

Απόφαση ΕΠΑ 54/2019

Αρ. Φακέλου 11.17.016.03

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

**Καταγγελία από την Autotechnica (Cyprus) Ltd εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών
Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης**

Επιτροπή Προστασίας του Ανταγωνισμού:

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

Ημερομηνία απόφασης: 11/10/2019

ΑΠΟΦΑΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της υπό τον ως άνω αριθμό και τίτλο υπόθεσης αποτέλεσε η καταγγελία της εταιρείας Autotechnica (Cyprus) Ltd (εφεξής η «καταγγέλλουσα/Autotechnica») εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης και Μη Αποδεκτών Κινδύνων (Cyprus Hire and Rejected Risks Pool) (εφεξής η «καταγγελλόμενη/ Κοινοπραξία») που υπεβλήθη στις 21/4/2016, αναφορικά με πιθανολογούμενες από μέρους της παραβάσεις του Νόμου και της ΣΛΕΕ.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της με ημερομηνία 02/6/2016, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, αποφάσισε ότι δικαιολογείτο η διερεύνηση της καταγγελίας και ενεργώντας στη βάση των διατάξεων του άρθρου 35 του Νόμου, έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία να

διεξάγει προκαταρκτική έρευνα με πιθανολογούμενες παραβάσεις των άρθρων 3 και 6 του Νόμου και 101 και 102 της ΣΛΕΕ που περιέχονται στην καταγγελία.

Η Επιτροπή, σε συνεδρία της ημερομηνίας 20/10/2016, εξέτασε την ως άνω καταγγελία, υπό τη νέα σύνθεσή της, σύμφωνα με τον διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 16/4/2013, 24/5/2013 και 5/9/2016, και αποφάσισε ομόφωνα, όπως ανακαλέσει όλες τις νόμιμα ληφθείσες αποφάσεις της στην παρούσα υπόθεση, έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Θεοφάνη Κωνσταντινίδη. Η Επιτροπή, ομόφωνα αποφάσισε όπως επαναλάβει τη διοικητική διαδικασία και εξετάσει εκ νέου την υπόθεση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε την καταγγελία ημερομηνίας 21/4/2016 και ομόφωνα αποφάσισε στη βάση του άρθρου 35 του Νόμου την εξέταση της καταγγελίας και έδωσε σχετικές οδηγίες στην Υπηρεσία για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας αναφορικά με τις πιθανολογούμενες παραβάσεις που περιέχονται σε αυτή στη βάση των άρθρων 3 και 6 του Νόμου και 101 και 102 της ΣΛΕΕ. Περαιτέρω, η Επιτροπή έδωσε οδηγίες στην Υπηρεσία όπως κάνει χρήση του εντός του διοικητικού φακέλου της καταγγελίας υλικού που συλλέχθηκε κατά την προκαταρκτική έρευνα και δεν αποτελεί υποκειμενικό στοιχείο κρίσης, αλλά καθαρά αντικειμενικό στοιχείο, το οποίο και δύναται να χρησιμοποιηθεί και αξιολογηθεί κατά την επανεξέταση της υπόθεσης.

Στις 17/12/2018, η Επιτροπή συνήλθε, υπό τη νέα σύνθεσή της, σύμφωνα με το διορισμό της από το Υπουργικό Συμβούλιο, ως οι αποφάσεις του ημερομηνίας 24/4/2018 και 21/5/2018, για να εξετάσει το χειρισμό της υπόθεσης. Τα νέα μέλη της Επιτροπής, κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας και κ. Πολυνείκης- Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, δήλωσαν ότι είναι πλήρως ενημερωμένοι σχετικά με όλες τις αποφάσεις που λήφθηκαν στο πλαίσιο εξέτασης της παρούσας υπόθεσης και οι οποίες έπονται της απόφασης ημερομηνίας 20/10/2016, συμπεριλαμβανομένης αυτής, και έχουν 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 επ' αυτής και τη λήψη αποφάσεων.

Περαιτέρω, ο κ. Άριστος Αριστείδου Παλούζας και ο κ. Πολυνείκης- Παναγιώτης Χαραλαμπίδης, δήλωσαν πως συμφωνούν με τις αποφάσεις της Επιτροπής, που λήφθηκαν έχοντας στη σύνθεσή της τον κ. Παναγιώτη Ουστά και υιοθετούν αυτές, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης της Επιτροπής ημερομηνίας 20/10/2016 για διεξαγωγή προκαταρκτικής έρευνας αναφορικά με τις πιθανολογούμενες παραβάσεις που περιέχονται στην καταγγελία στη βάση των άρθρων 3 και 6 του Νόμου και των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ.

Η Υπηρεσία, στη βάση των οδηγιών της Επιτροπής, προέβη στη δέουσα προκαταρκτική έρευνα της καταγγελίας και μετά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας της υπόθεσης, η Υπηρεσία κατέθεσε στην Επιτροπή σημείωμα ημερομηνίας 08/03/2019.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της ημερομηνίας 20/03/2019, αφού μελέτησε το περιεχόμενο του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και ενημερώθηκε πλήρως από τα στοιχεία και δεδομένα, τα οποία υπήρχαν σε αυτόν κατά τον ουσιώδη χρόνο και υπό το φως του σημειώματος της Υπηρεσίας με ημερομηνία 08/03/2019, ομόφωνα κατέληξε σε προκαταρκτικές θέσεις αναφορικά με τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις της καταγγέλλουσας.

Συνακόλουθα, η Επιτροπή, στις 14/05/2019 γνωστοποίησε στην καταγγέλλουσα εταιρεία τις προκαταρκτικές της θέσεις, δίδοντάς της τη δυνατότητα να θέσει εγγράφως τις τυχόν απόψεις και θέσεις της επ' αυτών, εντός είκοσι μίας (21) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησής τους.

Στις 31/5/2019, η καταγγέλλουσα εταιρεία απέστειλε επιστολή με την οποία αιτείτο παράταση της προθεσμίας υποβολής των θέσεων της μέχρι τις 24/6/2019 και τη λήψη αντιγράφου της ισχύουσας συμφωνίας της καταγγελλόμενης εταιρείας.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της στις 10/6/2019, εξέτασε την εν λόγω επιστολή και αποφάσισε όπως εγκρίνει το αίτημά της για παράταση της προθεσμίας και για το δεύτερό της αίτημα όπως αυτό συζητηθεί εκτενέστερα σε επόμενη συνεδρία.

Η καταγγέλλουσα εταιρεία ενημερώθηκε σχετικά με επιστολή στις 11/6/2019.

Στις 14/6/2019, η Επιτροπή, σε συνεδρία της, συζήτησε το αίτημα της καταγγέλλουσας εταιρείας για λήψη αντιγράφου της ισχύουσας συμφωνίας της Κοινοπραξίας και ομόφωνα αποφάσισε όπως ζητήσει τη θέση της καταγγελλόμενης για το κατά πόσο συμφωνεί με την αποστολή αυτής προς την καταγγέλλουσα εταιρεία μέχρι τις 19/6/2019. Περαιτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφάσισε όπως παρατείνει την προθεσμία υποβολής των θέσεων της καταγγέλλουσας εταιρείας σε μεταγενέστερο της 24^{ης} Ιουνίου 2019 χρόνο που θα της κοινοποιείτο εν ευθέτω χρόνω. Τα εμπλεκόμενα μέρη ενημερώθηκαν αυθημερόν με επιστολή για την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής.

Στις 20/6/2019 παρελήφθη επιστολή ημερομηνίας 19/6/2019 της καταγγελλόμενης με την οποία δήλωνε ότι δεν έχει ένσταση στο να δοθεί αντίγραφο της ισχύουσας συμφωνίας μεταξύ των μελών της Κοινοπραξίας στην καταγγέλλουσα εταιρεία. Επίσης, η καταγγελλόμενη εταιρεία αιτήθηκε όπως της κοινοποιηθούν οι προκαταρκτικές θέσεις της Επιτροπής για σκοπούς διαφύλαξης των δικαιωμάτων της.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 28/6/2019, σημείωσε την επιστολή της Κοινοπραξίας και ομόφωνα αποφάσισε όπως αποσταλεί αντίγραφο της ισχύουσας συμφωνίας της Κοινοπραξίας προς την καταγγέλλουσα εταιρεία και παραταθεί η προθεσμία υποβολής των θέσεων της μέχρι τις 29/7/2019. Επίσης, η Επιτροπή αναφορικά με το αίτημα της Κοινοπραξίας για αποστολή των προκαταρκτικών της θέσεων ομόφωνα αποφάσισε ότι στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, όπου κοινοποιήθηκαν οι εν λόγω προκαταρκτικές θέσεις της προς την καταγγέλλουσα εταιρεία, δεν τίθεται θέμα διαφύλαξης των δικαιωμάτων της καταγγελλόμενης εταιρείας. Σε

περίπτωση κατά την οποία στη συνέχεια της διαδικασίας, οφείλουν να διαφυλαχθούν τα δικαιώματα και της καταγγελλόμενης εταιρείας, η Επιτροπή θα την ενημερώσει σχετικά και θα τηρήσει τις διαδικασίες που προβλέπει ο Νόμος.

Τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης ενημερώθηκαν σχετικά με την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής με επιστολή στις 2/7/2019.

Στις 18/7/2019 παρελήφθη ηλεκτρονικό μήνυμα της καταγγέλλουσας εταιρείας με την οποία ζητείτο περαιτέρω παράταση του χρόνου υποβολής των θέσεων της μέχρι τις 12/8/2019 και τέθηκε ερώτημα αναφορικά με την ισχύουσα συμφωνία της Κοινοπραξίας που της δόθηκε.

Η Επιτροπή, στη συνεδρία που πραγματοποιήθηκε στις 22/7/2019, ενέκρινε την παράταση που αιτήθηκε η καταγγέλλουσα εταιρεία μέχρι τις 23/8/2019 και αναφορικά με το δεύτερο ερώτημά της, αφού μελέτησε αυτό επισήμανε ότι στην κοινοποιηθείσα προκαταρκτική της θέση ημερομηνίας 14/5/2019 έχει διευκρινισθεί το θέμα που τίγεται αναφορικά με το «*ποια Συμφωνία ίσχυε καθ' όλη την διάρκεια της περιόδου που αφορά την Καταγγελία.*»

Συγκεκριμένα, στις θέσεις της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης, που έχουν καταγραφεί αναφέρονται τα εξής: «*η Autotechnica δεν παρουσίασε την ισχύουσα συμφωνία μεταξύ των Μελών της Κοινοπραξίας, αλλά αυτή η οποία ίσχυε πριν την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μάλιστα ανυπόγραφη και η οποία περιλαμβάνει την παράγραφο 6 που προνοεί ότι: «No member shall write any pool insurance for its own account other than the insurances as defined in paragraph 5(iv) above», δηλαδή η Κοινοπραξία δεν επιτρέπει στα μέλη της να ασφαλίζουν από μόνα τους τα είδη κινδύνων που καταγράφονται στην παράγραφο 5 της Συμφωνίας. Η Κοινοπραξία αναφέρει στην επιστολή της ότι: «στην παρούσα ισχύουσα συμφωνία δεν υπάρχει οποιοσδήποτε όρος ο οποίος να απαγορεύει ή να δύναται να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να αποτρέπει τα μέλη της Κοινοπραξίας να ασφαλίζουν οποιοδήποτε είδος κινδύνου επιθυμούν.»»*

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισήμανε στις προκαταρκτικές της θέσεις ότι: «*η εν λόγω Συμφωνία έχει ανανεωθεί, κατόπιν της ένταξης της Κύπρου στην Ε.Ε. [...]*» και ότι, «*η Συμφωνία στην οποία κάνει αναφορά η καταγγέλλουσα εταιρεία και επισυνάπτει σχετικά στην καταγγελία της, δεν είναι η εν ισχύ Συμφωνία της Κοινοπραξίας, καθότι αυτή είχε τροποποιηθεί εντός του 2005 και το άρθρο 6, που επικαλείται η καταγγέλλουσα εταιρεία δεν έχει καν συμπεριληφθεί στην τότε Συμφωνία.*»

Ακολούθως, η Επιτροπή «*[...] επισήμανε και σχετικό αντίγραφο πρακτικών της 40^{ης} ετήσιας Γενικής Συνέλευσης των Μελών της Κοινοπραξίας, που πραγματοποιήθηκε στις 19/2/2015 όπου, με αφορμή σχετική παρατήρηση από εταιρεία-μέλος, διευκρινίζεται ότι η Συμφωνία της Κοινοπραξίας δεν απαγορεύει στα μέλη της την ασφάλιση οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες που ασφαλίζονται μέσω της.*»

Η καταγγέλλουσα εταιρεία ενημερώθηκε σχετικά με την πιο πάνω απόφαση της Επιτροπής με επιστολή στις 24/7/2019.

Η καταγγέλλουσα απέστειλε τις θέσεις της επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής στις 14/08/2019.

Η Επιτροπή, κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 11/10/2019, στην κατ' ιδίαν συζήτηση της υπόθεσης, αφού μελέτησε ενδελεχώς όλα τα ενώπιόν της στοιχεία, που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, το σημείωμα της Υπηρεσίας ημερομηνίας 08/03/2019 και όλες τις θέσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας, ομόφωνα έλαβε την απόφασή της ως ακολούθως:

3. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

3.1 Autotechnica (Cyprus) Ltd (Καταγγέλλουσα)

Η Autotechnica είναι εταιρεία εγγεγραμμένη σύμφωνα με τους νόμους της Κυπριακής Δημοκρατίας και ανήκει κατά 100% στον όμιλο της Autohellas A.T.E.E. που εδρεύει στην Ελλάδα. Η Autotechnica ονομαζόταν Demstar Rentals (2005) Ltd (εφεξής η «Demstar»), αλλά το 2015 μετονομάστηκε σε Autotechnica (Cyprus) Ltd. Η εμπορική επωνυμία της εταιρείας είναι Hertz. Η Hertz Autohellas A.T.E.E. έχει σύμβαση δικαιόχρησης με την Hertz International.

Η Autotechnica έχει καταστήματα σε έξι σημεία στην Κύπρο, συμπεριλαμβανομένων των αεροδρομίων της Λάρνακας και της Πάφου. Η Autotechnica δραστηριοποιείται στην αγορά ενοικίασης οχημάτων άνευ οδηγού. Ο στόλος της αποτελείται από πέραν των 1000 οχημάτων δημόσιας χρήσης, τα οποία διατίθενται τόσο για βραχυχρόνιες όσο και για μακροχρόνιες μισθώσεις.

3.2 Κοινοπραξία Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης και Μη Αποδεκτών Κινδύνων (Καταγγελλόμενη)

Η Κοινοπραξία είναι ένα άτυπο όργανο, το οποίο ασφαρίζει 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 ζημιωγόνων αποτελεσμάτων. Με τη σημερινή της μορφή λειτουργεί από την 1/1/1976. Σκοπός της είναι: (i) η υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα δημόσιας χρήσης, όπως λεωφορεία, ταξί, οχήματα ενοικιάσεως (Z) και οχήματα διεθνών μεταφορών, κατηγορίες οι οποίες κατά κανόνα, έχουν ασύμφορα οικονομικά αποτελέσματα στον τομέα της ασφάλειας και (ii) 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.

Η Κοινοπραξία ιδρύθηκε και λειτουργεί με βάση τη Συμφωνία που υπογράφηκε μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών/μετόχων της και διοικείται από Διαχειριστική Επιτροπή, η οποία εκλέγεται από τις εταιρείες Μέλη της. Σύμφωνα με την παράγραφο 5 της Συμφωνίας, η Κοινοπραξία εκ μέρους των ασφαλιστικών εταιρειών, που αποτελούν τα Μέλη της, προσφέρει ασφαλίσεις που καλύπτουν την ευθύνη για τους επιβάτες και υλικές ζημιές έναντι τρίτων σε:

- i. Αυτοκίνητα για ενοικίαση
- ii. Σε σχέση με αυτοκίνητα ενοικίασης με οδηγό που ενοικιάζει το όχημα (ταξί)
- iii. Λεωφορεία εξαιρουμένων των ιδιωτικών λεωφορείων
- iv. Ασφαλιστική κάλυψη των «ανεπιθύμητων κινδύνων» που απορρίπτονται από τρία μέλη.

4. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

Η καταγγέλλουσα εταιρεία, στην καταγγελία, την οποία υπέβαλε προς την Επιτροπή στις 21/4/2016, παρέθεσε τους ισχυρισμούς της, οι οποίοι καταγράφονται συνοπτικά πιο κάτω:

Η Autotechnica, μέχρι πριν την υποβολή της καταγγελίας, είχε ασφαλισμένα όλα της τα Ζ οχήματα δημόσιας χρήσης με την Κοινοπραξία. Παρά το ότι η καταγγέλλουσα γνώριζε την ύπαρξη της Συμφωνίας της Κοινοπραξίας απέστειλε την 1/7/2015 πανομοιότυπη επιστολή προς 22 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά ασφάλισης οχημάτων για να ζητήσει προσφορές για ασφάλιση των οχημάτων της απευθείας από αυτές για ένα έτος και η ασφαλιστική περίοδος θα ίσχυε από 1/1/2016 και θα κάλυπτε οποιοδήποτε οδηγό άνω των 21 κάτοχο αναγνωρισμένης άδειας οδηγού πέραν του ενός έτους. Σύμφωνα με την εν λόγω επιστολή, η προσφορά θα έπρεπε να περιλαμβάνει τα ακόλουθα: «1. Όρους ασφάλισης τόσο για την κάλυψη ευθύνης έναντι τρίτων όσο και για την περιεκτική ασφάλιση. 2. Τρόπος πληρωμής των ασφαλίσεων».

Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα εταιρεία, τα ενοικιαζόμενα οχήματα για ενοικιάσεις μικρής διάρκειας είναι τα οχήματα των οποίων η ελάχιστη περίοδος ενοικίασης είναι μία ημέρα και η μέγιστη τους ένα έτος, ενώ τα ενοικιαζόμενα οχήματα για μισθώσεις μακράς διάρκειας είναι τα οχήματα των οποίων η ενοικιαζόμενη περίοδος είναι μεγαλύτερη του ενός έτους.

Η Autotechnica στην καταγγελία αναφέρει ότι μόνο τρεις από τις 22 ασφαλιστικές εταιρείες υπέβαλαν πρόταση, αλλά μόνο για τις ενοικιάσεις τύπου μακράς διάρκειας και αναφέρει, κατά τη γνώμη της, ότι αυτή τους η απόφαση «αποτελεί εξαίρεση στο ότι ίσχυε γενικά στην αγορά μέχρι σήμερα και φαίνεται να μην είναι με την έγκριση της Κοινοπραξίας που έγινε». Προσθέτει ότι: «για τις κανονικές ενοικιάσεις βραχυπρόθεσμης διάρκειας στο παρόν στάδιο δεν έχει διαφανεί ότι οποιαδήποτε από τις

ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Κύπρο είναι διατεθειμένη να προσφέρει από μόνη της υπηρεσίες ασφάλισης έξω από τα πλαίσια της Κοινοπραξίας».

Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι είναι θέση της Κοινοπραξίας ότι «κανένα αυτοκίνητο ενοικίασης που εμπίπτει στις πρόνοιες του Νόμου 156(Ι)/2013 δεν μπορεί να ασφαρίζεται από τις ασφαλιστικές εταιρείες από μόνες τους». Σύμφωνα με την ίδια, αυτό μπορεί να συναχθεί και από την επιστολή που απέστειλε η Κοινοπραξία προς τις εταιρείες/μέλη της, ημερομηνίας 23/11/2015, με την οποία τις ενημέρωσε τα ακόλουθα:

«1. Η μοναδική αλλαγή που επέρχεται από την 1^η Ιανουαρίου 2016 είναι η κατάργηση, σύμφωνα με άρθρο 6(3) του Νόμου που ισχύει από το 2013, του Δικαιώματος το οποίο καταβάλλεται προς το κράτος από τους Εκμισθωτές Οχημάτων για κάθε νέο όχημα δημόσιας χρήσης που προσθέτουν στην κατάσταση των οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούν για σκοπούς εκμίσθωσης...

2. Σύμφωνα με την ίδια Νομοθεσία οχήματα που επιτρέπεται να εκμισθώνονται χωρίς οδηγό είναι μόνο τα οχήματα δημόσιας χρήσης, δηλαδή εκείνα που στο Πιστοποιητικό Εγγραφής τους στην «Ταξινόμηση Οχήματος» χαρακτηρίζονται ως «ΟΧΗΜΑ Ζ» και στη «Χρήση Οχήματος» αναγράφεται η φράση «Εκμισθούμενο χωρίς οδηγό». Αυτά είναι τα οχήματα τα οποία, με βάση τη σχετική Συμφωνία, συνασφαλίζονται μέσω της Κοινοπραξίας από τις εταιρείες-μέλη της.

3. Ιδιωτικά οχήματα τα οποία δεν έχουν τα πιο πάνω χαρακτηριστικά και τα οποία είναι πιθανόν – παρά τις πρόνοιες του Νόμου – να χρησιμοποιούνται, είτε από Εκμισθωτές Οχημάτων είτε από άλλους επιχειρηματίες, για σκοπούς εκμίσθωσης δεν ασφαρίζονται από την Κοινοπραξία δεδομένου ότι δεν είναι οχήματα δημόσιας χρήσης.»

Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα εταιρεία, η Κοινοπραξία αποτελεί ξεκάθαρα «ένωση επιχειρήσεων» με την έννοια του Άρθρου 3 του Νόμου και/ή του Άρθρου 101 (1) της ΣΛΕΕ. Η Κοινοπραξία αναλαμβάνει σημαντικό ρόλο για την εφαρμογή της συμφωνίας της στην πράξη σε βαθμό που μπορεί κάποιος να ισχυριστεί με βεβαιότητα ότι ως αποτέλεσμα των δράσεων της παράγονται δεσμευτικές ενέργειες και πράξεις οι οποίες επηρεάζουν τη συμπεριφορά των μελών της. Οι πράξεις αυτές έχουν χωρίς αμφιβολία σκοπό τον περιορισμό του ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές λόγω του ότι αναγκάζουν και/ή οδηγούν τις ασφαλιστικές εταιρείες να απέχουν από το να προσφέρουν οι ίδιες υπηρεσίες ασφάλισης σε εταιρείες αυτοκινήτων ενοικίασεως. Αυτό μπορεί να λεχθεί ως προς το αποτέλεσμα με βεβαιότητα για τις μικρής διάρκειας εκμισθώσεις οχημάτων ενώ ισχύει σχεδόν απόλυτα και για τις μακροπρόθεσμες ενόψει του ότι μόνο τρεις εταιρείες από τις 22 που προσεγγίστηκαν προσέφεραν τέτοιες ασφαλίσεις κατά παράβαση των θέσεων της Κοινοπραξίας.

Η καταγγέλλουσα εταιρεία θεωρεί ότι, «εάν η ΕΠΙΑ το κρίνει σκόπιμο, μπορεί επίσης παράλληλα να κρίνει την εν λόγω σύμπραξη ως Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων ενόψει του ότι η Συμφωνία για

σύσταση της Κοινοπραξίας ήταν αποτέλεσμα Συμφωνίας των ιδρυτικών μελών που ήταν οι ασφαλιστικές εταιρείες.»

Διαζευκτικά, είναι η θέση της καταγγέλλουσας ότι η Κοινοπραξία από μόνη της ενεργεί και ως επιχείρηση λόγω του ότι έχει η ίδια έσοδα και καθορίζει η ίδια τιμές. Η Κοινοπραξία κατέχει 100% της σχετικής αγοράς ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης μικρής διάρκειας (δηλ. κάτω του ενός έτους) και επομένως κατέχει δεσπόμενη θέση. Επίσης, φαίνεται να κατέχει δεσπόμενη θέση στο σύνολο των ασφαλίσεων ενοικιάσεων λόγω του ότι εξ' όσων γνωρίζει η Καταγγέλλουσα είναι κατ' εξαίρεση που αποδέχθηκαν να κάνουν προσφορά οι τρεις ασφαλιστικές εταιρείες για τις μακρές διάρκειας μισθώσεις. Οπότεν κατά τη γνώμη της καταγγέλλουσας τεκμαίρεται ότι η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόμενη θέση ανεξαρτήτως του ακριβούς προσδιορισμού της σχετικής αγοράς (είτε με διαχωρισμό σε αγορά ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης διάρκειας είτε αγοράς ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης στο σύνολο τους).

Αναφέρεται περαιτέρω ότι η Συμφωνία¹ που αποτελεί την Κοινοπραξία και η ύπαρξη της Κοινοπραξίας είναι ξεκάθαρο ότι αποτελεί παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου. Είναι η θέση της καταγγέλλουσας ότι η Κοινοπραξία ενεργεί ως μέσο με το οποίο έχει δημιουργηθεί μια παράνομη σύμπραξη (δηλαδή στην ουσία καρτέλ) μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών με τρόπο που περιορίζεται ο ανταγωνισμός στη σχετική αγορά λόγω του ότι η Κοινοπραξία καθορίζει τα σχετικά ασφάλιστρα προς τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων και εκδίδει η ίδια τα πιστοποιητικά ασφάλισης.

Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει: «*Σημειώνεται επίσης ότι η εν λόγω Συμφωνία και/ή Κοινοπραξία έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού αφού οδηγεί στον άμεσο καθορισμό τιμών και στην αναγκαστική κατανομή της διάθεσης στην ίδια την Κοινοπραξία. Η εν λόγω Συμφωνία εκ της φύσης της είναι ζημιογόνα στις συνθήκες του υγιούς ανταγωνισμού.*»

Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται σχετικά ότι: «*οι κίνδυνοι σε σχέση με ασφάλιση αυτοκινήτων ενοικίασης στην Κύπρο δεν μπορεί με κανένα τρόπο να θεωρηθούν ασυνήθιστοι και μεγάλοι κίνδυνοι ώστε να δικαιολογείται ο σημαντικός αυτός περιορισμός του ανταγωνισμού. [...] ακόμα και αν ήθελε κριθεί ότι δικαιολογείτο κάποιου είδους συνεργασία μεταξύ ασφαλιστικών εταιρειών στην εν λόγω αγορά (κάτι που αρνούμαστε ότι ισχύει στην παρούσα) υποβάλλουμε ότι η εν λόγω Κοινοπραξία είναι τόσο περιοριστική εκ της φύσης της και περιέχει τέτοιους αντι-ανταγωνιστικούς και περιοριστικούς όρους που δεν θα μπορούσε να εξαιρεθεί είτε κάτω από το άρθρο 101(3) ΣΛΕΕ ή το άρθρο 4 του Νόμου.»*

¹ Συμφωνία δημιουργίας της Κοινοπραξίας μεταξύ αριθμού ασφαλιστικών εταιρειών που επισυνάφθηκε από την καταγγέλλουσα εταιρεία στην καταγγελία της.

Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα, έχοντας υπόψη το μερίδιο αγοράς της Κοινοπραξίας και τη φύση και τον τρόπο που λειτουργεί δεν θα μπορεί να της παρασχεθεί εξαίρεση σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΕ 267/2010 στην παρούσα υπόθεση.

Στη συνέχεια, η Autotechnica διατείνεται ότι η Κοινοπραξία απολαμβάνει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης, λόγω του ότι μόνο η ίδια δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά και «η κατάχρηση συνίσταται από την υπερβολική τιμολόγηση των ασφαλιστρών στο διπλάσιο από αυτό που χρεώνουν οι ασφαλιστικές εταιρείες σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης». Επίσης, η καταγγέλλουσα αναφέρει ότι «αυτό το διπλάσιο κόστος δεν μπορεί με κανένα τρόπο να δικαιολογηθεί και αποτελεί από μόνο του ένδειξη της δυνατότητας που έχει η Κοινοπραξία να χρεώνει σε υπερβολικά επίπεδα».

Επιπλέον, η Autotechnica ισχυρίζεται ότι η Κοινοπραξία επιβάλλει και αθέμιτους όρους εκτός από υπερβολική τιμολόγηση κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και 102(α) της ΣΛΕΕ. Συγκεκριμένα, η Κοινοπραξία ως «μονοπώλιο επιβάλλει πάντα τους δικούς της όρους» αφού δεν υπάρχει «δυνατότητα διαπραγμάτευσης επιμέρους όρων συνεργασίας και συμβολαίου όπως για παράδειγμα:

Τον τρόπο πληρωμής των ασφαλιστρών,

Την κάλυψη θραύσης ανεμοθώρακα και κρυστάλλων μέχρι ενός ποσού (π.χ. 350 ευρώ ανά περίπτωση),

Όρια ηλικίας ασφαλισμένων οδηγών (κατώτατο και ανώτατο όριο ηλικίας).»

Επιπρόσθετα, η Autotechnica διατείνεται ότι εφαρμόζεται και το άρθρο 6(2) καθώς «όντας αναγκασμένη να αγοράσει υπηρεσίες ασφάλισης οχημάτων από την Κοινοπραξία και μόνο δεν διαθέτει οποιαδήποτε ισοδύναμη εναλλακτική λύση τουλάχιστον για βραχυπρόθεσμης διάρκειας ενοικιάσεις που θα πρέπει να θεωρηθούν εκ της φύσης τους ως ξεχωριστή αγορά. Ενόψει των πιο πάνω γεγονότων και συγκεκριμένα στη βάση του ότι η Καταγγελλόμενη επιβάλλει αυθαίρετους όρους συναλλαγής στην Καταγγέλλουσα θεωρούμε ότι η Κοινοπραξία καταχράται επίσης την σχέση οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκεται με την Καταγγέλλουσα.»

5. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΑΚΕΛΟΥ/ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Στο πλαίσιο της εξέτασης της καταγγελίας, η Επιτροπή διεξήλθε με προσοχή το υλικό, τα στοιχεία και τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν κατά τη δέουσα προκαταρκτική έρευνα και βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και, από τις δηλώσεις και τα στοιχεία που απεστάλησαν από τα εμπλεκόμενα μέρη της υπόθεσης, κατά την προκαταρκτική έρευνα μέσω σχετικών ερωτηματολογίων της, η Επιτροπή παραθέτει κατωτέρω τα σημαντικότερα στοιχεία που λήφθηκαν ξεχωριστά από τα εμπλεκόμενα μέρη, όπως επίσης και τις σχετικές νομοθεσίες που αφορούν την καταγγελία.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατά την προκαταρκτική της έρευνα απεστάλησαν ερωτηματολόγια προς την Κοινοπραξία και προς την Autotechnica. Επίσης, η Κοινοπραξία απέστειλε στις 24/1/2017 τις θέσεις της επί της καταγγελίας της Autotechnica.

Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι απεστάλησαν κατά την προκαταρκτική έρευνα ερωτηματολόγια προς τις ακόλουθες είκοσι τρεις (23) Ασφαλιστικές Εταιρείες που αποτελούν Μέλη της Κοινοπραξίας:

1. AIG Europe Ltd (Cyprus Branch) (εφεξής η «AIG»),
2. Catlin Insurance Co (U.K.) Ltd (εφεξής η «Catlin»),
3. Εθνική Ασφαλιστική (εφεξής η «Εθνική»),
4. Υδρόγειος Ασφαλιστική Εταιρεία (Κύπρου) ΛΤΔ (εφεξής η «Υδρόγειος»),
5. Atlantic Insurance Co Public Ltd (εφεξής η «Atlantic»),
6. Παγκυπριακή Ασφαλιστική (εφεξής η «Παγκυπριακή»),
7. Μινέρβα Ασφαλιστική Εταιρεία Δημόσια ΛΤΔ (εφεξής η «Μινέρβα»),
8. Eurosure Insurance Company Ltd (εφεξής η «Eurosure»),
9. CNP Insurance Ltd (εφεξής η «CNP»),
10. Trust International Insurance Company (Cyprus) Ltd (εφεξής η «Trust»),
11. Allianz Ελλάς Ανώνυμη Ασφαλιστική Εταιρεία (εφεξής η «Allianz»),
12. Κόσμος Ασφαλιστική Εταιρεία Δημόσια ΛΤΔ (εφεξής η «Κόσμος»),
13. Olympic Insurance Company Limited (εφεξής η «Olympic»),
14. Royal Crown Insurance Company Ltd (εφεξής η «Royal»),
15. Altius Insurance Ltd (εφεξής η «Altius»),
16. Commercial General Insurance Ltd (εφεξής η «Commercial»),
17. Κεντρική Ασφαλιστική Εταιρεία ΛΤΔ (εφεξής η «Κεντρική»),
18. Γενικές Ασφάλειες Κύπρου ΛΤΔ (εφεξής η «Γενικές Ασφάλειες»),
19. Hydra Insurance Co Ltd (εφεξής η «Hydra»),
20. Progressive Insurance Co Ltd (εφεξής η «Progressive»),
21. Prime Insurance Co Ltd (εφεξής η «Prime»),
22. Lumen Insurance (εφεξής η «Lumen») και,
23. Gan Direct Insurance Ltd (εφεξής η «Gan Direct»).

Σημειώνεται ότι η {...}* και η {...} απέστειλαν επιστολή στις 8/3/2017 και 9/3/2017 αντίστοιχα, με την οποία ενημέρωσαν ότι στις 20/2/2017 παρέλαβαν επιστολή από την Autotechnica, σε επιστολόχαρτο όμως της Hertz, με την οποία ζητούσε προσφορά για ασφάλιση των οχημάτων της. Συγκεκριμένα, η Autotechnica ανέφερε στην επιστολή της ότι ο στόλος της «αποτελείται από πέραν των 1500 οχημάτων δημόσιας χρήσης τα οποία διατίθενται τόσο για βραχυχρόνιες όσο και για μακροχρόνιες μισθώσεις» και στη συνέχεια ζητούσε προσφορά για ασφάλιση των εν λόγω οχημάτων για ευθύνη έναντι τρίτου για ασφαλιστική περίοδο ενός έτους από 1/4/2017 και να καλύπτει «οποιοδήποτε οδηγό άνω των 21 κάτοχος αναγνωρισμένης άδειας οδηγού πέραν του ενός έτους». Επισημαίνεται ότι η εν λόγω επιστολή της Autotechnica είναι πανομοιότυπη και οι δύο εταιρείες απάντησαν ότι δεν έχουν τη δυνατότητα να ασφαλίσουν οχήματα ενοικίασης.

Επιπρόσθετα, η {...} και η {...} στην εν λόγω απαντητική τους επιστολή προς την Υπηρεσία κατά την προκαταρκτική έρευνα, τονίζουν, για άλλη μια φορά, το γεγονός ότι ούτε παρέλαβαν την επιστολή της Autotechnica ημερομηνίας 1/7/2015 και ούτε η ίδια η Autotechnica έχει αντίγραφο. Ακολούθως, παρατηρούν ότι η επιστολή που παρέλαβαν με τηλεομοιότυπο στις 20/2/2017 φέρει ένα διακριτικό αριθμό. Καταλήγουν ότι ενδεχόμενα οι πληροφορίες στην καταγγελία να είναι ανακριβείς και διερωτώνται κατά πόσο αυτή να υποβλήθηκε καλόπιστα.

5.1 Στοιχεία από καταγγέλλουσα εταιρεία

Η καταγγέλλουσα εταιρεία απέστειλε στις 16/9/2016 τις απαντήσεις της κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφέροντας τα ακόλουθα:

- Η καταγγέλλουσα έλαβε προσφορά/πρόταση μόνο από 3 ασφαλιστικές εταιρείες για ασφάλιση αποκλειστικά των μισθώσεων μακράς διάρκειας. Συγκεκριμένα υποβλήθηκαν προσφορές από τις {...}, {...} και {...}.
- Η καταγγέλλουσα επέλεξε την προσφορά της {...} για ασφάλιση των οχημάτων του στόλου της για μισθώσεις μακράς διάρκειας.²
- Σημειώθηκε ότι εκδίδεται ξεχωριστό Πιστοποιητικό Ασφάλισης (Certificate of Insurance) για κάθε όχημα που μισθώνεται για μακρά διάρκεια και επιθυμεί να ασφαλίσει η καταγγέλλουσα

* Οι αριθμοί και/ή τα στοιχεία που παραλείπονται και δεν εμφανίζονται τόσο σε αυτό το σημείο, όσο και στη συνέχεια καλύπτονται από επιχειρηματικό απόρρητο ή αφορούν πληροφορίες εμπιστευτικής φύσεως ή/και αφορούν τον περί της Προστασίας των Φυσικών Προσώπων Έναντι της Επεξεργασίας των Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα και της Ελεύθερης Κυκλοφορίας των Δεδομένων αυτών Νόμο του 2018 (Ν. 125(Ι)/2018). Ενδεικτικό της παράλειψης είναι το σύμβολο {...}.

² {...}

σύμφωνα με τις ανάγκες της. Οι όροι ασφάλισης για κάθε τέτοια μίσθωση είναι αυτοί που συμφωνήθηκαν βάσει της προσφοράς της {...}.

- Η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει ότι τα ενοικιαζόμενα οχήματα για ενοικιάσεις μικρής διάρκειας είναι τα οχήματα των οποίων η ελάχιστη περίοδος ενοικίασης είναι από μία ημέρα και η μέγιστη το ένα έτος. Η περίοδος ενοικίασης κυρίως κυμαίνεται μεταξύ 1 έως 3 εβδομάδες. Ο μέσος όρος ενοικίασης είναι περίπου 7 ημέρες. Τα ανωτέρω όρια δεν αποτελούν θεσμικούς ή οποιασδήποτε άλλης μορφής κανονισμούς, αλλά πρόκειται για χαρακτηριστικά της αγοράς.
- Όσον αφορά τα ενοικιαζόμενα οχήματα για μισθώσεις μακράς διάρκειας, η καταγγέλλουσα αναφέρει ότι είναι τα οχήματα των οποίων η ενοικιαζόμενη περίοδος είναι μεγαλύτερη του ενός έτους. Οι πελάτες της Καταγγέλλουσας αυτής της κατηγορίας είναι κυρίως εταιρείες. Το νομικό καθεστώς που διέπει και τις δύο κατηγορίες είναι ακριβώς το ίδιο. Η κύρια διαφορά αφορά το κόστος ενοικίασης. Όπως είναι λογικό το κόστος ενοικίασης (ανά ημέρα) για τα ενοικιαζόμενα οχήματα μακράς διάρκειας είναι χαμηλότερο από αυτό των ενοικιαζόμενων οχημάτων μικρής διάρκειας.
- Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα εταιρεία, όσον αφορά την ισχυριζόμενη παράβαση του άρθρου 6(1)(α) αναφέρει ότι η Κοινοπραξία εκμεταλλευόμενη τη μονοπωλιακή της θέση επέτυχε να επιβάλει τους δικούς της αθέμιτους και καταχρηστικούς όρους οι οποίοι είναι πολύ δυσμενέστεροι σε σχέση με τους όρους της ελεύθερης αγοράς. Σε αντίθεση, η Καταγγέλλουσα κατάφερε να πετύχει καλύτερους όρους συναλλαγής στη συμφωνία που σύναψε με την {...}, τους οποίους η Κοινοπραξία ποτέ δεν περιλαμβάνει σε συμβόλαια ασφάλισης. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι στην προσφορά της {...} καλύπτεται και η οδήγηση πέραν της οδού (off-road), οι ζημιές σε ανεμοθώρακα και υαλοπίνακες και προβλέπεται η δυνατότητα οδήγησης για επιπρόσθετους εξουσιοδοτημένους οδηγούς.
- Η καταγγέλλουσα αναφέρεται επίσης στο άρθρο 6(1)(γ), δηλώνοντας ότι παρόλο που δεν είχε αναφερθεί ρητώς στη καταγγελία, αυτή αν και κατέχει μεγαλύτερο στόλο ενοικιαζόμενων οχημάτων από πολλούς (μικρότερους) ανταγωνιστές της, οι όροι που της επιβάλλονται από την Κοινοπραξία είναι οι ίδιοι όπως και για όλους τους υπόλοιπους.
- Σε σχετική ερώτηση κατά την προκαταρκτική έρευνα, να δοθούν οι απαραίτητες λεπτομέρειες για το ποιες αποφάσεις/ενέργειες της Κοινοπραξίας συνιστούν παράβαση του άρθρου 3(1)(β) και (γ) του Νόμου, η Καταγγέλλουσα ανέφερε ότι: *«σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν την λειτουργία της Κοινοπραξίας, καμία ασφαλιστική εταιρεία – μέλος δεν μπορεί να συνάψει συμβάσεις ασφάλισης ενοικιαζόμενων οχημάτων δημόσιας χρήσης εκτός της Κοινοπραξίας. Αυτό επιβεβαιώνεται από την επιστολή ημερομηνίας 23 Νοεμβρίου 2015 [...], όπου η Κοινοπραξία στη παράγραφο 2 επισημοποιεί πως ενοικιαζόμενα οχήματα μπορούν να*

ασφαλιστούν μόνο μέσω της Κοινοπραξίας. Το ίδιο προκύπτει και από το Άρθρο 6 της Συμφωνίας βάσει της οποίας λειτουργεί μέχρι σήμερα η Κοινοπραξία [...]. Η πρακτική αυτή είναι αντίθετη με το Άρθρο 3(1)(β) του Κυπριακού Νόμου περί Ανταγωνισμού που απαγορεύει τις συμφωνίες που οδηγούν στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής ή της διάθεσης προϊόντων ή υπηρεσιών. Από τη στιγμή που ως αποτέλεσμα της ίδρυσης της Κοινοπραξίας δεν είναι δυνατή η προσφορά των σχετικών υπηρεσιών από τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρείες-μέλη (δηλ. των αγορών α) παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης για μισθώσεις μικρής διάρκειας και β) παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης για μισθώσεις μακράς διάρκειας), προκύπτει περαιτέρω ζήτημα παράβασης του Άρθρου 3 (1) (β) του Κυπριακού Νόμου, καθώς και του Άρθρου 101 (1) ΣΛΕΕ. Αυτό είναι επιπρόσθετο όμως με την παράβαση του Άρθρου 3 (1) (α) που εξηγήθηκε λεπτομερώς στην Καταγγελία. Η Καταγγέλλουσα δεν θεωρεί ότι υπάρχει η οποιαδήποτε κατανομή αγορών από τη λειτουργία της Κοινοπραξίας σε αντίθεση με το Άρθρο 3 (1) (γ) του Κυπριακού Νόμου.»

5.2 Στοιχεία από καταγγελλόμενη Κοινοπραξία

Η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία, σε απαντήσεις της που απέστειλε στις 19/9/2016 κατά την προκαταρκτική έρευνα, ανέφερε σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής των εργασιών της τα ακόλουθα:

- 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. Οι πελάτες της Κοινοπραξίας εξυπηρετούνται απ' ευθείας από το προσωπικό της.
- 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 (συμπεριλαμβανομένου του κόστους κτήσης) κυμαίνεται γύρω στο 37%. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Συνδέσμου Ασφαλιστικών Εταιρειών Κύπρου, το 2014 το κόστος αυτό ήταν 37,08%. Το ίδιο έτος το κόστος της Κοινοπραξίας ήταν 13,07%.
- 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 από καιρού εις καιρόν ως αποτέλεσμα σοβαρών δυστυχημάτων.
- Η Κοινοπραξία έχει πολύ ψηλή ίδια κράτηση στην Αντασφαλιστική Σύμβαση (€1.000.000). Αυτό της εξασφαλίζει συγκριτικά χαμηλά αντασφάλιστρα προς όφελος των πελατών της.

Όμως συνεπάγεται και την αντιμετώπιση με δικούς της πόρους όλων των απαιτήσεων μέχρι του πιο πάνω ποσού και κατά συνέπεια αυτό επιβάλλει την ανάγκη δημιουργίας και διατήρησης ανάλογων αποθεματικών.

