



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Απόφαση ΕΠΑ 26/2013

Αρ. Φακέλου 11.17.012.02

Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2008

(Νόμος Αρ. 13(I)/2008)

**Καταγγελία του κ. Γρηγόρη Θαλασσινού εναντίον της Κοινοπραξίας
Ασφαλιστών και των ασφαλιστικών εταιρειών Royal Crown Insurance Co Ltd,
Παγκυπριακή Ασφαλιστική, Κόσμος Ασφαλιστική και Lumen Insurance**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

Κα. Λουκία Χριστοδούλου	Πρόεδρος
κ. Λεόντιος Βρυωνίδης	Μέλος
κα. Ελένη Καραολή	Μέλος
κ. Δημήτρης Πιτσιλλίδης	Μέλος
κ. Κώστας Μελανίδης	Μέλος

Ημερομηνία απόφασης: 4/4/2013

ΑΠΟΦΑΣΗ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της υπό τον ως άνω αριθμό και τίτλο υπόθεσης, αποτέλεσε η καταγγελία που υπεβλήθη στην Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού (εφεξής η «Επιτροπή») στις 6 Φεβρουαρίου 2012 από τον κ. Γρηγόρη Θαλασσινό (εφεξής ο «καταγγέλλων/κ. Θαλασσινός») εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων

Δημόσιας Χρήσης (εφεξής η «Κοινοπραξία») και των ασφαλιστικών εταιρειών Royal Crown Insurance Co Ltd (εφεξής η «Royal Crown»), Παγκυπριακή Ασφαλιστική (εφεξής η «Παγκυπριακή»), Κόσμος Ασφαλιστική (εφεξής η «Κόσμος») και Lumen Insurance (εφεξής η «Lumen») για παράβαση των άρθρων 3 και 6 του περί της Προστασίας του Ανταγωνισμού Νόμου αρ.13(Ι)/2008 (εφεξής «ο Νόμος»).

B. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της στις 6 Μαρτίου 2012, αφού εξέτασε το περιεχόμενο της καταγγελίας και τη σχετική εισήγηση της Υπηρεσίας, η οποία κατατέθηκε στις 29 Φεβρουαρίου 2012, διαπίστωσε ότι η καταγγελία δεν εμπεριείχε όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο Παράρτημα του Νόμου, αλλά ούτε και ήταν ικανοποιητικές, και ομόφωνα αποφάσισε να σταλεί επιστολή στον καταγγέλλοντα με την οποία να του ζητείται να υποβάλει την καταγγελία του σύμφωνα με το άρθρο 35(3) και το Παράρτημα του Νόμου.

Η Υπηρεσία, ενεργώντας στη βάση οδηγιών της Επιτροπής, στις 21 Μαρτίου 2012 απέστειλε επιστολή στον καταγγέλλοντα ενημερώνοντας τον για την πιο πάνω απόφασή της.

Ο καταγγέλλων απέστειλε απαντητική επιστολή, η οποία παρελήφθη στις 6 Απριλίου 2012, και στις 25 Απριλίου 2012 απέστειλε επιπρόσθετα στοιχεία.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία της με ημερομηνία 4 Μαΐου 2012, αφού εξέτασε το περιεχόμενο των νέων στοιχείων που αποστάληκαν από τον καταγγέλλοντα και την εισήγηση της Υπηρεσίας σε σημείωμά της ημερομηνίας 26 Απριλίου 2012, ενεργώντας στη βάση των διατάξεων του άρθρου 35 του Νόμου, ομόφωνα αποφάσισε ότι τα στοιχεία που στάλθηκαν ήταν ικανοποιητικά και δικαιολογούσαν τη διερεύνηση της καταγγελίας και έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας και κατάθεση σχετικού σημειώματος.

Η Υπηρεσία, στα πλαίσια της προκαταρκτικής της έρευνας, απέστειλε ερωτηματολόγια προς τις καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες και προς τον καταγγέλλοντα.

Ακολούθως, η Υπηρεσία, στη βάση των προαναφερόμενων οδηγιών της Επιτροπής, κατέθεσε τα συμπεράσματά της σε σημείωμά της ημερομηνίας 14/2/2013, το οποίο

μελέτησε η Επιτροπή σε συνάρτηση με το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Στη συνεδρία της Επιτροπής που πραγματοποιήθηκε στις 4 Μαρτίου 2013, η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη της όλο το περιεχόμενο του σχηματισθέντα διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, καθώς και την έκθεση της Υπηρεσίας ημερομηνίας 14/2/2013, ομόφωνα αποφάσισε προκαταρκτικά ότι ο καταγγέλλων δεν κατάφερε να στοιχειοθετήσει καμία από τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις του Νόμου εναντίον της Κοινοπραξίας και των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεώρησε, εκ πρώτης όψεως, ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου από μέρους των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας, καθώς οι εν λόγω ασφαλιστικές εταιρείες προέβηκαν σε άρνηση ασφάλισης του καταγγέλλοντα λόγω του υψηλού και μη αποδεκτού από αυτές κινδύνου να ασφαλίσουν οδηγό, ο οποίος σε μικρό χρονικό διάστημα προκάλεσε πέντε δυστυχήματα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή θεώρησε, εκ πρώτης όψεως, ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου από μέρους της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας, καθώς αυτή δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών.

Η Επιτροπή γνωστοποίησε στον καταγγέλλοντα τις προκαταρκτικές θέσεις της με επιστολή ημερομηνίας 11 Μαρτίου 2013, δίδοντάς του τη δυνατότητα, εάν το επιθυμεί, να θέσει εγγράφως τις τυχόν απόψεις του επ' αυτής εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης της.

Ο καταγγέλλων υπέβαλε τις θέσεις του προς την Επιτροπή με επιστολή ημερομηνίας 2 Απριλίου 2013.

Η Επιτροπή εστίασε την προσοχή της στην αξιολόγηση των γεγονότων που συνθέτουν την υπόθεση, αφού τα δεδομένα αυτά αποτελούν αναντίλεκτα το ουσιαστικό υπόβαθρο της εξέτασης του ζητήματος που προκύπτει. Ως εκ τούτου, η παράθεση των σχετικών με την υπόθεση δεδομένων καθίσταται αναγκαία και επιτακτική και προς τούτο παρατίθενται συνοπτικά τα ουσιώδη γεγονότα που αφορούν την υπό εξέταση καταγγελία:

Γ. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

1. Καταγγέλλον κ. Γρηγόρης Θαλασσινός

Ο καταγγέλλον της υπό αναφοράς υπόθεσης κ. Γρηγόρης Θαλασσινός είναι πολίτης της Κυπριακής Δημοκρατίας, συνταξιούχος, με ημερομηνία γέννησης [.....], * και υπέβαλε την καταγγελία ως πελάτης της Κοινοπραξίας.

2. Κοινοπραξία Ασφαλιστών

Η Κοινοπραξία είναι ένα άτυπο όργανο, το οποίο ασφαλίζει κεντρικά, εκ μέρους όλων των ασφαλιστικών εταιρειών, Οχήματα Δημόσιας Χρήσης. Ιδρύθηκε το 1970, ως αποτέλεσμα της αρνητικής στάσης που κράτησαν οι ασφαλιστικές εταιρείες στο θέμα κάλυψης οχημάτων Δημόσιας Χρήσης, λόγω ζημιολόγων αποτελεσμάτων. Σκοπός της είναι η υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης σε Οχήματα Δημόσιας Χρήσης, όπως λεωφορεία, ταξί, οχήματα ενοικιάσεως (Ζ) και οχήματα Διεθνών Μεταφορών, κατηγορίες οι οποίες κατά κανόνα έχουν ασύμφορα οικονομικά αποτελέσματα στον τομέα της ασφάλειας, καθώς και η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των «ανεπιθύμητων κινδύνων», κατόπιν μη αποδοχής για ασφάλιση από τουλάχιστον τρεις Ασφαλιστικές Εταιρείες.

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 εναρμονίστηκε με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 1/2003, σύμφωνα με τον οποίο καταργήθηκε το σύστημα γνωστοποίησης των συμπράξεων.

Κατόπιν εισήγησης της Εφόρου Ασφαλειών και με τη συνεργασία της, η Κοινοπραξία επεξεργάστηκε σχέδιο υλοποίησης της εισήγησης, το οποίο κατέληξε στο εξής:

* *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 [.....].*

Οι ανασφάλιστοι οδηγοί δύνανται να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες:

- i. τους οδηγούς με πολύ άσχημο ιστορικό,
- ii. τους οδηγούς φορτηγών και άλλων βαρέων οχημάτων,
- iii. σημαντικό αριθμό ξένων υπηκόων που διαμένουν και εργάζονται στην Κύπρο, και
- iv. τους οδηγούς κάτω των 21 ετών και τους υπερήλικες άνω των 75 ετών.

3. Royal Crown Insurance Co Ltd

Η Royal Crown είναι εγγεγραμμένη Κυπριακή εταιρεία,¹ η οποία προσφέρει ασφαλιστικά συμβόλαια σε ιδιώτες, που καλύπτουν ασφάλεια περιουσίας, προσωπικές ασφάλειες -με το συμβόλαιο ευθύνης εργοδότη, ασφάλιση νοσοκομειακής περίθαλψης αλλοδαπών, ασφάλεια ταξιδιού, ασφάλεια προσωπικών ατυχημάτων,- και ασφάλεια οχημάτων.

Επίσης, η ασφαλιστική Royal Crown παρέχει ασφαλιστικά συμβόλαια σε επιχειρήσεις που καλύπτουν ασφάλεια περιουσίας, ασφάλεια εμπορικών οχημάτων, ασφάλεια ευθύνης -με τα συμβόλαια ασφάλειας ευθύνης εργοδότη, ασφάλεια ευθύνης έναντι τρίτου, με το συμβόλαιο επαγγελματικής ευθύνης-, ασφάλεια τεχνικών, ασφάλεια μεταφοράς -με συμβόλαιο μεταφοράς εμπορευμάτων διά θαλάσσης και αέρος.

4. Παγκυπριακή Ασφαλιστική

Η Παγκυπριακή Ασφαλιστική είναι μέλος του Συγκροτήματος της Ελληνικής Τράπεζας. Η εν λόγω εταιρεία διαθέτει ένα πλήρες φάσμα ασφαλιστικών προϊόντων γενικού κλάδου που δίνουν τη δυνατότητα σε ιδιώτες και εταιρείες να καλύψουν όλες τις ασφαλιστικές τους ανάγκες.

5. Κόσμος Ασφαλιστική

Η Κόσμος Ασφαλιστική είναι δημόσια εταιρεία, η οποία προσφέρει ασφαλιστικά προϊόντα και υπηρεσίες γενικού κλάδου σε ιδιώτες και επιχειρήσεις. Οι μετοχές της εταιρείας είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Κύπρου (ΧΑΚ) από το έτος 2000.

¹ Βλ. σχετικά <http://www.royalcrowninsurance.eu/>

6. Lumen Insurance

Η Lumen είναι Τμήμα της Ασφαλιστικής Εταιρείας GasanMamo Insurance Ltd με έδρα τη Μάλτα και ασκεί εργασίες στην Κύπρο υπό το καθεστώς ελεύθερης εγκατάστασης, όπου ασχολείται με περιορισμένο αριθμό κλάδων γενικών ασφαλίσεων.

Δ. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ/ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

1. Αντικείμενο της Καταγγελίας

Στην καταγγελία αναφέρεται ότι ο κ. Θαλασσινός είναι συνταξιούχος και αποτελεί πελάτη της Κοινοπραξίας. Με την καταγγελία του επισυνάφθηκαν: αντίγραφο του πιστοποιητικού ασφάλισης και σχετική απόδειξη πληρωμής του ασφαλιστρού της Κοινοπραξίας για το ποσό των €[.....], δημοσίευμα της εφημερίδας «Αλήθεια» ημερομηνίας 22/11/2011 με τίτλο «*υπερδιπλάσια τα ασφάλιστρα για τους 70χρονους*», και έγγραφο ανανέωσης ασφαλιστήριου από την εταιρεία Royal Crown.

