

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
EUROPOS SĄJUNGOS TEISĖS KATEDRA

REMIGIJUS REKERTA
NEAKIVAIZDINIS SKYRIUS
2 KURSO ___ GRUPĖ

**TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS
PRIVALOMASIS DRAUDIMAS EUROPOS BENDRIJOS TEISĖJE**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovė –
Dokt. Agnė Vaitkevičiūtė

Vilnius, 2007

TURINYS

IVADAS.....	3
1. SĄLYGOS, BŪTINOS SIEKIANT ĮGYVENDINTI DIREKTYVAS DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMOJO DRAUDIMO	6
1.1. „Žaliosios kortos“ sistema.....	6
1.2. Valstybių narių pareiga užtikrinti privalomojo draudimo sutarties sudarymą	9
2. TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMOJO DRAUDIMO TEISINIŲ SANTYKIŲ DALYVIAI.....	13
2.1. Draudikas ir draudėjas.....	13
2.2. Transporto priemonės valdytojai, kurių civilinė atsakomybė draudžiama.....	15
2.3. Tretieji nukentėję asmenys	16
3. DRAUDIMO SUTARČIŲ SĄLYGOS	21
3.1. Draudimo rizika ir draudžiamasis įvykis.....	21
3.2. Nedraudiminiai įvykiai. Draudiko teisė susigražinti sumokėtas draudimo išmokas (regreso teisė)	24
3.3. Draudiko atlyginamų žalų rūšys ir minimalios draudimo sumos	27
3.4. Draudimo teritorija ir draudimo įmoka	31
4. NUKENTĖJUSIŲ TREČIŲJŲ ASMENŲ APSAUGA.....	33
4.1. Apsauga nuo nenustatytomis ar neapdraustomis transporto priemonėmis padarytos žalos.....	33
4.2. Apsauga nuo kitoje valstybėje narėje patirtos žalos.....	35
IŠVADOS.....	42
LITERATŪROS SĄRAŠAS	44
SANTRAUKA	50
SUMMARY	51

IVADAS

Ši magistro baigiamojo darbo tema pasirinkta, kadangi, autoriaus manymu, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimas Europos Bendrijos (toliau – Bendrija) teise turi esminę įtaką užtikrinant laisvą asmenų, prekių ir iš dalies paslaugų judėjimą Europos Ekonominės Bendrijos valstybių narių teritorijoje, o reglamentavimo poveikis jaučiamas kasdieniame pusės milijardo žmonių gyvenime saugant jų turtą ir sveikatą nuo transporto priemonėmis padarytos žalos. Kaip pažymi M. Fontane, privalomasis draudimas yra reikšmingas tose visuomenės veiklos srityse, kur žalos yra didelio masto. Potencialios ir realios žalos mastus iliustruoja skaičiai – Eurostat duomenimis, 2003 m. (25 valstybėse narėse) buvo apie 0,23 milijardo keleivinių automobilių. Nors duomenų apie keleivinių automobilių skaičių 2006 m. 27 valstybėse narėse Eurostat nepateikia, akivaizdu, kad kas antras valstybės narės gyventojas turi bent po vieną keleivinį automobilį. Automobilių dalis bendroje žemės transporto dalyje sudaro net apie 84 procentus. Kasmet šiais automobiliais padaroma milžiniška žala tiek turtui, tiek asmenims – per 11 metų nuo 1994 m. iki 2005 m. 27 valstybėse narėse autoįvykiuose žuvo vidutiniškai 60 000 žmonių per metus. Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos duomenimis Lietuva kartu su Latvija Europoje užima pirmą vietą pagal autoįvykių, kuriuose nukenčia žmonės, skaičių. Akivaizdu, kad Bendrijoje nesant vieningo transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo, žalą sukėlę asmenys ne visuomet turėtų lėšų jai atlyginti, tačiau svarbiausia – tai trukdytų laisvam asmenų, prekių ir iš dalies paslaugų judėjimui, t.y. trukdytų sukurti bendrąją rinką.