- Επίσης, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι οι εργασίες της αποτελούνται από συνήθεις ασφαλιστικές εργασίες που διεξάγονται εκ μέρους και για λογαριασμό των ασφαλιστικών εταιρειών-μελών της. Αυτές δεν καλύπτονται από κάποιο ειδικό νομοθετικό πλαίσιο, αλλά διέπονται από τους περί της Ασκήσεως Ασφαλιστικών Εργασιών και Άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμους 2002 μέχρι 2008 και Κανονισμούς.
- Η Κοινοπραξία θεωρεί ανυπόστατο και αβάσιμο τον ισχυρισμό της Autotechnica ότι η Κοινοπραξία «εμμένει όπως ασφαλίζει αποκλειστικά η ίδια τα ενοικιαζόμενα οχήματα» και διατείνεται ότι η Κοινοπραξία λειτουργεί ως καταφύγιο για όσους δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ασφαλιστική κάλυψη από την αγορά. Προς τούτο, εξηγεί ότι στην Κύπρο τα συνολικά ετήσια ασφάλιστρα, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ανέρχονται περίπου σε €160 εκατομμύρια και λειτουργούν 23 εταιρείες που προσφέρουν ασφαλιστική κάλυψη οχημάτων, επομένως αντιστοιχούν κατά μέσο όρο λιγότερα από €7 εκατομμύρια ανά εταιρεία. Προσθέτει ότι δώδεκα από αυτές έχουν κύκλο εργασιών από €100.000 μέχρι €5.000.000. Συμπεραίνει ότι είναι αρκετό να δει κανείς τις αποζημιώσεις που παρατίθενται στον Λογαριασμό Αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας για τα Οχήματα Ενοικίασης για τα Έτη 2011-2015 για να αντιληφθεί τον λόγο που τόσο μικρές εταιρείες είναι απρόθυμες να αναλάβουν από μόνες τους τόσο σοβαρούς κινδύνους. Επίσης, το σύνολο των ασφαλιστρών των οχημάτων ενοικίασης στην Κύπρο είναι περίπου €3,6 εκατομμύρια, δηλαδή αν τα εισέπρατταν οι εταιρείες θα αναλογούσαν κατά μέσο όρο €156.000 σε κάθε εταιρεία. Και πάλι, βλέποντας κανείς τα πιο πάνω ποσά αποζημιώσεων, αντιλαμβάνεται γιατί δεν υπάρχει προθυμία ανάληψης τέτοιων κινδύνων από τόσο μικρές εταιρείες. Περαιτέρω, υποστηρίζει ότι για να προσφέρουν ασφαλιστική κάλυψη σε οχήματα ενοικίασης οι 23 ασφαλιστικές εταιρείες από μόνες τους θα χρειαστούν και ανάλογη ανασφαλιστική κάλυψη για την οποία το κόστος θα είναι συγκριτικά αβάστακτο σε σχέση με εκείνο της Κοινοπραξίας, η οποία εξασφαλίζει χαμηλά υπό τις περιστάσεις ανασφάλιστρα, διότι ο καταμερισμός των κινδύνων μεταξύ όλων των εταιρειών της επιτρέπει να πληρώνει η ίδια το πρώτο εκατομμύριο για κάθε δυστύχημα.
- Επιπλέον, η Κοινοπραξία υποστηρίζει ότι η Συμφωνία³ με την οποία λειτουργεί δεν περιέχει κανένα απαγορευτικό όρο για τα μέλη της και αυτό είναι γνωστό τόσο στους πελάτες της όσο και στις εταιρείες-μέλη της. Σύμφωνα με την Κοινοπραξία, αυτό επιβεβαιώνεται από το

³ Η Συμφωνία δημιουργίας και λειτουργίας της Κοινοπραξίας που βρίσκεται σε ισχύ.

γεγονός ότι τρεις από τις εταιρείες - μέλη της απάντησαν θετικά σε αίτημα της καταγγέλλουσας εταιρείας για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας.

- Ταυτόχρονα, η Κοινοπραξία υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να γίνει σύγκριση με άλλες χώρες για τους ακόλουθους λόγους: (α) οι εταιρείες σε άλλες χώρες έχουν ετήσιο κύκλο εργασιών, κάποιες φορές, πολλαπλάσιο του συνόλου του κύκλου εργασιών όλων των εταιρειών της Κύπρου μαζί, ώστε να μπορούν να αναλάβουν τους σχετικούς κίνδυνους, (β) στις άλλες χώρες οι αριθμοί των οχημάτων είναι τεράστιοι και αποδίδουν μεγάλα ποσά ασφαλιστρών ώστε να δημιουργούνται τα απαραίτητα αποθεματικά για την πληρωμή των αποζημιώσεων και (γ) στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η χρήση οχημάτων ενοικίασης από ξένους επισκέπτες είναι συγκριτικά πολύ πιο περιορισμένη από την Κύπρο διότι στις χώρες αυτές υπάρχουν δίκτυα συγκοινωνιών που προσφέρουν επαρκώς διάφορα άλλα μέσα μεταφοράς (τρένα, τράμ, μετρό κ.λπ.) τα οποία χρησιμοποιούν οι επισκέπτες.
- Πέρα των πιο πάνω, η Κοινοπραξία ενημερώνει ότι στην επιστολή της, ημερομηνίας 23/11/2015, ήθελε να διευκρινίσει τόσο στα στελέχη των εταιρειών-μελών της, στο πρόσωπο ή πρόσωπα που ασκούν το επάγγελμα του ασφαλιστικού διαμεσολαβητή όσο και στους πελάτες της, τις επικείμενες αλλαγές στη νομοθεσία που θα επέρχονταν κατά την 1/1/2016. Συγκεκριμένα, οι αλλαγές είναι η κατάργηση του τέλους, το ότι η Κοινοπραξία δεν ασφαλίσει ιδιωτικά οχήματα και το ότι το θέμα της Χρηματοδοτικής Μίσθωσης είχε κατατεθεί τον Οκτώβρη 2015 στη Βουλή για ψήφιση και κατ' επέκταση αποφυγή σύγχυσης. Σημειώνεται ότι η νομοθεσία προβλέπει για εκμισθούμενα οχήματα χωρίς να διαφοροποιεί τα ενοικιαζόμενα οχήματα σε κατηγορίες αναλόγως της διάρκειας ενοικίασης τους.
- Όσον αφορά τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας εταιρείας για υπερβολικά ψηλά ασφάλιστρα, η Κοινοπραξία θεωρεί ότι ο εν λόγω ισχυρισμός δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και προς τούτο επισυνάπτει τα οικονομικά αποτελέσματα για τα οχήματα ενοικίασης για τα έτη 2011 – 2015 (που δείχνουν ότι μέσα σε πέντε χρόνια το συνολικό πλεόνασμα της είναι €907.800 πάνω σε σύνολο ασφαλιστρών €15.510.251, δηλαδή ένα ποσοστό 5,85% των ασφαλιστρών. Επίσης, δεδομένου ότι τα οχήματα ενοικίασης προκαλούν δυστυχήματα με κόστος αποζημιώσεων πολύ υψηλότερο από εκείνο των ιδιωτικών οχημάτων, για την Κοινοπραξία είναι λογικό τα ασφάλιστρα τους να είναι διαφορετικά, καθότι και το ρίσκο που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής είναι μεγαλύτερο.
- Επιπλέον, η Κοινοπραξία θεωρεί ότι τα ασφάλιστρα που πληρώνει η Autotechnica είναι τα πιο χαμηλά ένεκα της σημαντικής έκπτωσης που παίρνει με βάση αντικειμενική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των προηγούμενων ετών, όπως συμβαίνει με όλους τους πελάτες.

- Σημειώνεται ότι το μόνο έγγραφο που υπογράφεται από τον ασφαλισμένο προκειμένου να ασφαλίσει τα οχήματά του, τόσο στην περίπτωση της Κοινοπραξίας όσο σε όλες τις περιπτώσεις ασφάλισης οχημάτων από οποιοδήποτε ασφαλιστή, είναι η Πρόταση για Ασφάλιση. Επομένως, η Κοινοπραξία διερωτάται σε ποιες συμφωνίες ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα ότι «αναγκάζεται να υπογράψει».
- Περαιτέρω, η Κοινοπραξία εξηγεί ότι οι όροι ασφάλισης είναι οι ίδιοι σε όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια οχημάτων, ενώ όσον αφορά τον τρόπο πληρωμής των ασφαλιστρών, αυτά προκαταβάλλονται για να υπάρξει μια έγκυρη σύμβαση με βάση τις επιταγές του δικαίου των συμβάσεων. Δηλαδή, ο ασφαλισμένος καταβάλλει το ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής, ως αντιπαροχή, αναλαμβάνει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις τρίτων που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα της χρήσης του ασφαλισμένου οχήματος. Παρά ταύτα η Κοινοπραξία, για να βοηθήσει τους πελάτες της με στόλους οχημάτων, ιδιαίτερα από τότε που άρχισε η οικονομική κρίση, τους παρέχει μεγάλες διευκολύνσεις στην πληρωμή των ασφαλιστρών τους. Συνεπώς, δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας περί επιβολής των όρων.
- Επιπρόσθετα, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι το μοναδικό κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των βασικών ασφαλιστρών, όταν παρουσιασθεί ανάγκη αναθεώρησης τους, τόσο των οχημάτων ενοικίασης όσο και όλων των τύπων οχημάτων που ασφαρίζει η Κοινοπραξία, είναι το ιστορικό των οικονομικών αποτελεσμάτων κάθε κατηγορίας και τα σχετικά στατιστικά στοιχεία όπως προκύπτουν από την πολύχρονη εμπειρία της στη διαχείριση αυτού του κινδύνου.

Επιπλέον, η καταγγελλόμενη Κοινοπραξία, σε απαντήσεις της που απέστειλε στις 31/5/2018 κατά την προκαταρκτική έρευνα, ανέφερε τα ακόλουθα:

- Η Κοινοπραξία, κατά το στάδιο υποβολής της πρότασης για ασφάλιση, δεν γνωρίζει κατά πόσο η μίσθωση θα είναι μακράς ή μικρής διάρκειας, αλλά ούτε μπορεί να υπάρξει διαχωρισμός μεταξύ ενοικιάσεων μικρής και μεγάλης διάρκειας, καθότι τα ίδια οχήματα προσφέρονται και για μικρή και για μεγάλη διάρκεια. Ως αποτέλεσμα, η Κοινοπραξία δεν είναι σε θέση να παράσχει οποιαδήποτε σχετικά στοιχεία π.χ. τον αριθμό των οχημάτων ενοικίασης μακράς διάρκειας για τα έτη 2014-2016, τους πελάτες της και το μερίδιο αγοράς στην εν λόγω αγορά, τις ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας και το μερίδιο αγοράς αυτών.
- Τα μέλη της Κοινοπραξίας δύνανται να ασφαλίσουν οποιοδήποτε είδος κινδύνου επιθυμούν.

- Η καταγγέλλουσα με το όνομα το οποίο φέρει σήμερα, ήταν πελάτης της Κοινοπραξίας από το έτος 2015 μέχρι τέλος του 2017, καθώς η Autotechnica από 1/1/2018 δεν ανανέωσε τα ασφαλιστήρια/καλύψεις που διατηρούσε στην Κοινοπραξία.
- Η Κοινοπραξία δεν γνωρίζει πότε η Autotechnica ξεκίνησε την παροχή χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) ούτε από πότε συνεργάζεται με άλλες ασφαλιστικές εταιρείες.
- Η Κοινοπραξία σημειώνει ότι απέστειλε επιστολή στην Επιτροπή ενημερώνοντάς την ότι η Autotechnica είχε εξασφαλίσει ασφαλιστική κάλυψη για τα οχήματά της από ασφαλιστική εταιρεία και ταυτόχρονα διατύπωσε τη θέση της ότι: *«η παρούσα καταγγελία φαίνεται ότι εδράζεται στον ισχυρισμό, τον οποίο απορρίπτουμε, ότι η Κοινοπραξία αποτελεί μονοπώλιο στη σχετική αγορά και απαγορεύει ή/και αποτρέπει τα Μέλη της από το να ασφαλίζουν κινδύνους τους οποίους συνήθως ασφαλίζει η Κοινοπραξία, με αποτέλεσμα να αναγκάζεται να αποτεινεται στην Κοινοπραξία για ασφάλιση των οχημάτων της»*. Καταλήγει αναφέροντας ότι: *«δεδομένης της εξασφάλισης ασφαλιστικής κάλυψης για ολόκληρο το στόλο της Καταγγέλλουσας θεωρούμε ότι το αντικείμενο της καταγγελίας έχει, στην ουσία, εκλείψει, και η διερεύνηση της δεν θα πρέπει να συνεχιστεί, προς αποφυγήν περαιτέρω εξόδων και ανάλωσης του πολύτιμου χρόνου της Επιτροπής»*.
- Η Κοινοπραξία δεν είναι σε θέση να προσδιορίσει ακριβώς τον αριθμό των οχημάτων που ασφάλισε η Autotechnica στην Κοινοπραξία ή σε τρίτη/ες ασφαλιστικές εταιρείες από το έτος που ξεκίνησε το leasing, ήτοι το 2015, μέχρι το 2016, καθώς η διάρκεια ασφαλιστηρίων δεν ήταν ετήσιες για όλα τα οχήματα της Autotechnica. Όμως, υπολογίζει ότι: *«κατά το έτος 2015 ασφάλισε μεταξύ 190 και 520 αυτοκίνητα της Καταγγέλλουσας και το 2016 μεταξύ 182 και 708 αυτοκίνητα της Καταγγέλλουσας»*.
- Δεν γνωρίζει πότε και ποια εταιρεία ξεκίνησε να προσφέρει χρηματοδοτική μίσθωση (leasing).
- Ο λογαριασμός αποτελεσμάτων για τα οχήματα ενοικίασης για τα έτη 2011-2015 δεν συμπεριλαμβάνει μοτοσυκλέτες ή/και μοτοποδήλατα.

5.3 Θέσεις της Κοινοπραξίας επί της καταγγελίας της Autotechnica

Η Κοινοπραξία, με επιστολή της στις 24/1/2017 παρέθεσε τις παρατηρήσεις και τα σχόλια της επί της καταγγελίας της εταιρείας Autotechnica. Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια της καταγράφονται πιο κάτω:

- Όσον αφορά τη συμφωνία της Κοινοπραξίας επισημαίνεται ότι η Autotechnica δεν παρουσίασε την ισχύουσα συμφωνία μεταξύ των Μελών της Κοινοπραξίας, αλλά αυτή η οποία ίσχυε πριν την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μάλιστα ανυπόγραφη

και η οποία περιλαμβάνει την παράγραφο 6 που προνοεί ότι: «*No member shall write any pool insurance for its own account other than the insurances as defined in paragraph 5(iv) above*», δηλαδή η Κοινοπραξία δεν επιτρέπει στα μέλη της να ασφαλίζουν από μόνα τους τα είδη κινδύνων που καταγράφονται στην παράγραφο 5 της Συμφωνίας. Η Κοινοπραξία αναφέρει στην επιστολή της ότι: «*στην παρούσα ισχύουσα συμφωνία δεν υπάρχει οποιοσδήποτε όρος ο οποίος να απαγορεύει ή να δύναται να ερμηνευθεί κατά τρόπο που να αποτρέπει τα μέλη της Κοινοπραξίας να ασφαλίζουν οποιοδήποτε είδος κινδύνου επιθυμούν.*»

- Επιπρόσθετα, η Κοινοπραξία θεωρεί ότι: «*η παραδοχή της Καταγγέλλουσας για το γεγονός ότι δέχθηκε προσφορές για την ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης της έρχεται σε αντίθεση με τα όσα ισχυρίζεται περί δήθεν απαγόρευσης από μέρους της Κοινοπραξίας σε ασφαλιστικές-μέλη της να ασφαλίζουν κινδύνους που συνήθως ασφαλίζει η Κοινοπραξία και με τους ισχυρισμούς της περί κλειστής αγοράς*».
- Η Κοινοπραξία διερωτάται τον λόγο που η Autotechnica διαχωρίζει τις ενοικιάσεις οχημάτων «*σε μικρής και μεγάλης διάρκειας*» αφού τα ίδια οχήματα ενοικίασης προσφέρονται και για μικρής και για μεγάλης διάρκειας ενοικίαση. Όμως από το περιεχόμενο της καταγγελίας φαίνεται ότι «*ενοικίαση μακράς διάρκειας*» είναι τα οχήματα εταιρείας που ασφαλίστηκαν και οδηγούνται από Κύπριους οδηγούς ή από διευθυντές και στελέχη των εταιρειών στις οποίες ενοικιάστηκαν, προφανώς πάνω σε ετήσια βάση, ενώ «*ενοικίαση μικρής διάρκειας*» είναι οχήματα που ενοικιάζονται σε ξένους τουρίστες.
- Η Κοινοπραξία διατείνεται ότι η καταγγέλλουσα παραγνωρίζει το γεγονός ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες Μέλη της Κοινοπραξίας δεν είναι διατεθειμένες να ασφαλίζουν οχήματα ενοικίασης, εκτός από μερικές που ασφαλίζουν, σε κάποιες περιπτώσεις οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας. Στη συνέχεια επισημαίνει ότι αυτός είναι ο λόγος που δημιουργήθηκε η Κοινοπραξία, για να «*καλύψει αυτό το κενό εξυπηρετώντας το δημόσιο συμφέρον το οποίο επιτάσσει την ασφάλιση έναντι τρίτου όλων των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν σε δημόσιες οδούς. Αν δεν υπήρχε η Κοινοπραξία για να ασφαλίζει οχήματα δημόσιας χρήσης, ειδικά τις μισθώσεις μικρής διάρκειας, [...] τα οποία δεν επιθυμούν να ασφαλίζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, σε μια χώρα η οποία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό, θα δημιουργείτο τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα το οποίο θα επηρέαζε δυσμενώς το δημόσιο συμφέρον*».

5.4 Στοιχεία από τις 23 Ασφαλιστικές Εταιρείες

5.4.1 Δραστηριοποίηση των Ασφαλιστικών Εταιρειών στην Κύπρο

Η ημερομηνία που οι Ασφαλιστικές Εταιρείες άρχισαν να δραστηριοποιούνται στην κυπριακή αγορά φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
Γενικές Ασφάλειες	1951
Μινέρβα	1970
Commercial	1973
Κόσμος	1981
CNP	28/4/1981
Atlantic	1983
Κεντρική	1985
Trust	1990
Progressive	1991
Eurosure	1992
Παγκυπριακή	1992
Allianz	1993
Altius	1993
Prime	1996
Royal	1999
Gan Direct	1/6/2000
Εθνική	1/1/2001
Hydra	2001
Olympic	2001
Υδρόγειος	12/3/2003
Lumen	2010
Catlin	2011
AIG	1/12/2011

5.4.2 Δραστηριότητες των Ασφαλιστικών Εταιρειών

Σύμφωνα με όσα έχουν αναφέρει στις απαντήσεις τους κατά την προκαταρκτική έρευνα οι εν λόγω εταιρείες προσφέρουν ασφαλιστικές υπηρεσίες ως ακολούθως:

- Η AIG στον Κλάδο Ατυχημάτων και Ασθενειών, Κλάδο Οχημάτων, Κλάδο Σιδηροδρομικών Οχημάτων, Κλάδο Αεροσκαφών, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Κλάδο Πυρκαγιάς και Στοιχείων της Φύσης, Κλάδο Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Κλάδο Ευθύνης από Μηχανοκίνητα Οχήματα, Κλάδο Ευθύνης από Αεροσκάφη, Κλάδο Ευθύνης Σκαφών, Κλάδο Γενικής Ευθύνης, Κλάδο Πιστώσεων, Κλάδο Εγγυήσεων, Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης, Κλάδο Νομικής Προστασίας, Κλάδο Βοήθειας.
- Η Allianz στην προώθηση ασφαλιστικών προϊόντων, ειδικότερα στον Κλάδο Αυτοκινήτων.
- Η Altius στον Κλάδο Ζωής και στον Κλάδο Γενικής Φύσης.
- Η Catlin στην Ασφάλιση Περιουσίας (Πυρός και συναφών κινδύνων), Ασφάλιση Αστικής Ευθύνης, Ασφάλιση Ευθύνης Εργοδότη, Ασφάλιση Θαλάσσιων Μεταφορών, Ασφάλιση Μηχανοκίνητων Οχημάτων, Ασφάλιση Πιστώσεων και Ασφάλιση Σκαφών Αναψυχής.

- Η Commercial στην Ασφάλιση Ατυχημάτων και Ασθενειών, Ασφάλιση Οχημάτων, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Ασφάλιση Πυρκαγιάς και Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Κλάδο Ευθύνης Σκαφών, Κλάδο Γενικής Ευθύνης, Κλάδο Εγγυήσεων, Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης.
- Η Gan Direct στον Γενικό Κλάδο Ιδιωτικών Ασφαλίσεων.
- Η Εθνική και η Trust στον κλάδο Ασφάλισης Ατυχημάτων και Ασθενειών, Ασφάλισης Οχημάτων, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Ασφάλισης Πυρκαγιάς και Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Κλάδο Ευθύνης Σκαφών, Κλάδο Γενικής Ευθύνης και Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης.
- Η Υδρογείος στον κλάδο Ασφάλισης Ατυχημάτων και Ασθενειών, Ασφάλισης Οχημάτων, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Ασφάλισης Πυρκαγιάς και Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Κλάδο Ευθύνης Σκαφών, Κλάδο Εγγυήσεων, Κλάδο Γενικής Ευθύνης, Κλάδο Βοηθείας και Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης.
- Η Atlantic στον κλάδο Ασφάλισης Ατυχημάτων και Ασθενειών, Ασφάλισης Οχημάτων, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Ασφάλιση Αεροσκαφών, Ασφάλισης Πυρκαγιάς και Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Ασφάλισης Ευθύνης, Κλάδο Εγγυήσεων και Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης.
- Η Κόσμος και η Παγκυπριακή στον Κλάδο Γενικής Φύσης Ασφαλειών.
- Η Μινέρβα στην Ασφάλιση Οχημάτων, Κλάδο Ευθύνης, Κλάδο Κατά Παντός Κινδύνου, Κλάδο Πυρός και Κλοπής, Κλάδο Υγείας και Ατυχημάτων και Θαλάσσης.
- Οι Γενικές Ασφάλειες, Hydra, Eurosure, CNP, Lumen, Κεντρική, Prime, Progressive και Royal στον Γενικό Κλάδο.
- Η Olympic στον κλάδο Ασφάλισης Ατυχημάτων και Ασθενειών, Ασφάλισης Οχημάτων, Κλάδο Πλοίων, Κλάδο Μεταφερόμενων Εμπορευμάτων, Ασφάλισης Πυρκαγιάς και Άλλης Ζημιάς σε Περιουσιακά Στοιχεία, Κλάδο Γενικής Ευθύνης, Κλάδο Ευθύνης Σκαφών, Κλάδο Οικονομικής Απώλειας Ποικίλης Φύσης και Κλάδο Βοηθείας.

5.4.3 Συμμετοχή Ασφαλιστικών Εταιρειών στην Κοινοπραξία

Η Κοινοπραξία είναι όμιλος συνασφάλισης που τα μέλη της είναι οι 23 (είκοσι τρεις) Ασφαλιστικές Εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της ασφάλισης οχημάτων. Το ποσοστό συμμετοχής της κάθε Ασφαλιστικής Εταιρείας στην Κοινοπραξία καθορίζεται από τον κύκλο εργασιών της εταιρείας στον τομέα ασφάλισης μηχανοκινήτων οχημάτων και παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ (%)		
	2014	2015	2016
AIG	{...}	{...}	{...}
Allianz	{...}	{...}	{...}
Altius	{...}	{...}	{...}
Atlantic	{...}	{...}	{...}
Catlin	{...}	{...}	{...}
Commercial	{...}	{...}	{...}
CNP	{...}	{...}	{...}
Γενικές Ασφάλειες	{...}	{...}	{...}
Εθνική	{...}	{...}	{...}
Eurosure	{...}	{...}	{...}
Gan Direct	{...}	{...}	{...}
Hydra	{...}	{...}	{...}
Κεντρική	{...}	{...}	{...}
Κόσμος	{...}	{...}	{...}
Lumen*	{...}	{...}	{...}
Μινέρβα	{...}	{...}	{...}
Olympic	{...}	{...}	{...}
Παγκυπριακή	{...}	{...}	{...}
Progressive	{...}	{...}	{...}
Prime	{...}	{...}	{...}
Royal	{...}	{...}	{...}
Trust	{...}	{...}	{...}
Υδρόγειος	{...}	{...}	{...}

*{...}.

5.4.4 Λόγοι που οι Ασφαλιστικές εταιρείες δεν υπέβαλαν προσφορά για ασφάλιση οχημάτων

Κατά την προκαταρκτική έρευνα ζητήθηκε από τις ασφαλιστικές εταιρείες να εξηγήσουν τους λόγους για τους οποίους δεν υπέβαλαν προσφορά για ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης για βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες μισθώσεις, ανταποκρινόμενες στην επιστολή της Autotechnica, ημερομηνίας 1/7/2015.

Οι εταιρείες {...}, απάντησαν ότι δεν έλαβαν την επιστολή.

Επιπλέον, η {...} ανέφερε ότι δεν έλαβε την επιστολή, όμως σημειώνει ότι είναι πολιτική {...}: «να μην παρέχει κατά κανόνα ασφαλιστική κάλυψη σε οχήματα δημόσιας χρήσης, συμπεριλαμβανομένων ενοικιαζόμενων οχημάτων» διότι: «τέτοιου είδους κάλυψη περιλαμβάνει την διαχείριση και ανάληψη πολύ υψηλών κινδύνων σε βαθμό που η παροχή τέτοιων καλύψεων είναι, κατά κανόνα, ζημιογόνα και ασύμφορη για την ασφαλιστική επιχείρηση που τους αναλαμβάνει».

Ομοίως, η {...} ανέφερε ότι δεν παρέλαβε την επιστολή, όμως δεν θα μπορούσε να προσφέρει κάλυψη, καθώς ο συγκεκριμένος υποκλάδος ασφάλισης δεν εμπίπτει στους «αποδεκτούς» από την εταιρεία κινδύνους προς ασφάλιση.

Η {...} έκρινε σκόπιμο ότι: «λόγω της μη εμπειρίας της στην Κυπριακή αγορά σε διαχείριση παρόμοιων κινδύνων (υψηλός κίνδυνος ασφάλισης), της έλλειψης έμπειρου προσωπικού που απαιτεί αποδοχή τέτοιου κινδύνου κλπ, να μην προχωρήσει σε υποβολή προσφοράς».

Η {...} ανέφερε ότι δεν προχώρησε σε υποβολή προσφοράς γιατί η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης είναι ένας τομέας ασφάλισης που δεν ενδιαφέρει την εταιρεία λόγω του υψηλού κινδύνου που ενέχει.

Επιπρόσθετα, η {...} απάντησε ότι, αν και δεν παρέλαβε την επιστολή, έδωσε προσφορά στην Autotechnica το 2015 και το 2016 για μακροπρόθεσμη κάλυψη.

Ομοίως, η εταιρεία {...} ανέφερε ότι αν και δεν έλαβε την επιστολή, της ζητήθηκε προσφορά προφορικά μέσω διαμεσολαβητή, η οποία υποβλήθηκε στις 24/3/2016 αναφορικά με ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων για μακρά μίσθωση.

Η εταιρεία {...} απάντησε ότι δεν έλαβε καμία επιστολή από την εταιρεία Autotechnica (Cyprus) LTD με την οποία να της ζητείται προσφορά για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις, αλλά ούτε για μακροπρόθεσμες μισθώσεις και δεν υπέβαλε προς αυτήν οποιαδήποτε προσφορά. Επίσης αναφέρει ότι δεν έλαβε με κανένα τρόπο την επιστολή την οποία αναφέρει η καταγγέλλουσα εταιρεία ημερομηνίας 1/7/2015 και συνεπώς δεν προχώρησε σε προσφορά προς την εν λόγω εταιρεία.

Τέλος, η {...} ανέφερε ότι ασφαρίζει οχήματα της Autotechnica από το 2013, διότι δεν θεωρεί τα οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης ότι είναι υψηλού κινδύνου, καθότι ενοικιάζονται (μισθώνονται) κυρίως σε εταιρείες, αλλά και σε ιδιώτες (φυσικά πρόσωπα) και η εταιρεία, ως προϋπόθεση αποδοχής, ζητά και κατέχει τα ονόματα των μακροχρόνιων μισθωτών.

5.4.5 Θέση των Ασφαλιστικών εταιρειών αναφορικά με την παροχή ασφάλισης σε οχήματα ενοικίασης

Σε ερώτημα κατά την προκαταρκτική έρευνα κατά πόσο οι εταιρείες θα ήταν διατεθειμένες να παρέχουν ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης είτε για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις ή για μακροπρόθεσμες μισθώσεις ή/και για τις δύο υπηρεσίες, στην περίπτωση π.χ. διάλυσης της Κοινοπραξίας ή εφόσον αυτή έπαυε να ασφαρίζει τα οχήματα δημόσιας χρήσης κατά αποκλειστικότητα, οι εταιρείες έδωσαν τις ακόλουθες απαντήσεις:

Οι εταιρείες {...} ανέφεραν ότι η Κοινοπραξία δεν ασφαρίζει τα οχήματα ενοικίασης «κατ' αποκλειστικότητα» και ότι θα μπορούσαν και είναι ελεύθερες να προσφέρουν ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης. Κάποιες εξ αυτών συμπλήρωσαν ότι λόγω μεγέθους στην Κύπρο δεν αναλαμβάνονται τέτοια ρίσκα, και κάποιες άλλες ότι εναπόκειται και στο αν το επιτρέπει και η σύμβαση με τους ανασφαλιστές τους. Όλες πρόσθεσαν ότι δεν μπορούν να απαντήσουν πλήρως, διότι η κάθε περίπτωση είναι διαφορετική και συνεπώς χρειάζεται αξιολόγηση κατά περίπτωση. Πρόσθεσαν επίσης ότι η ασφάλιση των οχημάτων δημόσιας χρήσης, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ενοικίασης, εμπεριέχει υψηλούς ασφαλιστικούς κινδύνους που «προκύπτουν από τη εκτεταμένη χρήση των οχημάτων, την μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών, από το γεγονός ότι οι ξένοι/τουρίστες οδηγοί που χρησιμοποιούν συνήθως τα οχήματα ενοικίασης δεν είναι εξοικειωμένοι με το σύστημα και τους κυπριακούς κώδικες οδήγησης και οδικής συμπεριφοράς,

συμπεριλαμβανομένης της οδήγησης στην αριστερή πλευρά του δρόμου. Με τους κίνδυνους αυτούς συνεπάγεται αυξημένο ασφαλιστικό ρίσκο και συνήθως μεγάλα ποσά απαιτήσεων (claims)».

Επίσης, σύμφωνα με την {...} ένας άλλος σχετικός παράγοντας είναι και το κόστος της ανασφάλισης και σε περίπτωση που η {...} αναλάβει «*ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης θα αυξηθεί το κόστος ανασφάλισης σε σημείο που θα είναι ασύμφορο ακόμα και αβάσταχτο οικονομικά για ασφαλιστική εταιρεία να αναλαμβάνει το εν λόγω ρίσκο*».

Περαιτέρω, η {...}, αφού σημείωσε ότι δεν έλαβε ποτέ οποιαδήποτε επιστολή με ημερομηνία 1/7/2015 για υποβολή προσφοράς από την εταιρεία Autotechnica, ανέφερε ότι είχε υποβληθεί προς αυτήν αίτημα για υποβολή προσφοράς αναφορικά με την εταιρεία Hertz Limited προφορικά από τον διαμεσολαβητή κατά ή περί το 2016 και όχι το 2015 και προχώρησε σε σχετική προσφορά για ασφάλιση οχημάτων μακροχρόνιας μίσθωσης με ημερομηνία 24/3/2016.

Η {...} ανέφερε ότι δεν προβλέπεται να παρέχει ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης στο εγγύς μέλλον, έστω και αν σταματήσει η Κοινοπραξία, διότι «*είναι επιλεκτική στους κινδύνους που αναλαμβάνει με το χαρτοφυλάκιο της να περιορίζεται σε ομοιογενείς ιδιωτικούς κινδύνους*» και προσθέτει ότι από τα αποτελέσματα της Κοινοπραξίας διαφαίνεται ο ψηλός κίνδυνος που εμπεριέχεται στις αποζημιώσεις αυτού του είδους οχημάτων.

Η {...} ανέφερε ότι αξιολογεί κάθε πρόταση για ασφάλιση βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων και βάσει αυτών των κριτηρίων έχει ασφαλίσει «*οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης με οδηγούς μόνο εργοδοτούμενους της εταιρίας που πλήρωνε το μίσθωμα*». Προσθέτει ότι σε περίπτωση διάλυσης της Κοινοπραξίας, μεγάλος αριθμός οχημάτων δεν θα μπορεί να βρει ασφαλιστική κάλυψη, αλλά και αν βρει το κόστος θα είναι αισθητά ψηλότερο λόγω των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της Κοινοπραξίας (χαμηλό κόστος λειτουργίας, μηδέν κόστος απόκτησης, συγκριτικά χαμηλό κόστος ανασφάλισης λόγω της δυνατότητας της να κρατεί μεγάλο μέρος του κινδύνου).

Η {...} δεν θα ήταν διατεθειμένη να παρέχει την εν λόγω ασφάλιση λόγω ανάληψης πολύ υψηλών κινδύνων.

Η {...} απάντησε ότι η εμπειρία της στον κλάδο Μηχανοκίνητων Οχημάτων είναι μηδαμινή και «*με βάση τη σύμβαση που έχει με τον Όμιλο που την αντιπροσωπεύει, περιορίζει μεταξύ άλλων την ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασης). Επιτρέπεται μόνο η συνεισφορά της στο Κοινό Ταμείο της Κοινοπραξίας και του Ταμείου Ασφαλιστών Μηχανοκίνητων Οχημάτων*».

Η {...} απάντησε ότι δεν εξέτασε την ασφάλιση οχημάτων βραχυπρόθεσμης μίσθωσης, καθώς δεν εμπίπτει στις κατηγορίες οχημάτων που ασφαλίζει.

Σύμφωνα με την {...}, το γεγονός ότι δεν είναι διατεθειμένη να ασφαλίσει οχήματα ενοικίασης πρόκειται για απόφαση πολιτικής της εταιρείας.

Η {...} απάντησε ότι, η ανάληψη των κινδύνων, γίνεται με αξιολόγηση των πληροφοριών που δίνονται με την πρόταση ασφάλισης, η οποία υποβάλλεται.

Η {...} απάντησε ότι, στην Κύπρο: «η αποδοχή κινδύνων τέτοιου ρίσκου είναι μη εφικτή καθώς δεν υπάρχει ο απαιτούμενος αριθμός προσωπικού και εξειδίκευσης» και γι' αυτό, η εν λόγω εταιρεία, δραστηριοποιείται {...}.

Η {...} σημείωσε ότι: «[...] η Εταιρεία μας προσφέρει μεμονωμένα υπηρεσίες ασφάλισης αναφορικά με μακροπρόθεσμες μισθώσεις τις οποίες αξιολογεί και δεν είναι τόσο ψηλού κινδύνου όπως επίσης και αναφορικά με βραχυπρόθεσμες μισθώσεις μόνο για κάλυψη έναντι τρίτου σε μοτοσυκλέτες ενοικιάσεως και τετράτροχα που επίσης αξιολογεί ώστε να πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης της εταιρείας μας. Συγκεκριμένα, η εταιρεία μας σήμερα έχει ασφαλισμένα {...} οχήματα μακροπρόθεσμης μίσθωσης και {...} οχήματα βραχυπρόθεσμης (μοτοσυκλέτες και τετράτροχα ως αναφέρεται ανωτέρω).»

Η {...} ανέφερε ότι ο συγκεκριμένος κλάδος δεν εμπίπτει στους αποδεκτούς κλάδους ασφάλισης.

Η {...} ανέφερε ότι: «Η Κοινοπραξία δεν έχει αποκλειστικότητα στα οχήματα δημόσιας χρήσης. Εξού και η εταιρεία μας έχει σημαντικό αριθμό από αυτά ασφαλισμένο και επομένως με αυτό τον τρόπο απαντάται και το ερώτημά σας αν η εταιρεία μας θα ήταν διατεθειμένη να παρέχει ασφάλιση σε αυτά. Ως προς τα οχήματα ενοικίασης όμως δεν θα επαίρναμε τόσο μεγάλο κίνδυνο.»

Η {...} ανέφερε σχετικά ότι: «Για να σχηματιστεί άποψη στο κατά πόσο μπορούμε να παρέχουμε κάλυψη σε ένα κίνδυνο, θα πρέπει πρώτα να γίνει αξιολόγηση του κινδύνου. Κατά την αξιολόγηση του κινδύνου λαμβάνονται υπόψη αρκετοί παράγοντες που μεταξύ άλλων αφορούν τον (τους) προτεινόμενους οδηγούς (ηλικία, οδηγική εμπειρία κτλ.), τον τύπο και χρήση του οχήματος, το ιστορικό απαιτήσεων κτλ. Στην παρούσα περίπτωση δεν έχει προσκομιστεί τέτοια πληροφόρηση, άρα δεν μπορεί να γίνει αξιολόγηση του κινδύνου. Ως γενική αναφορά, η κάθε περίπτωση είναι διαφορετική και αξιολογείται στην βάση της παρεχόμενης πληροφόρησης.»

Η {...} απάντησε ότι θα μπορούσε να εξετάσει το ενδεχόμενο στην περίπτωση που η Κοινοπραξία καταργηθεί να ασφαλίσει οχήματα δημόσιας χρήσης με βραχυπρόθεσμη μίσθωση αξιολογώντας στη βάση των ακόλουθων κριτηρίων: αριθμός οχημάτων (μέγεθος στόλου οχημάτων), τύπος οχημάτων, ιπποδύναμη απόδοση ισχύος μηχανής, κατηγορίες οδηγών που θα οδηγούν, αξιολόγηση της ιδιοκτήτριας εταιρείας των οχημάτων, μέθοδοι διεύθυνσης και διαχείρισης του στόλου, επίπεδο συντήρησης και επισκευής του στόλου, ιστορικό απαιτήσεων, στατιστικά στοιχεία όπως μέσος όρος ηλικιών οδηγών, περιόδου ενοικίασης, εποχιακές διακυμάνσεις, μέσος όρος χιλιομέτρων ανά όχημα ανά έτος, ποσοστό χώρας προέλευσης ενοικιαστή/άδειας οδηγού, θεώρηση συμβολαίου βραχυπρόθεσμης ενοικίασης.

Η {...} αναφέρει σχετικά ότι δεν συνηθίζει να ασφαρίζει οχήματα ενοικιάσεως για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις καταγράφοντας διάφορους λόγους που αφορούν ότι κρίνονται ως υψηλός ασφαλιστικός κίνδυνος, αλλά όταν περί τον Νοέμβριο του 2015, εταιρεία που δραστηριοποιείται στην Κύπρο μεταξύ άλλων και στο χώρο ενοικιάσεως οχημάτων μακράς διάρκειας αποτάθηκε και ζήτησε προσφορά, αξιολόγησε τα στοιχεία ενώπιόν της και προχώρησε με ανάλογη προσφορά. Στην περίπτωση που η Κοινοπραξία θα διαλυθεί η εν λόγω εταιρεία προτίθεται να συνεχίσει να λειτουργεί με τον ίδιο τρόπο που ενεργεί μέχρι στιγμής, δηλαδή να αξιολογεί τον κάθε κίνδυνο με τα δικά του δεδομένα και να δίδει τις αντίστοιχες προσφορές.

5.4.6 Η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης στην Κύπρο θεωρείται ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου

Περαιτέρω κατά την προκαταρκτική έρευνα τέθηκε ερώτημα κατά πόσο η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης στην Κύπρο θεωρείται ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου, ώστε να δικαιολογείται η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης των εν λόγω οχημάτων από την Κοινοπραξία. Ταυτόχρονα, ζητήθηκε από τις ασφαλιστικές εταιρείες να κάνουν αναφορά στο είδος των κινδύνων και πως αυτοί διαφοροποιούνται από τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, καθώς επίσης και στις διαφορές στη φύση και τη χρήση των ενοικιαζόμενων οχημάτων σε σχέση με τα ιδιωτικά οχήματα. Οι εταιρείες έδωσαν τις ακόλουθες απαντήσεις:

- Οι εταιρείες {...} ανέφεραν ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης θεωρείται ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου, ώστε να δικαιολογείται η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης μέσω της Κοινοπραξίας, όμως η κάθε ασφαλιστική εταιρεία στον τομέα ασφάλισης οχημάτων είναι ελεύθερη να ασφαλίσει και οχήματα ενοικίασης.
- Σύμφωνα με τις εν λόγω εταιρείες, δεν είναι διατεθειμένες, εκ πρώτης όψεως, να ασφαλίζουν οχήματα ενοικίασης λόγω των υψηλών κινδύνων και των μεγάλων ποσών απαιτήσεων που συνδέονται με οχήματα ενοικίασης σε σύγκριση με τα ιδιωτικά οχήματα. Προσθέτουν ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης συνεπάγεται σοβαρότερους και μεγαλύτερους κινδύνους από αυτούς που υπάρχουν στα πλαίσια ασφάλισης οχημάτων ιδιωτικής χρήσης κυρίως λόγω της φύσης και της χρήσης των δύο ειδών οχημάτων και συγκεκριμένα για τους πιο κάτω λόγους: της συχνότητας και διάρκειας της χρήσης, της οδήγησης από ξένους επισκέπτες που δεν είναι εξοικειωμένοι με το σύστημα οδήγησης, ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι πιο προσεκτικός όταν οδηγεί το δικό του όχημα από όταν οδηγεί όχημα ενοικίασης, τα ενοικιαζόμενα οχήματα συνήθως έχουν μεγαλύτερο αριθμό επιβαίνοντων και το κόστος αποζημιώσεων.
- Η {...} απάντησε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης θεωρείται υψηλότερου κινδύνου από την ασφάλιση οχημάτων ιδιωτικής χρήσης για διάφορους λόγους και επανέλαβε περίπου όσα ανέφεραν οι προηγούμενες εταιρείες.

- Κατά τον ίδιο τρόπο, και η {...} ανέφερε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης εμπερικλείει υψηλότερους κινδύνους από την ασφάλιση οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, λαμβάνοντας υπόψη διάφορους παράγοντες όπως αυτούς που προαναφέρθηκαν από τις πιο πάνω εταιρείες.
 - Η {...} ανέφερε ότι: «*Η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασεως στη Κύπρο θεωρείται ως υψηλού κινδύνου για τους ακόλουθους λόγους: (α) τα οχήματα ενοικίασεως τυγχάνουν πολύ μεγάλης χρήσης ακριβώς γιατί κατά συντριπτική πλειοψηφία τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται από ξένους επισκέπτες οι οποίοι βρίσκονται στη χώρα μας για τουρισμό. Συνεπώς είναι αυξημένος ο κίνδυνος εμπλοκής ενός τέτοιου οχήματος σε τροχαίο δυστύχημα γιατί πολύ απλά χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο πολύ περισσότερες ώρες ημερησίως από ένα ιδιωτικό όχημα, του οποίου ο ιδιοκτήτης το χρησιμοποιεί για να πάει στη δουλειά του. (β) τα οχήματα ενοικίασεως χρησιμοποιούνται σε ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό, πέραν του 50%, από ξένους επισκέπτες οι οποίοι δεν είναι εξοικειωμένοι με το σύστημα οδήγησης της Κύπρου, δηλαδή την κυκλοφορία στην αριστερή λωρίδα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων, τα οποία στη πλειοψηφία τους είναι εντελώς απρόβλεπτα και αδικαιολόγητα, που βεβαίως δεν προκαλούνται τέτοια από Κύπριους οδηγούς (γ) στα οχήματα ενοικίασεως συνήθως επιβαίνουν πολλά άτομα με αποτέλεσμα οι τροχαίες συγκρούσεις να έχουν μεγαλύτερο αριθμό τραυματιών, (δ) το κόστος των αποζημιώσεων για τέτοια ατυχήματα είναι ιδιαίτερα υψηλό σε σχέση με ενδεχομένως ένα ίδιο ατύχημα με Κύπριους υπηκόους γιατί τα ποσά που επιδικάζονται σε χώρες του εξωτερικού για αποζημιώσεις είναι πολλές φορές διπλάσια από την Κύπρο. Επίσης το κόστος των δικηγορικών εξόδων για δικηγόρους του εξωτερικού είναι κατά πολύ μεγαλύτερο, ως επίσης και το κόστος υπεράσπισης των εταιρειών μας από δικηγορικές εταιρείες στο εξωτερικό είναι πάντοτε πολλαπλάσιο των χρημάτων που πληρώνουμε στη Κύπρο.»*
 - Η {...} απάντησε ότι: «*(α) Η εταιρεία δεν θεωρεί τα οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου στο βαθμό ώστε να δικαιολογείται η ασφαλιστική κάλυψη αποκλειστικά μέσω της Κοινοπραξίας. Οι λόγοι έχουν αναφερθεί σε έκταση σε προηγούμενες αναφορές στο παρόν ερωτηματολόγιο.*
- (β) Όσον αφορά τα οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης, τα οποία κατά κύριο λόγο είναι saloon ή και τύπου jeep, τα οποία συνήθως χρησιμοποιούνται για σκοπούς κοινωνικούς και αναψυχής, αυτά θεωρούνται υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου για τον λόγο ότι συνήθως μισθώνονται από επισκέπτες εξωτερικού, χωρίς εμπειρία οδήγησης στην Κύπρο όπου η οδήγηση είναι στην αριστερή λωρίδα του δρόμου. Επιπλέον δεν είναι δυνατή ή πρακτική η εξασφάλιση ιστορικού απαιτήσεων των οδηγών. Ωστόσο όπως ήδη*

αναφέρθηκε η εταιρεία θα μπορούσε να εξετάσει υπό προϋποθέσεις την ασφάλιση οχημάτων βραχυπρόθεσμης μίσθωσης. Κατά την κρίση της εταιρείας αυτό που διαφοροποιεί το κίνδυνο μεταξύ οχημάτων βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης μίσθωσης και οχημάτων ιδιωτικής χρήσης είναι η μη συγκέντρωση όλων των λεπτομερειών που διαλαμβάνει η πρόταση ασφάλισης όπως συμβαίνει στην περίπτωση των ιδιωτικών οχημάτων. Ιδιαίτερα όσον αφορά στα οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης οι κατηγορίες των οδηγών και η συχνή εναλλαγή των οδηγών.

