέχρι που ήρθε η ημερομηνία ανανέωσης του συμβολαίου του,

(β) σε άλλο ατύχημα που είχε ο κ. Μιλτιάδους το 2010, εξ υπαιτιότητάς του, χτύπησε ένα αυτοκίνητο (Nissan Primera) στον πίσω πλαστικό προφυλακτήρα στρεβλώνοντάς τον. Όταν ρώτησε την Κοινοπραξία γιατί του αύξησε το ασφάλιστρο του απάντησαν ότι πλήρωσαν ένεκα του ατυχήματος €2300. Ρωτώντας ισοιωτή ενημερώθηκε ότι αν μπορούσε να επιδιορθωθεί ο προφυλακτήρας το κόστος επιδιόρθωσης είναι πολύ μικρό, αν από την άλλη τοποθέτησαν καινούριο, το κόστος του δεν ξεπερνά τα €500-600 και,

(γ) «αν [...] στην πρώτη περίπτωση μου αποφάσισαν να πληρώσουν από μόνοι τους χωρίς καν να με ειδοποιήσουν και στη δεύτερη περίπτωση, απαίτηση που στοιχίζει €500 πληρώνεται €2.300, ασφαλώς και δεν δείχνουν υπερβολικά κέρδη.»

2. Στοιχεία από τις καταγγελλόμενες εταιρείες

2.1 Κοινοπραξία

Σύμφωνα με τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας ημερομηνίας 20/12/2013, έχουν αναφερθεί τα εξής:

- Αναφορικά με τις δραστηριότητες της Κοινοπραξίας και τον τρόπο διεξαγωγής των εργασιών της:

Ο ρόλος της Κοινοπραξίας είναι η υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα δημόσιας χρήσης (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασης) τα οποία, λόγω της φύσης της χρήσης τους, έχουν αποδειχθεί υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι στον κλάδο των μηχανοκινήτων οχημάτων και δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από μεμονωμένους ασφαλιστές. Οι κίνδυνοι αυτοί προκύπτουν από την εκτεταμένη χρήση των οχημάτων, τη μεταφορά μεγάλων αριθμών επιβατών, τη μεταφορά πολλών ξένων επισκεπτών με ψηλό κόστος απαιτήσεων σε περιπτώσεις δυστυχημάτων, την οδήγηση των οχημάτων από πολύ μεγάλο αριθμό αλλοδαπών που δεν είναι εξοικειωμένοι με τους κανονισμούς οδήγησης στην Κύπρο, κ.λ.π.

Από το έτος 2004, μετά από έντονες προτροπές της κυβέρνησης (Υπουργείο Οικονομικών – Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών) και της Βουλής, η Συμφωνία, με βάση την οποία ιδρύθηκε και λειτουργεί η Κοινοπραξία, επεκτάθηκε για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που υπήρχε στην αγορά με αριθμό οδηγών που παρέμεναν ανασφάλιστοι λόγω της απροθυμίας των ασφαλιστικών εταιρειών να τους παράσχουν κάλυψη για διάφορους λόγους. Η τροποποίηση αυτή, καθώς και η διαδικασία για την ασφάλιση τέτοιων οδηγών τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής Ανταγωνισμού, η οποία με απόφαση της ημερομηνίας 4 Μαρτίου 2004, που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της 2ας Απριλίου 2004, αποφάσισε τη χορήγηση Ατομικής Εξαίρεσης στην Κοινοπραξία με σκοπό την κάλυψη και αυτών των κινδύνων. Η ουσία της αλλαγής αυτής ήταν ότι στο εξής η ασφάλιση των κινδύνων αυτών αναλήφθηκε από κοινού από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας με επακόλουθο το διαμοιρασμό του κινδύνου, όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις των οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Η σημαντική διαφορά στον τρόπο διεξαγωγής των εργασιών της από τις άλλες ασφαλιστικές επιχειρήσεις είναι ο αποκλεισμός μεσαζόντων που έχει σκοπό την αποφυγή προμηθειών και άλλων εξόδων κτήσης και την κατά το δυνατόν συμπίεση του κόστους λειτουργίας της προς όφελος των πελατών της. Είναι χαρακτηριστικό ότι, το κόστος λειτουργίας της Κοινοπραξίας κυμαίνεται γύρω στο 13,5% των μικτών ασφαλίσεων, ενώ ο μέσος όρος του κόστους λειτουργίας όλων των άλλων ασφαλιστικών επιχειρήσεων μαζί (συμπεριλαμβανομένου του κόστους κτήσης)

κυμαίνεται γύρω στο 36%. Οι πελάτες της Κοινοπραξίας εξυπηρετούνται απ' ευθείας από το προσωπικό της. Αυτός ο τρόπος λειτουργίας επιτρέπει αφ' ενός να παρέχεται στους πελάτες της Κοινοπραξίας ασφαλιστική κάλυψη με το χαμηλότερο δυνατό κόστος σε σύγκριση με τους κινδύνους που ασφαλίζονται και αφ' ετέρου να παραμένει ένα λογικό πλεόνασμα που να επιτρέπει τη δημιουργία κάποιων αποθεματικών για την αντιμετώπιση πολύ ψηλών απαιτήσεων που δημιουργούνται κατά καιρούς ως αποτέλεσμα σοβαρών δυστυχημάτων.

Η ανασφαλιστική σύμβαση της Κοινοπραξίας καλύπτει ζημιές από το ένα εκατομμύριο ευρώ και άνω για κάθε δυστύχημα. Δηλαδή, ανεξαρτήτως του αριθμού και του ύψους των απαιτήσεων από ένα δυστύχημα, το πρώτο εκατομμύριο πληρώνεται από την Κοινοπραξία και το υπόλοιπο ποσό, αν υπάρχει, πληρώνεται από τους ανασφαλιστές της. Αυτό εξασφαλίζει στην Κοινοπραξία συγκριτικά χαμηλά ανασφάλιστρα προς όφελος των πελατών της. Από την άλλη όμως, συνεπάγεται την αντιμετώπιση με δικούς της πόρους όλων των απαιτήσεων μέχρι του πιο πάνω ποσού κι αυτό επιβάλλει την ανάγκη δημιουργίας και τήρησης ανάλογων αποθεματικών.

- Αναφορικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, η τελευταία σημείωσε ότι διοικείται από Επιτροπή, τα μέλη της οποία ανανεώνονται κάθε χρόνο από τη Γενική Συνέλευση των εταιρειών μελών. Η Επιτροπή διορίζει ένα διευθυντή, ο οποίος λαμβάνει τις αποφάσεις για θέματα που έχουν σχέση με τη διεξαγωγή των καθημερινών εργασιών της. Οι αποφάσεις που αφορούν στις γενικές αρχές λειτουργίας της Κοινοπραξίας λαμβάνονται από την Επιτροπή.
- Όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων για το ύψος των ασφαλίσεων, αυτά σύμφωνα με την Κοινοπραξία, υπολογίζονται από καιρού εις καιρόν με βάση την εμπειρία και τα αποτελέσματα κάθε κατηγορίας οχημάτων, εγκρίνονται από την Επιτροπή και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιριών και στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, μαζί με όλους τους σχετικούς υπολογισμούς, τα στοιχεία και τις οικονομικές και στατιστικές καταστάσεις. Η τελευταία φορά που υπήρξε αναθεώρηση των ασφαλίσεων για τα ταξί ήταν το 2004. Αυτά τα ασφάλιστρα εγκρίθηκαν από την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών του Υπουργείου Οικονομικών και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Έκτοτε δεν έχει επιβληθεί καμιά αύξηση. Αντιθέτως, καθιερώθηκαν μεγαλύτερες εκπτώσεις κι έτσι σήμερα όλοι οι πελάτες της Κοινοπραξίας (νοουμένου ότι δεν έχουν ζημιόγωνα αποτελέσματα) απολαμβάνουν χαμηλότερα ασφάλιστρα από πριν δέκα χρόνια.
- Αναφορικά με το ποιος αποφασίζει για τον υπολογισμό του επασφαλίστρου, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι αρμόδιο είναι το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας το οποίο υπολογίζει το επασφάλιστρο με βάση την υφιστάμενη διαδικασία και στη συνέχεια αυτό ελέγχεται και εγκρίνεται από τον Διευθυντή.
- Όσον αφορά το ποιος θα έχει την ευθύνη στις περιπτώσεις ατυχημάτων, στα οποία εμπλέκονται και οχήματα ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία, η τελευταία τονίζει ότι δεν είναι θέμα απόφασης της Κοινοπραξίας ποια εταιρεία θα αναλάβει την ευθύνη καταβολής αποζημιώσεων σε περιπτώσεις

δυστυχημάτων, στα οποία εμπλέκονται οχήματα που είναι ασφαλισμένα από την Κοινοπραξία. Το θέμα της ευθύνης οδηγών σε δυστυχήματα, στα οποία εμπλέκονται κι οχήματα ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία, αντιμετωπίζεται από την Κοινοπραξία, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που ακολουθείται από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες. Το κριτήριο για την ευθύνη των οδηγών καθορίζεται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας και από την πλούσια νομολογία που υπάρχει αναφορικά με τροχαία δυστυχήματα. Κατά την Κοινοπραξία, στις πλείστες των περιπτώσεων, ένεκα της τεχνολογίας, του πλούσιου φωτογραφικού υλικού και γενικώς την υποστήριξη εξειδικευμένων υπηρεσιών, το ποιος φέρει την ευθύνη είναι σαφές εξαρχής και ως εκ τούτου η εταιρεία της οποίας ο ασφαλισμένος έδειξε την αμέλεια, που είχε ως συνέπεια την πρόκληση του ατυχήματος, αναλαμβάνει την ευθύνη της καταβολής των αποζημιώσεων. Στην αντίθετη περίπτωση, το θέμα συζητείται μεταξύ των ενδιαφερομένων και αν η διαφωνία δεν μπορεί να γεφυρωθεί, τότε ακολουθείται η δικαστική οδός, ώστε το θέμα της ευθύνης ή/και των αποζημιώσεων να αποφασιστεί από το δικαστήριο. Αυτή η διαδικασία ακολουθείται απ' όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες και φυσικά η Κοινοπραξία δεν αποτελεί την εξαίρεση.

- Σε σχέση με το είδος της ασφαλιστικής κάλυψης που παρέχει η Κοινοπραξία, η τελευταία αναφέρει ότι παρέχει ασφαλιστική κάλυψη μόνο έναντι τρίτου, γεγονός που δεν αποτελεί δική της απόφαση, αλλά προβλέπεται νομοθετικά. Συγκεκριμένα, ισχυρίζεται ότι αυτή την κάλυψη ζήτησε το κράτος από τις ασφαλιστικές εταιρείες να προσφέρουν, μέσω της Κοινοπραξίας, από την εποχή της ίδρυσής της. Όπως αναφέρεται ρητά στο άρθρο 5 της Ιδρυτικής Συμφωνίας της Κοινοπραξίας, σκοπός της ίδρυσής της είναι η παροχή υποχρεωτικής από το Νόμο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου, η οποία περιλαμβάνει την κάλυψη των επιβατών και των τρίτων, δηλαδή όλων των αθώων, από πλευράς ευθύνης, σε περίπτωση δυστυχήματος. Ο λόγος είναι ότι η συγκεκριμένη κάλυψη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την έγερση σοβαρών απαιτήσεων (για σοβαρούς τραυματισμούς, θανάτους) και την ανάγκη ικανοποίησής τους μέχρι του ανωτάτου ορίου, το οποίο έχει καθοριστεί από την αρμόδια αρχή του κράτους σε €33.540.000 για κάθε δυστύχημα. Από αυτήν την κάλυψη είναι που προέρχονται οι υψηλοί κίνδυνοι, τους οποίους καμιά μεμονωμένη ασφαλιστική εταιρεία δεν είναι πρόθυμη να καλύψει, στην περίπτωση οχημάτων δημοσίας χρήσης και των μη αποδεκτών κινδύνων. Το συγκεκριμένο κενό καλύπτει η Κοινοπραξία, μέσω της οποίας οι κίνδυνοι αυτοί αναλαμβάνονται, με τη μορφή της συνασφάλισης, ουσιαστικά απ' όλες τις εταιρείες- μέλη της, με σκοπό τον επιμερισμό του κινδύνου.
- Η Κοινοπραξία συμπληρώνει ότι, την περιεκτική κάλυψη του οχήματος, η οποία ισοδυναμεί με την αξία του, μπορεί να την αναλάβει οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρεία, αφού είναι σε θέση να πληρώσει τέτοιου μεγέθους αποζημιώσεις.
- Όσον αφορά το κατά πόσο οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας συμμετέχουν στη λειτουργία της και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι οι εταιρείες-

μέλη της Κοινοπραξίας συμμετέχουν στη Γενική Συνέλευση, η οποία συγκαλείται κάθε Φεβρουάριο. Εκεί ενημερώνονται για την πορεία των εργασιών της Κοινοπραξίας, εγκρίνουν τους ετήσιους λογαριασμούς της, εκλέγουν τα μέλη της Διοικούσας Επιτροπής και λαμβάνουν αποφάσεις πάνω σε γενικότερα θέματα. Τα μέλη έχουν δικαίωμα να εγγράψουν για συζήτηση στη Γενική Συνέλευση οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με την Κοινοπραξία και τη λειτουργία της και επιθυμούν να συζητηθεί. Ενημερώνονται επίσης μηνιαίως αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τις εργασίες της Κοινοπραξίας, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους κατά την ετοιμασία των δικών τους λογαριασμών. Οι εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας δεν επεμβαίνουν στις καθημερινές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας, διότι κάτι τέτοιο δεν είναι αναγκαίο, αφού η δραστηριότητα που διεκπεραιώνεται είναι πολύ συγκεκριμένη και περιορισμένης έκτασης και ακολουθείται καθορισμένη διαδικασία.

- Αναφορικά με τα βασικά ασφάλιστρα για τα ταξί και τους δυσμενείς παράγοντες που συνεπάγονται αύξηση αυτών, η Κοινοπραξία παρέθεσε σχετικό Πίνακα, για τον οποίο αναφέρει ότι πρόκειται για τα ίδια ασφάλιστρα που είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2004. Έκτοτε δεν έχει επιβληθεί καμιά αύξηση.
- Σε σχέση με τον τρόπο υπολογισμού των βασικών ασφαλίσεων, όχι μόνο για τα οχήματα ταξί, αλλά για όλους τους τύπους των οχημάτων που ασφαλίζει η Κοινοπραξία, η τελευταία ανέφερε ότι το μοναδικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη είναι το ιστορικό των οικονομικών αποτελεσμάτων κάθε κατηγορίας. Η Κοινοπραξία διεξάγει αυτή την εργασία για 38 χρόνια και έτσι έχει στη διάθεσή της όλα τα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που είναι αναγκαία για τους σχετικούς υπολογισμούς. Τέτοια στοιχεία αποτελούν τα ασφάλιστρα που εισπράχθηκαν, οι αριθμοί ασφαλισμένων οχημάτων, οι αριθμοί και η συχνότητα δυστυχημάτων, οι αριθμοί απαιτήσεων, το συνολικό κόστος απαιτήσεων, ο μέσος όρος κόστους κατά απαίτηση κ.τ.λ.
- Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των επασφαλίσεων επί του βασικού ασφαλίστρου σε περίπτωση ατυχήματος, αναφέρθηκε ότι κατά την τιμολόγηση κάθε πελάτη χρησιμοποιούνται τα βασικά ασφάλιστρα που αναφέρονται στον κατάλογο και λαμβάνονται υπ' όψη τα αποτελέσματα του προκειμένου να του παραχωρηθεί έκπτωση ή να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρο για δυστυχήματα. Κανένας άλλος παράγοντας εκτός από το ιστορικό δυστυχημάτων δεν λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του πελάτη. Ακολουθείται πάντοτε η αρχή ότι, οι καλοί οδηγοί πρέπει να επιβραβεύονται με εκπτώσεις και οι κακοί να επιβαρύνονται με αύξηση του ασφαλίστρου ως ένα μέτρο που μπορεί να συμβάλει στο να είναι πιο προσεκτικοί κατά την οδήγηση και να μειωθούν τα δυστυχήματα. Αυτή είναι η τακτική που ακολουθείται γενικά από κάθε ασφαλιστή.
- Ειδικότερα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι ο πελάτης αξιολογείται κάθε χρόνο και η έκπτωση που παραχωρείται ή το επασφάλιστρο που επιβάλλεται ισχύει πάντα για το επόμενο έτος μόνο. Όσον αφορά το επασφάλιστρο, λαμβάνονται υπόψη τα οικονομικά αποτελέσματα του αμέσως προηγούμενου έτους, ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητά τους, η φύση της παράβασης

που προκάλεσε το κάθε περιστατικό και η συχνότητά τους. Επασφάλιστρο επιβάλλεται μόνο σε περίπτωση που το καθαρό κόστος των απαιτήσεων υπερβαίνει το 70% των ασφαλίσεων και κυμαίνεται από 10% ως 100% ανάλογα. Συνήθως, το ποσό που εισπράττεται ως επασφάλιστρο καλύπτει ελάχιστο μέρος του κόστους των απαιτήσεων. Το αναγραφόμενο ποσό επασφάλιστρου στον Πίνακα είναι το ανώτατο όριο. Κατά την Κοινοπραξία, στις περιπτώσεις όπου ισχύουν ελαφρυντικά, όπως μικρή συχνότητα, καλό ιστορικό προηγούμενων ετών κ.τ.λ., συνήθως επιδεικνύεται επιείκεια και είτε απλώς αναστέλλεται για ένα έτος η παραχώρηση έκπτωσης, είτε επιβάλλεται μικρότερο επασφάλιστρο.

- Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, στις 31/1/2014, είχε 1.403 ασφαλισμένα ταξί, τα οποία ανήκαν σε 1.115 πελάτες με ισάριθμα συμβόλαια. Από τους 1.115 πελάτες είχαν επασφάλιστρο για δυστυχήματα οι 50 (ποσοστό 4,48%). Άλλοι 140 (ποσοστό 12,55%) πλήρωναν κανονικά ασφάλιστρα, χωρίς επασφάλιστρο ή έκπτωση. Οι υπόλοιποι 925 (ποσοστό 82,95%) είχαν έκπτωση. Τα συνολικά ασφάλιστρα των 50 πελατών ήταν μόνο 18,93% κι αυτή η επιβάρυνση θα ισχύσει μόνο για ένα έτος. Στους δε λογαριασμούς του 2013, που επισύναψε η Κοινοπραξία φαίνεται ότι το συνολικό κόστος των απαιτήσεων για δυστυχήματα των αστικών ταξί ήταν €480.271. Επομένως, το ποσό των επασφαλίστρων (€32.223), τα οποία έχουν επιβληθεί γι' αυτά τα δυστυχήματα, αντιπροσωπεύει μόλις το 6,70% του κόστους.
- Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, τα βασικά ασφάλιστρα για τα πιο πάνω οχήματα κατά την ίδια ημερομηνία ήταν €625.660, οι εκπτώσεις €84.850 και τα επασφάλιστρα €6.100. Δηλαδή το σύνολο των επασφαλίστρων, ως ποσοστό των βασικών ασφαλίσεων, ήταν κάτω του 1% (μόλις 0,97%). Αυτοί οι αριθμοί, κατά την Κοινοπραξία, απαντούν ξεκάθαρα στους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί εκμετάλλευσης των πελατών της και επιβολής υπερβολικών επασφαλίστρων, αφού δεν είναι λογικό να αδικεί 50 από τους 1.115 πελάτες της-ιδιοκτήτες ταξί, απλώς για να αυξήσει τα εισοδήματά της κατά 0,97%.
- Αναφορικά με τα αποτελέσματα του κ. Μιλτιάδους, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι από τον συγκεντρωτικό λογαριασμό του προκύπτει ότι ο καταγγέλλων συμψηφιστικά ήταν ζημιόγνος, αποφέροντας ζημιά €796. Το συνολικό κόστος των τριών δυστυχημάτων που προκάλεσε ήταν €4.223. Κατά την Κοινοπραξία, για αυτό το συγκεκριμένο κόστος των τριών δυστυχημάτων, ο καταγγέλλων επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρα €326, τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα μικρό ποσοστό (7,7%) των ζημιών που πλήρωσε η Κοινοπραξία. Περαιτέρω, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι ένας ασφαλισμένος, ο οποίος αποδεικνύεται ζημιόγνος για την ασφαλιστική του εταιρεία μέσα σε περίοδο έξι συνεχόμενων ετών θεωρείται κακός πελάτης. Στην απουσία της Κοινοπραξίας πολύ δύσκολα θα γινόταν δεκτός προς ασφάλιση από άλλον ασφαλιστή και με αυτό το ιστορικό σίγουρα δεν θα ασφαλιζόταν με τα ίδια ασφάλιστρα.
- Στη συνέχεια καταγράφηκε από την Κοινοπραξία ότι ο καταγγέλλων μάλλον λανθάνει όσον αφορά τις ημερομηνίες των δυστυχημάτων στα οποία αναφέρεται, αφού δεν ενεπλάκη σε δυστύχημα,

ούτε το 2008, ούτε το 2010. Κατά την Κοινοπραξία, όντως έλαβαν χώρα τρία δυστυχήματα, ως αναφέρει και ο καταγγέλλων, μόνο που συνέβησαν σε διαφορετικές, από αυτές που ο καταγγέλλων ισχυρίζεται, ημερομηνίες, ήτοι στις 25/05/2009, στις 20/11/2009 και στις 11/07/2013. Η Κοινοπραξία αναφέρει ότι, βάσει του κόστους, αλλά και άλλων ισχυρισμών που εκτίθενται από τον κ. Μιλτιάδους, συμπεραίνει ότι οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα αφορούν στα δυστυχήματα των πιο πάνω ημερομηνιών και ότι τα έγγραφα που εσωκλείει μιλούν από μόνα τους, τόσο για τα γεγονότα και το θέμα της ευθύνης, όσο και για το θέμα του κόστους των ζημιών.

Με βάση τα συμπληρωματικά στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία στις 21/05/2014, μετά την αποστολή προς αυτήν της καταγγελίας του κ. Μιλτιάδους, έχουν αναφερθεί τα εξής:

- Η Κοινοπραξία θεωρεί ότι ο κ. Μιλτιάδους στην καταγγελία του απέκρυψε από την Επιτροπή ότι το ατύχημα ημερομηνίας 25/05/2009 (το οποίο, σύμφωνα με την Κοινοπραξία, λανθασμένα ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι συνέβη το 2008), που επισυνέβη στο χώρο στάθμευσης του γενικού νοσοκομείου, οφειλόταν αποκλειστικά σε δική του ευθύνη, διότι ο ίδιος είχε εξέλθει από το ALT παρόδου στον κύριο δρόμο του χώρου στάθμευσης. Κατά την Κοινοπραξία: *«αυτή η απόκρυψη έγινε με σκοπό την παραπλάνηση της Επιτροπής, η οποία βεβαίως δεν είχε στην κατοχή της ούτε τη δήλωση του ούτε το φωτογραφικό υλικό για να σχηματίσει σωστή εικόνα.»*
- Σχετικά με το ατύχημα που επισυνέβη στις 20/11/2009 (το οποίο επίσης η Κοινοπραξία αναφέρει ότι ο κ. Μιλτιάδους εσφαλμένως το τοποθετεί στο 2010), η Κοινοπραξία διατείνεται ότι ακόμα και ένας μη ειδικός, από τις φωτογραφίες και μόνο, μπορεί να δει ότι δεν επρόκειτο για ένα απλό «στρέβλωμα του προφυλακτήρα», ως το αποκαλεί ο καταγγέλλων.
- Όσον αφορά τους λόγους που η Κοινοπραξία, ενώ ασφαρίζει τους οδηγούς υψηλού κινδύνου έναντι τρίτου, αρνείται να τους ασφαλίσει περιεκτικά, η Κοινοπραξία εξηγεί ότι δεν είναι αυτόνομη ασφαλιστική εταιρεία, ούτε έχει άδεια άσκησης ασφαλιστικών εργασιών, ανάλογη με την άδεια που έχουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, για να μπορεί να παρέχει ασφαλιστικές υπηρεσίες πέραν εκείνων που αυστηρά καθορίζονται στην Ιδρυτική της Συμφωνία. Πρόκειται για ένα όμιλο συνασφάλισης, μέσω του οποίου, οι ασφαλιστικές εταιρείες μέτοχοι της συνασφαλίζουν και μοιράζονται μόνο υψηλούς κινδύνους, των οποίων η κάλυψη είναι υποχρεωτική από τη νομοθεσία και τους οποίους οι εταιρείες μόνες τους αδυνατούν ή φοβούνται ή δεν επιθυμούν να ασφαλίσουν. Συνεπώς ενδεχόμενη κάλυψη από την κοινοπραξία κινδύνων που δεν θεωρούνται ως υψηλοί, όπως είναι η περιεκτική κάλυψη ενός οχήματος, θα ξέφευγε των σκοπών της Κοινοπραξίας και θα ερχόταν σε αντίθεση με το όλο σκεπτικό της ίδρυσης και λειτουργίας της.
- Η Κοινοπραξία θεωρεί αβάσιμο τον ισχυρισμό του κ. Μιλτιάδους ότι η σύναψη χωριστού συμβολαίου για προαιρετική κάλυψη άλλων κινδύνων σε σχέση με το όχημά του είχε ως αποτέλεσμα να πληρώσει διπλά ασφάλιστρα, γιατί στηρίζεται στην εσφαλμένη εντύπωση ότι όλες οι ασφαλιστικές καλύψεις που μπορεί να αγοράσει κάποιος σε σχέση με συγκεκριμένο όχημα

αποτελούν ένα ενιαίο σύνολο και προσφέρονται με τα ίδια ασφάλιστρα. Η πραγματικότητα είναι ότι ακόμη κι αν ήταν δυνατό η Κοινοπραξία να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη για υλικές ζημιές του οχήματος, αυτή θα χρεωνόταν με επιπρόσθετα ασφάλιστρα, με αποτέλεσμα να μην υπήρχε καμία εξοικονόμηση χρημάτων.

2.2 AIG Europe Ltd

Η AIG Europe Ltd (εφεξής η «AIG»), όσον αφορά τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, αναφέρει ότι η εξουσία για τη διοίκηση της Κοινοπραξίας παρέχεται σε 7-μελή επιτροπή, η οποία εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των ασφαλιστικών εταιρειών-μελών της Κοινοπραξίας. Η επιτροπή διορίζει το Διευθυντή της Κοινοπραξίας. Η επιτροπή αποφασίζει για τις γενικές πολιτικές της Κοινοπραξίας, ενώ ο Διευθυντής είναι υπεύθυνος για την καθημερινή λειτουργία της.

Σχετικά με τη συμμετοχή της στη λήψη των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, η εταιρεία αναφέρει ότι δεν έχει καμία ανάμειξη στον καθορισμό του ύψους των ασφαλίσεων και στον υπολογισμό των επασφαλίσεων. Συμπληρώνει δε ότι η συμμετοχή της στη λήψη αποφάσεων είναι μηδαμινή, αφού περιορίζεται στη συμμετοχή που έχει στη Γενική Συνέλευση, όπου δεν λαμβάνονται τέτοιες αποφάσεις.

Η AIG, αναφορικά με το κατά πόσο της παρέχεται η δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, αναφέρει ότι δεν έχει τέτοια δυνατότητα.

Σε σχέση με τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί ύπαρξης συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαλίσει η Κοινοπραξία με περιεκτική κάλυψη, καθώς και για κοινή απόφαση της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα, η AIG αναφέρει ότι δεν υπάρχουν τέτοιες συμφωνίες. Επ' αυτού αναφέρει ότι: «*Κάθε άλλο, όταν πλέον ένας ασφαλισμένος λάβει κάλυψη έναντι τρίτων από την Κοινοπραξία, τότε δεν χρειάζεται περιεκτική κάλυψη (comprehensive insurance), αφού τέτοιου είδους κάλυψη περιλαμβάνει και κάλυψη ευθύνης έναντι τρίτου, αλλά κάλυψη μόνο για ίδια ζημιά (own damage), δηλαδή ζημιά στο δικό του όχημα. Η AIG EUROPE LTD δεν προσφέρει καν αυτοδύναμη (stand-alone) κάλυψη ίδιας ζημιάς μηχανοκίνητων οχημάτων.*»

Η AIG, για τη διαδικασία που ακολουθεί όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, αναφέρει ότι για τον μεν οδηγό υψηλού κινδύνου η περίπτωση του αξιολογείται και σε περίπτωση που η αίτησή του απορριφθεί του αποστέλλεται σχετική επιστολή, για τον οδηγό δημοσίου οχήματος δεν ακολουθείται οποιαδήποτε διαδικασία, αφού η AIG δεν παρέχει τέτοια κάλυψη (δεν ασφαλίσει γενικά ταξί, αυτοκίνητα ενοικίασης ή λεωφορεία δημόσια χρήσης, ούτε έναντι τρίτου, ούτε έναντι ίδιας ζημιάς).