Ši tema pasirinkta ir dėl to, kad ji praktiškai nenagrinėta tiek Lietuvos, tiek ir užsienio autorių.

Tyrimo objektas

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimas Bendrijos teisėje.

Tyrimo dalykas

Bendrijos teisės aktai, reglamentuojantys transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą Bendrijos teisėje, Europos Teisingumo Teismo (toliau – Teismas) praktika, Bendrijos sutartys, Lietuvos Respublikos teisės aktai.

Darbo tikslas

Išanalizuoti ir aprašyti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą Bendrijos teisėje (toliau – privalomasis draudimas). Šiam tikslui pasiekti formuluojami tokie uždaviniai:

- išanalizuoti Bendrijos teisės aktus, reglamentuojančius privalomąjį draudimą, ir susijusią Teismo praktiką;
- išanalizuoti mokslinę literatūrą šia tema;
- nustatyti esmines sąlygas, leidžiančias užtikrinti privalomojo draudimo sistemos veikimą Bendrijoje;
- aprašyti privalomojo draudimo sistemos veikimą Bendrijos teisėje:
 - kas yra privalomo draudimo teisinių santykių dalyviai;
 - kokios yra privalomojo draudimo sutarties sąlygos;
 - kaip privalomuoju draudimu užtikrinama trečiųjų nukentėjusiųjų asmenų apsauga.

Darbo struktūra

Darbo tikslui įgyvendinti iškelti uždaviniai analizuojami 4 darbo skyriuose – pirmame skyriuje autorius atskleidžia, kokios sąlygos yra būtinos siekiant įgyvendinti Bendrijos teisės aktus dėl privalomojo draudimo. Antrame skyriuje analizuojami privalomojo draudimo teisinių santykių dalyviai – draudikas ir draudėjas, transporto priemonių valdytojai, kurių civilinė atsakomybė draudžiama, ir tretieji nukentėję asmenys, kurių teises saugo Bendrijos teisės aktai. Trečiame skyriuje aptariamos privalomojo draudimo sutarčių sąlygos; kas yra laikoma draudimo rizika ir draudžiamuoju įvykiu, kas nėra draudžiama, draudiko teisė iš draudėjo susigrąžinti draudimo išmoką trečiajam nukentėjusiajam asmeniui, žalų rūšys ir kokio dydžio turi būti minimalios draudimo sumos. Ketvirtame skyriuje nagrinėjama nukentėjusiųjų trečiųjų asmenų apsauga, kai žala padariusi transporto priemonė nėra nustatoma arba yra neapdrausta, o taip pat, kai žala patiriama Bendrijos valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusiojo nuolatinė gyvenamoji vieta, analizuojamos institucijos, padedančios apsaugoti nukentėjusiųjų teises.

Kiekviename skyriuje trumpai apibendrinama, kaip Bendrijos teisės aktai dėl privalomojo draudimo yra įgyvendinami Lietuvos teisėje ir teismų praktikoje.

Baigiamojo darbo šaltiniai

Baigiamajame darbe daugiausiai remiamasi Bendrijos teisės aktais – direktyvomis, Europos Komisijos sprendimais ir Teismo bylomis, naudingos informacijos pateikiama Teismo Generalinių advokatų išvadose. Taip pat remiamasi tarptautinio transporto priemonių draudimo („Žaliosios

kortos“) sistemos sutartimis, Lietuvos Respublikos teisės aktais, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo sprendimais tiek, kiek tai būtina tinkamai įgyvendinti baigiamojo darbo tikslą.