(γ) Αναφορικά με οχήματα δημόσιας χρήσης όπως:

1. Ταξί
2. Λεωφορεία
3. Φορηγά
4. Μη αποδεκτοί κίνδυνοι (*rejected risks*), από ασφαλιστικές εταιρείες.

Η εταιρεία έχει την γνώμη ότι και αυτοί οι κίνδυνοι μπορούν να εξυπηρετηθούν παράλληλα με την Κοινοπραξία και από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Αρκεί να ληφθεί υπόψη ότι οχήματα που εμπίπτουν στις πιο πάνω κατηγορίες 2 και 3 τυγχάνουν ήδη ασφαλιστικής κάλυψης σε ασφαλιστικές εταιρείες όταν είναι ιδιωτικής χρήσης, τα ταξί ασφαλίζονται για ίδιες ζημιές, και οι μη αποδεκτοί κίνδυνοι δεν απορρίπτονται απαραίτητα από όλη την αγορά αλλά τουλάχιστο από τρεις ασφαλιστικές εταιρείες.»

- Η {...} ανέφερε ότι δεν έχει προβεί σε οποιαδήποτε μελέτη που να αφορά το θέμα ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης στην Κύπρο.
- Η {...} ανέφερε ότι η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης αποτελεί ειδική περίπτωση αξιολόγησης κινδύνου, ειδικότερα για την κυπριακή αγορά που οι ξένοι οδηγοί στην πλειοψηφία τους δεν είναι εξοικειωμένοι στο σύστημα οδήγησης.
- Η {...} απάντησε ότι: «στις περιπτώσεις βραχυπρόθεσμων μισθώσεων, επειδή ακριβώς δεν υπάρχει δυνατότητα αξιολόγησης του οδηγού, το τιμολόγιο και οι καλύψεις δεν θα μπορούσαν να ήταν οι ίδιες με αυτές των συνηθισμένων καλύψεων. Σίγουρα, επιχειρηματικά ένας κίνδυνος για να είναι ελκυστικός πρέπει να υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός οχημάτων προς ασφάλιση και η τιμή να είναι τέτοια που να καλύπτει τις πιθανές ζημιές.» Πρόσθεσε ότι σε περίπτωση διάλυσης της Κοινοπραξίας θα εξέταζε το ενδεχόμενο να παρείχε ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις, λαμβάνοντας υπόψη κατά πόσο αυτό θα ήταν οικονομικά συμφέρον προς την {...}, που με τα σημερινά συνήθη ασφάλιστρα δεν είναι.
- Η {...}, η {...}, η {...} και η {...} απάντησαν ότι δεν παρέχουν ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης.

- Η {...} έδωσε την ακόλουθη απάντηση: «λόγω του ότι δεν διαθέτουμε ως Εταιρεία Αντασφαλιστικές Καλύψεις για οχήματα ενοικίασεως και επίσης είναι εκτός της πολιτικής μας, δεν χρειάστηκε ποτέ να ασχοληθούμε με το θέμα».
- Η {...} ανέφερε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης θεωρείται ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου και πιο συγκεκριμένα για τις ενοικιάσεις για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις σημείωσε ότι: «τέτοιες ασφαλίσσεις δεν καλύπτονται από τις αντασφαλιστικές συμβάσεις που διατηρούμε και εάν ζητηθεί τέτοια κάλυψη, τότε το κόστος της αντασφάλισης θα είναι τέτοιο, όπου σε συνδυασμό με τα κακά αποτελέσματα που έχουν τέτοιες ασφαλίσσεις, το αποτέλεσμα για την Εταιρεία μας θα είναι καταστροφικό».
- Η {...}, επίσης, θεωρεί ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης είναι υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου λόγω της οδήγησης των οχημάτων από ξένους τουρίστες που δεν είναι εξοικειωμένοι με το δικό μας σύστημα οδήγησης, της πολύ μεγάλης χρήσης τους σε σύγκριση με τα ιδιωτικά οχήματα, του τεράστιου κόστους των απαιτήσεων, των δικηγορικών, των ιατρικών και άλλων εξόδων για πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η {...} ανέφερε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης θεωρείται ως υψηλού κινδύνου για τους ακόλουθους λόγους: η εκτεταμένη χρήση των οχημάτων αυτών, η μεταφορά πολλών ξένων επιβατών, το υψηλό κόστος των απαιτήσεων, η οδήγηση από αλλοδαπούς που δεν είναι εξοικειωμένοι με το δικό μας σύστημα οδήγησης κ.ά..
- Η {...} απάντησε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης θεωρείται πολύ υψηλού κινδύνου κυρίως για τους παρακάτω λόγους: (α) η χρήση γίνεται από πολλαπλούς οδηγούς μέσα στην ασφαλιστική περίοδο των οποίων δεν μπορεί να ελεγχθεί το ιστορικό απαιτήσεων τους και (β) η χρήση των οχημάτων γίνεται κατά κύριο λόγο από οδηγούς που είναι καθόλου ή λιγότερο εξοικειωμένοι με την οδήγηση στην αριστερή πλευρά του δρόμου.

5.4.7 Περιορισμοί στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης

Κατά την προκαταρκτική έρευνα ζητήθηκε από τις ασφαλιστικές εταιρείες να επεξηγήσουν τους περιορισμούς στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης, λόγω της συμφωνίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες μετόχους/μέλη της Κοινοπραξίας και να αναφέρουν κατά πόσο θεωρούν ότι τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας, που έχει συναφθεί για τη δημιουργία της Κοινοπραξίας, θέτουν περιορισμούς ή/και αποκλείουν από τις ασφαλιστικές εταιρείες το δικαίωμα να παρέχουν ασφαλιστικές υπηρεσίες αναφορικά με οχήματα δημόσιας χρήσης.

Οι εταιρείες {...} ανέφεραν ότι δεν έχουν οποιουδήποτε περιορισμούς στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης, δυνάμει της εν ισχύ Συμφωνίας του 2004 με τα μέλη της Κοινοπραξίας, αλλά ούτε και στην πράξη η Κοινοπραξία επιβάλλει οποιοδήποτε περιορισμό στα Μέλη της, αλλά ούτε και μπορεί να επιβάλει οποιοδήποτε περιορισμό αναφορικά με το ποια οχήματα μπορεί να ασφαλίσει

το εκάστοτε μέλος. Επιπρόσθετα, οι εταιρείες πιστεύουν ότι τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας δεν επιδέχονται τέτοιας ερμηνείας, ήτοι να περιορίσουν και/ή να αποκλείσουν το δικαίωμα των ασφαλιστικών εταιρειών να παρέχουν ασφαλιστικές υπηρεσίες σχετικά με οχήματα δημόσιας χρήσης συμπεριλαμβανομένων και οχημάτων ενοικίασης, καθώς και η Συμφωνία, εάν ιδωθεί στο σύνολό της, δεν περιέχει οποιοδήποτε περιορισμό για τις ασφαλιστικές εταιρείες/μέλη της Κοινοπραξίας.

Η {...} δεν θεωρεί ότι έχει οποιοσδήποτε περιορισμούς στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης και αναφέρει ότι ο λόγος που δεν ασφαλίζει οχήματα δημόσιας χρήσης είναι η {...}. Προσθέτει ότι τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας δεν θέτουν οποιοδήποτε περιορισμό στη δυνατότητα των μελών της Κοινοπραξίας να ασφαλίζουν από μόνα τους τέτοιου είδους κινδύνους.

Η {...} έχει την άποψη ότι η Κοινοπραξία δεν περιορίζει και ούτε αποκλείει ασφαλιστικές εταιρείες να παρέχουν υπηρεσίες αναφορικά με οχήματα δημόσιας χρήσης και οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν το δικαίωμα να επιλέγουν τους κινδύνους που επιθυμούν να έχουν στο χαρτοφυλάκιο τους, υπό την αίρεση φυσικά των περιορισμών που επιβάλουν οι αντασφαλιστές τους, και να τιμολογούν ανάλογα με την εμπειρία που έχουν διαχρονικά.

Η {...} και η {...} απάντησαν ότι δεν έχουν κανένα περιορισμό στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης που να προκύπτει από τη συμφωνία της Κοινοπραξίας. Επίσης, τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας που είναι σε ισχύ δεν περιέχουν καμιά πρόνοια για τέτοιο περιορισμό.

Η {...} ανέφερε ότι: *«η Συμφωνία της Κοινοπραξίας δεν περιέχει κανένα απαγορευτικό όρο για τα μέλη της σε σχέση με ασφάλιση οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες που ασφαλίζονται μέσω της Κοινοπραξίας».*

Η {...} ανέφερε ότι ένεκα της Συμφωνίας με τις ασφαλιστικές εταιρείες μετόχους/μέλη της Κοινοπραξίας και ενεργώντας με γνώμονα την τεχνογνωσία της και τον πίνακα αξιολόγησης κινδύνων και ακολουθώντας τις πρόνοιες της ισχύουσας νομοθεσίας, δεν παρέχει ασφάλιση στα οχήματα δημοσίας χρήσης και οχήματα υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου βραχυπρόθεσμα. Όσον αφορά τα οχήματα της εταιρείας Autotechnica, προέβη στην ασφάλιση του εν λόγω στόλου, καθότι δεν τα εκλαμβάνει ως υψηλού και ασυνήθιστου κίνδυνου, αφού πρόκειται για μακροπρόθεσμες μισθώσεις σε εταιρείες και σε φυσικά πρόσωπα των οποίων ζητά και κατέχει τα ονόματά τους. Πρόσθεσε ότι τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας δεν θέτουν τυχόν περιορισμό στα μέλη της Κοινοπραξίας για ασφάλιση οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες που ασφαλίζονται μέσω της Κοινοπραξίας.

Η {...} θεωρεί ότι η συμφωνία διέπει την υποχρέωση της Κοινοπραξίας να αναλάβει την ασφάλιση συγκεκριμένων τύπων οχημάτων και καθορίζει το πλαίσιο συμμετοχής των εταιρειών και τη λειτουργία της ίδιας της Κοινοπραξίας, όμως η εν λόγω συμφωνία και ειδικά τα άρθρα 5 και 6, δεν απαγορεύουν ή θέτουν περιορισμούς στις εταιρείες να ασφαλίζουν οχήματα δημοσίας χρήσης. Η

{...} τονίζει ότι δεν της έχει επιβληθεί κανένας περιορισμός από οποιονδήποτε, ενώ εφαρμόζει την πολιτική της για αποδοχή ή απόρριψη προτεινόμενων κινδύνων.

Η {...} απάντησε ότι δεν θέτει εκ των προτέρων οποιονδήποτε περιορισμό για ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης και δεν θεωρεί ότι τα άρθρα 5 και 6 της συμφωνίας για την ίδρυση της Κοινοπραξίας, θέτουν οποιονδήποτε περιορισμό ή αποκλείουν από τις ασφαλιστικές εταιρείες το δικαίωμα να παρέχουν ασφαλιστικές υπηρεσίες αναφορικά με οχήματα δημόσιας χρήσης.

Η {...} ξεκαθάρισε ότι δεν έχει κάποιο περιορισμό από την Κοινοπραξία, αλλά όπως έχει ήδη διευκρινιστεί υπάρχουν λειτουργικοί περιορισμοί στην ανάληψη τέτοιων κινδύνων.

Η {...} ανέφερε τα ακόλουθα: α) δεν είναι υποχρεωτικό για τις ασφαλιστικές εταιρείες να είναι μέλη της Κοινοπραξίας, β) η Συμφωνία της Κοινοπραξίας δεν περιέχει κανένα απαγορευτικό όρο για τα μέλη της, γ) τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας, δεν αναφέρονται σε οτιδήποτε επιτακτικό και/ή δεν θέτουν οποιουδήποτε περιορισμούς στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης και/ή δεν αποκλείουν από τις ασφαλιστικές εταιρείες το δικαίωμα να παρέχουν ασφαλιστικές υπηρεσίες αναφορικά με οχήματα δημόσιας χρήσης, δ) οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν την επιλογή επίσης να ασφαλίσουν οχήματα ενοικιάσεως για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις εάν κρίνουν ότι δεν είναι ψηλού κινδύνου και επιθυμούν να το πράξουν όπως και κάνουν και, ε) η Συμφωνία με την Κοινοπραξία προβλέπει ότι εάν μέλος της επιθυμεί να αποχωρήσει της Συμφωνίας, τότε έχει το δικαίωμα να τερματίσει, δίνοντας 6 μήνες προειδοποίηση.

Η {...} ανέφερε ότι: «η Συμφωνία με την Κοινοπραξία στο σύνολο της ή συγκεκριμένα με τους όρους 5 και 6 αυτής, δεν απαγορεύει στα μέλη της την ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης».

Η {...} απλά ανέφερε ότι δεν είναι διατεθειμένη να παρέχει τέτοια ασφάλιση.

Η {...} ανέφερε ότι δεν έχει οποιουδήποτε περιορισμούς στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης και ούτε προκύπτει κάτι τέτοιο από τα άρθρα 5 και 6 της Συμφωνίας.

Η {...} ανέφερε ότι δεν προκύπτει κανένας περιορισμός στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης από τη Συμφωνία, ή τα άρθρα 5 και 6 αυτής.

Η {...} ξεκαθάρισε ότι δεν ρωτήθηκε και δεν υπέβαλε προσφορά προς την Autotechnica.

Η {...} ανέφερε ότι ως μέλος της Κοινοπραξίας δεν έχει οποιεσδήποτε δεσμεύσεις για περιορισμό στην ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης, όμως η εν λόγω εταιρεία δεν διαθέτει τις απαραίτητες ανασφαλιστικές καλύψεις και δεν είναι μέρος της πολιτικής της.

5.4.8 Απαγόρευση της Κοινοπραξίας προς τις ασφαλιστικές εταιρείες μετόχους της ή μη να ασφαλίζουν ως μεμονωμένες εταιρικές οντότητες ενοικιαζόμενα οχήματα

Σε σχετικές ερωτήσεις κατά την προκαταρκτική έρευνα για το κατά πόσο οι ασφαλιστικές εταιρείες εμποδίζονται να ασφαλίζουν ενοικιαζόμενα οχήματα από την Κοινοπραξία, τους λόγους που η

Κοινοπραξία τους απέστειλε επιστολή στις 23/11/2015, για το πως κρίνουν το κόστος για τα ενοικιαζόμενα οχήματα και αν υπάρχει διαφοροποίηση στον υπολογισμό του κόστους των ασφαλιστρών για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις και μακροπρόθεσμες μισθώσεις, όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες ανέφεραν ότι:

(α) η Κοινοπραξία, της οποίας είναι μέλη, δεν τους απαγορεύει ως μεμονωμένες ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίζουν ενοικιαζόμενα οχήματα,

(β) η Κοινοπραξία με την επιστολή που τους απέστειλε στις 23/11/2015 ήθελε να διευκρινίσει κάποια σύγχυση που δημιουργήθηκε με την τροποποίηση του περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγό Νόμου, που θα ερχόταν σε ισχύ την 1/1/2016.

Επιπλέον, όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες, εκτός η {...}, ανέφεραν ότι το σημείο 2 της εν λόγω επιστολής δεν υπαγορεύει την ασφάλιση των ενοικιαζόμενων οχημάτων από την Κοινοπραξία και μόνο.

Περαιτέρω, οι εταιρείες {...} ανέφεραν ότι στο σημείο 2 της εν λόγω επιστολής απλά διευκρινίζεται ότι τα οχήματα που εκμισθώνονται χωρίς οδηγό είναι τα οχήματα δημόσιας χρήσης που δύνανται να ασφαλίζονται από την Κοινοπραξία και σύμφωνα με τις εν λόγω εταιρείες, δεν τίθεται ζήτημα απαγόρευσης ή «ρητής υπαγόρευσης», ούτε και μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο από την Κοινοπραξία, η οποία απαρτίζεται από τα μέλη της που είναι ασφαλιστικές εταιρείες.

Επιπλέον, οι εταιρείες έδωσαν επιπρόσθετες απαντήσεις. Συγκεκριμένα, η {...} ανέφερε ότι μέσα στους περιορισμούς για ανάληψη κινδύνων περιλαμβάνονται και τα οχήματα ενοικίασης, {...}. Πρόσθεσε ότι δεν ασφαλίζει οχήματα ενοικίασης είτε για βραχυπρόθεσμη είτε για μακροπρόθεσμη μίσθωση, όμως θεωρεί ότι υπάρχει διαφοροποίηση στον υπολογισμό του κόστους των ασφαλιστρών μεταξύ των ενοικιαζόμενων οχημάτων για μακρά χρήση και αυτών για μικρή χρήση ανάλογα του κινδύνου που αναλαμβάνει ο ασφαλιστής, δηλαδή ο κίνδυνος για βραχυπρόθεσμη μίσθωση είναι μεγαλύτερος, αφού ένα όχημα που ασφαλίζεται για μία μέρα είναι σίγουρο ότι θα χρησιμοποιηθεί.

Η {...} ανέφερε ότι η ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων κρίνεται ασύμφορη για την εν λόγω εταιρεία αφού (i) αυτοί οι κίνδυνοι, είναι πολύ πιο σοβαροί σε σύγκριση με τα ιδιωτικά οχήματα και, (ii) οι αντασφαλιστές της εταιρείας δεν είναι πρόθυμοι να προσφέρουν κάλυψη στις εταιρείες για αυτούς τους κινδύνους και αν ακόμα το πράξουν, το αντασφαλιστικό κόστος είναι πολύ ψηλό. Αν και η {...} δεν ασφαλίζει οχήματα ενοικίασης, θεωρεί ότι ο υπολογισμός του κόστους των ασφαλιστρών ασφάλισης ενοικιαζόμενων οχημάτων για μικρή χρήση θα είναι τουλάχιστον πολλαπλάσιος {...} από αυτών για μακρά χρήση.

Η {...} ανέφερε ότι δεν προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη για ενοικιαζόμενα οχήματα, {...} και εάν αποφάσιζε να ασφαλίσει οχήματα δημόσιας χρήσης συμπεριλαμβανομένων και οχημάτων

ενοικίασης, τα αντασφάλιστρα θα ήταν τόσο υψηλά που θα καθιστούσαν ζημιογόνα την ασφάλιση τέτοιων οχημάτων.

Η {...}, επίσης, ανέφερε ότι δεν προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη για ενοικιαζόμενα οχήματα, {...}.

Η εταιρεία {...} ανέφερε ότι δεν επιθυμεί την ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων για βραχυπρόθεσμη μίσθωση καθώς, λόγω του αυξημένου κινδύνου, όπως έχει ήδη αναφερθεί, κρίνεται οικονομικά ασύμφορη. Ενώ, όσον αφορά την ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων για μακροπρόθεσμη μίσθωση, όπως άλλωστε αποδεικνύεται και από τη σχετική προσφορά προς την Autotechnica, αξιολογεί κάθε περίπτωση ξεχωριστά και κάτω από κάποιες προϋποθέσεις υποβάλλει προσφορά για ασφάλιση. Πρόσθεσε ότι παρά το γεγονός ότι δεν ασφαλίζει οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης, είναι λογικό να υπάρχει διαφοροποίηση των ασφαλιστρών δεδομένου του αυξημένου ρίσκου στην περίπτωση των βραχυπρόθεσμων μισθώσεων.

Η {...} ανέφερε ότι θεωρεί την ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων οικονομικά ασύμφορη αν ληφθούν υπόψη οι κίνδυνοι που συνδέονται με την ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης και συνεπώς δεν ασφαλίζει οχήματα ενοικιαζόμενων οχημάτων. {...} θεωρεί λογικό να υπάρχει διαφοροποίηση στον υπολογισμό κόστους ασφαλιστρών μεταξύ ενοικιαζόμενων οχημάτων για μικρή χρήση και αυτών για μακρά χρήση, καθότι η ασφάλιση οχημάτων βραχυπρόθεσμης μίσθωσης συνδέεται με περισσότερους και μεγαλύτερους κινδύνους.

Η {...} δήλωσε ότι, καθώς δεν προβαίνει σε ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων, δεν κατέχει πληροφορίες αναφορικά με τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών.

Περαιτέρω, η {...} έδωσε τις ακόλουθες απαντήσεις: (α) Στο σημείο 2 της ίδιας επιστολής, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι: «*με βάση την εν λόγω νομοθεσία, καθορίζεται ότι τα εκμισθωμένα χωρίς οδηγό οχήματα είναι τα οχήματα δημοσίας χρήσης και ασφαλίζονται επομένως από την Κοινοπραξία*», όμως η {...} διαφωνεί, καθώς τα μακροπρόθεσμα εκμισθούμενα χωρίς οδηγό οχήματα δεν τα εκλαμβάνει ως υψηλού και απρόβλεπτου κινδύνου. (β) Η ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων για βραχυπρόθεσμη μίσθωση, μέσα από το πλαίσιο αξιολόγησης και επιλογής κινδύνων δεν θα μπορούσε να κριθεί ασύμφορη οικονομικά, καθότι μια τέτοια ασφάλιση από την εταιρεία θα γινόταν όπως πάντοτε υπό προϋποθέσεις που θα την καθιστούσαν εν δυνάμει συμφέρουσα. γ) Η Αντασφαλιστική Σύμβαση της εταιρείας δεν εξαιρεί την ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης σε οποιαδήποτε μορφή μίσθωσης (βραχυπρόθεσμης ή μακροπρόθεσμης).

Η {...} πρόσθεσε απλά ότι καθώς δεν ασφαλίζει ενοικιαζόμενα οχήματα δεν έχει υπολογίσει οποιοδήποτε ασφαλιστρο.

Η {...} ανέφερε τα ακόλουθα: (α) η ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων δεν κρίνεται εκ των προτέρων οικονομικά ασύμφορη, αλλά αξιολογείται κάθε πρόταση ασφάλισης και εκτιμάται ο κάθε κίνδυνος ξεχωριστά ανάλογα με τη φύση του και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του και καθορίζεται το

συγκεκριμένο ασφάλιστρο, (β) οι αντασφαλιστές της εν λόγω εταιρείας δεν προσφέρουν αντασφαλιστική κάλυψη για οχήματα ενοικίασης χωρίς οδηγό και κατά συνέπεια εάν αναλάβει ένα τέτοιο κίνδυνο τον αναλαμβάνει εξ' ολοκλήρου η ίδια και (γ) σε περίπτωση ασφάλισης οχήματος ενοικίασης χωρίς οδηγό δεν υπάρχει εκ των προτέρων οποιαδήποτε διαφοροποίηση ασφαλίστρου μεταξύ βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μισθώσεων.

Η {...} στις απαντήσεις της ανέφερε ότι δεν προτίθεται, τουλάχιστον τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, να δραστηριοποιηθεί στην αποδοχή παρόμοιων ρίσκων συνεπώς δεν έχει υπολογίσει οποιαδήποτε ασφάλιστρα.

Η {...} απάντησε ότι (α) κάθε ασφάλιση εξετάζεται μεμονωμένα λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα κατά την αξιολόγηση του κινδύνου και κρίνεται εάν είναι οικονομικά συμφέρουσα ή όχι από τη σχέση αποζημιώσεων και ασφαλίστρου που καταβάλλεται και (β) υπάρχει διαφοροποίηση στον υπολογισμό του κόστους των ασφαλίστρων μεταξύ οχημάτων ενοικίασεως (Z) και οχημάτων μίσθωσης (leasing), καθώς οι παράγοντες αξιολόγησης διαφέρουν πχ. εμπειρία οδήγησης, ύπαρξη συμφωνίας μίσθωσης η οποία καθορίζει όρους στον χρήστη του οχήματος, σκοπός οδήγησης, κτλ.

Η {...} ανέφερε τα ακόλουθα: (α) στο ασφαλιστικό χαρτοφυλάκιο της δεν διατηρεί τέτοιου είδους ασφαλιστικούς κινδύνους και κατ' επέκταση δεν διαθέτει στοιχεία για τιμολόγηση/αξιολόγηση του εν λόγω κινδύνου και, (β) ο υπολογισμός των ασφαλίστρων εξαρτάται από την πληροφόρηση που θα δοθεί για μια συγκεκριμένη περίπτωση, έτσι και στη βραχυπρόθεσμη και τη μακροπρόθεσμη μίσθωση αν π.χ. ο οδηγός και τα χαρακτηριστικά του δεν είναι γνωστά στην εταιρεία, δεν αναμένεται να υπάρχει διαφοροποίηση στην αξιολόγηση/τιμολόγηση του κινδύνου.

Η {...} δήλωσε ότι δεν επιθυμεί να αναλάβει το υψηλό ρίσκο ασφάλισης ενοικιαζόμενων οχημάτων, είτε βραχυπρόθεσμης είτε μακροπρόθεσμης μίσθωσης, δεν ζήτησε σχετικές χρεώσεις από τους αντασφαλιστές της.

Η {...} ανέφερε ότι δεν έχει εμπειρία στην ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων και ούτε έχει διαπιστώσει πρόθεση εκ μέρους των αντασφαλιστών της να της παρέχουν τέτοιου είδους κάλυψη.

Η {...} έδωσε, επίσης, τις ακόλουθες απαντήσεις: (α) η ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων για βραχυπρόθεσμη μίσθωση κρίνεται ως υψηλός ασφαλιστικός κίνδυνος που με τη συχνότητα των τροχαίων ατυχημάτων θα είναι οικονομικά ασύμφορος κίνδυνος για την εταιρεία, (β) δεν υπάρχει σχετική πρόνοια στην αντασφάλιση για οχήματα ενοικίασης, (γ) σε εντελώς θεωρητικό επίπεδο, ενδέχεται να υπάρξει διαφοροποίηση στην τιμολόγηση βραχυπρόθεσμων μισθώσεων σε σχέση με μακροπρόθεσμες μισθώσεις, διότι ο κίνδυνος ασφαλιστικά διαφέρει και αξιολογείται σύμφωνα με τα δικά του δεδομένα.

Η {...} ανέφερε ότι δεν έχει ασχοληθεί με την ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων.

Η {...} στις απαντήσεις της ανέφερε τα εξής: (α) η ασφάλιση ενοικιαζόμενων βραχυπρόθεσμων μισθώσεων κρίνεται οικονομικά ασύμφορη για την εν λόγω εταιρεία αν συγκριθούν τα έσοδα από τα ασφάλιστρα με τα έξοδα σε αποζημιώσεις και αντασφαλιστικό κόστος και (β) η εν λόγω εταιρεία δεν ασφαλίζει οχήματα ενοικίασης βραχυπρόθεσμης μίσθωσης διότι ο κίνδυνος είναι μη διαχειρίσιμος.

Η {...} ανέφερε τα ακόλουθα: (α) στο σημείο 2 της εν λόγω επιστολής διευκρινίζεται ποια οχήματα θεωρούνται ως οχήματα ενοικίασης με βάση την περιγραφή στα Πιστοποιητικά Εγγραφής τους και ότι η Κοινοπραξία ασφαλίζει μόνο οχήματα ενοικίασης που είναι εγγεγραμμένα ως τέτοια, (β) η ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων πολύ πιθανόν να είναι οικονομικά ασύμφορη για την εταιρεία, όμως αν υπάρχει συγκεκριμένη πρόταση θα αξιολογηθεί ο κίνδυνος και θα ληφθεί η ανάλογη απόφαση και, (γ) δεν υπάρχει κατηγοριοποίηση των ενοικιαζόμενων οχημάτων σε βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης μίσθωσης, όμως ο ασφαλιστικός κίνδυνος μεταξύ τους διαφέρει.

Η {...} απάντησε ότι δεν ενδιαφέρεται να δραστηριοποιηθεί στην ασφάλιση ενοικιαζόμενων οχημάτων και έτσι δεν έχει πραγματοποιήσει οποιουδήποτε υπολογισμούς για τα ασφάλιστρα τόσο της βραχυπρόθεσμης όσο και της μακροπρόθεσμης μίσθωσης.

Η {...} έδωσε τις ακόλουθες απαντήσεις: (α) το σημείο 2 της εν λόγω επιστολή αποτελεί μια προσπάθεια της Κοινοπραξίας να εξηγήσει ότι μόνο τα οχήματα εκείνα που στο Πιστοποιητικό Εγγραφής τους στην «Ταξινόμηση Οχήματος» χαρακτηρίζονται ως «ΟΧΗΜΑ Ζ» και στη «Χρήση Οχήματος» αναγράφεται η φράση «Εκμισθούμενο χωρίς οδηγό» θεωρούνται ως «δημόσιας χρήσης» για σκοπούς ασφάλισης από την Κοινοπραξία, και όχι οποιαδήποτε άλλα και, (β) καθώς η πολιτική της εταιρείας απέχει παγκοσμίως από τις ασφαλίσσεις ενοικιαζόμενων οχημάτων, η εμπειρία στην τιμολόγηση αυτού του είδους της ασφάλισης είναι περιορισμένη έως ανύπαρκτη και δεν υπάρχουν σχετικές συμβάσεις με αντασφαλιστές.

Η {...} ανέφερε ότι δεν ασχολείται με τον τρόπο υπολογισμού των ασφαλιστρών ενοικιαζόμενων οχημάτων, λόγω του ότι η παροχή ασφαλιστικών καλύψεων στον Κλάδο Μηχανοκίνητων Οχημάτων είναι πολύ περιορισμένη και αφορά αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση υφιστάμενων πελατών.

Η {...} ανέφερε ότι η Κοινοπραξία δεν απαγορεύει στις ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίζουν ενοικιαζόμενα οχήματα. Αναφορικά με την επιστολή της Κοινοπραξίας ημερομηνίας 23/11/2015, σημείωσε ότι, αυτά τα οποία αναφέρονται στην εν λόγω επιστολή είναι για «σκοπούς ενημέρωσης» όσον αφορά τα οχήματα που έστω και εάν χρησιμοποιούνται από εκμισθωτές οχημάτων, τα οποία δεν έχουν εγγραφεί ως οχήματα Δημόσιας Χρήσης, δεν μπορεί η Κοινοπραξία να τα ασφαλίσει.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες διακρίνουν τον κίνδυνο μεταξύ βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων ενοικιάσεων. Ο κίνδυνος τον οποίο οι περισσότερες ασφαλιστικές δεν είναι διατεθειμένες να αναλάβουν αφορά τις βραχυπρόθεσμες ενοικιάσεις.

6. ΓΡΑΠΤΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΛΟΥΣΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η καταγγέλλουσα απέστειλε στις 14/08/2019 τις θέσεις της επί των προκαταρκτικών συμπερασμάτων της Επιτροπής ημερομηνίας 20/03/2019, τα οποία είχαν εν τω μεταξύ κοινοποιηθεί στην καταγγέλλουσα με επιστολή ημερομηνίας 14/05/2019, αναφερόμενη επίσης και στις μεταγενέστερες επιστολές της Υπηρεσίας ημερομηνίας 02/07/2019 και 24/07/2019. Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις εν λόγω θέσεις της καταγγέλλουσας και τις παραθέτει κατωτέρω:

Η καταγγέλλουσα σημείωσε καταρχάς ότι: «Μετά από μελέτη του εγγράφου που περιέχει τα Προκαταρκτικά Συμπεράσματα της Επιτροπής και έχοντας υπόψη τα δεδομένα της αγοράς όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί μετά την υποβολή της Καταγγελίας, με πιο σημαντικό το γεγονός ότι οι πελάτες μας κατάφεραν τελικά να ασφαλίσουν όλα τα οχήματα τους με μια νέο-εισερχόμενη ασφαλιστική εταιρεία η οποία δεν είναι μέλος της Κοινοπραξίας και η οποία αποδέχεται να ασφαλίσει από μόνη της οχήματα ενοικίασης μικρής και μεγάλης διάρκειας, οι πελάτες μας επιθυμούν να ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα επιμείνουν περαιτέρω στην Καταγγελία τους. Συνεπώς ζητούν από την Επιτροπή να τερματίσει την υπό εξέταση διαδικασία. Οι πελάτες μας επιφυλάσσουν όμως το δικαίωμα τους να προχωρήσουν με την υποβολή νέας καταγγελίας για την περίοδο που δεν καλύπτεται από την Καταγγελία ημερομηνίας 21/04/2016.

Σε περίπτωση που η ΕΠΑ αποφασίσει ότι θα πρέπει να προχωρήσει είτε με την έκδοση απόφασης επί της Καταγγελίας είτε να διατάξει την περαιτέρω διερεύνηση της, παρά την πιο πάνω δήλωση της Καταγγέλλουσας περί μη προώθησης της Καταγγελίας, οι πελάτες μας επιθυμούν να σημειώσουν ότι διαφωνούν με τα Προκαταρκτικά Συμπεράσματα της Επιτροπής ότι δεν φαίνεται να υφίσταται παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού και επιπρόσθετα από τα αναφερόμενα στην Καταγγελία επιθυμούν να επισημάνουν τα πιο κάτω τα οποία καλούν την ΕΠΑ να λάβει σοβαρά υπόψη πριν την έκδοση οποιοσδήποτε Απόφασης επί της Καταγγελίας:

1. Σύμφωνα με την ξεκάθαρη και δεσμευτική νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. Απόφαση του Δ.Ε.Ε στην υπόθεση *Tele2 Polska C- 375/09*), η ΕΠΑ δεν μπορεί να αποφανθεί ότι μια επιχείρηση δεν έχει παραβιάσει τις πρόνοιες των άρθρων 101 και 102 της Σ.Λ.Ε.Ε. Το Δ.Ε.Ε. στην εν λόγω υπόθεση ανέφερε ρητώς τα ακόλουθα:

«Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της [Σ]υνθήκης, έχει την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα εθνικής αρχής ανταγωνισμού που, στο πλαίσιο ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΑΕΕ, εξετάζει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις της διατάξεως αυτής και καταλήγει, κατόπιν της ως άνω εξετάσεως, ότι δεν υφίσταται καταχρηστική

πρακτική να λάβει απόφαση με την οποία να διαπιστώνει ότι δεν συντρέχει παράβαση του εν λόγω άρθρου».

2. Η Καταγγέλλουσα εκφράζει την έκπληξη της για το γεγονός ότι τα Προκαταρκτικά Συμπεράσματα αγνοούν στην ολότητα τους τα συμπεράσματα και τις διαπιστώσεις που περιείχονταν στην Απόφαση της ΕΠΑ ημερομηνίας 24/11/2003 στην Αίτηση για Αρνητική Πιστοποίηση ή Ανανέωση της Εξαίρεσης της Κοινοπραξίας όπου είχε κριθεί ανεπιφύλακτα ότι η συνεργασία των ασφαλιστικών μέσω της Κοινοπραξίας οδηγούσε σε κατάργηση του ανταγωνισμού κατά παράβαση του άρθρου 4 του προηγούμενου νόμου (νυν άρθρο 3 του σημερινού Νόμου). Στην Καταγγελία είχε γίνει ρητή αναφορά στην εν λόγω Απόφαση της ΕΠΑ (βλ. παρ. 61 της Καταγγελίας). Σημειώνεται ότι η ύπαρξη ή όχι του απαγορευτικού όρου με τον οποίο καταπιάνεται η ΕΠΑ στις σελ. 66-73 των Προκαταρκτικών της Συμπερασμάτων δεν φαίνεται να απασχόλησε καν την ΕΠΑ στην εν λόγω απόφαση της η οποία βασίστηκε σε παράγοντες που φαίνεται να ισχύουν και σήμερα (βλ. σελ. 10-11 της Απόφαση ημερ. 24/11/2003).

3. Χωρίς καμία εξήγηση, η Υπηρεσία της ΕΠΑ περιόρισε την έρευνα της για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης στις χρονιές 2011 έως 2015 (βλ. 95-96) ενώ η περίοδος της Καταγγελίας άρχιζε από το Φεβρουάριο του 2005.

4. Επιπρόσθετα, κάποιος θα ανέμενε ότι η ΕΠΑ, ως όφειλε, θα εξέταζε κατά πόσο η Κοινοπραξία ως ένωση επιχειρήσεων μέσω της ύπαρξης, λειτουργίας και διατήρησης της αποτελεί απόφαση, συμφωνία ή πρακτική που έχει ως **αντικείμενο** ή **αποτέλεσμα** την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού. Σχετική είναι η απόφαση της ΕΠΑ 25/2017 (Αρ. Φακ. 11.17.016.05). Η ΕΠΑ σε εκείνη την υπόθεση ανέλυσε κατά πόσο η απόφαση του ΣΕΜΗΕΚ περιόρισε τον ανταγωνισμό εξ' αντικειμένου καθώς και εξ' αποτελέσματος ενώ στην παρούσα υπόθεση δεν γίνεται καμία ανάλυση του κατά πόσο η Κοινοπραξία εκ του αποτελέσματος οδηγεί την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή χωρίς καμία τεκμηρίωση ή αναφορά σε αυθεντίες φαίνεται να θεωρεί ότι μόνο εάν απαγορευόταν στα μέλη να ασφαλίσουν από μόνα τους θα μπορούσε να υπάρξει παράβαση του άρθρου 3(1) και του 101(1)! (βλ. τελευταία παράγραφο της σελ. 72). Επίσης, αγνοεί τις επιπτώσεις που έχει η προγενέστερη ύπαρξη τέτοιου όρου στην μεταγενέστερη συμπεριφορά της Κοινοπραξίας και των Μελών της. Όπως χαρακτηριστικά είχε αναφέρει το Office of Fair Trading στο Guideline OFT 401:

"The key consideration is whether the object or effect of the decision, whatever form it takes, is to influence the conduct or coordinate the activity of the members. A trade association's co-ordination of its members' conduct in accordance with its constitution may also be a decision even if its recommendations are not binding on its members, and may not have been fully complied with.

5. Τέλος, προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η Επιτροπή πήρε ως δεδομένο και αποδέχθηκε ότι χρειάζεται να συμμετέχουν 22 ασφαλιστικές εταιρείες στην Κοινοπραξία χωρίς να εξετάσει κατά πόσον μία κοινοπραξία με λιγότερα μέλη θα μπορούσε να επιτελέσει βιώσιμα τον ίδιο σκοπό.»

7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

7.1 Σχετική αγορά προϊόντος/υπηρεσίας

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

*«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».*⁴

Η εναλλαξιμότητα ή η υποκατάσταση δεν εκτιμάται μόνον από την άποψη των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά λαμβάνονται κυρίως υπόψη οι συνθήκες ανταγωνισμού και η διάρθρωση της ζήτησης και προσφοράς στην αγορά.⁵

Με τον ορισμό της σχετικής αγοράς προσδιορίζονται τα όρια εντός των οποίων ασκείται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρήσεων και καθορίζεται το πλαίσιο εντός του οποίου εφαρμόζεται η εθνική και η ενωσιακή πολιτική ανταγωνισμού. Επίσης, κύριος σκοπός του προσδιορισμού της σχετικής αγοράς είναι να διαπιστώσει η Επιτροπή τους ανταγωνιστικούς περιορισμούς τους οποίους αντιμετωπίζουν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις. Προκειμένου δε, περί εφαρμογής του άρθρου 6(1) του Νόμου, ο ορισμός της αγοράς αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για να εξεταστεί αν υπάρχει δεσπόζουσα θέση σε αυτήν την αγορά.

Η Κοινοπραξία δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην ασφάλιση των Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης, δηλαδή, λεωφορεία, ταξί, οχήματα ενοικιάσεως (Z) και οχήματα διεθνών μεταφορών, στα οποία ο ασφαλιστικός κίνδυνος είναι αυξημένος. Επίσης, ασχολείται και με τις ασφαλίσεις των «ανεπιθύμητων κινδύνων», οι οποίες αναφέρονται σε άλλες κατηγορίες οχημάτων ή/και ατόμων, π.χ ατόμων μεγάλης ηλικίας, οδηγούς φορτηγών, ξένους υπηκόους κτλ. Δηλαδή, πραγματοποιεί ασφάλειες οχημάτων, τα οποία λόγω ακριβώς του μεγέθους τους, της συχνής χρήσης τους από πολλά άτομα ταυτοχρόνως ή σε τακτά διαστήματα, το μέγεθος του ασφαλιστικού κινδύνου είναι μεγαλύτερο και οι πιθανότητες ατυχήματος αυξημένες.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι ασφάλειες διαχωρίζονται σε αυτές που αφορούν (i) τον κλάδο ζωής, (ii) εκτός των ασφαλειών ζωής και (iii) την ανασφάλιση ((i) life insurance, (ii) non-life

⁴ Βλ. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς, ΕΕ C 372 της 3.12.1997.

⁵ Υπόθεση 322/81, *NV Nederlandshe Banden Industrie Michelin κατά Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1983 σελ.3461,παρ.37.

insurance and (iii) reinsurance).⁶ 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 Επιτροπή⁷ 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.⁸

Σημειώνεται ότι η Επιτροπή, σε απόφασή της ανέφερε ότι: «οι ασφάλειες για οχήματα δημοσίας χρήσεως μπορούν να διαχωριστούν σε σχετικές αγορές, οι οποίες καθορίζονται από το είδος της μεταφοράς (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικιάσεως Z). Ο λόγος για τον οποίο μπορούμε να διαχωρίσουμε περαιτέρω τη σχετική αγορά των οχημάτων δημοσίας χρήσεως ανάλογα με το μέσο της μεταφοράς έγκειται στο ότι από την πλευρά της ζήτησης αλλά και προσφοράς δεν υπάρχει εναλλαξιμότητα καθώς η χρήση και το αντίτιμο που καταβάλλει ο καταναλωτής στην κάθε μία από αυτές τις χρήσεις είναι διαφορετικό και οι συνθήκες μεταφοράς είναι διαφορετικές.»⁹

Κατά τον ίδιο τρόπο, η Επιτροπή και σε μεταγενέστερη της απόφαση έκρινε 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.¹⁰

Σε διάφορες αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,¹¹ αποφασίστηκε ότι οι ασφάλειες non-life διακρίνουν ως ξεχωριστή αγορά την αγορά της ασφάλισης οχημάτων, ενώ αυτή δύναται να

⁶ Υπόθεση COMP/M.4284 - *Axa/Winterthur*, 28/8/2006.

⁷ Υπόθεση COMP/M.5925 - *Metlife/ Alico/ Delam*, 24/08/2010.

⁸ Υπόθεση COMP/M.3035 - *Berkshire Hathaway/Converium/Gaum JV*, 28/2/2003.

⁹ Απόφαση ΕΠΑ 59/2009 - *Καταγγελία των Αστικών Λεωφορείων Λάρνακας εναντίον της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης*, ημερ. 29/7/2009.

¹⁰ Απόφαση ΕΠΑ 26/2013 - *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.*, ημερ. 4/4/2013.