Στους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα αναφέρονται τα εξής:

(α) *«Δεν αποκλείεται να υπάρχει μυστική συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των λοιπών ασφαλιστικών εταιρειών να εξακολουθούν να παίρνουν το εκάστοτε-προηγούμενο ασφάλιστρο τους.»*

(β) *«Λόγω της υπέρογκης οικονομικής επιβάρυνσης τέτοιων συνταξιούχων για τους οποίους το κράτος κόπτεται για την ευημερία των συνταξιούχων.»*

Στη διευκρινιστική επιστολή ημερομηνίας 3 Απριλίου 2012, που απέστειλε ο καταγγέλλων προς την Επιτροπή, αναφέρει στους ισχυρισμούς του ότι:

(α) η γεωγραφική αγορά θα πρέπει να καλύπτει όλη την Κύπρο, εφόσον η Κοινοπραξία έχει πιθανότατα παραρτήματα σε όλη την Κύπρο,

(β) *«από τα γεγονότα διαφαίνεται ότι ενδέχεται να υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας με αποτέλεσμα η Κοινοπραξία να κατέχει ουσιαστικά μονοπωλιακή θέση στην αγορά, θέση την οποία καταχράται εις βάρος τόσων εμού, αλλά και των όσων έχουν υπερβεί το 70^ο έτος της ηλικίας τους, κατά παράβαση του άρθρου 6 του Νόμου, εξ' ού και το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΑΛΗΘΕΙΑ» ημ. 22/11/2011[....]» και,*

(γ) καταγγέλλει όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες διότι αρνήθηκαν να τον ασφαλίσουν.

Στις 25 Απριλίου 2012, ο καταγγέλλων απέστειλε συμπληρωματικά στοιχεία, τα οποία αποτελούνταν από επιστολές των ασφαλιστικών εταιρειών Royal Crown, Παγκυπριακή, Κόσμος και Lumen προς την Κοινοπραξία, μέσω του Ταμείου Ασφαλιστών Μηχανοκίνητων Οχημάτων, στις οποίες αναφέρεται από την κάθε εταιρεία ότι αδυνατεί ή/και δεν επιθυμεί να παράσχει ασφαλιστική κάλυψη στον καταγγέλλοντα.

2. Στοιχεία του διοικητικού φακέλου

2.1 Στοιχεία από τον καταγγέλλοντα

Από τα στοιχεία που απεστάλησαν από τον καταγγέλλοντα, κατά την έρευνα της Υπηρεσίας μέσω σχετικού ερωτηματολογίου της, η Επιτροπή σημείωσε ιδιαίτερα τα πιο κάτω:-

- Η συνεργασία του καταγγέλλοντα με την εταιρεία Royal Crown, πιθανολογείται ότι διαρκεί γύρω στα 30 χρόνια περίπου.
- Σύμφωνα με την επιστολή που απέστειλε η Royal Crown προς την Κοινοπραξία, η Royal Crown δεν συνέχισε την ασφαλιστική κάλυψη του οχήματος του καταγγέλλοντα λόγω δυστυχημάτων.
- Ο καταγγέλλων, σε σχετική ερώτηση της Υπηρεσίας να καταγράψει τα δυστυχήματα που είχε κατά τη συνεργασία του με την εταιρεία Royal Crown δίδοντας σχετικές λεπτομέρειες, στην απάντηση του ανέφερε ότι δεν μπορεί να γνωρίζει ακριβή στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των δυστυχημάτων, το χρόνο, τις ζημιές, την υπαιτιότητα και το ποσό που πληρώθηκε από την Royal Crown προς τον καταγγέλλοντα ή προς έτερο πρόσωπο κατά τη διάρκεια της συνεργασίας τους.
- Ο καταγγέλλων ανέφερε ότι είχε στο παρελθόν (1967-1972) συνεργασία με την εταιρεία [...] (εφεξής η «[.....]»). Συγκεκριμένα, κατέγραψε ότι ενεπλάκη σε δυστύχημα με κάποιον Τούρκο, ο οποίος διέφυγε στην Τουρκία (3 μήνες) προ της τουρκικής εισβολής, εκκρεμούσης της εναντίον του ποινικής δίωξης και σχετικής πολιτικής αγωγής, οι οποίες διεκόπησαν λόγω της τουρκικής εισβολής.
- Στη συνέχεια, αναφέρει ότι απέκτησε πάλι αυτοκίνητο το 1983. Τότε του σύστησαν το Διευθυντή της Royal Crown, ο οποίος προέβηκε στην ασφαλιστική κάλυψη του αυτοκινήτου του.

- Αναφέρει επίσης ότι, μετά την άρνηση της Royal Crown για ασφαλιστική κάλυψη, αποτάθηκε, μεταξύ των άλλων εταιρειών που αναφέρονται στις επισυνημμένες επιστολές του, και στην [...], η απάντηση της οποίας ήταν επίσης αρνητική. Περαιτέρω, του εξεφράσθησαν ότι, εάν επρόκειτο να του παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη, θα έπρεπε να πληρώσει γύρω στα €[.....], πράγμα που τον απέτρεψε να πράξει.
- Σε σχετική ερώτηση ανέφερε ότι η Κοινοπραξία δεν έδωσε καμιά επεξήγηση σχετικά με τον τρόπο και το ύψος της χρέωσης. Απλώς, του ανακοίνωσαν ότι το ποσό του ασφαλιστρού ανέρχεται στα €[.....], και μάλιστα όφειλε να το πληρώσει αμέσως.
- Σημειώνει επίσης ότι ζήτησε να πληρώσει το ασφάλιστρο με μηνιαίες δόσεις (όπως γινόταν και με την Royal Crown), διότι ως πρόσφυγας και συνταξιούχος δεν μπορεί να πληρώσει αμέσως και προκαταβολικά ολόκληρο το ποσό. Αυτοί ήταν ανένδοτοι.
- Αναφέρθηκε ότι στην Κοινοπραξία παραπέμφθηκε από την Royal Crown και ότι δεν γνώριζε ούτε την ύπαρξη της, αλλά ούτε και το ρόλο της.
- Καταλήγοντας καταγράφει ότι, αν κρίνει από τα εκάστοτε δημοσιεύματα στις εφημερίδες, θα πρέπει να υπάρχουν πολλές παρόμοιες καταγγελίες και/ή παράπονα, ιδίως από το Σύνδεσμο Συνταξιούχων, πράγμα που αποδεικνύει το μέγεθος της απαράδεκτης αυτής και κατά τα άλλα επαίσχυντης και/ή άγριας και χωρίς έλεος εκμετάλλευσης της τάξης αυτής των ηλικιωμένων-συνταξιούχων ασφαλιζομένων, οι οποίοι, κατ' ανάγκη, προσπαθούν να κρατηθούν και να υπερασπισθούν των απαραίτητων γι' αυτούς υπαρξιακών δικαιωμάτων τους.

2.2 Στοιχεία από την καταγγελλόμενη Κοινοπραξία Ασφαλιστών

Από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής:

- Αναφορικά με το ρόλο της Κοινοπραξίας και τον τρόπο διεξαγωγής των εργασιών της:

Ο ρόλος της Κοινοπραξίας είναι η υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα δημόσιας χρήσης (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασης) τα οποία, λόγω της φύσης της χρήσης τους, έχουν αποδεδειγμένα υψηλούς ασφαλιστικούς κινδύνους στον κλάδο των μηχανοκινήτων οχημάτων και δεν μπορούν να αναληφθούν 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 βάσει της οποίας ιδρύθηκε και λειτουργεί η Κοινοπραξία, επεκτάθηκε για να αντιμετωπισθεί 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 Προστασίας του 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 η ασφάλιση των κινδύνων αυτών αναλήφθηκε πλέον από κοινού από τις εταιρείες-μέλη της Κοινοπραξίας, με επακόλουθο το διαμοιρασμό του κινδύνου, όπως συμβαίνει στις περιπτώσεις των οχημάτων δημόσιας χρήσης.

Η Κοινοπραξία δραστηριοποιείται έχοντας κεντρικά γραφεία στη Λευκωσία και τρία επαρχιακά γραφεία, στη Λεμεσό, στη Λάρνακα και στην Πάφο. Συνολικά απασχολεί [...] άτομα. 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 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 [...] % των ασφαλιστρών, ενώ ο μέσος όρος όλων των άλλων ασφαλιστικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, είναι άνω του [...] % (περιλαμβανομένων και των προμηθειών των μεσαζόντων). Οι πελάτες της Κοινοπραξίας εξυπηρετούνται απ' ευθείας από τα γραφεία της.

- Αναφορικά με τον κατάλογο χρεώσεων για ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων, η Κοινοπραξία επισύναψε σχετικό Πίνακα των βασικών ασφαλιστρών για ιδιωτικά οχήματα. Αναφέρεται ότι πρόκειται για τα ίδια ασφάλιστρα που είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή το 2004. Έκτοτε δεν έχει επιβληθεί καμιά

αύξηση. Τονίζεται ότι τα ποσοστά επαύξησης, λόγω δυσμενών παραγόντων, είναι τα ανώτατα όρια.

- Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών για ιδιωτικά οχήματα, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι αυτά, όπως και για όλες τις άλλες κατηγορίες οχημάτων που καλύπτει, καθορίζονται από καιρού εις καιρόν. Ο μοναδικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό των ασφαλιστρών είναι τα οικονομικά αποτελέσματα κάθε κατηγορίας. Η Κοινοπραξία διεξάγει αυτή την εργασία για 37 χρόνια και έτσι έχει στη διάθεσή της όλα τα στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες που υποβοηθούν στον καταρτισμό των σχετικών υπολογισμών. Σημειώνεται ότι τα τελευταία οκτώ χρόνια δεν έχει επιβληθεί καμιά αύξηση στα ασφάλιστρα οποιασδήποτε κατηγορίας.
- Αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των επασφαλιστρών και των εκπτώσεων 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 ασφάλιστρου, 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, όσον αφορά τους πελάτες που ανήκουν στην κατηγορία των Απορριφθέντων Κινδύνων, όταν ασφαρίζονται για πρώτη φορά από την Κοινοπραξία λαμβάνεται υπόψη το ιστορικό δυστυχημάτων κατά την αμέσως προηγούμενη τριετή περίοδο, όπως προνοείται στον Πίνακα Ασφαλιστρών. Στη συνέχεια, ο πελάτης αξιολογείται κάθε έτος και η έκπτωση που παραχωρείται ή το επασφάλιστρο που επιβάλλεται ισχύει κάθε φορά για το επόμενο έτος μόνο. Κανένας άλλος παράγοντας, εκτός από το ιστορικό δυστυχημάτων, δεν λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση του πελάτη προκειμένου να καθοριστεί το ποσοστό της έκπτωσης ή του επασφάλιστρου του. Το πρώτο έτος παραχωρείται στον πελάτη έκπτωση 10%, νοουμένου ότι δεν είχε εμπλακεί σε δυστυχήματα κατά την περίοδο που προαναφέρθηκε. Το δεύτερο έτος, και νοουμένου ότι ο

ασφαλισμένος δεν έχει προκαλέσει δυστύχημα κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους, του παραχωρείται έκπτωση 20% και το τρίτο έτος έκπτωση 30%.

- Όσον αφορά το επασφάλιστρο, λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητα τους, η φύση της παράβασης που προκάλεσε το περιστατικό και – πιο σημαντικό από όλα - η συχνότητα τους. Στο σχετικό Πίνακα ασφαλιστρών που απέστειλε η Κοινοπραξία καθορίζεται ένα ποσοστό 25% για κάθε δυστύχημα. Γενικά ακολουθείται αυτή η πρακτική, αλλά υπάρχει ελαστικότητα στην εφαρμογή της σε συνδυασμό με τους άλλους παράγοντες. Για παράδειγμα, σε έναν πελάτη που θα προκαλέσει ένα μικρό δυστύχημα με περιορισμένες ζημιές δεν θα επιβληθεί επασφάλιστρο. Δεν θα επιδειχθεί όμως η ίδια επιείκεια στον πελάτη που θα προκαλέσει ένα σοβαρό δυστύχημα με μεγάλες ζημιές. Ακόμη πιο αυστηρά θα κριθεί ένας πελάτης που θα προκαλέσει δύο ή/και περισσότερα δυστυχήματα. Η συχνότητα είναι πολύ σημαντικός παράγοντας, καθώς στατιστικά αποδεικνύεται ότι ο οδηγός που είναι επιρρεπής σε δυστυχήματα έχει πολύ μεγαλύτερες πιθανότητες να προκαλέσει κάποια στιγμή και ένα πολύ σοβαρό δυστύχημα.
- Αναφορικά με τα ασφάλιστρα που χρεώθηκαν στην περίπτωση του κ. Θαλασσινού, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι δεν συμμερίζεται την άποψη ότι τα ασφάλιστρα με τα οποία χρεώθηκε ο κ. Θαλασσινός είναι υπερβολικά υψηλά. Στην πραγματικότητα, ο κ. Θαλασσινός χρεώθηκε με επασφάλιστρο 75% για το πρώτο έτος ασφάλισης στην Κοινοπραξία, ενώ με βάση τον Πίνακα Ασφαλιστρών και τους παράγοντες που προαναφέρθηκαν, έπρεπε να είχε χρεωθεί με επασφάλιστρο 100%. Σημειώθηκε επίσης ότι το επασφάλιστρο αυτό θα απομακρυνθεί κατά την πρώτη ανανέωση του συμβολαίου του. Ο περιορισμός στο 75% έγινε επειδή πρόκειται για άτομο μεγάλης ηλικίας καθώς κατά το χρόνο εκείνο ήταν [.....] ετών.
- Στη συνέχεια, καταγράφηκε από την Κοινοπραξία ότι: *«η περίπτωση του κ. Θαλασσινού είναι από τις πιο σπάνιες. Μέσα σε χρονικό διάστημα μικρότερο των 15 μηνών (11/07/2010 μέχρι 02/10/2011) ενεπλάκη σε τέσσερα δυστυχήματα με συνολικό κόστος περίπου €[.....].»* Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, *«το σοβαρό θέμα εδώ δεν είναι το κόστος, αλλά η συχνότητα, στην οποία έγινε αναφορά προηγουμένως. Σημειώνεται πληροφοριακά ότι, με τα δεδομένα του κλάδου ασφάλισης ιδιωτικών οχημάτων στην Κύπρο, για να είναι βιώσιμη μια ασφαλιστική επιχείρηση, η συχνότητα δεν πρέπει να υπερβαίνει το 6-7%. Δηλαδή, για κάθε 100 ασφαλισμένα οχήματα να προκύπτουν κατά μέσον όρο το πολύ επτά δυστυχήματα ετησίως. Ο κ.*