Mokslinės literatūros nagrinėjama tema praktiškai nėra. Tiek užsienio, tiek ir Lietuvos autorių darbuose (pvz. Tomo Kontauto monografijoje „Draudimo sutarčių teisė“ arba Robert Merkin ir Angus Rodger „EC Insurance Law“) nagrinėjamai temai skiriama nedaug dėmesio, apsiribojama epizodiška privalomo draudimo analize platesniame – viso draudimo sektoriaus reglamentavimo – kontekste. Mokslinės literatūros stygius ypač jaučiamas nagrinėjant 4 skyriaus temą - nukentėjusiųjų asmenų apsaugą nuo nenustatyta ar neapdrausta transporto priemone padarytos žalos, o taip pat, kai žala padaroma kitoje valstybėje narėje nei nukentėjusiojo nuolatinė gyvenamoji vieta.

Tyrimo metodai

Analizuojant privalomąjį draudimą Bendrijos teisėje bei formuluojant šio darbo išvadas, remiamasi mokslinės literatūros analizės, lyginamuoju, loginiu, apibendrinimo metodais. Mokslinės literatūros analizės metodas pasirinktas todėl, kad norint tinkama kryptimi atlikti tyrimą, būtina žinoti, kokios sritys jau analizuotos moksliniais metodais, kokie rezultatai gauti, kokios išvados padarytos. Lyginamasis metodas bus naudojamas Bendrijos teisės aktams palyginti, Bendrijos teisės aktams ir Lietuvos teisės aktams palyginti. Loginis metodas yra būtinas atskleidžiant bet kokio mokslinio tiriamojo darbo tikslus, aiškinantis normų turinį, pateikiant išvadas ir apibendrinimus. Apibendrinamuoju metodu naudojamosi darbo pabaigoje apibendrinant, sisteminant prieš tai gautus dokumentų analizės ir literatūros duomenis.

1. SĄLYGOS, BŪTINOS SIEKIANT ĮGYVENDINTI DIREKTYVAS DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMOJO DRAUDIMO

Nuo 1972 iki 2005 metų priimtos penkios direktyvos, reglamentuojančios privalomąjį draudimą. 72/166/EEB¹ direktyva (toliau – Pirmoji direktyva) sukūrė esminius laisvo transporto priemonių judėjimo Bendrijos teritorijoje principus, panaikino privalomojo draudimo polisų patikrinimus kertant valstybių narių sienas, o direktyvos 84/5/EEB², 90/232/EEB³, 2000/26/EEB⁴ ir 2005/14/EEB⁵ (toliau atitinkamai – Antroji, Trečioji, Ketvirtoji ir Penktoji direktyva) papildė šią sistemą suteikiant didesnę apsaugą eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims. Direktyvos palaipsniui naikino valstybių narių privalomojo draudimo esminius skirtumus ir taip užtikrino, kad transporto priemonės ir jomis keliaujantys asmenys galės laisvai judėti Bendrijos teritorijoje.

Tačiau šios direktyvos negalėtų būti įgyvendintos be dviejų sąlygų: vadinamosios „Žaliosios kortos“ sistemos ir jos pagrindu sudarytų sutarčių tarp Bendrijos valstybių narių nacionalinių draudikų biurų bei valstybių narių pareigos užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta privalomuoju draudimu.

1.1. „Žaliosios kortos“ sistema

Kol buvo priimta Pirmoji direktyva dėl privalomojo draudimo, ši sritis Bendrijos valstybių narių teritorijoje buvo reguliuojama iš esmės nacionalinės teisės, kiek vėliau – tarptautinės teisės sutarčių normomis. Pamatai privalomajam draudimui buvo padėti dar XX a. 2-3 dešimtmetyje

¹ 1972-04-24 Pirmoji Tarybos direktyva 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // *Oficialusis leidinys* L 103, 1972 5 2, p. 1–4. *LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 10.*

² 1983-12-30 Antroji Tarybos direktyva 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo // *Oficialusis leidinys* L 8, 1984 1 11, p. 17–20. *LT.ES skyrius 06 tomas 07 p. 3.*

³ 1990-05-14 Trečioji Tarybos Direktyva 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo // *Oficialusis leidinys* L 129, 1990 5 19, p. 33–35. *LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 249.*

⁴ 2000-05-16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) // *Oficialusis leidinys* L 181, 2000 7 20, p. 65–74. *LT.ES skyrius 06 tomas 03 p. 331.*

⁵ 2005-05-11 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu // *Oficialusis leidinys* L 149, 2005 6 11, p. 14–21.