¹¹ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 03.12.2007, *Generali/PPF Insurance Business*, (COMP/M.4701). Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 17.06.2008, *Vienna Insurance Group/EBV*, recitals 48-51 (COMP/M.5075). Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 04/04/2012, *TALANX INTERNATIONAL / MEIJI YASUDA LIFE INSURANCE / WARTA*

διαχωριστεί περαιτέρω, σε ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου για οχήματα και περιεκτική ασφάλιση. Βέβαια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημειώνει ότι η ασφάλιση έναντι τρίτου είναι υποχρεωτική για κάθε όχημα βάσει νομοθεσίας. Το ίδιο ισχύει και στην κυπριακή αγορά, όπου ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμος του 2000, Ν. 96(Ι)/2000, προβλέπει ότι:

«Υποχρεωτική ασφάλιση έναντι τρίτου, αδικήματα και ποινές

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.»

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει την έρευνα που πραγματοποίησε η εθνική αρχή ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου (CMA) στην αγορά της ασφάλισης ιδιωτικών οχημάτων για την οποία δημοσιεύτηκε στις 24/9/2014 final report.¹²

Συγκεκριμένα, το CMA αναφέρει για την ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων (private motor insurance “PMI”) και για τον καθορισμό της αγοράς αυτής και αν είναι ευρύτερη τα ακόλουθα:

«4.7 As noted in Section 3, third party PMI is a legal requirement, and consequently there are no demand-side substitutes. We also noted that a change in average PMI premiums could only affect market demand if it induced changes in the number of vehicles insured (eg an increase in price might discourage some drivers from owning their own vehicle and encourage them to share or hire a vehicle as needed). However, as the cost of PMI is, on average, a relatively small part of the total annual cost of driving, we considered that this effect was likely to be weak. Insurers supported this view. Overall we found that the market demand for PMI was likely to be price inelastic. This suggested that the market is no wider than PMI.

4.8 [...] Our terms of reference refer specifically to PMI and thus exclude insurance of commercial and public service vehicles, and motorcycles. We considered whether the market included insurance of commercial and public service vehicles and/or motorcycles but found that the conditions of competition for these types of insurance appeared to be different from PMI.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

(COMP/M.6521), C(2012)2406 final. Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 19.11.2012, *Talanx International/ Meiji Yasuda Life Insurance Company/ HDI Poland* (COMP/M.6743), C(2012)8606.

¹² CMA, private motor insurance market investigation:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5421c2ade5274a1314000001/Final_report.pdf

Ακολούθως, το CMA, αφού συμπέρανε ότι η αγορά δεν ήταν ευρύτερη για το PMI, μελέτησε την αγορά του PMI κατά πόσο μπορούν να διακριθούν στενότερες αγορές, σύμφωνα με τον τύπο της κάλυψης, τον τύπο του πωλητή (απευθείας ή μέσω ενός ασφαλιστικού πράκτορα) και ορισμένους παράγοντες κινδύνου. Αναφορικά με τον κίνδυνο, το CMA κατέληξε στα εξής: «4.17 *PMI suppliers' prices are tailored to each prospective customer, with the price depending on the driver's risk factors, such as their age, number of previous accidents, number of years of driving, occupation, address, where the car is kept overnight, etc. However, drivers are typically able to obtain quotes from a number of different suppliers and suppliers compete across a broad range of risk factors. We noted that it was difficult to divide drivers into any distinct risk groups as insurers assessed risks differently.*»

Στην παρούσα υπόθεση, η Autotechnica, αναφέρθηκε στις πιο πάνω παρατεθείσας αποφάσεις της Επιτροπής, υποστηρίζοντας ότι η σχετική αγορά προϊόντων/υπηρεσιών στην παρούσα υπόθεση είναι: «η παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης τα οποία θεωρούνται δημοσίας χρήσης σύμφωνα με την έννοια που δίδει η σχετική νομοθεσία. Σε κάθε περίπτωση η ασφάλιση των αυτοκινήτων ενοικίασης δεν μπορεί να αποτελεί μέρος της ίδιας αγοράς με τις άλλες κατηγορίες οχημάτων που ασφαρίζει η Κοινοπραξία ενόψει του ότι οι κίνδυνοι αλλά και η χρήση και φύση των εν λόγω οχημάτων διαφέρει ουσιαστικά. Παρόλο που όλα τα οχήματα αυτά θεωρούνται «δημόσιας χρήσης» η χρήση τους και η ασφάλιση τους διαφέρει σε τεράστιο βαθμό. Η πιο ξεκάθαρη διαφορά αφορά το γεγονός ότι τα αυτοκίνητα ενοικίασης οδηγούνται από αυτόν που τα ενοικιάζει σε αντίθεση με τα φορτηγά, λεωφορεία κλπ που είναι επαγγελματικής φύσης η χρήσης τους και οδηγούνται από τον οδηγό τους που τα οδηγεί στα πλαίσια της εργοδότησης του και συγκεκριμένης εργασίας.»

Η καταγγέλλουσα, επίσης, διατείνεται ότι θα πρέπει: «να υπάρξει περαιτέρω διαχωρισμός στις υπό-αγορές προσφοράς ασφάλισης σε οχήματα ενοικίασης *long term* και σε οχήματα ενοικίασης *short term* ξεχωριστά ενόψει του ότι η υπηρεσία μίσθωσης οχημάτων μακροπρόθεσμα διαφέρει από την βραχυπρόθεσμη μίσθωση κάτι το οποίο αναγνωρίζεται από την σχετική Νομολογία στη δευτερογενή αγορά ενοικίασης αυτοκινήτων».

Επ' αυτού, η καταγγέλλουσα κάνει αναφορά σε αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.¹³ Η Επιτροπή, παρατηρώντας τις εν λόγω αποφάσεις, διαπιστώνει ότι σε αυτές η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει ότι είναι σκόπιμο να γίνεται διάκριση μεταξύ βραχυπρόθεσμων (π.χ. για επιχειρήσεις και ταξίδια αναψυχής) και μακροπρόθεσμων (π.χ. με περίοδο ενοικίασης πέραν του ενός έτους) υπηρεσιών ενοικίασης αυτοκινήτων. Συνεχίζοντας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσθέτει ότι μπορεί, επίσης, η αγορά ενοικίασης αυτοκινήτων, να είναι δυνατόν να διαχωριστεί ανάλογα με τις ομάδες

¹³ Υπόθ. COMP/M.1810-*Volkswagen/Eurocar* της 18 Φεβρουαρίου 2000, παρ. 8, και Υπόθ. Case No COMP/M.5347 - MAPFRE / SALVADOR CAETANO / JV'S παρ. 9 ...«*The Commission has found in previous decisions that it may be appropriate to distinguish between short-term (e.g. for business and leisure trips) and long-term (e.g. with a rental period of more than one year) car rental services*».

πελατών, δηλαδή ενοικιάσεις εταιρικών αυτοκινήτων και ενοικιάσεις αυτοκινήτων για αναψυχή. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε ότι μπορεί να υπάρχει ένα τμήμα συμψηφισμού ενοικίων, στο οποίο οι εταιρείες ενοικίασης θα ξεκαθαρίζουν τους λογαριασμούς τους με τις ασφαλιστικές εταιρείες αυτοκινήτων. Όσον αφορά την κατηγορία του οχήματος, μπορεί επίσης να γίνει διάκριση μεταξύ των επιβατικών αυτοκινήτων και βιομηχανικών οχημάτων, δηλαδή τα φορτηγά.

Επομένως, βάσει των πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα συμπεραίνει ότι οι εν λόγω αποφάσεις δεν αναφέρονται σε διαχωρισμό της αγοράς αναλόγως της ασφάλισης, που προσφέρεται, αλλά αφορά την αγορά της ενοικίασης οχημάτων. Στην υπό εξέταση όμως καταγγελία, η σχετική αγορά που εξετάζεται αφορά μεν τα οχήματα ενοικίασης, αλλά από την πλευρά της ασφάλισης αυτών και των παρεχόμενων υπηρεσιών της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας.

Σε απάντηση ερωτήματος της καταγγέλλουσας στις 17/8/2016 κατά την προκαταρκτική έρευνα, για να επεξηγήσει τι είναι τα ενοικιαζόμενα οχήματα για μικρή διάρκεια (βραχυπρόθεσμες μισθώσεις) και τα ενοικιαζόμενα οχήματα για μακρά διάρκεια (μακροπρόθεσμες μισθώσεις), ανέφερε τα ακόλουθα:

- Τα ενοικιαζόμενα οχήματα για ενοικιάσεις μικρής διάρκειας είναι τα οχήματα των οποίων η ελάχιστη περίοδος ενοικίασης είναι από μία ημέρα και η μέγιστη το ένα έτος. Η περίοδος ενοικίασης κυρίως κυμαίνεται μεταξύ 1 έως 3 εβδομάδες. Ο μέσος όρος ενοικίασης είναι περίπου 7 ημέρες.
- Τα ανωτέρω όρια δεν αποτελούν θεσμικούς ή οποιασδήποτε άλλης μορφής κανονισμούς, αλλά πρόκειται για χαρακτηριστικά της αγοράς.
- Σύμφωνα με την εμπειρία της καταγγέλλουσας, γύρω στο 95% των ενοικιάσεων μικρής διάρκειας αφορούν επισκέπτες στην Κύπρο (είτε για λόγους αναψυχής, είτε για επαγγελματικούς λόγους, είτε για άλλους λόγους), ενώ το υπόλοιπο 5% των ενοικιάσεων μικρής διάρκειας αφορά κάτοικους της Κύπρου οι οποίοι ενοικιάζουν αυτοκίνητα κυρίως για αντικατάσταση του ιδιόκτητου οχήματος τους που έχει ακινητοποιηθεί λόγω μηχανικής βλάβης ή λόγω ατυχήματος.
- Τα ενοικιαζόμενα οχήματα για μισθώσεις μακράς διάρκειας είναι τα οχήματα των οποίων η ενοικιαζόμενη περίοδος είναι μεγαλύτερη του ενός έτους. Οι πελάτες της καταγγέλλουσας αυτής της κατηγορίας είναι κυρίως εταιρείες.
- Σημειώνεται ότι το νομικό καθεστώς που διέπει και τις δύο κατηγορίες είναι ακριβώς το ίδιο. Η κύρια διαφορά αφορά το κόστος ενοικίασης. Όπως είναι λογικό, το κόστος ενοικίασης ανά ημέρα για τα ενοικιαζόμενα οχήματα μακράς διάρκειας είναι χαμηλότερο από αυτό των ενοικιαζόμενων οχημάτων μικρής διάρκειας.

Επί του θέματος, η Κοινοπραξία ανέφερε ότι η ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης συνεπάγεται κινδύνους πολύ πιο σοβαρούς από την ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων με αποτέλεσμα να υπάρχει απροθυμία εκ μέρους των ασφαλιστικών εταιρειών για την παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σ' αυτά από μόνες τους. Οι κίνδυνοι αυτοί πηγάζουν από τους ακόλουθους έξι λόγους: (α) Τα συγκεκριμένα οχήματα τυγχάνουν πολύ μεγάλης χρήσης. Επομένως, ο κίνδυνος να εμπλακεί σε δυστύχημα είναι μεγαλύτερος δεδομένου ότι η χρήση του οχήματος για πολύ περισσότερο χρόνο αυξάνει τις πιθανότητες δυστυχήματος. (β) Τα οχήματα ενοικίασης οδηγούνται σε ποσοστό άνω του 50% από ξένους επισκέπτες, οι οποίοι δεν είναι εξοικειωμένοι με το σύστημα οδήγησης της Κύπρου, δηλαδή την κυκλοφορία στην αριστερή λωρίδα. (γ) Το ιδιωτικό όχημα οδηγείται από τον ιδιοκτήτη του ή μέλος της οικογένειας του πιο προσεκτικά από ότι οδηγούνται τα οχήματα ενοικίασης. (δ) Κατά κανόνα υπάρχουν περισσότερα θύματα στα οχήματα ενοικίασης παρά στα ιδιωτικά επειδή συνήθως αυτά μεταφέρουν μεγαλύτερο αριθμό επιβατών - μελών οικογενειών. (ε) Το κόστος αποζημιώσεων ανά θύμα δυστυχήματος με όχημα ενοικίασης είναι εξαιρετικά μεγαλύτερο, μερικές φορές πολλαπλάσιο, από το κόστος με θύμα Κύπριο με ιδιωτικό αυτοκίνητο. (στ) Δύο δυστυχήματα που συνέβησαν και ενεπλάκησαν οχήματα της καταγγέλλουσας εταιρείας με το προηγούμενο της όνομα (DEMSTAR) συνέτειναν στην περαιτέρω ενίσχυση των επιφυλάξεων και της απροθυμίας ασφάλισης οχημάτων ενοικίασεως από μεμονωμένους ασφαλιστές.

Περαιτέρω, η Κοινοπραξία ανέφερε για το διαχωρισμό που κάνει η Autotechnica μεταξύ ενοικιάσεων μικρής και μεγάλης διάρκειας, ότι τέτοιος διαχωρισμός δεν υπάρχει, καθότι τα ίδια οχήματα ενοικίασης προσφέρονται και για μικρής και για μεγάλης διάρκειας ενοικίαση. Ακολούθως αναφέρει ότι τα οχήματα της Autotechnica που ασφαλίστηκαν είναι οχήματα που οδηγούνται από Κύπριους οδηγούς ή από διευθυντές και στελέχη των εταιρειών στις οποίες ενοικιάστηκαν, προφανώς πάνω σε ετήσια βάση, ενώ αυτά που η Autotechnica ονομάζει «ενοικιάσεις μικρής διάρκειας» είναι οχήματα που ενοικιάζονται σε ξένους τουρίστες και, για αυτό υπήρξε απροθυμία ασφαλιστικών εταιρειών να τα ασφαλίσουν.

Περαιτέρω, η Κοινοπραξία επεξηγεί ότι: «[...] ενοικίαση μακράς διάρκειας στην ουσία σημαίνει οδήγηση του οχήματος από ένα Κύπριο οδηγό σε μόνιμη βάση ενώ μικρής διάρκειας σημαίνει οδήγηση από ξένους επισκέπτες. Αυτή είναι η ουσιαστική διαφορά η οποία έχει τεράστια σημασία. Έχουμε εξηγήσει εξαντλητικά στην απάντηση μας τους λόγους για τους οποίους οι ασφαλιστικές εταιρείες αποφεύγουν την ασφάλιση οχημάτων που οδηγούνται από ξένους τουρίστες.»

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 δύναται να επέλθει και της διαφορετικής χρήσης.

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.

Υπό το φως των πιο πάνω και επειδή η καταγγελία αφορά την ασφάλιση συγκεκριμένης κατηγορίας οχημάτων, ήτοι την ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης, τα οποία και η ίδια η Κοινοπραξία έχει εντάξει σε διαφορετική κατηγορία, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ασφάλειες των οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως, πρέπει να διαχωρισθούν σε επιμέρους σχετικές αγορές υπηρεσιών με κριτήριο τη φύση και τη χρήση των ασφαλειών και το είδος/μέσο μεταφοράς (λεωφορεία, ταξί και οχήματα ενοικίασεως Z).

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.

Επομένως, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι, αναφορικά με τις ισχυριζόμενες παραβάσεις στην υπό εξέταση καταγγελία 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 ενοικίασης (Z), τα οποία αποτελούν το αντικείμενο της εν προκειμένω υπό εξέταση καταγγελίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι ως επιμέρους σχετική αγορά δύναται να ορισθεί η *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z)*.

Όσον αφορά την περαιτέρω κατηγοριοποίηση/διαχωρισμό της ασφάλισης των οχημάτων ενοικίασης σε μισθώσεις βραχυπρόθεσμης διάρκειας και μακράς διάρκειας, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της όλα όσα καταγράφηκαν από τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις αναφορές τους ότι τα «οχήματα ενοικίασης μεγάλης διάρκειας» είναι αυτά που οδηγούνται από Κύπριους οδηγούς ή από διευθυντές και στελέχη των εταιρειών στις οποίες ενοικιάστηκαν, ενώ «οχήματα ενοικίασης μικρής διάρκειας» είναι αυτά που ενοικιάζονται για περιορισμένο χρόνο, συνήθως σε ξένους τουρίστες. Γι' αυτό και η απροθυμία των εταιρειών να ασφαλίσουν τα «οχήματα ενοικίασης μικρής διάρκειας», λόγω του αυξημένου και

αποτρεπτικού κινδύνου που ενέχουν. Ενώ δεν αποκλείουν την ασφάλιση αυτοκινήτων (Ζ) μακροχρόνιας ενοικίασης ούτε θεωρούν ότι η Κοινοπραξία περιορίζει καθ' οιονδήποτε τρόπο την ασφάλιση των (Ζ) αυτοκινήτων μακροχρόνιας ενοικίασης.

Συγκεκριμένα, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες ανέφεραν ότι η Κοινοπραξία δεν τους απαγορεύει ως μεμονωμένες ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίζουν ενοικιαζόμενα οχήματα. Επίσης, όσον αφορά την επιστολή της Κοινοπραξίας ημερομηνίας 23/11/2015, ανέφεραν ότι με αυτήν η Κοινοπραξία ήθελε να διευκρινίσει κάποια σύγχυση που δημιουργήθηκε με την τροποποίηση του περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγό Νόμου, που θα ερχόταν σε ισχύ την 1/1/2016 (άρθρο 6(3) του Νόμου 156(Ι)/2013), και σημείωσαν περαιτέρω ότι το σημείο 2 της εν λόγω επιστολής δεν υπαγορεύει την ασφάλιση των ενοικιαζόμενων οχημάτων από την Κοινοπραξία και μόνο.

Η Επιτροπή επισημαίνει την αναφορά της εταιρείας {...}, σε σχετική ερώτηση κατά την προκαταρκτική έρευνα για τα οχήματα ενοικίασης, ότι είναι διατεθειμένη να παρέχει και ήδη παρέχει ασφάλιση σε οχήματα ενοικίασης για μακροπρόθεσμες μισθώσεις (leasing), αλλά όχι για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις. Αφού καταγράφει τους ανασταλτικούς παράγοντες γι' αυτή της την απόφαση, καταλήγει ότι: *«Όλα τα πιο πάνω σε συνδυασμό με το ασφαλιστικό ιστορικό που κατά κανόνα δεν μπορεί να εξασφαλισθεί, είναι από τους πρωταρχικούς παράγοντες που έχουν ληφθεί υπόψη, για τη μη παροχή ασφαλιστικής κάλυψης, σε τέτοια οχήματα, πέραν από το φυσικό κίνδυνο του ιδίου του αυτοκινήτου. Στην περίπτωση των μακροπρόθεσμων μισθώσεων (leasing), ο κίνδυνος αυτός είναι μετρήσιμος και μπορεί να αξιολογηθεί αφού μας παραχωρηθούν οι πιο πάνω πληροφορίες που χρειάζονται για την αξιολόγηση του ηθικού κινδύνου.»*

Επιπρόσθετα, η {...} έκανε διάκριση σε οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης και οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης. Για τα μεν πρώτα δεν τα θεωρεί ως υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου, ενώ θεωρεί ως τέτοια τα δεύτερα. Συγκεκριμένα αναφέρει: *«τα οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης, (...), αυτά θεωρούνται υψηλού και ασυνήθιστου κινδύνου για τον λόγο ότι συνήθως μισθώνονται από επισκέπτες εξωτερικού, χωρίς εμπειρία οδήγησης στην Κύπρο όπου η οδήγηση είναι στην αριστερή λωρίδα του δρόμου. Επιπλέον δεν είναι δυνατή ή πρακτική η εξασφάλιση ιστορικού απαιτήσεων των οδηγών. Ωστόσο όπως ήδη αναφέρθηκε η εταιρεία θα μπορούσε να εξετάσει υπό προϋποθέσεις την ασφάλιση οχημάτων βραχυπρόθεσμης μίσθωσης. Κατά την κρίση της εταιρείας αυτό που διαφοροποιεί το κίνδυνο μεταξύ οχημάτων βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης μίσθωσης και οχημάτων ιδιωτικής χρήσης είναι η μη συγκέντρωση όλων των λεπτομερειών που διαλαμβάνει η πρόταση ασφάλισης όπως συμβαίνει στην περίπτωση των ιδιωτικών οχημάτων. Ιδιαίτερα όσον αφορά στα οχήματα βραχυπρόθεσμης μίσθωσης οι κατηγορίες των οδηγών και η συχνή εναλλαγή των οδηγών».*

Επιπλέον, οι εταιρείες {...} ανέφεραν σχετικά ότι κάθε περίπτωση είναι διαφορετική και συνεπώς χρειάζεται αξιολόγηση κατά περίπτωση. Ομοίως, η {...} απάντησε ότι, η ανάληψη των κινδύνων, γίνεται με αξιολόγηση των πληροφοριών που δίνονται με την πρόταση ασφάλισης, η οποία υποβάλλεται.

Σύμφωνα με την τακτική που ακολουθεί η {...}: «Για να σχηματιστεί άποψη στο κατά πόσο μπορούμε να παρέχουμε κάλυψη σε ένα κίνδυνο, θα πρέπει πρώτα να γίνει αξιολόγηση του κινδύνου. Κατά την αξιολόγηση του κινδύνου λαμβάνονται υπόψη αρκετοί παράγοντες που μεταξύ άλλων αφορούν τον (τους) προτεινόμενους οδηγούς (ηλικία, οδηγική εμπειρία κτλ.), τον τύπο και χρήση του οχήματος, το ιστορικό απαιτήσεων κτλ. (...). Ως γενική αναφορά, η κάθε περίπτωση είναι διαφορετική και αξιολογείται στην βάση της παρεχόμενης πληροφόρησης.» Επιπλέον, η {...} ανέφερε ότι αξιολογεί κάθε πρόταση για ασφάλιση βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων και βάσει αυτών των κριτηρίων έχει ασφαλίσει «οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης με οδηγούς μόνο εργοδοτούμενους της εταιρίας που πλήρωνε το μίσθωμα».

Τέλος και η {...} σημείωσε ότι: «στις περιπτώσεις βραχυπρόθεσμων μισθώσεων, επειδή ακριβώς δεν υπάρχει δυνατότητα αξιολόγησης του οδηγού, το τιμολόγιο και οι καλύψεις δεν θα μπορούσαν να ήταν οι ίδιες με αυτές των συνηθισμένων καλύψεων».

Επομένως, οι ασφαλιστικές εταιρείες διέκριναν ότι η ασφάλιση για μικρής διάρκειας ενοικιάσεις οχημάτων ενέχουν μεγάλο ρίσκο και κόστος, που πολλές φορές δεν είναι αποδεκτό ούτε από τις αντισταθμιστικές τους εταιρείες ή απλώς αυτές δεν τους καλύπτουν, ενώ όταν πρόκειται για μακροπρόθεσμες μισθώσεις, είναι πλέον γνωστός ο μισθωτής, είτε είναι εταιρεία είτε φυσικό πρόσωπο και το ρίσκο αξιολογείται όπως και στην περίπτωση ασφάλισης ιδιωτικού οχήματος, όπου κάθε ασφαλιστική εταιρεία κοστολογεί και αξιολογεί το ρίσκο της ανά πελάτη. Περαιτέρω, αρκετές εξ αυτών ανέφεραν ότι υπάρχει διαφοροποίηση στον υπολογισμό του κόστους των ασφαλίσεων μεταξύ οχημάτων ενοικιάσεως (Ζ) (μικρής διάρκειας) και οχημάτων μίσθωσης (leasing), καθώς οι παράγοντες αξιολόγησης διαφέρουν πχ. εμπειρία οδήγησης, ύπαρξη συμφωνίας μίσθωσης, η οποία καθορίζει όρους στον χρήστη του οχήματος, σκοπός οδήγησης, κτλ.

Στο παρόν σημείο, επεξηγείται ότι το «Leasing» είναι η χρηματοδοτική μίσθωση κινητής ή ακίνητης περιουσίας, το οποίο προνοείται στον περί Χρηματοδοτικής Μίσθωσης Νόμο του 2016, Ν. 72(Ι)/2016. Σύμφωνα με τον εν λόγω Νόμο, ««χρηματοδοτική μίσθωση» σημαίνει ειδική σύμβαση μίσθωσης η οποία αποτελεί τρόπο χρηματοδότησης χωρίς να είναι συμφωνία δανείου και η οποία καταρτίζεται γραπτώς, τηρουμένων σε περίπτωση ακινήτου των διατάξεων του Μέρους V, σύμφωνα με την οποία ο μισθωτής λαμβάνει αποκλειστική κατοχή από τον εκμισθωτή ορισμένης ιδιοκτησίας έναντι της πληρωμής συμφωνηθέντος μισθώματος και η οποία σύμβαση παρέχει ρητώς στο μισθωτή το δικαίωμα να αγοράσει την ιδιοκτησία καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης ή οποιασδήποτε

ανανέωσής της» Επίσης προβλέπεται στο άρθρο 38 αυτού ότι: «**Υποχρεωτική ασφάλιση του μισθίου**

38. Το μίσθιο διατηρείται ασφαλισμένο, σύμφωνα με τις διατάξεις και καθ' όλη τη διάρκεια της χρηματοδοτικής μίσθωσης, με ασφαλιστική εταιρεία που κατέχει άδεια άσκησης ασφαλιστικών εργασιών στη Δημοκρατία, σύμφωνα με τις διατάξεις του περί της Ασκήσεως Ασφαλιστικών Εργασιών και Άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμου, για ποσό όχι μικρότερο της αγοραίας αξίας του.»

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει ότι ο περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγό Νόμος του 2013, Ν. 156(Ι)/2013, ως έχει τροποποιηθεί, προβλέπει για την εκμίσθωση οχήματος χωρίς οδηγό, δηλαδή για τα ενοικίασης οχήματα που φέρουν το χαρακτηριστικό (Ζ) και επίσης, οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμοι του 1972 μέχρι 2000, Ν. 86/1972, αναφέρουν ότι: «*“μηχανοκίνητον όχημα δημοσίας χρήσεως” σημαίνει μηχανοκίνητον όχημα, χρησιμοποιούμενον, είτε ως αγοραίον, είτε επί συμβάσει, διά την μεταφοράν επιβατών, ανεξαρτήτως εάν τούτο χρησιμοποιήται ωσαύτως και διά την μεταφοράν αγαθών, της μεταφοράς ενεργουμένης επί μισθώσει ή επ' αμοιβή»*. Οι περί Ρυθμίσεως της Τροχαίας Μεταφοράς Νόμοι του 1982 μέχρι 2001, Ν. 9/1982, αναφέρουν στο άρθρο 2(1) ότι: «*“όχημα εκμισθούμενον άνευ οδηγού” σημαίνει οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα που εμπίπτει στις κατηγορίες ή υποκατηγορίες ή ειδικές κατηγορίες Β, Β+Ε, Γ, Γ1, Δ, Δ1, Στ, Η, Ζ, και ΙΒ όπως αυτές καθορίζονται στο Παράρτημα Β του περί Άδειας Οδήγησης Νόμου του 2001, το οποίο εκμισθώνεται σε οδηγό ή επιχείρηση από τον εκμισθωτή ή τον αντιπρόσωπο του»*

Αν και οι προαναφερόμενες νομοθεσίες αναφέρονται σε οχήματα ενοικιάσεων, τα οποία είναι δημόσια οχήματα που ασφαρίζει η Κοινοπραξία, και επίσης η τελευταία έχει αναφέρει ότι, τα οχήματα που ενοικιάζονται μακροπρόθεσμα, είναι τα ίδια οχήματα που θα ενοικιαστούν παράλληλα και για βραχυπρόθεσμη περίοδο, παρά ταύτα δεν αλλάζει το γεγονός ότι η χρήση των οχημάτων μακράς διάρκειας διαφέρει ουσιαστικά από τα μικρής διάρκειας. Βασικό στοιχείο παραμένει, όπως έχει προαναφερθεί, το ότι όταν πρόκειται για μακροπρόθεσμες μισθώσεις, ο μισθωτής είναι γνωστός, είτε είναι εταιρεία είτε φυσικό πρόσωπο. Όπως διαφαίνεται και στην προσφορά της εταιρείας {...}, που έγινε αποδεκτή από την καταγγέλλουσα εταιρεία, περιλαμβάνεται στους όρους της ασφαλιστικής εταιρείας η προσκόμιση του ονόματος του φυσικού ή νομικού προσώπου προς όφελος του οποίου θα εκδοθεί η συμφωνία μίσθωσης και θα καλύπτεται από το συμβόλαιο ασφάλισης.

Βάσει των πιο πάνω γίνεται φανερό ότι το ρίσκο των ασφαλιστικών είναι πλέον ως σε κάθε άλλη περίπτωση ασφάλισης ιδιωτικού οχήματος, όπου κάθε ασφαλιστική εταιρεία κοστολογεί και αξιολογεί το ρίσκο της ανά πελάτη. Επίσης, από τα στοιχεία της έρευνας έχει διαφανεί ότι αρκετές ασφαλιστικές ασφαλίζουν τις ενοικιάσεις οχημάτων μακράς διάρκειας, κατόπιν αιτήματος άλλων εταιρειών προσφοράς leasing, όπως η εταιρεία {...}, η {...} και η {...}, ή έχουν υποβάλλει σχετική προσφορά

προς εταιρείες για ασφάλιση leasing, όπως η {...} και η {...}, και το πράττουν γιατί δεν θεωρούν ότι ασφαλίζουν οχήματα ενοικίασης (Z), ήτοι δημόσια οχήματα, που έχουν αυξημένο κίνδυνο.

Επομένως, στη βάση των πιο πάνω δεδομένων, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι η ασφάλιση των οχημάτων μίσθωσης (leasing) ή όπως αλλιώς αναφέρονται στην καταγγελία ως οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας, δεν διαφέρει ιδιαίτερα στα χαρακτηριστικά, τη φύση και τη χρήση τους από την ασφάλιση ενός οχήματος ιδιωτικού. Διαφέρει όμως ως προς την αξιολόγηση των ασφαλιστικών κινδύνων σε σχέση με τα οχήματα ενοικίασεως (Z), τα βραχυχρόνιας ενοικίασης, ως καταγράφουν και οι ίδιες οι ασφαλιστικές εταιρείες και η Κοινοπραξία.

Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται οι ασφαλιστικές εταιρείες, αφορά την αγορά της *παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση*, όπου ο κίνδυνος είναι δυνατό να αξιολογηθεί και δεν διακρίνεται ως ασυνήθιστος και υψηλός και συμπεριλαμβάνει και την ασφάλιση των οχημάτων μίσθωσης για μακρά διάρκεια (leasing).

Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι η αγορά που δραστηριοποιούνται οι ασφαλιστικές εταιρείες με την *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση*, εφόσον σε κάθε περίπτωση κρίνεται από αυτές ο κίνδυνος και το ρίσκο αυτών περιλαμβάνει και τα οχήματα που μισθώνονται για μακρά διάρκεια, ωσάν να ήταν ένα οποιοδήποτε ιδιωτικό όχημα ανεξαρτήτως ότι αυτό φέρει πινακίδα (Z) ή/και σε άλλη χρονική στιγμή μπορεί να ενοικιαστεί για χρήση μικρής διάρκειας. Επομένως, η εν λόγω γενική αγορά της *παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση*, βάσει των όσων έχουν αναφέρει οι ασφαλιστικές εταιρείες, δυνατό να εμπεριέχει και άλλες υποαγορές, οι οποίες όμως δεν εξετάζονται περαιτέρω στην παρούσα καταγγελία.

Δεδομένων των πιο πάνω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι στην υπό εξέταση καταγγελία, με βάση τα ενώπιόν της στοιχεία και τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις από μέρους της καταγγέλλουσας εταιρείας, διακρίνονται οι εξής σχετικές αγορές προϊόντος/υπηρεσίας:

- (1) η *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση*. Και,
- (2) η *παροχή ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z), μικρής διάρκειας*.

Σημειώνεται ότι στην πρώτη σχετική αγορά δραστηριοποιούνται και έχουν τη δυνατότητα να δραστηριοποιηθούν οι ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ στη δεύτερη σχετική αγορά δραστηριοποιείται κατ' εξοχήν η Κοινοπραξία.

7.2 Γεωγραφική Αγορά

Σύμφωνα με την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσον αφορά τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς για σκοπούς του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού,

«η γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή όπου οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις συμμετέχουν στην προμήθεια και στη ζήτηση 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.»¹⁴

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε υποθέσεις της¹⁵ όρισε τη γεωγραφική αγορά για life insurance και non-life insurance ως εθνική.

Επιπρόσθετα, η Επιτροπή στην υπόθεση¹⁶ *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*, αφού έλαβε υπόψη της το γεγονός ότι το δίκτυο, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των καταγγελλόμενων εταιρειών και της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης και ότι τα εμπλεκόμενα μέρη και οι ανταγωνιστές αυτών ασφαλιστικές εταιρείες παρέχουν τις υπηρεσίες τους υπό επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού σε όλη την ελεύθερη Κύπρο θεώρησε ότι η γεωγραφική αγορά καλύπτει όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Η Επιτροπή, στην υπό εξέταση καταγγελία, αναφορικά με τη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης προς τα οχήματα ενοικίασης (Ζ), μικρής διάρκειας, 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 ενοικίασης πραγματοποιείται στην επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Όσον αφορά τη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση, 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.

Επομένως, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι για σκοπούς της παρούσας υπόθεσης η γεωγραφική αγορά δύναται να ορισθεί, και για τις δύο σχετικές αγορές προϊόντος/υπηρεσίας, ως η επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας.

¹⁴ *Supra* υποσ. 4, Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον καθορισμό της σχετικής αγοράς.

¹⁵ Υπόθεση COMP/M.4284 - *Axa/Winterthur*, 28/8/2006. Υπόθεση COMP/M.5925 - *Metlife/Alico/Delam*, 24/08/2010.

¹⁶ Απόφαση ΕΠΑ 26/2013 - *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*, ημερ. 4/4/2013.

8. ΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΣ

8.1 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. Έννομο συμφέρον έχει αυτός που αποδεικνύει ότι υπέστη ή ότι υπάρχει σοβαρός ή πιθανός κίνδυνος να υποστεί αισθητή οικονομική βλάβη ή να τεθεί σε μειονεκτική στον ανταγωνισμό θέση, σαν άμεσο αποτέλεσμα της παράβασης.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, στη βάση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η καταγγέλλουσα εταιρεία μεταξύ άλλων ισχυρίζεται ως πελάτης της καταγγελλόμενης Κοινοπραξίας ότι ως επακόλουθο της Συμφωνίας της Κοινοπραξίας, μόνο τρεις Ασφαλιστικές εταιρείες επέδειξαν ενδιαφέρον να ασφαλίσουν τα οχήματα του στόλου της, μόνο όσα ενοικιάζονται μακροπρόθεσμα, ενώ καμία Ασφαλιστική Εταιρεία δεν επέδειξε ενδιαφέρον να ασφαλίσει οχήματα, τα οποία ενοικιάζονται για διάρκεια λιγότερη του ενός χρόνου.

Επομένως, η καταγγέλλουσα εταιρεία επηρεάζεται άμεσα ή/και έμμεσα από οποιαδήποτε πολιτική που ενδεχομένως να εφαρμόζει η Κοινοπραξία, καθώς αποτελεί πελάτη, της τελευταίας. Ως εκ τούτου, η καταγγέλλουσα είχε έννομο συμφέρον να προβεί στην υπό εξέταση καταγγελία.

8.2 «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.¹⁷ 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 τη διέπει και τον τρόπο της χρηματοδότησής της και η οικονομική δραστηριότητα συνίσταται σε κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά.¹⁸

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι 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

¹⁷ Υπόθεση C-41/90, *Hofner & Elser v. Macrotron*, [1991] ECR I-1979; Υπόθεση 170/83, *Hydrotherm v. Compact*, [1984] ECR 2999.

¹⁸ *Ibid.*

σύμφωνα με τον Περί Μηχανοκίνητων Οχημάτων (Ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτου) Νόμο 96(I)/2000.

Επομένως, η Κοινοπραξία είναι ασφαλιστική εταιρεία της οποίας τα μέλη/μέτοχοι είναι ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της ασφάλισης οχημάτων. Οι δραστηριότητες της περιορίζονται στην 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 μηχανοκίνητων οχημάτων και για τα οποία δεν υπάρχει προθυμία ανάληψης των σχετικών κινδύνων από μεμονωμένους ασφαλιστές.

Βάσει των όσων καταγράφηκαν ανωτέρω, η Κοινοπραξία στην έκταση που προσφέρει ασφάλιση οχημάτων ασκεί καθ' όλα οικονομικής και εμπορικής φύσεως δραστηριότητες, ανεξάρτητα εάν οι δραστηριότητές της είναι κερδοσκοπικές ή όχι¹⁹ και δύναται να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση βάσει των προνοιών του άρθρου 2 του Νόμου.

8.3 Επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, η καταγγέλλουσα εταιρεία, εκτός των εθνικών διατάξεων του άρθρου 3(1) και 6(1) και 6(2) του Νόμου, ισχυρίζεται παράβαση των άρθρων 101(1) και 102 της ΣΛΕΕ. Περαιτέρω σημειώνεται ότι η Επιτροπή αποφάσισε την κοινοποίηση της υπό αναφορά καταγγελίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις Αρχές Ανταγωνισμού των κρατών μελών, ως η υποχρέωσή της που πηγάζει από το άρθρο 11(3) του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003.

Σύμφωνα με το Άρθρο 3(1) του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου²⁰ «οσάκις οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία ανταγωνισμού σε συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων ή εναρμονισμένες πρακτικές κατά την έννοια του άρθρου 81(1) της Συνθήκης, οι οποίες είναι πιθανόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια της διάταξης αυτής, εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 81 της Συνθήκης στις εν λόγω συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές. Όταν οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών ή τα εθνικά δικαστήρια εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία

¹⁹ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91 και C-160/91, *Christian Poucet κατά Assurances générales de France και Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon*, [1993] Συλλογή της Νομολογίας 1993 I-00637. Υπόθεση C-244/94, *Fédération française des sociétés d'assurance, Société Paternelle-Vie, Union des assurances de Paris-Vie και Caisse d'assurance et de prévoyance mutuelle des agriculteurs κατά Ministère de l'Agriculture et de la Pêche*, [1995] Συλλογή της Νομολογίας 1995 I-04013. Υπόθεση C-49/07, *Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία Ελλάδος ΝΠΙΔ (ΜΟΤΟΕ) κατά Ελληνικού Δημοσίου*, [2008] Συλλογή της Νομολογίας 2008 I-04863.

²⁰ Βλ. σχετ. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1/2003 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης, Επίσημη Εφημερίδα L 001 της 4.1.2003.

ανταγωνισμού σε τυχόν καταχρηστική πρακτική που απαγορεύεται από το άρθρο 82 της συνθήκης εφαρμόζουν επίσης το άρθρο 82».

Συνεπώς, το άρθρο 3(1) του Κανονισμού 1/2003 υποχρεώνει τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού και τα εθνικά δικαστήρια των κρατών μελών, να εφαρμόζουν και τα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ όταν εφαρμόζουν την εθνική νομοθεσία περί ανταγωνισμού σε συμφωνίες ή/και καταχρηστικές πρακτικές που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.²¹

Το κριτήριο επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών συνιστά αυτόνομο κριτήριο της ενωσιακής νομοθεσίας, το οποίο εκτιμάται *ad hoc* και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου του ανταγωνισμού.

Το κριτήριο αυτό πληρούται όταν οι υπό εξέταση κάθε φορά συμφωνίες και πρακτικές δύνανται να έχουν ένα ελάχιστο επίπεδο διασυνοριακών επιπτώσεων στο εσωτερικό της Ένωσης.²²

Σύμφωνα και με τη σχετική Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,²³ η έννοια του εμπορίου καλύπτει όλες τις διασυνοριακές οικονομικές δραστηριότητες.

Κατά πάγια νομολογία, για να μπορεί μια πρακτική να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, να μπορεί να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ των κρατών μελών, τούτο δε κατά τρόπο που να προκαλείται φόβος ότι θα μπορούσε να εμποδίσει την πραγματοποίηση ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών.²⁴ Δεν απαιτείται να αποδειχθεί ότι η κάθε φορά εξεταζόμενη πρακτική είχε όντως το αποτέλεσμα αυτό.²⁵ Επίσης είναι αδιάφορο αν η πρακτική μιας συγκεκριμένης επιχείρησης επηρεάζει, αυτοτελώς εξεταζόμενη, το διακοινοτικό εμπόριο.²⁶

Η έννοια της επίδρασης στα εμπορικά ρεύματα δεν προϋποθέτει μόνο τον περιορισμό ή τη μείωση του εμπορίου αλλά οποιαδήποτε διαφοροποίηση των εμπορικών ρευμάτων, αρκεί αυτή να είναι *αισθητή*.²⁷

²¹ Βλ. σχετικά την Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής —Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης, ΕΕ C 101, 27/04/2004, σελ. 81, παρ. 8 επ..

²² *Ibid*, παρά. 12-13.

²³ *Ibid*.

²⁴ Βλ. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 209 έως 215 και 218/78, *Heintz van Landewyck SARL και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1980], Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1980 σελίδα 03125, σκέψη 170, Υπόθεση C-219/95 P, *Ferriere Nord SpA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [1997] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1997 σελίδα I-04411, σκέψη 20.

²⁵ Βλ. *supra* υποσ. 21, παρά. 16.

²⁶ *Ibid*, παρά. 15.

²⁷ *Ibid*, παρά. 34 και 77.

Κατά συνέπεια και στην περίπτωση συμφωνιών ή πρακτικών που καλύπτουν το έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους θεμελιώνεται επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών αρκεί να υπάρχει δυνατότητα αισθητής μεταβολής των εμπορικών ρευμάτων μεταξύ αυτών.

Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης,²⁸ οι περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές που καλύπτουν ολόκληρο το έδαφος ενός των κρατών μελών, ζωτικό δηλαδή τμήμα της κοινής αγοράς, έχουν εξ ορισμού ως αποτέλεσμα την παρακώλυση της οικονομικής αλληλοδιεισδύσεως που επιδιώκεται με τη Συνθήκη.

Η φύση των προϊόντων που καλύπτονται από τις συμφωνίες ή πρακτικές παρέχει μία ένδειξη για το εάν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί. Όταν η ίδια η φύση των προϊόντων διευκολύνει τις διασυνοριακές συναλλαγές ή τα καθιστά ιδιαίτερα σημαντικά για επιχειρήσεις που επιθυμούν να εγκατασταθούν ή να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους σε άλλα κράτη μέλη, το εφαρμοστέο του ενωσιακού δικαίου προσδιορίζεται ευκολότερα απ' ότι σε περιπτώσεις στις οποίες η ζήτηση για προϊόντα προμηθευτών από άλλα κράτη μέλη είναι, λόγω της φύσης τους, πιο περιορισμένη ή στις οποίες τα προϊόντα παρουσιάζουν μικρότερο ενδιαφέρον από την άποψη της διασυνοριακής εγκατάστασης ή της επέκτασης της οικονομικής δραστηριότητας που δραστηριοποιείται μέσω παρόμοιας εγκατάστασης.²⁹

Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προβλέπει τα εξής:

«77. Όταν συμφωνίες ή καταχρηστικές πρακτικές καλύπτουν το έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους, ενδέχεται να είναι αναγκαία μια λεπτομερέστερη ανάλυση της ικανότητας των συμφωνιών ή καταχρηστικών πρακτικών να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Υπενθυμίζεται ότι για να υπάρξει επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεν απαιτείται κατ' ανάγκη να περιορίζεται το εμπόριο. Αρκεί να υπάρχει δυνατότητα αισθητής μεταβολής των εμπορικών ρευμάτων μεταξύ κρατών μελών. Ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις που αφορούν ένα μόνο κράτος μέλος, η φύση της πιθανολογούμενης παράβασης, και ιδίως η ικανότητά της να εμποδίσει την είσοδο ανταγωνιστών στην εθνική αγορά, παρέχει επαρκείς ενδείξεις για το βαθμό στον οποίο η συμφωνία ή πρακτική δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Οι περιπτώσεις που αναφέρονται κατωτέρω δεν είναι εξαντλητικές. Είναι απλώς παραδείγματα περιπτώσεων στις οποίες συμφωνίες που

²⁸ Βλ. Υπόθεση 8/72, *Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής*, [1972] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1972 σελίδα 00977, σκέψη 29. Υπόθεση 126/80, *Maria Salonia κατά Giorgio Poidomani και Franca Giglio, χήρας Baglieri*, [1981] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1981 σελίδα 015631981. Υπόθεση 42/84, *Remia BV και λοιποί κατά Επιτροπής*, [1985] Συλλ. Νομ. 1985, σελ. 2545, σκέψη 22. Υπόθεση C-35/96, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, [1998] Συλλ. Νομ. 1998, σελ. I-3851, σκέψη 48. Υπόθεση C-309/99, *J. C. J. Wouters, J. W. Savelbergh, Price Waterhouse Belastingadviseurs BV κατά Algemene Raad van de Nederlandse Orde van Advocaten* [2002] *Επίσημη Εφημερίδα αριθ. C 109 της 04/05/2002 σ. 0004*.