Θαλασσινός, από μόνος του, έδωσε στον προηγούμενο ασφαλιστή του τέσσερα δυστυχήματα μέσα σε χρονικό διάστημα λίγο μεγαλύτερο του έτους.» Επιπλέον, η Κοινοπραξία για σκοπούς σύγκρισης ανέφερε ότι η χειρότερη κατηγορία οχημάτων από πλευράς αριθμού δυστυχημάτων είναι τα αστικά ταξί με συχνότητα γύρω στο 15% και ότι, στα 37 χρόνια λειτουργίας της, δεν έχει παρατηρηθεί περίπτωση οδηγού ταξί με τέσσερα δυστυχήματα σε περίοδο 15 μηνών.

- Η Κοινοπραξία αναφέρει επίσης ότι: «με αυτά τα δεδομένα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι κανένας ασφαλιστής δεν θα ήταν πρόθυμος να ασφαλίσει τον κ. Θαλασσινό. Το επασφάλιστρο του 75% (€[.....]) και αυτό μόνο κατά το πρώτο έτος της ασφάλισης του, σε συνάρτηση με τον πολύ υψηλό κίνδυνο που αντιπροσωπεύει και τις ζημίες που έχει προκαλέσει, δεν νομίζουμε πως είναι υπερβολικό υπό τις περιστάσεις. Αντιθέτως, κατά τη γνώμη μας, έχει τύχει της μεγαλύτερης δυνατής επιείκειας κάτω από τις συγκεκριμένες περιστάσεις. Αν δεν υπήρχε γι' αυτόν η επιλογή της Κοινοπραξίας, οι πιθανότητες να πάρει ασφαλιστική κάλυψη από άλλο ασφαλιστή θα ήταν πολύ απομακρυσμένες.»
- Σε σχετική ερώτηση αναφορικά με το γιατί δεν προσφέρθηκε κάλυψη από άλλες εταιρείες στον κ. Θαλασσινό, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι κατά την αντίληψή της κανένας άλλος ασφαλιστής δεν επέδειξε ενδιαφέρον για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης στον κ. Γ. Θαλασσινό, ενώ η Κοινοπραξία δεν έχει ρόλο στη σχετική διαδικασία, η οποία διεξάγεται από το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων και η οποία περιλήφθηκε στην απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ημερομηνίας 4 Μαρτίου 2004, με την προτροπή «να ακολουθείται κατά γράμμα», όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν στην απόφαση εκείνη. Η Κοινοπραξία πληροφορήθηκε ότι η διαδικασία αυτή ακολουθήθηκε από το Ταμείο Ασφαλιστών και στην περίπτωση του κ. Θαλασσινού. Δηλαδή, μετά την προσκόμιση τουλάχιστον τριών βεβαιώσεων άρνησης παροχής κάλυψης από ισάριθμες εταιρείες, το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων γνωστοποίησε σε όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες την περίπτωση και τους ζήτησε να απαντήσουν εντός 48 ωρών αν κάποια από αυτές θα επιθυμούσε να ασφαλίσει τον κ. Θαλασσινό. Μέσα στο διάστημα αυτό δεν ανταποκρίθηκε καμιά εταιρεία και έτσι το Ταμείο τον παρέπεμψε στην Κοινοπραξία στις 16 Ιανουαρίου 2012 για ασφάλιση.
- Περαιτέρω, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι δεν είναι αρμόδια να απαντήσει εάν ήταν εφικτή η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης στον κ. Θαλασσινό από άλλες

ασφαλιστικές εταιρείες, αφού αυτό είναι ένα ζήτημα που έχει σχέση με την πολιτική που ακολουθεί η κάθε εταιρεία. Κατά την Κοινοπραξία, δεν είναι δυνατόν μέσα στο περιβάλλον της ελεύθερης αγοράς να υποχρεωθεί ένας επιχειρηματίας (ασφαλιστής στην προκειμένη περίπτωση) να συνάψει με ένα πολίτη μία σύμβαση την οποία δεν κρίνει συμφέρουσα για την επιχείρησή του. Όμως, από όσα προαναφέρθηκαν, ο λόγος της απροθυμίας άλλων εταιρειών να του παράσχουν κάλυψη αφορούσε το πολύ άσχημο ιστορικό δυστυχημάτων του κ. Θαλασσινού, το οποίο ακόμα και η Κοινοπραξία, με την εμπειρία 37 χρόνων στην ασφάλιση των πιο ψηλών κινδύνων στον κλάδο των μηχανοκινήτων οχημάτων, θα χαρακτήριζε εκπληκτικά ασυνήθιστο.

- Τέλος, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι από τα στοιχεία και τις πληροφορίες που υποβάλλονται με την παρούσα είναι ξεκάθαρο, κατά τη γνώμη της, ότι ο συγκεκριμένος πελάτης σε καμιά περίπτωση δεν έχει τύχει δυσμενούς ή άδικης μεταχείρισης εκ μέρους της Κοινοπραξίας. Βεβαίως, είναι κατανοητό ότι πάντοτε ο πελάτης επιδιώκει το χαμηλότερο δυνατό ασφάλιστρο. Όμως αντικειμενικά, όπως αποδεικνύεται από τις πληροφορίες που δόθηκαν πιο πάνω, δεν υπήρχε δυστυχώς δυνατότητα να έχει χαμηλότερο κόστος για το πρώτο έτος της ασφάλισης του στην Κοινοπραξία. Η Κοινοπραξία ανέφερε επίσης ότι, κατά την ανανέωση του συμβολαίου του τον προσεχή Ιανουάριο, και νοουμένου ότι μέχρι τότε δεν θα καταστεί υπαίτιος άλλου δυστυχήματος, το επασφάλιστρο θα απομακρυνθεί. Και από το επόμενο έτος θα του παραχωρείται και έκπτωση, όπως συμβαίνει με τους υπόλοιπους πελάτες.
- Γίνεται αντιληπτό ότι η ουσία της καταγγελίας του κ. Θαλασσινού έγκειται σε ισχυρισμό του ότι η Κοινοπραξία και οι καταγγελλόμενες εταιρείες ενήργησαν ώστε ο ίδιος να μην μπορέσει να εξασφαλίσει ασφαλιστική κάλυψη από αλλού και να παραπεμφθεί στην Κοινοπραξία, όπου να χρεωθεί με πιο ψηλό ασφάλιστρο. Επίσης, από κάποια σχόλια που διατύπωσε όταν επισκέφθηκε την Κοινοπραξία για να τον ασφαλίσει, διαφάνηκε πως ένοιωθε ότι αδικείται λόγω της ηλικίας του, η οποία κατά το χρόνο εκείνο ήταν [...] ετών.
- Η Κοινοπραξία καταλήγει: *«πιστεύουμε ότι από τα στοιχεία και τις πληροφορίες που περιέχονται σ' αυτό το έγγραφο επιβεβαιώνεται και πάλι η άποψη που διατυπώσαμε και σε άλλες περιπτώσεις στο παρελθόν, ότι δηλαδή η λειτουργία της Κοινοπραξίας αποβαίνει τελικά προς όφελος των καταναλωτών της, οι οποίοι ασφαρίζονται με το χαμηλότερο δυνατό κόστος σε συνάρτηση με τον κίνδυνο που αντιπροσωπεύουν. Ειδικά για την κατηγορία των Απορριφθέντων Κινδύνων επαναλαμβάνουμε ότι δεν είναι η Κοινοπραξία*

που επεδίωξε την ασφάλιση τους. Είναι το κράτος που μας το ζήτησε επιμόνως με σκοπό να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των ανασφάλιστων του οποίου το κόστος πληρώνουν οι νομοταγείς οδηγοί. Είναι γεγονός ότι η διαδικασία αυτή έχει συμβάλει τουλάχιστον στη μείωση της έκτασης αυτού του σοβαρού προβλήματος.»

2.3 Στοιχεία από καταγγελλόμενη εταιρεία Royal Crown Insurance Co Ltd

Από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη εταιρεία Royal Crown σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής:

- Ο κ. Θαλασσινός υπήρξε πελάτης της εταιρείας στον κλάδο μηχανοκινήτων οχημάτων. Από τις 11/7/2010 μέχρι τις 2/10/2011 προκάλεσε πέντε (5) τροχαία ατυχήματα, με αποκλειστικά δική του ευθύνη, ένα εκ των οποίων αφορούσε και τραυματισμό τρίτου μέρους. Προς ικανοποίηση των απαιτήσεων που προέκυψαν από τα εν λόγω ατυχήματα, η εταιρεία κατέβαλε το συνολικό ποσό των €[.....].
- Η εταιρεία Royal Crown αναφέρει ότι, λόγω αυτού του ιστορικού απαιτήσεων του κ. Θαλασσινού, δεν ήταν πλέον εφικτή η ασφάλιση του.

2.4 Στοιχεία από την καταγγελλόμενη εταιρεία Παγκυπριακή

Η Επιτροπή, από τα στοιχεία της καταγγελλόμενης εταιρείας Παγκυπριακή σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, καταγράφει τα εξής:

- Η εταιρεία Παγκυπριακή απέστειλε Πίνακα των χρεώσεων για ασφάλιση οχημάτων για τα έτη 2011 και 2012. Στον κατάλογο, πέραν των βασικών ασφαλιστρών, αναγράφονται οι διάφοροι παράγοντες (επασφάλιστρα/εκπτώσεις) που διαμορφώνουν το τελικό ασφάλιστρο, καθώς και οι σχετικές καλύψεις και επεκτάσεις.
- Αναφορικά με τον υπολογισμό των ασφαλιστρών για ιδιωτικά οχήματα, όταν ο συγκεκριμένος κίνδυνος έχει γίνει αποδεκτός, αναφέρεται ότι οι κύριοι παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη για το όχημα είναι: η μάρκα και το μοντέλο, η χρήση, η ιπποδύναμη, η ηλικία, αν είναι αριστεροτίμονο, αν έχει ανοιγόμενη οροφή, και για τον οδηγό: το ιστορικό απαιτήσεων, η ηλικία, ο μόνιμος χώρος διαμονής, τα χρόνια που κατέχει άδεια οδηγού, κλπ..
- Η Παγκυπριακή απέστειλε επίσης πίνακα που καταγράφει τις επιβαρύνσεις για δυσμενείς παράγοντες των υφιστάμενων πελατών της.

- Αναφορικά με περιπτώσεις νέων πελατών που θα αποταθούν για ασφάλεια και δεν έχουν καθαρό ιστορικό απαιτήσεων, η πολιτική της Παγκυπριακής είναι να μην τους αποδέχεται, εκτός εάν υπάρχει προοπτική περαιτέρω συνεργασίας και το ατύχημα που προηγήθηκε να μην ήταν σοβαρό.
- Σύμφωνα με τα πιο πάνω, η εταιρεία αναφέρει ότι ο κ. Θαλασσινός δεν αποτελούσε αποδεκτό κίνδυνο για την Παγκυπριακή.