Σε σχέση με το θέμα της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτων και των επιβατών του οχήματος και της μη παροχής περιεκτικής κάλυψης η AIG διευκρινίζει ότι η κάλυψη έναντι τρίτου καλύπτει το ποσό των αποζημιώσεων, το οποίο ο ασφαλισμένος οδηγός έχει νομική ευθύνη να καταβάλει σε τρίτους, συνεπεία συνήθως δικής του αμέλειας. Από την άλλη, μια περιεκτική κάλυψη, καλύπτει τόσο την ευθύνη έναντι τρίτου, όσο και τη ζημιά στο ασφαλισμένο αυτοκίνητο από σύγκρουση ή και άλλους κινδύνους (π.χ. απώλεια από κλοπή, πυρκαγιά, φυσικές καταστροφές), ενώ ο πελάτης με περιεκτική κάλυψη αποζημιώνεται για ζημιές στο όχημά του ακόμα και όταν είναι υπεύθυνος για το ατύχημα. Κατά την AIG, ένας πελάτης που δεν ασφαρίζεται έναντι τρίτου γιατί θεωρείται ως υψηλού ρίσκου, δεν ασφαρίζεται ούτε με περιεκτική κάλυψη. Ο λόγος που η Κοινοπραξία παρέχει μόνο κάλυψη έναντι τρίτου και όχι οποιαδήποτε άλλη κάλυψη, είναι επειδή μόνο αυτού του είδους η κάλυψη θεωρείται υψηλού κινδύνου και ως εκ τούτου ανεπιθύμητη από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

2.3 Allianz General Insurance Co S.A.

Η Allianz General Insurance Co S.A. (εφεξής η «Allianz») ανέφερε ότι σαν μέλος της Κοινοπραξίας, συμμετέχει στη Γενική Συνέλευση, η οποία συγκαλείται κάθε χρόνο. Εκεί ενημερώνεται για την πορεία των εργασιών της Κοινοπραξίας, εγκρίνει τους ετήσιους λογαριασμούς, εκλέγει τα μέλη της διοικούσας επιτροπής και λαμβάνει αποφάσεις σε γενικότερα θέματα, αν υπάρχουν. Η Allianz έχει δικαίωμα να εγγράψει για συζήτηση στη Γενική Συνέλευση οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με την Κοινοπραξία και τη λειτουργία της και επιθυμεί να συζητηθεί. Η επιτροπή διορίζει ένα διευθυντή, ο οποίος λαμβάνει τις αποφάσεις για θέματα που έχουν σχέση με τη διεξαγωγή των καθημερινών εργασιών της. Οι αποφάσεις, που αφορούν στις γενικές αρχές λειτουργίας της Κοινοπραξίας, λαμβάνονται από την επιτροπή. Οι αποφάσεις για θέματα που έχουν σχέση με τη διεξαγωγή των καθημερινών εργασιών λαμβάνονται από τον διευθυντή στο πλαίσιο των υφιστάμενων αρχών και πρακτικών λειτουργίας της.

Σύμφωνα με την Allianz, όπως σε κάθε ασφαλιστική εταιρεία, έτσι και στην Κοινοπραξία, τα ασφάλιστρα υπολογίζονται από καιρού εις καιρόν με βάση την εμπειρία και τα αποτελέσματα κάθε κατηγορίας οχημάτων, εγκρίνονται από την Επιτροπή και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιριών και στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, μαζί με όλους τους σχετικούς υπολογισμούς, τα στοιχεία και τις οικονομικές και στατιστικές καταστάσεις. Η Allianz δεν έχει καμιά ανάμειξη στον υπολογισμό των ασφαλιστρών, απλώς ενημερώνεται.

Η Allianz σημειώνει ότι ο υπολογισμός του επασφαλίστρου για δυστυχήματα γίνεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας, με βάση την υφιστάμενη διαδικασία και στη συνέχεια ελέγχεται ή εγκρίνεται από το διευθυντή. Η Κοινοπραξία, όπως όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες, έχει διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες υπολογίζεται το επασφάλιστρο σε περιπτώσεις που ο ασφαλισμένος έχει εμπλακεί σε δυστύχημα ή όταν πρόκειται για νεαρά άτομα ή άτομα με μη ικανοποιητική εμπειρία στην οδήγηση κ.τ.λ.

Το θέμα της ευθύνης οδηγών σε δυστυχήματα στα οποία εμπλέκονται κι οχήματα ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία, αντιμετωπίζεται από την Allianz με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, που ακολουθείται από όλες τις υπόλοιπες ασφαλιστικές εταιρείες. Το κριτήριο για την ευθύνη των οδηγών καθορίζεται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας και από την πλούσια νομολογία που υπάρχει αναφορικά με τροχαία δυστυχήματα.

Η Allianz ανέφερε ότι ο λόγος που η Κοινοπραξία δεν προσφέρει περιεκτική κάλυψη, αλλά ασφαλίζει μόνο έναντι τρίτων και τους επιβάτες του οχήματος είναι γιατί ο σκοπός για τον οποίο ιδρύθηκε η Κοινοπραξία και ο λόγος ύπαρξής της είναι να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη σε οχήματα Δημόσιας Χρήσης, τα οποία λόγω των υψηλών απαιτήσεων, δεν ήταν δυνατόν να ασφαλιστούν από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Ο λόγος είναι ότι η συγκεκριμένη κάλυψη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την έγερση σοβαρών απαιτήσεων (για σοβαρούς τραυματισμούς, θανάτους) και την ανάγκη ικανοποίησής τους μέχρι του ανωτάτου ορίου, το οποίο έχει καθοριστεί από την αρμόδια αρχή του κράτους σε €33.540.000 για κάθε δυστύχημα. Η Allianz ανέφερε επίσης ότι το γεγονός παροχής από την Κοινοπραξία της υποχρεωτικής από το Νόμο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής, δεν αποτελεί θέμα απόφασης, είτε της επιτροπής της, είτε του Διευθυντή της. Αυτή την κάλυψη ζήτησε το κράτος από τις ασφαλιστικές εταιρείες να αναλάβουν μέσω της Κοινοπραξίας.

Η εταιρεία Allianz αναφέρει επίσης ότι από τη στιγμή που διορίζεται επιτροπή μετά από εκλογή, δεν έχει οποιαδήποτε ανάμιξη ή γνώση για τη λήψη αποφάσεων σχετικών με την καταβολή αποζημιώσεων. Οι καθημερινές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας εκτελούνται από το Διευθυντή και το γραφειακό της προσωπικό και η Allianz δεν έχει καμία ανάμιξη.

2.4 Alpha Insurance Ltd

Η Alpha Insurance Ltd ανέφερε σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει το Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από το Διευθυντή, σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίσεων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με το Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια.

Σχετικά με το θέμα του πως λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης, η Alpha Insurance Ltd ανέφερε ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική, η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Alpha Insurance Ltd αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει

ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Alpha Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Alpha Insurance Ltd σχολιάζει ότι, η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Alpha Insurance Ltd έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Alpha Insurance Ltd όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίσεων μιας τέτοια κάλυψης, η Alpha Insurance Ltd δήλωσε ότι δεν έχει πελάτες για οχήματα δημόσιας χρήσης.

2.5 Atlantic Insurance Co Public Ltd

Η Atlantic Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίσεων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Atlantic Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική

κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Atlantic Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Atlantic Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Atlantic Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Atlantic Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Atlantic Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίσεων μιας τέτοια κάλυψης, η Atlantic Insurance δήλωσε ότι δεν έχει πελάτες για οχήματα δημόσιας χρήσης.

2.6 Catlin Insurance Co (U.K.) Ltd

Η Catlin Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των

επασφαλιστρων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Catlin Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Catlin Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Catlin Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Catlin Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Catlin Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Catlin Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρων μιας τέτοια κάλυψης, η Catlin Insurance δήλωσε ότι δεν έχει οχήματα δημόσιας χρήσης ως πελάτες.

2.7 CNP Asfaltiki Ltd

Η CNP Asfaltiki σε σχέση με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, αναφέρει ότι συμμετέχει στην ετήσια Γενική Συνέλευση της Κοινοπραξίας κατά την οποία εκλέγονται τα μέλη της διοικούσας επιτροπής. Η εν λόγω επιτροπή έχει την ευθύνη για την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία

της Κοινοπραξίας, στα πλαίσια των εσωτερικών διαδικασιών της. Ως εκ τούτου, η εταιρεία δεν συμμετέχει στη λήψη λειτουργικών αποφάσεων της Κοινοπραξίας όπως είναι το ύψος των ασφαλίσεων, τον υπολογισμό έκπτωσης ή επασφαλίστρου και τα ποσοστά ευθύνης σε περίπτωση απαίτησης, ούτε μπορεί να ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο σε σχέση με τις καθημερινές δραστηριότητες και τη λήψη αποφάσεων της Κοινοπραξίας, εφόσον υπάρχει εκλεγμένη διοικούσα επιτροπή.

Όσον αφορά την κάλυψη από την Κοινοπραξία μόνο έναντι τρίτων και επιβατών και όχι για περιεκτική κάλυψη, η CNP Asfalistikí αναφέρει ότι λόγω της φύσης της εργασίας ορισμένων κατηγοριών επαγγελματιών όπως π.χ. οδηγοί ταξί, οδηγοί λεωφορείων δημόσιας χρήσης, οι κίνδυνοι αναμένεται να είναι αρκετά πιο αυξημένοι από όλες τις άλλες κατηγορίες επαγγελματιών. Λόγω ακριβώς της ανάγκης για υποχρεωτική κάλυψη έναντι τρίτων, δημιουργήθηκε η Κοινοπραξία με σκοπό να επιμερίσει δίκαια το οποιοδήποτε κόστος δημιουργεί αυτή η ομάδα επαγγελματιών, μόνο για το κομμάτι που είναι υποχρεωτικό σε ολόκληρη την ασφαλιστική βιομηχανία. Όσον δε αφορά την περιεκτική κάλυψη, οι συγκεκριμένες ομάδες επαγγελματιών μπορούν να απευθυνθούν σε οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρεία (χωρίς υποδείξεις) επιλέξουν οι ίδιοι.

Οι κύριοι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση πελάτη ως υψηλού κινδύνου είναι κατά την CNP Asfalistikí:

- Επαγγέλματα οδηγών
- Χρήση οχήματος
- Τύπος οχήματος, χαρακτηριστικά οχήματος και ασφαλισμένη αξία
- Ηλικίες και εμπειρία οδηγών
- Άδειες οδήγησης οδηγών (κανονική/μαθητική/με περιορισμούς ή όχι)
- Κατά πόσο έχουν καταγραφεί βαθμοί ποινής στην άδεια οδήγησης και οι αιτίες απόκτησής τους
- Κατά πόσο έχει καταγραφεί στέρηση άδειας οδήγησης και η αιτία της στέρησης
- Αν ο πελάτης έχει απορριφθεί από άλλη ασφαλιστική εταιρεία και για ποιο λόγο
- Ιστορικό απαιτήσεων κατά τα τελευταία πέντε έτη
- Τρόπος φύλαξης οχήματος.

Σχετικά με τον υπολογισμό του ασφαλίστρου η CNP Asfalistikí αναφέρει ότι βασίζεται στους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση του κινδύνου σε συνδυασμό με τη μέθοδο τιμολόγησης που χρησιμοποιεί η εταιρεία. Σε ότι αφορά τα ταξί, επειδή η περιεκτική κάλυψη περιορίζεται στην ίδια κάλυψη, η τιμολόγηση γίνεται στη βάση ποσοστού επί της ασφαλισμένης αξίας του οχήματος, με ελάχιστο ασφάλιστρο.

2.8 Commercial General Insurance Ltd

Η Commercial General Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίσεων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Commercial General Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Commercial General Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημία/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Commercial General Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Commercial General Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Commercial General Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της

δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Commercial General Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών μιας τέτοια κάλυψης, η Commercial General Insurance δήλωσε ότι δεν έχει πελάτες για οχήματα ταξί.

Η Commercial General Insurance συγκεκριμένα σε σχέση με τον καταγγέλλοντα {...}.

{...}.

2.9 Cosmos Insurance Co Public Ltd

Σε σχέση με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, τον έλεγχο που ασκεί σ' αυτήν η καταγγελλόμενη Cosmos Insurance, καθώς και τη συμμετοχή της στην Κοινοπραξία, η εταιρεία αναφέρει ότι η Κοινοπραξία διοικείται από Επιτροπή, η οποία ορίζεται από τη Γενική Συνέλευση. Η Επιτροπή αυτή λαμβάνει τις αποφάσεις της Κοινοπραξίας, ενώ η Cosmos Insurance δεν έχει οποιαδήποτε συμμετοχή στη λήψη των αποφάσεων αυτών. Ως μέλος της Κοινοπραξίας μετέχει μόνο στις Γενικές Συνελεύσεις της Κοινοπραξίας και στις αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια των Συνελεύσεων αυτών. Η εταιρεία αναφέρει επίσης ότι δεν ασκεί έλεγχο, ούτε και ενημερώνεται σχετικά με τα θέματα της Κοινοπραξίας και στις καθημερινές δραστηριότητές της (day to day business).

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η τελευταία για περιεκτική κάλυψη, προβαίνοντας σε κατανομή αγορών μεταξύ τους, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτή η πρακτική γίνεται με βάση την ιδρυτική συμφωνία της Κοινοπραξίας, σύμφωνα με τη οποία ασφαρίζει οχήματα δημόσιας χρήσης και τα πρόσωπα που η πρόταση ασφάλισής τους απορρίφθηκε τουλάχιστον από 3 ασφαλιστικές εταιρείες. Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα για κοινή απόφαση της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες – μετόχους της να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα, η Cosmos Insurance απαντά ότι δεν υφίσταται τέτοια πρόνοια.

Αναφορικά με την περιεκτική κάλυψη και τις διαδικασίες που ακολουθεί η Cosmos Insurance, αυτές είναι οι ίδιες για όλους τους πελάτες της, σε οποιαδήποτε κατηγορία μπορεί να εμπίπτει το όχημά τους, ανεξάρτητα δηλαδή αν αυτό είναι δημόσια χρήσης ή ιδιωτικό. Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για το ύψος του ασφαλιστρου αφορούν αποκλειστικά την εκτίμηση και τιμολόγηση του κινδύνου και διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει παράγοντες που σχετίζονται με το άτομο του ιδιοκτήτη και των ατόμων που πρόκειται να οδηγούν το προς ασφάλιση όχημα και η δεύτερη, περιλαμβάνει παράγοντες που σχετίζονται με το μηχανοκίνητο όχημα:

Παράγοντες που περιλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία:

- Το επάγγελμα του ασφαλισμένου και των εξουσιοδοτημένων οδηγών.

- Η ηλικία του ασφαλισμένου και των εξουσιοδοτημένων οδηγών.
- Η εμπειρία οδήγησης του ασφαλισμένου και των εξουσιοδοτημένων οδηγών.
- Η οικογενειακή κατάσταση των οδηγών.
- Η σωματική και διανοητική κατάσταση των οδηγών.
- Η εμπειρία οδήγησης στο Κυπριακό σύστημα (οδήγηση στην αριστερή πλευρά της οδού).
- Το ιστορικό ατυχημάτων και καταδικών των οδηγών για οδικά παραπτώματα.
- Ο χαρακτήρας, το ήθος, η εντιμότητα, η αξιοπιστία, η φήμη του ασφαλισμένου και των κατονομαζόμενων οδηγών.

Παράγοντες που περιλαμβάνονται στη δεύτερη κατηγορία:

- Η χρήση του οχήματος.
- Η μάρκα, το μοντέλο και ο τύπος του οχήματος.
- Ο κυβισμός μηχανής του οχήματος.
- Η ηλικία του οχήματος.
- Τροποποιήσεις ή αλλαγές που έχουν πραγματοποιούν στο αμάξωμα ή στη μηχανή του οχήματος.
- Η περιοχή στην οποία σταθμεύει συνήθως το μηχανοκίνητο όχημα.

2.10 Ethniki Gen. Insurance (Cyprus) Ltd

Η Ethniki αναφέρει όσον αφορά τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η ίδια δεν συμμετέχει στη λήψη αποφάσεων, αλλά συμμετέχει, ως μέτοχος της Κοινοπραξίας, στη ετήσια Γενική Συνέλευση της, όπου εγκρίνεται και ανανεώνεται ο τρόπος διοίκησης της Κοινοπραξίας και παρουσιάζονται όλα τα στοιχεία των λογαριασμών της.

Η Ethniki προσθέτει ότι δεν έχει μέχρι σήμερα ασφαλίσει με περιεκτική κάλυψη οχήματα ταξί και δεν επιδιώκει την περιεκτική κάλυψη τέτοιων οχημάτων.

Σχετικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα για κοινή απόφαση της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα, η Ethniki ανέφερε ότι είναι αβάσιμος και εξωπραγματικός ισχυρισμός και ότι όταν ένας ασφαλισμένος της Κοινοπραξίας έχει ένα ατύχημα με ασφαλισμένους σε ασφαλιστική εταιρεία, η κατανομή της ευθύνης θα γίνει από τους χειριστές είτε του τμήματος απαιτήσεων, είτε τους εσωτερικούς νομικούς συμβούλους, στη βάση νομικών αρχών και μετά από αξιολόγηση των ενώπιον τους στοιχείων και γεγονότων, και προς τούτο δεν προαπαιτείται η έγκριση οποιοδήποτε εμπλεκόμενου στο ατύχημα.

2.11 Eurosure Insurance Co Ltd

Η Eurosure Insurance αναφέρει ότι οι αποφάσεις για το ύψος του ασφαλιστρού και ο υπολογισμός του επασφαλιστρού λαμβάνονται από την Κοινοπραξία και/ή την Επιτροπή της. Η εταιρεία σημειώνει επίσης ότι δεν έχει καμία συμμετοχή στη λήψη των πιο πάνω αποφάσεων.

Σε σχέση με το γεγονός ότι η Κοινοπραξία ασφαρίζει μόνο έναντι τρίτων και δεν ασφαρίζει το ίδιο το όχημα, η Eurosure Insurance αναφέρει ότι αυτό έχει δικαιολογείται από τον αρχικό σκοπό της Κοινοπραξίας, που ήταν και παραμένει να καλύπτει την υποχρεωτική ευθύνη του οδηγού προς τρίτους, κατά τη χρήση του συγκεκριμένου οχήματος.

Όσον αφορά το κατά πόσο η Eurosure Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται σχετικά με τα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες (day to day business), η εταιρεία σημειώνει ότι σε καμία περίπτωση δεν ενημερώνεται για την καθημερινή λειτουργία της Κοινοπραξίας. Η μόνη τακτική επαφή που υπάρχει είναι αναφορικά με τους «Ανεπιθύμητους Κινδύνους» (Rejected Risks), όπου οι ασφαλιστικές εταιρείες σε κάποιες περιπτώσεις αρνούνται να παρέχουν την ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη που προνοεί η σχετική νομοθεσία. Για να μπορέσει η Κοινοπραξία να ασφαλίσει τον σχετικό ανεπιθύμητο κίνδυνο ενημερώνει τις ασφαλιστικές εταιρείες και σε περίπτωση που όλες οι εταιρείες αρνηθούν να παρέχουν την ελάχιστη υποχρεωτική κάλυψη έναντι τρίτων, τότε η Κοινοπραξία προχωρεί με την έκδοση της σχετικής κάλυψης. Επίσης, η Eurosure Insurance ενημερώνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα για τα οικονομικά αποτελέσματα της Κοινοπραξίας για να μπορεί να τα ενσωματώνει στους οικονομικούς της λογαριασμούς.

Σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται από την Eurosure Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος ζητά να ασφαλιστεί με περιεκτική ασφάλιση και τη χρέωση που θα έχει η ασφάλιση αυτή, η εταιρεία αναφέρει {...}. Στις περιπτώσεις που για οποιοδήποτε λόγο η εταιρεία παρέχει κάλυψη σε οχήματα δημόσιας χρήσης, τότε αυτά λόγω του αυξημένου κινδύνου, επιβαρύνονται {...}. Η εταιρεία ανέφερε επίσης ότι {...}, παρείχε κάλυψη σε {...}.

2.12 Gan Direct Insurance Ltd

Η Gan Direct Insurance αναφορικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας αναφέρει ότι η τελευταία διοικείται από Επιτροπή η οποία εκλέγεται από τις εταιρείες – μέλη της και ότι οι εταιρείες που δεν εκλέγονται δεν λαμβάνουν μέρος στις αποφάσεις που έχουν να κάνουν με τη διεξαγωγή των εργασιών της Κοινοπραξίας. Η Gan Direct, ως μη εξελεγμένη εταιρεία δεν συμμετέχει με οποιοδήποτε τρόπο στις αποφάσεις, απλώς της αποστέλλονται τα πρακτικά των συνεδριάσεων.

Σύμφωνα με την Gan Direct τα ασφάλιστρα καθορίζονται από την Επιτροπή, βάσει της εμπειρίας και των αποτελεσμάτων της κάθε κατηγορίας και υποκατηγορίας. Το δε επασφάλιστρο υπολογίζεται με βάση τα οικονομικά αποτελέσματα του κάθε ασφαλιζομένου που έχει εμπλακεί σε ατύχημα/τα κατά το αμέσως προηγούμενο έτος, τον αριθμό των ατυχημάτων, την σοβαρότητά και την φύση τους

καθώς και τη συχνότητά τους. Ο υπολογισμός αυτός γίνεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας και ελέγχονται και εγκρίνονται από τον Διευθυντή.

Όσον αφορά την περιεκτική κάλυψη και το γεγονός ότι δεν παρέχεται αυτού του είδους ασφάλιση από την Κοινοπραξία η Gan Direct σημειώνει ότι σκοπός ίδρυσης της Κοινοπραξίας ήταν και είναι η παροχή κάλυψης έναντι τρίτου σε πελάτες υψηλού κινδύνου ή οδηγούς οχημάτων δημόσιας χρήσης. Οι αποζημιώσεις που μπορεί να προκύψουν από αυτές τις δύο ομάδες χαρακτηρίζονται ως πολύ ψηλές που φτάνουν μέχρι και €33,540,000 για κάθε ατύχημα και οι οποίες δημιουργούν απροθυμία κάλυψης από αρκετές ασφαλιστικές εταιρείες. Αποτέλεσμα αυτής της απροθυμίας ήταν η δημιουργία της Κοινοπραξίας, καθότι οι κίνδυνοι αναλαμβάνονται από όλες τις εταιρείες-μετόχους της επιμεριστικά.

Σε σχέση με το ποιος αποφασίζει για τα θέματα ευθύνης σε περιπτώσεις ατυχημάτων η Gan Direct αναφέρει ότι αυτά καθορίζονται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας και εν τη απουσία συμφωνίας των μερών για το ποσοστό της ευθύνης, τότε ακολουθείται η δικαστική οδός, όπου τόσο το ποσοστό ευθύνης, όσο και το ποσό αποζημίωσης θα καθορισθεί από το δικαστήριο.

Η συμμετοχή της Gan Direct στην Κοινοπραξία περιορίζεται στην παρουσία της στη Γενική Συνέλευση όπου τυγχάνει γενικής ενημέρωσης, όπως όλα τα μέλη της Κοινοπραξίας για την πορεία των εργασιών της, καθώς και στην εκλογή των νέων μελών της Επιτροπής για το επόμενο έτος. Επιπλέον η Κοινοπραξία ενημερώνει την Gan Direct για τα οικονομικά αποτελέσματα σε χρονιαία βάση. Από την άλλη η Gan Direct δεν επεμβαίνει στις καθημερινές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας που αφορά στη διαδικασία που ακολουθείται από την Gan Direct όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος ζητά να ασφαλιστεί με περιεκτική ασφάλιση και τη χρέωση που θα έχει η ασφάλιση αυτή, η εταιρεία απάντησε ότι η δεν παρέχει τέτοια κάλυψη, αφού δεν έχει τις υποδομές για την ανάληψη αυτού του είδους του περιεκτικού κινδύνου.

2.13 General Insurance of Cyprus Ltd

Η General Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι τα μέλη της Κοινοπραξίας δεν έχουν οποιαδήποτε συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων που αφορούν καθημερινά θέματα της Κοινοπραξίας, όπως π.χ. αποφάσεις που αφορούν το ύψος των ασφαλίσεων, επασφαλίσεων, τα είδη κάλυψης της Κοινοπραξίας και αποφάσεις σε σχέση με θέματα ευθύνης σε περιπτώσεις ατυχημάτων. Η General Insurance συμμετέχει στη Γενική Συνέλευση, η οποία συγκαλείται κάθε Φεβρουάριο, κατά την οποία εγκρίνονται οι ετήσιοι λογαριασμοί της Κοινοπραξίας, εκλέγονται τα μέλη της Διοικούσας Επιτροπής και ενδεχομένως να λαμβάνονται αποφάσεις που δεν έχουν σχέση με καθημερινά θέματα.

Οι αποφάσεις που αφορούν στο ύψος του ασφαλιστήριου και στον υπολογισμό του επασφαλιστήριου λαμβάνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων,

αυτές λαμβάνονται κατόπιν υπολογισμού από καιρόν εις καιρόν και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών. Το ύψος των επασφαλιστρων υπολογίζεται από το Τμήμα Ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας και εγκρίνεται από τον Διευθυντή.

Σε σχέση με το γεγονός ότι η Κοινοπραξία ασφαρίζει μόνο έναντι τρίτου και τους επιβάτες του οχήματος, ενώ δεν αναλαμβάνει την περιεκτική ασφαλιστική κάλυψη του οχήματος η General Insurance αναφέρει ότι σκοπός ίδρυσης της Κοινοπραξίας ήταν η παροχή της υποχρεωτικής από το νόμο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτων. Αυτό είναι το είδος κάλυψης που ζήτησε το κράτος από τις ασφαλιστικές εταιρείες να προσφέρουν μέσω της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τα θέματα ευθύνης σε περιπτώσεις ατυχημάτων και ποιος την επωμίζεται η General Insurance αναφέρει ότι αυτό που καθορίζει την ευθύνη ενός οδηγού σε κάθε περίπτωση είναι οι νομικές αρχές που πηγάζουν τόσο από τη νομολογία σχετικά με τα τροχαία δυστυχήματα, όσο κι από τη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των Κανονισμών Οδικής Κυκλοφορίας. Στις πλείστες των περιπτώσεων η ευθύνη είναι σαφής εξ' αρχής και η ασφαλιστική εταιρεία της οποίας ο πελάτης έχει την ευθύνη αναλαμβάνει την ευθύνη καταβολής των σχετικών αποζημιώσεων. Στην περίπτωση που ο οδηγός που ευθύνεται είναι ασφαλισμένος στην Κοινοπραξία, τότε η ίδια η Κοινοπραξία έχει την ευθύνη αποζημίωσης του οδηγού που υπέστη ζημιά. Στις περιπτώσεις που δύναται να έχουν την ευθύνη δύο ή περισσότεροι οδηγοί, γίνεται προσπάθεια μεταξύ των εταιρειών για κατανομή της ευθύνης με βάση ποσοστά. Εάν υπάρξει οποιαδήποτε διαφωνία το θέμα παραπέμπεται στο δικαστήριο.

Όσον αφορά το κατά πόσο η General Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται σχετικά με τα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες (day to day business), η εταιρεία σημειώνει ότι δεν επεμβαίνει στις καθημερινές εργασίες της Κοινοπραξίας, ούτε και λαμβάνει ενημέρωση για καθημερινές εργασίες της Κοινοπραξίας. Αντίθετα, κατά τη Γενική Συνέλευση η General Insurance ενημερώνεται για θέματα που άπτονται έγκρισης ετήσιων λογαριασμών της Κοινοπραξίας, εκλογής μελών της Διοικούσας Επιτροπής και οποιοδήποτε άλλο θέμα θέσουν ενώπιον της Γενικής Συνέλευσης τα μέλη αυτής. Η General Insurance αναφέρει ότι ενημερώνεται μηνιαίως, όπως και τα άλλα μέλη της Κοινοπραξίας, αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα της Κοινοπραξίας, ούτως ώστε να είναι σε θέση να τα λάβουν υπόψη κατά την ετοιμασία των δικών τους λογαριασμών/καταστάσεων.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα για κοινή απόφαση της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφαλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα, η General Insurance αναφέρει ότι ένας τέτοιος ισχυρισμός είναι ανυπόστατος, αναληθής και τον απορρίπτει κατηγορηματικά. Η εταιρεία επαναλαμβάνει δε ότι δεν λαμβάνει μέρος στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τα θέματα καθημερινών εργασιών της Κοινοπραξίας, όπως είναι το παραπάνω θέμα.

Όσον αφορά τη διαδικασία που η General Insurance ακολουθεί όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημόσιου οχήματος έχει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, η εταιρεία αναφέρει καταρχάς ότι τα οχήματα ταξί αποτελούν μία εκ των κατηγοριών οχημάτων που δεν ασφαλίζει ούτε έναντι τρίτου φυσικά, ούτε με περιεκτική κάλυψη. Η εταιρεία αναφέρει γενικά ότι εφαρμόζει αριθμό κριτηρίων όταν μελετά ένα οδηγό για περιεκτική κάλυψη. Κάθε περίπτωση εξετάζεται ξεχωριστά, βάσει κριτηρίων αξιολόγησης κινδύνου όπως:

- Ηθικός κίνδυνος
- Ιστορικό ατυχημάτων/απαιτήσεων
- Τύπος Οχήματος
- Ιπποδύναμη
- Ηλικία Οδηγού
- Ευρύτερη συνεργασία

Εάν μετά την αξιολόγηση η εταιρεία κρίνει ότι ο κίνδυνος είναι ασφαλίσιμος, τότε θα καθοριστεί και το ανάλογο ασφάλιστρο.

2.14 Hydra Insurance Co Ltd

Η Hydra Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλιστρών, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλιστρών υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Hydra Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Hydra Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Hydra Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Hydra Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Hydra Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Hydra Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίσεων μιας τέτοια κάλυψης, η Hydra Insurance δήλωσε ότι δεν έχει οχήματα δημόσιας χρήσης.

2.15 Kentriki Insurance Co Ltd

Η Kentriki Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίσεων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Kentriki Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος,

η Kentriki Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Kentriki Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Kentriki Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Kentriki Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Kentriki Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών μιας τέτοια κάλυψης, η Kentriki Insurance δήλωσε ότι δεν έχει πελάτες ταξί.

2.16 Lumen Insurance

Η Lumen Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλιστρών, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίστρων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι

περιεκτικής κάλυψης η Lumen Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Lumen Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Lumen Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Lumen Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Lumen Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Lumen Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίστρων μιας τέτοια κάλυψης, η Lumen Insurance δήλωσε ότι δεν έχει οχήματα δημόσιας χρήσης.