²⁹ Βλ. *supra* υποσ. 21, παρά. 30.

περιορίζονται στο έδαφος ενός μόνο κράτους μέλους δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.»

Αναφορικά με την εφαρμογή του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή σημειώνει τα εξής βασισόμενη κυρίως στο λεκτικό της σχετικής Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

«3.2.5. Καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης που καλύπτουν ένα μόνο Κράτος μέλος³⁰

93. Όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους και η συμπεριφορά της έχει ως αποτέλεσμα τον καταχρηστικό αποκλεισμό ανταγωνιστών από την αγορά, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται κανονικά να επηρεαστεί. Η καταχρηστική αυτή συμπεριφορά δυσχεραίνει γενικά την είσοδο ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην αγορά και συνεπώς μπορεί να επηρεάσει τα εμπορικά ρεύματα (71). Στην υπόθεση *Michelin* (72), για παράδειγμα, το Δικαστήριο έκρινε ότι το σύστημα εκπτώσεων σε πιστούς πελάτες απέκλειε τους ανταγωνιστές από άλλα κράτη μέλη και συνεπώς επηρέαζε το εμπόριο κατά την έννοια του άρθρου 82.....

94. Εάν καταχρηστικός αποκλεισμός από την αγορά επηρεάζει τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό κράτους μέλους, για παράδειγμα με τον παραγκωνισμό ή την απειλή παραγκωνισμού ενός ανταγωνιστή, δύναται επίσης να επηρεάσει και το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Εάν η επιχείρηση που απειλείται με παραγκωνισμό δραστηριοποιείται σε ένα μόνο κράτος μέλος, η κατάχρηση δεν επηρεάζει κανονικά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Ωστόσο, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών μπορεί να επηρεαστεί εάν η απειλούμενη επιχείρηση πραγματοποιεί εξαγωγές σε ή εισαγωγές από άλλα κράτη μέλη (74) και ασκεί ταυτόχρονα δραστηριότητες σε άλλα κράτη μέλη (75)....

96. Όταν μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους, είναι καταρχήν αδιάφορο εάν η κατάχρηση που διαπράττει η δεσπόζουσα επιχείρηση επηρεάζει τμήμα μόνο του εδάφους του κράτους μέλους ή ορισμένους μόνο αγοραστές στο έδαφός του. Μια δεσπόζουσα επιχείρηση μπορεί να εμποδίσει το εμπόριο με ουσιαστικό τρόπο εάν υιοθετεί καταχρηστική συμπεριφορά σε τομείς ή έναντι πελατών που ενδέχεται να αποτελέσουν στόχο ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη.»

Επιπρόσθετα, η εν λόγω Ανακοίνωση προβλέπει και για Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης που καλύπτει μέρος μόνο κράτους μέλους τα εξής:

97. Όταν η δεσπόζουσα θέση καλύπτει μέρος μόνο κράτους μέλους, ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να αναζητηθούν, όπως και στην περίπτωση των συμφωνιών, στην απαίτηση του άρθρου 82 να καλύπτει η δεσπόζουσα θέση σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. Εάν η δεσπόζουσα θέση καλύπτει μέρος κράτους μέλους που αποτελεί σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς και η

³⁰ *Ibid*, παρά. 93 seq.

κατάχρηση δυσχεραίνει την πρόσβαση ανταγωνιστών από άλλα κράτη μέλη στην αγορά στην οποία η επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση, πρέπει κανονικά να θεωρείται ότι το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δύναται να επηρεαστεί αισθητά.

98. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, πρέπει να ληφθεί ιδίως υπόψη το μέγεθος της σχετικής αγοράς από πλευράς όγκου. Οι περιοχές ενός κράτους μέλους, ή ακόμα και ένας λιμένας ή αερολιμένας σε αυτό, μπορούν, ανάλογα με τη σημασία τους, να αποτελούν σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς. [...]

99. Όπως και στην περίπτωση της δεσπόζουσας θέσης που καλύπτει το σύνολο κράτους μέλους (βλέπε παράγραφο 95 ανωτέρω), το εμπόριο ενδέχεται να μην μπορεί να επηρεαστεί αισθητά εάν η κατάχρηση έχει καθαρά τοπικό χαρακτήρα και αφορά αμελητέο μόνο τμήμα των πωλήσεων της δεσπόζουσας επιχείρησης.»

Η Επιτροπή σημειώνει περαιτέρω ότι στην Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρεται ότι η εφαρμογή του ενωσιακού δικαίου εκτείνεται σε κατηγορίες συμφωνιών και καταχρηστικών πρακτικών που μπορούν να έχουν διασυνοριακές επιπτώσεις, ανεξάρτητα από το εάν μία συγκεκριμένη συμφωνία ή πρακτική είχε ή όχι το αποτέλεσμα αυτό.³¹

Λαμβάνοντας υπόψη, τα παραπάνω, τους ισχυρισμούς της καταγγελλίας και ιδιαίτερα το ότι, οι καταγγελλόμενες πρακτικές καλύπτουν όλη την περιοχή της Κυπριακής Δημοκρατίας, αλλά και το γεγονός ότι οι ασφαλιστικές υπηρεσίες δύνανται να προσφέρονται από εταιρείες εγκατεστημένες σε όλον τον Ευρωπαϊκό χώρο, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι υφίσταται επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και, κατ' επέκταση, εφαρμογής και των άρθρων 101(1) και 102 της ΣΛΕΕ, τα οποία θα εξετασθούν στη συνέχεια, παράλληλα με το εθνικό δίκαιο και τις αντίστοιχες διατάξεις των άρθρων 3(1) και 6(1) του Νόμου.

8.4 Αξιολόγηση των θέσεων της καταγγέλλουσας εταιρείας

Η Επιτροπή μελέτησε ενδελεχώς τις θέσεις που υπέβαλλε η καταγγέλλουσα εταιρεία και ομόφωνα καταλήγει στις κατωτέρω αξιολογήσεις όλων των ενώπιόν της στοιχείων και δεδομένων της υπόθεσης:

Έχοντας μελετήσει λεπτομερειακά όλες τις θέσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας, η Επιτροπή έχει ομόφωνα καταλήξει ότι δεν έχουν δοθεί από την καταγγέλλουσα εταιρεία οποιαδήποτε επιπρόσθετα στοιχεία, πέραν αυτών που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και τα οποία έχει ήδη επεξεργαστεί και μελετήσει και κατέληξε σε προκαταρκτικά συμπεράσματα

³¹ *Ibid*, παρά 26-27.

κατά τη συνεδρία της που πραγματοποιήθηκε στις 20/3/2019, τα οποία να ανατρέπουν τα όσα έχει προκαταρκτικά συμπεράνει στην προαναφερόμενη συνεδρία της.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η Επιτροπή χωρίς εξήγηση εστίασε την έρευνά της για την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης στην περίοδο 2011-2015, ενώ η καταγγελία αφορούσε περίοδο από το 2005, η Επιτροπή καταρχάς επισημαίνει ότι στην καταγγελία που υποβλήθηκε δεν υπήρχε οποιαδήποτε αναφορά για το χρονικό πλαίσιο των κατ' ισχυρισμό παραβάσεων, πόσω μάλλον ότι αυτές πραγματοποιούνται από το 2005. Αντιθέτως, για τον ισχυρισμό περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας θέσης της καταγγελλόμενης με την επιβολή από μέρους της υπερβολικής τιμολόγησης των ασφαλιστρών και αθέμιτων όρων συναλλαγής, τα στοιχεία που τέθηκαν με την υποβληθείσα καταγγελία υποδεικνυαν κυρίως το έτος 2015. Συγκεκριμένα, η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρεται στα ετήσια ασφάλιστρά της του έτους 2015, τα οποία συγκρίνει με ιδιωτικής εταιρείας με προσφορά του έτους 2015 και επίσης, σε διάφορα σημεία της καταγγελίας της, αναφέρεται στα κέρδη της Κοινοπραξίας, κάνοντας αναφορά στους δείκτες ζημιών της Κοινοπραξίας και της καταγγέλλουσας και υποστηρίζοντας ότι η Κοινοπραξία πραγματοποιεί κέρδη για τα έτη 2012-2015 και ότι έχει σημαντική κερδοφορία. Περαιτέρω, όσον αφορά τους όρους της ασφάλισης, η Επιτροπή έχει επισημάνει ότι αυτοί είναι πανομοιότυπου σε όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια οχημάτων και εξάλλου δεν έχει διαφανεί από τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία, ούτε και υπήρξε τέτοιος ισχυρισμός, ότι έγινε καμία τροποποίηση αυτών από το 2005 και εντεύθεν.

Αν και η καταγγέλλουσα εταιρεία ερωτηθείσα κατά τη διενέργεια της προκαταρκτικής έρευνας να καθορίσει τον ουσιώδη χρόνο για κάθε μία από τις παραβάσεις που επικαλείτο και στη σχετική της απάντηση ανέφερε ότι οι παραβάσεις συντρέχουν από την πρώτη μέρα δραστηριοποίησης της, δηλαδή τον Φεβρουάριο του 2005, δεν τεκμηρίωσε τον ισχυρισμό της ούτε διευκρίνισε για ποια από τις καταγγελλθείσες παραβάσεις αφορούσε αυτή της η δήλωση, αλλά ούτε και προχώρησε να καταθέσει επιπρόσθετα στοιχεία εφόσον ήθελε να ελεγχθούν τα ασφάλιστρα που ισχυρίστηκε ότι υπερχρεωνόταν από το 2005.

Τέλος, η Επιτροπή θα πρέπει να επισημάνει ότι από το 2005 έχει εξετάσει αρκετές άλλες υποθέσεις/καταγγελίες εναντίον της Κοινοπραξίας, στις οποίες ελέγχθηκαν οι λογαριασμοί αυτής και σε καμία δεν διαφάνηκε η ύπαρξη καταχρηστικών τιμολογιακών πρακτικών.

Στη βάση των πιο πάνω, η Επιτροπή απορρίπτει τη θέση της καταγγέλλουσας εταιρείας, καθότι θεωρεί ομόφωνα ότι έπραξε σύμφωνα με τα όσα υποβλήθηκαν στο πλαίσιο της καταγγελίας και των ενώπιόν της στοιχείων και οποιαδήποτε περαιτέρω διερεύνηση δεν θα ανέτρεπε τα ήδη εξαχθέντα συμπεράσματά της.

Όσον αφορά τη θέση της καταγγέλλουσας ότι, έχοντας υπόψη τα δεδομένα της αγοράς, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί μετά την υποβολή της καταγγελίας δεν θα επιμείνει περαιτέρω στην καταγγελία

της και το αίτημά της όπως τερματιστεί η υπό εξέταση διαδικασία, η Επιτροπή καταρχάς σημειώνει ότι η εξέταση και η προκαταρκτική έρευνα που διενεργείται σε καταγγελία πραγματοποιείται στο χρονικό πλαίσιο που την αφορά και μόνο. Το γεγονός ότι αλλάξαν δεδομένα στην αγορά, μετά την υποβολή της καταγγελίας, ουδόλως επηρεάζουν την ολοκλήρωση μίας έρευνας και την κατάληξη της Επιτροπής επί των ενώπιόν της στοιχείων τη δεδομένη στιγμή.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, όπου έχει ήδη ολοκληρωθεί η δέουσα προκαταρκτική έρευνα της Υπηρεσίας και έχουν γνωστοποιηθεί προς την καταγγέλλουσα εταιρεία τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής, δεν μπορεί να αποδεχθεί το αίτημα της καταγγέλλουσας.

Περαιτέρω, η Επιτροπή τονίζει ότι, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων και εξουσιών της, ως ανεξάρτητη διοικητική αρχή, έχει καθήκον και αρμοδιότητα την εξέταση παραβάσεων του εθνικού Νόμου του ανταγωνισμού, αλλά και του αντίστοιχου Ευρωπαϊκού. Επομένως, η Επιτροπή έχει υποχρέωση, ως το αρμόδιο, ορισμένο με βάση τη σχετική νομοθεσία, διοικητικό ανεξάρτητο όργανο, καθηκόντως να επιλαμβάνεται στη βάση του άρθρου 35 του Νόμου όλων των καταγγελιών, που αποδεικνύουν έννομο συμφέρον κατά το χρόνο υποβολής της καταγγελίας τους και άμα τη διεξαγωγή δέουσας έρευνας να λαμβάνει αποφάσεις που αφορούν παραβάσεις ή μη του δικαίου του ανταγωνισμού. Συνεπώς, η Επιτροπή κρίνει πως καθηκόντως οφείλει να προβεί στην έκδοση της τελικής της απόφασης επί της ενώπιόν της εξετασθείσας καταγγελίας.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να διαπιστώσει μη παράβαση των άρθρων 101 και 102 της ΣΛΕΕ υπό το φως της απόφασης του ΔΕΕ στην υπόθεση *Tele2 Polska*,³² η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα:

Καταρχάς, σημειώνεται ότι ο ως άνω ισχυρισμός αφορά τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής και όχι τις τελικές της διαπιστώσεις, οι οποίες εμπεριέχονται στην τελική της απόφαση. Όπως παραθέτει η προαναφερθείσα απόφαση του ΔΕΕ, η Επιτροπή, ως Εθνική Αρχή Ανταγωνισμού, δεν έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει αποφάσεις περί μη στοιχειοθέτησης παράβασης των ενωσιακών άρθρων, όπως προκύπτει και από το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003³³ και την προαναφερθείσα νομολογία που ερμηνεύει αυτό.

Συγκεκριμένα, το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 προβλέπει:

«Άρθρο 5

³² Υπόθεση C-375/09, *Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów v Tele2 Polska sp. z o.o., now Netia SA*, [2011] Συλλογή της Νομολογίας 2011 I-03055.

³³ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 20.

Αρμοδιότητες των αρχών ανταγωνισμού των κρατών μελών

Οι αρχές ανταγωνισμού των κρατών μελών είναι αρμόδιες να εφαρμόζουν τα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Προς το σκοπό αυτό, δύνανται, αυτεπαγγέλτως ή κατόπιν καταγγελίας, να εκδίδουν τις ακόλουθες αποφάσεις:

- για την παύση της παράβασης,
- για τη λήψη προσωρινών μέτρων,
- για την αποδοχή ανάληψης δεσμεύσεων,
- για την επιβολή προστίμου, χρηματικής ποινής ή κάθε άλλης κύρωσης προβλεπόμενης από την εθνική τους νομοθεσία.

Εάν με βάση τις πληροφορίες που διαθέτουν διαπιστώσουν ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις μιας απαγόρευσης, δύνανται επίσης να αποφαινούνται ότι δεν συντρέχει λόγος δράσης από μέρους τους.».

(η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Σε σχέση με την ερμηνεία της πιο πάνω διάταξης, το ΔΕΕ στην υπόθεση *Tele2 Polska* κατέληξε στα εξής:

«1) Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της [Σ]υνθήκης, έχει την έννοια ότι αποκλείει τη δυνατότητα εθνικής αρχής ανταγωνισμού που, στο πλαίσιο ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, εξετάζει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις της διατάξεως αυτής και καταλήγει, κατόπιν της ως άνω εξέτασεως, ότι δεν υφίσταται καταχρηστική πρακτική να λάβει απόφαση με την οποία να διαπιστώνει ότι δεν συντρέχει παράβαση του εν λόγω άρθρου.

2) Το άρθρο 5, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 1/2003 έχει άμεση εφαρμογή και απαγορεύει εθνική διάταξη που επιβάλλει να περατώνεται η σχετική με την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ διαδικασία με την έκδοση αποφάσεως με την οποία να διαπιστώνεται ότι δεν στοιχειοθετείται παράβαση του εν λόγω άρθρου.»

Πρέπει να τονιστεί ότι τα παραπάνω αφορούν μόνο τα ενωσιακά άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ και όχι εθνικά άρθρα που εφαρμόζονται παράλληλα, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1/2003. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να διαπιστώνει μη παράβαση των εθνικών άρθρων, αλλά αναφορικά με τα ενωσιακά διαπιστώνει παράλληλα ότι δεν συντρέχει λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά την προκαταρκτική της θέση που κοινοποιείται προς την καταγγέλλουσα εταιρεία ώστε να ληφθεί η οποιαδήποτε της θέση, απλώς αναφέρεται ότι δεν στοιχειοθετήθηκε παράβαση του εθνικού άρθρου και παράλληλα του ενωσιακού και στην παρούσα τελική της απόφαση θα προβεί στη διαπίστωση ότι δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της, εφόσον δεν στοιχειοθετείται παράβαση των εθνικών άρθρων.

Η Επιτροπή απορρίπτει κατηγορηματικά τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι δεν έλαβε υπόψη της την απόφαση της ημερομηνίας 24/11/2003, στην οποία είχε, όπως ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα, κριθεί ανεπιφύλακτα ότι η συνεργασία των ασφαλιστικών μέσω της Κοινοπραξίας οδηγούσε σε κατάργηση του ανταγωνισμού κατά παράβαση του άρθρου 4 του προηγούμενου Νόμου (νυν άρθρο 3) και σημειώνει τα ακόλουθα:

Καταρχάς, η εν λόγω απόφαση της Επιτροπής, στην οποία αναφέρεται η καταγγέλλουσα, εστιαζόταν σε άλλο ουσιώδη χρόνο και αφορούσε Αίτηση για Αρνητική Πιστοποίηση ή/και Ανανέωση της Ατομικής Εξαίρεσης της βάσει του Νόμου που ίσχυε τότε Ν. 207/89. Η εν λόγω διαδικασία δεν είναι πλέον σε ισχύ, καθώς βασιζόταν σε προΐσχύοντα Νόμο, ο οποίος έχει πλέον καταργηθεί.

Παρά ταύτα, η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγέλλουσα παρέθεσε αποσπασματικά ένα σημείο μόνο της εν λόγω απόφασης, το οποίο από μόνο του οδηγεί σε λανθασμένα συμπεράσματα. Συγκεκριμένα, στην εν λόγω απόφαση σημειώθηκε ότι υφίσταται κατάργηση του ανταγωνισμού σε ένα πολύ μικρό κομμάτι της αγοράς και εν συνεχεία η Επιτροπή, έχοντας προβεί σε σχετική νομική ανάλυση, κατέληξε ότι: «[...] η Κοινοπραξία εξακολουθεί να συμβάλλει ακόμα, με εύλογη συμμετοχή των καταναλωτών, στην προκύπτουσα ωφέλεια και στην προώθηση της οικονομικής προόδου, δεν επιβάλλει στις εμπλεκόμενες ασφαλιστικές εταιρείες περιορισμούς πέραν των απολύτως αναγκαίων και οι δραστηριότητές της δεν καταργούν τον ανταγωνισμό, παρά μόνο σ' ένα ποσοστό της τάξεως του 5%, στο σύνολο της ασφαλιστικής αγοράς μηχανοκινήτων οχημάτων.» Βάσει των πιο πάνω, η Επιτροπή αποφάσισε ομόφωνα την ανανέωση της Ατομικής Εξαίρεσης για λογαριασμό της Κοινοπραξίας Ασφαλιστών Οχημάτων Δημόσιας Χρήσης μέχρι τις 30 Απριλίου 2004. Τέλος, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι ο έλεγχος/εξέταση που πραγματοποιείτο από την Επιτροπή τότε αφορούσε τη συμφωνία δημιουργίας της Κοινοπραξίας και όχι την οποιαδήποτε απόφαση της Κοινοπραξίας, όπως στην προκείμενη περίπτωση.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ορθά δεν έλαβε υπόψη της την εν λόγω απόφαση στα προκαταρκτικά της συμπεράσματα.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι «κάποιος θα ανέμενε ότι η ΕΠΑ ως όφειλε, θα εξέταζε κατά πόσο η Κοινοπραξία ως ένωση επιχειρήσεων μέσω της ύπαρξης, λειτουργίας και διατήρησης της αποτελεί απόφαση, συμφωνία ή πρακτική που έχει ως **αντικείμενο** ή **αποτέλεσμα** την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού.», η Επιτροπή σημειώνει ότι στα

προκαταρκτικά συμπεράσματα της έχει πραγματοποιηθεί πολύ εκτενής ανάλυση του εν λόγω ζητήματος (βλ. χαρακτηριστικά σελίδες 57-73 της επιστολής της Επιτροπής προς την καταγγέλλουσα ημερομηνίας 14/05/2019). Η Επιτροπή εξέτασε την Κοινοπραξία ως ένωση επιχειρήσεων, αλλά έκρινε ότι η καταγγελλόμενη Συμφωνία της δημιουργίας της Κοινοπραξίας στην παρούσα υπόθεση δεν δύνατο να χαρακτηριστεί ως «απόφαση» ένωσης επιχειρήσεων για τους σκοπούς του Νόμου και ως προς τούτο έδωσε αναλυτική επεξήγηση. Επίσης, η Επιτροπή εξέτασε βάσει των ισχυρισμών της καταγγέλλουσας εταιρείας και την επιστολή ημερομηνίας 23/11/2015 που απέστειλε η Κοινοπραξία χωρίς οποιαδήποτε παράβαση να έχει στοιχειοθετηθεί. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, στη βάση μεγάλης ανάλυσης που περιέχεται στο παρών κείμενο σε ακόλουθες σελίδες, κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι με τα ενώπιόν της στοιχεία δεν έχει στοιχειοθετηθεί η καταγγελλόμενη σύμπραξη από μέρους της Κοινοπραξίας, ως ένωσης επιχειρήσεων, που να εμπίπτει στις πρόνοιες του άρθρου 3(1) του Νόμου ή/και του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, και κατ' επέκταση δεν έχει αποδειχθεί ή/και τεκμηριωθεί καμία από τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 3(1) του Νόμου.

Σε σχέση με την αναφορά της καταγγέλλουσας στην απόφαση της Επιτροπής αρ. 25/2017, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προαναφερόμενη απόφαση, η Επιτροπή προχώρησε στην εξέταση του αντικειμένου και του αποτελέσματος, εφόσον προηγουμένως στοιχειοθετήθηκε η ύπαρξη απόφασης σύμφωνα με την έννοια που προσδίδει ο Νόμος. Το γεγονός ότι η εν λόγω απόφαση αφορούσε εξέταση απόφασης ένωσης επιχειρήσεων δεν συνεπάγεται ότι είναι ταυτόσημη με την παρούσα υπόθεση. Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει ομόφωνα ότι η εν προκειμένω σύγκριση των δύο υποθέσεων είναι ατυχής.

Περαιτέρω, όσον αφορά τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας εταιρείας ότι η Επιτροπή «[...] αγνοεί τις επιπτώσεις που έχει η προγενέστερη ύπαρξη τέτοιου όρου στην μεταγενέστερη συμπεριφορά της Κοινοπραξίας και των μελών της.», η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν ανταποκρίνονται στα όσα έχουν καταγγελλεί από μέρους της ακόμα και στο χρονικό πλαίσιο που η ίδια έθεσε για το 2005 και το οποίο όντως εξετάστηκε από την Επιτροπή. Επίσης, δεν διεφάνη με βάση τα ενώπιόν της Επιτροπής στοιχεία και την ανάλυση που κατεγράφη ότι η ύπαρξη του όρου στο παρελθόν, κατά το οποίο λάμβανε κίολας ατομική εξαίρεση η Κοινοπραξία, υφίσταται ως σύσταση μη δεσμευτική προς τα μέλη της Κοινοπραξίας, η οποία εξετάζεται ως απόφαση αυτής.

Αναφορικά με τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η Επιτροπή έλαβε ως δεδομένο ότι 22 εταιρείες μέλη της Κοινοπραξίας χωρίς να εξετάσει κατά πόσο θα ήταν βιώσιμη ακόμα και με λιγότερες, σημειώνεται ότι όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι μέλη της Κοινοπραξίας κατά τη βούλησή τους και όχι αναγκαστικά. Εξάλλου δεν υπάρχει οποιοσδήποτε όρος στη συμφωνία δημιουργίας της Κοινοπραξίας στον οποίο να τίθεται θέμα αναγκαστικής συμμετοχής σε αυτήν. Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το εν λόγω θέμα δεν τέθηκε με την καταγγελία που υπεβλήθη και ακόμα

και αν τίθετο, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι αρμόδια να κρίνει πόσα μέλη χρειάζεται μία ένωση επιχειρήσεων για να επιτελέσει βιώσιμα το σκοπό της δημιουργίας του. Επομένως, η Επιτροπή απορρίπτει τον εν λόγω ισχυρισμό της καταγγέλλουσας εταιρείας.

Ως εκ των ανωτέρω, η Επιτροπή ομόφωνα αποφασίζει να απορρίψει τους πιο πάνω ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας, καθότι δεν αλλάζουν τα συμπεράσματα της Επιτροπής καθ' οιονδήποτε τρόπο.

8.5 Παραβάσεις του Νόμου και της ΣΛΕΕ

8.5.1 Άρθρο 3(1) του Νόμου/Άρθρο 101(1) ΣΛΕΕ

Η Επιτροπή, έχοντας υπόψη τα ανωτέρω και ειδικότερα τους ισχυρισμούς στην καταγγελία για απαγορευμένη απόφαση ένωσης επιχειρήσεων από μέρους της Κοινοπραξίας κατά παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου, επικέντρωσε την προσοχή της, στην εν λόγω πρόνοια, που ορίζει τα εξής:

«3.-(1) Τηρουμένων 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 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 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 συμφωνιών αυτών.»

Συγκεκριμένα, στην καταγγελία της η Autotechnica ισχυρίζεται ότι η Κοινοπραξία αποτελεί «ένωση επιχειρήσεων» με την έννοια του Άρθρου 3 του Νόμου και/ή του Άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ και επομένως, οι πράξεις της μπορούν να κριθούν σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο.

8.5.1.1 Η έννοια της ένωσης επιχειρήσεων

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Νόμου «ένωση επιχειρήσεων» σημαίνει εταιρεία, συνεταιρισμό, ένωση, σύλλογο, ίδρυμα ή σώμα προσώπων, με νομική προσωπικότητα ή όχι, που εκπροσωπεί τα εμπορικά συμφέροντα αυτόνομων επιχειρήσεων και λαμβάνει αποφάσεις ή συνάπτει συμφωνίες προς προώθηση των συμφερόντων αυτών.

Η «ένωση επιχειρήσεων» προϋποθέτει πλειονότητα επιχειρήσεων, οι οποίες συνδέονται μεταξύ τους με οποιαδήποτε μορφή οργανωμένης συνεργασίας.³⁴ Δεν απαιτείται η «ένωση επιχειρήσεων» να έχει νομική προσωπικότητα,³⁵ ούτε ίδια εμπορική ή παραγωγική δραστηριότητα, προκειμένου να εμπίπτει στο άρθρο 3 του Νόμου,³⁶ αρκεί να εξυπηρετεί τα εμπορικά συμφέροντα των μελών της.³⁷

8.5.1.2 Απόφαση Ένωσης Επιχειρήσεων

Η απόφαση ένωσης επιχειρήσεων είναι εκείνη η πράξη ή παράλειψη, που βάσει της σύμπτωσης των δηλώσεων βούλησης τουλάχιστον μιας πλειοψηφίας των επιχειρήσεων που μετέχουν στην ένωση, ρυθμίζει δεσμευτικά τις σχέσεις μεταξύ τους, λόγω και της υπάρχουσας οργανωτικής έννομης σχέσης.

Επομένως, «απόφαση» ένωσης επιχειρήσεων αποτελεί κάθε έκφραση κοινής βούλησης της ένωσης μέσω κάποιας οργανωτικής δομής, η οποία αποβλέπει στην κοινή συμπεριφορά των μελών της, ανεξάρτητα από τη μορφή την οποία λαμβάνει, όπως εκείνες των κανονισμών, ρητρών καταστατικού, ρητρών συμβάσεων, οδηγιών, εγκυκλίων, απλών συστάσεων, εφόσον έχουν καταρχήν χαρακτήρα υποχρεωτικό για τα μέλη ή/και προβλέπονται κυρώσεις σε περίπτωση μη εφαρμογής τους.³⁸ Απόφαση του οργάνου διοίκησης της εκάστοτε ένωσης θεωρείται νομικά δεσμευτική, εφόσον προβλέπεται στο καταστατικό της ότι οι αποφάσεις της δεσμεύουν τα μέλη.³⁹ Σημειώνεται ότι κατά πάγια νομολογία, οποιαδήποτε συμφωνία συνάψει η ένωση επιχειρήσεων δύναται να θεωρηθεί ως απόφαση.⁴⁰

Ουσιώδες στοιχείο της «απόφασης» είναι η νομική δεσμευτικότητα της, ανεξάρτητα αν είναι άμεση ή έμμεση. Ως «απόφαση» χαρακτηρίζεται κάθε έκφραση βούλησης της ένωσης με οποιαδήποτε

³⁴ Βλ. Υπόθεση T-23/09, *Conseil national de l'Ordre des pharmaciens (CNOP), Conseil central de la section G de l'Ordre national des pharmaciens (CCG) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής*, σκ. 74, 76-77, στην οποία κρίθηκε ειδικά ο Εθνικός Σύλλογος Φαρμακοποιών της Γαλλίας ως ένωση επιχειρήσεων. Βλ. επίσης, Απόφαση Ελληνικής Επιτροπής Ανταγωνισμού 505/VI/2010.

³⁵ Βλ. Υπόθεση C-395/96 P και C-396/96 P, *Compagnie maritime belge transports SA, Compagnie maritime belge SA και Dafra-Lines A/S (CEWAL) κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000 σ. I- 01365, σκ. 144. Βλ. επίσης σχετικά και Λ. Κοτσίρη, *Ευρωπαϊκό Εμπορικό Δίκαιο*, 2003, σελ. 398-399.

³⁶ Βλ. συνεκδ. Υποθέσεις T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, *Cimenteries CBR SA κ.ά. κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000 σ. II-491, σκ. 1320.

³⁷ Βλ. Απόφαση Ευρωπαϊκής Επιτροπής 96/438/EK, *FENEX*, σκ. 31 και Alison Jones, *EC Competition Law*, 2011, σελ. 168 επ..

³⁸ Βλ. Υπόθεση C-45/85, *Verband der Sachversicherer κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1987, σ. 00405, σκ. 28. Συνεκδ. υποθέσεις T-213/95 και T-18/96, *Stichting κατά Επιτροπής*, Συλλ. 1997 σ. II-01739, σκ. 157-164. Συνεκδ. Αποφάσεις. ΔΕΘΑΘ 1026/2007, ΔΕΦΑΘ 1027/2007, ΔΕΦΑΘ 1001/2006, σκ. 16 και ΔΕΦΑΘ 1028/2007, σκ. 8, καθώς και Απόφαση ΕΑ 292/IV/2005 υπό 3.2 και 4, Απόφαση Ε.Ε. 80/917/ΕΟΚ *National Sulphuric Acid*.

³⁹ Βλ. *ibid*, υπόθεση C-45/85, σκ. 28.

⁴⁰ Βλ. Υπόθεση 8/72, *Vereeniging van Cementhandelaren κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλ. 1972-3, σ. 223, 209-215 & 218/78.

μορφή, όπως οδηγίες, εγκύκλιοι, απλές συστάσεις, εφόσον έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα για τα μέλη.⁴¹

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, η δημιουργία «Ενώσεων Επιχειρήσεων» δεν συνιστά *eo ipso* ανταγωνιστική σύμπραξη· οι αποφάσεις όμως των καταστατικών οργάνων της Ένωσης, όπως ήδη έχει αποφανθεί το ΔΕΕ, ακόμη και αν δεν είναι δεσμευτικές εμπίπτουν στα πλαίσια της έννοιας "σύμπραξη"⁴² σύμφωνα πάντα και με το άρθρο 2 του Νόμου, εφόσον αποτελούν εκδήλωση της συλλογικής βούλησης των συμμετεχουσών στην Ένωση επιχειρήσεων και έχουν ως αντικείμενο ή/και αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού: δηλ. πρωτίστως, η απόφαση της ένωσης επιχειρήσεων να θεσπίζει κανόνες συμπεριφοράς σε μια αγορά, δηλαδή συντονισμό και οργάνωση της οικονομικής δραστηριότητας των μελών της.

Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι, η απαγόρευση του άρθρου 3 του Νόμου εφαρμόζεται και σε περιπτώσεις, που η απόφαση έχει το χαρακτήρα απλής σύστασης χωρίς δεσμευτικότητα, εφόσον αντανάκλα εν τοις πράγμασι τη συλλογική βούληση των μελών της ένωσης να συντονίσουν τη δράση τους σε μία συγκεκριμένη αγορά και εφόσον η συμμόρφωση των μελών με αυτή είναι ικανή να επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά.

Η Autotechnica, στην καταγγελία της, ισχυρίζεται ότι η Κοινοπραξία είναι ένωση επιχειρήσεων και η Συμφωνία με την οποία ιδρύθηκε και λειτουργεί είναι: «*ξεκάθαρο ότι αποτελεί παράβαση του Άρθρου 3(1) του Νόμου*» και υποστηρίζει ότι: «*η Κοινοπραξία αναλαμβάνει σημαντικό ρόλο για την εφαρμογή της εν λόγω συμφωνίας στην πράξη σε βαθμό που μπορεί κάποιος να ισχυριστεί με βεβαιότητα ότι ως αποτέλεσμα των δράσεων της ίδιας Κοινοπραξίας παράγονται δεσμευτικές ενέργειες και πράξεις οι οποίες επηρεάζουν τη συμπεριφορά των μελών της.*⁴³

Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα εταιρεία, κατόπιν σχετικής ερώτησης κατά την προκαταρκτική έρευνα, όπως δοθούν λεπτομέρειες για το ποιες ακριβώς είναι οι αποφάσεις της Κοινοπραξίας που συνιστούν την καταγγελλόμενη παράβαση του άρθρου 3(1) του Νόμου, αυτή ανέφερε τα ακόλουθα:

«Η Καταγγέλλουσα πιστεύει πως σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν την λειτουργία της Κοινοπραξίας, καμία ασφαλιστική εταιρεία – μέλος δεν μπορεί να συνάψει συμβάσεις ασφάλισης ενοικιαζόμενων οχημάτων δημόσιας χρήσης εκτός της Κοινοπραξίας. Αυτό επιβεβαιώνεται από την

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

⁴² Joined Cases 96-102, 104, 105, 108 and 110/82, *NV IAZ International Belgium and others v. Commission*, [1983] ECR 3369; Case 45/85, *Verband der Sachversicherer e.V. v. Commission*, [1987] ECR 405.

⁴³ Βλ. μεταξύ άλλων το Σύγγραμμα Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού Δημήτριου Τζουγανάτου 2013 όπου αναφέρεται ότι: «Ως απόφαση θεωρείται και το ίδιο το καταστατικό ή ο εσωτερικός οργανισμός της ένωσης. Αν η δράση της ένωσης δεν παράγει δεσμευτική ενέργεια, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν, μπορεί να θεωρηθεί ως εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των μελών της.» Βλ. επίσης τις παραγράφους 3.100 μέχρι 3.102 του Συγγράμματος *Faull and Nikray, EC Law of Competition* όπου τονίζεται ότι οι «Αποφάσεις» της Ένωσης Επιχειρήσεων δεν είναι απαραίτητο να είναι δεσμευτικές για τα μέλη. Αυτό που απαιτείται είναι να έχουν σκοπό ή αποτέλεσμα των επηρεασμών της εμπορικής συμπεριφοράς των μελών.

επιστολή ημερομηνίας 23 Νοεμβρίου 2015 (βλ. Παράρτημα 3 της Καταγγελίας), όπου η Κοινοπραξία στη παράγραφο 2 επισημοποιεί πως ενοικιαζόμενα οχήματα μπορούν να ασφαλιστούν μόνο μέσω της Κοινοπραξίας. Το ίδιο προκύπτει και από το Άρθρο 6 της Συμφωνίας βάσει της οποίας λειτουργεί μέχρι σήμερα η Κοινοπραξία (βλ. Παράρτημα 2 της Καταγγελίας). Η πρακτική αυτή είναι αντίθετη με το Άρθρο 3 (1) (β) του Κυπριακού Νόμου περί Ανταγωνισμού που απαγορεύει τις συμφωνίες που οδηγούν στον περιορισμό ή στον έλεγχο της παραγωγής ή της διάθεσης προϊόντων ή υπηρεσιών.

Από τη στιγμή που ως αποτέλεσμα της ίδρυσης της Κοινοπραξίας δεν είναι δυνατή η προσφορά των σχετικών υπηρεσιών από τις ίδιες τις ασφαλιστικές εταιρείες-μέλη (δηλ. των αγορών α) παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης για μισθώσεις μικρής διάρκειας και β) παροχής ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης για μισθώσεις μακράς διάρκειας), προκύπτει περαιτέρω ζήτημα παράβασης του Άρθρου 3 (1) (β) του Κυπριακού Νόμου, καθώς και του Άρθρου 101 (1) ΣΛΕΕ. Αυτό είναι επιπρόσθετο όμως με την παράβαση του Άρθρου 3(1)(α) που εξηγήθηκε λεπτομερώς στην Καταγγελία.»

Περαιτέρω σημειώνεται ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία αν και στην καταγγελία της δεν περιλαμβάνει ως καταγγελλόμενα πρόσωπα τις ασφαλιστικές εταιρείες μέλη της Κοινοπραξίας, στηρίζει τους ισχυρισμούς της στη Συμφωνία αυτών και προσθέτει τα εξής: «[...] εάν η ΕΠΑ το κρίνει σκόπιμο, μπορεί επίσης παράλληλα να κρίνει την εν λόγω σύμπραξη ως Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων ενόψει του ότι η Συμφωνία για σύσταση της Κοινοπραξίας ήταν αποτέλεσμα Συμφωνίας των ιδρυτικών μελών που ήταν οι ασφαλιστικές εταιρείες.»

Η Κοινοπραξία στην επιστολή της, ημερομηνίας 24/1/2017, απορρίπτει τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η Κοινοπραξία ενεργεί ως μέσο παράνομης σύμπραξης μεταξύ των ασφαλιστικών εταιρειών με την ακόλουθη λογική: (α) για ποιο λόγο οι ασφαλιστικές εταιρείες να προβούν στη δημιουργία καρτέλ και έτσι να μοιράζονται το πιθανό κέρδος με τις άλλες 22 εταιρείες αντί να ανταγωνίζονται και να καρπούνται το κέρδος οι ίδιες; και (β) αφού η Κοινοπραξία ασφαλίσει οχήματα δημόσιας χρήσης που έχουν αποδειχθεί υψηλοί ασφαλιστικοί κίνδυνοι και δεν υπάρχει προθυμία ανάληψης των σχετικών κινδύνων από μεμονωμένους ασφαλιστές, η ύπαρξη της Κοινοπραξίας δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι περιορίζει τον ανταγωνισμό.

Επίσης, η Κοινοπραξία στην επιστολή της ημερομηνίας 24/1/2017, απορρίπτει τη θέση της καταγγέλλουσας ότι αποτελεί ένωση επιχειρήσεων καθότι: ««δεν λαμβάνει αποφάσεις ούτε και παράγει δεσμευτικές ενέργειες και πράξεις οι οποίες επηρεάζουν τη συμπεριφορά των μελών της»». [...] Η Κοινοπραξία δεν έχει την εξουσία να δεσμεύσει τα Μέλη της ή να επηρεάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο τη συμπεριφορά τους, αλλά δημιουργήθηκε για να καλύπτει κινδύνους τους οποίους δεν είναι διατεθειμένες να καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρείες από μόνες τους - για να καλύψει ένα δυσαναπλήρωτο κενό το οποίο θα δημιουργείτο εάν δεν υπήρχε η Κοινοπραξία. Συνεπώς και η νομολογία η οποία παρατίθεται από την Καταγγέλλουσα δεν έχει σχέση με τα πραγματικά γεγονότα

και την κατάσταση της αγοράς. Η επίκληση δε της υπόθεσης *Treuhand* στην παράγραφο 40 φαίνεται εντελώς άστοχη.»

Επίσης, η Κοινοπραξία υποστηρίζει ότι: «ουσιαστικά δραστηριοποιείται στην ασφάλιση δημοσίων οχημάτων τα οποία υπό άλλες συνθήκες θα παρέμειναν ανασφάλιστα και στην καταβολή αποζημιώσεων σε θύματα τροχαίων δυστυχημάτων, καλύπτοντας το κενό το οποίο θα δημιουργείτο υπό άλλες συνθήκες και διασφαλίζοντας έτσι την ανάγκη της κοινωνικής συνοχής και της αλληλοϋποστήριξης μεταξύ των ασφαλισμένων».

8.5.1.3 Αξιολόγηση στοιχείων

Η Επιτροπή, αξιολογώντας τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, καθώς και τα όσα διευκρίνισε η Κοινοπραξία, για το ότι διεξάγει τις ασφαλιστικές της εργασίες για λογαριασμό των ασφαλιστικών εταιρειών-μελών της, οι οποίες εργασίες διέπονται από τους περί της Ασκήσεως Ασφαλιστικών Εργασιών και Άλλων Συναφών Θεμάτων Νόμους 2002 μέχρι 2008 και Κανονισμούς που αφορούν ασφαλιστικές επιχειρήσεις, συμπεραίνει ότι η εν λόγω επιχείρηση εμπίπτει εντός της ερμηνείας της ένωσης επιχειρήσεων.

Σημειώνεται ότι η Κοινοπραξία διοικείται από Διαχειριστική Επιτροπή, η οποία εκλέγεται από τις εταιρείες-μέλη της, ενώ οι δραστηριότητές της περιορίζονται στην υποχρεωτική προσφορά ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου σε οχήματα δημόσιας χρήσης και σε ασφάλειες που καλύπτουν ευθύνη σε επιβαίνοντες και έναντι τρίτου στην περίπτωση των ανεπιθύμητων κινδύνων (*rejected risks* από τα μέλη της).

Όπως διευκρινίσθηκε από την Κοινοπραξία, οι ασφαλιστικές καλύψεις που παρέχει η Κοινοπραξία είναι καλύψεις του κλάδου μηχανοκινήτων οχημάτων, και παρέχονται εκ μέρους των μελών της και είναι μέρος των εργασιών τους με τη μορφή της συνασφάλισης. Επίσης, αναφέρθηκε ότι η Κοινοπραξία λειτουργεί ως όμιλος συνασφάλισης βάσει και του Κανονισμού (ΕΕ) αρ. 267/2010 της Επιτροπής, της 24ης Μαρτίου 2010, για την εφαρμογή του άρθρου 101 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των ασφαλίσσεων.

Η Επιτροπή, λαμβάνει επίσης υπόψη της τη Συμφωνία λειτουργίας της Κοινοπραξίας και σημειώνει ότι στους όρους αυτής καταγράφονται τα εξής:

{...}

Περαιτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει καθοδήγηση από τη νομολογία του ΔΕΕ και τις Προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Léger την υπόθεση *Wouters*⁴⁴ και σημειώνει σχετικά τα εξής:

⁴⁴ Υπόθεση C-309/99, Προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Léger της 10ης Ιουλίου 2001, *J. C. J. Wouters, J. W. Savelbergh και Price Waterhouse Belastingadviseurs BV κατά Algemene Raad van de Nederlandse*

«61. Η έννοια της ενώσεως επιχειρήσεων δεν ορίζεται από τη Συνθήκη. Κατά κανόνα, η ένωση αποτελείται από επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου και είναι επιφορτισμένη με την εκπροσώπηση και την υπεράσπιση των κοινών συμφερόντων τους έναντι των λοιπών επιχειρηματιών, των κυβερνητικών φορέων και του κοινού γενικότερα.

62. Η έννοια της ενώσεως επιχειρήσεων ασκεί ωστόσο μια ιδιαίτερη λειτουργία στο πλαίσιο του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Σκοπός της είναι να μη διαφεύγουν οι επιχειρήσεις από τους κανόνες ανταγωνισμού λόγω μόνον του τρόπου με τον οποίο συντονίζουν τη συμπεριφορά τους στην αγορά. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της αρχής αυτής, στο άρθρο 85, παράγραφος 1, εμπίπτουν όχι μόνον οι άμεσοι τρόποι συντονισμού των συμπεριφορών μεταξύ επιχειρήσεων (οι συμφωνίες και οι εναρμονισμένες πρακτικές), αλλά και οι θεσμοποιημένες μορφές συνεργασίας, δηλαδή οι καταστάσεις όπου οι επιχειρηματίες ενεργούν μέσω συλλογικής οντότητας ή κοινού οργάνου.