2.5 Στοιχεία από την καταγγελλόμενη εταιρεία Κόσμος

Από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη εταιρεία Κόσμος σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής:

- Η Κόσμος δεν εφαρμόζει τυποποιημένο κατάλογο χρεώσεων για ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων, αλλά εκτιμάται ο κάθε κίνδυνος ξεχωριστά ανάλογα με τη φύση του και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.
- Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για την εκτίμηση του κινδύνου διαχωρίζονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει παράγοντες που σχετίζονται με το άτομο του ιδιοκτήτη και των ατόμων που θα οδηγούν το προς ασφάλιση μηχανοκίνητο όχημα, και η δεύτερη περιλαμβάνει παράγοντες που σχετίζονται με το μηχανοκίνητο όχημα.
- Παράγοντες που περιλαμβάνονται στην πρώτη κατηγορία είναι:
 - 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 είναι:
 - 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 πραγματοποιηθεί στο αμάξωμα ή στη μηχανή του οχήματος.
- Η περιοχή στην οποία σταθμεύει συνήθως το μηχανοκίνητο όχημα.
- Όσον αφορά το ποσοστό του επασφάλιστρου επί του βασικού ασφαλίστρου, δεν υπάρχει προκαθορισμένο ποσοστό επιβάρυνσης. Αυτό εξαρτάται από τη συχνότητα, τη φύση και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων. Με βάση τα πιο πάνω, το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξήσει σημαντικά το κόστος ασφάλισης.
- Σύμφωνα με την Κόσμος, ο κ. Θαλασσινός ουδέποτε υπήρξε πελάτης της και μετά από συνεκτίμηση των πιο πάνω παραγόντων, η εταιρεία απέρριψε την ασφάλιση του, διότι αυτή δεν ενέπιπτε στους αποδεκτούς για αυτήν κινδύνους.

2.6 Στοιχεία από την καταγγελλόμενη εταιρεία Lumen

Από τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγελλόμενη εταιρεία Lumen σε ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής:

- Δεν υπάρχει συγκεκριμένος πίνακας τιμολόγησης. Κάθε κίνδυνος αξιολογείται και τιμολογείται ξεχωριστά.
- Αναφορικά με την αποδοχή αλλά και την τιμολόγηση των ιδιωτικών οχημάτων, τα κυριότερα δεδομένα που λαμβάνονται υπόψη από την εταιρεία Lumen είναι τα δεδομένα του οχήματος (μάρκα, μοντέλο, τύπος, μέγεθος μηχανής, ιπποδύναμη, κόστος ανταλλακτικών στην Κύπρο, ανοιγόμενη οροφή, ηλικία οχήματος) και τα δεδομένα του οδηγού (εμπειρία στην οδήγηση, ιστορικό απαιτήσεων, ηλικία-νεαρός/ηλικιωμένος, επάγγελμα, επαρχία διαμονής, υφιστάμενος πελάτης ή καινούργιος).
- Όλα τα πιο πάνω λαμβάνονται υπόψη από την Lumen για να αποφασιστεί εάν ένας κίνδυνος είναι αποδεκτός και, εφόσον ο κίνδυνος θεωρηθεί αποδεκτός, τότε θα γίνει η σχετική τιμολόγηση. Όσον αφορά την τιμολόγηση για πελάτες χωρίς καθαρό ιστορικό απαιτήσεων, εάν πρόκειται για υφιστάμενο πελάτη, τότε ένα ποσοστό ανάλογα με τη σοβαρότητα της απαίτησης εφαρμόζεται επί του ασφαλίστρου που υπολογίστηκε με βάση τις πιο πάνω παραμέτρους. Πελάτες με πέραν του ενός ατυχήματος, συνήθως δεν ασφαρίζονται. Όσον αφορά καινούργιους πελάτες, οδηγοί χωρίς καθαρό ιστορικό απαιτήσεων συνήθως δεν γίνονται αποδεκτοί. Εξαίρεση μπορεί να

αποτελέσει πελάτης με ιστορικό ενός μικροατυχήματος, ο οποίος θα ασφαλίσει ταυτόχρονα και την οικία του.

- Ο κ. Θαλασσινός, με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται πιο πάνω, δεν εμπίπτει στους αποδεκτούς προς ασφάλιση κινδύνους για την Lumen.
- Ο κ. Θαλασσινός επικοινωνήσε με το Διευθύνοντα Σύμβουλο της Lumen μετά από παρουσία του σε τηλεοπτική εκπομπή στο ΡΙΚ και ζήτησε να ασφαλιστεί. Ο αριθμός, η συχνότητα και η σοβαρότητα των απαιτήσεων του κ. Θαλασσινού, δεν επιτρέπουν στην Lumen να τον ασφαλίσει.
- Σύμφωνα με την Lumen, στη συγκεκριμένη περίπτωση προκύπτει ακόμα ένα πολύ σοβαρό θέμα. Οι ασφαλιστικές εταιρείες που έχουν αξιολογήσει τον κίνδυνο αυτόν, τον έχουν όλες απορρίψει. Επειδή, όμως όπως αναφέρει, η Κοινοπραξία δημιουργήθηκε με σκοπό να μην υπάρχουν ανασφάλιστοι οδηγοί, τον έχει αναγκαστικά ασφαλίσει. Κατά τη γνώμη της Lumen, οδηγός με βεβαρημένο ιστορικό απαιτήσεων ή/και μεγάλης ηλικίας θα έπρεπε να επανεξετάζονται προς ανανέωση της άδειας οδήγησης και επιβεβαίωση της φυσικής τους ικανότητας, για προστασία όλων των άλλων πολιτών που χρησιμοποιούν τους δημόσιους δρόμους.

E. ΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ

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. Η Επιτροπή, ως διοικητικό όργανο, έχει υποχρέωση να προβεί στη δέουσα έρευνα υπό τις περιστάσεις για να διαπιστώσει κατά πόσον ο καταγγέλλων έχει έννομο συμφέρον να προβεί στην πιο πάνω καταγγελία, ήτοι κατά πόσον υπέστη ή κατά πόσον υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να υποστεί ζημιές ή να τεθεί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο καταγγέλλων είχε έννομο συμφέρον να προβεί στην υπό εξέταση καταγγελία, καθότι δύναται να επηρεάζεται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως εφαρμόζαν οι καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες, και καθόσον υπήρχε ο κίνδυνος σοβαρής οικονομικής του βλάβης, με επιπτώσεις και στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Στη βάση όσων προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή κρίνει ότι ο καταγγέλλων νομιμοποιείται να προβεί στην καταγγελία, καθότι πρόκειται για φυσικό πρόσωπο που έχει έννομο συμφέρον και, ως εκ τούτου, πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 35 του Νόμου.

2. «Επιχείρηση»

Το άρθρο 2 του Νόμου ορίζει ως «Επιχείρηση» κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί οικονομικής ή εμπορικής φύσεως δραστηριότητες, ανεξάρτητα αν οι δραστηριότητες του είναι κερδοσκοπικές ή όχι.

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.² Επιπλέον, το ΔΕΕ έχει αποφανθεί ότι ο όρος «*οικονομικής φύσεως δραστηριότητα*» εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε δραστηριότητα που έχει σχέση με την προσφορά αγαθών ή/και υπηρεσιών σε συγκεκριμένη αγορά, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που διέπει την επιχείρηση και τον τρόπο της χρηματοδότησης της και επιπρόσθετα, η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.³

Ενόψει των όσων καταγράφηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι, τόσο η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία όσο και οι τρίτες καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες στην έκταση που προσφέρουν ασφάλιση οχημάτων, ασκούν καθ' όλα οικονομικής και εμπορικής φύσεως δραστηριότητες, ανεξάρτητα εάν οι δραστηριότητές τους είναι κερδοσκοπικές ή όχι, και δύνανται να χαρακτηριστούν ως επιχειρήσεις βάσει των προνοιών του άρθρου 2 του Νόμου.

3. Σχετική Αγορά

3.1 Σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσίας

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

² Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elser v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

³ *Ibid.*

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

Ως προς τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, η Επιτροπή έχει σημειώσει ότι ο τομέας επιχειρηματικής δραστηριότητας της Κοινοπραξίας αφορά αποκλειστικά την ασφάλιση των Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης, δηλαδή λεωφορεία, ταξί, οχήματα ενοικίασεως (Ζ) και οχήματα διεθνών μεταφορών, στα οποία ο ασφαλιστικός κίνδυνος είναι αυξημένος. Των υπόλοιπων καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αφορούν την ασφάλιση Γενικής Φύσης και ασφάλιση Ζωής.

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

Η Επιτροπή, αντλώντας καθοδήγηση από διάφορες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σημειώνει ότι σύμφωνα με αποφάσεις της τελευταίας, 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).⁴ Σημειώθηκε επίσης σε διάφορες αποφάσεις ότι, από την πλευρά της ζήτησης, οι life και non-life ασφαλίσεις 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 Επιτροπή⁵ έχει ήδη εξετάσει διάφορους πιθανούς τύπους non-life insurance, όπως οχημάτων, φωτιάς, μεταφορών, υγείας, περιουσίας, γενικής αστικής ευθύνης, ατυχημάτων, εργατικών ατυχημάτων.

⁴ Υπόθεση COMP/M.4284 - Axa/Winterthur, 28/8/2006.

⁵ Υπόθεση COMP/M.5925 - Metlife/ Alico/ Delam, 24/08/2010.

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.⁶

Σημειώνεται περαιτέρω ότι στην υπόθεση *P&I Clubs*,⁷ 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*,⁸ παρόλο ότι αναφέρει κατά λέξη ότι οι non-life ασφάλειες 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.

Η Επιτροπή, έχοντας επομένως υπόψη της τα πιο πάνω, καθώς και το σκεπτικό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καταλήγει ότι οι ασφάλειες για τα μηχανοκίνητα οχήματα αφορούν τον τομέα των non-life insurance, και ότι αυτές δύναται να διαχωριστούν περαιτέρω σε ασφάλειες για οχήματα επιβατικά ιδιωτικής χρήσεως, και σε ασφάλειες οχημάτων Δημοσίας χρήσεως λόγω του αυξημένου ασφαλιστικού κινδύνου που δύναται να επέλθει και της διαφορετικής χρήσης.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, 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, η Κοινοπραξία φαίνεται ότι καλύπτει τους ανασφάλιστους οδηγούς, οι οποίοι ταξινομούνται σε τέσσερις κατηγορίες:

(α) τους οδηγούς με πολύ άσχημο ιστορικό,

(β) τους οδηγούς φορτηγών και άλλων βαρέων οχημάτων,

⁶ Υπόθεση COMP/M.3035 - Berkshire Hathaway/Converium/Gaum JV, 28/02/2003.

⁷ 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.

⁸ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 1999/329/EK, *Sun Alliance/ Royal Insurance (No IV/M.759)*, [1996] OJ L225/12.

(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 θεωρεί 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.

Αναφορικά με την Κοινοπραξία, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη της τα πιο πάνω στοιχεία, σημειώνει ότι αυτή δημιουργήθηκε με σκοπό να ασφαλίζει κατηγορίες οχημάτων και οδηγών που ο κίνδυνος της ασφάλισής τους θεωρείται υψηλός/αυξημένος από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Τα οχήματα και οι οδηγοί με αυξημένο κίνδυνο είναι τα λεωφορεία, τα ταξί, τα φορτηγά, οι οδηγοί μεγάλης ηλικίας ή οι νέοι οδηγοί, οι οδηγοί με πολλά δυστυχήματα στο ιστορικό τους, οι ξένοι υπήκοοι χωρίς καταγεγραμμένο ιστορικό οδήγησης, κτλ.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, με δεδομένο ότι η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία παρέχει ασφαλιστική κάλυψη σε ιδιωτικά οχήματα, και συγκεκριμένα στην κατηγορία των οδηγών άνω των 70 ετών που θεωρούνται υψηλού κινδύνου από τις ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ παράλληλα, η καταγγελία και οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα περιστρέφονται γύρω από το γεγονός της μη ασφάλισής του και της επιβολής προς αυτόν υψηλών ασφαλίσεων λόγω ηλικίας άνω των 70 ετών, καταλήγει ότι η σχετική αγορά, για τους σκοπούς της παρούσας καταγγελίας, δύναται να διαχωρισθεί περαιτέρω και να ορισθεί ως η σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών.

3.2 Γεωγραφική Αγορά

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του κοινοτικού 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».

Αναφορικά με το θέμα του προσδιορισμού της σχετικής γεωγραφικής αγοράς στην καταγγελία, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι το δίκτυο και η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των καταγγελλόμενων εταιρειών και της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης προς ιδιωτικά οχήματα και άτομα άνω των 70 ετών πραγματοποιείται σε όλη την ελεύθερη Κύπρο. Επίσης, τα εμπλεκόμενα μέρη και οι ανταγωνιστές αυτών ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν τις υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού.