2.17 Minerva Insurance Co Public Ltd

Η Minerva Insurance σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, τη συμμετοχή της εταιρείας στη λήψη αυτών των αποφάσεων, τη δυνατότητα άσκησης ελέγχου και/ή ενημέρωσης της εταιρείας στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία για περιεκτική κάλυψη, καθώς και την κοινή τους απόφαση να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς

δική του υπαιτιότητα παραπέμπει στις απαντήσεις που έδωσε η Κοινοπραξία προς απάντηση σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, οι οποίες της κοινοποιήθηκαν.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθεί η Minerva Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος έχει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη η εταιρεία ανέφερε καταρχάς ότι *«διατηρεί ελάχιστα συμβόλαια «υψηλού κινδύνου» (ταξί) και δημόσια οχήματα, για την ακρίβεια μετρούνται στα δάχτυλα του ενός χεριού και ο τρόπος χρέωσης αυτών δεν θα μπορούσε να αποτελέσει αρκούντως ικανοποιητική ένδειξη για τον τρόπο χρέωσης αυτών γενικότερα. Εν πάση περιπτώσει, απ' ευθείας σύγκριση της χρέωσης ενός οχήματος ταξί με ένα κανονικό όχημα, δεν μπορεί να γίνει γιατί το comprehensive στα κανονικά οχήματα περιλαμβάνει και τις ζημιές έναντι τρίτων»*.

Η εταιρεία σημειώνει ότι μεταξύ των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψη για το ύψος του ασφαλιστρού περιεκτικής κάλυψης όταν πρόκειται για όχημα ταξί είναι η αξία του οχήματος, το ιστορικό του οδηγού, ο πολλαπλάσιος χρόνος χρήσης των ταξί σε σχέση με τα κανονικά οχήματα και η σχεδόν τριπλάσια συχνότητα πρόκλησης δυστυχημάτων στα οποία εμπλέκονται ταξί σε σχέση με τα κανονικά οχήματα.

2.18 Olympic Insurance Co Ltd

Η Olympic Insurance αναφέρει όσον αφορά τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι αυτή διοικείται από Επιτροπή, η οποία ανανεώνεται κάθε χρόνο από τη Γενική Συνέλευση των εταιρειών μελών. Η Επιτροπή διορίζει ένα διευθυντή, ο οποίος λαμβάνει τις αποφάσεις για θέματα που έχουν σχέση με τη διεξαγωγή των καθημερινών εργασιών της στο πλαίσιο των υφιστάμενων αρχών και πρακτικών λειτουργίας της. Οι αποφάσεις, που αφορούν στις γενικές αρχές λειτουργίας της Κοινοπραξίας, λαμβάνονται από την Επιτροπή.

Σύμφωνα με την Olympic Insurance, τα ασφάλιστρα στην Κοινοπραξία υπολογίζονται από καιρού εις καιρόν με βάση την εμπειρία και τα αποτελέσματα κάθε κατηγορίας οχημάτων, εγκρίνονται από την Επιτροπή και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιριών και στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, μαζί με όλους τους σχετικούς υπολογισμούς, τα στοιχεία και τις οικονομικές και στατιστικές καταστάσεις

Η Olympic Insurance σημειώνει περαιτέρω ότι ο υπολογισμός του επασφαλίστρού για δυστυχήματα γίνεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας, με βάση την υφιστάμενη διαδικασία και στη συνέχεια ελέγχεται ή εγκρίνεται από τον διευθυντή.

Για το γεγονός ότι η Κοινοπραξία παρέχει μόνο ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου και όχι περιεκτική κάλυψη, η Olympic Insurance σχολιάζει ότι η κάλυψη που παρέχεται από την Κοινοπραξία είναι αυτή που είναι εκ του Νόμου υποχρεωτική κι αυτό δεν αποτελεί θέμα απόφασης είτε της Επιτροπής που την διοικεί, είτε του Διευθυντή της. Αυτή την κάλυψη ζήτησε το κράτος από τις ασφαλιστικές εταιρείες να προσφέρουν μέσω της Κοινοπραξίας από την εποχή της ίδρυσής της κι αυτή υπήρξε και το

αντικείμενο της Συμφωνίας των συμμετεχουσών εταιρειών-μετόχων της στην οποία και καθορίζεται σαφώς. Η περιεκτική ασφάλιση οχημάτων αποτελεί διαφορετική κάλυψη πέραν της προβλεπόμενης νομοθεσίας.

Όσον αφορά το ποιος θα έχει την ευθύνη στις περιπτώσεις ατυχημάτων, στα οποία εμπλέκονται και οχήματα ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία, η Olympic Insurance τονίζει ότι αυτό καθορίζεται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας και από την πλούσια νομολογία που υπάρχει αναφορικά με τροχαία δυστυχήματα. Ειδικότερα σήμερα με την τεχνολογία και την υποστήριξη των υπηρεσιών φροντίδας δυστυχημάτων, οι εταιρείες έχουν σε μικρό χρονικό διάστημα στη διάθεσή τους τις καταθέσεις των εμπλεκόμενων οδηγών και άλλων προσώπων και πληροφόρηση από τις σκηνές των δυστυχημάτων, περιλαμβανομένου πλούσιου φωτογραφικού υλικού. Συνεπώς, στην τεράστια πλειοψηφία των ατυχημάτων, το ποιος φέρει την ευθύνη είναι σαφές εξ αρχής και ως εκ τούτου η εταιρεία της οποίας ο ασφαλισμένος έδειξε την αμέλεια, που είχε ως συνέπεια την πρόκληση του ατυχήματος, αναλαμβάνει την ευθύνη της καταβολής των αποζημιώσεων. Στις περιπτώσεις που υπάρχει ευθύνη δύο ή περισσότερων οδηγών, το θέμα συζητείται μεταξύ των ενδιαφερομένων και συνήθως συμφωνούνται κάποια ποσοστά ευθύνης του καθενός, λαμβάνοντας υπόψη τους Κανονισμούς και τις προηγούμενες αποφάσεις των Δικαστηρίων. Αν τυχόν υπάρχει, είτε μεταξύ των ενδιαφερομένων εταιρειών, είτε μεταξύ των ασφαλισμένων οδηγών διαφωνία που δεν μπορεί να γεφυρωθεί, τότε ακολουθείται η δικαστική οδός ώστε το θέμα της ευθύνης ή και των αποζημιώσεων να αποφασιστεί από το δικαστήριο. Αυτή η διαδικασία ακολουθείται απ' όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες και φυσικά η Κοινοπραξία δεν αποτελεί την εξαίρεση. Χαρακτηριστικά η Olympic Insurance αναφέρει: *«η Κοινοπραξία δεν έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει ότι η άλφα ή βήτα εταιρεία πρέπει να αναλάβει την ευθύνη σε περιπτώσεις δυστυχημάτων».*

Όσον αφορά τη συμμετοχή της Olympic Insurance στη λήψη αποφάσεων της Κοινοπραξίας, ως μέτοχός της, η Olympic Insurance αναφέρει ότι συμμετέχει στη Γενική Συνέλευση της Κοινοπραξίας η οποία συγκαλείται μια φορά το χρόνο, κάθε Φεβρουάριο. Εκεί ενημερώνεται για την πορεία των εργασιών της Κοινοπραξίας, συμμετέχει στην έγκριση των ετήσιων λογαριασμών της, στην εκλογή των μελών της Διοικούσας Επιτροπής και στη λήψη αποφάσεων πάνω σε γενικότερα θέματα, αν υπάρχουν τέτοια. Επίσης, η Olympic Insurance, όπως κι όλες οι εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας, έχει το δικαίωμα να εγγράψει για συζήτηση στη Γενική Συνέλευση οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με την Κοινοπραξία και τη λειτουργία της και επιθυμεί να συζητηθεί. Ενημερώνεται επίσης μηνιαίως αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τις εργασίες της Κοινοπραξίας, ώστε να τα λαμβάνει υπόψη κατά την ετοιμασία των δικών της λογαριασμών και άλλων καταστάσεων, που έχει εκ του Νόμου υποχρέωση να υποβάλλει στην εποπτεύουσα αρχή, δηλαδή στο Υπουργείο Οικονομικών/Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών.

Η Olympic Insurance δεν λαμβάνει μέρος στις καθημερινές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας, καθώς δεν υπάρχει λόγος για κάτι τέτοιο, αφού η εργασία που διεκπεραιώνεται από αυτή είναι

περιορισμένης έκτασης και αφορά μόνο την ασφάλιση των οχημάτων της αρμοδιότητας της με βάση την καθιερωμένη διαδικασία.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να ασφαρίζει μόνο έναντι τρίτων και να αποστέλλονται οι πελάτες για περιεκτική κάλυψη στις καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες, κατανέμοντας έτσι τις αγορές μεταξύ τους, η Olympic Insurance αναφέρει ότι σκοπός της ίδρυσης της Κοινοπραξίας είναι να ασφαρίζει οχήματα δημοσίας χρήσης έναντι κάλυψης ευθύνης έναντι τρίτου. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, αυτή η κάλυψη έχει ανώτατο όριο €33.540.000 για κάθε δυστύχημα και επεκτείνεται τόσο σε σωματικές βλάβες, όσο και σε θανάτους, με όλες τις κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στις οικογένειες και στα εξαρτώμενα πρόσωπα των θυμάτων. Η περιεκτική κάλυψη των οχημάτων δεν αποτελεί αντικείμενο ασφάλισης της Κοινοπραξίας. Η κάλυψη αυτή δεν είναι υποχρεωτική και περιορίζεται στο ύψος της αξίας του οχήματος στην τρέχουσα τιμή της αγοράς. Συνεπώς μπορεί να φτάσει τις μερικές χιλιάδες ευρώ και αφορά αποκλειστικά το ίδιο το όχημα.

Η εταιρεία αναφέρει περαιτέρω πως δεν κατανοεί τι εννοεί ο καταγγέλλων όταν διατείνεται ότι η Κοινοπραξία αποστέλλει πελάτες στις ασφαλιστικές εταιρείες, προβαίνοντας έτσι σε κατανομή αγορών μ' αυτές, αφού η Κοινοπραξία με κανένα τρόπο δεν αποστέλλει παραπαικτικά σημειώματα στις ασφαλιστικές εταιρείες μέλη της για να καλύψουν τον οποιοδήποτε με περιεκτική ασφάλιση. Περαιτέρω, αναφέρει ότι μια περιεκτική ασφάλιση καλύπτει το όχημα ως περιουσιακό στοιχείο και έτσι η ευθύνη της ασφαλιστικής εταιρείας περιορίζεται στο ύψος της αξίας ενός οχήματος που μπορεί να φτάσει τις μερικές χιλιάδες ευρώ και όχι σε δεκάδες εκατομμύρια, όπως είναι η ανώτατη κάλυψη της ευθύνης έναντι τρίτου.

Όσον αφορά τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα ότι η Κοινοπραξία αποφάσισε από κοινού με τις ασφαλιστικές εταιρείες μετόχους της να επιβαρυνθεί αυτός με επασφάλιστρα για ατύχημα που προκλήθηκε χωρίς δική του υπαιτιότητα, η Olympic Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει τέτοια περίπτωση για κοινή απόφαση επιβολής επασφαλίστρων για ατύχημα χωρίς την υπαιτιότητα του πελάτη.

Σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται από την Olympic Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος έχει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, η εταιρεία αναφέρει ότι είναι η ίδια, είτε πρόκειται για οχήματα δημοσίας χρήσης, είτε όχι. Δηλαδή κατά την αξιολόγηση του κινδύνου εξετάζονται τα πιο κάτω:

Φυσικός Κίνδυνος: Δηλαδή ο τύπος του οχήματος- εάν δηλαδή είναι αυξημένης ιπποδύναμης ή τύπου σπορ-, η ηλικία οχήματος, η χρήση οχήματος, η γενική κατάσταση του οχήματος.

Ηθικός Κίνδυνος: Έχει να κάνει με την ηλικία των οδηγών, την εμπειρία οδήγησης, το ήθος και τον χαρακτήρα του ασφαλισμένου.

Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών περιεκτικής κάλυψης για οχήματα ταξί, η Olympic Insurance δήλωσε ότι το ασφάλιστρο περιεκτικής κάλυψης είναι €{...} συν {...}% επί του ασφαλισμένου ποσού. Στο ποσό που προκύπτει γίνεται αναπροσαρμογή με βάση τους πίνακες που υπάρχουν σε παράρτημα που παραθέτει, στα πλαίσια των απαντήσεων του ερωτηματολογίου της Υπηρεσίας. Όλα τα παραπάνω ισχύουν είτε πρόκειται για ταξί, είτε για οποιοδήποτε άλλο όχημα.

2.19 Pancyprian Insurance Ltd

Η Pancyprian Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας, ότι αυτές που αφορούν σε θέματα που σχετίζονται με την καθημερινή λειτουργία της λαμβάνονται από το Διευθυντή της, ο οποίος διορίζεται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Η εν λόγω Επιτροπή εκλέγεται από τις εταιρείες μέλη της Κοινοπραξίας στην ετήσια Γενική Συνέλευση και ασχολείται με θέματα γενικής φύσης.

Όσον αφορά το ύψος των ασφαλιστρών και επασφαλιστρών η Pancyprian Insurance αναφέρει ότι αυτό καθορίζεται, όπως και σε κάθε άλλη ασφαλιστική εταιρεία, από παραμέτρους που βασίζονται στα στατιστικά δεδομένα κάθε εταιρείας, σχετικά με τον κλάδο ασφάλισης και τον τύπο του οχήματος. Μία εκ των παραμέτρων αυτών που καθορίζουν τα ασφάλιστρα είναι το ιστορικό απαιτήσεων κάθε ασφαλισμένου.

Σχετικά με τον καθορισμό της ευθύνης στις περιπτώσεις ατυχημάτων, η Pancyprian Insurance αναφέρει ότι αυτό γίνεται με βάση τα γεγονότα του δυστυχήματος και τους σχετικούς Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας και ότι η Κοινοπραξία αναλαμβάνει μόνο το ποσοστό ευθύνης που βαρύνει τους εμπλεκόμενους στο δυστύχημα, ασφαλισμένους της, ενώ το υπόλοιπο αναλαμβάνεται από την ασφαλιστική εταιρεία των άλλων εμπλεκόμενων μερών.

Ο λόγος που η Κοινοπραξία ασφαρίζει μόνο τους κινδύνους έναντι τρίτων είναι γιατί αυτοί θεωρούνται ως πολύ ψηλοί κίνδυνοι λόγω κυρίως του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν και από την πολύωρη χρήση τους. Επιπρόσθετα, οι κατηγορίες οχημάτων που ασφαρίζει η Κοινοπραξία, εξαιρούνται από τις αντασφαλιστικές συμβάσεις των ασφαλιστικών εταιρειών λόγω της αυξημένης επικινδυνότητάς τους.

Η Pancyprian Insurance ανέφερε ότι εκπροσωπείται στην Διοικούσα Επιτροπή, αλλά όπως και τα άλλα μέλη της Κοινοπραξίας δεν παρεμβαίνει στην καθημερινή λειτουργία της Κοινοπραξίας.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να ασφαρίζει μόνο έναντι τρίτων, η Pancyprian Insurance αναφέρει ότι η απόφαση για ασφάλιση μόνο κινδύνων έναντι τρίτων σχετίζεται με τον σκοπό ίδρυσης της Κοινοπραξίας. Κατά την Pancyprian Insurance: *«η περιεκτική ασφάλιση προσφέρεται από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες που διεξάγουν εργασίες ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κύπρο και ο κάθε ιδιοκτήτης οχήματος είναι ελεύθερος να επιλέξει την ασφαλιστική εταιρεία της αρεσκείας*

του. Σε καμιά περίπτωση δεν γίνεται κατανομή ασφαλισμένων μέσω της Κοινοπραξίας αλλά αντιθέτως ενδυναμώνει τον ανταγωνισμό».

Σχετικά με τη διαδικασία που ακολουθείται από την Pancyprian Insurance, η εταιρεία αναφέρει ότι η κάθε περίπτωση αιτήματος για ασφάλιση με περιεκτική κάλυψη αξιολογείται ξεχωριστά σύμφωνα με την πολιτική τιμολόγησης των μηχανοκίνητων οχημάτων η οποία βασίζεται σε αναλογιστική μελέτη και στα στατιστικά στοιχεία της εταιρείας. Η αξιολόγηση γίνεται με βάση τα στοιχεία που δίνονται από τον προτείνοντα για ασφάλιση συμπληρώνοντας μία πρόταση ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων της εταιρείας. Η εταιρεία διατηρεί το δικαίωμα να αποδεχτεί ή να απορρίψει μία πρόταση προς ασφάλιση ανάλογα με την αξιολόγηση που θα κάνει ή/και να επιβάλλει αυξημένα ασφάλιστρα ή/και να προσθέτει δεσμευτικούς όρους στον προτείνοντα. Η αίτηση για ασφάλιση υψηλού κινδύνου ή δημόσιου οχήματος, έχει αυξημένη χρέωση από μια κανονική περιεκτική ασφάλιση ίδιας αξίας αυτοκινήτου.

Όσον αφορά τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών περιεκτικής κάλυψης, η εταιρεία παραθέτει κατάλογο ασφαλιστρών, που επισυνάφθηκε στα πλαίσια των απαντήσεων της προς το ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, ενώ αναφέρει ότι σε σχέση με τα ταξί ισχύει η τιμολόγηση δημόσιας χρήσης.

Η Pancyprian Insurance αναφέρει ότι ο λόγος που, ενώ η Κοινοπραξία έχει δημιουργηθεί για να παρέχει κάλυψη προς τους πελάτες της αποδεχόμενη τον υψηλό κίνδυνο αυτών, προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη μόνο έναντι τρίτων και των επιβατών του οχήματος και αρνείται την παροχή περιεκτικής κάλυψης, είναι γιατί οι κίνδυνοι αυτοί θεωρούνται ως πολύ υψηλοί λόγω του μεγάλου αριθμού επιβατών τα οχήματα δημόσιας χρήσης που μεταφέρουν και της πολύωρης χρήσης τους. Επιπρόσθετα, οι κατηγορίες που ασφαρίζει η Κοινοπραξία εξαιρούνται από τις αντασφαλιστικές συμβάσεις λόγω της αυξημένης επικινδυνότητάς τους. Κατά την Pancyprian Insurance οι εταιρείες είναι διατεθειμένες να ασφαλίζουν πελάτες υψηλού κινδύνου, μετά από αξιολόγηση, σύμφωνα με την τιμολογιακή τους πολιτική για περιεκτική ασφάλιση μόνο, έχοντας υπόψη ότι η ευθύνη τους σε περίπτωση ατυχήματος περιορίζεται στην αξία του οχήματος.

2.20 Prime Insurance Co Ltd

Η Prime Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλιστρών, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλιστρών υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς

λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Prime Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική, η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Prime Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Prime Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Prime Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Prime Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

{...}.

{...}.

2.21 Progressive Insurance Co Ltd

Η Progressive Insurance αναφέρει σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίστρων, η εταιρεία αναφέρει ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε

συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλιστρών υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με το Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια. Σχετικά με το θέμα του πώς λαμβάνεται η απόφαση της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης η Progressive Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία παρέχει την ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλει η σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά. Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, η Progressive Insurance αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα. Η Κοινοπραξία διαχειρίζεται τις απαιτήσεις των ασφαλισμένων της και στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, η Progressive Insurance αναφέρει ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Progressive Insurance σχολιάζει ότι η πολιτική της Κοινοπραξίας για επασφάλιστρα μετά από ατύχημα βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που αφορούν στον αυξημένο κίνδυνο που παρουσιάζει ο κάθε ασφαλισμένος. Αυτό εφαρμόστηκε και στην περίπτωση του καταγγέλλοντα.

Στο ερώτημα της Υπηρεσίας κατά πόσο η Progressive Insurance έχει τη δυνατότητα να ασκεί έλεγχο και/ή να ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες, η εταιρεία απάντησε ότι δεν ασκεί οποιονδήποτε έλεγχο ή ενημερώνεται στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από την Progressive Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος υποβάλει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, καθώς και τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών μιας τέτοια κάλυψης, η Progressive Insurance δήλωσε ότι {...}.

2.22 Royal Crown Insurance Co Ltd

Η Royal Crown Insurance σε σχέση με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων στην Κοινοπραξία αναφέρει ότι οι αποφάσεις στην Κοινοπραξία λαμβάνονται από την Επιτροπή της, η οποία

ανανεώνεται κάθε χρόνο από τη Γενική Συνέλευση των εταιρειών μελών. Ο διευθυντής που διορίζεται από την Επιτροπή έχει την ευθύνη λήψης αποφάσεων για την καθημερινή λειτουργία της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα οι αποφάσεις για το ύψος των ασφαλίσεων λαμβάνονται από την Επιτροπή, ενώ ο υπολογισμός του επασφαλιστρού γίνεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας και ελέγχεται και εγκρίνεται από τον διευθυντή. Η μέθοδος υπολογισμού είναι συγκεκριμένη και καταγραμμένη. Η εταιρεία δεν έχει καμιά συμμετοχή στη λήψη των αποφάσεων, αφού κανένα στέλεχός της δεν συμμετέχει στην Επιτροπή. Απλά αντιπροσωπεύεται στις Γενικές Συνελεύσεις όπου εκλέγονται τα μέλη της Επιτροπής και έχει δικαίωμα ψήφου και επίσης ενημερώνεται για τις οικονομικές καταστάσεις ή άλλα θέματα που προκύπτουν και εγγράφονται για συζήτηση στο πλαίσιο της Συνέλευσης.

Για το γεγονός ότι η Κοινοπραξία παρέχει μόνο ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου και όχι περιεκτική κάλυψη, η Royal Crown Insurance σχολιάζει ότι αυτός είναι ο σκοπός της Κοινοπραξίας από την ίδρυσή της, αφού αυτή την κάλυψη είχε ζητήσει το κράτος να παρέχει η Κοινοπραξία και ποτέ δεν προέκυψε θέμα να παρέχεται οποιαδήποτε άλλη κάλυψη, ούτε είναι θέμα που άπτεται των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής ή του διευθυντή της Κοινοπραξίας. Η ασφάλιση έναντι τρίτου εκτός του ότι είναι υποχρεωτική, είναι και υψηλού κινδύνου, σε περιπτώσεις οχημάτων δημοσίας χρήσης, αλλά και κινδύνων υψηλού ρίσκου (π.χ. οδηγοί με βεβαρημένο ιστορικό απαιτήσεων), η Κοινοπραξία δημιουργήθηκε για να βοηθήσει να συμμορφώνονται με το νόμο συγκεκριμένες κατηγορίες ατόμων, τα οποία οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν επιθυμούν να ασφαλίσουν και με τελικό αποτέλεσμα τον επιμερισμό αυτών των ψηλών κινδύνων.

Για το θέμα της περιεκτικής κάλυψης, οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι, κατά την Royal Crown Insurance, εκ των πραγμάτων πιο πρόθυμες να ασφαλίσουν, έστω και οδηγούς με βεβαρημένο ιστορικό, αφού οι ζημιές που μπορούν να προκαλέσουν περιορίζονται στην αξία του οχήματος και δεν περιλαμβάνουν κάλυψη για τραυματισμούς. Σε αυτή την περίπτωση οποιαδήποτε εταιρεία μπορεί να αναλάβει τον συγκεκριμένο κίνδυνο στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς. Η εταιρεία προσθέτει ότι ο ίδιος πελάτης θεωρείται υψηλού κινδύνου και όσον αφορά την κάλυψη έναντι τρίτου και όσον αφορά το θέμα της περιεκτικής κάλυψης. Όταν κάποιος πελάτης πληροί τα στοιχεία που τον καθιστούν υψηλού κινδύνου αυτό ισχύει για όλα τα είδη κάλυψης. Εκείνο που διαφέρει είναι η έκθεση της ασφαλιστικής εταιρείας σε ποσά που τυχόν να κληθεί να πληρώσει. Αν ασφαλίσει όχημα για περιεκτική κάλυψη, έστω και με οδηγό υψηλού κινδύνου, η ζημιά θα περιοριστεί στην αξία του οχήματος. Αν από την άλλη ασφαλίσει όχημα έναντι τρίτου, με οδηγό που θεωρείται υψηλού κινδύνου, μένει εκτεθειμένη για τα όρια που προβλέπονται από τη νομοθεσία, δηλαδή για 33.540.000 Ευρώ για κάθε ατύχημα.

Σύμφωνα με τη Royal Crown Insurance, οι αποφάσεις για το ποια ασφαλιστική εταιρεία θα αναλάβει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος δεν σχετίζονται με τις δραστηριότητες της Κοινοπραξίας,

αλλά με τη νομοθεσία και νομολογία που διέπει το θέμα της ευθύνης σε περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων.

Όσον αφορά τη δυνατότητα άσκησης ελέγχου και/ή ενημέρωσης στα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες η Royal Crown Insurance αναφέρει ότι έχει τη δυνατότητα να ενημερώνεται για τις αποφάσεις που λαμβάνει η Κοινοπραξία, μέσω μιας απλής τηλεφωνικής ή γραπτής επικοινωνίας και υπάρχει άψογη συνεργασία της με τα μέλη της Επιτροπής αλλά και το διευθυντή. Σε σχέση με το day to day business, η Royal Crown Insurance θεωρεί ότι δεν έχει λόγο να ενημερώνεται, παρά μόνο όταν υπάρχουν ιδιάζουσες ή σοβαρές περιπτώσεις. Η καθημερινή λειτουργία της Κοινοπραξίας δεν αφορά άμεσα τη Royal Crown Insurance.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί κοινής απόφασης της Κοινοπραξίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρα σε ατύχημα χωρίς δική του υπαιτιότητα η Royal Crown Insurance ανέφερε ότι: *«δεν υπήρξε κοινή απόφαση να επιβαρυνθεί ο καταγγέλλων με επασφάλιστρα. Ο καταγγέλλων επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρα σύμφωνα με τους κανόνες που ισχύουν για την επιβολή επασφαλίστρων που εφαρμόζει η Κοινοπραξία».*

Αναφορικά με τη διαδικασία που ακολουθεί η Royal Crown Insurance όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος έχει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη η εταιρεία αναφέρει ότι το τμήμα ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων λειτουργεί με βάση το εγχειρίδιο ασφάλισης το οποίο περιέχει τις οδηγίες 'underwriting', περιλαμβανομένου και του τρόπου υπολογισμού του ασφαλιστρού και των επασφαλίστρων και δεν επιτρέπονται παρεκκλίσεις. Όταν πρόκειται περί υψηλού κινδύνου (νεαρός άπειρος οδηγός ή βεβαρημένο ιστορικό ατυχημάτων), τότε η βασική χρέωση θα επιβαρύνεται με ασφάλιστρα. Η διαδικασία που εφαρμόζεται για τη χρέωση ασφαλιστρών δεν διαφέρει αν πρόκειται για περιπτώσεις πελατών της Κοινοπραξίας ή όχι. Ειδικότερα, η Royal Crown Insurance ανέφερε ότι δεν ασφαρίζει οχήματα δημοσίας χρήσης σε καμία περίπτωση βάσει των εσωτερικών κανονισμών της.

2.23 Trust International Ins Co (Cyprus) Ltd

Η Trust σημειώνει ότι αναφορικά με τον τρόπο λήψης των αποφάσεων της Κοινοπραξίας για το ύψος των ασφαλιστρών, αυτά αποφασίζονται με βάση την εμπειρία και τα αποτελέσματα κάθε κατηγορίας οχημάτων, εγκρίνονται από την Επιτροπή και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιριών και στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, μαζί με όλους τους σχετικούς υπολογισμούς, τα στοιχεία και τις οικονομικές και στατιστικές καταστάσεις. Η τελευταία φορά που υπήρξε αναθεώρηση των ασφαλιστρών για τα ταξί ήταν το 2004 κι αυτά εγκρίθηκαν από την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών του Υπουργείου Οικονομικών και από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Έκτοτε δεν έχει επιβληθεί καμιά αύξηση στα ασφάλιστρα της Κοινοπραξίας. Αντιθέτως, καθιερώθηκαν μεγαλύτερες εκπτώσεις κι έτσι σήμερα όλοι οι πελάτες της Κοινοπραξίας (νοουμένου ότι δεν έχουν ζημιογόνα αποτελέσματα) απολαμβάνουν χαμηλότερα ασφάλιστρα από πριν δέκα χρόνια.

Αναφορικά με τον υπολογισμό του επασφαλιστρού η Trust ισχυρίζεται ότι αρμόδιο είναι το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας το οποίο υπολογίζει το επασφάλιστρο με βάση την υφιστάμενη διαδικασία και στη συνέχεια αυτό ελέγχεται και εγκρίνεται από τον Διευθυντή της.

Σε σχέση με το γεγονός ότι η Κοινοπραξία ασφαρίζει μόνο έναντι τρίτων και τους επιβάτες του οχήματος και δεν παρέχει περιεκτική ασφάλιση οχήματος, η Trust αναφέρει το ότι η Κοινοπραξία παρέχει την υποχρεωτική εκ του νόμου ασφαλιστική κάλυψη μόνο έναντι τρίτου κι όχι περιεκτική, δεν είναι θέμα απόφασης είτε της Επιτροπής που την διοικεί, είτε του Διευθυντή της. Αυτή την κάλυψη ζήτησε το κράτος από τις ασφαλιστικές εταιρείες να προσφέρουν μέσω της Κοινοπραξίας από την εποχή της ίδρυσής της κι αυτή υπήρξε και το αντικείμενο της Συμφωνίας των συμμετεχουσών εταιρειών-μετόχων της.