63. Το Δικαστήριο επελήφθη συχνά διαφορών σχετικά με ενώσεις καθαρά εμπορικού χαρακτήρα. Η υπόθεση CNSD είναι η πρώτη υπόθεση στην οποία το Δικαστήριο εφάρμοσε την έννοια της ενώσεως επιχειρήσεων σε επαγγελματικό σύλλογο.

[...]

66. Ένα από τα ζητήματα που ανέκυψαν στο πλαίσιο της διαφοράς ήταν αν το CNSD αποτελούσε ένωση επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Συναφώς, το Δικαστήριο προσδιόρισε από την προγενέστερη νομολογία του δύο κριτήρια για τον ορισμό, που συνδέονται με τη σύνθεση και το νομικό πλαίσιο των δραστηριοτήτων του φορέα.

67. Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο, το Δικαστήριο θεώρησε ότι τα μέλη του CNSD ήταν «εκπρόσωποι των επαγγελματιών εκτελωνιστών». Το Δικαστήριο τόνισε ότι «μέλη του CNSD είναι μόνον εκτελωνιστές εγγεγραμμένοι στα μητρώα, καθόσον εκλέγονται μεταξύ των μελών των περιφερειακών συμβουλίων, στα οποία μετέχουν μόνον εκτελωνιστές». Υπογράμμισε επίσης ότι, κατόπιν της τροποποίησης του 1992, «ο γενικός διευθυντής τελωνείων δεν μετέχει πλέον στο CNSD ως πρόεδρος». Τέλος, προέκυψε ότι «ο Ιταλός Υπουργός Οικονομικών, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την εποπτεία της οικείας επαγγελματικής οργανώσεως, δεν μπορεί να επέμβει κατά την ανάδειξη των μελών των περιφερειακών συμβουλίων και του CNSD».

Orde van Advocaten, [2001] Συλλογή της Νομολογίας 2002 I-01577. Βλ. επίσης Υπόθεση 71/74, *Frubo* κατά Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 1975 (Συλλογή 1975, σ. 563, σκέψη 30)· Υπόθεση 209/78, *Van Landewyck* κ.λπ. κατά Επιτροπής, της 29ης Οκτωβρίου 1980, (Συλλογή 1980, σ. 3125) σκ. 88, και Υπόθεση 96/82 έως 102/82, 104/82, 105/82, 108/82 έως 110/82, *IAZ* κ.λπ. κατά Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 1983, (Συλλογή 1983, σ. 3369) σκ. 20.

68. Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο, το Δικαστήριο διαπίστωσε ότι «τίποτε στην οικεία εθνική κανονιστική ρύθμιση δεν εμποδίζει [τα μέλη του CNSD] να ενεργούν προς το αποκλειστικό συμφέρον του επαγγέλματος»

[...]

77. [...] Επιπλέον, δεν είναι αναγκαίο ένας φορέας να ασκεί ο ίδιος οικονομική δραστηριότητα για να χαρακτηριστεί ως ένωση επιχειρήσεων. Το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης έχει εφαρμογή επί ενώσεων επιχειρήσεων, κατά το μέτρο που η δική τους δραστηριότητα ή η δραστηριότητα των επιχειρήσεων που είναι μέλη τους τείνει στην παραγωγή των αποτελεσμάτων που η διάταξη αυτή επιδιώκει να απαλείψει.» (η υπογράμμιση είναι δική μας)

Βάσει των πιο πάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Κοινοπραξία εκπροσωπεί τα συμφέροντα άλλων επιμέρους επιχειρήσεων, των μελών της, δηλαδή των ασφαλιστικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των μηχανοκίνητων οχημάτων, για τις οποίες έχει αναλάβει να παρέχει ασφαλιστική κάλυψη έναντι τρίτου σε δημόσια οχήματα, τα οποία οι ίδιες θεωρούν ότι ενέχουν ρίσκο, υψηλού κινδύνου και είναι ασύμφορη η ασφάλισή τους.

Επομένως, η Κοινοπραξία, ως ένωση επιχειρήσεων λαμβάνει αποφάσεις και προωθεί τα συμφέροντα των μετόχων/μελών της. Η Επιτροπή σημειώνει, όπως έχει ήδη αναφερθεί, ότι η Κοινοπραξία λειτουργεί με βάση τη Συμφωνία μεταξύ των Μελών της. Μέλη είναι όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των μηχανοκίνητων οχημάτων. Σκοπός της Κοινοπραξίας είναι η υποχρεωτική ασφαλιστική κάλυψη των «ανεπιθύμητων κινδύνων».

Παρά όμως τα όσα έχει αναφέρει ανωτέρω η καταγγέλλουσα εταιρεία, τόσο για τη Συμφωνία όσο και απαντώντας σχετική ερώτηση κατά την προκαταρκτική έρευνα που αφορούσε την «απόφαση» που καταγγέλλεται, δεν δύναται να ερμηνευθούν ότι εμπίπτουν στο πλαίσιο της υπό εξέτασης νομοθεσίας και του τι λογίζεται ως «απόφαση» της ένωσης επιχειρήσεων.

Συγκεκριμένα, διευκρινίζεται ότι η αναφορά στη Συμφωνία της Κοινοπραξίας γίνεται στην ουσία σε μία συμφωνία που καταρτίσθηκε και υπογράφηκε για τη δημιουργία της Κοινοπραξίας από τρίτες επιχειρήσεις, τα μέλη της και όχι την ίδια την Κοινοπραξία, εφόσον δεν μετείχε, αλλά προφανώς ούτε και υφίστατο ως όργανο/οντότητα κατά την υπογραφή αυτής. Επομένως, δεν δύναται να εκτιμηθεί ότι πρόκειται για δική της «Απόφαση» στο πλαίσιο πάντα της ερμηνείας του Νόμου. Γι' αυτό πολύ ορθά, η καταγγέλλουσα εταιρεία αντιλαμβανόμενη αυτό το δεδομένο, κατόπιν των ισχυρισμών της περί απαγορευμένης απόφασης ένωσης επιχειρήσεων, χωρίς όμως να καταγγέλλει τα πρόσωπα, ήτοι τις ασφαλιστικές εταιρείες, που συνέπραξαν για τον καταρισμό της Συμφωνίας της Κοινοπραξίας, αναφέρει ότι η Συμφωνία για σύσταση της Κοινοπραξίας ήταν αποτέλεσμα Συμφωνίας των ιδρυτικών μελών που ήταν οι ασφαλιστικές εταιρείες και επομένως μπορεί να κριθεί η εν λόγω σύμπραξη ως Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων. (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Ακόμα όμως και αν θεωρηθεί, με βάση τα υποβληθέντα στοιχεία, ότι η εν λόγω Συμφωνία έχει ανανεωθεί, κατόπιν της ένταξης της Κύπρου στην Ε.Ε., επομένως μετείχε αυτής, κατά κάποιο τρόπο, η συστημένη πλέον και πλήρως λειτουργούσα Κοινοπραξία, τότε γίνεται φανερό ότι η Συμφωνία στην οποία κάνει αναφορά η καταγγέλλουσα εταιρεία και επισυνάπτει σχετικά στην καταγγελία της, δεν είναι η εν ισχύ Συμφωνία της Κοινοπραξίας, καθότι αυτή είχε τροποποιηθεί εντός του 2005 και το άρθρο 6, που επικαλείται η καταγγέλλουσα εταιρεία δεν έχει καν συμπεριληφθεί στην τότε Συμφωνία.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την παράγραφο 5, της εν ισχύ Συμφωνίας, η Κοινοπραξία προσφέρει ασφαλίσεις που καλύπτουν την ευθύνη για τους επιβάτες και υλικές ζημιές έναντι τρίτων σε:

- i. Αυτοκίνητα για ενοικίαση
- ii. Σε σχέση με αυτοκίνητα ενοικίασης με οδηγό που ενοικιάζει το όχημα
- iii. Λεωφορεία εξαιρουμένων των ιδιωτικών λεωφορείων
- iv. Ασφαλιστική κάλυψη των «ανεπιθύμητων κινδύνων», που απορρίπτονται από τρία μέλη.

Η δε παράγραφος 6 αυτής, αναφέρεται στους Λογαριασμούς της Κοινοπραξίας, οι οποίοι θα ετοιμάζονται χρονιαία από Ελεγκτική εταιρεία που θα επιλέγεται.

Ουσιαστικά, η Autotechnica στηρίζει την καταγγελία της στην προηγούμενη Συμφωνία της Κοινοπραξίας, η οποία περιλάμβανε την παράγραφο 6, η οποία όμως δεν υφίσταται πλέον εδώ και 13 χρόνια. Η εν λόγω παράγραφος δεν επέτρεπε στα μέλη της να ασφαλίζουν από μόνα τους τα είδη κινδύνων που καταγράφονταν στην παράγραφο 5 της Συμφωνίας. Επομένως, η Autotechnica στηρίζει την καταγγελία της, ουσιαστικά, σε ένα όρο της Συμφωνίας που έχει καταργηθεί πριν από πολλά χρόνια.

Επί τούτου, η καταγγέλλουσα είχε επιπρόσθετα προσθέσει στην καταγγελία της, ότι η Κοινοπραξία εμμένει όπως ασφαλίζει αποκλειστικά η ίδια όλα τα ενοικιαζόμενα οχήματα και δεν επιτρέπει στις ασφαλιστικές εταιρείες να προσφέρουν από μόνες τους ασφάλιση σε αυτοκίνητα ενοικίασης εάν το επιθυμούν. Προσθέτει επίσης ότι δεν υπάρχει καμία δικαιολόγηση αυτής της πρακτικής ούτε και προκύπτει ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν θα ήταν ικανές να ασφαλίσουν τους σχετικούς κινδύνους σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς και σύμφωνα με τα πραγματικά ρίσκα που χαρακτηρίζουν την ασφάλιση οχημάτων ενοικίασης.

Όσον αφορά την επιστολή ημερομηνίας 23/11/2015 που απεστάλη από τον Διευθυντή της Κοινοπραξίας προς τα μέλη της, στην παράγραφο 2 γίνεται αναφορά στον περί της Εκμίσθωσης Οχημάτων Χωρίς Οδηγό Νόμο του 2013, Ν. 156(I)/2013 και επαναλαμβάνει ότι τα οχήματα δημόσιας χρήσης και εκείνα που εκμισθώνονται χωρίς οδηγό, ήτοι τα οχήματα Ζ, «είναι αυτά τα οποία με βάση τη σχετική Συμφωνία συνασφαλίζονται μέσω της Κοινοπραξίας από τις εταιρείες-μέλη της.»

Σε απάντηση του ερωτηματολογίου ημερομηνίας 17/8/2016 που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, η Autotechnica ερμηνεύει το εν λόγω σημείο «*πως ενοικιαζόμενα οχήματα μπορούν να ασφαλιστούν μόνο μέσω της Κοινοπραξίας*».

Η Κοινοπραξία θεωρεί τον ισχυρισμό της Autotechnica ανυπόστατο και αβάσιμο, καθώς ως διατείνεται «*η Κοινοπραξία λειτουργεί ως καταφύγιο για όσους δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ασφαλιστική κάλυψη από την αγορά*». Επίσης, η Κοινοπραξία ισχυρίζεται ότι η Συμφωνία «*δεν περιέχει κανένα απαγορευτικό όρο για τα μέλη της και αυτό το γνωρίζουν τόσο οι πελάτες της όσο και οι εταιρείες-μέλη της*». Η Κοινοπραξία σε απάντηση του ερωτηματολογίου ημερομηνίας 17/8/2016, που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, ισχυρίζεται ότι δεν παραλείπει ευκαιρία να ενημερώνει τόσο τα μέλη όσο και τους πελάτες της ότι η Συμφωνία δεν απαγορεύει στα μέλη της να ασφαλίζουν οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες που ασφαλίζονται μέσω της.

Μέσα από τα ενώπιον της Επιτροπής στοιχεία διαφαίνεται ότι η εν ισχύ Συμφωνία δεν περιέχει κανένα απαγορευτικό όρο για τα μέλη της Κοινοπραξίας για να αποφασίζουν κατά πόσο επιθυμούν ή όχι να συνάπτουν συμβάσεις ασφάλισης σε κάποιες από τις κατηγορίες των δημόσιων οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 5 της Συμφωνίας.

Επομένως, οι ισχυρισμοί της καταγγέλλουσας εταιρείας ότι η Κοινοπραξία, δεν επιτρέπει στα μέλη της να ασφαλίζουν από μόνα τους τα είδη κινδύνων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 της Συμφωνίας, τα οποία μπορούν να «*συνασφαλίζονται*» αποκλειστικά μέσω αυτής, που βασίζονται στη Συμφωνία της -την παράγραφο 5 αυτής σε συνδυασμό με την παράγραφο 6- και την επιστολή που απέστειλε στις 23/11/2015, δεν φαίνεται να ευσταθούν.

Επίσης, στην προαναφερόμενη επιστολή που απεστάλη από τον Διευθυντή της Κοινοπραξίας προς τα μέλη της, διαφαίνεται να μην υπάρχει οποιαδήποτε σαφής απαγόρευση. Σημειώνεται ότι η εν λόγω επιστολή κλείνει με την αναφορά ότι οι πληροφορίες σε αυτήν τους κοινοποιούνται για σκοπούς ενημέρωσης. Επιπλέον, οι πλείστες ασφαλιστικές εταιρείες ερμήνευσαν, ως καταγράφουν, στις απαντήσεις τους ότι αυτή δεν τους απαγορεύει να ασφαλίζουν Ζ οχήματα για μακροχρόνια χρήση.

Περαιτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει και σχετικό αντίγραφο πρακτικών της 40^{ης} ετήσιας Γενικής Συνέλευσης των Μελών της Κοινοπραξίας, που πραγματοποιήθηκε στις 19/2/2015 όπου, με αφορμή σχετική παρατήρηση από εταιρεία-μέλος, διευκρινίζεται ότι η Συμφωνία της Κοινοπραξίας δεν απαγορεύει στα μέλη της την ασφάλιση οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες που ασφαλίζονται μέσω της.

Εξάλλου, αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι τρεις από τις εταιρείες - μέλη της Κοινοπραξίας απάντησαν θετικά στο αίτημα της καταγγέλλουσας εταιρείας για παροχή ασφαλιστικής κάλυψης σε οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας, καθώς φαίνεται ότι έκριναν ότι ο κίνδυνος σε αυτού του είδους την ασφάλιση δεν είναι ψηλός και επιπρόσθετα, οι πλείστες εταιρείες ανέφεραν ότι εφόσον κριθεί και

αξιολογηθεί μία περίπτωση για τον ασφαλιστικό κίνδυνο που ενέχει και το ρίσκο και καλύπτεται και από την αντασφάλισή της, τότε είναι πρόθυμη να το ασφαλίσει.

Επίσης, κάποιες ασφαλιστικές εταιρείες ανέφεραν ότι εκτός της ετοιμότητάς τους να ασφαλίσουν οχήματα ενοικίασης για μακρά διάρκεια μίσθωσης, έχουν ήδη υποβάλει προσφορές για τέτοιου είδους ασφάλιση ή/και παρέχουν την εν λόγω ασφάλιση. Η μία ακόμη εκ των εταιρειών που υπέβαλε προσφορά το 2015 προς την καταγγέλλουσα εταιρεία ({...}) και συνεργάζεται με αυτήν, επισημαίνει στις απαντήσεις της ότι για πρώτη φορά ασφάλισε την καταγγέλλουσα εταιρεία το 2013 για δημόσιας χρήσης οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, σε απάντηση του ερωτηματολογίου της που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες ανέφεραν ότι η Κοινοπραξία, της οποίας είναι μέλη, δεν τους απαγορεύει ως μεμονωμένες ασφαλιστικές εταιρείες να ασφαλίζουν ενοικιαζόμενα οχήματα.

Μέσα από τα στοιχεία που απέστειλαν τα μέλη/μέτοχοι της Κοινοπραξίας γίνεται φανερό ότι ακόμα και αν δεν υπήρχε ή διαλυόταν η Κοινοπραξία, οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν θα ήταν διατεθειμένες να αναλάβουν την ασφάλιση των οχημάτων ενοικίασης (Ζ), ιδιαίτερα αυτά που παραχωρούνται με μικρής διάρκειας μίσθωση, καθότι, όπως αναφέρουν, εμπεριέχουν υψηλούς ασφαλιστικούς κινδύνους, είναι οικονομικά ασύμφορες και δεν καλύπτονται ως επί το πλείστον από τις αντασφαλιστικές τους εταιρείες ή απαιτείται η κάλυψη μεγαλύτερου κόστους προς αυτές για να είναι αποδεκτός κίνδυνος. Όπως επίσης περιγράφεται από ασφαλιστική εταιρεία, όταν τα συνολικά ασφάλιστρα του κλάδου ανέρχονται σε περίπου €3,6 εκατομμύρια και καταμερίζονται ισόποσα σε 23 ασφαλιστικές εταιρείες εισπράττοντας (κατά μέσο όρο) €156,000, με αυτά τα ποσά καμιά εταιρεία δεν είναι διατεθειμένη να αναλάβει τον κίνδυνο με το ρίσκο να πληρωθούν σε αποζημιώσεις εκατομμύρια ευρώ. Η δε Κοινοπραξία συμπληρώνει επί τούτου ότι δώδεκα ασφαλιστικές εταιρείες έχουν κύκλο εργασιών από €100.000 μέχρι €5.000.000 και βάσει αυτού είναι αρκετό να δει κανείς τις αποζημιώσεις που παρατίθενται στον Λογαριασμό Αποτελεσμάτων της Κοινοπραξίας για τα Οχήματα Ενοικίασης για τα Έτη 2011-2015 για να αντιληφθεί το λόγο που τόσο μικρές εταιρείες είναι απρόθυμες να αναλάβουν από μόνες τους τόσο σοβαρούς κινδύνους.

Σχετικά με τις αποζημιώσεις, η Κοινοπραξία έχει δώσει στις απαντήσεις της αρκετά παραδείγματα όπως π.χ. αποζημιώσεις ύψους €2,6 εκατομμυρίων σε όχημα ενοικίασης από {...} τουρίστρια το 2009. Το 2010, η Κοινοπραξία πλήρωσε €595.849 ως αποζημιώσεις στα θύματα δυστυχήματος το οποίο προκάλεσε {...} τουρίστας όταν μπήκε στην αντίθετη λωρίδα κυκλοφορίας. Την ίδια χρονιά, πλήρωσε δύο {...} πολίτες που τραυματίστηκαν σε δυστύχημα στη Λάρνακα αποζημιώσεις, έξοδα και έξοδα νοσηλείας στις {...} που έφτασαν στο ποσό των €417.486, σε {...} τουρίστα που τραυματίστηκε στην Αγία Νάπα από όχημα ενοικίασης πληρώθηκαν το 2015 συνολικά €251.872 που αφορούσαν αποζημιώσεις, δικηγορικά έξοδα και απώλειες απολαβών και το 2016 πλήρωσε σε

μοτοσικλετιστή, ο οποίος τραυματίστηκε πολύ σοβαρά σε δυστύχημα που προκάλεσε {...}, αποζημιώσεις που μαζί με άλλα έξοδα ανήλθαν σε €650.000.

Στο παρόν σημείο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία προς υποστήριξη της καταγγελίας της και των ισχυρισμών της ότι η Κοινοπραξία περιορίζει με τη Συμφωνία της και τις πράξεις της την αγορά απαγορεύοντας ή υπαγορεύοντας στα μέλη της να μην προσφέρουν οι ίδιες ασφάλιση προς οχήματα ενοικίασης, θέτει ως επιπρόσθετο στοιχείο επιστολή ημερομηνίας 1/7/2015, που απέστειλε προς τις 22 ασφαλιστικές εταιρείες, που δραστηριοποιούνται στην αγορά ασφάλισης οχημάτων. Με την εν λόγω επιστολή, η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει ότι ζήτησε από τα μέλη της Κοινοπραξίας να ασφαλίσουν οχήματα «δημοσίας χρήσης» Ζ που διατηρεί τόσο για βραχυπρόθεσμες όσο και για μακροχρόνιες μισθώσεις, αλλά πήρε απάντηση μόνο από τρεις ασφαλιστικές εταιρείες που κατ' εξαίρεση δέχθηκαν όμως να ασφαλίσουν μόνο τα οχήματα μακροχρόνιας μίσθωσης.

Με βάση τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, διαφαίνεται καταρχάς ότι η εν λόγω επιστολή απεστάλη από την εταιρεία Autotechnica, το δε έντυπο φέρει τα διακριτικά της Hertz, ενώ δεν διαφαίνεται προς ποιες εταιρείες απευθύνθηκε αυτή. Κατόπιν σχετικής ερώτησης κατά την προκαταρκτική έρευνα, η καταγγέλλουσα εταιρεία απέστειλε κατάλογο, που προφανώς ετοίμασε η ίδια, με τις 22 ασφαλιστικές εταιρείες, τα ονόματα και διευθύνσεις αυτών που παρέλαβαν την επιστολή. Περαιτέρω σημειώνεται ότι στις απαντήσεις που δόθηκαν από τις ασφαλιστικές εταιρείες καμία εξ αυτών δεν αναφέρει ότι παρέλαβε την εν λόγω επιστολή ημερομηνίας 1/7/2015 που αναφέρει η καταγγέλλουσα εταιρεία. Ακόμα και οι εταιρείες, που όπως έχει λεχθεί, υπέβαλαν την προσφορά τους προς την καταγγέλλουσα εταιρεία, δεν κάνουν αναφορά σε αυτή.

Συγκεκριμένα, η {...} δεν αναφέρει αν την έχει παραλάβει ή όχι, οι δε άλλες δύο εταιρείες ρητά αναφέρουν ότι δεν έχουν εντοπίσει ότι έχουν παραλάβει τέτοια επιστολή.

Η εταιρεία {...} ανέφερε τα ακόλουθα: «Έχουμε ανατρέξει στα αρχεία μας και δεν έχουμε εντοπίσει να παραλάβουμε τέτοια επιστολή ημερομηνίας 01/07/2015 από την Εταιρεία Autotechnica (Cyprus) Ltd. Παρακαλούμε όπως εάν έχετε αντίγραφο τέτοιας επιστολής να μας το αποστείλετε. Σημειώστε ότι η εν λόγω Εταιρεία αποτάθηκε στην Εταιρεία μας, μέσω Ασφαλιστικού Διαμεσολαβητή συνεργάτη μας για την ετοιμασία προσφοράς για πρώτη φορά το 2014. Το αίτημα αφορούσε την παροχή Ασφαλιστικής κάλυψης για οχήματα μακροπρόθεσμης μίσθωσης. Η Εταιρεία μας μέχρι τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν είχε προβεί ξανά σε μια τέτοια προσφορά. Ένας από τους λόγους που οδήγησαν την Εταιρεία μας σε ετοιμασία προσφοράς ήταν ότι η εν λόγω κατηγορία οχημάτων ήταν ήδη ασφαλισμένη σε άλλη Κυπριακή Ασφαλιστική Εταιρεία. Προβήκαμε σε ετοιμασία προσφοράς προς την Autotechnica (Cyprus) Ltd τόσο για την ασφαλιστική περίοδο 2015 όσο και την ασφαλιστική περίοδο 2016 για τα οχήματα μακροπρόθεσμης μίσθωσης (leasing), τις οποίες όμως ο πελάτης Autotechnica (Cyprus) Ltd δεν αποδέχτηκε.»

Το αξιοσημείωτο στην απάντηση της τρίτης εταιρείας, {...}, είναι ότι ενώ είναι από τις εταιρείες που υπέβαλε προσφορά με επιστολή της 19/11/2015,⁴⁵ επαναλαμβάνει στις απαντήσεις της κατά την προκαταρκτική έρευνα ότι δεν έλαβε καμία επιστολή από την εταιρεία Autotechnica (Cyprus) Ltd, «*H Autotechnica (Cyprus) Ltd ουδέποτε απέστειλε επιστολή στην εταιρεία μας με την οποία να ζητά προσφορά για την ασφάλιση οχημάτων δημόσιας χρήσης που διατηρεί ούτε για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις ούτε για μακροπρόθεσμες μισθώσεις. Δεν έχουμε λάβει ούτε με τηλεμοιότυπο αλλά ούτε με ταχυδρομείο την επιστολή στην οποία αναφέρατε ημερομηνίας 01/07/2015 και συνεπώς δεν προχωρήσαμε σε προσφορά προς την εν λόγω εταιρεία. Ως εκ τούτου σας καλούμε όπως μας αποστείλετε αντίγραφο της εν λόγω επιστολής ως και την απάντησή μας.*»

Ακολούθως όμως, η ίδια εταιρεία, αφού εξηγεί τους λόγους που δεν συνηθίζει να ασφαρίζει οχήματα ενοικίασης για βραχυπρόθεσμες μισθώσεις, αναφέρει ότι: «*Ανεξάρτητα όμως του πιο πάνω ως Εταιρεία πάντοτε αξιολογούμε τις προσφορές που μας αποστέλλονται για ασφάλιση από οποιονδήποτε και δίδουμε τις αντίστοιχες προσφορές. Για παράδειγμα κατά ή περί τον Νοέμβριο του 2015 εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στη Κύπρο μεταξύ άλλων και στο χώρο ενοικίασεως οχημάτων μακράς διάρκειας αποτέθηκε κοντά μας και ζήτησε προσφορά. Αξιολογήσαμε τα στοιχεία που είχαμε ενώπιόν μας και δώσαμε την ανάλογη προσφορά.*» Επομένως, αυτό που ισχυρίζεται η συγκεκριμένη εταιρεία είναι ότι δεν έλαβε καμία απολύτως προσφορά από την εταιρεία Autotechnica (Cyprus) Ltd, αλλά το 2015 έδωσε προσφορά σε άλλη εταιρεία για οχήματα ενοικίασης για μακράς διάρκειας μίσθωση και η εταιρεία αυτή ήταν η DEMSTAR RENTALS (2005) LTD.

Από ό,τι φαίνεται και οι 3 προσφορές που έλαβε η καταγγέλλουσα εταιρεία και επισύναψε στις απαντήσεις της, δεν απευθύνονται προς την εταιρεία Autotechnica (Cyprus) Ltd που απέστειλε την επιστολή ημερομηνίας 1/7/2015, αλλά την εταιρεία DEMSTAR RENTALS (2005) LTD, ήτοι το όνομα που διατηρούσε η καταγγέλλουσα πριν το αλλάξει, όπως διαφαίνεται στο πιστοποιητικό αλλαγής ονόματος του Εφόρου Εταιρειών ημερομηνίας 22/6/2015.

Πέραν των πιο πάνω, η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι: «*[...] ότι η εν λόγω Συμφωνία και/ή Κοινοπραξία έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού αφού οδηγεί στον άμεσο καθορισμό τιμών και στην αναγκαστική κατανομή της διάθεσης στην ίδια την Κοινοπραξία.*»

Η Κοινοπραξία θεωρεί τον πιο πάνω ισχυρισμό ως ανυπόστατο, δεδομένου ότι η εν ισχύ Συμφωνία δεν προνοεί τον καθορισμό τιμών.

Η Επιτροπή σημειώνει το γεγονός ότι, όταν η καταγγέλλουσα ζήτησε προσφορά για ασφάλιση των οχημάτων του στόλου της, τόσο για μισθώσεις μικρής διάρκειας όσο και για μισθώσεις μακράς διάρκειας, τρεις ασφαλιστικές εταιρείες έδωσαν προσφορά. Στη συνέχεια, η καταγγέλλουσα επέλεξε

⁴⁵ Επιστολή ημερομηνίας 19/11/2015 από την εταιρεία {...} προς την εταιρεία DEMSTAR RENTALS (2005) LTD με Θέμα: Προσφορά Ασφάλισης οχημάτων μακροχρόνιας μίσθωσης.

την προσφορά της {...} για μισθώσεις μακράς διάρκειας και τα ασφάλιστρα μειώθηκαν περαιτέρω από την αρχική πρόταση της {...}. Το γεγονός ότι η κάθε ασφαλιστική εταιρεία χωριστά έδωσε τη δική της προσφορά και ακόμη περισσότερο ότι η καταγγέλλουσα διαπραγματεύτηκε με την {...} για ακόμη χαμηλότερη τιμή, δεικνύει ότι η καθεμιά ακολουθεί τις δικές της τιμές και δεν ακολουθούν όλες μία καθορισμένη τιμή.

Επομένως, όπως συμπεραίνει η Επιτροπή από τα ενώπιον της στοιχεία, το γεγονός ότι καμία ασφαλιστική εταιρεία δεν ασφαρίζει από μόνη της οχήματα, τα οποία ενοικιάζονται για μικρή διάρκεια (βραχυπρόθεσμες μισθώσεις), αλλά και ορισμένες εξ αυτών δεν αποδέχονται και τις μακροχρόνιες μισθώσεις, δεν αποτελεί οποιονδήποτε περιορισμό, προτροπή, ή απόφαση που επιβλήθηκε και έχει υποχρεωτικό ή/και δεσμευτικό χαρακτήρα από την Κοινοπραξία προς τα μέλη της, αλλά φαίνεται να αποτελεί αποκλειστικά της κάθε ασφαλιστικής εταιρείας απόφαση ανάληψης του κινδύνου κατόπιν αξιολόγησης αυτού, ως γίνεται σε όλες τις περιπτώσεις από μέρους των επιχειρήσεων για να συνάψουν μία σύμβαση με τον πελάτη τους.

Εξ όσων έχουν αναφερθεί ανωτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ισχύουσα Συμφωνία δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε δεσμευτικό όρο ή απαγορευτικό όρο ή όρο που να αποτρέπει τα μέλη της να ασφαρίζουν οποιοδήποτε είδος κινδύνου επιθυμούν. Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι από την επιστολή που απέστειλε η Κοινοπραξία στα Μέλη της ημερομηνίας 23/11/2015 δεν μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία απαγορεύει στα Μέλη της να ασφαρίζουν από μόνα τους οποιοδήποτε κίνδυνο επιθυμούν. Επαναλαμβάνεται το γεγονός ότι οι ίδιες οι ασφαλιστικές εταιρείες θεωρούν ότι δεν παρεμποδίζονται από το να προσφέρουν ασφάλιση σε (Ζ) οχήματα για τους κινδύνους που είναι διατεθειμένες να αναλάβουν (δηλαδή μακροχρόνιες μισθώσεις). Επιπρόσθετα, η καταγγέλλουσα εταιρεία είχε λάβει τρεις προσφορές από διαφορετικές ασφαλιστικές εταιρείες, για ασφάλιση οχημάτων της.

Η ίδια η Κοινοπραξία αναφέρει στις απαντήσεις της ότι: *«δεν έχει την εξουσία να δεσμεύσει τα Μέλη της ή να επηρεάσει καθ' οιονδήποτε τρόπο τη συμπεριφορά τους, αλλά δημιουργήθηκε για να καλύπτει κινδύνους τους οποίους δεν είναι διατεθειμένες να καλύπτουν οι ασφαλιστικές εταιρείες από μόνες τους - για να καλύψει ένα δυσαναπλήρωτο κενό το οποίο θα δημιουργείτο εάν δεν υπήρχε η Κοινοπραξία..»* Επίσης υποστηρίζει ότι: *«ουσιαστικά δραστηριοποιείται στην ασφάλιση δημοσίων οχημάτων τα οποία υπό άλλες συνθήκες θα παρέμειναν ανασφάλιστα και στην καταβολή αποζημιώσεων σε θύματα τροχαίων δυστυχημάτων, καλύπτοντας το κενό το οποίο θα δημιουργείτο υπό άλλες συνθήκες και διασφαλίζοντας έτσι την ανάγκη της κοινωνικής συνοχής και της αλληλοϋποστήριξης μεταξύ των ασφαλισμένων»*.

Στη βάση όλων όσων αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει ότι με τα ενώπιόν της στοιχεία δεν έχει στοιχειοθετηθεί η καταγγελλόμενη σύμπραξη από μέρους της Κοινοπραξίας, που να εμπίπτει στις πρόνοιες του άρθρου 3(1) του Νόμου ή/και του άρθρου 101(1)

της ΣΛΕΕ, κατ' επέκταση δεν έχει στοιχειοθετηθεί καμία από τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 3(1) του Νόμου. Αναφορικά με το αντίστοιχο άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

8.5.2 Άρθρο 6(1) του Νόμου/Άρθρο 102 ΣΛΕΕ

Για την εξέταση της παρούσας καταγγελίας υπό το πρίσμα του άρθρου 6(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, πρέπει να έχουμε υπόψη μας τη συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση, η οποία έχει ως κάτωθι:

6.-(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 αντισυμβαλλόμενων πρόσθετων υποχρεώσεων, οι οποίες, εκ της φύσεώς τους ή σύμφωνα με τις εμπορικές συνήθειες, δεν έχουν σχέση με το αντικείμενο των συμφωνιών αυτών.

8.5.2.1 Δεσπόζουσα Θέση

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίδεται στο άρθρο 2 του Νόμου, ο οποίος πηγάζει από την Ενωσιακή νομολογία, δεσπόζουσα θέση «περιλαμβάνει τη θέση οικονομικής δύναμης που απολαμβάνει η επιχείρηση, 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».

Σύμφωνα με την ενωσιακή νομολογία, σημασία δεν έχει η υποκειμενική πρόθεση, ούτε η πραγματική παρακώλυση του ανταγωνισμού, αλλά η αντικειμενική δυνατότητα μίας τέτοιας παρακωλύσεως.

Συνεπώς, θα πρέπει να αναζητηθεί αν η καταγγελλόμενη εταιρεία κατέχει στην οικεία αγορά θέση οικονομικής ισχύος που αντικειμενικά της παρέχει τη δυνατότητα να παρακωλύει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, συμπεριφερόμενη σε σημαντικό βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές, τους πελάτες της και τελικά τους καταναλωτές.⁴⁶

Βασικό στοιχείο λοιπόν της έννοιας της δεσπίζουσας θέσης, είναι η ύπαρξη οικονομικής ισχύος, η οποία παρέχει στη δεσπίζουσα επιχείρηση ευχέρεια ανεξάρτητης συμπεριφοράς, την αποδεσμεύει δηλαδή από τους περιορισμούς που υπάρχουν σε μια ανταγωνιστική αγορά.

Η ύπαρξη δεσπίζουσας θέσης μπορεί να απορρέει από τον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων, οι οποίοι από μόνοι τους δεν αποτελούν απαραίτητα επαρκή ένδειξη για την ύπαρξη δεσπίζουσας θέσης, αλλά όταν συνδυάζονται μεταξύ τους, οδηγούν στη δημιουργία αυτής. Τέτοιοι σημαντικοί παράγοντες, εκτός του μεριδίου αγοράς είναι (α) η ύπαρξη ανταγωνιστών στην ίδια σχετική αγορά και το μερίδιο αγοράς που κατέχουν, (β) το εύρος του φάσματος των προϊόντων που προσφέρουν οι ανταγωνιστές και (γ) η δυνατότητα πρόσβασης αλλά και επιβίωσης των νεοεισερχόμενων ανταγωνιστικών επιχειρήσεων.⁴⁷

Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, το μεγάλο ποσοστό συμμετοχής της επιχείρησης στη συγκεκριμένη αγορά αποτελεί τη σημαντικότερη ένδειξη για την απόδειξη δεσπίζουσας θέσης. Όταν μάλιστα η θέση της επιχείρησης στην αγορά είναι μονοπωλιακή ή σχεδόν μονοπωλιακή (ποσοστά της τάξης του 80% ως 100%), τότε αυτή η θέση είναι αρκετή για την απόδειξη δεσπίζουσας θέσης.⁴⁸

Περαιτέρω, σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, πολύ υψηλά μερίδια αγοράς, πλην εξαιρετικών περιπτώσεων, είναι αρκετά για την απόδειξη ύπαρξης δεσπίζουσας 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.⁴⁹ 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 δεσπίζουσας θέσης και, επομένως, απαιτείται να ληφθούν υπόψη και άλλοι παράγοντες, προκειμένου να θεμελιωθεί η ύπαρξη δεσπίζουσας θέσης.⁵⁰

Επίσης, 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. Πρέπει, κατά συνέπεια, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπίζουσας θέσης

⁴⁶ Υπόθεση 78/70, *Deutsche Grammophon*, Συλλ. 1971, 487, *Continental Can*, Συλλ. 1973, 313.

⁴⁷ Υπόθεση T-24/93, T25/93, T/26/93 και T/28/93, *Campagie Maritime Belge Transports and other v Commission*, [1996] ECR 1996 II-01201.

⁴⁸ Υπόθεση 85/76, *Hoffmann- La Roche & Co. AG v. Commission*, [1979] ECR 461.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Υπόθεση 62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-03359, παρά.60-61.

στην υπό εξέταση υπόθεση να ληφθεί υπόψη ο δυνητικός ανταγωνισμός και να εξετασθούν πιθανά εμπόδια και περιορισμοί εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά, η ύπαρξη των οποίων απαγορεύει την αναδιάρθρωση και ανακατανομή της αγοράς σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Εξετάζοντας το θέμα από τη σκοπιά του άρθρου 6, θα πρέπει να διευκρινισθεί σε πρώτο στάδιο κατά πόσο η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στις σχετικές αγορές (α) της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου, και (β) της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Ζ), μικρής διάρκειας, ως έχουν ορισθεί ανωτέρω, ώστε να προχωρήσει η Επιτροπή στη στοιχειοθέτηση ή όχι της ύπαρξης οποιασδήποτε κατάχρησης από μέρους της.

Η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσο η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στην πρώτη σχετική αγορά, ήτοι της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση. Σημειώνεται ότι η Κοινοπραξία έχει δηλώσει ότι τα οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας, εφόσον φέρουν το (Ζ) και πολλές φορές τα ίδια οχήματα ενοικιάζονται σε διαφορετικά χρονικά διαστήματα και για μικρή διάρκεια χρήσης, δεν είναι δυνατό να υπάρχει ξεκάθαρος διαχωρισμός αυτών.

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία ισχυρίστηκε ότι: «η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση ανεξαρτήτως του ακριβές προσδιορισμού της σχετικής αγοράς (είτε με διαχωρισμό σε αγορά ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης διάρκειας είτε αγοράς ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης στο σύνολο τους)».

Όπως έχει ήδη καταγραφεί ανωτέρω, η ασφάλιση των οχημάτων μίσθωσης (leasing) ή όπως αλλιώς αναφέρονται στην καταγγελία, ως οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας, δεν διαφέρει ιδιαίτερα στα χαρακτηριστικά, τη φύση και τη χρήση τους από την ασφάλιση ενός οχήματος ιδιωτικού. Επίσης, καθώς η Συμφωνία δεν απαγορεύει στα μέλη της Κοινοπραξίας να ασφαλίζουν τον οποιοδήποτε κίνδυνο, όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να προβούν σε τέτοιου είδους ασφάλιση και όπως έχει διαφανεί ανωτέρω, υπάρχουν αρκετές ασφαλιστικές εταιρείες που ανέφεραν ότι είναι διατεθειμένες να ασφαλίσουν οχήματα ενοικίασης μακράς διάρκειας ή έστω, κατόπιν αιτήματος προσφοράς, να προβούν σε αξιολόγηση του κινδύνου προτού προχωρήσουν σε παροχή ασφάλισης και επίσης, υπάρχουν ορισμένες ασφαλιστικές που ήδη τα ασφαλίζουν εδώ και αρκετά χρόνια, όπως π.χ η εταιρεία {...}, η οποία συνεργάζεται με την καταγγέλλουσα εταιρεία από το 2013.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας,⁵¹ ο συνολικός αριθμός των αδειούχων μηχανοκίνητων οχημάτων που υπήρχαν στην Κύπρο στο τέλος του 2015 ήταν **653.774** σε σύγκριση με **646.636** στο τέλος του 2014. Από αυτά, το 2015, τα ιδιωτικά επιβατηγά οχήματα ήταν **472.237**, ενώ τα επιβατηγά ενοικίασης ανέρχονταν σε **9.886**.

⁵¹ Ιστοσελίδα της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου.

Περαιτέρω παρατίθενται στον πιο κάτω Πίνακα 1, τα στοιχεία που δόθηκαν από την Κοινοπραξία και αφορούν τα αδειούχα οχήματα ενοικίασης (Ζ) της ετήσιας αναλυτικής κατάστασης εγγεγραμμένων οχημάτων ανά κατηγορία και είδος καυσίμων για το έτος 2015, που ετοιμάζει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Τμήμα Οδικών Μεταφορών:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

	ΣΥΝΟΛΟ ΑΔΕΙΟΥΧΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΟΧΗΜΑ 'Ζ'	2.094
ΟΧΗΜΑ 'Ζ' -M1 (Τα ιδιωτικά οχήματα κατηγορίας M1, δηλαδή οχήματα μεταφοράς προσωπικού μέχρι οχτώ επιβάτες συμπεριλαμβανομένου του οδηγού)	7.473
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ 'Ζ'	1.189
ΣΥΝΟΛΟ	10.756

Στον πιο κάτω πίνακα 2 παρουσιάζεται το σύνολο των οχημάτων ενοικίασης που ασφαρίζει η Κοινοπραξία για τα έτη 2014 έως 31/8/2016 και για τα αντίστοιχα έτη τα ασφαλισμένα οχήματα της καταγγέλλουσας εταιρείας:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

	Σύνολο οχημάτων Ενοικίασης της Κοινοπραξίας	Ενοικιαζόμενα οχήματα της Autotechnica στην Κοινοπραξία
2014	8.276	449
2015	8.912	469
2016	6.570	305

Σύμφωνα με τις δηλώσεις της καταγγέλλουσας εταιρείας, διαθέτει πλέον των 1000 οχημάτων, τα οποία φαίνεται από τον πιο πάνω Πίνακα 2 ότι το 30% με 45% ασφαρίζεται στην Κοινοπραξία.

Από τα στοιχεία της έρευνας διαφαίνεται ότι όλες οι ασφαλιστικές εταιρείες του κλάδου της ασφάλισης μηχανοκίνητων οχημάτων, ήτοι και τα 23 μέλη της Κοινοπραξίας, δραστηριοποιούνται στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση. Επομένως, βάσει και των πιο πάνω στοιχείων, διαφαίνεται ότι η αγορά των οχημάτων ενοικίασεως σε σχέση με το σύνολο της αγοράς, που ασφαρίζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες, μέλη της Κοινοπραξίας, είναι πολύ μικρό, περί το 2%, εάν και εφόσον ληφθεί ως δεδομένο ότι όλα τα αδειούχα επιβατηγά οχήματα ασφαρίζονται, πράγμα το οποίο όμως δεν φαίνεται να συμβαίνει ολόχρονα και ιδιαίτερα στα οχήματα ενοικίασεως. Ακόμα και αν είναι δυνατό τα οχήματα που ανήκουν σε εταιρείες ενοικίασεως και προσφέρονται ως leasing να διαχωρισθούν από τα εν λόγω ιδιωτικά οχήματα, βάσει

των πιο πάνω στοιχείων, η Κοινοπραξία να μην πολύ πιθανόν να ασφαλίσει την πλειοψηφία αυτών, δεν δραστηριοποιείται όμως στην αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση, καθότι παρέχει ασφάλιση μόνο προς τα οχήματα δημόσιας χρήσης.

Ως εκ τούτου, το μερίδιο αγοράς που καταλαμβάνουν, στο σύνολο της εν λόγω σχετικής αγοράς, τα οχήματα που ασφαρίζονται για χρήση μακράς διάρκειας είναι πολύ μικρό. Συνακόλουθα, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η Κοινοπραξία δεν κατέχει δεσπόμενη θέση στην αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης οχημάτων έναντι τρίτου για ιδιωτική χρήση.

Αναφορικά με τη δεύτερη σχετική αγορά, αυτή της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z), μικρής διάρκειας, η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι: «Δεν χωρεί αμφιβολίας ότι η Κοινοπραξία απολαμβάνει δεσπόμενη θέση στη σχετική αγορά, ενόψει του ότι μόνο η ίδια δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά ασφάλισης οχημάτων ενοικίασης».