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η γεωγραφική αγορά, για τους σκοπούς της παρούσας καταγγελίας, καλύπτει όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

4. Μορφή/Δομή Αγοράς

Η Επιτροπή, αναφορικά με τη δομή της αγοράς, έχει σημειώσει ότι, από τα στοιχεία της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών, στην κυπριακή αγορά δραστηριοποιούνται στην παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά και άλλα οχήματα, περί τις δεκαοκτώ (18) εγχώριες εταιρείες, μία (1) εταιρεία διεθνών δραστηριοτήτων, τρεις (3) 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 ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών, η Επιτροπή σημειώνει ότι από τα ενώπιον της στοιχεία έχει διαφανεί ότι οι ανωτέρω καταγεγραμμένες εταιρείες ασφαλίζουν οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών.

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).

5. Παραβάσεις του Νόμου

Η Επιτροπή προχώρησε στην εξέταση των πιθανολογούμενων παραβάσεων και των γεγονότων που συνθέτουν την υπό αναφορά υπόθεση, έχοντας υπόψη τους ισχυρισμούς που διατυπώθηκαν από τον καταγγέλλοντα, τις οποίες εξέτασε ενδελεχώς.

5.1 Άρθρο 3(1) του Νόμου

Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τα ανωτέρω και ειδικότερα τα γεγονότα που συνθέτουν την υπό αναφορά καταγγελία, επικέντρωσε την προσοχή της, μεταξύ άλλων, στην πρόνοια του σχετικού με την υπόθεση άρθρου, δηλαδή του άρθρου 3(1) του Νόμου, το οποίο ορίζει τα εξής:

«Τηρουμένων των διατάξεων των διατάξεων των άρθρων 4 και 5, απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων ή ενώσεων 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 τον 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 συμβάσεων 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 συμβάσεων αυτών.»

Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι, για να θεμελιωθεί παράβαση του άρθρου 3 του Νόμου, θα πρέπει να εξεταστεί η συνδρομή ή μη των εξής προϋποθέσεων: αφενός η ύπαρξη συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων, και αφετέρου αποτέλεσμα ή αντικείμενο της ως άνω συμφωνίας, εναρμονισμένης πρακτικής ή απόφασης ένωσης επιχειρήσεων, να είναι η παρακώλυση, ο περιορισμός ή η νόθευση του ανταγωνισμού.

5.1.1 Σύμπραξη

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

(α) Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων

Σύμφωνα με τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, η Κοινοπραξία περί το 2004, ζήτησε και έλαβε έγκριση στη βάση της χορήγησης Ατομικής εξαίρεσης από την τότε διορισμένη Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού, η οποία έκδωσε σχετική απόφαση ημερομηνίας 4 Μαρτίου 2004, κατόπιν προτροπών του Υπουργείου Οικονομικών, της Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφαλιστικών Εταιρειών και της Βουλής για επέκταση των καλύψεών της, για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των ανασφάλιστων οδηγών στην αγορά λόγω μη αποδοχής τους από τις ασφαλιστικές εταιρείες,

Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση της Επιτροπής, που περίληψη αυτής δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας:

«[...] Η Ε.Π.Α, στη 617^η συνεδρία της, αφού έλαβε υπόψη την έρευνα της Υπηρεσίας και τις θέσεις και απόψεις που εξέφρασαν ενώπιον της εκπρόσωποι της Κοινοπραξίας ενέκρινε την ατομική εξαίρεση μέχρι τις 30/4/04.

Τα ευρήματα έρευνας που προέκυψαν και οι θέσεις της Κοινοπραξίας στα οποία η Ε.Π.Α βασίστηκε για την έκδοση της απόφασης της είναι τα ακόλουθα:

Η αρχική συμφωνία βάσει της οποίας λειτουργούσε η Κοινοπραξία από το 1976, έχει τροποποιηθεί και η νέα συμφωνία έχει καταρτισθεί και υπογραφεί και από τα 23 μέλη και περιλαμβάνει την ασφάλιση των «ανεπιθύμητων κινδύνων».

Με βάση την τροποποιημένη συμφωνία, «rejected risks» θεωρούνται οι κίνδυνοι οι οποίοι δεν έχουν γίνει αποδεκτοί για ασφάλιση από τουλάχιστον τρεις Ασφαλιστικές Εταιρείες διαδοχικά, ώστε κατόπιν αυτής της άρνησης αναλαμβάνει την ασφάλιση τους η Κοινοπραξία.

Η Κοινοπραξία συνέστησε ειδική υποεπιτροπή για ταξινόμηση των ανασφάλιστων οδηγών και τον καθορισμό των ασφαλιστρών. Εκτός από το Διευθυντή συμμετείχαν στην ειδική υποεπιτροπή και ανώτερα στελέχη της βιομηχανίας με ειδική κατάρτιση στην αξιολόγηση κινδύνων ώστε να μελετηθούν όλες οι περιπτώσεις. Κατόπιν

συζητήσεως από την ολομέλεια της Κοινοπραξίας εγκρίθηκαν οι εισηγήσεις της υποεπιτροπής και οι ανασφάλιστοι οδηγοί ταξινομήθηκαν 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.

Περαιτέρω, συμφωνήθηκε ότι, οι ανασφάλιστοι οδηγοί που δεν γίνονται δεκτοί από τουλάχιστον τρεις ασφαλιστικές εταιρείες θα αποτείνονται με τις σχετικές βεβαιώσεις άρνησης των ασφαλιστικών εταιρειών να τους ασφαλίσουν στο Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκίνητων Οχημάτων, το οποίο θα βολιδοσκοπεί εάν υπάρχει κάποια διατεθειμένη εταιρεία για να τους καλύψει και μόνο στην περίπτωση που δεν καρποφορήσουν οι προσπάθειες τότε το Ταμείο θα παραπέμπει τον φάκελο στην Κοινοπραξία με σχετική βεβαίωση απόρριψης.

Τα ασφάλιστρα της Κοινοπραξίας για τους ανεπιθύμητους κινδύνους καθορίστηκαν από την ειδική επιτροπή και εγκρίθηκαν από τους αντασφαλιστές, αφού λήφθηκε υπόψη η σοβαρότητα και το ύψος του κινδύνου για την κάθε περίπτωση ξεχωριστά και συμφωνήθηκε ότι θα είναι μη ανταγωνιστικά προς τα αντίστοιχα ασφάλιστρα όσων ασφαλιστικών εταιρειών καλύπτουν παρόμοιους κινδύνους, ήτοι ότι δεν θα είναι χαμηλότερα αυτών.

Η Ε.Π.Α. εξέτασε το αίτημα της Κοινοπραξίας για παραχώρηση Ατομικής Εξαίρεσης κάτω από τις πρόνοιες του Άρθρου 18 του Ν.207/89, σε συνδυασμό με τις πρόνοιες του Άρθρου 5 του Ν.207/89 και διαπίστωσε ότι, η Κοινοπραξία πληροί σωρευτικά και τις τρεις προϋποθέσεις του άρθρου 5(1) του Νόμου, καθώς τα οφέλη που προκύπτουν για τον καταναλωτή, για την βελτίωση της παραγωγής και της οικονομικής προόδου είναι τέτοια ώστε να δικαιολογείται η ατομική εξαίρεση και ο σκοπός της Κοινοπραξίας είναι να προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη σε εκείνους που έχουν ανάγκη κάλυψης και δεν βρίσκουν καθώς δεν τους ασφαλίζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες.[...].».

Επομένως, η τότε διορισθείσα Επιτροπή αποφάσισε ότι υπήρξε όντως συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών για τη δημιουργία της Κοινοπραξίας, η οποία

σύμπραξη όμως κρίθηκε ότι δύναται να εξαιρεθεί λόγω των ωφελειών που προκύπτουν από αυτήν και συγκεκριμένα, η σύμπραξη αυτή για την κάλυψη των «ανεπιθύμητων κινδύνων» από την Κοινοπραξία ενέπιπτε στις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 5(1) του Νόμου 207/89, ως ίσχυε τότε, δηλαδή του αντίστοιχου άρθρου 4(1) του Νόμου 13(Ι)/2008.

(β) Παρακώλυση του ανταγωνισμού

Η Επιτροπή, προχωρώντας στην εξέταση της εν προκειμένω σύμπραξης παρατηρεί ότι, σύμφωνα με τις πρόνοιες του άρθρου 3(1) του Νόμου, η συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και της Κοινοπραξίας, θα πρέπει να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού και οι παράνομες συμπράξεις θα πρέπει να επηρεάζουν τον ανταγωνισμό, και ο επηρεασμός αυτός να είναι αισθητός, ή να περιορίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά ή να παραβιάζουν τα συμφέροντα των καταναλωτών.

Επομένως, η Επιτροπή επικεντρώνεται στους ισχυρισμούς του κ. Θαλασσινού, οι οποίοι είναι οι εξής:

«Δεν αποκλείεται να υπάρχει μυστική συμφωνία μεταξύ της Κοινοπραξίας και των λοιπών ασφαλιστικών εταιρειών να εξακολουθούν να παίρνουν το εκάστοτε-προηγούμενο ασφάλιστρο τους.»

«από τα γεγονότα διαφαίνεται ότι ενδέχεται να υπάρχει συμφωνία μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας με αποτέλεσμα η Κοινοπραξία να κατέχει ουσιαστικά μονοπωλιακή θέσιν στην αγορά, θέσιν την οποία καταχράται εις βάρος τόσων εμού, αλλά και των όσων έχουν υπερβεί το 70^ο έτος της ηλικίας τους, κατά παράβαση του άρθρου 6 του Νόμου, εξ' ού και το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΑΛΗΘΕΙΑ» ημ. 22/11/2011[....]» και,

Επίσης, ο κ. Θαλασσινός καταγγέλλει όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες ότι αρνήθηκαν να τον ασφαλίσουν.

Η Επιτροπή, συνοψίζοντας τα πιο πάνω, θεωρεί ότι ο κ. Θαλασσινός ισχυρίζεται ότι υπάρχει παράνομη σύμπραξη μεταξύ των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας, με τις ασφαλιστικές εταιρείες να αρνούνται να τον ασφαλίσουν, με σκοπό να τον υποχρεώσουν να ασφαλιζεται στην Κοινοπραξία, η οποία διατηρεί,

σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του, ψηλά ασφάλιστρα, εφαρμόζοντας με αυτό τον τρόπο διάκριση προς αυτόν και όσους υπερβαίνουν το 70^ο έτος της ηλικίας τους.

Έχοντας επομένως υπόψη τους εν λόγω ισχυρισμούς, η Επιτροπή από τα ενώπιόν της στοιχεία παρατηρεί ότι η Κοινοπραξία είναι ο μοναδικός πάροχος ασφαλιστικής κάλυψης υψηλού/αυξημένου ασφαλιστικού κινδύνου και υποχρεούται να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη σε όποιον απορριφθεί από τρεις ασφαλιστικές εταιρείες.

Επίσης, όπως διαφαίνεται μέσα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Κοινοπραξία δεν είναι η μόνη εταιρεία που ασφαρίζει όσους υπερβαίνουν το 70^ο έτος της ηλικίας τους.

Η Κοινοπραξία, στις απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο της Υπηρεσίας ημερομηνίας 21 Αυγούστου 2012, μεταξύ άλλων, επεσήμανε ότι τα ιδιωτικά οχήματα στην Κύπρο ξεπερνούν τις 650.000 και ότι η ίδια ασφαρίζει ιδιωτικά οχήματα με βάση τη διαδικασία των Απορριφθέντων Κινδύνων από τον Μάρτιο του 2004, δηλαδή για χρονικό διάστημα πέραν των οκτώ ετών. Στο τέλος Ιουλίου του 2012, τα ασφαλισμένα ιδιωτικά οχήματα από την Κοινοπραξία ήταν περίπου 800. Κατά τη γνώμη της Κοινοπραξίας, δεν είναι λογικό να δεχθεί κανείς τον ισχυρισμό ότι μέσα σε οκτώ και πλέον χρόνια οι ασφαλιστικές εταιρείες διάλεξαν 800 από τα 650.000 οχήματα για να τα εκμεταλλευθούν μέσω της Κοινοπραξίας με πιο ψηλά ασφάλιστρα.