Όσον αφορά το ποια ασφαλιστική εταιρεία θα αναλάβει την ευθύνη για το κάθε ξεχωριστό ατύχημα, η Trust τονίζει ότι αυτό που καθορίζει την ευθύνη των οδηγών σε κάθε περίπτωση είναι οι Κανονισμοί Οδικής Κυκλοφορίας και η νομολογία που υπάρχει σε σχέση με τα τροχαία δυστυχήματα. Η ευθύνη είναι στην εταιρεία της οποίας ο ασφαλισμένος οδηγός επέδειξε την αμέλεια, που είχε ως αποτέλεσμα την πρόκληση του ατυχήματος και η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη των σχετικών αποζημιώσεων. Όταν υπάρχει ευθύνη και των δύο ή περισσότερων οδηγών, το θέμα συζητείται μεταξύ των ενδιαφερομένων και συνήθως συμφωνούνται κάποια ποσοστά ευθύνης, λαμβάνοντας υπόψη τους Κανονισμούς και τη Νομολογία. Αν υπάρξει διαφωνία τότε ακολουθεί η δικαστική οδός. Αυτή είναι η διαδικασία που ακολουθείται από όλους τους ασφαλιστές συμπεριλαμβανομένης και της Κοινοπραξίας. Η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει αν κάποια ασφαλιστική εταιρεία θα αναλάβει ευθύνη σε δυστύχημα.

Όσον αφορά τη συμμετοχή της Trust στη λήψη αποφάσεων της Κοινοπραξίας, ως μέτοχός της, η Trust αναφέρει ότι συμμετέχει στη Γενική Συνέλευση της Κοινοπραξίας η οποία συγκαλείται, μια φορά το χρόνο, κάθε Φεβρουάριο. Εκεί ενημερώνεται για την πορεία των εργασιών της Κοινοπραξίας, συμμετέχει στην έγκριση των ετήσιων λογαριασμών της, στην εκλογή των μελών της Διοικούσας Επιτροπής και στη λήψη αποφάσεων σε περιορισμένα θέματα. Επίσης, η Trust, όπως κι όλες οι εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας, έχει το δικαίωμα να εγείρει για συζήτηση στη Γενική Συνέλευση οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με την Κοινοπραξία και τη λειτουργία της και επιθυμεί να συζητηθεί. Ενημερώνεται επίσης μηνιαίως αναφορικά με τα οικονομικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τις εργασίες της Κοινοπραξίας. Η εταιρεία δεν λαμβάνει μέρος στις καθημερινές δραστηριότητες της Κοινοπραξίας, καθώς αυτές λαμβάνονται από τον διευθυντή της, ο οποίος ορίζεται από την Διοικούσα Επιτροπή της, η οποία εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση.

Η Trust σημείωσε ότι η Κοινοπραξία διοικείται από Επιτροπή, τα μέλη της οποίας ανανεώνονται κάθε χρόνο από τη Γενική Συνέλευση των εταιρειών μελών. Η Επιτροπή διορίζει ένα διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για την καθημερινή λειτουργία της. Οι αποφάσεις, που αφορούν στις γενικές αρχές λειτουργίας της Κοινοπραξίας, λαμβάνονται από την Επιτροπή. Οι αποφάσεις για θέματα που έχουν

σχέση με τη διεξαγωγή των καθημερινών εργασιών της λαμβάνονται από το διευθυντή της στα πλαίσια των υφιστάμενων αρχών και πρακτικών λειτουργίας της.

Αναφορικά με την περιεκτική κάλυψη και την άρνηση παροχής της από την Κοινοπραξία, η Trust αναφέρει ότι σκοπός ίδρυσής της Κοινοπραξίας, με βάση την ιδρυτική συμφωνία της, είναι η παροχή υποχρεωτικής από το Νόμο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου, η οποία περιλαμβάνει την κάλυψη των επιβατών και των τρίτων του ασφαλισμένου οχήματος σε περίπτωση δυστυχήματος. Η Κοινοπραξία καλύπτει το κενό που δημιουργήθηκε από την απροθυμία μεμονωμένων ασφαλιστικών εταιρειών να καλύψουν τους ψηλούς κινδύνους των οχημάτων δημοσίας χρήσης και μη αποδεκτών κινδύνων. Οι κίνδυνοι αυτοί στην ουσία αναλαμβάνονται από όλες μαζί τις ασφαλιστικές εταιρείες που είναι μέλη της Κοινοπραξίας υπό μορφή συνασφάλισης, με σκοπό τον επιμερισμό τωνψηλών αυτών κινδύνων. Η Κοινοπραξία καλύπτει την ευθύνη έναντι τρίτου που είναι υποχρεωτική βάσει του περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης Έναντι Τρίτου) Νόμου για τα μηχανοκίνητα οχήματα δημοσίας χρήσης, καθώς επίσης και τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν απορριφθεί για ασφάλιση από τρεις ασφαλιστικές εταιρείες.

Από την άλλη, κατά την Trust, είναι στην επιλογή του κάθε ιδιοκτήτη μηχανοκίνητου οχήματος εάν επιθυμεί να το ασφαλίσει με περιεκτική κάλυψη ή όχι, σε αντίθεση με την ασφάλιση έναντι τρίτου. Επιπρόσθετα, σε σχέση με την περιεκτική κάλυψη, εξαρτάται από την πολιτική ανάληψης κινδύνων της κάθε ασφαλιστικής εταιρείας εάν θα αποφασίσει να αναλάβει την ασφάλιση του κινδύνου ή όχι. Η κάλυψη της ζημιάς, η οποία είναι δυνατόν να προκληθεί εξ υπαιτιότητας του ίδιου του ασφαλισμένου στο δικό του όχημα είναι τέτοιου μεγέθους, που δύναται να πληρωθεί από κάθε ασφαλιστική εταιρεία που λειτουργεί σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Επομένως η κάλυψη αυτή (περιεκτική) δεν μπορεί να θεωρηθεί υψηλός κίνδυνος και κατά συνέπεια εκφεύγει των ορίων της αρμοδιότητας της Κοινοπραξίας, σκοπός ίδρυσης της οποίας είναι η ασφάλιση μόνο της ευθύνης έναντι τρίτου, η οποία είναι εκ του Νόμου υποχρεωτική.

Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθείται από τη Trust όταν πελάτης υψηλού κινδύνου ή οδηγός δημοσίου οχήματος έχει αίτημα να ασφαλιστεί με περιεκτική κάλυψη, η εταιρεία ανέφερε ότι είναι ακριβώς η ίδια με οποιαδήποτε άλλη διαδικασία για ασφάλιση με περιεκτική κάλυψη ίδιας αξίας αυτοκινήτου. Για σκοπούς αξιολόγησης λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι παράγοντες: ο κυβισμός μηχανής του οχήματος, η αξία του, η χρήση του, η εμπειρία του οδηγού και το ιστορικό των απαιτήσεών του. Πρόκειται για τους ίδιους παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη και υπολογίζονται στην αξιολόγηση οποιασδήποτε άλλης περιεκτικής ασφάλισης. Η εταιρεία ανέφερε περαιτέρω ότι, βάσει της πολιτικής ανάληψης κινδύνων που ακολουθεί, δεν αναλαμβάνει την οποιαδήποτε ασφαλιστική κάλυψη οχημάτων ταξί, αφού η κατηγορία των ταξί θεωρείται ως μη αποδεκτός κίνδυνος.

2.24 Ydrogios Insurance Co (Cyprus) Ltd

Η Ydrogios Insurance αναφέρει σε σχέση με το θέμα της λήψης αποφάσεων από την Κοινοπραξία ότι οι αποφάσεις που αφορούν τις εργασίες της Κοινοπραξίας λαμβάνονται από την Επιτροπή η οποία εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση των μελών και τον διευθυντή που διορίζεται από αυτή. Για τις δραστηριότητες της Κοινοπραξίας η εταιρεία ενημερώνεται από τα πρακτικά των συνεδριάσεων της Επιτροπής τα οποία της αποστέλλονται και από τις ετήσιες εκθέσεις που παρουσιάζονται στη Γενική Συνέλευση των μελών. Η εταιρεία δεν έχει, ούτε μπορεί να έχει ρόλο στη διεκπεραίωση των καθημερινών εργασιών της Κοινοπραξίας. Όσον αφορά το ύψος του ασφαλίστρου και τον υπολογισμό του επασφαλίστρου η εταιρεία αναφέρει ότι από το 2001 επήλθε φιλελευθεροποίηση και ο κάθε ασφαλιστής καθορίζει ελεύθερα τα ασφάλιστρα. Ειδικά για τα ασφάλιστρα και τα επασφάλιστρα της Κοινοπραξίας, η Ydrogios αναφέρει ότι δεν τίθεται θέμα συμμετοχής της, ως μέλος της Κοινοπραξίας, στις αποφάσεις που αφορούν το ύψος και τον υπολογισμό των ασφαλίστρων και επασφαλίστρων, και ότι τα ποσά είναι εκείνα που κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού το 2004 και δεν έχουν έκτοτε διαφοροποιηθεί.

Όσον αφορά το θέμα της μη παροχής ασφάλισης περιεκτικής κάλυψης από την Κοινοπραξία, η Ydrogios αναφέρει ότι η Κοινοπραξία δημιουργήθηκε για να παρέχει την κάλυψη που προνοεί ο νόμος σε συγκεκριμένα οχήματα επειδή, λόγω του αυξημένου κινδύνου που συνεπάγονται, υπήρχε απροθυμία των ασφαλιστικών εταιρειών να τα καλύψουν, με αποτέλεσμα να μένουν ανασφάλιστα. Η ασφάλιση που προνοεί ο νόμος (έναντι τρίτου) προβλέπει κάλυψη μέχρι του ποσού των €33,540.000 ανά δυστύχημα. Η περιεκτική κάλυψη δεν είναι ψηλός κίνδυνος και μπορεί εύκολα να εξασφαλιστεί από την ελεύθερη αγορά.

Σχετικά με το θέμα της ευθύνης και του καταμερισμού αυτής, η Ydrogios αναφέρει ότι στις περιπτώσεις δυστυχημάτων την ευθύνη αναλαμβάνει η ασφαλιστική εταιρεία στην οποία είναι ασφαλισμένο το όχημα, του οποίου ο οδηγός επέδειξε την αμέλεια που το προκάλεσε, εκτός αν υπάρχει ευθύνη και των δύο οδηγών οπότε η ευθύνη επιμερίζεται αναλόγως.

Η Ydrogios δηλώνει ότι δεν έχει ασφαλισμένα οχήματα ταξί με περιεκτική κάλυψη και προσθέτει: *«ελάχιστα οχήματα δημόσιας χρήσης έχει ασφαλισμένα για περιεκτική κάλυψη. Είναι εύλογο και φυσικό ότι ένα όχημα δημόσιας χρήσης (π.χ. ένα ταξί) θα έχει διαφορετική χρέωση από ένα ιδιωτικό όχημα ίσης αξίας. Ένας από τους παράγοντες που αυξάνουν τον κίνδυνο δυστυχήματος είναι ο συνολικός χρόνος κυκλοφορίας του οχήματος στους δρόμους. Είναι φυσικό ένα ταξί να κυκλοφορεί πολύ περισσότερο χρόνο από ένα ιδιωτικό όχημα, συνεπώς έχει αυξημένο κίνδυνο εμπλοκής σε δυστύχημα.»*

Ε. ΓΡΑΠΤΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΝΤΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στην επιστολή του καταγγέλλοντα που παρελήφθη στις 22/8/2018, ο καταγγέλλων παρέθεσε τις θέσεις του επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής που του κοινοποιήθηκαν με επιστολή στις 18/7/2018, οι οποίες καταγράφονται ως κατωτέρω:

Ο καταγγέλλων αναφέρει ότι μετά από οκτώ χρόνια καταγγελιών παρέλαβε μία επιστολή στην οποία η τελική απάντηση της Επιτροπής είναι: «*ότι όλοι είναι αθώοι και η κοινοπραξία και οι συνέταιροι της τα κάνουν όλα τέλεια. Δέχεσθε, κυρία πρόεδρε και κύριοι μέλη, όλα όσα σας έστειλε γραπτώς η Κοινοπραξία και δεν κάνατε την παραμικρή έρευνα από μόνοι σας. Στις τρεις προσωπικές μου υποθέσεις που χρειάστηκε να πληρώσουν, δεν μου λέτε γιατί πλήρωσαν τα €1556,23 στο {...} τη στιγμή που {...} οδηγός παραδέχτηκε ότι έφταιγε και οι δικές μου οδηγίες ήταν να μην πληρώσουν και αν είχαν το θράσος να κινηθούν νομικά και έχανα, ήμουν διατεθειμένος να πληρώσω προσωπικά χωρίς να επιβαρυνθεί καθόλου η κοινοπραξία. Στην υπόθεση με το {...} NISSAN PRIMERA χρέωσαν τα εξής:*

- *Εξαρτήματα €1086*
- *Μπογιά €450*
- *Ισιώματα €450*
- *Εργαλεία €130*
- *Επιθεώρηση και έκθεση €92*
- *Διάφορα €60*

ΣΥΝΟΛΟ: €2268

Όλα τα πιο πάνω για ένα βούλωμα στον πίσω προφυλακτήρα, ενώ η πραγματική χρέωση θα έπρεπε να είναι ότι πλήρωσα εγώ στο δικό μου αυτοκίνητο (γύρω στα 200/300€ για ίσιωμα και βάψιμο του προφυλακτήρα).

Αυτοί έρχονται και χρεώνουν ίσιωμα του προφυλακτήρα €450 και χρεώνουν και καινούριο προφυλακτήρα €1086 και διάφορα άλλα απαραίτητα όπως εργαλεία και άλλα.

Για να καταλάβω καλά, εσείς δέχεστε ότι στο πιο πάνω αυτοκίνητο διορθώθηκε ο προφυλακτήρας ή μπήκε καινούριος; Ή μήπως έγινε μετατροπή και παραδόθηκε με δύο προφυλακτήρες πίσω;

Πήγα στο NISSAN στις 08/08/2018 και ρώτησα πόσο στοιχίζει ένας προφυλακτήρας για το {...} και μου έδωσαν προσφορά μαζί με τα κλιπ που στερεώνεται (σε περίπτωση που ήταν σπασμένα) €303 στο σύνολο. Επίσης μου είπαν να βαφτεί και να τοποθετηθεί ακόμα 200/300€. Δηλαδή σύνολο 500/600€. Σας εσωκλείω την προσφορά της NISSAN για τον προφυλακτήρα και τα κλιπ. Αυτοί χρέωσαν €2268 και εσείς σφυρίζετε αδιάφορα.

Για την περίπτωση του {...} δεν έχω να πω τίποτα διότι ήδη η Κοινοπραξία ενημερώθηκε για την καταγγελία μου στην επιτροπή σας και χρέωσαν λογικά (ήταν ακριβώς η ίδια περίπτωση με την υπόθεση του {...}).

Άρα κα πρόεδρε και μέλη της επιτροπής, η Κοινοπραξία για μένα έπρεπε να πληρώσει περίπου €1000 για τις 2 περιπτώσεις και όχι €4223. Εγώ, για τα 10 χρόνια πλήρωσα περίπου €7500 άρα

έχουν καθαρό κέρδος €6500. Αν υπολογιστεί ακόμη €4000 με €4500 για την περιεκτική που πλήρωσα για τα 10 χρόνια μείον το κόστος μιας απαίτησης μου γύρω στα €2000 που κτύπησα σκύλο στον αυτοκινητόδρομο σημαίνει σύνολο για τις ασφάλειες €9000 κέρδος.

Δεν μου απαντάτε γιατί αρνούνται να μας προσφέρουν περιεκτική αφού το μεγάλο ρίσκο είναι οι επιβάτες και οι ξένες ζημιές. Δηλαδή το μεγάλο ρίσκο το ασφαλίζουν αλλά όχι το μικρό. Για ανασφάλειες έχετε ακούσει ή περιμένετε να σας πληροφορήσει ένας ταξιτζής;

Επίσης δεν μου απαντάτε γιατί ούτε συμβόλαιο μας δίνουν ούτε μας στέλνουν ανανέωση με το ποσό που πρέπει να πληρώσουμε, παρά μόνο ένα σημείωμα ότι πρέπει στη λήξη να περάσουμε προσωπικά από τι γραφείο τους και όταν ζητήσουμε συνάντηση με τη διεύθυνση δεν έχει χρόνο.

Επίσης εξηγήστε μου γιατί στη κτήριο τους συστεγάζονται:

{...}

Για μένα είναι ξεκάθαρο ότι υπάρχει πλήρης συνεννόηση μεταξύ τους και λόγω της δικής σας ανοχής δεν κρατούν ούτε τα προσχήματα. Επίσης, πληροφορήθηκα από συναδέλφους ότι η GAN DIRECT ξεκίνησε να ασφαρίζει οχήματα δημόσιας χρήσης και αργότερα σταμάτησε και βρέθηκε μέτοχος στην Κοινοπραξία.

Επίσης θα ήθελα πληροφόρηση αν κάνατε οποιαδήποτε έρευνα σχετικά με άλλες απαιτήσεις συναδέλφων για να διαπιστώσετε αν συμβαίνουν παρόμοια περιστατικά με το δικό μου.

Ακόμη ένα θέμα που θα ήθελα να σας ρωτήσω είναι εάν εσείς ως Επιτροπή Προστασίας Ανταγωνισμού σκοπεύετε να κάνετε κάτι σχετικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουμε από τα ταξί του ψευδοκράτους, (συγγνώμη που δεν χρησιμοποιώ τη λέξη του γλωσσάριου) τα οποία αλωνίζουν και στις ελεύθερες περιοχές τώρα; Αυτοί δεν πληρώνουν τίποτα στην Κυπριακή Δημοκρατία, δεν γίνεται κανένας έλεγχος για το που παραλαμβάνουν και που παίρνουν τους επιβάτες και αν αυτά τα οχήματα είναι κατάλληλα για τον σκοπό που εκτελούν. Ρωτήσαμε την αστυνομία και μας απάντησε ότι δεν γνωρίζει ότι κυκλοφορούν ταξί από τα κατεχόμενα. Ρωτήσαμε το Τμήμα Οδικών Μεταφορών και μας είπε ότι είναι πολιτική απόφαση. Ρωτήσαμε τους πολιτικούς και δεν θέλουν να απαντήσουν αν ο κανονισμός της πράσινης γραμμής που υπέγραψαν, επιτρέπει ή όχι την κυκλοφορία τους. Εσείς τι σκοπεύετε να κάνετε; Υποθέτω τίποτα, διότι είναι καλύτερα να συμβαδίζετε με τα άλλα όργανα του κράτους Μπανανίας...

Αλήθεια, γιατί οι ασφαλιστικές μας ασφαλίζουν τα τουρκικά ταξί ως ιδιωτικά και περιεκτικά και δεν επικαλούνται το μεγάλο ρίσκο;

Επίσης, πληροφορείστε με για τους λόγους που το μέλος της επιτροπής σας ζήτησε εξαίρεση από την υπόθεσή μου. Το ζήτησε από την αρχή ή στη μέση της διαδικασίας; Ή το έκανε απλώς για να διευκολύνει την κα πρόεδρο να έχει νικώσα ψήφο.

Παρακαλώ απαντήστε μου στα πιο πάνω και ταυτόχρονα πάρτε την απόφασή σας διότι αυτά τα οκτώ χρόνια ήταν πολύ ψυχοφθόρα για μένα να περιμένω ώστε να έχω μίαν πρόχειρη προκαταρκτική απάντηση που βασίζεται μονόπλευρα στα όσα σας απάντησαν οι ασφαλιστικές χωρίς να μπειτε στον κόπο να κάνετε τη δική σας έρευνα. Οι μερικές χιλιάδες που πληρώνεστε κάθε μήνα από τον φορολογούμενο είναι λίγα για να βγείτε εκτός του κλιματιζόμενου γραφείου σας υποθέτω.»

ΣΤ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

1. Σχετική αγορά

1.1 Σχετική αγορά υπηρεσιών

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του ενωσιακού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03):

«η αγορά του σχετικού προϊόντος περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή και τις υπηρεσίες που είναι δυνατόν να εναλλάσσονται ή να υποκαθίστανται αμοιβαία από τον καταναλωτή, λόγω των χαρακτηριστικών, των τιμών και της χρήσης για την οποία προορίζονται».

Επιπλέον, είναι σημαντικό ότι για να προσδιοριστεί η εξεταστέα αγορά προϊόντος/υπηρεσίας, να διερευνάται κατά πόσο οι ανταγωνιστές της επιχείρησης, εάν υπάρχουν είναι σε θέση να περιορίσουν τη συμπεριφορά της εν λόγω εταιρείας και να την εμποδίσουν να ενεργεί ανεξάρτητα από ανταγωνιστικές πιέσεις.²

Σύμφωνα με στοιχεία από την Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών, στην κυπριακή αγορά δραστηριοποιούνται στην αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά και άλλα οχήματα, περί τις δεκαεννιά (19) εγχώριες εταιρείες, δύο (2) εταιρείες διεθνών δραστηριοτήτων, τέσσερις (4) Ευρωπαϊκές εταιρείες υπό καθεστώς ελεύθερης εγκατάστασης και τριάντα δύο (32) υπό καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

Αναφορικά με τη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ταξί, η Επιτροπή σημειώνει ότι από τα ενώπιον της στοιχεία έχει διαφανεί ότι οι ανωτέρω καταγεγραμμένες εταιρείες δεν ασφαλίζουν οχήματα ταξί.

Επίσης, σημειώνεται ότι η Κοινοπραξία αποτελεί τη μοναδική στην Κυπριακή αγορά συνεργασία ασφαλιστικών εταιρειών, η οποία ασφαλίζει τα Οχήματα Δημόσιας Χρήσης και τους Ανασφάλιστους Οδηγούς που θεωρούνται ως ανεπιθύμητοι κίνδυνοι από τις ασφαλιστικές εταιρείες λόγω του υψηλού ασφαλιστικού κινδύνου.

Τα μέλη της Κοινοπραξίας, ήτοι οι ασφαλιστικές εταιρείες, ανέρχονται σήμερα στα είκοσι τρία (23).

² 2000/12/EK: Απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 82 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 54 της συμφωνίας για την ΕΟΧ; Υπόθεση T-30/89, *Hilti AG v. Commission*, [1991] ECR II-1439.

Ο τομέας επιχειρηματικής δραστηριότητας της Κοινοπραξίας αφορά αποκλειστικά την υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης των Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης δηλαδή λεωφορεία, ταξί οχήματα ενοικιάσεως (Ζ), τα οποία λόγω της φύσης της χρήσης τους, έχουν αποδειχθεί υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι στον κλάδο των μηχανοκίνητων οχημάτων. Των υπόλοιπων καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αφορούν την ασφάλιση Γενικής Φύσης και ασφάλιση Ζωής.

Η Κοινοπραξία ασχολείται επίσης και με τις ασφάλισεις των «ανεπιθύμητων κινδύνων», οι οποίες αναφέρονται σε άλλες κατηγορίες οχημάτων ή/και ατόμων, π.χ. ατόμων μεγάλης ηλικίας, οδηγών φορτηγών, ξένων υπηκόων κτλ.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι ασφάλειες διαχωρίζονται σε αυτές που αφορούν (i) τον κλάδο ζωής, (ii) εκτός των ασφαλειών ζωής και (iii) την αντασφάλιση ((i) life insurance, (ii) non-life insurance and (iii) reinsurance).³ Έχει σημειωθεί ότι, από την πλευρά της ζήτησης, οι life και non-life insurances μπορεί να υποδιαιρεθούν σε τόσες πολλές επιμέρους αγορές προϊόντων, όσες και τα διαφορετικά είδη κινδύνων που καλύπτονται, δεδομένου ότι τα χαρακτηριστικά, τα ασφάλιστρα και οι σκοποί είναι διαφορετικοί και ότι δεν υπάρχει εναλλαξιμότητα από την πλευρά των καταναλωτών μεταξύ των διαφόρων ασφαλιστικών κινδύνων. Ωστόσο, εκτιμήσεις από την πλευρά της προσφοράς μπορεί να οδηγήσουν σε ευρύτερες αγορές προϊόντων σε σχέση με ορισμένα είδη ασφαλιστικών κινδύνων.

Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή⁴ έχει ήδη εξετάσει διάφορους πιθανούς τύπους non-life insurance, όπως οχημάτων, φωτιάς, μεταφορών, υγείας, περιουσίας, γενικής αστικής ευθύνης, ατυχημάτων, εργατικών ατυχημάτων.

Περαιτέρω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαχωρίζει σε αποφάσεις της, λόγω ακριβώς του αυξημένου κινδύνου, τις ασφάλειες που δεν αφορούν θέματα ζωής (non-life insurance), σε aviation insurance, war-on-land insurance, aerospace insurance και hull insurance.⁵

Σημειώνεται περαιτέρω ότι στην υπόθεση *P&I Clubs*,⁶ η οποία αφορά την ασφάλιση σκαφών, αναφέρεται ότι δύναται να διαχωριστεί περαιτέρω η αγορά ανάλογα με τον τύπο του σκάφους. Στην υπόθεση *Sun Alliance/Royal*⁷ παρόλο ότι αναφέρει κατά λέξη ότι, οι non-life insurance διαχωρίζονται και σε άλλες υποκατηγορίες και ξεχωρίζει ότι, οι συγκεκριμένες εταιρείες της συγκέντρωσης δραστηριοποιούνται στις ασφάλειες των εμπορικών μηχανοκίνητων οχημάτων κτλ., δεν υποδιαιρεί τη σχετική αγορά, με το σκεπτικό ότι και με ένα στενότερο ορισμό της δεν επηρεάζεται η κοινή αγορά.

³ Υπόθεση COMP/M.4284 - *Axa/Winterthur*, 28/8/2006.

⁴ Υπόθεση COMP/M.5925 - *Metlife/ Alico/ Delam*, 24/08/2010.

⁵ Υπόθεση COMP/M.3035 - *Berkshire Hathaway/Converium/Gaum JV*, 28/02/2003.

⁶ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1999/329/EK, *P&I Clubs. IGA και P&I Clubs. Pooling Agreement* (Υποθέσεις IV/D-1/30.373, IV/D-1/37.143), [1999] OJ L125/12.

⁷ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1999/329/EK, *Sun Alliance/ Royal Insurance* (No IV/M.759), [1996] OJ L225/12.

Ακολουθώντας το σκεπτικό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι ασφάλειες για τα μηχανοκίνητα οχήματα αφορούν τον τομέα των non-life insurance και αυτές δύνανται να διαχωριστούν περαιτέρω σε ασφάλειες για οχήματα επιβατικά ιδιωτικής χρήσεως και σε ασφάλειες οχημάτων Δημοσίας χρήσεως λόγω του αυξημένου ασφαλιστικού κινδύνου που δύνανται να επέλθει και της διαφορετικής χρήσης.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η Κοινοπραξία πραγματοποιεί ασφάλειες «ανεπιθύμητων κινδύνων», οι οποίες αναφέρονται σε άλλες κατηγορίες οχημάτων ή/και ατόμων, π.χ. ατόμων μεγάλης ηλικίας, οδηγών με πολύ άσχημο ιστορικό, οδηγών φορτηγών, ξένων υπηκόων κτλ.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά την κατηγοριοποίηση με βάση τον τύπο του οχήματος, η Κοινοπραξία φαίνεται ότι καλύπτει υποχρεωτικά έναντι τρίτου, τα οχήματα δημοσίας χρήσης όπως είναι τα λεωφορεία, τα ταξί και τα οχήματα ενοικίασης, τα οποία λόγω της φύσης της χρήσης τους, (π.χ. λόγω της εκτεταμένης χρήσης τους, τη μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών, τη μεταφορά ξένων επισκεπτών με ψηλό κόστος απαιτήσεων κ.τ.λ.), σε σχέση με τα ιδιωτικά οχήματα, θεωρούνται υψηλού ασφαλιστικού κινδύνου και ως εκ τούτου υπάρχει απροθυμία ανάληψής τους από τις ασφαλιστικές εταιρείες μεμονωμένα.

Όσον δε αφορά την κατηγορία με βάση το ποιο άτομο είναι ο ασφαλισμένος, η Κοινοπραξία ταξινομεί τους ανασφάλιστους οδηγούς, σε τέσσερις κατηγορίες-

(α) τους οδηγούς με πολύ άσχημο ιστορικό,

(β) τους οδηγούς φορτηγών και άλλων βαρέων οχημάτων,

(γ) σημαντικό αριθμό ξένων υπηκόων που διαμένουν και εργάζονται στην Κύπρο και,

(δ) τους οδηγούς κάτω των 21 ετών και τους υπερήλικες άνω των 75 ετών.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει ότι η αγορά που δραστηριοποιούνται οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες αφορούν τις ασφάλειες στον τομέα των non-life insurance και συγκεκριμένα, την ασφάλιση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων, είναι η αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα. Η εν λόγω ασφαλιστική κάλυψη μηχανοκίνητων οχημάτων περιλαμβάνει δύο διαφορετικά είδη κάλυψης. Το ένα είδος αφορά την ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου, η οποία είναι υποχρεωτική με βάση τη νομοθεσία και η οποία περιλαμβάνει την κάλυψη ζημιάς σε περίπτωση ατυχήματος τόσο των επιβατών του οχήματος, όσο και των τρίτων. Το άλλο είδος αφορά την περιεκτική κάλυψη του οχήματος. Πρόκειται για προαιρετική για τον ασφαλισμένο ασφάλιση που ισοδυναμεί με την αξία του οχήματος, αφού καλύπτει τη ζημιά που δυνατόν να προκληθεί εξ υπαιτιότητας του ίδιου του ασφαλισμένου στο δικό του όχημα.

Αναφορικά με την Κοινοπραξία, η Επιτροπή, στη βάση των πιο πάνω στοιχείων σημειώνει ότι η εν λόγω εταιρεία δημιουργήθηκε με σκοπό να ασφαρίζει κατηγορίες οχημάτων και οδηγών όπου το ρίσκο της ασφάλισής τους θεωρείται υψηλό/αυξημένο από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Τα οχήματα με αυξημένο ρίσκο είναι τα λεωφορεία, τα ταξί, τα φορτηγά, οι οδηγοί μεγάλης ηλικίας ή οι νέοι

οδηγοί, οι οδηγοί με πολλά δυστυχήματα στο ιστορικό τους και οι ξένοι υπήκοοι χωρίς καταγεγραμμένο ιστορικό οδήγησης κτλ..