Η Κοινοπραξία έχει δημιουργηθεί για να ασφαλίσει τα οχήματα δημόσιας χρήσης όπως είναι τα λεωφορεία, τα ταξί και τα ενοικιαζόμενα, τα οποία θα έμεναν ανασφάλιστα. Επιπρόσθετα, η Κοινοπραξία, αποτελεί ασφαλιστική λύση για οποιαδήποτε οχήματα, στην περίπτωση όπου τρεις ασφαλιστικές εταιρείες αρνηθούν να τα ασφαλίσουν (rejected risks), βάσει της μεταξύ των μεταξύ των μελών της Συμφωνίας βάσει της οποίας είναι υποχρεωμένη ανεξαρτήτως του υψηλού κινδύνου που φέρουν να τα ασφαλίσει. Οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν παίρνουν το ρίσκο να ασφαλίσουν τους υψηλούς κινδύνους που εμπεριέχουν τα ενοικιαζόμενα οχήματα, ως έχει ήδη επεξηγηθεί. Επομένως, στην εν λόγω αγορά δραστηριοποιείται κατ' εξοχήν η Κοινοπραξία.

Ως εκ τούτου, στη βάση όσων καταγράφηκαν ανωτέρω σχετικά με το στοιχείο της δεσπόμενης θέσης, που προνοείται στο άρθρο 6 του Νόμου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, αναφορικά με την αγορά παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z), μικρής διάρκειας, η Κοινοπραξία, ως επί το πλείστον, είναι η μοναδική εταιρεία που δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά και επομένως κατέχει δεσπόμενη θέση στην αγορά παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z), μικρής διάρκειας.

Στη βάση των πιο πάνω, η Επιτροπή εξετάζει αν η Κοινοπραξία προέβη σε καταχρηστική συμπεριφορά εκμεταλλευόμενη τη δεσπόμενη της θέση.

8.5.2.2 Κατάχρηση Δεσπόμενης Θέσης

Σύμφωνα με το Νόμο, καθώς και με την πάγια νομολογία του ΔΕΕ, η κατοχή δεσπόμενης θέσης δεν είναι καθαυτή παράνομη. Κάτι τέτοιο θα ήταν παράδοξο αφού θα τιμωρούσε ουσιαστικά κάθε επιτυχημένη επιχείρηση. Μόνο η κατάχρηση της δεσπόμενης αυτής θέσης στη σχετική αγορά μπορεί να οδηγήσει σε παράβαση του Νόμου. Οι καταγγελλόμενες ως καταχρηστικές πράξεις εξετάζονται πιο κάτω.

Σύμφωνα με την νομολογία του ΔΕΕ και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κατάχρηση συνδέεται με τη συμπεριφορά της δεσπόζουσας επιχείρησης που επιδρά στη δομή της αγοράς, αποδυναμώνοντας τον ήδη ασθενή ανταγωνισμό, με τη χρήση μεθόδων που δεν αρμόζουν σε καθεστώς υγιούς ανταγωνισμού.⁵² Σημειώνεται επίσης, το λεκτικό του ΔΕΕ, όπου οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά ενός προϊόντος έχουν «**special responsibility**» (ιδιαίτερη ευθύνη), πράγμα που τις κάνει ακόμα πιο υπεύθυνες σε περίπτωση παραβίασης του Νόμου.⁵³

Στη δε υπόθεση *Tetra Pak International SA*,⁵⁴ η ιδιαίτερη ευθύνη επεκτείνεται ώστε το άρθρο 102 της ΣΛΕΕ, το αντίστοιχο 6(1) του Νόμου, να εφαρμόζεται και να απαγορεύει κάθε συμπεριφορά επιχειρήσεως, η οποία κατέχει δεσπόζουσα θέση, ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος. Το Δικαστήριο ανέφερε τα εξής: «*Επομένως, για να καθοριστούν οι προϋποθέσεις αυτές, πρέπει να ερμηνευθεί το άρθρο 86 της Συνθήκης βάσει του αντικειμένου του και του σκοπού του, όπως διευκρινίστηκαν από το Δικαστήριο, το οποίο έκρινε, με την προπαρατεθείσα απόφαση του Michelin κατά Επιτροπής (σκέψη 57), ότι το άρθρο αυτό επιρρίπτει σε επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση, ανεξάρτητα από τους λόγους μιας τέτοιας θέσεως, την ιδιαίτερη ευθύνη να μη θίγει με τη συμπεριφορά της την άσκηση πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην κοινή αγορά, σύμφωνα με τον γενικό σκοπό του άρθρου 3, στοιχείο στ', της Συνθήκης όπως ίσχυε την εποχή εκείνη. Εμπίπτει έτσι στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 86 κάθε συμπεριφορά επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση ικανή να εμποδίσει τη διατήρηση ή την ανάπτυξη του ανταγωνισμού που υφίσταται ακόμη σε μια αγορά όπου, λόγω ακριβώς της παρουσίας αυτής της επιχείρησης, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος (βλ. την προπαρατεθείσα απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, σκέψη 91).*»

Το άρθρο 6(1) του Νόμου μνημονεύει μια σειρά καταχρηστικών πρακτικών και όπως αναφέρεται στην υπόθεση *Continental Can*,⁵⁵ η λίστα των καταχρηστικών πρακτικών είναι απλώς ενδεικτική όχι όμως εξαντλητική.

8.5.2.2.1 Άμεσος ή έμμεσος καθορισμός αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής - Άρθρο 6(1)(α) του Νόμου/Άρθρο 102 στοιχ. α' ΣΛΕΕ

(α) Νομολογία:

Πρωταρχικός στόχος του δικαίου του ανταγωνισμού της Ε.Ε. είναι να διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις με δεσπόζουσα θέση στην αγορά δεν εκμεταλλεύονται άμεσα τους πελάτες τους χρεώνοντας τους

⁵² Βλ. σχετικά Υπόθεση 62/86, *Akzo Chemie κατά Επιτροπής*, [1991] Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-03359, παρά.60-61.

⁵³ Υπόθεση C-322/81, *Michelin v. Commission*, [1983] ECR 3461, παρ.52, 59.

⁵⁴ Υπόθεση T-83/91, *Tetra Pak International SA v. Commission* [1994] ECR II-755, παρά. 114.

⁵⁵ Υπόθεση 6/72, *Europemballage Corporation & Continental Can v. Commission*, [1973] ECR 215, παρά. 26.

υπέρμετρες τιμές και επιβάλλοντας τους άλλους αντι-ανταγωνιστικούς εμπορικούς όρους. Το άρθρο 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ και το αντίστοιχο εθνικό άρθρο 6(1)(α) του Νόμου, προβλέπουν για αυτό το σκοπό ότι μία επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση καταχράται τη θέση της εάν η πράξη της έχει σαν αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα τον καθορισμό μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής.

Η πρώτη περίπτωση του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, (συνεπώς και του άρθρου 6(1) του Νόμου), αναφέρεται κυρίως σε εκμεταλλευτικές καταχρήσεις, όπου η δεσπόζουσα επιχείρηση χρησιμοποιεί την ισχύ της για να επιτύχει οικονομικά πλεονεκτήματα που συνίστανται είτε στην απαίτηση υψηλών ή χαμηλών τιμών (ανάλογα αν λειτουργεί μονοπωλιακά ή μονοψωνιακά) ή στην επιβολή άλλων επαχθών όρων στους συναλλασσομένους με αυτήν. Το πιο σύνηθες είναι η κατηγορία αυτή να περιλαμβάνει την περίπτωση της υπερβολικής τιμολόγησης, όμως η θεωρία και η νομολογία εντάσσουν σε αυτή και παρεμποδιστικές πρακτικές τιμολογιακής φύσεως, όπως η ληστρική υποτιμολόγηση, η συμπίεση περιθωρίου κ.α.⁵⁶

Αναφορικά με τις αθέμιτες τιμές αγοράς ή/και πώλησης, το ίδιο άρθρο απαγορεύει τον καθορισμό είτε άμεσα ή έμμεσα αθέμιτων τιμών αγοράς ή/και πώλησης που ενισχύουν με αυτό τον τρόπο τη θέση της δεσπόζουσας επιχείρησης στην αγορά εις βάρος των καταναλωτών.⁵⁷ Σημειώνεται ότι καταχρηστική είναι η τιμολόγηση, όταν η τιμή είναι υπερβολικά υψηλή και χρησιμοποιείται ως μέσο για την εκμετάλλευση των αντισυμβαλλομένων της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση («εκμεταλλευτική κατάχρηση»).

Στην πρώτη απόφαση του ΔΕΕ, όπου τέθηκε το θέμα της καταχρηστικής τιμής, ήτοι την υπόθεση *United Brands*,⁵⁸ καθορίστηκαν τα κριτήρια για να εκτιμηθεί εάν μία τιμή δεν είναι δίκαιη κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, του αντίστοιχου άρθρου 6(1) του Νόμου. Το Δικαστήριο έκρινε σχετικά ότι υπερβολικές τιμές υφίστανται όταν η τιμή δεν έχει λογική σύνδεση με την οικονομική αξία του προϊόντος που παρέχεται. Η συνήθης τακτική για να εξαχθεί τέτοιο συμπέρασμα συμπεριλαμβάνει την ανάλυση της τιμής και του κόστους του προϊόντος.

Συγκεκριμένα, το ΔΕΕ κατέγραψε ότι:⁵⁹

«249 Επομένως, πρέπει να ερευνηθεί αν ο κατέχων τέτοια θέση χρησιμοποίησε τις δυνατότητες που του προσφέρει η θέση αυτή για να αρυσθεί εμπορικά πλεονεκτήματα που δεν θα μπορούσε να αποκτήσει σε περίπτωση κανονικού και αρκετά αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

⁵⁶ Δημήτρης Τζουγανάτος, *Το Δίκαιο του Ελεύθερου Ανταγωνισμού*, (2013), Νομική Βιβλιοθήκη, σελ. 527- 528.

⁵⁷ *Supra* υποσ. 55, *Continental Can κατά Επιτροπής*, παρ. 26. Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 40 έως 48, 50, 54 έως 56, 111, 113 και 114/73, *Coöperatieve Vereniging "Suiker Unie" UA και λοιποί κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, Συλλογή της Νομολογίας 1975/00507, παρ. 526 και 527.

⁵⁸ Βλ. Υπόθεση 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental Bv κατά της Επιτροπής*, Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1978.

⁵⁹ *Ibid.*

250 Τέτοιου είδους κατάχρηση συνιστά, στην προκειμένη περίπτωση, η χρέωση υπερβολικής τιμής, δυσανάλογης προς την οικονομική αξία της προσφερόμενης παροχής.

251 Η υπερβολή αυτή θα ήταν δυνατό, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί αντικειμενικά αν μπορούσε να μετρηθεί συγκρίνοντας την τιμή πώλησής του εν λόγω προϊόντος με το κόστος παραγωγής του, σύγκριση από την οποία θα προέκυπτε το ύψος του περιθωρίου κέρδους. Η Επιτροπή όμως δεν έκανε τέτοια σύγκριση, καθόσον δεν διέθετε ανάλυση της δομής των εξόδων της UBC.

252 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.

253 Μπορούν να 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.

254 Εκτιμώντας τις όχι αμελητέες και ενίοτε σημαντικότερες δυσχέρειες καθορισμού της τιμής κόστους παραγωγής, η οποία μπορεί ενίοτε να περιλαμβάνει κατανομή των έμμεσων δαπανών και των γενικών εξόδων κατ' ελεύθερη εκτίμηση και η οποία μπορεί να παρουσιάζει σημαντικές διαφορές ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενό της, την περίπλοκη φύση της, τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων της, το αν παράγει ένα μόνο ή διάφορα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της εταιριών και τις μεταξύ τους σχέσεις, η τιμή κόστους της μπανάνας δεν φαίνεται να παρουσιάζει ανυπέρβλητα προβλήματα.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Το Δικαστήριο, στην εν λόγω υπόθεση, έκρινε ότι αν η τιμή ενός προϊόντος είναι υπερβολική, θα μπορούσε, μεταξύ άλλων, να εκτιμηθεί κατά τρόπο αντικειμενικό, αν υπολογιστεί το ύψος της τιμής συγκρίνοντας ανάμεσα στην τιμή πώλησης του εν λόγω προϊόντος και το κόστος παραγωγής του, η οποία (σύγκριση) θα μπορούσε να αποκαλύψει το εύρος του περιθωρίου κέρδους και ακολούθως να διαπιστωθεί κατά πόσο αυτή καθ' αυτή είναι μη δίκαιη, ή συγκρινόμενη με τις τιμές των ανταγωνιστικών προϊόντων δύναται να κριθεί μη δίκαιη.

Στην ουσία, το ΔΕΕ ακολούθησε δύο σημεία για τον καθορισμό της υπερβολικής τιμολόγησης. Καταρχάς, για τη στοιχειοθέτηση της υπερβολικής τιμολόγησης πρέπει να καθορισθεί αν υφίσταται υπερβολική δυσαναλογία μεταξύ των δαπανών (κόστους) που πράγματι έγιναν από τη δεσπόμενη επιχείρηση και της τιμής που πράγματι ζητήθηκε από αυτήν και κατά δεύτερον, αν προκύπτει τέτοια δυσαναλογία, να εξετασθεί αν η τιμή που επιβλήθηκε ήταν μη εύλογη, είτε αφεαυτή, είτε σε σύγκριση με τα ανταγωνιστικά προϊόντα.

Συνεπώς, μία σύγκριση μεταξύ τιμής και κόστους γίνεται κατ' αρχήν για να διαπιστωθεί το περιθώριο κέρδους που επιτυγχάνεται από τη δεσπόμενη επιχείρηση. Εάν το καθαρό περιθώριο κέρδους

βρεθεί ότι είναι «υπερβολικό», η τιμολογιακή πολιτική της δεσπόζουσας επιχείρησης πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω για να διαπιστωθεί εάν η τιμή είναι «μη δίκαιη».⁶⁰ Προκειμένου να πληρούται το πρώτο σκέλος της νομολογίας *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»).

Φυσικά το ΔΕΕ αναγνώρισε ότι μπορεί να υπάρξουν ορισμένες δυσκολίες καθορισμού του κόστους παραγωγής ιδιαίτερα έχοντας υπόψη ότι μια επιχείρηση μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικότερα και να έχει υψηλά ή σε αντίθετη περίπτωση μικρά κέρδη. Είναι γι' αυτό που όπως δήλωσε το ΔΕΕ στην υπό αναφορά υπόθεση πρέπει να δίδεται προσοχή στον καθορισμό του κόστους παραγωγής ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης, το αντικείμενο της δραστηριοποίησης της, αν παράγει ένα ή περισσότερα προϊόντα, τον αριθμό των θυγατρικών της και τη σχέση που υπάρχει μεταξύ τους.

Στην υπόθεση *General Motors*,⁶¹ το Δικαστήριο αποδέχτηκε τη μεθοδολογία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διαπίστωση της ύπαρξης υπερβολικά υψηλής τιμολόγησης παρόλο που ακύρωσε την απόφασή της, γιατί η *General Motors* οικειοθελώς τερμάτισε την πιθανολογούμενη παράβαση μειώνοντας τις τιμές της και αποζημιώνοντας για το επιπρόσθετο ποσό που χρέωνε, μόλις αντιλήφθηκε ότι οι τιμές ήταν υπερβολικά υψηλές. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν η σύγκριση της τιμής της *General Motors* για την έκδοση πιστοποιητικών με άλλες εταιρείες που παρείχαν την ίδια υπηρεσία. Το Δικαστήριο ξεκαθάρισε ότι η ύπαρξη υπερβολικής τιμολόγησης συνιστά κατάχρηση, όταν οι τιμές είναι υπερβολικές σε σχέση με την οικονομική αξία της υπηρεσίας που παρέχεται και αν το αποτέλεσμα θα ήταν ο περιορισμός του παράλληλου εμπορίου (οπότεν και θα περιορίζεται η πιθανότητα ανταγωνισμού από χαμηλότερες τιμές, οι οποίες χρεώνονται από άλλες εταιρείες) ή της καταχρηστικής εκμετάλλευσης των πελατών.⁶²

Στην προαναφερόμενη υπόθεση *United Brands* (εφεξής η «*UBC*»),⁶³ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση τις τιμές της Ιρλανδίας συγκρίνοντας τις με τις τιμές της *UBC* και την οικονομική αξία του προϊόντος για να καταλήξει ότι οι τιμές της *UBC* ήταν υπερβολικές σε σχέση με

⁶⁰ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Scandlines Sverige AB/Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568./D3), παρά. 158: "In any event, even if it were to be assumed that the profit margin of HHAB is high (or even "excessive"), this would not be sufficient to conclude that the price charged bears no reasonable relation to the economic value of the services provided. The Commission would have to proceed to the second question as set out by the Court in *United Brands*, in order to determine whether the prices charged to the ferry operators are unfair, either in themselves or when compared to other ports."

⁶¹ Υπόθεση 26/75, *General Motors Continental vs Commission*, [1975] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1367, παρά.12.

⁶² Βλ. σχετικά Faull & Nikpay "The EC Law of Competition", 2nd edition, 2007 Oxford, par. 4.366.

⁶³ *Supra* υποσ. 58.

την οικονομική αξία του προϊόντος (30%-40% διαφορά με τις μη επώνυμες μπανάνες).⁶⁴ Το ΔΕΕ, στην εν λόγω υπόθεση έκρινε ότι τέτοια σύγκριση μπορεί να γίνει αποδεκτή μόνο όταν οι αγορές στα εν λόγω κράτη μέλη είναι αντικειμενικά συγκρίσιμες. Πέραν όμως αυτού, το Δικαστήριο επισήμανε ότι θα πρέπει να προηγηθεί λεπτομερής κοστολογική ανάλυση του προϊόντος, κάτι το οποίο δεν είχε γίνει από μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προβεί μόνο σε σύγκριση των τιμών της UBC με τους ανταγωνιστές της για αυτό το λόγο, το ΔΕΕ ακύρωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με το σκεπτικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε προσκομίσει επαρκείς αποδείξεις επί των πραγματικών περιστατικών, καθώς ούτε επί των εκτιμήσεων που την οδήγησαν στη διαπίστωση ότι η UBC είχε παραβεί το άρθρο 86 της Συνθήκης (νυν 102 της ΣΛΕΕ).

Στις πιο πρόσφατες αποφάσεις *Sundbusserne v. Port of Helsingborg*⁶⁵ και *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg*,⁶⁶ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε τα σημεία που καταγράφηκαν στην υπόθεση *United Brands* από το Δικαστήριο. Παρόλα αυτά, στην απόφαση *Scandlines*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεσήμανε μια σειρά από δυσκολίες. Συγκεκριμένα προβλήθηκε το επιχείρημα ότι ακόμη και αν ήταν δυνατόν να αποδειχθεί ότι ένα περιθώριο κέρδους (price-cost margin) είναι υπερβολικό, υπάρχει περιορισμένη καθοδήγηση ως προς το αν μια τιμή είναι άδικη όταν γίνονται συγκρίσεις, αν είναι καθόλου δυνατόν να γίνουν τέτοιες συγκρίσεις.⁶⁷

Στη δε απόφαση *Sundbusserne*, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποδείξεις ότι οι τιμές δεν ήταν καθ' αυτές αθέμιτες⁶⁸ και ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποδείξεις ότι οι τιμές ήταν αθέμιτες συγκρινόμενες με τις τιμές που χρέωναν άλλα λιμάνια.

Στις προαναφερόμενες υποθέσεις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν απεδέχθη την προσέγγιση “cost-plus approach” που πρόβαλαν οι καταγγέλλουσες, καθότι στην προκειμένη περίπτωση υπήρχε αβεβαιότητα ως προς το πραγματικό κόστος (κόστος παραγωγής) και αντί αυτού χρησιμοποιήθηκε κόστος κατά προσέγγιση (approximate cost allocation) στη βάση υποθέσεων. Επιπρόσθετα, η καταγγελλόμενη *Helsingborgs* δεν είχε υποβάλει ρεαλιστικό κοστολογικό μοντέλο (realistic cost model), οπότε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέτρεξε στους ελεγμένους οικονομικούς λογαριασμούς. Τέλος, παρά τις οικονομικές αναλύσεις που είχαν πραγματοποιηθεί, διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχαν επαρκή στοιχεία που να υποδεικνύουν ότι η τιμή καθ' αυτή ήταν υπερβολική.⁶⁹

⁶⁴ Βλ. Υπόθεση 389/87, *Ministere Public v Tournier* [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστήριο 2521, παρ. 38 και *Lucazeau v Societesdes Auteurs, Compositeurset Editeursde Musique* (SACEM) [1989] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστήριο 2811 παρ. 21.

⁶⁵ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Sundbusserne v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.570/D3), http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36570/36570_39_5.pdf

⁶⁶ Απόφαση της Επιτροπής 23/7/2004, *Scandlines Sverige AB v. Port of Helsingborg* (COMP/A.36.568/D3) http://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/36568/36568_44_4.pdf

⁶⁷ *Ibid*, σκέψεις 163, 169 et seq.

⁶⁸ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 65, παρά. 220-222.

⁶⁹ Βλ. σχετικά *supra* υποσ. 65, παρά. 203.

Στην προαναφερόμενη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Scandlines*, διαπιστώθηκε ότι κατά τον υπολογισμό της οικονομικής αξίας του προϊόντος, αφενός πρέπει να γίνεται ανάλυση του πραγματικού κόστους παραγωγής και αφετέρου να συνυπολογίζονται και άλλα έξοδα, ήτοι non cost related factors.

Όσον αφορά τους αθέμιτους όρους, το άρθρο 6(1)(α) του Νόμου ρητώς απαγορεύει αθέμιτους όρους, όπως επίσης και η πρόνοια του άρθρου 6(1)(γ), που αναφέρεται σε ανόμιους όρους. Σχετικά, στην υπόθεση *Tetra Pak II*⁷⁰ κρίθηκε ότι οι όροι, τους οποίους η δεσπόζουσα επιχείρηση επέβαλε στους πελάτες της, ήταν επαχθείς.

Σημειώνεται, ότι βασική διαπίστωση της μελέτης των οικονομικών της συμπεριφοράς (behavioral economics), είναι ότι όταν οι πελάτες αντιμετωπίζουν πολύπλοκες στρατηγικές τιμολόγησης, οι οποίες χαρακτηρίζονται από χαμηλό αρχικό τέλος (fee) σε συνδυασμό με ακριβές ακολούθως σχετικές παρεχόμενες υπηρεσίες, αυτοί συχνά καταλήγουν με ανεπιθύμητες προσφορές ή συμφωνίες. Με αυτό κατά νου, οι κατασκευαστές/παραγωγοί μπορούν να χειριστούν ή/και να εκμεταλλευτούν τους πελάτες μέσω διαφόρων πρακτικών ή/και «κρυφών χρεώσεων», όπως κυρώσεων για την καθυστέρηση και υπερβολικά τέλη διεθνούς περιαγωγής.⁷¹

Και πάλι, το δίκαιο του ανταγωνισμού της Ε.Ε. παρέχει μια βάση για τον περιορισμό αυτών των πρακτικών από δεσπόζουσες επιχειρήσεις. Όπως προαναφέρθηκε, στην απόφαση *Tetra Pak II*, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η δεσπόζουσα εταιρεία διέπραξε καταχρήσεις κατά τους όρους του άρθρου 86 της Συνθήκης (νυν άρθρο 102 ΣΛΕΕ), καθότι είχε μισθώσει το υλικό συσκευασίας στους πελάτες της με μη δίκαιους όρους συναλλαγής. Οι πελάτες της δεσπόζουσας επιχείρησης που είχαν τροποποιήσει ή μετακινήσει το μισθωμένο εξοπλισμό είχαν κληθεί να πληρώσουν: «*ένα ποσό, [...], το οποίο όχι μόνο αντιπροσωπεύει το σύνολο σχεδόν όλων των τρεχόντων και μελλοντικών μισθωμάτων, αλλά που επιπλέον καταλήγει να είναι ισοδύναμο και, ενίοτε ανώτερο της τιμής πωλήσεως.*»⁷²

Σε ακόμα μία περίπτωση, το ΔΕΕ, κατόπιν προδικαστικού ερωτήματος στην υπόθεση *ALSATEL*⁷³ σημείωσε περιπτώσεις, οι οποίες αφορούσαν αθέμιτους όρους συναλλαγής στους οποίους θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, νοουμένου ότι πληρούνταν οι προϋποθέσεις της δεσπόζουσας θέσης της επιχείρησης, που έθετε αυτούς και της ύπαρξης επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών. Αναλυτικότερα, το ΔΕΕ ανέφερε τα εξής: «*10 Επ' αυτού πρέπει να*

⁷⁰ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 92/163/ΕΟΚ: *Tetra Pak II* (IV/31.043), [1991] ΕΕ L 72 της 18.3.1992, σ. 1 έως 68.

⁷¹ The Global Competition Law Centre, GCLC Working Paper 02/10, «*Behavioral Economics and Abuse of Dominance: A Proposed Alternative Reading of the Article 102 TFEU Case-Law*», Nicolas PETIT and Norman NEYRINCK University of Liege (ULg), Belgium, College of Europe.

⁷² *Supra* υποσ. 70, παρά. 131.

⁷³ Υπόθεση C-247/86, *ALSATEL - SOCIETE ALSACIENNE ET LORRAINE DE TELECOMMUNICATIONS ET D'ELECTRONIQUE KATA S. A. NOVASAM*, [1988] Συλλογή της Νομολογίας του Δικαστηρίου 1988 σελίδα 05987.

σημειωθεί ότι, καίτοι η επιβαλλόμενη στους μισθωτές υποχρέωση να απευθύνονται αποκλειστικά στην επιχείρηση εγκαταστάσεων για κάθε μεταβολή της εγκαταστάσεως μπορεί να δικαιολογηθεί από το ότι αυτή παραμένει στην κυριότητά της, εντούτοις το γεγονός ότι είναι ακαθόριστη η τιμή που συνδέεται με τις προσθήκες που συνεπάγονται αυτές οι μεταβολές, ο μονομερής καθορισμός της από την επιχείρηση εγκαταστάσεων, καθώς και η αυτόματη παράταση της συμβάσεως για 15 έτη, εάν οι εν λόγω μεταβολές περιλαμβάνουν αύξηση του μισθώματος άνω του 25%, μπορούν να συνιστούν μη δίκαιους όρους συναλλαγής, οι οποίοι απαγορεύονται, ως καταχρηστικές πρακτικές, από το άρθρο 86 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις εφαρμογής αυτού του άρθρου.» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αργότερα και το ΔΕΕ επιβεβαίωσαν στην υπόθεση *Der Grüne Punkt (DSD)*⁷⁴ ότι οι όροι, τους οποίους η DSD επέβαλε, αναφορικά με το εμπορικό της σήμα Green Dot στη Γερμανία, θεωρούνταν μη δίκαιοι κατά παράβαση του άρθρου 82(2) στοιχ. α' της Συνθήκης (νυν άρθρο 102 της ΣΛΕΕ), καθότι η DSD χρέωνε τέλη άδειας σε περιπτώσεις όπου το σήμα δεν χρησιμοποιείτο στην πραγματικότητα.

Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέφερε τα εξής:

«(111) Η DSD επιβάλλει δυσανάλογες τιμές και συναλλακτικούς όρους σε περιπτώσεις αναντιστοιχίας μεταξύ της χρήσης του σήματος και της πραγματικής προσφυγής στις υπηρεσίες της DSD για την απαλλαγή από την υποχρέωση ανάληψης και ανακύκλωσης. Γίνεται δεκτό ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 82 παράγραφος 2 στοιχείο α) της συνθήκης ΕΚ όταν υπάρχει εμφανής δυσαναλογία μεταξύ του κόστους παροχής της υπηρεσίας και της τιμής που χρεώνεται γι' αυτήν. Το κύριο στοιχείο κόστους της DSD είναι η εκμετάλλευση ενός συστήματος ολικής εδαφικής κάλυψης για την αποκομιδή, τη διαλογή και την ανακύκλωση χρησιμοποιημένων συσκευασιών πώλησης σύμφωνα με το άρθρο 2 της σύμβασης. Απεναντίας, η παροχή άδειας για την αναγραφή στις συσκευασίες πώλησης του σήματος "Der Grüne Punkt" χωρίς αποδεδειγμένη προσφυγή στις υπηρεσίες της DSD συνεπάγεται ελάχιστο κόστος για την εν λόγω εταιρεία ή και κανένα πρόσθετο κόστος, εφόσον η ανάθεση στην DSD αφορά μία επιμέρους ποσότητα. Τούτο προκύπτει από τις ίδιες τις διατάξεις της σύμβασης, σύμφωνα με τις οποίες τα τέλη χρήσης χρησιμεύουν αποκλειστικά και μόνο για την κάλυψη του κόστους αποκομιδής, διαλογής και ανακύκλωσης, καθώς και των αναγκαίων διοικητικών εξόδων (αιτιολογική σκέψη 42). Το κόστος που επωμίζεται η DSD εξαιτίας της χρήσης του σήματος μπορεί να αντιμετωπίζεται -στη χειρότερη περίπτωση- ως τμήμα των διοικητικών της εξόδων. Υπό την έννοια αυτή, ο όρος "τέλος χρήσης" είναι παραπλανητικός, διότι, με βάση ακριβώς τη διατύπωση της σύμβασης την οποία επέλεξε η DSD, το τέλος χρήσης πρέπει πάνω απ' όλα να αντικατοπτρίζει το κόστος παροχής της υπηρεσίας απαλλαγής. Μολονότι σύμφωνα με τους όρους

⁷⁴ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 2001/463/ΕΚ: *DSD* (COMP D3/34493), [2001] ΕΕ L 166 της 21.6.2001, σ. 1 έως 24.

της σύμβασης η DSD εξαρτά τη χρέωση του τέλους από τη χρήση του σήματος, στην πραγματικότητα οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλεται η DSD εξαρτώνται από τον όγκο συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής για λογαριασμό του αντισυμβαλλόμενου. Κατά συνέπεια, οι τιμές που χρεώνει η DSD είναι υπέρμετρες οσάκις ο όγκος των συσκευασιών που φέρουν το σήμα "Der Grüne Punkt" είναι μεγαλύτερος από τον όγκο των συσκευασιών ως προς τις οποίες παρέχεται η υπηρεσία απαλλαγής.

(112) Γίνεται δεκτό ότι οι συναλλακτικοί όροι είναι αθέμιτοι όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση που τους εφαρμόζει δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας(15). Η DSD ζητά από τους αναδόχους του σήματος να επιλέξουν μεταξύ, αφενός, της συγκρότησης ξεχωριστών γραμμών συσκευασίας και δικτύων διανομής και, αφετέρου, της καταβολής ενός τέλους χρήσης το ύψος του οποίου δεν αποτελεί συνάρτηση της υπηρεσίας που τους παρέχεται. Η πρακτική της αυτή αξιολογείται ως επιβολή αθέμιτων συναλλακτικών όρων. [...]» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην εν λόγω υπόθεση διατύπωσε έναν πληρέστερο ορισμό των αθέμιτων, μη δίκαιων όρων, εκτός της υπόθεσης της *Tetra Pak II*, καταλήγοντας ότι αθέμιτοι συναλλακτικοί όροι υφίστανται: «[...] όταν η δεσπόζουσα επιχείρηση που τους εφαρμόζει δεν τηρεί την αρχή της αναλογικότητας.» Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διατήρησε την άποψη, που είχε εκφραστεί σε παλαιότερες υποθέσεις, του κατά πόσο ο όρος είναι κεντρικής σημασίας για το αντικείμενο της σύμβασης, αλλά προχώρησε και έκρινε και το κατά πόσο οι όροι είναι ανάλογοι, λαμβάνοντας υπόψη τα αντίστοιχα συμφέροντα των διαδίκων.

Στο σύγγραμμα του Robert O' Donoghue and A. Jorge Padilla,⁷⁵ καταγράφονται σχετικά τα εξής: «*In basic terms, it requires a balancing between the object of the contract, the terms of the contract, and the contractor's justification for those terms. Thus, the clause should: (1) have a legitimate objective other than consumer exploitation; (2) be "effective", that is to say, capable of achieving the legitimate goal; (3) be "necessary" in the sense that there is no alternative that is equally effective in achieving the legitimate goal but less with a restrictive or less exploitative effect; and (4) be "proportionate", in the sense that the legitimate objective pursued by the dominant firm should not be outweighed by its exploitative effect on the trading party in question.*»

Επομένως, αυτό που στην ουσία αναφέρεται στη σχετική νομολογία και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ώστε να τύχει ή όχι εφαρμογής η πρόνοια του άρθρου 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, αντίστοιχο του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, είναι η αξιολόγηση των περιστάσεων ξεχωριστά της κάθε υπόθεσης, αλλά και του κατά πόσο ένας όρος δεν θα ήταν δυνατό να επιβληθεί κάτω από συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού. Επ' αυτού, έχει επίσης λεχθεί ότι: «*Similarly to the process for unfair prices, assessment as to whether trading conditions are unfair or not is based on a hypothetical evaluation*

⁷⁵ Robert O' Donoghue and A. Jorge Padilla, "The Law and Economics of Article 82 EC", (2006) Hart Publishing, σελ.654.

of the alleged abuse in a competitive market. The relevant question is: **if conditions were competitive would the dominant undertaking still have been in a position to impose the trading conditions? If yes, the trading conditions cannot be said to be unfair.**»⁷⁶

Σημαντική είναι και η απόφαση *Sarl Héli-Inter Assistance*,⁷⁷ με την οποία το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού και στη συνέχεια το Εφετείο του Παρισιού,⁷⁸ έκριναν ότι το ελικοδρόμιο αποτελεί βασική διευκόλυνση για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών άμεσης ανάγκης με ελικόπτερο.⁷⁹ Άξιο αναφοράς είναι ότι το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού (νυν Αρχή Ανταγωνισμού), στην υπό αναφορά υπόθεση είχε να αντιμετωπίσει το ζήτημα των αναβλητικών μέτρων αντί για μια απλή άρνηση συνάψεως σύμβασης και αυτό δεικνύει ότι η εν λόγω απόφαση περιέχει σημαντικές εξελίξεις όχι μόνο αναφορικά με την αρχή των βασικών διευκολύνσεων -που γινόταν για πρώτη φορά ρητή αναφορά της στη Γαλλία- αλλά και για τους όρους, σύμφωνα με τους οποίους πρέπει να δίνεται η πρόσβαση.⁸⁰

Συγκεκριμένα, στην εν λόγω υπόθεση, η εταιρεία Heli-Inter Assistance κατείχε μονοπώλιο στη διαχείριση του ελικοδρομίου της πόλης Narbonne και ταυτόχρονα παρείχε υπηρεσίες ιατρικών μεταφορών με ελικόπτερο στο νοσοκομείο της Narbonne. Στο τέλος του 1994, το νοσοκομείο της Narbonne μετά από διεξαγωγή μιας ανταγωνιστικής διαδικασίας, έδωσε την υπηρεσία ιατρικών μεταφορών στην εταιρεία Jet System, η οποία ήταν ανταγωνίστρια της Heli- Inter. Οι όροι της σύμβασης επέβαλλαν ότι ένα ελικόπτερο θα έμενε στη διάθεση του νοσοκομείου, στο ελικοδρόμιο της Narbonne, έτσι δεν υπήρχε εναλλακτική λύση για την S.A. Jet System. Σε αυτή την περίπτωση, ο ουσιώδης χαρακτήρας της υποδομής προέκυπτε από τους όρους, οι οποίοι επιβλήθηκαν από το ίδιο το νοσοκομείο. Η S.A. Jet System ζήτησε από την Heli- Inter να την προμηθεύσει με τις χρεώσεις για τη χρήση των διάφορων υπηρεσιών του ελικοδρομίου (χώρων στάθμευσης, ανεφοδιασμού κτλ), οι οποίες φάνηκαν καταχρηστικές στην S.A. Jet System και έτσι υπέβαλε καταγγελία στο Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού.⁸¹

Το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού κατέληξε ότι, όταν μια επιχείρηση κατέχει μονοπώλιο στην διαχείριση μιας υποδομής (του ελικοδρομίου στην παρούσα περίπτωση) και είναι την ίδια στιγμή πιθανός ανταγωνιστής των επιχειρήσεων που παρέχουν τις υπηρεσίες τους χρησιμοποιώντας την υποδομή αυτή, η επιχείρηση καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της ή τη σχέση οικονομικής

⁷⁶ Erik Bertelsen, Morten Kofmann, Jens Munk Plum, «*Competition Law in Denmark*», (2011) Wolters Kluwer Law & Business, σελ. 124.

⁷⁷ CONSEIL DE LA CONCURRENCE, Décision n° 96-D-51 du 3 septembre 1996 relative à des pratiques de la Sarl Héli-Inter Assistance.

⁷⁸ Arrêt du 9 septembre 1997 de la cour d'appel de Paris, BOCCRF 7-10-97, σελ. 692.

⁷⁹ Βασίλης Γ. Χατζόπουλος, «Ο κανόνας των Βασικών Διευκολύνσεων στο Ευρωπαϊκό και Εθνικό Δίκαιο», (2002) εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, σελ.32.

⁸⁰ NautaDutilh, «*Dealing with Dominance, The Experience of National Competition Authorities*», (2004), [Kluwer Law International](#), σελ. 42.

⁸¹ *Ibid.*

εξάρτησης, στην οποία βρίσκονται προς αυτήν οι ανταγωνιστές της, αν περιορίζει ή νοθεύει τον ανταγωνισμό στην κατάντη αγορά (downstream market), θέτοντας αδικαιολόγητη τιμή εισόδου στη σχετική υποδομή.⁸²

Συγκεκριμένα, λέχθηκε από το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού το εξής: «[...] que les conditions financières offertes pour l'accès à la structure essentielle par son exploitant devront être non-discriminatoires par rapport aux conditions qu' il s'applique pour sa propre production de services concurrencés et que ces conditions devront être proportionnées, orientées vers les coûts, transparentes et relever de critères objectifs,⁸³ (σε ελεύθερη μετάφραση: ότι οι οικονομικές προϋποθέσεις που προσφέρονται για την πρόσβαση στην ουσιαστική υποδομή από το χειριστή του πρέπει να μη δημιουργούν διακρίσεις σε σχέση με τους όρους που εφαρμόζει για τη δική της παραγωγή των ανταγωνιστικών υπηρεσιών και ότι οι όροι αυτοί πρέπει να είναι ανάλογοι, να αντικατοπτρίζουν το κόστος, διαφανείς και πληρούν αντικειμενικά κριτήρια·)

Επομένως, η επιχείρηση, η οποία εκμεταλλεύεται την υποδομή και παράλληλα παρέχει και υπηρεσίες, οφείλει να τη διαθέτει σε τρίτους κάτω από όρους αντικειμενικούς, έναντι αντιτίμου αναλογικού προς το πραγματικό κόστος, υπολογισμένου με διαφανείς διαδικασίες χωρίς να εισάγει διακρίσεις.⁸⁴

Το Γαλλικό Συμβούλιο Ανταγωνισμού κατέληξε ότι οι υπηρεσίες τις οποίες ζήτησε η S.A. Jet System δεν μπορούσαν να δικαιολογήσουν τις χρεώσεις της Héli-Inter, ενώ η τελευταία δεν κατάφερε να καταδείξει ότι αυτές «ήταν αναλογικές προς τη φύση και τη σημασία των ζητούμενων υπηρεσιών ή απευθύνονταν για την κάλυψη των δαπανών/εξόδων, που πραγματοποιήθηκαν άμεσα ή έμμεσα από τη Sarl Héli-Inter Assistance για την παροχή των υπηρεσιών αυτών προς την S.A. Jet Systems» (κοστοστρεφείς).⁸⁵ (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Στη συνέχεια, το Εφετείο σημείωσε ότι τα παραπάνω κριτήρια υπολογισμού του αντιτίμου της πρόσβασης δεν συνεπάγονται σε καμιά περίπτωση έλεγχο τιμών, αλλά αποβλέπουν στη διασφάλιση της ανταγωνιστικής τάξης της αγοράς.⁸⁶ Η Απόφαση του Συμβουλίου επικυρώθηκε και από το Εφετείο και από το Γαλλικό Ακυρωτικό Δικαστήριο.

Τέλος, η Επιτροπή κάνει αναφορά και στην απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής AAMS⁸⁷ στην οποία αντικείμενο ανάλυσης, μεταξύ άλλων, ήταν η συμπεριφορά της AAMS, η οποία κατέχει μονοπωλιακή θέση στην ιταλική αγορά χονδρικής πώλησης τσιγάρων, αναφορικά με τη στερεότυπη

⁸² Ibid.

⁸³ Supra, υποσ. 77, Décision n° 96-D-51, σελ. 7.

⁸⁴ Supra, υποσ. 79, σελ. 32.

⁸⁵ Supra, υποσ. 77, Décision n° 96-D-51, σελ. 9-10.

⁸⁶ Supra, υποσ. 79, σελ. 32.

⁸⁷ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 98/538/EK, *Αυτόνομη Διοίκηση Κρατικών Μονοπωλίων - Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato* (IV/36.010-F3), EE L 252 [1998], σ. 0047 – 0066.

σύμβαση διανομής, που συνάπτει με ορισμένες επιχειρήσεις παραγωγής τσιγάρων, δυνάμει των οποίων οι εν λόγω επιχειρήσεις αναθέτουν στην AAMS το έργο της εισαγωγής και της χονδρεμπορικής διανομής των τσιγάρων, που κατασκευάζονται σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει στην απόφασή της ότι το κείμενο της σύμβασης διανομής καθορίζεται μονομερώς από την AAMS, ενώ οι ξένες επιχειρήσεις έχουν απλώς τη δυνατότητα να προσχωρήσουν στη σύμβαση, όπως αυτή καθορίστηκε από την AAMS και καταλήγει ότι, η AAMS, εκμεταλλεζόμενη τη δεσπόζουσα θέση της στην αγορά χονδρικής διανομής τσιγάρων, έχει περιλάβει στις συμβάσεις διανομής ρήτρες, οι οποίες της επιτρέπουν να ελέγχει και, ενδεχομένως, να εμποδίζει τις ανταγωνιστικές πρωτοβουλίες των αλλοδαπών επιχειρήσεων, προκειμένου να προστατεύσει τις δικές της πωλήσεις.⁸⁸ Σημειώνεται ότι το ΔΕΕ επιβεβαίωσε την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.⁸⁹

(β) Οικονομική Ανάλυση αναφορικά με την υπερβολική τιμολόγηση:

Η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι η Κοινοπραξία καταχράται τη δεσπόζουσα θέση της με την «*υπερβολική τιμολόγηση των ασφαλιστρών στο διπλάσιο από αυτό που χρεώνουν οι ασφαλιστικές εταιρείες σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης*» κατά παράβαση του Άρθρου 6(1)(α) του Νόμου. Διατείνεται περαιτέρω ότι: «*αυτό το διπλάσιο κόστος δεν μπορεί με κανένα τρόπο να δικαιολογηθεί και αποτελεί από μόνο του ένδειξη της δυνατότητας που έχει η Κοινοπραξία να χρεώνει σε υπερβολικά επίπεδα*».

Η Κοινοπραξία στις θέσεις της επί της καταγγελίας, που απέστειλε στις 24/1/2017, απορρίπτει τον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας περί αθέμιτης τιμολόγησης και αναφέρει ότι: «*η Καταγγέλλουσα επιχειρεί να παραπλανήσει την Επιτροπή όσον αφορά την δήθεν κερδοφορία της Κοινοπραξίας, καθότι από τον μεικτό δείκτη ζημιών (ήτοι ασφάλιστρα μείον απαιτήσεις) δεν μπορεί να εξαχθεί συμπέρασμα αναφορικά με την κερδοφορία*».

Επίσης, η Κοινοπραξία διατείνεται ότι είναι: «*τεράστιο σφάλμα και μπορεί να οδηγήσει σε εντελώς παραπλανητικά συμπεράσματα η σύγκριση των ασφαλιστρών των ιδιωτικών οχημάτων με εκείνα των οχημάτων ενοικιάσεως με τις τόσες ιδιαιτερότητες τους*».

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ετοιμάσθηκε η πιο κάτω οικονομική μελέτη, ώστε να εξαχθούν σχετικά συμπεράσματα επί της καταγγελίας.

⁸⁸ *Ibid*, παρά. 34.

⁸⁹ Υπόθεση T-139/98, *Amministrazione Autonoma dei Monopoli di Stato (AAMS) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, [2001] Συλλογή της Νομολογίας 2001 II-03413.