Επίσης, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι από τα 800 οχήματα, τα 553 ανήκουν σε οδηγούς ηλικίας άνω των 70 ετών, ενώ οι ασφαλισμένοι οδηγοί αυτής της ηλικίας υπολογίζεται ότι ξεπερνούν τις 65.000. Και σημείωσε σχετικά ότι: *«δεν νομίζουμε πως είναι λογικό να δεχθεί κανείς τον ισχυρισμό ότι μέσα από 65.000 οδηγούς οι εταιρείες διάλεξαν 553 ανθρώπους για να τους χρεώσουν μέσω της Κοινοπραξίας με πιο ψηλά ασφάλιστρα.»*

Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα οικονομικά αποτελέσματα της κατηγορίας των «Απορριφθέντων Κινδύνων» της Κοινοπραξίας φαίνεται να είναι ζημιογόνα και δεν προκύπτει οικονομικό όφελος από αυτά για την Κοινοπραξία. Ειδικά, τα αποτελέσματα του 2011, η Κοινοπραξία δήλωσε ότι ήταν καταστροφικά. Τα συνολικά έσοδα ανήλθαν σε €[.....], ενώ όπως δήλωσε η Κοινοπραξία, *«υπάρχει μέχρι στιγμής ζημία ύψους περίπου €[.....], η οποία είναι [.....].»*

Σύμφωνα με τον πίνακα των αποτελεσμάτων κατηγορίας Απορριφθέντων Κινδύνων έτους 2011 της Κοινοπραξίας που απεστάλη, η Επιτροπή σημειώνει ότι η συχνότητα

των δυστυχημάτων αυτής της κατηγορίας, όπως καταγράφεται από την Κοινοπραξία, φαίνεται να είναι μεγάλη, καθώς ανήλθε στο **14,42%**. Δηλαδή, ήταν υπερδιπλάσια του μέσου όρου για ιδιωτικά οχήματα και πλησίασε αυτήν των αστικών ταξί που, όπως αναφέρθηκε πιο πάνω, είναι η χειρότερη κατηγορία οχημάτων από πλευράς συχνότητας δυστυχημάτων.

Συγκεκριμένα, η συχνότητα δυστυχημάτων σε αυτή την κατηγορία ασφαλισμένων δεικνύει ότι από τα 645 ασφαλισμένα οχήματα, ο αριθμός των δυστυχημάτων τους ανέρχεται στα 93. Ως αποτέλεσμα αυτού, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης προς την υψηλού κινδύνου κατηγορία οδηγών που θεωρούνται «απορριφθέν κίνδυνος» από τις ασφαλιστικές εταιρείες, ενέχει αυξημένο κίνδυνο με ζημιογόνα αποτελέσματα.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη της στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας,⁹ παρατηρεί ότι όλα τα ιδιωτικά επιβατηγά οχήματα στην Κύπρο, καινούρια και μεταχειρισμένα, κατά το έτος 2011 ήταν **530.258**, ενώ τα αδειούχα, καινούρια και μεταχειρισμένα, ήταν **456.435**. Επίσης, κατά το 2011, οι άδειες οδηγών στην Κύπρο αριθμούσαν τις 570.727 στο σύνολό τους, ενώ οι άδειες για άτομα πέραν των 65 χρονών ήταν **46.579**.

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι 553 ασφαλισμένοι οδηγοί άνω των 70 ετών από την Κοινοπραξία αποτελούν ένα μικρό ποσοστό στο σύνολο των αδειούχων οδηγών άνω των 65 ετών, ως διαφαίνεται μέσα από τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα για άρνηση παροχής ασφαλιστικής κάλυψης από τις καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες κατά παράβαση του άρθρου 3(1)(β) του Νόμου, η Επιτροπή, παρά το ότι οι επιχειρήσεις γενικά έχουν το δικαίωμα να προσδιορίζουν ποιον θα προμηθεύσουν και να αποφασίζουν να σταματήσουν την προμήθεια προϊόντων/υπηρεσιών τους σε συγκεκριμένους συνεργάτες/πελάτες τους, δηλαδή να προκαθορίζουν την πολιτική τους, στα πλαίσια του ελεύθερου ανταγωνισμού, στην προκειμένη όμως περίπτωση, αφού τίθεται ισχυρισμός ενδεχόμενης παράνομης συμφωνίας μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών, η οποία δυνατόν να παρακωλύει τον ανταγωνισμό με την άρνησή τους να ασφαλίσουν τον καταγγέλλοντα, σημειώνει τα εξής:

⁹ Βλ. σχετικά πίνακες της Στατιστικής Υπηρεσίας www.mof.gov.cy/cystat.

Η Επιτροπή, μέσα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, παρατηρεί ότι όλες οι καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες απέστειλαν επιστολή προς το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκίνητων Οχημάτων σημειώνοντας ότι η ασφαλιστική κάλυψη του κ. Θαλασσινού δεν ενέπιπτε στους αποδεκτούς από αυτές κινδύνους. Περαιτέρω, η Κόσμος, στην επιστολή της σημειώνει ότι οι λόγοι απόρριψης ήταν λόγω ηλικίας και λόγω ατυχημάτων. Η Royal Crown ανέφερε επίσης λόγω δυστυχημάτων.

Περαιτέρω, η Επιτροπή έχει να παρατηρήσει ότι ο κ. Θαλασσινός φαίνεται ότι μέσα σε ένα διάστημα από τις 11/7/2010 μέχρι τις 2/10/2011 προκάλεσε υποχρεώσεις στην ασφαλιστική εταιρεία που ήταν ασφαλισμένος λόγω πέντε (5) δυστυχημάτων. Ως αποτέλεσμα, η εταιρεία αυτή, με τη λήξη του ασφαλιστικού συμβολαίου της με τον καταγγέλλοντα, αρνήθηκε να το ανανεώσει.

Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα δυστυχήματα τα οποία ήταν, όπως αναφέρεται, αποκλειστική ευθύνη του καταγγέλλοντα, σε μικρό χρονικό διάστημα, αποτέλεσαν το λόγο και την αιτία που καμία από τις καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες δεν απεδέχθη τον υψηλό για αυτές κίνδυνο της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης προς τον καταγγέλλοντα.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων, κρίνει ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί η από μέρους των καταγγελλομένων παράβαση των διατάξεων του άρθρου 3(1) του Νόμου.

5.2 Άρθρο 6 (1) του Νόμου

Στη συνέχεια, η Επιτροπή, εξετάζοντας τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα για καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης εκ μέρους της Κοινοπραξίας, εστίασε την προσοχή της στις διατάξεις του άρθρου 6(1) του Νόμου, οι οποίες προβλέπουν τα ακόλουθα:

«(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.»

Θέσεις και απόψεις του καταγγέλλοντα επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής

Ο καταγγέλλων, στις γραπτές του θέσεις ημερομηνίας 2/4/2013 αναφορικά με την προκαταρκτική τοποθέτηση της Επιτροπής, η οποία του κοινοποιήθηκε στις 11/3/2013, ανέφερε ότι διαφωνεί με τα συμπεράσματα αυτά και επέστησε την προσοχή της Επιτροπής στα ακόλουθα σημεία, επικεντρώνοντας τις θέσεις του στην ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης και καταχρηστικής εκμετάλλευσης αυτής από την Κοινοπραξία:

« 1. Παράγοντας που λαμβάνεται υπόψιν κατά την αξιολόγηση κάποιου πελάτη, είναι το ιστορικό των δυστυχημάτων/ατυχημάτων και όχι το κόστος (σελ. 8§2 και σελ. 9§3 της επιστολής σας).

2. Ότι η Κοινοπραξία δεν συμμερίζεται την άποψιν του κ. Θαλασσινού, για υπερβολική επιβάρυνση και/ή υπερβολική δυσαναλογία ασφαλίσεων στην περίπτωση ασφάλισης του οχήματος του.(σελ. 9§2 της επιστολής σας).

3. Υπερτονισμός ύπαρξης 4-5 δυστυχημάτων σε 15 μήνες, με αποκλειστική δική του ευθύνη (σελ. 12§2) παραγνωρίζοντας το γεγονός ότι η συνεργασία του κ. Θαλασσινού με την εταιρεία *Royal Crown* διήρκησε γύρω στα 30 χρόνια περίπου (σελ. 5§4) χωρίς σοβαρά δυστυχήματα και/ή δυσμενείς παράγοντες λόγω δικαστικής καταδίκης στην οδήγηση κλπ. (έτσι όπως περιγράφονται στις σελ. 26-27 της επιστολής σας).

4. Ότι η Κοινοπραξία έχοντας αναλάβει να ασφαλίσει περιπτώσεις οδηγών, όπως τον καταγγέλλοντα οι οποίοι θα παρέμειναν ανασφάλιστοι, εφόσον δεν θεωρούνται αποδεκτοί κίνδυνοι από άλλες ασφαλιστικές εταιρείες (σελ.28§5 της επιστολής σας).

5. Καθώς αυτή δεν κατέχει δεσπόμενη θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών (σελ. 29§2 της επιστολής σας).»

Επίσης, ο καταγγέλλων σχολιάζει στην επιστολή του ότι «τα τελευταία 3 χρόνια λόγω ατυχών συγκυριών, συνέβησαν κάποια σοβαρά δυστυχήματα, αυτό δεν σημαίνει ότι ο κ. Θαλασσινός φέρει την αποκλειστική ευθύνη γι' αυτά, [...] η Royal δεν έδειξε σχετικό ενδιαφέρον για να περισώσει τα δικαιώματα του ως όφειλε», αλλά τον πρότρεψε να προβεί εάν ήθελε, στην καταχώρηση σχετικών αγωγών, το οποίο όμως δεν έπραξε λόγω των πολυέξοδων διαδικασιών που υπάρχουν στα Δικαστήρια.

Έχοντας καταγράψει τα ανωτέρω σημεία, ο καταγγέλλων επισήμανε ότι διαφωνεί κάθετα με τις θέσεις αυτές της Επιτροπής και αιτιολογεί τη διαφωνία του καταλήγοντας ότι η Κοινοπραξία έχει δεσπόμενη θέση στη σχετική αγορά και ότι υπάρχει από μέρους της καταχρηστική εκμετάλλευση.

Συγκεκριμένα, ο καταγγέλλων καταγράφει ότι οι αναφορές της Επιτροπής για τη μη ύπαρξη δεσπόμενης θέσης στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οδηγούς άνω των 70 ετών από μέρους της Κοινοπραξίας, καθότι στο σύνολο των αδειούχων οδηγών άνω των 70 ετών που ανέρχονται περί τους 46.000, η Κοινοπραξία φαίνεται να ασφάλισε μόνο περί τους 553 οδηγούς, είναι λανθασμένες.

Και ακολούθως καταγράφει ότι, το γεγονός ότι καμιά εταιρεία δεν επιθυμούσε να τον ασφαλίσει και η Κοινοπραξία έχει αναλάβει να ασφαλίσει περιπτώσεις οδηγών όπως του καταγγέλλοντα, οι οποίοι θα παρέμειναν ανασφάλιστοι, εξυπακούει την ύπαρξη μονοπωλίου χωρίς ανταγωνισμό.

Αναφορικά με την ύπαρξη καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόμενης θέσης της Κοινοπραξίας, ο καταγγέλλων εξηγεί ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση υπάρχει εάν η Επιτροπή λάβει υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

«(α. 1) Εάν και πρέπει η διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής χρέωσης να είναι σημαντικά υψηλότερη από ένα εύλογο ποσοστό κέρδους για την επιχείρηση.

2. Σχετικά με το υπό (α.1) πιο πάνω, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί αν υπάρχει υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ κόστους κατασκευής κάποιου προϊόντος (εδώ πρόκειται περί παροχής υπηρεσιών) και της τιμής που πραγματικά απαιτείται και σε περίπτωση καταφατικής απάντησης να εξεταστεί εάν

επιβάλλεται μια δίκαιη τιμή, είτε σε απόλυτο επίπεδο είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα (εδώ πρόκειται για υπηρεσίες).

(α.3) καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 μπορεί να συνίσταται στην επιβολή υπερβολικής τομής σε σχέση με την οικονομική αξία της αντιπαροχής.»

Με βάση τα πιο πάνω, ο καταγγέλλων αναφέρει ότι θεωρεί κατανοητή την επιβολή από μια ασφαλιστική εταιρεία κάποιας λογικής αύξησης ασφαλίσεων ενός οχήματος κάποιου πελάτη της και τούτο λόγω δυστυχημάτων, για να μειώσει τις ζημιές της και να κρατήσει τον πελάτη της, αλλά η υπερχρέωση μιας νέας ασφαλιστικής εταιρείας όπως η Κοινοπραξία, η οποία δεν υπέστη οποιαδήποτε ζημιά από αυτόν το νέο πελάτη που κάτω από απαράδεκτες συνθήκες οδηγήθηκε κοντά της για ασφάλιση του οχήματος του, είναι απαράδεκτη και κατακριτέα. Αναφέρει επίσης ότι γνωρίζει αρκετούς οδηγούς ηλικίας μεγαλύτερης (άνω των 85 ετών) που εξακολουθούν να έχουν ασφαλισμένα τα οχήματά τους με πολύ χαμηλότερα ασφάλιστρα γύρω στα €300.