Όσον αφορά την περιεκτική κάλυψη των οχημάτων δημοσίας χρήσης, αυτή είναι προαιρετική για τους οδηγούς τους και δεν παρέχεται από την Κοινοπραξία, αφού οι ζημιές που ενδέχεται να προκληθούν περιορίζονται και ισοδυναμούν με την αξία του οχήματος και δεν περιλαμβάνουν κάλυψη για τραυματισμούς επιβατών και/ή τρίτων.

Στην υπό εξέταση υπόθεση, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται τόσο την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης που κατέχει η Κοινοπραξία, που γίνεται με τις υπερχρεώσεις των ασφαλιστρών και των επασφαλιστρών, όσο και την σύμπραξη μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών μετόχων της για κατανομή των αγορών. Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται συγκεκριμένα ότι, η Κοινοπραξία μαζί με τις καταγγελλόμενες συμφώνησαν όπως η πρώτη αναλαμβάνει αποκλειστικά την κάλυψη έναντι τρίτου και όχι την περιεκτική κάλυψη, για να παραπέμπονται οι ανασφάλιστοι οδηγοί στις καταγγελλόμενες εταιρείες μετόχους, κατανέμοντας τις αγορές μεταξύ τους, όπως επίσης ότι η Κοινοπραξία αποφασίζει μαζί με τις καταγγελλόμενες για το που θα κατανεμηθεί η ευθύνη, ήτοι ποια δηλαδή εκ των καταγγελλομένων θα αναλάβει την ευθύνη και κατ' επέκταση ποιος οδηγός θα θεωρηθεί ότι ευθύνεται επωμιζόμενος έτσι επασφάλιστρα, ακόμη και χωρίς καμιά υπαιτιότητά του.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί υπερχρεώσεων και κατανομής της ευθύνης μεταξύ Κοινοπραξίας και ασφαλιστικών εταιρειών, αυτοί αφορούν συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων δημοσίας χρήσεως, ήτοι τα ταξί, και συγκεκριμένη κάλυψη (μόνο την έναντι τρίτου και όχι την περιεκτική κάλυψη). Σχετικά με τα οχήματα ταξί και η ίδια η Κοινοπραξία τα έχει εντάξει σε διαφορετική κατηγορία από άλλα οχήματα δημοσίας χρήσεως και επιβάλλει ως προς αυτά διαφορετικές χρεώσεις ασφαλιστρών.

Δια το λόγο λοιπόν ότι, η καταγγελία προέρχεται από ιδιοκτήτη ταξί και αφορά την ασφάλιση ταξί, οι ασφάλειες των οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να διαχωρισθούν σε επιμέρους σχετικές αγορές υπηρεσιών με κριτήριο τη φύση και τη χρήση των ασφαλειών και το είδος/μέσο της μεταφοράς (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικιάσεως Ζ). Ο λόγος για τον οποίο θα μπορούσε να διαχωρισθεί περαιτέρω η σχετική αγορά υπηρεσιών έγκειται στο ότι, από την πλευρά της ζήτησης δεν υπάρχει εναλλαξιμότητα, καθώς η χρήση και το αντίτιμο που καταβάλλει ο καταναλωτής στην κάθε μία από αυτές τις χρήσεις είναι διαφορετική, όπως και οι συνθήκες μεταφοράς. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Κοινοπραξία, στο πλαίσιο των απαντήσεών της σε σχετικό ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, απέστειλε κατάλογο κερδοζημιών για την περίοδο 2008-2013, στον οποίο γίνεται διαχωρισμός των ασφαλίσεων ανάλογα με τη φύση και χρήση της ασφάλισης.

Επομένως, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι, αναφορικά με τις πιο πάνω ισχυριζόμενες παραβάσεις και στη βάση διαχωρισμού της ασφαλιστικής κάλυψης, λόγω της φύσης και της χρήσης της, αλλά και το είδος/μέσο της μεταφοράς, η σχετική αγορά δύναται να διαχωρισθεί καταρχάς στην *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα Οχήματα Δημοσίας Χρήσης*, τα οποία διακρίνονται από

τον αυξημένο ασφαλιστικό κίνδυνο που δυνατό να επέλθει από τη χρήση τους. Δεδομένου ότι στην εν λόγω κατηγορία των οχημάτων δημόσιας χρήσης ανήκουν τα οχήματα ταξί, τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της εν προκειμένω υπό εξέταση καταγγελίας, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι ως επιμέρους σχετική αγορά δύναται να ορισθεί η *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ταξί*.

Περαιτέρω, όσον αφορά τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα, για κατανομή των αγορών μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών μετόχων της, σχετικά με την ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου και την περιεκτική κάλυψη, δεδομένου του γεγονότος ότι η περιεκτική κάλυψη ισοδυναμεί με την αξία του οχήματος, δεν διαφοροποιείται με οποιονδήποτε τρόπο η προσφερόμενη υπηρεσία, είτε από πλευράς ζήτησης, είτε από πλευράς προσφοράς, από το γεγονός ότι η ασφάλιση αφορά όχημα τύπου ταξί. Λόγω της ύπαρξης εναλλαξιμότητας, όσον αφορά την περιεκτική κάλυψη, ανεξαρτήτως αν πρόκειται για όχημα τύπου ταξί ή όχι, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι η αγορά της παροχής περιεκτικής ασφαλιστικής κάλυψης δεν δύναται να ορισθεί και να εξειδικευτεί περαιτέρω και συνεπώς, ως σχετική αγορά ορίζεται αυτή της *παροχής περιεκτικής ασφαλιστικής κάλυψης*.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, στη βάση των πιο πάνω, ομόφωνα καταλήγει ότι για τους σκοπούς της παρούσας καταγγελίας ορίζονται δύο σχετικές αγορές, (α) η σχετική αγορά **της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα ταξί** και (β) η σχετική αγορά **της παροχής περιεκτικής ασφαλιστικής κάλυψης για μηχανοκίνητα οχήματα**.

1.2 Γεωγραφική Αγορά

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του ενωσιακού δικαίου ανταγωνισμού (97/C 372/03),

«η γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια προϊόντων ή υπηρεσιών και οι όροι του ανταγωνισμού είναι επαρκώς ομοιογενείς και η οποία μπορεί να διακριθεί από γειτονικές κυρίως περιοχές, διότι στις εν λόγω περιοχές οι όροι του ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά».

Η Επιτροπή, στην υπό εξέταση καταγγελία, αναφορικά με τη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα ταξί, ομόφωνα θεωρεί ότι η γεωγραφική αγορά, εκτείνεται σε ολόκληρη την κυπριακή επικράτεια, καθότι το δίκτυο και η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της Κοινοπραξίας και της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης προς τα οχήματα τύπου ταξί πραγματοποιείται στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Όσον αφορά τη σχετική αγορά της παροχής περιεκτικής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι η γεωγραφική αγορά καταλαμβάνει ολόκληρη την κυπριακή επικράτεια, καθότι οι ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν τις υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Z. ΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

1. Έννομο συμφέρον

Βάσει του άρθρου 35(1) και (2) του Νόμου, δικαίωμα καταγγελίας πιθανών παραβάσεων του Νόμου, έχει οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει έννομο προς τούτο συμφέρον. Βάσει των αρχών του Διοικητικού Δικαίου, η Επιτροπή, ως διοικητικό όργανο, έχει υποχρέωση να προβεί στην δέουσα έρευνα υπό τις περιστάσεις για να διαπιστώσει κατά πόσο ο καταγγέλλων έχει έννομο συμφέρον να προβεί στην πιο πάνω καταγγελία, ήτοι κατά πόσο υπέστη ή κατά πόσο υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή να τεθεί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

Στη βάση των ενώπιον της Επιτροπής στοιχείων προκύπτει πως ο καταγγέλλων, κ. Μιλτιάδους, επηρεάζεται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως να εφαρμόζει η Κοινοπραξία, καθώς αποτελεί πελάτη της τελευταία με το να ασφαρίζει το ταξί του έναντι τρίτων σε αυτήν. Ως εκ τούτου, ο καταγγέλλων είχε έννομο συμφέρον να προβεί στην υπό εξέταση καταγγελία.

2. «Επιχείρηση»

Το άρθρο 2 του Νόμου ορίζει ως «Επιχείρηση» κάθε φορέα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τον διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής του.

Σύμφωνα και με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής το «ΔΕΕ»), η έννοια επιχείρηση, στο πλαίσιο του ανταγωνισμού συμπεριλαμβάνει «κάθε οντότητα που ασκεί οικονομικής ή εμπορικής φύσεως δραστηριότητες», ανεξάρτητα από τη νομική της υπόσταση και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται.⁸ Επιπλέον, το ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι ο όρος «οικονομικής φύσεως δραστηριότητα», εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που έχει σχέση με την προσφορά αγαθών και/ή υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που το διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησης του και η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.⁹

Η Κοινοπραξία έχει δημιουργηθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και λειτουργεί ως ασφαλιστική εταιρεία από το 1976, πραγματοποιώντας ασφαλίσεις στα οχήματα δημόσιας χρήσης προσφέροντας κάλυψη σε αυτά και τους επιβάτες τους σύμφωνα με τον Περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου) Νόμο 96(Ι)/2000.

Με βάση τα ως άνω στοιχεία, η Κοινοπραξία μπορεί να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση, όπως ορίζεται και στο Νόμο, καθότι προσφέρει υπηρεσίες και ασκεί καθ' όλα οικονομικής και εμπορικής φύσεως δραστηριότητες από τις οποίες προσκομίζει έσοδα.

⁸ Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elser v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

⁹ *Ibid.*

3. Παραβάσεις

Αξιολόγηση των θέσεων της καταγγέλλουσας εταιρείας

Η Επιτροπή, προτού εξετάσει τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα στην καταγγελία του, προβαίνει σε αξιολόγηση των σημείων που τέθηκαν από αυτόν επί της προκαταρκτικής θέσης της Επιτροπής που του κοινοποιήθηκε.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, έχοντας μελετήσει ενδελεχώς όλες τις θέσεις του καταγγέλλοντα, έχει ομόφωνα καταλήξει ότι δεν έχουν δοθεί από αυτόν οποιαδήποτε επιπρόσθετα στοιχεία, -πέραν αυτών που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τα οποία η Επιτροπή έχει ήδη επεξεργαστεί και μελετήσει και κατέληξε σε προκαταρκτικά συμπεράσματα κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 18/6/2018- τα οποία ανατρέπουν τα όσα έχουν αποφασιστεί στην προαναφερόμενη συνεδρία της.

Περαιτέρω, η Επιτροπή απορρίπτει τις αναφορές του καταγγέλλοντα ότι έλαβε απόφαση μετά από οκτώ χρόνια για την καταγγελία του. Σύμφωνα με τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η καταγγελία του κ. Λ. Μιλτιάδους παρελήφθη στις 23/10/2013 και αφορούσε τη διερεύνηση ισχυρισμών για είκοσι τέσσερις (24) ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ η δέουσα προκαταρκτική έρευνα ολοκληρώθηκε με την κατάθεση εσωτερικού σημειώματος στις 19/6/2017. Εν τω μεταξύ, ο καταγγέλλων είχε ενημερωθεί αρχικά με επιστολή ημερομηνίας 8/4/2016 για την απόφαση της τότε Επιτροπής, να ανακαλέσει όλες τις αποφάσεις που έλαβε, έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Χρίστο Τσίγκη υπό το φως της απόφασης του Διοικητικού Δικαστηρίου, ημερομηνίας 29/1/2016, στην Προσφυγή με αρ. 5651/2013 (*Αρχή Τηλεπικοινωνιών Κύπρου κ.α. και 1. Επιτροπής Προστασίας Ανταγωνισμού και 2. Κυπριακής Δημοκρατίας μέσω Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού*) και αργότερα, με νέα επιστολή, ενημερώθηκε στις 15/6/2017, από την υπό νέα σύνθεση της Επιτροπής, για την ανάκληση της ανακλητικής απόφασης της ημερομηνίας 29/3/2016, προς ενεργό συμμόρφωση με την απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου στην Αναθεωρητική Έφεση με αρ. 2/2016, η οποία ανέτρεψε την απόφαση του Διοικητικού Δικαστηρίου, ημερομηνίας 29/1/2016, στην Προσφυγή με αρ. 5651/2013.

Επίσης σημειώνεται ότι στο παρελθόν, και συγκεκριμένα στις 25/10/2010, ο κ. Λ. Μιλτιάδους είχε αποστείλει επιστολή-καταγγελία προς την Επιτροπή, για την οποία όμως η Επιτροπή στις 26/11/2010, ενημέρωσε τον καταγγέλλοντα ότι δεν είχε υποβληθεί νομότυπα, καθώς δεν είχαν συμπεριληφθεί σ' αυτήν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες που το άρθρο 35 και το Παράρτημα του Νόμου, ως ίσχυε τότε, επιτάσσει και ως εκ τούτου τον καλούσε όπως υποβάλει νομότυπα την καταγγελία του εντός 21 ημερών, από την κοινοποίηση της σχετικής επιστολής. Μετά την παρέλευση της τεθείσας προθεσμίας και αφού ο καταγγέλλων δεν προέβη σε νομότυπη καταγγελία, ως η υπόδειξη της Επιτροπής, η τελευταία, με επιστολή της ημερομηνίας 28/1/2011, τον ενημέρωσε ότι σε συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 14/1/2011, αποφάσισε να απορρίψει την καταγγελία του και ο διοικητικός φάκελος της υπόθεσης έκλεισε.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα ότι δεν πραγματοποιήθηκε η «*παραμικρή έρευνα*», η Επιτροπή αντιπαραβάλλει πως από το διοικητικό φάκελο της υπόθεσης γίνεται φανερό η μεγάλης έκτασης έρευνα που έγινε και ότι στο πλαίσιο του άρθρου 30 του Νόμου στάλθηκαν ερωτηματολόγια και λήφθηκαν απαντήσεις από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες που καταγγέθηκαν αλλά και από την Κοινοπραξία που απέστειλε και δεύτερες διευκρινιστικές απαντήσεις, οι οποίες έτυχαν ενδελεχούς εξέτασης και αξιολόγησης στη βάση της υφιστάμενης νομολογίας και νομοθεσίας.

Περαιτέρω, επί του ίδιου θέματος που τέθηκε από τον καταγγέλλοντα της μη διερεύνησης από την Επιτροπή, την οποία σχετίζει με τα τρία δυστυχήματά του, η Επιτροπή καταρχάς τονίζει ότι, σε αντίθεση με τα όσα αυτός ισχυρίζεται για τη λήψη της απόφασής της, έχει μελετήσει ενδελεχώς όλα τα ενώπιόν της στοιχεία, έγγραφα και αλληλογραφία που στάλθηκε από τα εμπλεκόμενα μέρη και τα έχει αξιολογήσει δεόντως.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα για το κόστος του ενός εκ των ατυχημάτων που ενεπλάκη και για τα ποσά που πληρώθηκαν από την Κοινοπραξία και ότι αυτά ήταν μεγάλα για επιδιόρθωση του οχήματος που κτυπήθηκε, ενώ η ζημιά που έγινε ήταν μικρή και το κόστος πολύ μικρότερο και ότι επίσης στη μία περίπτωση η Κοινοπραξία πλήρωσε την ευθύνη του τη στιγμή που η κοπέλα οδηγός παραδέχτηκε ότι έφταιγε, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτά δεν εμπίπτουν εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της.

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι αποτελεί ανεξάρτητο διοικητικό όργανο, του οποίου οι αρμοδιότητες πηγάζουν από το Νόμο και ως τέτοιο ενεργεί καθόλα εντός του πλαισίου, των αρμοδιοτήτων και εξουσιών που του παρέχει ο Νόμος, το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού και δη ο Κανονισμός (ΕΚ) 1/2003 και φυσικά, οι Γενικές Αρχές του διοικητικού δικαίου. Οι δε πράξεις το διοικητικού οργάνου υπόκεινται στον αναθεωρητικό έλεγχο τόσο του Διοικητικού όσο και του Ανωτάτου Δικαστηρίου.

Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να αποφασίζει επί παραβάσεων ανταγωνισμού των άρθρων 3 και 6 του Νόμου, να προβαίνει σε έλεγχο των συγκεντρώσεων μείζονος σημασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου 83(Ι)/2014 και να λαμβάνει σχετικές αποφάσεις, σύμφωνα με το Νόμο της, τις γενικές αρχές του διοικητικού δικαίου, όπως αυτές αποτυπώνονται στον περί των Γενικών Αρχών του Διοικητικού Δικαίου Νόμο, Ν. 158(Ι)/1999 και το Ευρωπαϊκό Δίκαιο Ανταγωνισμού.

Επομένως, η Επιτροπή δεν έχει αρμοδιότητα να κρίνει κατά πόσο η χρέωση που έγινε από τον τεχνικό για την επιδιόρθωση ενός οχήματος προς την Κοινοπραξία ήταν ορθή και χαμηλότερη σε σχέση με τον αν απευθυνόταν σε άλλο τεχνικό ή στην αντιπροσωπεία του οχήματος, ούτε και το εν λόγω θέμα της χρέωσης επιχείρησης, συγκεκριμένα της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας ή κάποιας εκ των μελών της, από τον τεχνικό αφορά αντιανταγωνιστική συμπεριφορά ή πρακτική της Κοινοπραξίας που ελέγχεται από την Επιτροπή στο πλαίσιο του Νόμου.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι, ούτε το θέμα της ευθύνης του ατυχήματος που θέτει ο καταγγέλλων έχει αρμοδιότητα να το κρίνει, καθότι ο καταμερισμός της ευθύνης ενός ατυχήματος

δεν αφορά αντιανταγωνιστική συμπεριφορά ή πρακτική επιχείρησης, συγκεκριμένα της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας ή κάποιας εκ των μελών της, που ελέγχεται από την Επιτροπή στο πλαίσιο του Νόμου. Εξάλλου, ο καθορισμός της ευθύνης των οδηγών στις περιπτώσεις ατυχημάτων καθορίζεται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας, από την νομολογία των Δικαστηρίων, καταρτίζεται επίσης εκτίμηση από ανεξάρτητους εκτιμητές και σε περίπτωση ύπαρξης οποιασδήποτε διαφωνίας των ενδιαφερομένων, τότε μπορεί να ακολουθηθεί η δικαστική οδός, ώστε το θέμα της ευθύνης και των αποζημιώσεων να αποφασιστεί από το δικαστήριο.

Όσον αφορά τα λοιπά ερωτήματα που θέτει ο καταγγέλλων στις θέσεις του και ζητά να απαντηθούν από την Επιτροπή, όπως, γιατί η Κοινοπραξία δεν του αποστέλλει συμβόλαιο, αλλά ένα σημείωμα, γιατί στο κτήριο της Κοινοπραξίας συστεγάζονται συγκεκριμένες άλλες εταιρείες, οργανισμοί και γιατί η εταιρεία GAN DIRECT ξεκίνησε να ασφαρίζει οχήματα δημόσιας χρήσης, αλλά αργότερα σταμάτησε και βρέθηκε μέτοχος στην Κοινοπραξία, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι αυτά δεν εμπíπτουν εντός του πλαισίου των αρμοδιοτήτων της. Ούτε βεβαίως και προκύπτει θέμα προστασίας του ανταγωνισμού στο οποίο οφείλει η Επιτροπή να επέμβει επειδή στεγάζονται άλλες εταιρείες/επιχειρήσεις και οργανισμοί στο ίδιο κτήριο και ούτε φυσικά γνωρίζει τους λόγους που μία ασφαλιστική εταιρεία σταμάτησε να ασφαρίζει δημόσιας χρήσης οχήματα. Τουναντίον, αυτό το γεγονός ίσως και να υποδεικνύει ότι το κόστος ή η ζημιά αυτής ήταν τόση, ώστε η καλύτερη επιχειρηματική της επιλογή ήταν να αποδέχεται τέτοιου είδους ασφάλεια στο πλαίσιο της Κοινοπραξίας και μόνο με τις λοιπές ασφαλιστικές εταιρείες.

Αναφορικά με το ερώτημα του καταγγέλλοντα για το μέλος της Επιτροπής που ζήτησε να εξαιρεθεί από τη διαδικασία της Επιτροπής, αυτό μπορεί να απαντηθεί από τα γεγονότα που καταγράφηκαν στην προκαταρκτική θέση της Επιτροπής που κοινοποιήθηκε προς αυτόν βάσει των οποίων παρατίθεται το ιστορικό της εξέτασης της υπόθεσης. Υπογραμμίζεται ότι το ίδιο το μέλος ζήτησε την εξαίρεσή του και όπως προκύπτει και από το σχετικό πρακτικό της Επιτροπής αποχώρησε από την αίθουσα προτού ξεκινήσει η συζήτηση του θέματος. Επομένως, δεν μπορούσε να γνωρίζει την απόφαση, που θα ελάμβανε η Επιτροπή και ότι θα ενεργοποιείτο το άρθρο 16(2) του Νόμου σύμφωνα με το οποίο: *«Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται κατά πλειοψηφία και, σε περίπτωση ισοψηφίας, επικρατεί η ψήφος του προεδρεύοντος»*. Όσον αφορά το λόγο της εξαίρεσης, το Μέλος της Επιτροπής, κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας, δήλωσε ότι θα εξαιρεθεί από την εξέταση της υπόθεσης λόγω πρότερης ενασχόλησης του ιδίου με διατήρηση και λειτουργία ασφαλιστικού γραφείου, αλλά και τρέχουσας ενασχόλησης προσώπου με το οποίο έχει πρώτο βαθμό συγγένειας, στον τομέα των ασφαλιστικών εργασιών.

Τέλος, όσον αφορά το ερώτημα του καταγγέλλοντα για το κατά πόσο η Επιτροπή σκοπεύει να κάνει κάτι *«σχετικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουμε από τα ταξί του ψευδοκράτους, (συγγνώμη που δεν χρησιμοποιώ τη λέξη του γλωσσάριου) τα οποία αλωνίζουν και στις ελεύθερες*

περιοχές τώρα;», η Επιτροπή σημειώνει ότι δεν είναι θέμα που τέθηκε στην καταγγελία του καταγγέλλοντα ημερομηνίας 23/10/2013 και εξετάζεται στην παρούσα υπόθεση.

3.1 Άρθρο 3(1) του Νόμου

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου «Σύμπραξη» σημαίνει οποιαδήποτε τυπική ή άτυπη, γραπτή ή άγραφη, εκτελεστή κατά νόμο ή μη συμφωνία ή την εναρμονισμένη πρακτική δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων ή την απόφαση ενώσεως επιχειρήσεων.

Το δε άρθρο 3(1) του Νόμου ορίζει ότι:

«3.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 4 και 5, απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, όλες οι αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της Δημοκρατίας, ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται –

(α) στον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό των τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων όρων συναλλαγής

(β) στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής, της διάθεσης, της τεχνολογικής ανάπτυξης ή των επενδύσεων

(γ) στη γεωγραφική ή άλλη κατανομή των αγορών ή των πηγών προμήθειας

(δ) στην εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση

(ε) στην εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή από μέρους των αντισυμβαλλόμενων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, κατά τη φύση τους ή σύμφωνα με τις κρατούσες εμπορικές συνήθειες, δε συνδέονται με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών.»

Υπό το φως των προαναφερόμενων προνοιών του άρθρου 3(1) του Νόμου, είναι εμφανές ότι είναι απαραίτητο η υπό εξέταση σύμπραξη, ήτοι η συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και της Κοινοπραξίας, να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού και ως παράνομη σύμπραξη πρέπει να επηρεάζει τον ανταγωνισμό, ενώ ταυτόχρονα απαιτείται όπως ο επηρεασμός αυτός να είναι αισθητός, ή να περιορίζει την ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά ή να παραβιάζει τα συμφέροντα των καταναλωτών.

Στην καταγγελία του κ. Μιλτιάδους έχουν καταγραφεί οι εξής ισχυρισμοί: *«Συγκεκριμένα η Κοινοπραξία μαζί με όλες τις ασφαλιστικές εταιρίες που αποτελούν και τους μετόχους της συμφωνούν μεταξύ τους κατά παράβαση του άρθρου 3(1) του νόμου να ασφαλίζει η Κοινοπραξία αναγκαστικά για κάλυψη ζημιών τρίτων ενώ αρνείται να σε καλύψει περιεκτικά και σε στέλλει στις ασφαλιστικές εταιρίες του κλάδου που είναι και μέτοχοι στην Κοινοπραξία για δεύτερο συμβόλαιο. Με αυτό τον τρόπο όλες οι ασφαλιστικές εταιρίες που αναφέρθηκαν μαζί με την Κοινοπραξία συμφωνούν παράνομα και περιορίζουν τον ανταγωνισμό κατανέμοντας τις αγορές μεταξύ τους κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του νόμου.»*

Επίσης, ο κ. Μιλτιάδους καταγγέλλει ότι οι καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες με το να συμφωνούν ποιες υπηρεσίες θα προσφέρει η κάθε μία κατανέμουν την αγορά μεταξύ τους και βλάπτουν τα συμφέροντα του σαν καταναλωτή και ότι σε ατύχημα που είχε το 2008, παρόλο που ο οδηγός του άλλου οχήματος παραδέχτηκε ότι έφταιγε, η Κοινοπραξία αποφάσισε μαζί με την ασφαλιστική εταιρεία του οδηγού, που χτύπησε τον καταγγέλλοντα, να πληρώσει η Κοινοπραξία τις ζημιές, αυξάνοντας του τα επασφάλιστρα.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι βάσει των πιο πάνω, ο κ. Μιλτιάδους, αφενός ισχυρίζεται ότι υπάρχει παράνομη σύμπραξη μεταξύ των καταγγελλόμενων ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας, για κατανομή μεταξύ τους της αγοράς ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ταξί έναντι τρίτου και της αγοράς περιεκτικής κάλυψης, η οποία εκφράζεται με την άρνηση της Κοινοπραξίας να ασφαλίσει περιεκτικά τα οχήματα και την παραπομπή τους στις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της. Αφετέρου, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται, ότι μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της Κοινοπραξίας υπάρχει παράνομη σύμπραξη για καταμερισμό της ευθύνης, γεγονός που οδηγεί στο να μην επωμίζεται πάντα ο υπαίτιος του ατυχήματος οδηγός την ευθύνη και άρα τα επασφάλιστρα.

Η Κοινοπραξία, στις απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας αναφέρει ότι ο κ. Μιλτιάδους έχει εντελώς εσφαλμένη εντύπωση ότι η Κοινοπραξία αποφασίζει ποια εταιρεία αναλαμβάνει την ευθύνη της καταβολής αποζημιώσεων. Σε σχέση με το ποιος φέρει την ευθύνη στις περιπτώσεις ατυχημάτων, στα οποία εμπλέκονται και οχήματα ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία, αναφέρει ότι δεν είναι θέμα δικής της απόφασης, αλλά αντίθετα ακολουθείται από την Κοινοπραξία η ίδια διαδικασία που ακολουθείται από τις υπόλοιπες ασφαλιστικές. Κατά την Κοινοπραξία, στις πλείστες των περιπτώσεων, ένεκα της τεχνολογίας, του πλούσιου φωτογραφικού υλικού και γενικώς την υποστήριξη εξειδικευμένων υπηρεσιών, το ποιος φέρει την ευθύνη είναι σαφές εξ αρχής και ως εκ τούτου η εταιρεία, της οποίας ο ασφαλισμένος έδειξε την αμέλεια, που είχε ως συνέπεια την πρόκληση του ατυχήματος, αναλαμβάνει την ευθύνη της καταβολής των αποζημιώσεων. Στην αντίθετη περίπτωση, το θέμα συζητείται μεταξύ των ενδιαφερομένων και αν η διαφωνία δεν μπορεί να γεφυρωθεί, τότε ακολουθείται η δικαστική οδός, ώστε το θέμα της ευθύνης ή/και των αποζημιώσεων να αποφασιστεί από το δικαστήριο. Αυτή η διαδικασία ακολουθείται απ' όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες και φυσικά η Κοινοπραξία δεν αποτελεί την εξαίρεση.

Σε σχέση με το είδος της ασφαλιστικής κάλυψης, που παρέχει η Κοινοπραξία, η τελευταία αναφέρει ότι παρέχει ασφαλιστική κάλυψη μόνο έναντι τρίτου, γιατί αυτός ήταν και ο σκοπός της ίδρυσής της, δηλαδή η παροχή της υποχρεωτικής από το Νόμο ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου, η οποία περιλαμβάνει την κάλυψη των επιβατών και των τρίτων, δηλαδή όλων των αθών, από πλευράς ευθύνης, σε περίπτωση δυστυχήματος. Ο λόγος είναι ότι η συγκεκριμένη κάλυψη μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την έγερση σοβαρών απαιτήσεων (για σοβαρούς τραυματισμούς, θανάτους) και την ανάγκη ικανοποίησής τους μέχρι του ανωτάτου ορίου, το οποίο έχει καθοριστεί από την αρμόδια αρχή του κράτους σε €33.540.000 για κάθε δυστύχημα. Από αυτήν την κάλυψη είναι που

προέρχονται οι υψηλοί κίνδυνοι, τους οποίους καμιά μεμονωμένη ασφαλιστική εταιρεία δεν είναι πρόθυμη να καλύψει, στην περίπτωση οχημάτων δημοσίας χρήσης και των μη αποδεκτών κινδύνων.

Η Κοινοπραξία συμπληρώνει ότι, την περιεκτική κάλυψη του οχήματος, η οποία ισοδυναμεί με την αξία του, μπορεί να την αναλάβει οποιαδήποτε ασφαλιστική εταιρεία, αφού είναι σε θέση να πληρώσει τέτοιου μεγέθους αποζημιώσεις.