Norvegijoje, Liuksemburge, Airijoje, kiek vėliau Čekijoje ir Slovakijoje bei Vokietijoje priimti pirmi atitinkami teisės aktai, 1923 m. Suomija ir Švedija pasirašė vieną pirmųjų tarptautinių susitarimų dėl vienoje iš valstybių registruota transporto priemone padarytos žalos atlyginimo⁶.

Tačiau didžiausią įtaką įgyvendinant privalomąjį draudimą reglamentuojančias direktyvas turėjo vadinamoji „Žaliosios kortos“ sistema, veikianti tarptautinės teisės sutarčių tarp nacionalinių draudikų biurų pagrindu. „Žalioji korta“ – tai nacionalinio draudikų biuro vardu išduotas tarptautinis draudimo liudijimas, išduodamas pagal Jungtinių Tautų Europos ekonomikos reikalų Vidaus transporto komiteto Kelių transporto pakomitečio 1949-01-25 Rekomendaciją Nr. 5. Pirmasis nacionalinių draudikų biurų susitarimas 1953-12-17 sukūrė bendradarbiavimo tarp biurų sistemą, kuri dar vadinama „Žaliosios kortos“ sistema. Šios sistemos esmė – kiekvienas nacionalinis draudikų biuras (asociacija), kuriam priklauso pagrindinės tos šalies draudimo bendrovės, įsipareigoja savo šalyje atlyginti už transporto priemone, turinčia „Žaliąją kortą“ ir registruota kitoje šalyje narėje, padarytą žalą. Savo ruožtu biuras turi atlyginti kitiems užsienio biurams, kurie padengė žalą, atsiradusią dėl transporto priemonės, apdraustos pirmojoje valstybėje.

Todėl privalomojo draudimo srities reglamentavimas Bendrijoje yra dvilypis, susijęs su tarptautine teise. Kartais sunku atskirti, kokia – tarptautinė ar Bendrijos – teisė turėtų būti taikoma sprendžiant konkretų klausimą. Kadangi darbo tyrimo dalykas – Bendrijos teisės aktai, reglamentuojantys privalomąjį draudimą, būtina atskirti Bendrijos institucijų priimtus teisės aktus nuo išimtinai privatinės teisės reguliuojamų sutarčių dėl transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo.

Esminė sąlyga Pirmajai direktyvai įsigaliooti yra numatyta pačioje direktyvoje. Tai Bendrijos valstybių narių nacionalinių draudikų biurų, veikiančių „Žaliosios kortos“ sistemos pagrindu, papildomas biurų tarpusavio susitarimas. Šis susitarimas turėjo garantuoti, kad kiekvienas nacionalinis biuras pagal savo valstybės teisės aktų dėl privalomojo draudimo nuostatas garantuos žalos atlyginimą jo teritorijoje įvykus autoįvykiui, padarytam transporto priemone, kurios įprastinė buvimo vieta yra kitos Bendrijos valstybės narės teritorijoje, nepriklausomai nuo to, ar ši transporto priemonė yra apdrausta, ar ne. Papildomas biurų tarpusavio susitarimas buvo priimtas 1973 m.⁷: Bendrijos valstybių narių draudikų biurai dar kartą pakartojo 1953 m. susitarimu numatytą atlyginimo principą, tačiau šį kartą jau rėmėsi Bendrijos priimtu teisės aktu – Pirmąja direktyva.

⁶ Шевчук В. А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Москва: Издательский центр „Анкил“, 1998 г. Р. 13.

⁷ Biurų tarybos vidaus nuostatai [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: < http://www.cab.lt/index.php?show_content_id=134 >.

Uniform Agreement Between Bureaux [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: < <http://www.cobx.org/public/EPA-UA-Bil.pdf> >.