Τέλος, ο καταγγέλλων καλεί την Επιτροπή να εκτιμήσει τη διαφορά μεταξύ κόστους και τελικής χρέωσης της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οδηγούς άνω των 70 ετών με σκοπό να διακριβωθεί η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης και/ή επιβολή υπερχρέωσης.

Αξιολόγηση της Επιτροπής

Η Επιτροπή, έχοντας διεξέλθει όλες τις πιο πάνω θέσεις και ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα αναφορικά με τα προκαταρκτικά της συμπεράσματα, θα ήθελε καταρχήν να παρατηρήσει τα ακόλουθα:

Αναφορικά με τα σημεία 1 και 2 στην επιστολή του κου. Θαλασσινού, η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει ότι αυτά καταγράφουν τις θέσεις και τους ισχυρισμούς της Κοινοπραξίας. Συγκεκριμένα, στα σημεία αυτά η Κοινοπραξία επεξηγεί τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλίσεων των ιδιωτικών οχημάτων και των επαγγελματιών, όπου λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητά τους, η φύση της παράβασης και η συχνότητά τους και στη συνέχεια, εξηγεί για τα ασφάλιστρα που χρεώθηκαν στον καταγγέλλοντα αναφέροντας ότι δεν θεωρεί ότι ήταν υπερβολικά υψηλά.

Αναφορικά με το σημείο 3 στην επιστολή του κου. Θαλασσινού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό καταγράφει τη θέση της καταγγελλόμενης εταιρείας Royal Crown.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του κου. Θαλασσινού για την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης από μέρους της Κοινοπραξίας και την καταχρηστική εκμετάλλευση αυτής, η Επιτροπή εξετάζει κατωτέρω το θέμα.

5.2.1 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. 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.

Η Επιτροπή, αξιολογώντας τα δεδομένα που έχει στη διάθεσή της, επισημαίνει ότι για τη στοιχειοθέτηση ή μη της κατ' ισχυρισμό παράβασης του Νόμου θα πρέπει να εξεταστεί πρωταρχικά η ύπαρξη ή όχι δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας. Θα πρέπει να διευκρινισθεί σε πρώτο στάδιο κατά πόσον η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών, ώστε να μπορέσει να προχωρήσει στην τεκμηρίωση ή όχι της ύπαρξης οποιασδήποτε κατάχρησης από μέρους αυτής.

Η Επιτροπή έχει συναφώς λάβει υπόψη της τη σχετική νομολογία του ΔΕΕ, σύμφωνα με την οποία πολύ υψηλά μερίδια αγοράς, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, είναι αρκετά για την απόδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης. Μία επιχείρηση που διαθέτει πολύ υψηλό μερίδιο αγοράς για αρκετό χρονικό διάστημα βρίσκεται, λόγω του μεριδίου αυτού, σε κατάσταση ισχύος που την καθιστά υποχρεωτικό συνέταιρο και της εξασφαλίζει την ελευθερία συμπεριφοράς (freedom of action) έναντι των ανταγωνιστών, που χαρακτηρίζει την επιχείρηση με

δεσπόζουσα θέση.¹⁰ Αντίθετα, όταν επιχείρηση δεν κατέχει μονοπωλιακή θέση στην αγορά αλλά κατέχει ένα ποσοστό της τάξεως του 40-50% (μερίδιο αγοράς), θεωρείται ότι αποτελεί μία αξιόπιστη αλλά όχι επαρκή ένδειξη ύπαρξης δεσπόζουσας θέσης και, επομένως, απαιτείται να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, προκειμένου να θεμελιωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.¹¹

Επίσης, στην περίπτωση που η υπόλοιπη αγορά είναι κατακερματισμένη σε πληθώρα ανταγωνιστών, τότε, ακόμα και με σχετικά μικρό ποσοστό αγοράς, μία επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί ως δεσπόζουσα, αφού κανένας εκ των ανταγωνιστών δεν κατέχει μερίδιο αγοράς αρκετό, ώστε να συνιστά απειλή για τη δεσπόζουσα επιχείρηση.¹² Στην υπόθεση *United Brands*, θεωρήθηκε ότι η επιχείρηση *United Brands* που διέθετε ποσοστό 45% κατείχε δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, διότι, μεταξύ άλλων, είχε σχεδόν διπλάσιο ποσοστό από τον πλησιέστερο ανταγωνιστή της. Επίσης, στην υπόθεση *Michelin*¹³ θεωρήθηκε ότι το ποσοστό 57-65% που κατείχε η εταιρεία *Michelin* στη σχετική αγορά ήταν αρκετό για τη θεμελίωση δεσπόζουσας θέσης, μεταξύ άλλων, διότι οι ανταγωνιστές διέθεταν καθένας ποσοστά 4-8% της σχετικής αγοράς.

Στις περιπτώσεις όπου το μερίδιο αγοράς είναι μικρότερο του 50%, είναι πιθανό να διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης μιας επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τα μερίδια των επιχειρήσεων/ανταγωνιστών. Όταν υπάρχουν πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένη αγορά που είναι κατακερματισμένη σε πληθώρα ανταγωνιστών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι ακόμα και ένα μερίδιο αγοράς της τάξεως του 20-40%, μπορεί να συνιστά δεσπόζουσα θέση.¹⁴ Όταν όμως το μερίδιο αγοράς είναι κάτω του 50% από μόνο του, αυτό δεν τεκμηριώνει την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης.

Παρόλα όσα έχουν καταγραφεί ανωτέρω και το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το ΔΕΕ αφήνουν το ενδεχόμενο μια επιχείρηση να κατέχει δεσπόζουσα θέση σε μία αγορά με μερίδιο πολύ μικρότερο του 50%,¹⁵ το μικρότερο μερίδιο αγοράς που κρίθηκε σε απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για κατοχή δεσπόζουσας θέσης

¹⁰ Υπόθεση 85/76, *Hoffmann-La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461.

¹¹ C-62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, παρ.60-61.

¹² Υπόθεση 27/76 *United Brands Company and United Brands Continental BV v Commission* [1978] ECR 207, σκ. 111.

¹³ Υπόθεση C-322/81, *Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461, παρ.52, 59. Ομοίως και σε T-219/99, *British Airways κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, παρ.210-211, όπου σταθερά μερίδια αγοράς μεταξύ 40-45% της εταιρείας *British Airways* θεωρήθηκε ότι αποτελούσε άκρως σημαντική ένδειξη για τη θεμελίωση της δεσπόζουσας θέσης.

¹⁴ 10^η Ετήσια Έκθεση της Επιτροπής για τον Ανταγωνισμό.

¹⁵ Υπόθεση C-250/92, *Gottrup Klim v. KLG* [1994], ECR I-5641, [1996] 4 CMLR 191.

από επιχείρηση, για σκοπούς εφαρμογής του άρθρου 102 (αντίστοιχο του άρθρου 6(1) του Νόμου), ήταν 39.7%.¹⁶

Το υψηλό μερίδιο αγοράς που μπορεί να κατέχει μια επιχείρηση στην αγορά θα μπορούσε πολύ γρήγορα να εξανεμιστεί, αν η αγορά είναι ανοιχτή και δεν υπάρχουν εμπόδια για την είσοδο άλλων ανταγωνιστών.

Η Επιτροπή, έχοντας καταγράψει τις προαναφερθείσες αρχές που πηγάζουν από τη νομολογία του ΔΕΕ, προχωρεί να εκτιμήσει τα πιο κάτω δεδομένα που βρίσκονται ενώπιόν της:

Όπως έχει ήδη καταγραφεί ανωτέρω, η Κοινοπραξία είναι ο μοναδικός πάροχος ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα δημόσιας χρήσης όπως είναι τα λεωφορεία, τα ταξί και τα ενοικιαζόμενα. Επίσης, η Κοινοπραξία, αν και δεν αποτελεί τη μόνη ασφαλιστική λύση σε οδηγούς άνω των 70 ετών, στην περίπτωση όπου τρεις ασφαλιστικές εταιρείες αρνηθούν να τους ασφαλίσει, βάσει της μεταξύ τους συμφωνίας, η Κοινοπραξία είναι υποχρεωμένη να τους ασφαλίσει, ανεξαρτήτως του υψηλού κινδύνου.

Επομένως, σημειώνεται ότι η Κοινοπραξία παρέχει μεν ασφαλιστική κάλυψη σε ιδιωτικά οχήματα, αλλά μόνο στις κατηγορίες οδηγών και οχημάτων που προαναφέρθηκαν, και μία εξ' αυτών αφορά τη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών.

Η Επιτροπή όμως σημειώνει ότι, όπως έχει καταγραφεί ανωτέρω, στη δομή της αγοράς, στην κυπριακή αγορά φαίνεται να δραστηριοποιούνται πέραν των πενήντα (50) ασφαλιστικών εταιρειών, από τις οποίες τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) εταιρείες είναι εγχώριες, παρέχοντας ασφαλιστικές καλύψεις σε ιδιωτικά οχήματα και οδηγούς άνω των 70 ετών.

Η Κοινοπραξία, η οποία κατηγοριοποιεί τους ασφαλισμένους οδηγούς ιδιωτικών οχημάτων με αυξημένο ασφαλιστικό ρίσκο, αναφέροντάς τους ως «ανεπιθύμητους κινδύνους», σε τρεις κατηγορίες, ήτοι α) λόγω ηλικίας, β) λόγω άσχημου ιστορικού οδήγησης και γ) λόγω ξένης υπηκοότητας, κατέγραψε ότι έχει ασφαλίσει για το έτος 2011 συνολικά περί τους 800 οδηγούς «ανεπιθύμητου κινδύνου». Από τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας καταγράφονται περίπου 46.000 αδειούχοι οδηγοί άνω

¹⁶ Υπόθεση T-219/99, *British Airways v. Commission* [2003], ECR II-5917, [2004] 4 CMLR 1008.

των 65 ετών, δηλαδή οδηγοί που συγκαταλέγονται στην (α) πιο πάνω κατηγορία των οδηγών ανεπιθύμητου κινδύνου.

Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, εφόσον η Κοινοπραξία φαίνεται ότι ασφάλισε περί τους 553 οδηγούς άνω των 70 ετών για το έτος 2011, ενώ το σύνολο των αδειούχων οδηγών που καταγράφουν τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας ανέρχονται περί τις 46.000, η Κοινοπραξία ασφάλισε μόνο περί το 1.2% του συνόλου των αδειούχων οδηγών άνω των 70 ετών για το έτος 2011 στην Κυπριακή Δημοκρατία.

Στη βάση των πιο πάνω στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Κοινοπραξία δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οδηγούς άνω των 70 ετών, ως ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντα.

Όσον αφορά τη θέση και τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα ότι η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση, ενώ ο ισχυρισμός του αυτός βασίζεται στις δηλώσεις της Κοινοπραξίας και την αναφορά της Επιτροπής στο γεγονός ότι η Κοινοπραξία αναλαμβάνει να ασφαλίσει περιπτώσεις οδηγών όπως αυτή του καταγγέλλοντα, δηλαδή μη αποδεκτό κίνδυνο, η Επιτροπή κρίνει ότι το γεγονός αυτό δεν εξυπακούει καταρχήν ότι η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση, καθώς η σχετική αγορά που δραστηριοποιείται η Κοινοπραξία, ήτοι η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών αποτελεί αγορά που δραστηριοποιούνται, όπως αναφέρθηκε, πολλές ασφαλιστικές εταιρείες.

Περαιτέρω, η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει ότι, όντως οι δραστηριότητες της Κοινοπραξίας αφορούν κυρίως την ασφάλιση οχημάτων και οδηγών που ο κίνδυνος ασφάλισής τους θεωρείται υψηλός/αυξημένος από τις ασφαλιστικές εταιρείες, όπως είναι τα λεωφορεία, τα ταξί, τα φορτηγά κ.τ.λ., αλλά η κάθε κατηγορία δύναται να διαχωρισθεί και να ορισθεί ως σχετική αγορά εξεταζόμενη από την Επιτροπή όχι με βάση το αν είναι αποδεκτός κίνδυνος ή πόσο κίνδυνο επιφέρει η κάθε κατηγορία στην ασφαλιστική εταιρεία, αλλά το είδος του οχήματος ή/και τον οδηγό.