Με τα όσα αναφέρονται από την Κοινοπραξία φαίνεται να συμφωνούν και οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της. Όπως προκύπτει από τις απαντήσεις που δόθηκαν από αυτές στα ερωτηματολόγια της Υπηρεσίας, οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της δηλώνουν σχετικά με τον τρόπο λήψεως των αποφάσεων της Κοινοπραξίας ότι η τελευταία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση. Η Διοικούσα Επιτροπή διορίζει τον Διευθυντή, ο οποίος έχει την ευθύνη για τις καθημερινές δραστηριότητες (day to day business) της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά το ύψος των ασφαλίσεων, αναφέρουν ότι αυτά υπολογίζονται κατά καιρούς από τον Διευθυντή σε συνεργασία με το προσωπικό και εγκρίνονται από τη Διοικούσα Επιτροπή. Το ύψος των επασφαλίσεων υπολογίζεται από το τμήμα ασφαλίσεων της Κοινοπραξίας σε συνεργασία με τον Διευθυντή, με βάση συγκεκριμένη διαδικασία και αντικειμενικά κριτήρια.

Όσον αφορά το θέμα της παροχής από την Κοινοπραξία μόνο κάλυψης έναντι τρίτου και όχι περιεκτικής κάλυψης, οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας αναφέρουν ότι η τελευταία παρέχει την ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη που επιβάλλεται από τη σχετική Νομοθεσία. Αυτή περιορίζεται στην κάλυψη έναντι τρίτου και δεν καλύπτει την περιεκτική η οποία αφήνεται στην ασφαλιστική αγορά.

Αναφορικά με τον τρόπο λήψης της απόφασης για το ποια ασφαλιστική εταιρεία φέρει την ευθύνη σε κάθε περίπτωση ατυχήματος, οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας αναφέρουν ότι η Κοινοπραξία δεν αποφασίζει ποια ασφαλιστική εταιρεία ευθύνεται για συγκεκριμένο ατύχημα.

Σε σχέση με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαρίζει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της αναφέρουν ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών του ομίλου συνασφάλισης. Σκοπός της συνασφάλισης είναι μόνο η ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος καθορίζει, δηλαδή έναντι τρίτου για οχήματα ενοικίασης, δημόσιας χρήσης και κινδύνων για τους οποίους δεν υπάρχει προθυμία ανάληψής τους από ασφαλιστικές εταιρείες. Η συνασφάλιση αυτή είναι μόνο για ασφάλεια κινδύνων που ο Νόμος υποχρεωτικά επιβάλλει.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας τονίζουν ότι δεν ασκούν οποιονδήποτε έλεγχο και δεν ενημερώνονται για τα θέματα λειτουργίας της Κοινοπραξίας στις καθημερινές της δραστηριότητες

Οι περισσότερες ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της Κοινοπραξίας, δήλωσαν ότι δεν έχουν πελάτες για οχήματα δημόσιας χρήσης για περιεκτική κάλυψη, με εξαίρεση {...}.

Η {...} αναφέρει ότι στις περιπτώσεις που για οποιοδήποτε λόγο η εταιρεία παρέχει κάλυψη σε οχήματα δημόσιας χρήσης, τότε αυτά λόγω του αυξημένου κινδύνου, επιβαρύνονται {...}%. Η εταιρεία ανέφερε επίσης ότι, μέχρι τις 7/4/2014, ημερομηνία αποστολής των απαντήσεων της στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, παρείχε κάλυψη σε δεκαπέντε (15) οχήματα δημόσιας χρήσης με επιβάρυνση 25%.

Η {...} αναφέρει συγκεκριμένα ότι έχει ασφαλισμένους {...}.

Η {...} αναφέρει ότι {...}.

Η {...} αναφέρει ότι παρείχε {...}.

Απόφαση των Μελών της Επιτροπής, κ. Ανδρέα Καρύδη και κ. Παναγιώτη Ουστά

Τα μέλη της Επιτροπής, κ.κ Ανδρέας Καρύδης και Παναγιώτης Ουστάς, έχοντας υπόψη τους εν λόγω ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα που αφορούν παράνομη σύμπραξη που επηρεάζει τον ανταγωνισμό κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου, και τα όσα καταγράφηκαν ανωτέρω, αποφάσισαν τα ακόλουθα:

Σε σχέση με την καταγγελία του κ. Μιλτιάδους περί της περιοριστικής του ανταγωνισμού σύμπραξης μεταξύ της Κοινοπραξίας και των καταγγελλομένων για κατανομή των αγορών, κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου τα μέλη κ.κ. Ανδρέας Καρύδης και Παναγιώτης Ουστάς σημειώνουν τα ακόλουθα:

Από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και ειδικότερα από τις απαντήσεις τόσο της Κοινοπραξίας, όσο και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, στα ερωτηματολόγια της Υπηρεσίας (ημερομηνίας 20/12/2013 προς την Κοινοπραξία και 27/3/2014 προς καθμία από τις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της), αλλά και όπως προκύπτει και από την Ιδρυτική Συμφωνία της Κοινοπραξίας, σκοπός δημιουργίας της Κοινοπραξίας ήταν η ασφάλιση των δημοσίων οχημάτων έναντι τρίτου, λόγω της απροθυμίας των ασφαλιστικών εταιρειών να αναλάβουν τον ψηλό κίνδυνο.

Η κοινοπραξία έχει δημιουργηθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών και λειτουργεί ως ασφαλιστική εταιρεία από το 1976 πραγματοποιώντας ασφαλίσεις στα οχήματα δημόσιας χρήσης.

Τα μέλη της Κοινοπραξίας, ήτοι οι ασφαλιστικές εταιρείες, ανέρχονται σήμερα στις είκοσι τρεις (23). Η Κοινοπραξία λαμβάνει αποφάσεις μέσω Διοικούσας Επιτροπής, της οποίας οι συμμετέχοντες εκλέγονται από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας κάθε Φεβρουάριο, μετά από Γενική Συνέλευση.

Η Κοινοπραξία στο τέλος κάθε έτους μοιράζει στα μέλη της την ζημιά/κέρδος ανάλογα με το ποσοστό συμμετοχής τους.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι απαντώντας στον ισχυρισμό, του καταγγέλλοντα περί συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της να μην ασφαλίσει η Κοινοπραξία παρά μόνο κάλυψη έναντι τρίτων και επιβατών, ανέφεραν ότι δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, αλλά συμφωνία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών μελών-μετόχων του ομίλου συνασφάλισης.

Όπως καταγράφεται και στο σημείωμα της Υπηρεσίας, για την κατάφαση της ύπαρξης συμφωνίας στο δίκαιο του ανταγωνισμού, κριτήριο είναι η σύμπτωση βουλήσεων μεταξύ ανεξάρτητων οικονομικών οντοτήτων. Οι κανόνες ανταγωνισμού δεν απαιτούν την ύπαρξη σύμβασης ή επίσημης συμφωνίας για τη στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 3 του Νόμου. Συνεπώς υπάγονται στην απαγόρευση του εν λόγω άρθρου και άτυπες συμφωνίες που δεν έχουν όλα τα χαρακτηριστικά της σύμβασης. Επομένως, είναι αδιάφορος ο τρόπος κατάρτισης της σύμβασης, αν η σύμβαση είναι διαρκής ή πρόσκαιρη, αν είναι επώνυμη, ανώνυμη ή μεικτή, αν γεννά ενοχική υποχρέωση για πράξη ή παράλειψη σε βάρος ενός μόνο συμβαλλομένου ή όλων, αν είναι σύμβαση προσχώρησης, καθώς και αν είχε εκτελεσθεί ή όχι.¹⁰

Από τα στοιχεία του Διοικητικού φακέλου της Υπόθεσης διαφαίνεται ότι, είναι η απροθυμία και/ή άρνηση των ασφαλιστικών εταιρειών που οδήγησε στη δημιουργία της Κοινοπραξίας ώστε αυτή να παρέχει την υποχρεωτική από τον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμο, κάλυψη έναντι τρίτου και όχι η ανάγκη όπως αναφέρεται στο σημείωμα της Υπηρεσίας.

Ως αποτέλεσμα της συμφωνίας των ασφαλιστικών εταιρειών, η Κοινοπραξία αποτελεί τη μοναδική στην Κυπριακή αγορά συνεργασία ασφαλιστικών εταιρειών, η οποία ασφαλίσει τα Οχήματα Δημόσιας Χρήσης και τους Ανασφάλιστους Οδηγούς που θεωρούνται ως ανεπιθύμητοι από τις ασφαλιστικές εταιρείες λόγω του ψηλού ασφαλιστικού κινδύνου.

Καταληκτικά, τα μέλη κ.κ. Ανδρέας Καρύδης και Παναγιώτης Ουστάς θεωρούν ότι, από τα στοιχεία, που βρίσκονται καταχωρημένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης υπάρχει κατανομή των ασφαλιστικών αγορών και στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου εναντίον των καταγγελλόμενων ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας.

¹⁰ Δημήτρης Τζουγανάτος, Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, σελ. 305.

Απόφαση της Προέδρου της Επιτροπής, κας Λουκίας Χριστοδούλου και του Μέλους της Επιτροπής, κ. Πολυνείκη-Παναγιώτη Χαραλαμπίδη

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, κα Λουκία Χριστοδούλου, και το μέλος της Επιτροπής κ. Πολυνείκης-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, μελετώντας όλα τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, αποφάσισαν ως εξής:

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί κατανομής της ευθύνης μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της Κοινοπραξίας, κατέληξαν πως από τα ενώπιόν τους στοιχεία δεν στοιχειοθετείται η ύπαρξη απαγορευμένης σύμπραξης. Ο καταγγέλλων, παρά τους ισχυρισμούς του, δεν έχει στοιχειοθετήσει την καταγγελία του στη βάση επαρκών στοιχείων και μέσα από την έρευνα της Υπηρεσίας και από τα στοιχεία που απέστειλαν οι καταγγελλόμενες εταιρείες, δεν προκύπτει οποιαδήποτε παράνομη σύμπραξη.

Περαιτέρω σημείωσαν ότι, από τα ενώπιόν της Επιτροπής στοιχεία προκύπτει ότι, το ζήτημα της ευθύνης επιλύεται βάσει της έκθεσης (report) που ετοιμάζεται μέσω διαδικασίας στην οποία εμπλέκονται ειδικοί εμπειρογνώμονες. Ανεξάρτητα των πιο πάνω, όσον αφορά την ευθύνη του κάθε οδηγού σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος και τον ενδεχόμενο καταμερισμό της ευθύνης του, όπως αναφέρει τόσο η Κοινοπραξία όσο και οι μέτοχοι της, αυτή αφορά άλλους κλάδους δικαίου. Το κριτήριο για την ευθύνη των οδηγών καθορίζεται από τους Κανονισμούς Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και από τη νομολογία που υπάρχει αναφορικά με τροχαία δυστυχήματα. Επομένως, κατέληξαν ότι ακόμα και εάν υπάρχει διαφωνία οποιουδήποτε ατόμου που ενεπλάκη σε τροχαίο ατύχημα με την ασφαλιστική του εταιρεία, αυτός έχει τη δυνατότητα να απευθυνθεί προς επίλυση του θέματος στη δικαιοσύνη.

Επεσήμαναν ότι, όσον αφορά τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα περί ύπαρξη συμφωνίας μεταξύ της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, για κατανομή μεταξύ τους της αγοράς ασφαλιστικής κάλυψης για οχήματα ταξί έναντι τρίτου και της αγοράς περιεκτικής κάλυψης, εν πρώτοις το πρώτο στοιχείο που θα πρέπει να στοιχειοθετεί είναι η ύπαρξη σύμπραξης μεταξύ τους.

Σημείωσαν ότι, για την κατάφαση της ύπαρξης συμφωνίας στο δίκαιο του ανταγωνισμού, κριτήριο είναι η σύμπτωση βουλήσεων μεταξύ ανεξάρτητων οικονομικών οντοτήτων. Οι κανόνες ανταγωνισμού δεν απαιτούν την ύπαρξη σύμβασης ή επίσημης συμφωνίας για τη στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 3 του Νόμου. Συνεπώς, υπάγονται στην απαγόρευση του εν λόγω άρθρου και άτυπες συμφωνίες που δεν έχουν όλα τα χαρακτηριστικά της σύμβασης. Επομένως, είναι αδιάφορος ο τρόπος κατάρτισης της σύμβασης, αν η σύμβαση είναι διαρκής ή πρόσκαιρη, αν είναι επώνυμη, ανώνυμη ή μεικτή, αν γεννά ενοχική υποχρέωση για πράξη ή παράλειψη σε βάρος ενός μόνο συμβαλλομένου ή όλων, αν είναι σύμβαση προσχώρησης, καθώς και αν είχε εκτελεσθεί ή όχι.¹¹

¹¹ *Ibid.*

Η κα Χριστοδούλου και ο κος Χαραλαμπίδης υπογράμμισαν πως, σύμφωνα με τα όσα απάντησαν, τόσο η Κοινοπραξία, όσο και οι ασφαλιστικές εταιρείες-μέτοχοι της, στα ερωτηματολόγια της Υπηρεσίας κατά την προκαταρκτική της έρευνα (ημερομηνίας 20/12/2013 προς την Κοινοπραξία και 27/3/2014 προς καθεμία από τις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της), αλλά και όπως προκύπτει και από την Ιδρυτική Συμφωνία της Κοινοπραξίας, σκοπός της δημιουργίας της Κοινοπραξίας ήταν η ασφάλιση των δημοσίων οχημάτων έναντι τρίτου, λόγω της μέχρι τότε απροθυμίας των ασφαλιστικών εταιρειών να αναλάβουν τον υψηλό κίνδυνο. Εξ ανάγκης, φαίνεται λοιπόν να δημιουργήθηκε η Κοινοπραξία, για να παρέχει την υποχρεωτική από τον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμο,¹² κάλυψη έναντι τρίτου. Η περιεκτική κάλυψη του οχήματος, που ισοδυναμεί με την αξία αυτού και η οποία δεν διαφοροποιείται αν πρόκειται για όχημα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης και για την οποία ουδέποτε τέθηκε θέμα άρνησης ανάληψής της από τις ασφαλιστικές εταιρείες, παρέμεινε σε αυτές ως ήταν και πριν τη δημιουργία της Κοινοπραξίας.

Συνεπώς, δεν φαίνεται να υπήρξε ποτέ οποιαδήποτε γραπτή ή προφορική, τυπική ή άτυπη συμφωνία μεταξύ Κοινοπραξίας και ασφαλιστικών εταιρειών για να αποκλειστεί η περιεκτική κάλυψη οχημάτων από την Κοινοπραξία.

Σύμφωνα με την πάγια ενωσιακή νομολογία, οι συμφωνίες κατανομής αγορών αποτελούν πρόδηλους περιορισμούς του ανταγωνισμού, καθότι πέραν του σοβαρού περιορισμού του ανταγωνισμού που ενέχουν, επιφέρουν τη στεγανοποίηση των αγορών και ως εκ τούτου το άρθρο 3(1) του Νόμου, απαγορεύει συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων ή παραγωγών για κατανομή των αγορών, είτε αυτή αφορά εδαφική γεωγραφική κατανομή, είτε αφορά κατανομή πελατών, είτε ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού.¹³

Η εδαφική γεωγραφική κατανομή πραγματοποιείται όταν τα μέρη συμφωνούν σε ποιες γεωγραφικές περιοχές θα πωλούν, κατανέμοντας εδαφικά τις αγορές μεταξύ τους. Αντιπροσωπευτικές αποφάσεις του ΔΕΕ θεωρούνται οι *Zinc Phosphate*¹⁴ και *Needles*¹⁵. Ειδική περίπτωση εδαφικής κατανομής είναι η συμφωνία κατανομής πελατών.¹⁶ Στην υπόθεση *Ζυθοποιίες Λουξεμβούργου*,¹⁷ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε ως κατανομή αγορών, με τη μορφή της κατανομής πελατείας, τη δέσμευση μεταξύ

¹² Σύμφωνα με το Άρθρο 3(1) των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμων του 2000 έως 2010:

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

¹³ Υπόθεση T-25/95, *Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2000] ECR II-491.

¹⁴ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2001, 2003/437/EK: (COMP/E-1/37.027 — Φωσφορικός ψευδάργυρος) ΕΕ L 153 της 20.6.2003, σ. 1 έως 39.

¹⁵ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COMP/38.338, 26/10/2004.

¹⁶ Δημήτρης Τζουγανάτος, Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού, Νομική Βιβλιοθήκη, 2013, σελ. 307.

¹⁷ Υπόθεση COMP/37800/F3, 2002/759/EK.

ζυθοποιών του Λουξεμβούργου να απέχουν από την πώληση ζύθου σε καταστήματα που ήταν συμβεβλημένα με άλλη ζυθοποιία. Σκοπός της συμφωνίας αυτής ήταν ο περιορισμός του ανταγωνισμού μεταξύ των συμβαλλομένων εταιρειών ζυθοποιίας, μέσω της διατήρησης των πελατών για την κάθε μία εταιρεία. Επιπλέον, με τη συμφωνία αυτή εμποδίζονταν άλλες εταιρείες να διεισδύσουν στην αγορά αυτή.

Ενισχυτικό των προαναφερθέντων, αποτελεί το γεγονός ότι, στην υπό εξέταση υπόθεση, η Κοινοπραξία, δεν φαίνεται να προβαίνει σε οποιοδήποτε από τα δύο, πιο πάνω αναφερόμενα, είδη κατανομής των αγορών. Η συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της Κοινοπραξίας να ασφαρίζει η τελευταία τα δημόσια οχήματα έναντι τρίτου δεν συνιστά ούτε γεωγραφική κατανομή αγορών, αλλά ούτε και συμφωνία κατανομής πελατών, αφού με βάση και τις απαντήσεις των ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της Κοινοπραξίας στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας ημερομηνίας 27 Μαρτίου 2014, οι ίδιες θεωρούν αδύνατη και ανεπιθύμητη την ανάληψη τόσο υψηλού κινδύνου.

Περαιτέρω, σημείωσαν ότι, προϋπόθεση στοιχειοθέτησης της παράβασης του άρθρου 3(1) του Νόμου, όπως προκύπτει από το ίδιο το άρθρο, είναι η σύμπραξη να έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της Δημοκρατίας. Εν προκειμένω και σύμφωνα με τα όσα σημειώθηκαν ανωτέρω αλλά και με βάση τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου, δεν φαίνεται να επηρεάστηκε με οποιονδήποτε τρόπο ο υφιστάμενος ανταγωνισμός, αφού ανέκαθεν η περιεκτική κάλυψη των οχημάτων ταξί αναλαμβάνονταν από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Η δημιουργία της Κοινοπραξίας δεν άλλαξε κάτι στη σχετική αγορά της προσφοράς περιεκτικής ασφαλιστικής κάλυψης του οχήματος. Από την άλλη, η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα ταξί, αποκλειστικά από την Κοινοπραξία, δεν αποκλείει από την αγορά ανταγωνιζόμενες και δυνητικά ανταγωνιζόμενες ασφαλιστικές εταιρείες, αφού ένας τόσο υψηλός κίνδυνος δεν έχει διαφανεί να μπορεί να αναληφθεί ή να γίνεται αποδεκτός από καμία μεμονωμένη ασφαλιστική εταιρεία ή να είναι κάποια εταιρεία πρόθυμη να αναλάβει.

Σύμφωνα επιπλέον με τη βιβλιογραφία και την ενωσιακή νομολογία, η εν λόγω κατανομή αγορών/πελατών μπορεί να προκύπτει από άμεσες υποχρεώσεις, όπως υποχρέωση μη πώλησης σε ορισμένους πελάτες, ή σε πελάτες σε ορισμένες περιοχές ή υποχρέωση μετάθεσης των παραγγελιών από τους πελάτες αυτούς σε άλλους διανομείς, ή από έμμεσου χαρακτήρα μέτρα που αποσκοπούν να αποτρέψουν το διανομέα από το να πωλεί σε ορισμένους πελάτες ή σε ορισμένες περιοχές, που προκαλούν σοβαρούς περιορισμούς στον ανταγωνισμό και επιφέρουν στεγανοποίηση των αγορών.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, κα Λουκία Χριστοδούλου, και το Μέλος της Επιτροπής, κ. Πολυεϊκής-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης σημείωσαν ότι, υπό το φως της προηγούμενης διαπίστωσης, η ανάληψη από μέρους της Κοινοπραξίας μόνο της ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου, λόγω απροθυμίας της

κάθε μεμονωμένης ασφαλιστικής εταιρείας να το πράξει και η παραμονή της περιεκτικής κάλυψης στις ασφαλιστικές εταιρείες-μετόχους της, όπως γινόταν και πριν τη δημιουργία της Κοινοπραξίας, δεν συνιστούν την, κατά τα πλαίσια του δικαίου του ανταγωνισμού, κατανομή αγορών.

Επομένως, έχουν καταλήξει ότι, στη βάση των ενώπιόν τους στοιχείων δεν έχει στοιχειοθετηθεί η από μέρους της Κοινοπραξίας και των καταγγελλόμενων ασφαλιστικών εταιρειών-μετόχων της, ισχυριζόμενη παράβαση της διάταξης του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου.

Η Επιτροπή επεσήμανε ότι οι θέσεις των μελών της οδηγούν σε ισοψηφία, αφού τα Μέλη της Επιτροπής, κ. Καρύδης και κ. Ουστάς, έχουν τη θέση ότι στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου, ενώ η Πρόεδρος της Επιτροπής και το Μέλος της Επιτροπής, κ. Πολυεικής-Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, έχουν τη θέση ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου. Συνεπώς, και στη βάση αυτού, ενεργοποιείται το άρθρο 16(2) του Νόμου σύμφωνα με το οποίο: «Οι αποφάσεις της Επιτροπής λαμβάνονται κατά πλειοψηφία και, σε περίπτωση ισοψηφίας, επικρατεί η ψήφος του προεδρεύοντος». Η Επιτροπή επεσήμανε ότι κατά την παρούσα συνεδρία προεδρεύων της Επιτροπής είναι η Πρόεδρος, κα Λουκία Χριστοδούλου, της οποίας η ψήφος επικρατεί.

Ως εκ τούτου, βάση του άρθρου 16(2) του Νόμου, η Επιτροπή, υπό το φως όλων των πιο πάνω αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της προκείμενης υπόθεσης, έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου από μέρους της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών/μετόχων της.

3.2 Άρθρο 6(1) του Νόμου

Η Επιτροπή στη συνέχεια επανέλαβε την ομόφωνη απόφαση της ημερομηνίας 9/8/2017, αναφορικά με μη στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 6(1) του Νόμου, με την οποία συμφώνησε και υιοθέτησε το νέο Μέλος της Επιτροπής, κ. Πολυεικής –Παναγιώτης Χαραλαμπίδης.

Η Επιτροπή, για την εξέταση της καταγγελίας υπό το πρίσμα των ισχυρισμών του καταγγέλλοντα για παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου, από μέρους της Κοινοπραξίας, σημειώνει τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση:

«(1) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης μιας ή περισσότερων επιχειρήσεων, που κατέχει ή κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο σύνολο ή μέρος της εγχώριας αγοράς ενός προϊόντος, ιδιαίτερα εάν η πράξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα-

(α) τον άμεσο ή έμμεσο καθορισμό αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής

(β) τον περιορισμό της παραγωγής ή της διάθεσης ή της τεχνολογικής ανάπτυξης, προς ζημιά των καταναλωτών

(γ) την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές, με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση

(δ) την εξάρτηση της σύναψης συμφωνιών από την αποδοχή εκ μέρους των αντισυμβαλλομένων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεως τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών.»

3.2.1 Δεσπόζουσα θέση

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίδεται στο άρθρο 2 του Νόμου, δεσπόζουσα θέση έχει μια επιχείρηση που απολαμβάνει οικονομική δύναμη, που την καθιστά ικανή να παρακωλύει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να ενεργεί σε αισθητό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές και τους πελάτες της και σε τελική ανάλυση ανεξάρτητα από τους καταναλωτές.¹⁸ Βασικό στοιχείο της έννοιας της δεσπόζουσας θέσης είναι η ύπαρξη οικονομικής ισχύος, η οποία παρέχει στη δεσπόζουσα επιχείρηση ευχέρεια ανεξάρτητης συμπεριφοράς, την αποδεσμεύει δηλαδή από τους περιορισμούς που υπάρχουν σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Σχετικά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην *United Brands v Commission* έκρινε τα ακόλουθα:¹⁹

«A dominant position relates to a position of economic strength enjoyed by an undertaking which enables it to prevent effective competition being maintained on the relevant market by affording it the power to behave to an appreciable extent independently of its competitors, customers and ultimately of its consumers.»

Η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το ΔΕΕ έχει εκδώσει σωρεία αποφάσεων αναφορικά με το ότι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέση μπορεί να προκύπτει από διάφορους παράγοντες.²⁰

Εξετάζοντας το θέμα από την σκοπιά του άρθρου 6, θα πρέπει να διευκρινισθεί σε πρώτο στάδιο κατά πόσο η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε ιδιωτικά οχήματα τύπου ταξί, ως οροθετήθηκε, ώστε να εξετασθεί η ύπαρξη κατάχρησης από μέρους αυτής.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με την κρατούσα νομολογία, μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση όταν διαθέτει οικονομική δύναμη που της δίνει τη δυνατότητα να παρεμποδίζει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στη σχετική αγορά και της επιτρέπει να συμπεριφέρεται σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της, τους πελάτες και τέλος τους καταναλωτές. Επισημαίνεται ότι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης δεν θεωρείται αφ' εαυτής παράνομη ή/και

¹⁸ Υπόθεση 322/81, *NV Nederlandsche Bande Insutrie Michelin κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1983, σελ 3461.

¹⁹ Υπόθεση C-27/76, *United Brands v. Commission*, αιτιολογική σκέψη 65.

²⁰ Βλ. Υπόθεση C-85/76, *Hoffman –La Roche*, Συλλογή 1979,461, παρ.39.

καταχρηστική αλλά απαιτείται επιπλέον ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ της δεσπόζουσας θέσης και της καταχρηστικής συμπεριφοράς για στοιχειοθέτηση παράβασης του άρθρου 6(1) του Νόμου.

Όπως έχει ήδη καταγραφεί, η Κοινοπραξία αποτελεί την μοναδική πάροχο στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα ταξί.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της Συμφωνίας, με βάση την οποία ιδρύθηκε και λειτουργεί η Κοινοπραξία, έχει χορηγηθεί στην τελευταία το αποκλειστικό δικαίωμα της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα δημόσιας χρήσης όπως είναι τα λεωφορεία, τα ταξί και τα ενοικιαζόμενα. Αυτό σημαίνει ότι ουσιαστικά έχει δημιουργηθεί ένας νομικός φραγμός σε ό,τι αφορά την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας, ο οποίος αφενός αποτελεί φραγμό εισόδου που οδηγεί σε μη αποκλειστικότητα για τη σχετική αγορά, αφετέρου οδηγεί σε μία προφανή ανελαστικότητα της ζήτησης, με την ακόλουθη έννοια. Ο καταναλωτής που είναι ιδιοκτήτης-οδηγός οχήματος δημόσιας χρήσης δεν μπορεί να αγοράσει/προμηθευτεί την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας (ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου) από άλλη επιχείρηση, πλην της Κοινοπραξίας.

Η Κοινοπραξία αποτελεί τη μοναδική ασφαλιστική εταιρεία στην Κυπριακή επικράτεια, η οποία αποδέχεται τον υψηλό κίνδυνο που φέρουν τα οχήματα δημόσιας χρήσης όπως είναι τα ταξί. Αυτό και μόνο θεωρείται αρκετό ώστε να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία όχι μόνο κατέχει δεσπόζουσα θέση στη συγκεκριμένη αγορά, αλλά είναι και μονοπώλιο.

Στη βάση των πιο πάνω στοιχείων, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα ταξί, ως ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντα.

3.2.2 Κατάχρηση Δεσπόζουσας Θέσης

Η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης, όπως ορίστηκε από το ΔΕΕ στην υπόθεση *Hoffmann - La Roche*, είναι αντικειμενική έννοια που σχετίζεται με τη συμπεριφορά μίας επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση, η οποία είναι ικανή να επηρεάσει τη δομή μιας αγοράς όπου, λόγω ακριβώς της ύπαρξης της εν λόγω επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος και η οποία (επιχείρηση) εμποδίζει τη διατήρηση του ανταγωνισμού που υπάρχει ακόμη στην αγορά ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού αυτού, με τη βοήθεια μέσων που είναι διαφορετικά από αυτά που διέπουν ένα φυσιολογικό ανταγωνισμό των προϊόντων ή υπηρεσιών βάσει των παροχών των επιχειρήσεων.²¹

Αν και η διαπίστωση της ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης δεν αποτελεί από μόνη της παράβαση, η δεσπόζουσα επιχείρηση εντούτοις, ανεξάρτητα από τα αίτια δημιουργίας τέτοιας θέσης, φέρει

²¹ *Ibid*, αιτιολογική σκέψη 91.

ιδιαίτερη ευθύνη να μην βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού, προς ζημιά των καταναλωτών.²²

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Κοινοπραξία, έχοντας το μονοπώλιο παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα τύπου ταξί, ως αναλύθηκε ανωτέρω, βρίσκεται σε κατάσταση οικονομικής ισχύος με ευρεία δυνατότητα ανεξάρτητης δράσης, γεγονός που συνεπάγεται την αυξημένη ιδιαίτερη ευθύνη που υπέχει να μην βλάπτει με την συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού, προς ζημιά των καταναλωτών. Από την άλλη πλευρά, η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης δεν αφαιρεί από την επιχείρηση που βρίσκεται σε αυτή τη θέση, το δικαίωμα να διαφυλάσσει τα εμπορικά της συμφέροντα, οσάκις αυτά απειλούνται. Μιας τέτοιας οικονομικής δύναμης επιχείρηση, έχει δε την ευχέρεια, σε εύλογο βαθμό, να προβαίνει σε πράξεις που κρίνει πρόσφορες για την προστασία των συμφερόντων της, πλην όμως τέτοιες ενέργειες δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές, όταν αποσκοπούν στην καταχρηστική εκμετάλλευσή της δεσπόζουσας αυτής θέσεως.