Δείκτης Ζημιών

Σύμφωνα με την καταγγέλλουσα εταιρεία, οι πιο κάτω δείκτες ζημιών που παρουσίασε, δεικνύουν τη σημαντική κερδοφορία που έχει η Κοινοπραξία σε σχέση τουλάχιστον με την καταγγέλλουσα, αφού είναι κατά πολύ πιο κάτω από τους μέσους δείκτες τόσο της κυπριακής, αλλά και της ευρωπαϊκής αγοράς ασφάλισης οχημάτων. Ο δείκτης ζημιών, ως έχει υπολογιστεί από την καταγγέλλουσα εταιρεία, έχει ως εξής:

$$\text{Δείκτης ζημιών} = \frac{\text{Συνολικό κόστος απαιτήσεων}}{\text{μεικτά ασφάλιστρα που πληρώθηκαν}}$$

Κάθε ασφαλιστική εταιρεία στοχεύει να έχει χαμηλό δείκτη ζημιών, αφού ο δείκτης αυτός δείχνει τη σχέση μεταξύ του κόστους απαιτήσεων (δηλαδή το ποσό που ζητήθηκε από ασφαλιζόμενους ως αποζημίωση για ατυχήματα) ως ποσοστό των ασφαλιστρών που πληρώθηκαν. Σύμφωνα με τα στοιχεία που απέστειλε η καταγγέλλουσα εταιρεία, ο πιο κάτω πίνακας δείχνει ότι ο δείκτης αυτός για την καταγγέλλουσα είναι χαμηλός, αφού ο μέσος όρος της εγχώριας αγοράς είναι 54% για τα έτη 2012-2015. Ο δείκτης της εγχώριας αγοράς αυξάνεται στα 63%-68% για τα έτη 2010-2013, καθώς ο δείκτης της ευρωπαϊκής αγοράς για την ίδια περίοδο είναι ακόμη ψηλότερος στα 78%-85%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΔΕΙΚΤΗΣ ΖΗΜΙΩΝ	ΕΤΗ	
{...} %	{...}	{...}
63%-68%	2010-2013	ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ
78%-85%	2010-2013	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Δείκτης Συχνότητας Ατυχημάτων

Ο δείκτης αυτός δείχνει το ποσοστό που αντιστοιχεί με τη συχνότητα ατυχήματος (claims frequency). Κάθε εταιρεία έχει ως σκοπό να κρατά χαμηλό τον δείκτη αυτό. Τα στοιχεία που αναλύθηκαν πιο κάτω δόθηκαν από την καταγγέλλουσα εταιρεία για την τετραετία 2012-2015. Μέσα από αυτά διαφαίνεται ότι η καταγγέλλουσα είχε συχνότητα ατυχήματος που κυμαινόταν από το {...}, ενώ στην κυπριακή αγορά ο δείκτης κυμαινόταν από 9,8% μέχρι 12,14%. Στην ευρωπαϊκή αγορά για τα έτη 2010-2013 ο δείκτης κυμαινόταν από το 6% μέχρι 6,9%. Ο δείκτης υπολογίζεται ως εξής:

$$\text{Δείκτης συχνότητας ατυχημάτων} = \frac{\text{Συνολικός αριθμός απαιτήσεων}}{\text{Αριθμός Ασφαλισμένων Οχημάτων}}$$

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (CLAIMS FREQUENCY)	ΕΤΗ	
{...}%	{...}	{...}
12,14%	2012	ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ
10,30%	2013	ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ
9,8%	2014	ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ
11%	2015	ΕΓΧΩΡΙΑ ΑΓΟΡΑ
6%-6,9%	2010-2013	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η Κοινοπραξία απέστειλε πίνακα με τη συχνότητα δυστυχημάτων για τα έτη 2011-2016 για την κατηγορία των οχημάτων ενοικιάσεως ως σύνολο και των οχημάτων της εταιρείας Autotechnica,⁹⁰ όπου στα εν λόγω στοιχεία φαίνεται ο δείκτης συχνότητας της καταγγέλλουσας εταιρείας και για τα πέντε χρόνια ήταν ψηλότερος από εκείνο της κατηγορίας των οχημάτων ενοικιάσεως ως σύνολο. Στον μέσο όρο των χρόνων αυτών, ο δείκτης της Autotechnica ύψους {...} % ήταν πιο ψηλός από το μέσο όρο της κατηγορίας ύψους 10,24% κατά {...} ποσοστιαίες μονάδες ή {...} % ψηλότερο από το μέσο όρο της κατηγορίας (10,24%). Εντούτοις, σύμφωνα με την Κοινοπραξία, τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας Autotechnica ήταν θετικά για τη συγκεκριμένη περίοδο. Η Κοινοπραξία αναφέρει επίσης ότι: «Ο δείκτης συχνότητας δυστυχημάτων των οχημάτων ενοικιάσεως, ο οποίος κινείται σταθερά πάνω από το 10% (δηλ. από κάθε δέκα ασφαλισμένα οχήματα προκύπτει ένα δυστύχημα) είναι ασφαλώς υψηλότερος από τον αντίστοιχο δείκτη των ιδιωτικών οχημάτων για παρόμοια ασφάλιση (έναντι τρίτου).»

Επίσης, η Κοινοπραξία υποστηρίζει ότι τα στατιστικά στοιχεία που παραθέτει η καταγγέλλουσα εταιρεία για τη συχνότητα δυστυχημάτων στην Κύπρο αφορούν όλα τα ιδιωτικά οχήματα, τα οποία συγκρίνει με τα δικά της οχήματα και εξαγει λανθασμένα συμπεράσματα, καθώς συγκρίνει ανόμοια πράγματα. Στα δυστυχήματα των ιδιωτικών οχημάτων περιλαμβάνονται και εκείνα που αφορούν απαιτήσεις για ζημιές που προκαλούνται από αμέλεια των ίδιων των οδηγών λόγω ότι καλύπτονται από περιεκτική ασφάλιση, την οποία δεν καλύπτει η Κοινοπραξία. Επίσης αναφέρει ότι η συχνότητα που καταγράφει η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρεται μόνο στον αριθμό δυστυχημάτων ανά 100 ασφαλισμένα οχήματα κάτι το οποίο δεν επιτρέπει την εξαγωγή ασφαλούς συμπεράσματος: Ο αριθμός των δυστυχημάτων από μόνος του δεν συνιστά ικανοποιητική ένδειξη για την επικερδότητα ενός ασφαλιστικού συμβολαίου. Πολύ πιο σημαντικός παράγοντας είναι η σοβαρότητα των δυστυχημάτων.

⁹⁰ Κατάσταση με τους δείκτες συχνότητας δυστυχημάτων τόσο της εταιρείας Autotechnica όσο και του συνόλου των οχημάτων ενοικιάσεως για τα έτη 2011 μέχρι 2015.

Τιμές Βασικών Ετήσιων Ασφαλίσεων

Είναι η θέση της καταγγέλλουσας ότι η διαφορά που υπάρχει μεταξύ των τιμών που επιβάλλει η Κοινοπραξία με αυτές που υπό κανονικές συνθήκες χρεώνουν οι ασφαλιστικές εταιρείες από μόνες τους για ασφάλιση ιδιωτικών οχημάτων δεν είναι δικαιολογημένη και αποτελεί μη εύλογη τιμολόγηση. Τα ετήσια ασφάλιστρα που πλήρωσε η καταγγέλλουσα προς την Κοινοπραξία για το έτος 2015 ήταν τα εξής:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5

	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
	ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕΧΡΙ 4 ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕΧΡΙ 6 ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΒΑΣΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ (€)	{...}	{...}
ΕΚΠΤΩΣΗ (15%) ΓΙΑ ΤΟ 2015 (€)	{...}	{...}
ΤΕΛΙΚΟ ΕΤΗΣΙΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ (€)	{...}	{...}

Η Autotechnica αναφέρει στην καταγγελία ότι τα αντίστοιχα ετήσια ασφάλιστρα για ιδιωτικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένου των οχημάτων που μισθώνονται μακροχρόνια) κυμαίνονται από €165 (επιβατικά οχήματα) μέχρι €195 (εμπορικά οχήματα) έναντι τρίτου, ανάλογα της κατηγορίας του οχήματος. Σημειώνεται ότι σχετικά η καταγγέλλουσα επισυνάπτει προσφορά της {...}, ημερομηνίας 29/1/2015.

Ανάλυση λογαριασμών/Περιθώριο Κέρδους

Ακολούθως, λήφθηκαν υπόψη οι λογαριασμοί αποτελεσμάτων για οχήματα ενοικιάσεως για τα έτη 2011-2015, που ετοιμάσθηκαν από την Κοινοπραξία και μέσα από ανάλυση των Οικονομικών Καταστάσεων της για τα έτη 2014 και 2015, διαφάνηκαν οι εξής λογιστικές αναλογίες:

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

	2014	2015	ΟΛΙΚΟ ΓΙΑ 2 ΕΤΗ
	€	€	€
Καθαρό κέρδος	377.111	446.377	823.488
Έσοδα από ασφάλιστρα	5.548.130	5.710.730	11.258.860
Ποσοστό καθαρού κέρδους	6,8%	7,8%	7,3%

Σημειώνεται ότι τα πιο πάνω οικονομικά στοιχεία αφορούν έσοδα και κέρδη από όλες τις ασφαλίσσεις που αναλαμβάνει η Κοινοπραξία, ήτοι ασφαλίσσεις για οχήματα ενοικιάσεως, λεωφορεία δημόσιας χρήσης και ασφαλίσσεις υψηλού κινδύνου.

Η Κοινοπραξία, σε απαντήσεις της ημερομηνίας 19/9/2016 σε ερωτηματολόγιο που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφέρει σχετικά με τα αποτελέσματα για τα οχήματα ενοικίασεως ότι: «το πλεόνασμα των €907.800 μέσα σε πέντε χρόνια πάνω σε σύνολο ασφαλιστρών €15.510.251, δηλαδή ένα ποσοστό 5,85% των ασφαλιστρών, είναι η θέση μας ότι κανένας λογικός άνθρωπος δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι είναι προϊόν υπερβολικών τιμολογήσεων.» Ο πιο κάτω πίνακας ετοιμάστηκε βάσει στοιχείων που απέστειλε η Κοινοπραξία σχετικά με τα αποτελέσματα για τα οχήματα ενοικίασεως:

Παρενθετικά, σημειώνεται ότι η Κοινοπραξία, σε απαντήσεις της στο ερωτηματολόγιο, που απέστειλε στις 31/5/2018 κατά την προκαταρκτική έρευνα, ανέφερε ότι ο λογαριασμός αποτελεσμάτων για τα οχήματα ενοικίασεως για τα έτη 2011-2015 δεν συμπεριλαμβάνει μοτοσυκλέτες ή/και μοτοποδήλατα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

	2011	2012	2013	2014	2015	ΣΥΝΟΛΟ
Μικτά κερδηθέντα ασφαλιστρα	3.017.634	2.978.842	3.030.655	3.143.355	3.339.765	15.510.251
Καθαρό συνολικό κέρδος/(έλλειμμα)	464.096	171.632	192.999	(36.358)	115.431	907.800
Ποσοστό καθαρού κέρδους/(ελλείμματος)	15,38%	5,76%	6,37%	(1,16%)	3,46%	5,85%

Από τον πιο πάνω πίνακα διαφαίνεται ότι το ποσοστό καθαρού κέρδους κυμαίνεται από **(1,16%) μέχρι 15,38%** και με μέσο όρο **5,85%** για τα πέντε έτη 2011-2015. Επιπρόσθετα, παρατηρείται ότι τα μικτά κερδηθέντα ασφαλιστρα παρουσιάζουν μικρή μείωση το 2012 και ακολούθως συνεχείς και μικρές αυξήσεις (Ποσοστά αύξησης/μείωσης: 2012:(1,29)%, 2013:1,74%, 2014:3,72% και 2015: 6,25%). Όσον αφορά το καθαρό συνολικό κέρδος/έλλειμμα παρουσιάζονται μεγάλες αυξομειώσεις (Ποσοστά αύξησης/μείωσης 2012:(63,02)%, 2013:12,45%, 2014:(118,84)% και 2015: 417,48%) και το 2014 παρατηρείται ζημιά.

Συμπεράσματα:

Λαμβάνοντας υπόψη τα πιο πάνω δεδομένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα πιο πάνω ποσοστά καθαρού κέρδους για τα οχήματα ενοικίασεως, αλλά και τα συνολικά της αποτελέσματα, δεν είναι υπερβολικά και αυτό διαφαίνεται μέσα από τα στοιχεία που βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης.

Επομένως, η Επιτροπή, βασιζόμενη στα πιο πάνω στοιχεία, καθώς και στα αποτελέσματα των λογαριασμών της Κοινοπραξίας, όπως αυτά καταγράφηκαν ανωτέρω, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία, έχοντας αναλάβει να ασφαλίσει ενοικιαζόμενα οχήματα, εφόσον δεν θεωρούνται

αποδεκτοί κίνδυνοι από άλλες ασφαλιστικές εταιρείες, δεν εφαρμόζει οποιαδήποτε πολιτική διαφορετική από αυτήν που εφαρμόζουν οι ασφαλιστικές εταιρείες στις περιπτώσεις δυστυχημάτων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το ασφαλιστικό της ρίσκο είναι φανερό ότι είναι αυξημένο.

Ως αποτέλεσμα των πιο πάνω, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η τιμολογιακή πολιτική της Κοινοπραξίας δεν δύναται να θεωρηθεί υπερβολική.

(γ) Αθέμιτοι όροι:

Η Autotechnica ισχυρίζεται ότι οι όροι των συμβολαίων που υποχρεούται να συνάψει με την Κοινοπραξία είναι αθέμιτοι, καταχρηστικοί και μη εύλογοι κατά παράβαση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με την ίδια, η Κοινοπραξία επιβάλλει τους όρους της χωρίς διαπραγμάτευση, και αναφέρει συγκεκριμένα τον τρόπο πληρωμής των ασφαλιστρών, την κάλυψη θραύσης ανεμοθώρακα και κρυστάλλων μέχρι ενός ποσού (π.χ. €350 ανά περίπτωση) και τα όρια ηλικίας ασφαλισμένων οδηγών (κατώτατο και ανώτατο όριο οδηγών).

Επιπλέον, η καταγγέλλουσα σε απαντήσεις της ημερομηνίας 16/9/2016 σε ερωτηματολόγιο που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφέρει ότι: «*η Κοινοπραξία εκμεταλλεόμενη τη μονοπωλιακή της θέση επέτυχε να επιβάλει τους δικούς της αθέμιτους και καταχρηστικούς όρους οι οποίοι είναι πολύ δυσμενέστεροι σε σχέση με τους όρους της ελεύθερης αγοράς*». Περαιτέρω, η καταγγέλλουσα αναφέρει για τους αθέμιτους όρους ότι κατάφερε να πετύχει καλύτερους όρους συναλλαγής στη συμφωνία που σύναψε με την {...}, τους οποίους η Κοινοπραξία ποτέ δεν περιλαμβάνει σε συμβόλαια ασφάλισης. Και διευκρινίζει επί τούτου ότι: «*ο κύριος όρος συναλλαγής, η τιμή του ασφάλιστρου, τελικά συμφωνήθηκε στη τιμή των €{...} για οχήματα τύπου saloon και €{...} για εμπορικά οχήματα (βλ. Σελίδα 2 του Παραρτήματος 4 της παρούσης) ενώ τα ετήσια ασφάλιστρα που πλήρωσε η Καταγγέλλουσα προς την Κοινοπραξία για το έτος 2015 ήταν €{...} και €{...} αντιστοίχως. (βλ. Παράγραφο 79 της Καταγγελίας)*» (η υπογράμμιση είναι της Επιτροπής)

Επίσης αναφέρει ότι διαπραγματεύθηκε καλύτερους όρους με την {...}, δηλαδή οδήγηση πέραν της οδού (off-road), ζημιές σε ανεμοθώρακα και υαλοπίνακες και δυνατότητα οδήγησης για επιπρόσθετους εξουσιοδοτημένους οδηγούς.

Ακολούθως, επί του θέματος προσθέτει ότι η εν λόγω πρακτική της Κοινοπραξίας είναι ανεξάρτητη από την επιβολή υπερβολικών τιμών και συνεχίζει αναφέροντας ότι: «*Σε σχέση με το άρθρο 6(1) του Νόμου σημειώνουμε ότι σχετικό είναι επίσης το Άρθρο 6 (1) (γ), παρόλο που δεν είχε αναφερθεί ρητώς στη καταγγελία, το οποίο απαγορεύει την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές με αποτέλεσμα να τίθεται μια επιχείρηση σε μειονεκτική θέση. [...] Η καταγγέλλουσα, παρόλο που κατέχει μεγαλύτερο στόλο ενοικιαζόμενων οχημάτων από πολλούς (μικρότερους) ανταγωνιστές της, οι όροι που της επιβάλλονται από την Κοινοπραξία είναι οι ίδιοι όπως και για όλους τους υπόλοιπους.*»

Όσον αφορά το άρθρο 6(1)(γ) του Νόμου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό προνοεί καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας επιχείρησης όταν η πράξη της έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα την εφαρμογή ανόμοιων όρων για ισοδύναμες συναλλαγές με συνέπεια ορισμένες επιχειρήσεις να τίθενται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Η καταχρηστική εκμετάλλευση μπορεί να έχει τη μορφή διακριτικής μεταχείρισης εντός της ίδιας αγοράς ή την υιοθέτηση διαφορετικής τιμολογιακής ή άλλης πολιτικής ανάλογα με την αγορά, στην οποία διατίθενται τα προϊόντα ή υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τη νομολογία του ΔΕΕ, διακριτική μεταχείριση δεν θεωρείται μόνο η διακριτική τιμολόγηση, αλλά και οποιαδήποτε πρακτική ή συμπεριφορά. Σε παλαιότερες αποφάσεις του, το Δικαστήριο έκρινε ότι είτε πρόκειται για εφαρμογή της παραγράφου (α) είτε της παραγράφου (γ) του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, υπάρχει παράβαση λόγω διακριτικής μεταχείρισης ή επιβολής μη θεμιτών όρων συναλλαγής. Σχετικά, στην υπόθεση *GVL v. Commission*, το Δικαστήριο απεφάνθη ότι: «*Refusal by an undertaking having a de facto monopoly to provide its services for all those who may be in need of them but who do not come within a certain category of persons defined by the undertaking on the basis of nationality or residence must be regarded as an abuse of a dominant position within the meaning of the first paragraph of article 86 of the Treaty.*»⁹¹

Σύμφωνα με την πιο πάνω διάταξη του Νόμου, βασική προϋπόθεση για τη διαπίστωση ή μη της διακριτικής μεταχείρισης είναι η προηγούμενη αξιολόγηση της ισοδυναμίας ή μη των αντιπαροχών των επιχειρήσεων που δύνανται να συμβληθούν με τη δεσπόζουσα επιχείρηση. Είναι προφανές ότι απαγορευμένη διακριτική μεταχείριση δεν μπορεί να υπάρξει στην περίπτωση κατά την οποία οι αντιπαροχές των αντισυμβαλλόμενων της επιχείρησης με δεσπόζουσα θέση δεν είναι ισοδύναμες.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Κοινοπραξία απέστειλε σχετικά με τα ασφάλιστρα της Autotechnica στοιχεία και αναφέρει ότι αυτά που πληρώνει είναι τα πιο χαμηλά που πληρώνει πελάτης της Κοινοπραξίας για οχήματα ενοικίασης ένεκα της σημαντικής έκπτωσης που παίρνει με βάση αντικειμενική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των προηγούμενων ετών, όπως συμβαίνει με όλους τους πελάτες της.

Η Κοινοπραξία, σε απαντήσεις της ημερομηνίας 19/9/2016 σε ερωτηματολόγιο που απεστάλη κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφέρει ότι: «*Το βασικό ασφάλιστρο για όχημα τεσσάρων επιβατών είναι €461,30. Στην περίπτωση της Autotechnica, επειδή διαθέτει και οχήματα 6 και 8 επιβατών, τα οποία τιμολογούνται πιο ψηλά, ο μέσος όρος του βασικού ασφαλιστρού κατά όχημα είναι €{...}. Όμως, το πραγματικό ετήσιο κόστος της εταιρείας κατά όχημα για τα τελευταία τρία χρόνια (2013-*

⁹¹ Υπόθεση 7/82, *GVL v. Commission*, [1983] ECR 483. Βλ επίσης, Απόφαση της Επιτροπής 2000/12/EC, 1998 *Football World Cup*, (IV/36.888) [2000] OJ L 5/55.

2015) ήταν μόνο €{...} δηλαδή €{...} πιο κάτω από το ύψος του βασικού ασφαλιστρου ενώ ο μέσος όρος του αντίστοιχου κόστους όλων των οχημάτων ενοικιάσεως μαζί (λαμβανομένων υπόψη των επασφαλίστρων και των εκπτώσεων) ήταν €411,66, επομένως σχεδόν €{...} πιο ψηλά από τα οχήματα της Autotechnica. Ας σημειωθεί ότι για το τρέχον έτος, λόγω των θετικών της αποτελεσμάτων του 2015, της έχει παραχωρηθεί επιπρόσθετη έκπτωση {...}% (χωρίς να το ζητήσει η ίδια) και επομένως για το 2016 το κόστος της εταιρείας κατά όχημα θα είναι ακόμη χαμηλότερο.»

Όπως αναφέρει η Κοινοπραξία αυτό γίνεται στο πλαίσιο αντικειμενικής αξιολόγησης των αποτελεσμάτων με τον ίδιο τρόπο που ισχύει και για όλους τους υπόλοιπους πελάτες της Κοινοπραξίας, ώστε να υπάρχει ίση και ακριβοδίκαιη μεταχείριση όλων.

Περαιτέρω, όπως έχει γίνει αντιληπτό και μέσα από την οικονομική ανάλυση πιο πάνω, και τους δείκτες συχνότητας δυστυχημάτων που παρουσιάστηκαν από την Κοινοπραξία, ο δείκτης συχνότητας δυστυχημάτων της καταγγέλλουσας εταιρείας και για τα πέντε χρόνια ήταν ψηλότερος από εκείνο της κατηγορίας των οχημάτων ενοικιάσεως ως σύνολο. Εντούτοις, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι: «τα οικονομικά αποτελέσματα της εταιρείας ήταν θετικά για τη συγκεκριμένη περίοδο. Αυτό δεν είναι κάτι ασύνηθες στις ασφαλιστικές εργασίες, χωρίς να σημαίνει ότι δεν είναι ανησυχητικός ο ψηλός δείκτης. Ο αριθμός των δυστυχημάτων ήταν μεγάλος αλλά έτυχε να μην συμβούν πολύ σοβαρά δυστυχήματα στη συγκεκριμένη περίοδο. Όμως, με ψηλό δείκτη συχνότητας δυστυχημάτων είναι στατιστικά πολύ πιο πιθανό να έλθει κάποια στιγμή και το σοβαρό δυστύχημα στο οποίο θα επιδικαστούν μεγάλες αποζημιώσεις. Αυτό δυστυχώς έχει ήδη συμβεί εφέτος. Για το 2016 ο λογαριασμός της Autotechnica θα είναι κατά πάσα πιθανότητα ζημιογόνος λόγω και ενός σοβαρού δυστυχήματος που συνέβη τον Μάιο με θύμα {...}.»

Η Autotechnica, σε διάφορα σημεία της καταγγελίας της, αναφέρεται στα κέρδη της Κοινοπραξίας, κάνοντας αναφορά στους δείκτες ζημιών της Κοινοπραξίας και της καταγγέλλουσας και υποστηρίζοντας ότι η Κοινοπραξία πραγματοποιεί κέρδη για τα έτη 2012-2015 και ότι έχει σημαντική κερδοφορία.

Η Επιτροπή, μελετώντας τα στοιχεία που δόθηκαν αναφορικά με τον μεικτό δείκτη ζημιών, θεωρεί ότι δεν μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα αναφορικά με την κερδοφορία της Κοινοπραξίας, από μεμονωμένα οικονομικά αποτελέσματα για ένα σύμβολο, για μία χρονική περίοδο και εξάλλου, αυτό επαληθεύεται από τα αποτελέσματα της καταγγέλλουσας για το έτος 2016. Συγκεκριμένα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι: «{...}»

Όσον αφορά τους λοιπούς όρους που αναφέρει συγκεκριμένα η καταγγέλλουσα εταιρεία ότι η Κοινοπραξία της επιβάλλει και δεν δέχεται διαπραγμάτευση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, μέσα από τα στοιχεία που απέστειλε η Κοινοπραξία και τα όσα η ίδια αναφέρει, το μόνο έγγραφο που υπογράφεται από τον ασφαλισμένο προκειμένου να ασφαλίσει τα οχήματα του είναι η Πρόταση για

Ασφάλιση, ενώ αυτό ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις ασφάλισης οχημάτων από οποιοδήποτε ασφαλιστή.

Επίσης, από τα στοιχεία διαφαίνεται ότι, οι όροι της ασφάλισης είναι οι ίδιοι σε όλα τα ασφαλιστικά συμβόλαια οχημάτων, τα οποία είναι πανομοιότυπα.

Όσον αφορά τον τρόπο πληρωμής των ασφαλιστρών, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι είναι κανόνας στην ασφάλιση και βασίζεται πάνω στην κοινή λογική ότι τα ασφάλιστρα προκαταβάλλονται. Ο ασφαλισμένος καταβάλλει το ασφάλιστρο και ο ασφαλιστής, ως αντιπαροχή, αναλαμβάνει να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις τρίτων που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα της χρήσης του ασφαλισμένου οχήματος. Παρά ταύτα, η Κοινοπραξία αναφέρει ότι, *για να βοηθήσει τους πελάτες της με στόλους οχημάτων, ιδιαίτερα από τότε που άρχισε η οικονομική κρίση, τους παρέχει μεγάλες διευκολύνσεις στην πληρωμή των ασφαλιστρών τους. Συνεπώς, σε σχέση με τον τρόπο πληρωμής μπορεί να λεχθεί ότι υπάρχει διαπραγμάτευση και δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας περί επιβολής των όρων.*

Επί τούτου, η Κοινοπραξία επισυνάπτει αντίγραφα των λογαριασμών της Autotechnica για το 2015 και το 2016, οι οποίοι δείχνουν με πιο τρόπο πληρώνει τα ασφάλιστρα της. Συγκεκριμένα καταγράφεται ότι: *«Η κατάσταση λογαριασμού του τρέχοντος έτους (μέχρι 31 Αυγούστου) παρουσιάζει την εξής καθαρή εικόνα: Το σύνολο των χρεώσεων για το 2016 (σημ. το συμβόλαιο είναι ετήσιο και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου) είναι €{...}. Την 31^η Αυγούστου παρουσιάζει {...}»*

Όσον αφορά, τους ισχυρισμούς της καταγγέλλουσας εταιρείας ότι η τιμή της Κοινοπραξίας αποτελεί αθέμιτο όρο, η Επιτροπή παραπέμπει στην οικονομική ανάλυση στο προηγούμενο κεφάλαιο, όπου διεφάνη ότι στις χρεώσεις για τα ασφάλιστρα της Κοινοπραξίας στα οχήματα ενοικίασεως, ο μέσος όρος για τα έτη 2011-2015 δεν ξεπερνά το 5,85% του περιθωρίου κέρδους της, και με αυτό το δεδομένο δεν λογίζεται ότι μπορεί να τεθεί θέμα καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δεσπόζουσας της θέσης.

Βάσει των πιο πάνω στοιχείων, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν δύναται να τεθεί θέμα αθέμιτων όρων ή/και επιβολής ανόμοιων όρων από μέρους της Κοινοπραξίας προς την καταγγέλλουσα εταιρεία, εφόσον όλοι οι πελάτες της υπογράφουν το ίδιο συμφωνητικό με τους ίδιους όρους και έχουν την ίδια τιμολόγηση. Η Κοινοπραξία φαίνεται ότι λόγω του στόλου που διαθέτει η καταγγέλλουσα εταιρεία και των αποτελεσμάτων της προβαίνει σε εκπτώσεις και δεν απαιτεί την προκαταβολική εξόφληση των ασφαλιστρών της.

Τέλος, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιον της στοιχείων, θεωρεί ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία δεν έχει αποστείλει στοιχεία που να τεκμηριώνουν και να αποδεικνύουν τους εν προκειμένω ισχυρισμούς της αναφορικά με την εφαρμογή αθέμιτων και/ή ανόμοιων όρων σε αυτήν από μέρους της Κοινοπραξίας.

Ως εκ των ως άνω, στη βάση των όσων αναλύθηκαν ανωτέρω και των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, οι ισχυρισμοί της καταγγέλλουσας εταιρείας περί επιβολής αθέμιτων όρων συναλλαγής ή/και ανόμοιων όρων από μέρους της Κοινοπραξίας, δεν έχουν αποδειχθεί και επομένως, όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(1)(α) ή/και (γ) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα κρίνει ότι δεν έχουν στοιχειοθετηθεί από μέρους αυτής. Αναφορικά με το αντίστοιχο άρθρο 102 στοιχ. α' ή/και γ' της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

Συμπεράσματα αναφορικά με τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου /άρθρο 102 στοιχ. α' ΣΛΕΕ

Επομένως, η Επιτροπή, στη βάση των ενώπιόν της στοιχείων, τα οποία βρίσκονται καταχωρισμένα εντός του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και όσα αναλύθηκαν ανωτέρω, ομόφωνα καταλήγει ότι η Κοινοπραξία δεν έχει προβεί σε οποιαδήποτε εκμεταλλευτική πρακτική της δεσπίζουσας της θέσης έναντι της καταγγέλλουσας εταιρείας, η οποία να συνίσταται στον καθορισμό από μέρους της αθέμιτων τιμών αγοράς ή πώλησης ή άλλων μη θεμιτών υπό τις περιστάσεις όρων συναλλαγής στη βάση του άρθρου 6(1)(α) του Νόμου, ως ο ισχυρισμός της καταγγέλλουσας εταιρείας. Αναφορικά με το άρθρο 102 στοιχ. α' της ΣΛΕΕ 101(1) της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

Περαιτέρω, έχει δοθεί αιτιολόγηση για τις πρακτικές της Κοινοπραξίας για τον τρόπο καθορισμού των ασφαλίσεων της.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ισχυρισμοί της καταγγέλλουσας περί υπερβολικής τιμολόγησης, επιβολής αθέμιτων όρων συναλλαγής και ανόμοιων όρων σε βάρος της από μέρους της Κοινοπραξίας, δεν έχουν αποδειχθεί και επομένως, όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(1)(α) ή/και (γ) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι, δεν έχει στοιχειοθετηθεί από μέρους της καταγγέλλουσας εταιρείας. Επομένως, αναφορικά με το αντίστοιχο άρθρο 102 στοιχ. α' ή/και γ' της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

8.5.2.2.2 Περιορισμός της παραγωγής ή της διάθεσης των σχετικών υπηρεσιών– Άρθρο 6(1)(β) του Νόμου/102 στοιχ. β' ΣΛΕΕ

Η καταγγέλλουσα χωρίς ρητά να αναφέρεται στο άρθρο 6(1)(β) του Νόμου ή/και στο άρθρο 102 στοιχ. β της ΣΛΕΕ, στην παράγραφο 86 της καταγγελίας της, κάτω από το κεφάλαιο: «Κατάχρηση της δεσπίζουσας θέσης» αναφέρει ότι: «η ύπαρξη της Κοινοπραξίας και η Απόφαση αυτής να περιορίζει στα μέλη της να ενεργούν από μόνα τους και/ή να προσφέρουν το κάθε ένα δική του τιμή αποτελεί περιορισμό της παραγωγής ή της διάθεσης των σχετικών υπηρεσιών με συνεπακόλουθο ζημιά στους καταναλωτές (τελικούς χρήστες που ενοικιάζουν τα αυτοκίνητα) ενόψει του ότι οι εταιρείες

ενοικίασης αυτοκινήτων δεν έχουν άλλη επιλογή από το να μετακυλήσουν το κόστος αυτό στις τιμές που χρεώνουν τους καταναλωτές».

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αν και γίνεται αναφορά στην πιο πάνω πρόνοια β' του άρθρου 6(1), τα γεγονότα και δεδομένα που επικαλείται η καταγγέλλουσα εταιρεία απλά επαναλαμβάνουν όσα προανέφερε και εξετάστηκαν κάτω από το άρθρο 3(1) του Νόμου και το αντίστοιχο άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Κοινοπραξία σε απαντήσεις της ημερομηνίας 19/9/2016 επί ερωτηματολογίου της Υπηρεσίας, κατά την προκαταρκτική έρευνα, αναφέρει ότι: *«δεν απαγορεύει, ούτε έχει δικαίωμα ή εξουσία να απαγορεύει στις εταιρείες-μέλη της να ασφαλίσουν όποιο κίνδυνο κρίνουν ότι μπορούν να καλύψουν».* Αυτό έχει διαφανεί και μέσα από τα στοιχεία του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης και δη τη Συμφωνία της Κοινοπραξίας που βρίσκεται σε ισχύ.

Επομένως, εφόσον η Επιτροπή, αναφορικά με τον ισχυρισμό ότι η Κοινοπραξία με τις πρακτικές της περιορίζει την παραγωγή της καταγγέλλουσας, έχει προβεί ανωτέρω σε ανάλυση και μη τεκμηρίωση/στοιχειοθέτηση των υποστηρικτικών στοιχείων και γεγονότων που τίθενται κάτω από το άρθρο 3(1)(α) του Νόμου και/ή άρθρο 101(1) στοιχ. α' της ΣΛΕΕ, η οποιαδήποτε επί τούτου επανάληψη θεωρείται άσκοπη και παρέλκει.

Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει ότι η Autotechnica κάνει απλή αναφορά στο εν λόγω άρθρο χωρίς, ουσιαστικά, να τεκμηριώνει τον ισχυρισμό της ή/και να στοιχειοθετεί την κατ' ισχυρισμό παράβαση που καταγράφει.

8.5.3 Άρθρο 6(2) του Νόμου

Η καταγγέλλουσα, στην καταγγελία της επικαλείται το Άρθρο 6(2) του Νόμου και τη σχέση οικονομικής εξάρτησης, που έχει με την Κοινοπραξία, καθώς είναι *αναγκασμένη να αγοράσει υπηρεσίες ασφάλισης οχημάτων από την Κοινοπραξία και μόνο και δεν διαθέτει οποιαδήποτε ισοδύναμη εναλλακτική λύση τουλάχιστον για βραχυπρόθεσμης διάρκειας ενοικιάσεις.*

Συγκεκριμένα, η καταγγέλλουσα εταιρεία ανέφερε ότι η καταγγελλόμενη της επιβάλλει αυθαίρετους όρους συναλλαγής και καταχράται τη σχέση οικονομικής εξάρτησης στην οποία βρίσκεται με την καταγγέλλουσα. Συνεχίζοντας η καταγγέλλουσα εταιρεία αναφέρει ως σημαντικό στοιχεία την κερδοφορία της Κοινοπραξίας.

Δεδομένων αυτών των ισχυρισμών, η Επιτροπή σημειώνει ότι το άρθρο 6(2) του Νόμου έχει ως κάτωθι:

«(2) Απαγορεύεται η καταχρηστική εκμετάλλευση, από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις, της σχέσης οικονομικής εξάρτησης, στην οποία βρίσκεται προς αυτή ή αυτές μία επιχείρηση, η οποία κατέχει θέση πελάτη, προμηθευτή, παραγωγού, αντιπροσώπου, διανομέα ή εμπορικού συνεργάτη τους,

ακόμη κι ως προς ένα ορισμένο είδος προϊόντων ή υπηρεσιών, και δε διαθέτει ισοδύναμη εναλλακτική λύση.

Η καταχρηστική αυτή εκμετάλλευση της σχέσης οικονομικής εξάρτησης μπορεί να συνίσταται ιδιαίτερα στην επιβολή αυθαίρετων όρων συναλλαγής, στην εφαρμογή διακριτικής μεταχείρισης, ή στην αιφνίδια και αδικαιολόγητη διακοπή μακροχρόνιων εμπορικών σχέσεων.»

Με το άρθρο 6(2) του Νόμου για την «Απαγόρευση καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης» γίνεται καταρχήν μία παρέκκλιση από το ενωσιακό δίκαιο του ανταγωνισμού και **παρέχεται αποτελεσματική προστασία στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που είναι ευάλωτες σε σχέσεις εξάρτησης** από επιχειρήσεις, οι οποίες, λόγω του επιχειρηματικού τους εύρους και της δυναμικότητας, μπορούν να επιβάλλουν καταχρηστικούς όρους συναλλαγών.

Προϋπόθεση για την εφαρμογή της είναι η ύπαρξη σχέσης οικονομικής εξάρτησης μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, (και όχι δεσπίζουσας θέσης), σε σημείο που η μονομερής διακοπή της σχέσης αυτής να καθιστά αδύνατη την εξεύρεση από την εκμεταλλεόμενη επιχείρηση ισοδύναμων εναλλακτικών λύσεων εμπορικών επιλογών και συναλλαγών. Η αυθαίρετη και καταχρηστική μονομερής διακοπή τέτοιων συμβάσεων από τον «ισχυρό» αντισυμβαλλόμενο μπορεί να δημιουργήσει ανεπανόρθωτη βλάβη στην επιχείρηση, η οποία έχει οργανωθεί και βασιστεί με γνώμονα τις συμβάσεις που έχει πετύχει. Η εφαρμογή του εν λόγω άρθρου προσθέτει μία ακόμα νομική βάση για τις μικρές κυρίως επιχειρήσεις ενάντια σε τυχόν αυθαιρεσίες των «ισχυρών», όταν η απρόσκοπτη τήρηση συγκεκριμένων όρων και συνθηκών συναλλαγών αποτελεί αποφασιστικό παράγοντα για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Περαιτέρω, η Επιτροπή σημειώνει το λεκτικό του Διοικητικού Εφετείου Αθηνών στην Υπόθεση αρ. 2498/2010, όπου έκρινε αναφορικά με την εφαρμογή του αντίστοιχου άρθρου 6(2) του Νόμου, το άρθρο 2α του Ν. 703/1977, ο οποίος εφαρμόζεται από την Ελληνική Αρχή Ανταγωνισμού λέγοντας ότι: «Επειδή, με την επέκταση του ελέγχου καταχρηστικότητας με τις διατάξεις του άρθρου 2α του ν. 703/1977 σε επιχειρήσεις, που δεν κατέχουν δεσπίζουσα θέση, αποκλείεται το παράδοξο αποτέλεσμα να υπόκειται σε έλεγχο καταχρηστικότητας η πρακτική των επιχειρήσεων με μεγάλο μερίδιο αγοράς ενώ αυτή των εξίσου ισχυρών αλλά με μικρό μερίδιο να εκφεύγει αυτού καθόσον η καταχρηστική εκμετάλλευση τόσο της δεσπίζουσας θέσης όσο και της οικονομικής εξάρτησης εκλύει όμοια αντανταγωνιστικά αποτελέσματα αφού δεν διασφαλίζει την πρόσβαση της εξαρτώμενης επιχείρησης στην αγορά, η οποία πρέπει να διατηρείται ανοικτή και να διασφαλίζεται ισότητα ευκαιριών στις επιχειρήσεις που συμμετέχουν σ' αυτήν. Επομένως η τελολογική προσέγγιση της εν λόγω διάταξης του άρθρου 2α του ν. 703/1977 πρέπει να υπολαμβάνει ότι δεν δύναται να διαφέρουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής της διάταξης αυτής με τις αντίστοιχες του άρθρου 2 του ίδιου νόμου.

Στη βάση της πιο πάνω αναφοράς, είναι σαφές ότι η διάταξη του άρθρου 6(1) και η διάταξη του άρθρου 6(2) του Νόμου κάνουν αναφορά σε όμοιες περιστάσεις, με διακριτή όμως τη διαφορά στην

πρώτη περίπτωση όπου η εταιρεία αποδεδειγμένα κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, ενώ στη δεύτερη περίπτωση, πρόκειται για ισχυρή επιχείρηση, χωρίς όμως την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης από μέρους της, αλλά με σχέση οικονομικής εξάρτησης με τον πελάτη της ή/και προμηθευτή της κτλ.

Συμπερασματικά, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι, οι δύο αυτές διατάξεις του Νόμου τέθηκαν με σκοπό να αλληλοκαλύπτουν η μία την άλλη και σε περιπτώσεις που δεν εφαρμόζεται η διάταξη 6(1) να προστατεύονται οι μικρές επιχειρήσεις από ισχυρές μεν επιχειρήσεις, που όμως στην ευρύτερη αγορά δεν κατέχουν δεσπόζουσα θέση. Ως εκ τούτου, στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία, η παράλληλη εφαρμογή και των δύο διατάξεων του Νόμου, για τις ίδιες κατ' ισχυρισμό καταχρηστικές πρακτικές από μέρους μίας επιχείρησης, που αναφέρονται στα ίδια γεγονότα και δεδομένα έχουν ήδη εξετασθεί και στοιχειοθετήθηκε ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση, η καταγγελλόμενη εταιρεία, επομένως η εξέταση του εν λόγω άρθρου παρέλκει.

Επομένως, η Επιτροπή, έχοντας λάβει υπόψη της τα πιο πάνω και δεδομένου ότι η καταγγέλλουσα εταιρεία στους ισχυρισμούς της για εφαρμογή του άρθρου 6(2) του Νόμου επαναλαμβάνει απλώς τα όσα ανέφερε για να τεκμηριώσει τους ισχυρισμούς της για καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης της Κοινοπραξίας στη σχετική αγορά, θεωρεί ότι οι ισχυρισμοί για καταχρηστικές πρακτικές, και συγκεκριμένα για επιβολή αθέμιτων όρων, έχουν ήδη εξετασθεί κάτω από το Κεφάλαιο της Κατάχρησης της Δεσπόζουσας θέσης.

Ως εκ τούτων, η Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εξέταση των εν λόγω ισχυρισμών της καταγγέλλουσας εταιρείας περί καταχρηστικής εκμετάλλευσης της σχέσης οικονομικής εξάρτησης από την Κοινοπραξία προς αυτήν, παρέλκει.

9. ΚΑΤΑΛΗΚΤΙΚΟ

Υπό το φως όλων των πιο πάνω αναλυθέντων στοιχείων και μέσα από την αξιολόγηση και συνεκτίμηση των στοιχείων του διοικητικού φακέλου της υπόθεσης, η Επιτροπή ομόφωνα έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η Κοινοπραξία αποτελεί ένωση επιχειρήσεων, εντούτοις στην παρούσα υπό εξέταση καταγγελία, δεν έχει στοιχειοθετηθεί η καταγγελλόμενη σύμπραξη από μέρους της Κοινοπραξίας και άρα δεν εμπίπτει στις πρόνοιες του άρθρου 3(1) του Νόμου ή/και του άρθρου 101(1) της ΣΛΕΕ, και κατ' επέκταση δεν έχει αποδειχθεί ή/και τεκμηριωθεί καμία από τις κατ' ισχυρισμό παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 3(1) του Νόμου. Επομένως, αναφορικά με το αντίστοιχο άρθρο 101(1) της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

Επιπρόσθετα, αναφορικά με τους ισχυρισμούς για παράβαση των προνοιών του άρθρου 6(1) του Νόμου και του αντίστοιχου άρθρου 102 της ΣΛΕΕ, βάσει των αναλυθέντων στοιχείων ανωτέρω, η

Επιτροπή ομόφωνα καταλήγει ότι, η Κοινοπραξία κατέχει δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά της παροχής ασφαλιστικής κάλυψης έναντι τρίτου προς τα οχήματα ενοικίασης (Z), μικρής διάρκειας εντός της Κυπριακής Δημοκρατίας, εντούτοις δεν στοιχειοθετείται η οποιαδήποτε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας της θέσης κατά παράβαση του άρθρου 6(1). Επομένως, αναφορικά με το αντίστοιχο άρθρο 102 της ΣΛΕΕ δεν συντρέχει περαιτέρω λόγος δράσης από μέρους της Επιτροπής.

Όσον αφορά την κατ' ισχυρισμό παράβαση του άρθρου 6(2) του Νόμου, η Επιτροπή ομόφωνα θεωρεί ότι, στη βάση των όσων αναλύθηκαν, δεν έχει στοιχειοθετηθεί οποιαδήποτε παράβαση από μέρους της καταγγελλόμενης εταιρείας και δεν απαιτείται οποιαδήποτε περαιτέρω δράση.

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

.....

Λουκία Χριστοδούλου
Πρόεδρος της Επιτροπής Προστασίας του Ανταγωνισμού