Kadangi be 1973 m. susitarimo Pirmoji direktyva negalėtų būti įgyvendinta, ši direktyva (manytina, kad ir visos ją papildančios direktyvos), kaip pažymėjo Teismas *Marcel Demouche*⁸ byloje, galios tol, kol galios minėtas susitarimas.

Klausimas, ar nacionalinių draudikų biurų 1953 m. susitarimas (o ypač 1973 m. papildomas biurų tarpusavio susitarimas) gali būti laikomas Bendrijos teisės dalimi iš dalies pradėtas spręsti Teismo *Van Ameyde*⁹ byloje, kurioje Generalinis advokatas Reischl pateikė pastabą neva „tam tikra prasme susitarimas tarp biurų yra Bendrijos taisyklių dalis, kuri neleidžia konkurenciją ribojančių priemonių“. Iš Teismo sprendimo 13 dalies matyti, kad Teismas neatmeta tokio akivaizdžiai klaidingo Generalinio advokato teiginio. *Marcel Demouche* byloje be šių argumentų viena šalių siūlė minėtus susitarimus priskirti Bendrijos teisei, kadangi: 1) papildomas susitarimas tarp nacionalinių draudikų biurų ir šio susitarimo trukmė faktiškai lemia Pirmosios direktyvos taikymo laikotarpį, 2) minėtos direktyvos tikslai negalėtų būti pasiekti be susitarimo, 3) Europos Komisijos sprendimais¹⁰, kuriais raginama susilaikyti nuo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo patikrinimų kertant valstybių narių sienas, susitarimas buvo įtrauktas į Bendrijos teisę. Vis dėlto, autoriaus manymu, reikėtų sutikti su Generalinio advokato sero Gordon Slynn pozicija minėtoje byloje, kuris teigia, kad nors ryšiai tarp Pirmosios direktyvos ir susitarimo yra akivaizdūs, bei tai, kad pasirašant susitarimą dalyvavo ir Bendrijos valstybių narių nacionaliniai draudikų biurai, nekeičia paties susitarimo prigimties ir jis išlieka reguliuojamas išimtinai tarptautinės privatinės teisės, taigi šio susitarimo nepaverčia Bendrijos institucijų priimtu teisės aktu. Reikėtų sutikti ir su Teismo teiginiu, kad susitarimas negali būti laikomas Bendrijos institucijų priimtu teisės aktu, kadangi nei viena jų nedalyvavo sudarant susitarimą. Teismas šioje byloje pažymėjo, kad susitarimas tarp nacionalinių biurų nors ir suteikia būtiną infrastruktūrą įgyvendinti Pirmąją direktyvą, o pati direktyva taikoma tik šios sutarties laikui, susitarimas yra privatus ir negali būti laikomas Bendrijos institucijos priimtu teisės aktu, todėl negali būti Teismo sprendimo dalykas.

8 Case C-152/83 *Marcel Demouche and others v. Fonds de garantie automobile and Bureau central français* [1987] ECR 03833.

9 Case C-90/76 *S.r.l. Ufficio Henry van Ameyde v. S.r.l. Ufficio centrale italiano di assistenza assicurativa automobilisti in circolazione internazionale (UCI)* [1977] ECR 01091.

¹⁰ 1974-02-06 Pirmasis Komisijos sprendimas 74/166/EEB dėl 1972-04-24 d. Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // *Oficialus leidinys L 87, 30.3.1974, p. 13–13.*

1974-02-06 d. Antrasis Komisijos sprendimas 74/166/EEB dėl 1972-04-24 Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // *Oficialus leidinys L 87, 30.3.1974, p. 14–21.*

1.2. Valstybių narių pareiga užtikrinti privalomojo draudimo sutarties sudarymą

Antroji sąlyga, siekiant įgyvendinti Pirmosios direktyvos nuostatas – tai prielaida, kad *visos Bendrijos teritorijoje esančios transporto priemonės yra apdraustos privalomuoju draudimu*. Siekiant šią prielaidą paversti tikrove, visoms Bendrijos valstybėms narėms Pirmosios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje numatyta pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta.