(α) Άμεσος ή έμμεσος καθορισμός αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής - Άρθρο 6(1)(α) του Νόμου/Υπερβολική τιμολόγηση

i. Ισχυρισμοί των μερών:

Αποτελεί ισχυρισμό του καταγγέλλοντα ότι: «η Κοινοπραξία εκμεταλλεύεται καταχρηστικά τη δεσπόζουσα της θέσης κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του νόμου με το να υπερχρεώνει στο ασφάλιστρο.»

Επίσης, ο καταγγέλλων διατείνεται ότι σε ατύχημα που είχε το 2010, η Κοινοπραξία αύξησε το πραγματικό κόστος ζημιάς από €500/600 σε €2.300, με αποτέλεσμα να αυξηθούν υπερβολικά τα επασφάλιστρα και το συνολικό κόστος που πληρώνει. Σύμφωνα με τον κ. Μιλτιάδους, το 2013, σε απαίτησή του που αφορούσε σε νέο ατύχημα που έγινε υπό πανομοιότυπες συνθήκες με το προηγούμενο (ίδια μάρκα αυτοκινήτου κτυπήθηκε πάλι στον πίσω προφυλακτήρα), επειδή στην Κοινοπραξία ήξεραν ότι έγινε καταγγελία στην Επιτροπή, αυτή τη φορά, του ζητήθηκε να πληρώσει μόνο €440 και όχι €2.300.

Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται περαιτέρω, ότι: «αν [...] στην πρώτη περίπτωση μου αποφάσισαν να πληρώσουν από μόνοι τους χωρίς καν να με ειδοποιήσουν και στη δεύτερη περίπτωση, απαίτηση που στοιχίζει €500 πληρώνεται €2.300, ασφαλώς και δεν δείχνουν υπερβολικά κέρδη». Ο καταγγέλλων αναφέρει ότι τα ασφάλιστρα που πλήρωσε προς την Κοινοπραξία έχουν ως εξής: 2009: €846, 2010: €1045, 2011: €779, 2012: €665, 2013: €779.

²² Βλ. υπόθεση 322/81, *NV Nederlandsche Bande Industrie Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1983, σελ. 3461, και την Υπόθεση T-65/89, *BPB Industries plc κατά της Επιτροπής*, Συλλογή 1983, σελ. II-389, παρ.57.

Από την άλλη πλευρά, η Κοινοπραξία, σε σχέση με τον τρόπο υπολογισμού των βασικών ασφαλιστρών, όχι μόνο για τα οχήματα ταξί, αλλά για όλους τους τύπους των οχημάτων που ασφαλίζει ανέφερε ότι το μοναδικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη είναι το ιστορικό των οικονομικών αποτελεσμάτων κάθε κατηγορίας. Χρησιμοποιεί για τους σχετικούς υπολογισμούς όλα τα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της και που είναι αναγκαία όπως είναι: τα ασφάλιστρα που εισπράχθηκαν, οι αριθμοί ασφαλισμένων οχημάτων, οι αριθμοί και η συχνότητα δυστυχημάτων, οι αριθμοί απαιτήσεων, το συνολικό κόστος απαιτήσεων, ο μέσος όρος κόστους κατά απαίτηση κ.τ.λ.

Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των επασφαλιστρών επί του βασικού ασφαλιστρού σε περίπτωση ατυχήματος η Κοινοπραξία ανέφερε ότι κατά την τιμολόγηση κάθε πελάτη χρησιμοποιούνται τα βασικά ασφάλιστρα που αναφέρονται στον κατάλογο και λαμβάνονται υπ' όψη τα αποτελέσματα του, προκειμένου να του παραχωρηθεί έκπτωση ή να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρο για δυστυχήματα. Ειδικότερα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι ο πελάτης αξιολογείται κάθε χρόνο και η έκπτωση που παραχωρείται ή το επασφάλιστρο που επιβάλλεται ισχύει πάντα για το επόμενο έτος μόνο.

Όσον αφορά το επασφάλιστρο λαμβάνονται υπόψη τα οικονομικά αποτελέσματα του αμέσως προηγούμενου έτους, ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητά τους, η φύση της παράβασης που προκάλεσε το κάθε περιστατικό και η συχνότητά τους. Επασφάλιστρο επιβάλλεται μόνο σε περίπτωση που το καθαρό κόστος των απαιτήσεων υπερβαίνει το 70% των ασφαλιστρών και κυμαίνεται από 10% ως 100% ανάλογα. Συνήθως, το ποσό που εισπράττεται ως επασφάλιστρο καλύπτει ελάχιστο μέρος του κόστους των απαιτήσεων. Κατά την Κοινοπραξία, στις περιπτώσεις όπου ισχύουν ελαφρυντικά, όπως μικρή συχνότητα, καλό ιστορικό προηγούμενων ετών κ.τ.λ., συνήθως επιδεικνύεται επιείκεια και είτε απλώς αναστέλλεται για ένα έτος η παραχώρηση έκπτωσης, είτε επιβάλλεται μικρότερο επασφάλιστρο.

Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, στις 31/1/2014, είχε 1.403 ασφαλισμένα ταξί, τα οποία ανήκαν σε 1.115 πελάτες με ισάριθμα συμβόλαια. Από τους 1.115 πελάτες είχαν επασφάλιστρο για δυστυχήματα οι 50 (ποσοστό 4,48%). Άλλοι 140 (ποσοστό 12,55%) πλήρωναν κανονικά ασφάλιστρα, χωρίς επασφάλιστρο ή έκπτωση. Οι υπόλοιποι 925 (ποσοστό 82,95%) είχαν έκπτωση. Τα συνολικά ασφάλιστρα των 50 πελατών ήταν μόνο 18.93% κι αυτή η επιβάρυνση θα ισχύσει μόνο για ένα έτος. Στους δε λογαριασμούς του 2013, που επισύναψε η Κοινοπραξία φαίνεται ότι το συνολικό κόστος των απαιτήσεων για δυστυχήματα των αστικών ταξί ήταν €480.271. Επομένως, το ποσό των επασφαλιστρών (€32.223), τα οποία έχουν επιβληθεί γι' αυτά τα δυστυχήματα, αντιπροσωπεύει μόλις το 6,70% του κόστους.

Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, τα βασικά ασφάλιστρα για τα πιο πάνω οχήματα κατά την ίδια ημερομηνία ήταν €625.660, οι εκπτώσεις €84.850 και τα επασφάλιστρα €6.100. Δηλαδή, το σύνολο των επασφαλιστρών, ως ποσοστό των βασικών ασφαλιστρών, ήταν κάτω του 1% (μόλις 0,97%).

Αυτοί οι αριθμοί, κατά την Κοινοπραξία, απαντούν ξεκάθαρα στους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα περί εκμετάλλευσης των πελατών της και επιβολής υπερβολικών επασφαλιστρών, αφού δεν είναι λογικό να αδικεί 50 από τους 1.115 πελάτες της-ιδιοκτήτες ταξί, απλώς για να αυξήσει τα εισοδήματά της κατά 0,97%.

Αναφορικά με τα αποτελέσματα του κ. Μιλτιάδους, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι από τον συγκεντρωτικό λογαριασμό του προκύπτει ότι ο καταγγέλλων συμψηφιστικά ήταν ζημιογόνος, αποφέροντας ζημιά €796. Το συνολικό κόστος των τριών δυστυχημάτων που προκάλεσε ήταν €4.223. Κατά την Κοινοπραξία, για αυτό το συγκεκριμένο κόστος των τριών δυστυχημάτων, ο καταγγέλλων επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρα €326, τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα μικρό ποσοστό (7,7%) των ζημιών που πλήρωσε η Κοινοπραξία. Περαιτέρω, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι ένας ασφαλισμένος, ο οποίος αποδεικνύεται ζημιογόνος για την ασφαλιστική του εταιρεία μέσα σε περίοδο έξι συνεχόμενων ετών, θεωρείται κακός πελάτης. Στην απουσία της Κοινοπραξίας πολύ δύσκολα θα γινόταν δεκτός προς ασφάλιση από άλλο ασφαλιστή και με αυτό το ιστορικό σίγουρα δεν θα ασφαλιζόταν με τα ίδια ασφάλιστρα.

Το άρθρο 6 του Νόμου απαγορεύει, μεταξύ άλλων, σε επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση να καθορίσει είτε άμεσα ή έμμεσα αθέμιτες τιμές αγοράς ή/και πώλησης ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο τη θέση της στην αγορά εις βάρος των καταναλωτών.²³ Σύμφωνα με το σύγγραμμα του κ. Τζουγανάτου, «Δίκαιο Ελεύθερου Ανταγωνισμού»²⁴ «η έννοια μη εύλογη τιμή αγοράς περιλαμβάνει την υπερβολική άλλως καταχρηστική υπερτιμολόγηση, ήτοι την πώληση αγαθών ή υπηρεσιών από τη δεσπόζουσα επιχείρηση σε υπερβολικά υψηλές τιμές. Πρόκειται για την χαρακτηριστικότερη μορφή εκμεταλλευτικής κατάχρησης, δηλαδή συμπεριφοράς με την οποία η δεσπόζουσα επιχείρηση αξιοποιεί τη δύναμή της στην αγορά για να εκμεταλλευθεί τους πελάτες της».

Στις υποθέσεις *General Motors*²⁵ και *United Brands*²⁶ το ΔΕΕ κατέστησε σαφές ότι ο καθορισμός υπερβολικών τιμών συνίσταται στην υπερβολική τιμολόγηση σε σχέση με την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας και στο κατά πόσο η εν λόγω συμπεριφορά μιας επιχείρησης έχει ως αποτέλεσμα να παρεμποδίζει το παράλληλο εμπόριο ή να καταχράται αδικαιολόγητα τους πελάτες της. Το ΔΕΕ σημείωσε χαρακτηριστικά στην *United Brands* ότι: «Πρέπει λοιπόν να εκτιμηθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών που πράγματι έγιναν και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, να εξετασθεί αν επιβλήθηκε μη δίκαιη τιμή, είτε κατ' απόλυτη έννοια είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα. Μπορούν να

²³ Βλ. Υπόθεση 6/72, *Europemballage και Continental Can κατά Επιτροπής*, Συλλογή τόμος 1972-1973, σελ. 445, παρ. 26, και τις Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 40 έως 48, 50, 54 έως 56, 111, 113 και 114/73, *Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής*, [1975] Ελληνική ειδική έκδοση 1975 00507παρ. 526 και 527.

²⁴ *Supra* υποσ. 10, σελ. 708.

²⁵ Υπόθεση 26/75 *General Motors v Commission* [1975] ECR 1367, [1976] 1 CMLR 95. Υπόθεση 27/76, *United Brands v Commission*, [1978] ECR 207, [1978] 1 CMLR 429.

²⁶ Βλ. σχετικά *Ibid*, *United Brands*, σκ. 252-253.

επινοηθούν και άλλες μέθοδοι —και η οικονομική επιστήμη δεν έχει παραλείψει να επινοήσει αρκετές — προκειμένου να καθοριστεί σε ποιες περιπτώσεις η τιμή ενός προϊόντος είναι μη δίκαιη».

Συνεπώς, με βάση τα ανωτέρω, φαίνεται ότι το ΔΕΕ εφάρμοσε ένα ενδεικτικό τεστ δύο σταδίων για την απόδειξη παράβασης του άρθρου 102 στοιχείο α' της ΣΛΕΕ στη βάση καθορισμού υπερβολικών τιμών, το οποίο απαιτεί (α) τη συγκριτική ανάλυση κόστους – τιμής, ώστε να διαφανεί αν υπάρχει υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ του κόστους και της τιμής και (β) αν διαφανεί όντως μια τέτοια δυσαναλογία εξετάζεται κατά πόσο η εν λόγω τιμή είναι υπερβολική είτε από μόνη της ή κατόπιν σύγκρισης με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.²⁷

Συγκεκριμένα, προκειμένου να πληρούται το πρώτο σκέλος της νομολογίας που εισάγεται με τη *United Brands*, πρέπει η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως του σχετικού προϊόντος ή της σχετικής υπηρεσίας να είναι ιδιαίτερα σημαντική, έτσι ώστε τα καθαρά περιθώρια κέρδους της δεσπόζουσας επιχείρησης να είναι εξαιρετικά υψηλά («μη εύλογα»). Διενεργείται συνεπώς ανάλυση κόστους και κερδοφορίας της επιχείρησης. Βεβαίως, μεγάλα ποσοστά κερδοφορίας, από μόνα τους, δεν είναι κρίσιμα, καθότι μπορεί να οφείλονται σε μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα της επιχείρησης ή στη μικρή κεφαλαιακή της βάση.²⁸ Επίσης, συχνά το μετρήσιμο κόστος παραγωγής σε ένα κλάδο δεν είναι και το πραγματικό, επειδή δεν περιλαμβάνει τον παράγοντα κίνδυνο. Με άλλα λόγια, υψηλά κέρδη σε ένα κλάδο μπορεί απλώς να αντανakλούν τις μειωμένες επενδύσεις και τον σχετικά μικρό αριθμό επιχειρήσεων λόγω του κινδύνου, ανταμείβοντας αυτούς που επιτυχώς ανέλαβαν τον κίνδυνο αυτό σε προγενέστερο χρόνο.²⁹

ii. Αξιολόγηση οικονομικών στοιχείων:

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, βάσει των ισχυρισμών του καταγγέλλοντα για υπέρογκη οικονομική επιβάρυνση και της ανωτέρω νομολογίας, η οποία επιτάσσει όπως γίνεται ανάλυση κόστους – τιμής, ώστε να διαφανεί αν υπάρχει υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ του κόστους και της τιμής, στο πλαίσιο της διεξαγωγής της προκαταρκτικής έρευνας, πραγματοποιήθηκε οικονομική ανάλυση βασισμένη στα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης από την οποία διαφαίνονται τα εξής:

Η κατάσταση αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας με βάση τις ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις για τα έτη που έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013 μαζί με διάφορους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας συνοψίζονται στον πιο κάτω **Πίνακα 1**.

²⁷ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 23/7/2004, *Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568/D3-), παρ. 142 και 147.

²⁸ Βλ. Λάμπρο Ε. Κοτσίρη, *Δίκαιο ανταγωνισμού*, Αθέμιτου και ελεύθερου, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2000, σ. 537 επ.

²⁹ Απόφαση Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού με αρ. 528/VI/2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1							
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης							
Κατάσταση αποτελεσμάτων							
Για τα έτη που έληξαν 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 & 2013							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο για τα έτη από 2008 μέχρι 2013
	€	€	€	€	€	€	€
Ασφάλιστρα κερδηθέντα	5.017.517	5.302.643	5.223.237	5.460.454	5.543.136	5.518.505	32.065.492
Αντασφάλιστρα	(451.577)	(554.126)	(578.212)	(604.472)	(638.569)	(618.073)	(3.445.029)
Καθαρά ασφάλιστρα	4.565.940	4.748.517	4.645.025	4.855.982	4.904.567	4.900.432	28.620.463
Δικαιώματα υπηρεσιών	556.162	479.498	457.511	396.940	399.940	403.879	2.693.930
Τόκοι εισπρακτέοι	110.720	90.468	71.718	74.314	85.807	43.436	476.463
Άλλα εισοδήματα	666.882	569.966	529.229	471.254	485.747	447.315	3.170.393
Συνολικά εισοδήματα	5.232.822	5.318.483	5.174.254	5.327.236	5.390.314	5.347.747	31.790.856
Απαιτήσεις πληρωθείσες - καθαρά	(1.185.441)	(1.325.889)	(1.442.266)	(1.511.045)	(1.680.730)	(1.371.325)	(8.516.696)
Απαιτήσεις εκκρεμούσες	(2.637.175)	(2.166.772)	(2.874.657)	(2.242.675)	(2.336.376)	(2.594.085)	(14.851.740)
Πρόνοια για απαιτήσεις μη δηλωθείσες	-	-	-	-	-	-	-
Καθαρές απαιτήσεις	(3.822.616)	(3.492.661)	(4.316.923)	(3.753.720)	(4.017.106)	(3.965.410)	(23.368.436)
Έξοδα λειτουργίας και διαχείρισης	(778.343)	(795.796)	(863.476)	(926.943)	(930.069)	(933.668)	(5.228.295)
Καθαρή ζημία από επενδύσεις διαθέσιμες προς πώληση	-	(157.674)	-	-	(76.033)	-	(233.707)
Μείωση στην αξία επενδύσεων	-	-	(68.344)	-	-	-	(68.344)
Άλλες ζημιές	-	-	-	(155.834)	-	-	(155.834)
Συνολικές απαιτήσεις και έξοδα	(4.600.959)	(4.446.131)	(5.248.743)	(4.836.497)	(5.023.208)	(4.899.078)	(29.054.616)
Καθαρό κέρδος για το έτος	631.863	872.352	(74.489)	490.739	367.106	448.669	2.736.240
	%	%	%	%	%	%	%
Περιθώριο καθαρού κέρδους (καθαρό κέρδος / συνολικά εισοδήματα)	12,07%	16,40%	-1,44%	9,21%	6,81%	8,39%	8,61%
Ποσοστό απαιτήσεων ((καθαρές απαιτήσεις / ασφάλιστρα κερδηθέντα) X 100)	76,19%	65,87%	82,65%	68,74%	72,47%	71,86%	72,88%
Ποσοστό λειτουργικών εξόδων ((έξοδα λειτουργίας και διαχείρισης / συνολικά εισοδήματα) X 100)	14,87%	14,96%	16,69%	17,40%	17,25%	17,46%	16,45%
Αύξηση/(μείωση) καθαρών ασφαλιστρών	-3,84%	2,23%	-4,34%	-0,99%	0,08%		-6,83%
Αύξηση συνολικών εισοδημάτων	-1,61%	2,79%	-2,87%	-1,17%	0,80%		-2,15%
Αυξήσεις καθαρών απαιτήσεων	9,45%	-19,09%	15,00%	-6,56%	1,30%		-3,60%
Αύξηση εξόδων λειτουργίας και διαχείρισης	-2,19%	-7,84%	-6,85%	-0,34%	-0,39%		-16,64%
Αύξηση συνολικών απαιτήσεων και εξόδων	3,48%	-15,29%	8,52%	-3,72%	2,53%		-6,09%

Πηγή: Ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις της κοινοπραξίας για τα έτη που έληξαν 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013.

Ο συνολικός κύκλος εργασιών της Κοινοπραξίας για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2013, έφθασε στα €5.518.505 σημειώνοντας συνολική αύξηση 10% από το έτος που έληξε στις 31

Δεκεμβρίου 2008 που ήταν €5.017.517. Τα συνολικά έσοδα για τα έτη που έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013 παρουσίασαν μικρές αυξομειώσεις από έτος σε έτος. Η αυξομείωση των εισοδημάτων της Κοινοπραξίας επηρεάζεται από τον αριθμό ασφάλισης οχημάτων, τα βασικά ασφάλιστρα, τους δυσμενείς παράγοντες που συνεπάγονται αύξηση των ασφαλίσεων (π.χ. εμπλοκή κατά το παρελθόν σε δυστύχημα – μέχρι 30%, ηλικία οχήματος – μέχρι 20%, ηλικία οδηγού κάτω των 25 ετών και άδεια οδηγού κάτω των 3 ετών – 25%, περίοδος ασφάλισης οχήματος μικρότερη των 12 μηνών – 10% κ.τ.λ.) και τις εκπτώσεις σε όλα τα οχήματα δημόσιας χρήσης μέχρι 15% ανάλογα με τα αποτελέσματα του κάθε πελάτη.

Ως έχει αναφέρει η Κοινοπραξία, τα ασφάλιστρα υπολογίζονται από καιρού εις καιρόν με βάση την εμπειρία και τα αποτελέσματα κάθε κατηγορίας οχημάτων, εγκρίνονται από την επιτροπή της κοινοπραξίας και κοινοποιούνται στην Υπηρεσία Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού μαζί με όλους τους σχετικούς υπολογισμούς, τα στοιχεία και τις οικονομικές και στατιστικές καταστάσεις. Η τελευταία φορά που υπήρξε αναθεώρηση των ασφαλίσεων ήταν το 2001 για τα οχήματα ενοικιάσεως και το 2004 για τα ταξί και τα λεωφορεία. Επίσης, το 2004 καθορίστηκαν για πρώτη φορά τα ασφάλιστρα για τα οχήματα της κατηγορίας των μη αποδεκτών από τις εταιρείες κινδύνων. Έκτοτε δεν υπήρξε καμιά αύξηση στα ασφάλιστρα της κοινοπραξίας. Αντιθέτως, επειδή το επέτρεψαν τα οικονομικά αποτελέσματα, καθιερώθηκαν μεγαλύτερες εκπτώσεις και έτσι σήμερα όλοι οι πελάτες της κοινοπραξίας (νοουμένου ότι δεν έχουν ζημιογόνα αποτελέσματα) περιλαμβανομένων και αυτών της κατηγορίας των μη αποδεκτών κινδύνων, απολαμβάνουν χαμηλότερα ασφάλιστρα από εκείνα που είχαν πριν από δέκα χρόνια.

Κατά την τιμολόγηση κάθε πελάτη της Κοινοπραξίας χρησιμοποιούνται τα βασικά ασφάλιστρα που αναφέρονται στον κατάλογο και λαμβάνονται υπ' όψη τα αποτελέσματα του προκειμένου να του παραχωρηθεί έκπτωση ή να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρο για δυστυχήματα. Κανένας άλλος παράγοντας εκτός από το ιστορικό δυστυχημάτων δεν λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του πελάτη της κοινοπραξίας.

Ο πελάτης αξιολογείται κάθε έτος και η έκπτωση που παραχωρείται ή το επασφάλιστρο που επιβάλλεται ισχύει πάντα για το επόμενο έτος μόνο. Όσον αφορά το επασφάλιστρο λαμβάνονται υπόψη τα οικονομικά αποτελέσματα του κατά το αμέσως προηγούμενο έτος, ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητα τους, η φύση της παράβασης που προκάλεσε το κάθε περιστατικό και η συχνότητα τους. Επασφάλιστρο είναι δυνατόν να επιβληθεί μόνο σε περίπτωση που καθαρό κόστος των απαιτήσεων υπερβαίνει το 70% των ασφαλίσεων (και μόνον αν ο πελάτης έχει ζημιογόνα αποτελέσματα) και κυμαίνεται από 10% ως 100% ανάλογα με το ύψος των απαιτήσεων. Συνήθως το ποσό που εισπράττεται υπό μορφή επασφάλιστρου καλύπτει ελάχιστο μόνο μέρος του κόστους των απαιτήσεων. Σε περιπτώσεις όπου ισχύουν ελαφρυντικά όπως μικρή συχνότητα, καλό ιστορικό προηγούμενων ετών κλπ., συνήθως επιδεικνύεται επιείκεια και ο πελάτης επιβαρύνεται με μικρότερο επασφάλιστρο ή απλώς αναστέλλεται για ένα έτος η παραχώρηση έκπτωσης.

Οι καθαρές απαιτήσεις της Κοινοπραξίας για το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2013 έφθασαν στις €3.965.410 σημειώνοντας συνολική αύξηση 3,7% από το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2008 που ήταν €3.822.616. Ο μέσος ετήσιος όρος απαιτήσεων της Κοινοπραξίας για τα έτη από 2008 μέχρι 2013 ήταν €3.894.739 και κυμάνθηκαν από €3.492.661 μέχρι και €4.316.923 στο κάθε έτος, αντίστοιχα. Οι απαιτήσεις αυτές δείχνουν έλλειψη σταθερότητας κάτι που οφείλεται κυρίως στη φύση τους και στην ύπαρξη υψηλού κινδύνου που συνιστά κάθε κατηγορία ασφαλιζόμενου και αντιστοιχούσαν από 66% μέχρι και 82% των ασφαλιστρων κερδηθέντων στο κάθε έτος, αντίστοιχα.

Τα έξοδα λειτουργίας και διαχείρισης της Κοινοπραξίας για το έτος 2013 έφθασαν στις €933.668, σημειώνοντας συνολική αύξηση 20% από το έτος που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2008 που ήταν €778.343. Η αύξηση στα έξοδα λειτουργίας και διαχείρισης ήταν περίπου η ίδια από έτος σε έτος, η οποία κυμαινόταν από 0,3% μέχρι 7,8% και οφείλεται κυρίως στην αύξηση του κόστους προσωπικού της Κοινοπραξίας.

Τα ποσοστά καθαρού κέρδους/(ζημιάς) για τα πιο πάνω έτη κυμαίνονταν από -1,44% μέχρι και 16,4% για το κάθε έτος, αντίστοιχα, και επηρεάζονταν σε μεγάλο βαθμό από τις καθαρές απαιτήσεις για κάθε έτος. Ο μέσος όρος του ποσοστού καθαρού κέρδους για όλα αυτά τα έτη ήταν γύρω στο 8,61%.

iii. Κατάσταση αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας για την κατηγορία αστικών ταξί:

Η κατάσταση αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας για την κατηγορία αστικών ταξί με βάση τις πληροφορίες που παραχωρήθηκαν από την Κοινοπραξία για τα έτη που έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013 μαζί με διάφορους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας συνοψίζονται στον πιο κάτω **Πίνακα 2**.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2							
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης							
Κατάσταση αποτελεσμάτων για την κατηγορία Αστικών Ταξί							
Για τα έτη που έληξαν 31 Δεκεμβρίου 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 & 2013							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Σύνολο για τα έτη από 2008 μέχρι 2013
	€	€	€	€	€	€	€
Ασφάλιστρα κερδηθέντα	767.087	726.453	723.994	716.964	712.664	697.393	4.344.555
Αντασφάλιστρα	(69.038)	(75.914)	(80.146)	(79.368)	(82.099)	(78.108)	(464.673)
Καθαρά ασφάλιστρα	698.049	650.539	643.848	637.596	630.565	619.285	3.879.882
Απαιτήσεις πληρωθείσες	(264.866)	(185.815)	(175.394)	(186.228)	(249.214)	(176.771)	(1.238.288)
Απαιτήσεις εκκρεμούσες	(526.050)	(537.750)	(481.300)	(213.940)	(335.900)	(303.500)	(2.398.440)
Πρόνοια για απαιτήσεις μη δηλωθήσες	(38.353)	(36.323)	(21.720)	(21.509)	(15.536)	(14.506)	(147.947)
Συνολικές απαιτήσεις	(829.269)	(759.888)	(678.414)	(421.677)	(600.650)	(494.777)	(3.784.675)
Μικτό αποτέλεσμα ασφαλίσεων	(131.220)	(109.349)	(34.566)	215.919	29.915	124.508	95.207
Εισοδήματα από δικαιώματα συμβολαίων	85.027	65.690	63.416	52.119	51.419	51.040	368.711
Εισοδήματα επενδύσεων	18.274	15.652	13.825	13.043	13.001	7.060	80.855
Μείωση αξίας επενδύσεων	-	-	(13.175)	-	-	-	(13.175)
Εξόδα Διαχείρισης	(137.663)	(135.275)	(127.052)	(114.417)	(127.871)	(117.359)	(759.637)
	(34.362)	(53.933)	(62.986)	(49.255)	(63.451)	(59.259)	(323.246)
Πλεόνασμα/(έλλειμμα) έτους	(165.582)	(163.282)	(97.552)	166.664	(33.536)	65.249	(228.039)
	%	%	%	%	%	%	%
Περιθώριο μικτού κέρδους/(ζημιάς) (μικτό αποτέλεσμα ασφαλίσεων / ασφάλιστρα κερδηθέντα)	-18,80%	-16,81%	-5,37%	33,86%	4,74%	20,11%	2,45%
Περιθώριο καθαρού κέρδους/(ζημιάς) (πλεόνασμα/έλλειμμα έτους / καθαρά ασφάλιστρα)	-23,72%	-25,10%	-15,15%	26,14%	-5,32%	10,54%	-5,88%
Ποσοστό απαιτήσεων (συνολικές απαιτήσεις / καθαρά ασφάλιστρα) X 100)	118,80%	116,81%	105,37%	66,14%	95,26%	79,89%	97,55%
Ποσοστό εξόδων διαχείρισης ((εξόδα διαχείρισης / καθαρά ασφάλιστρα) X 100)	19,72%	20,79%	19,73%	17,95%	20,28%	18,95%	19,58%
Αύξηση/(μείωση) συνολικών καθαρών ασφαλιστρών		-6,81%	-1,03%	-0,97%	-1,10%	-1,79%	
Αύξηση/(μείωση) συνολικών απαιτήσεων		-8,37%	-10,72%	-37,84%	42,44%	-17,63%	
Αύξηση/(μείωση) εξόδων διαχείρισης		-1,73%	-6,08%	-9,94%	11,76%	-8,22%	
Αύξηση/(μείωση) συνολικών απαιτήσεων και εξόδων		-7,42%	-10,02%	-33,44%	35,89%	-15,98%	

Πηγή: Με βάση πληροφορίες που δόθηκαν από την Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης

Τα συνολικά αποτελέσματα της Κοινοπραξίας από τις δραστηριότητες της στην κατηγορία αστικών ταξί για τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013 επέφεραν συνολικό έλλειμμα ύψους €228.039 από συνολικά ασφάλιστρα κερδηθέντα ύψους €4.344.555 καταλήγοντας σε περιθώριο καθαρής ζημιάς 5,88%. Η κατάσταση αποτελεσμάτων για την κατηγορία αστικών ταξί δείχνει μεγάλη έλλειψη σταθερότητας στα αποτελέσματα μεταξύ των ετών που οφείλεται στη φύση τους ως ασφαλιστικού κινδύνου. Σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των αποτελεσμάτων κάθε έτους παίζει ο παράγοντας τύχη στις απαιτήσεις. Σαν αποτέλεσμα, για τα έτη 2008, 2009, 2010 και 2012 να υπάρχει ζημιά με