Επομένως, εάν η Επιτροπή όριζε στην προκειμένη περίπτωση τη σχετική εξεταζόμενη αγορά της υπόθεσης, ως ο ισχυρισμός του καταγγέλλοντα, σε σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε μη αποδεκτό κίνδυνο, τότε στην ίδια αγορά θα έπρεπε να εξετασθούν όλες οι κατηγορίες που ασφαλίζει η Κοινοπραξία, όπως τα λεωφορεία και τα ταξί, τα οποία είναι δημόσια οχήματα και να θεωρείτο πλέον ότι αυτή κατέχει σε όλες ανεξαρτήτως δεσπόζουσα θέση, ενώ ο ορισμός μίας

σχετικής αγοράς οφείλει να περιστρέφεται κάθε φορά γύρω από τα γεγονότα και το αντικείμενο της εκάστοτε καταγγελίας. Ως αποτέλεσμα, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι στην προκειμένη καταγγελία οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντα και τα δεδομένα σε αυτήν περιστρέφονται γύρω από το γεγονός της μη παροχής ασφαλιστικής κάλυψης του ιδιωτικού -και όχι δημόσιου- οχήματος του καταγγέλλοντα, ο οποίος είναι οδηγός άνω των 70 ετών.

Επίσης, η Επιτροπή, δεν αποδέχεται τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντα ότι, η Κοινοπραξία ήταν η μόνη του επιλογή, καθώς οι άλλες ασφαλιστικές εταιρείες αρνήθηκαν να τον ασφαλίζουν και επομένως, η Κοινοπραξία αποτελεί γι' αυτό το λόγο μονοπώλιο, καθότι εκ των πραγμάτων, η Κοινοπραξία θα ασφάλιζε τον καταγγέλλοντα και όχι κατ' επιλογή της, αλλά επειδή αυτή δημιουργήθηκε με σκοπό να ασφαλίσει τους αυξημένους κινδύνους, οι οποίοι δεν ήταν αποδεκτοί από τις ασφαλιστικές εταιρείες.

Περαιτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι, ο λόγος που αρχικά αρνήθηκαν να ασφαλίσουν τον καταγγέλλοντα οι καταγγελλόμενες ασφαλιστικές εταιρείες, και έτσι αυτός κατέληξε στην ασφάλιση από την Κοινοπραξία, η οποία σημειώνεται ότι δεν δύναται να μην αποδεχθεί το ρίσκο, ήταν λόγω των πολλών δυστυχημάτων που είχε προκαλέσει μέσα σε δεκαπέντε μήνες.

Παρά το ότι η Επιτροπή έχει μελετήσει τις θέσεις και τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της Κοινοπραξίας με την υπερβολική τιμολόγηση αυτού, ως αυτοί εκτέθηκαν στην επιστολή του ημερομηνίας 2/4/2013, θεωρεί ότι τούτοι δεν μπορούν να αναιρέσουν τη θέση της, καθότι όπως έχει ήδη αναλυθεί ανωτέρω, η Κοινοπραξία δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά.

Παρά ταύτα, η Επιτροπή λαμβάνοντας υπόψη της τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντα για υπέρογκη οικονομική επιβάρυνση των συνταξιούχων διαπιστώνει ότι από τον κατάλογο χρεώσεων της Κοινοπραξίας για ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων και τα στοιχεία που απέστειλε διαφαίνονται τα εξής:

- Ο κατάλογος αφορά τα ασφάλιστρα και τους δυσμενείς παράγοντες για ιδιωτικά οχήματα, χωρίς να γίνεται οποιοσδήποτε διαχωρισμός ή διάκριση λόγω ηλικίας ή λόγω εθνικότητας, παρά μόνο λόγω ατυχημάτων/δυστυχημάτων, λόγω

δικαστικής καταδίκης στην οδήγηση, λόγω αυξημένης ιπποδύναμης στο όχημα και λόγω μαθητευόμενου οδηγού.

- Τα βασικά ασφάλιστρα για ιδιωτικά οχήματα ανέρχονται στα €[.....] για οχήματα μέχρι τα 1600 κυβ. εκατ., ως το όχημα του καταγγέλλοντα, ενώ το ασφάλιστρο που έδιδε ο καταγγέλλων στην προηγούμενη ασφαλιστική εταιρεία σύμφωνα με το τιμολόγιο που απέστειλε ήταν €[.....], προτού αρνηθεί να του ανανεώσει την ασφάλεια λόγω των δυστυχημάτων του.
- Η Κοινοπραξία όταν ασφαλίζει για πρώτη φορά έναν οδηγό λαμβάνει υπόψη της το ιστορικό δυστυχημάτων του κατά την αμέσως προηγούμενη τριετή περίοδο σε άλλους ασφαλιστές, όπως προνοείται στον Πίνακα Ασφαλίστρων όπου για κάθε απαίτηση υπάρχει αύξηση 25% επί του βασικού ασφαλίστρου και μέχρι και 100%, ανάλογα με τη σοβαρότητα του δυστυχήματος.
- Η πρακτική αυτή ακολουθείται από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τον πίνακα που απεστάλη από την ασφαλιστική εταιρεία [.....] αναφορικά με τις χρεώσεις της για όλα τα είδη καλύψεων, το βασικό της ασφάλιστρο ανέρχεται στα €[....] για οχήματα μέχρι 1600 κυβ. εκ. και υπάρχουν επιπλέον επιβαρύνσεις, ως δυσμενείς παράγοντες, για οδηγούς πέραν των 70 ετών 30% επί του βασικού ασφαλίστρου, και για απαιτήσεις δυστυχημάτων εντός των τελευταίων τριών (3) ετών, για κάθε μία, από 15% έως και 70%, αναλόγως του κόστους της κάθε απαίτησης.
- Για τον τρόπο υπολογισμού του επασφάλιστρου λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των δυστυχημάτων, η σοβαρότητα τους, η φύση της παράβασης που προκάλεσε το περιστατικό και – πιο σημαντικό από όλα - η συχνότητα τους.
- Ο καταγγέλλων επιβαρύνθηκε με επασφάλιστρο 75% για τα δυστυχήματα που ενεπλάκη και το ασφάλιστρο αυτού ανήλθε σε €[.....] (€[.....] βασικό ασφάλιστρο + 75% επασφάλιστρο), ενώ, λαμβάνοντας υπόψη ότι η Κοινοπραξία δύναται να επιβάλει 25% για κάθε απαίτηση, για τα πέντε δυστυχήματα που προκάλεσε θα μπορούσε να επιβαρυνθεί με 100% επί του βασικού ασφαλίστρου.
- Εάν επομένως ο κ. Θαλασσινός ασφαλιζόταν στην ασφαλιστική εταιρεία [.....], έχοντας υπόψη τις χρεώσεις αυτής και τα πέντε (5) δυστυχήματα του καταγγέλλοντα, για τα οποία κατέβαλε η ασφαλιστική του εταιρεία €[.....], το ποσό που θα χρεωνόταν ως ασφάλιστρο θα ανερχόταν περί τα €[.....] για έναν υφιστάμενο πελάτη. Σημειώνεται όμως ότι η [.....] αρνήθηκε να αποδεχθεί τον κ. Θαλασσινό ως υψηλού κινδύνου νέο πελάτη, λόγω των πέντε (5) δυστυχημάτων σε δεκαπέντε (15) μήνες.

- Το βασικό ασφάλιστρο της Κοινοπραξίας που χρεώθηκε ο καταγγέλλων των €[.....] συν το 75% επασφάλιστρο (αντί του 100%), ήταν λόγω των συσσωρευμένων δυστυχημάτων του. Παρατηρώντας τα αποτελέσματα της Κοινοπραξίας, όπως καταγράφονται στον πίνακα των αποτελεσμάτων της κατηγορίας Απορριφθέντων Κινδύνων του έτους 2011 της Κοινοπραξίας, διαφαίνεται ότι ακόμα και με αυξημένα ασφάλιστρα λόγω της κάλυψης υψηλών κινδύνων, τα οικονομικά αποτελέσματα της κατηγορίας των «Απορριφθέντων Κινδύνων» είναι ζημιογόνα.
- Συνεπώς, δεν προκύπτει οικονομικό όφελος στην Κοινοπραξία στις εν λόγω κατηγορίες, καθώς τα συνολικά της έσοδα ήταν €[.....] για το έτος 2011 και η ζημιά ήταν ύψους €[.....]. Σημειώθηκε επίσης ότι πιθανόν να υπάρχει και αύξηση στη ζημιά της Κοινοπραξίας, καθώς εκκρεμεί η διευθέτηση των απαιτήσεων από δύο δυστυχήματα με πολύ σοβαρούς τραυματισμούς ατόμων μικρής ηλικίας.
- Περαιτέρω, διαφαίνεται ότι η συχνότητα που παρουσίασαν τα δυστυχήματα αυτής της κατηγορίας για το έτος 2011 ανήλθε στο **14,42%** και θεωρείται ιδιαίτερα αυξημένη.
- Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης ότι στην ανανέωση του ασφαλιστικού συμβολαίου του κ. Θαλασσινού από την Κοινοπραξία στις 16/1/2013, το επασφάλιστρο που είχε επιβαρυνθεί λόγω δυστυχημάτων ύψους 75% την προηγούμενη χρονιά αφαιρέθηκε.

Επομένως, η Επιτροπή, βασιζόμενη στα πιο πάνω στοιχεία, καθώς και στα αποτελέσματα των λογαριασμών της Κοινοπραξίας, όπως αυτά καταγράφηκαν ανωτέρω, καταλήγει ότι η Κοινοπραξία, έχοντας αναλάβει να ασφαλίσει περιπτώσεις οδηγών, όπως τον καταγγέλλοντα, οι οποίοι θα παρέμεναν ανασφάλιστοι, εφόσον δεν θεωρούνται αποδεκτοί κίνδυνοι από άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, δεν φαίνεται να εφαρμόζει οποιαδήποτε πολιτική διαφορετική από αυτήν που εφαρμόζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες στις περιπτώσεις δυστυχημάτων, το ασφαλιστικό ρίσκο της είναι φανερό ότι είναι αυξημένο και περαιτέρω, στην προκειμένη περίπτωση, ο κος. Θαλασσινός ενεπλάκη σε πέντε δυστυχήματα μέσα σε διάστημα δεκαπέντε μηνών.

Τέλος, αναφορικά με τη δήλωση του καταγγέλλοντα ότι η Κοινοπραξία δεν υπέστη οποιαδήποτε ζημιά από αυτόν τον νέο πελάτη για να τον υπερχρεώνει, ενώ γνωρίζει άλλους οδηγούς άνω των 85 ετών, οι οποίοι εξακολουθούν να ασφαίζονται με χαμηλά ασφάλιστρα των €300, η Επιτροπή θα ήθελε να παρατηρήσει ότι τα όσα

καταγράφηκαν ανωτέρω σκοπό έχουν να δείξουν όχι το αν υπήρξε υπερτιμολόγηση ή όχι της Κοινοπραξίας, αλλά το ότι η πολιτική αυτή ακολουθείται από όλες τις ασφαλιστικές εταιρείες και το ρίσκο αυτών καθορίζεται, όπως γίνεται φανερό, ανά πελάτη και του ιστορικού του μέσα στην τελευταία τριετία ανεξαρτήτως σε ποια ασφαλιστική ήταν ασφαλισμένος. Εξάλλου, η Κοινοπραξία φαίνεται ότι, κατόπιν των καλών αποτελεσμάτων του κου. Θαλασσινού εντός του 2012 με την ανανέωση της ασφαλιστικής του κάλυψης τον Ιανουάριο του 2013, αφαίρεσε από αυτήν το επασφάλιστρο του 75%.

ΣΤ. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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 ομόφωνα αποφασίζει ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί καμία από τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις του Νόμου εναντίον της Κοινοπραξίας και των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών.

Συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου εναντίον των καταγγελλομένων ασφαλιστικών εταιρειών και της Κοινοπραξίας, καθώς οι εν λόγω ασφαλιστικές εταιρείες προέβηκαν σε άρνηση ασφάλισης του καταγγέλλοντα λόγω του υψηλού και μη αποδεκτού από αυτές κινδύνου να ασφαλίσουν οδηγό, ο οποίος σε μικρό χρονικό διάστημα προκάλεσε πέντε δυστυχήματα.

Περαιτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 6(1) του Νόμου εναντίον της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας, καθώς αυτή δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε ιδιωτικά οχήματα οδηγών άνω των 70 ετών.

Ως εκ των ως άνω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει να απορρίψει την καταγγελία του καταγγέλλοντα, δίδοντας οδηγίες στην Υπηρεσία να ενημερώσει τα εμπλεκόμενα μέρη και να κλείσει το σχετικό φάκελο.

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