Pirmosios direktyvos 1 straipsnio 1 dalyje transporto priemonė apibrėžiama kaip bet kokia mechanine energija varoma motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, ir bet kokia sukabinta arba nesukabinta priekaba. Ši norma detalizuojama valstybių narių nacionalinėje teisėje. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo¹¹ (toliau – Įstatymas) 1 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad jis taikomas kiekvienai privalomai registruoti motorinei transporto priemonei, skirtai važiuoti žeme, taip pat mopedams, priekaboms ir puspriekabėms, išskyrus bėgines transporto priemones. Motorines transporto priemones, kurias privalu registruoti, nustato Kelių transporto priemonių registravimo taisyklės¹², kuriose transporto priemonės apibrėžiamos kaip L1, L1E, L2, L2E, L3, L3E, L4, L4E, L5, L5E, L6E, L7E, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 ir O4 klasių transporto priemonės, įvardytos atitinkamame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo¹³ priede, kuriame pateikiamas transporto priemonių klasifikacija pagal kategorijas (L – transporto priemonės, turinčios mažiau kaip keturis ratus; M – variklio varoma transporto priemonė, turinti ne mažiau kaip keturis ratus ir skirta keleiviams vežti; N – variklio varoma transporto priemonė, turinti ne mažiau kaip keturis ratus ir skirta kroviniams vežti; O – priekabos ir puspriekabės ir t.t). Kiekviena kategorija skirstoma į dar smulkesnes.

Valstybės narės turi imtis priemonių tam, kad transporto priemonių, kurių *įprastinė buvimo vieta* yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Nors Pirmosios direktyvos 4 straipsnis numatė, kad *įprastinė buvimo vieta* nustatoma pagal transporto priemonės registracijos vietą, jau Antrojoje direktyvoje šios taisyklės buvo atsisakyta ir (atsižvelgus į patogiausią būdą) *įprastinei transporto priemonių buvimo vietai* nustatyti pradėti naudoti transporto priemonių

¹¹ Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas // Valstybės žinios 2007, Nr. 61-2340.

¹² Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001-05-25 įsakymas Nr. 260 „Dėl kelių transporto priemonių registravimo taisyklių“ (2006-07-13 įsakymo Nr. 1V-268 redakcija, pakeista 2006-12-27 įsakymu Nr. 1V-492) // Valstybės žinios 2006, Nr. 80-3171.

¹³ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998-09-11 įsakymas Nr. 348 „Dėl Kelių transporto priemonių gamybos ir perdirbimo tvarkos ir jų techninės ekspertizės atlikimo norminių dokumentų tvirtinimo“ // Valstybės žinios 1998, Nr. 84-2360; 2001, Nr. 11-328; 2003, Nr. 122-5553

registracijos numeriai. *Fournier*¹⁴ byloje Teismas pažymėjo, kad Antrąją direktyvą padarytas pakeitimas yra siejamas su paprastesniu Pirmosios ir Antrosios Direktyvos tikslo – panaikinti pasienio patikrinimus dėl asmenims priklausančių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo siekiant palengvinti keliavimą per valstybes nares – įgyvendinimo supaprastinimu. Anot Teismo, šis tikslas gali būti pasiektas, jei pasienyje patikrinimas yra apribojamas tik numeriais, kurie tariamai buvo teisėtai išduoti valstybės narės valdžios institucijų, patikrinimu, o prašyti įrodymų dėl numerių tikrumo galima tik tuo atveju, kai vizualiai galima nustatyti, kad numeriai suklastoti (18 sprendimo dalis).