το καθαρό περιθώριο ζημιάς να κυμαίνεται στο 23,7%, 25,1%, 15,2% και 5,3%, αντίστοιχα. Αντιθέτως για τα έτη 2011 και 2013 τα αποτελέσματα της Κοινοπραξίας από τις δραστηριότητες της στην κατηγορία αστικών ταξί επέφεραν κέρδος, με το καθαρό περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται στο 26,1% 10,5%, αντίστοιχα. Επομένως, ο βαθμός δυσκολίας στην πρόβλεψη των αποτελεσμάτων είναι μεγάλος λόγω του εξαιρετικά υψηλού κινδύνου που αυτά συνιστούν και επηρεάζονται κατά κύριο λόγο από τις απαιτήσεις ανάλογα με την σοβαρότητα των δυστυχημάτων.

iv. Λογαριασμός ασφαλιστρών κ. Λ. Μιλτιάδους από την Κοινοπραξία

Ο λογαριασμός ασφαλιστρών για σκοπούς τιμολόγησης του κ. Λ. Μιλτιάδους με βάση τις πληροφορίες που παραχωρήθηκαν από την Κοινοπραξία για τις περιόδους 27/9/2007 – 26/9/2008, 27/9/2008 – 26/9/2009, 27/9/2009 – 26/9/2010, 27/9/2010 – 26/9/2011, 27/9/2011 – 26/9/2012 και 27/9/2012 – 26/9/2013 συνοψίζονται στον πιο κάτω **Πίνακα 3**.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3							
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης							
Λογαριασμός ασφαλιστρών κ. Μιλτιάδους							
Για την περίοδο από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2013							
	Περίοδος από 27/9/07 μέχρι 26/9/08	Περίοδος από 27/9/08 μέχρι 26/9/09	Περίοδος από 27/9/09 μέχρι 26/9/10	Περίοδος από 27/9/10 μέχρι 26/9/11	Περίοδος από 27/9/11 μέχρι 26/9/12	Περίοδος από 27/9/12 μέχρι 26/9/13	Σύνολο (περίοδο από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2013)
	€	€	€	€	€	€	€
Βασικό ασφάλιστρο	724,50	724,50	724,50	724,50	724,50	724,50	4.347,00
Έκπτωση ασφαλιστρου	-	(108,67)	-	-	-	(108,67)	(217,34)
Επασφάλιστρο δυστυχημάτων	-	-	72,45	253,58	-	-	326,03
Σύνολο ασφαλιστρου	724,50	615,83	796,95	978,08	724,50	615,83	4.455,69
Δικαιώματα συμβολαίου	8,54	8,54	8,54	8,54	8,54	8,54	51,24
Συνολικό ασφάλιστρο	733,04	624,37	805,49	986,62	733,04	624,37	4.506,93
Ποσοστό αύξησης/(μείωσης) συνολικών ασφαλιστρών		-14,82%	29,01%	22,49%	-25,70%	-14,82%	
Ποσοστό έκπτωσης ασφαλιστρου	-	15,00%	-	-	-	15,00%	5,00%
Ποσοστό επασφάλιστρου δυστυχημάτων	-	-	10,00%	35,00%	-	-	7,50%
Ποσοστό δικαιωμάτων, χαρτόσημα, κ.τ.λ.	1,18%	1,39%	1,07%	0,87%	1,18%	1,39%	1,15%
Πηγή: Με βάση πληροφορίες που δόθηκαν από την Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης							
Σημειώσεις:							
Έτος 1 - βασικά ασφάλιστρα							
Έτος 2 - χωρίς δυστύχημα (15% έκπτωση)							
Έτος 3 - δυστύχημα (10% επασφάλιστρο)							
Έτος 4 - 2ο δυστύχημα (35% επασφάλιστρο)							
Έτος 5 - χωρίς δυστύχημα (βασικά ασφάλιστρα)							
Έτος 6 - χωρίς δυστύχημα (15% έκπτωση)							
Έτος 7 - 3ο δυστύχημα (βασικά ασφάλιστρα)							

Από την κατάσταση των ασφαλιστρών, όπως παρουσιάζεται πιο πάνω στο Πίνακα 3, προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια των έξι ετών που ασφαλισμένος ο κ. Μιλτιάδους με την Κοινοπραξία στα δύο χρόνια χρεώθηκε με τα βασικά ασφάλιστρα, στα δύο χρεώθηκε με επασφάλιστρο για δυστυχήματα που είχε και στα άλλα δύο πήρε έκπτωση. Συνολικά πλήρωσε €4.347,00 ως βασικά ασφάλιστρα και €326,03 ως επασφάλιστρα για δυστυχήματα, ενώ πήρε €217,34, ως εκπτώσεις. Σημειώνεται ότι για την περίοδο από 27/9/2013 μέχρι 26/9/2014 χρεώθηκαν τα βασικά ασφάλιστρα και δεν χρεώθηκε επασφάλιστρο.

Τα βασικά ασφάλιστρα αστικών ταξί για 4 επιβάτες από την 1^η Ιανουαρίου 2004 είναι €724,50 ετησίως και έκτοτε δεν έχει επέλθει καμιά αύξηση. Επιπρόσθετα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι εάν παραστεί ανάγκη για αύξηση των εν λόγω βασικών ασφαλιστρών θα επικοινωνήσει τόσο με την προϊστάμενη κρατική αρχή όσο και με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για σχετική ενημέρωση και διαβούλευση υποβάλλοντας και τις εισηγήσεις της.

Το μοναδικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό των βασικών ασφαλιστρών, όταν παρουσιασθεί ανάγκη αναθεώρησής τους, όχι μόνο των ταξί αλλά όλων των τύπων οχημάτων που ασφαρίζει η Κοινοπραξία, είναι το ιστορικό των οικονομικών αποτελεσμάτων κάθε κατηγορίας όπως προκύπτουν από την πολύχρονη εμπειρία της διαχείρισης αυτού του κινδύνου. Η Κοινοπραξία διεξάγει αυτή την εργασία εδώ και 38 χρόνια. Το γεγονός ότι για τόσο μεγάλη χρονική περίοδο όλα τα οχήματα αυτών των κατηγοριών ασφαρίζονται κοντά τους έχει το πλεονέκτημα ότι έχουν στη διάθεση τους όλα τα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που είναι αναγκαία για τους σχετικούς υπολογισμούς. Τέτοια στοιχεία είναι τα ασφάλιστρα που εισπράχθηκαν, οι αριθμοί ασφαλισμένων οχημάτων, οι αριθμοί και η συχνότητα δυστυχημάτων, οι αριθμοί απαιτήσεων, το συνολικό κόστος απαιτήσεων και ο μέσος όρος κόστους κατά απαίτηση κ.λπ. Όλες αυτές οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες για κάθε κατηγορία οχημάτων και παρέχουν εξαιρετικά αξιόπιστη βάση για τους σχετικούς υπολογισμούς ώστε για κάθε κατηγορία να καθορίζονται τα πιο λογικά και πιο χαμηλά υπό τις συνθήκες ασφάλιστρα.

Επιπρόσθετα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι κατά την τιμολόγηση κάθε πελάτη χρησιμοποιούνται τα βασικά ασφάλιστρα που αναφέρονται στον κατάλογο και λαμβάνονται υπ' όψη τα αποτελέσματα του προκειμένου να του παραχωρηθεί έκπτωση ή να επιβαρυνθεί με επασφάλιστρο για δυστυχήματα. Κανένας άλλος παράγοντας εκτός από το ιστορικό δυστυχημάτων δεν λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του πελάτη. Ακολουθείται πάντοτε η αρχή ότι οι καλοί οδηγοί πρέπει να επιβραβεύονται με εκπτώσεις και οι κακοί να επιβαρύνονται με αύξηση του ασφαλιστρου ως ένα μέτρο που μπορεί να συμβάλει στον να είναι πιο προσεκτικοί κατά την οδήγηση και μειωθούν τα δυστυχήματα.

Ο κάθε πελάτης της Κοινοπραξίας αξιολογείται κάθε έτος και η έκπτωση που παραχωρείται ή το επασφάλιστρο που επιβάλλεται ισχύει πάντα για το επόμενο έτος μόνο. Όσον αφορά το επασφάλιστρο λαμβάνονται υπόψη τα οικονομικά αποτελέσματα του κατά το αμέσως προηγούμενο έτος, ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητα τους, η φύση της παράβασης που προκάλεσε το

κάθε περιστατικό και η συχνότητα τους. Επασφάλιστρο είναι δυνατόν να επιβληθεί μόνο σε περίπτωση που το καθαρό κόστος των απαιτήσεων υπερβαίνει το 70% των ασφαλίσεων (και μόνον αν ο πελάτης έχει ζημιογόνα αποτελέσματα) και κυμαίνεται από 10% ως 100% ανάλογα με το ύψος των απαιτήσεων. Συνήθως, το ποσό που εισπράττεται υπό μορφή επασφαλίστρου καλύπτει ελάχιστο μόνο μέρος του κόστους των απαιτήσεων. Παρουσιάζεται πιο κάτω στον Πίνακα 4 καθοδηγητικός πίνακας που χρησιμοποιείται με σκοπό την παραχώρηση έκπτωσης ή την επιβολή επασφαλίστρου αναλόγως των αποτελεσμάτων ενός πελάτη. Το αναγραφόμενο στον πίνακα αυτό ποσοστό επασφαλίστρου είναι το ανώτατο όριο. Σε περιπτώσεις όπου ισχύσουν ελαφρυντικά όπως μικρή συχνότητα, καλό ιστορικό προηγούμενων ετών κλπ., συνήθως επιδεικνύεται επιείκεια και ο πελάτης επιβαρύνεται με μικρότερο επασφάλιστρο ή απλώς αναστέλλεται για ένα έτος η παραχώρηση έκπτωσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4		
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης		
Καθοδηγητικός Πίνακας εκπτώσεων κα επασφαλίστρων αναλόγως των αποτελεσμάτων του πελάτη		
Ποσοστό Πλεονάσματος		Ποσοστό Έκπτωσης
Μέχρι	10%	0%
Μέχρι	20%	5%
Μέχρι	30%	10%
Άνω	30%	15%
Ζημιά		Ποσοστό Επασφαλίστρου
Μέχρι	10%	0%
Μέχρι	30%	5%
Μέχρι	40%	10%
Μέχρι	50%	15%
Μέχρι	100%	25%
Μέχρι	200%	30%
Σε περιπτώσει με ζημιά πέραν του 200% είναι δυνατόν να επιβληθεί ψηλότερο επασφάλιστρο αν τα αποτελέσματα του πελάτη είναι καταστροφικά ή ζημιογόνα για δεύτερο ή τρίτο κατά συνέχεια έτος. Νοείται ότι τα πιο πάνω ποσοστά είναι τα ανώτατα για κάθε περίπτωση και συνήθως χρησιμοποιούνται με μεγάλη φειδώ, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων του πελάτη κατά τα προηγούμενα έτη.		

Η Κοινοπραξία παραχώρησε στοιχεία, τα οποία δίνουν διαφωτιστική εικόνα σε σχέση με τα επασφάλιστρα των ταξί. Στις 31/1/2014 ήταν ασφαλισμένα στην Κοινοπραξία 1.403 ταξί, τα οποία ανήκαν σε 1.115 πελάτες με ισάριθμα συμβόλαια. Από τους 1.115 πελάτες είχαν επασφάλιστρο για δυστυχήματα οι 50 (ποσοστό 4,50%). Άλλοι 140 (ποσοστό 12,55%) πλήρωναν κανονικά ασφάλιστρα (χωρίς επασφάλιστρο ή έκπτωση). Οι υπόλοιποι 925 (ποσοστό 82,95%) είχαν έκπτωση. Τα συνολικά ασφάλιστρα των 50 πελατών με επασφάλιστρα ήταν €32.223 και τα συνολικά επασφάλιστρα τους €6.100. Επομένως, το σύνολο των επασφαλίστρων ως μέρος των συνολικών ασφαλίστρων των 50 αυτών πελατών ήταν μόνο 18,93% και αυτή η επιβάρυνση θα ισχύσει μόνο για ένα έτος. Στους λογαριασμούς του έτους 2013 που παρουσιάζεται πιο πάνω στον Πίνακα 2 φαίνεται ότι το συνολικό κόστος των απαιτήσεων για δυστυχήματα των αστικών ταξί ήταν €480.271. Επομένως το ποσό των επασφαλίστρων €32.223, τα οποία έχουν επιβληθεί γι' αυτά τα δυστυχήματα, αντιπροσωπεύει μόλις το 6,70% του κόστους τους.

Τα βασικά ασφάλιστρα για τα πιο πάνω οχήματα κατά την ίδια ημερομηνία ήταν €625.660, οι εκπτώσεις €84.850 και τα επασφάλιστρα, όπως αναφέρθηκε ήδη, €6.100. Δηλαδή το σύνολο των επασφαλίστρων ως ποσοστό των βασικών ασφαλίστρων ήταν κάτω του 1% (μόλις το 0,97%).

v. Λογαριασμός αποτελεσμάτων κ. Λ. Μιλτιάδους στην Κοινοπραξία:

Ο λογαριασμός αποτελεσμάτων του κ. Λ. Μιλτιάδους, με βάση τις πληροφορίες που παραχωρήθηκαν από την Κοινοπραξία για τις περιόδους 27/9/2007 – 26/9/2008, 27/9/2008 – 26/9/2009, 27/9/2009 – 26/9/2010, 27/9/2010 – 26/9/2011, 27/9/2011 – 26/9/2012 και 27/9/2012 – 26/9/2013, συνοψίζονται στον πιο κάτω **Πίνακα 5**.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5							
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης							
Λογαριασμός αποτελεσμάτων κ. Μιλτιάδους							
Για τη περίοδο από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2013							
	Περίοδος από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2008	Περίοδος από 27/9/2008 μέχρι 26/9/2009	Περίοδος από 27/9/2009 μέχρι 26/9/2010	Περίοδος από 27/9/2010 μέχρι 26/9/2011	Περίοδος από 27/9/2011 μέχρι 26/9/2012	Περίοδος από 27/9/2012 μέχρι 26/9/2013	Σύνολο
	€	€	€	€	€	€	€
Ασφάλιστρα εισπραχθέντα	724,50	724,50	724,50	724,50	724,50	724,50	4.347,00
Δικαιώματα συμβολαίων	8,54	8,54	8,54	8,54	8,54	8,54	51,24
Επασφάλιστρο δυστυχημάτων	-	-	72,45	253,58	-	-	326,03
Έκπτωση ασφάλιστρου	-	(108,67)	-	-	-	(108,67)	(217,34)
Σύνολο εισοδημάτων από κ. Μιλτιάδους	733,04	624,37	805,49	986,62	733,04	624,37	4.506,93
Μείον: Αντασφάλιστρα πληρωθέντα	(66,00)	(65,00)	(90,00)	(114,00)	(84,00)	(70,00)	(489,00)
Έξοδα διαχείρισης	(88,00)	(75,00)	(109,00)	(133,00)	(99,00)	(86,00)	(590,00)
	579,04	484,37	606,49	739,62	550,04	468,37	3.427,93
Μείον: Απαιτήσεις πληρωθείσες	-	(1.556,00)	(2.268,00)	-	-	(399,00)	(4.223,00)
Απαιτήσεις εκκεμοίσες	-	-	-	-	-	-	-
Πλεόνασμα/(έλλειμμα)	579,04	(1.071,63)	(1.661,51)	739,62	550,04	69,37	-795,07
Περιθώριο πλεονάσματος / (ελλείμματος)	78,99%	-171,63%	-206,27%	74,97%	75,04%	11,11%	-17,64%
Ποσοστό αντασφαλίσεων	9,00%	10,41%	11,17%	11,55%	11,46%	11,21%	10,85%
Ποσοστό εξόδων διαχείρισης	12,00%	12,01%	13,53%	13,48%	13,51%	13,77%	13,09%
Ποσοστό επαβάρυνσης	-	-	10,00%	35,00%	-	-	7,50%
Ποσοστό έκπτωσης	-	15,00%	-	-	-	15,00%	5,00%

Πηγή: Με βάση πληροφορίες που δόθηκαν από την Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης

Από τον συγκεντρωτικό λογαριασμό αποτελεσμάτων, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 5, προκύπτει ότι, κατά τα έξι πρώτα έτη της ασφάλισης του από την Κοινοπραξία, ο λογαριασμός του κ. Λ. Μιλτιάδους ήταν συμψηφιστικά ζημιόγonos αποφέροντας ζημιά €795. Το συνολικό κόστος των τριών δυστυχημάτων που προκάλεσε ήταν €4.223. Γι' αυτό το κόστος, ο κ. Λ. Μιλτιάδους επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρα €326, τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα ποσοστό 7,7% των ζημιών που πλήρωσε η Κοινοπραξία ως αποτέλεσμα των δυστυχημάτων του.

vi. Απαιτήσεις πληρωθείσες σε δυστυχήματα τα οποία ενεπλάκη ο κ. Λ. Μιλτιάδους:

Οι απαιτήσεις πληρωθείσες σε τρία δυστυχήματα, τα οποία ενεπλάκη ο κ. Λ. Μιλτιάδους με βάση τις πληροφορίες που παραχωρήθηκαν από την Κοινοπραξία για την περίοδο από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2013 συνοψίζονται στον πιο κάτω Πίνακα 6.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6				
Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης				
Απαιτήσεις πληρωθήσες σε δυστυχήματα τα οποία ενεπλάκη ο κ.				Μιλιάδους
Για τη περίοδο από 27/9/2007 μέχρι 26/9/2013				
	29/5/2009	20/11/2009	11/7/2013	
				Σύνολο
	€	€	€	€
Εργατικά	230,00	-	-	230,00
Μπογιά	380,00	450,00	-	830,00
Μέτρημα τιμονιού	35,00	-	-	35,00
Εξαρτήματα	633,32	1.086,75	399,09	2.119,16
Ισιώματα	-	450,00	-	450,00
Εργαλεία	-	130,00	-	130,00
Επιθεώρηση και έκθεση ζημιάς	86,25	92,00	-	178,25
Διάφορα	-	60,00	-	60,00
Έκπτωση	(0,06)	(0,75)		(0,81)
ΦΠΑ	191,74	-	-	191,74
Συνολικό κόστος ανά δυστύχημα	1.556,25	2.268,00	399,09	4.223,34

Από τον συγκεντρωτικό λογαριασμό απαιτήσεων πληρωθέντων από την Κοινοπραξία σε δυστυχήματα, τα οποία ενεπλάκη ο κ. Λ. Μιλιάδους, όπως αναλύονται στον Πίνακα 6 προκύπτει ότι, το συνολικό κόστος των τριών δυστυχημάτων που πληρώθηκε από την Κοινοπραξία ήταν €4.223.

vii. Συμπέρασμα

Η κατάσταση αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας δείχνει μεγάλη έλλειψη σταθερότητας στα αποτελέσματα μεταξύ των ετών που οφείλεται στη φύση τους ως ασφαλιστικού κινδύνου. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων κάθε έτους παίζει ο παράγοντας τύχη στις απαιτήσεις. Επομένως, ο βαθμός δυσκολίας στην πρόβλεψη των αποτελεσμάτων είναι μεγάλος λόγω του εξαιρετικά υψηλού κινδύνου που αυτά συνιστούν και επηρεάζονται κατά κύριο λόγο από τις απαιτήσεις ανάλογα με την σοβαρότητα των δυστυχημάτων.

Τα συνολικά αποτελέσματα της Κοινοπραξίας από τις δραστηριότητες της στην κατηγορία αστικών ταξί για τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013 επέφεραν συνολικό έλλειμμα ύψους €228.039 από συνολικά ασφάλιστρα κερδηθέντα ύψους €4.344.555, καταλήγοντας σε περιθώριο καθαρής ζημιάς 5.88%. Η κατάσταση αποτελεσμάτων για την κατηγορία αστικών ταξί δείχνει μεγάλη έλλειψη σταθερότητας στα αποτελέσματα μεταξύ των ετών που οφείλεται στη φύση τους ως ασφαλιστικού

κινδύνου. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων κάθε έτους παίζει ο παράγοντας τύχη στις απαιτήσεις. Σαν αποτέλεσμα, για τα έτη 2008, 2009, 2010 και 2012 υπάρχει ζημιά με το καθαρό περιθώριο ζημιάς να κυμαίνεται στο 23,7%, 25,1%, 15,2% και 5,3%, αντίστοιχα. Αντιθέτως, για τα έτη 2011 και 2013, τα αποτελέσματα της Κοινοπραξίας από τις δραστηριότητές της στην κατηγορία αστικών ταξί απέφεραν κέρδος, με το καθαρό περιθώριο κέρδους να κυμαίνεται στο 26,1% 10,5%, αντίστοιχα.

Σύμφωνα με την κατάσταση των ασφαλιστρών, όπως παρουσιάζεται πιο πάνω στον Πίνακα 3, προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια των επτά ετών που ήταν ασφαλισμένος ο κ. Μιλτιάδους με την Κοινοπραξία, στα τρία χρόνια χρεώθηκε με τα βασικά ασφάλιστρα, στα δύο χρεώθηκε με επασφάλιστρο για δυστυχήματα που είχε και στα άλλα δύο πήρε έκπτωση. Συνολικά πλήρωσε €5.071,50, ως βασικά ασφάλιστρα και €326,03 ως επασφάλιστρα για δυστυχήματα, ενώ πήρε €217,34 ως εκπτώσεις.

Επιπρόσθετα, από τον συγκεντρωτικό λογαριασμό αποτελεσμάτων, ο οποίος παρουσιάζεται πιο πάνω στον Πίνακα 5, διαφαίνεται ότι κατά τα έξι πρώτα έτη της ασφάλισης του από την Κοινοπραξία, ο λογαριασμός του κ. Λ. Μιλτιάδους ήταν συμψηφιστικά ζημιόγόνος αποφέροντας ζημιά €795. Το συνολικό κόστος των τριών δυστυχημάτων που προκάλεσε ήταν €4.223. Γι' αυτό το κόστος, ο κ. Λ. Μιλτιάδους επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρα €326, τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα ποσοστό 7,7% των ζημιών που πλήρωσε η Κοινοπραξία ως αποτέλεσμα των δυστυχημάτων του.

Επομένως, η Επιτροπή, βασιζόμενη στα πιο πάνω στοιχεία και κυρίως στα συνολικά αποτελέσματα της Κοινοπραξίας, από τις δραστηριότητες της στην κατηγορία αστικών ταξί για τα έτη 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 και 2013, που απέφεραν συνολικό έλλειμμα ύψους €66.917, από συνολικά ασφάλιστρα κερδηθέντα ύψους €4.344.555, καταλήγοντας σε περιθώριο καθαρής ζημιάς 1.72%, όπως αυτά καταγράφηκαν ανωτέρω, ομόφωνα καταλήγει ότι η Κοινοπραξία, έχοντας αναλάβει να ασφαλίσει περιπτώσεις οδηγών, όπως τον καταγγέλλοντα, οι οποίοι θα παρέμεναν ανασφάλιστοι από άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, εφόσον θεωρούνται υψηλοί κίνδυνοι, δεν εφαρμόζει οποιαδήποτε πολιτική διαφορετική από αυτήν που εφαρμόζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες στις περιπτώσεις δυστυχημάτων. Είναι φανερό ότι το ασφαλιστικό ρίσκο της Κοινοπραξίας είναι αυξημένο και περαιτέρω, στην προκειμένη περίπτωση, ο λογαριασμός του κ. Λ. Μιλτιάδους, τα έξι πρώτα έτη της ασφάλισης του από την Κοινοπραξία, ήταν συμψηφιστικά ζημιόγόνος, αποφέροντας ζημιά €795. Συνεπώς, η Κοινοπραξία με την τιμολόγηση που ακολουθεί όχι μόνο δεν φαίνεται να σημειώνει κέρδη, αλλά αντίθετα φαίνεται ότι ζημιώνει.

Η Επιτροπή παραπέμπει στην απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού με Αρ. 350/V/2007, όπου αναφέρθηκαν τα εξής σχετικά:

«Όπως ήδη αναφέρθηκε, οι τιμές που χρεώνει μια επιχείρηση σε μια συγκεκριμένη αγορά θα μπορούσαν να θεωρηθούν υπερβολικές εάν επιτρέπουν στην επιχείρηση να σημειώνει υψηλότερα κέρδη από αυτά που θα είχε σε μια ανταγωνιστική αγορά (υπερκανονικά κέρδη). Βασική ένδειξη ως

προς το υπερβολικό ύψος των τιμών είναι η διατήρηση του κέρδους της επιχείρησης για μεγάλο χρονικό διάστημα σε επίπεδο πολύ υψηλότερο του κόστους κεφαλαίου της.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, από τους ισολογισμούς της E.Y.A.Θ. A.E., προκύπτει ότι για την περίοδο 2000-2004 ο αριθμοδείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενου κεφαλαίου, ο οποίος προσδιορίζει το κόστος κεφαλαίου της επιχείρησης (δηλαδή την απόδοση που θα είχε η επιχείρηση στις καλύτερες εναλλακτικές επενδύσεις της, λαμβάνοντας υπόψη διαφορές στο ρίσκο), διαμορφώθηκε σε αρκετά χαμηλά επίπεδα που κυμαίνονται στο διάστημα 1,3% - 14,7%.

Σε συνάρτηση με τα ανωτέρω επισημαίνεται ότι οι αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κοινοτικών δικαστηρίων που έχουν ασχοληθεί με το ζήτημα της υπερβολικής τιμολόγησης είναι ελάχιστες και, στην πλειονότητά τους έχουν δεχθεί έντονη κριτική.

Σημειώνεται δε ότι οι υποθέσεις αυτές συνήθως εντάσσονται στις υποθέσεις διακριτικής τιμολόγησης. Σχετική είναι η απόφαση του ΔΕΚ στην υπόθεση *General Motors Continental v. Commission* (C-26/77, Συλλογή 1975 I-1367). Στη συγκεκριμένη υπόθεση το ΔΕΚ, αν και δεν ανέλυσε σε βάθος το ζήτημα της υπερβολικής τιμολόγησης, αποφάνθηκε ότι σε περίπτωση που μία επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση χρησιμοποιήσει την επιθετική τιμολόγηση, προκειμένου να επηρεάσει αρνητικά τον ανταγωνισμό, δύναται να θεωρηθεί ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της.

Στην κρινόμενη περίπτωση, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η τιμολόγηση από πλευράς E.Y.A.Θ. A.E. είναι υπερβολική (πράγμα το οποίο όμως στην πραγματικότητα δεν συμβαίνει, όπως προκύπτει από την ανωτέρω ανάλυση), **δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι πρόθεση της E.Y.A.Θ. A.E. είναι ο αρνητικός επηρεασμός του ανταγωνισμού, καθώς η αγορά στην προκειμένη περίπτωση είναι ρυθμιζόμενη και σε αυτήν η E.Y.A.Θ. A.E. αποτελεί εκ του νόμου μονοπωλητή.**³⁰ (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, εφόσον δεν έχει αποδειχθεί το πρώτο σκέλος του τεστ της *United Brands*, παρέλκει η εξέταση του δεύτερου σκέλους προκειμένου να εξαχθεί συμπέρασμα περί παράβασης του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου. Επισημαίνεται, ότι ομοίως και η Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού στην υπόθεση με αρ. 489/VI/2010, είχε καταλήξει ότι, καθώς τα δύο σκέλη του τεστ της *United Brands* είναι σωρευτικά, δεν ήταν υποχρεωμένη να εξετάσει και το δεύτερο, διότι δεν είχε τεκμηριωθεί η ύπαρξη σημαντικής διαφοράς μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως, άρα και η ύπαρξη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης: «Επομένως, δεν μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη σημαντικής διαφοράς μεταξύ κόστους και τελικής τιμής πωλήσεως του προϊόντος AVGAS LL100 ή εξαιρετικά υψηλών περιθωρίων κέρδους της ΕΚΟ και συνεπώς δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του πρώτου σκέλους της νομολογίας *United Brands*. Από τη στιγμή που

³⁰ Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 350/V/2007.

τα δύο σκέλη του ανωτέρω τεστ είναι σωρευτικά,³¹ αρκεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού να καταλήξει ότι δεν πληρούται το πρώτο σκέλος, προκειμένου να εξαχθεί τελικό συμπέρασμα για τη μη ύπαρξη κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης.»³²

Η. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ

Υπό το φως όλων των πιο πάνω αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της προκείμενης υπόθεσης, η Επιτροπή, στη βάση του άρθρου 16(2) του Νόμου, έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του άρθρου 3(1)(γ) του Νόμου από μέρους της Κοινοπραξίας και των ασφαλιστικών εταιρειών/μετόχων της.

Περαιτέρω, η Επιτροπή, εξετάζοντας ενδελεχώς τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα αναφορικά με την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της Κοινοπραξίας, έχει ομόφωνα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου από μέρους της, καθώς δεν προκύπτει, μέσα από την έρευνα των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, ότι αυτή προέβη σε οποιεσδήποτε υπερχρεώσεις, ως οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει να απορρίψει την καταγγελία του καταγγέλλοντα και να ενημερώσει τα εμπλεκόμενα μέρη για την ως άνω απόφασή της.

.....
Λουκία Χριστοδούλου
Πρόεδρος της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού

³¹ Βλ. *supra* υποσ. 27, *Port of Helsingborg*, παρ. 142 και 147.

³² Απόφαση της Ελληνικής Αρχής Ανταγωνισμού, Αρ. 489/VI/2010.