Autoriaus manymu, *Fournier* byloje Teismas padarė klaidingą išvadą, kadangi iš esmės nusprendė, kad nustatant transporto priemonės įprastinę buvimo vietą reikšmės neturi tai, kad teisėtai išduoti registracijos numeriai yra pritvirtinti ant kitos transporto priemonės (kas neretai pasitaiko vagystės atveju) ar kad transporto priemonė yra išregistruota valstybėje narėje, išdavusioje registracijos numerius. Šioje byloje būtent taip ir nutiko – ginčas kilo tarp Prancūzijos centrinio draudikų biuro, Olandijos centrinio draudikų biuro ir Vokietijos centrinio draudikų biuro, kam reikės atlyginti žalą, patirtą dėl avarijos, kurios kaltininkas vairavo pavogtą ir su ne jai priklausančiu registracijos numeriu pažymėtą transporto priemonę. 1985 m. Fournier šeima Prancūzijoje tapo avarijos aukomis, kurią sukėlė Olandijos pilietybę turintis asmuo Vaiter van Werven, vairavęs transporto priemonę su Olandijos registracijos numeriais. Paaiškėjo, kad po to, kai tinkamai įregistruota Vokietijoje transporto priemonė buvo pavogta, Vokietijos valdžios atstovai ją išregistravo. Be to, patikrinus registracijos numerius ir kėbulo numerius, nustatyta, kad Olandijos numeriai iš tikrųjų priklausė kitai Olandijoje registruotai transporto priemonei. Teismas sprendimo rezoliucinėje dalyje nurodė, kad Antroji direktyva turi būti aiškinama taip: transporto priemonės, kertančios valstybės sieną su teisėtai išduotais, tačiau faktiškai kitai transporto priemonei priklausančiais numeriais, įprastinė buvimo vieta turi būti laikoma tos valstybės narės teritorija, kuri išdavė numerius. Tai reiškia, kad valstybė narė, teisėtai išdavusi registracijos numerius, kurie pritvirtinti ant kitos transporto priemonės, tam tikrais atvejais turėjo atlyginti šia transporto priemone padarytą žalą nepaisant to, kad su šia transporto priemone neturėjo nieko bendro. Atsižvelgus į tokią padėtį, 2005 m. priimta Penktąją direktyvą numatyta, kad tais atvejais, kai į įvykį patekusi transporto priemonė neturi jokio registracijos numerio arba jos registracijos numeris nesusijęs arba nebėra susijęs su šia transporto priemone, transporto priemonės įprastinė buvimo vieta laikoma valstybės, kurioje įvyko įvykis, teritorija. Numačius šią taisyklę apsaugoti valstybių

¹⁴ Case C-73/89 *A. Fournier and others v. V. van Werven, Bureau central français and others* [1992] ECR I-05621.

narių, neturinčių nieko bendra su autoįvyki sukėlusia transporto priemone, turtiniai interesai ir užkirstas kelias remtis Teismo suformuota ydinga praktika.

Kai transporto priemonei registracija nereikalinga, įprastinė jos buvimo vieta nustatoma pagal transporto priemonės draudimo numerį arba transporto priemonės skiriamąjį ženklą išdavusią valstybę, o kai tam tikros rūšies transporto priemonei nereikalingi nei valstybinės registracijos numeriai, nei draudimo numeriai, nei skiriamasis ženklas, įprastinė transporto priemonės buvimo vieta nustatoma pagal tos valstybės teritoriją, kurioje nuolat gyvena transporto priemonę valdantis asmuo. Visi įprastinės transporto priemonės buvimo vietos kriterijai yra perkelti į Lietuvos teisę (Įstatyme numatyti analogiškai įprastinės transporto priemonės buvimo vietos nustatymo kriterijai).

Pirmosios direktyvos reikalavimas užtikrinti, kad visų transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdraustos privalomuoju draudimu, įgyvendinamas Įstatymo 4 straipsnio nuostata, kurioje teigiama, kad Lietuvos Respublikos teritorijoje naudojamos transporto priemonės privalo būti apdraustos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. Nedraustos transporto priemonės negali būti net registruojamos, kadangi Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo įgyvendinimo įstatymo¹⁵ 2 straipsnyje, numatyta, kad nuo 2002-02-01 registruojamos tik tos transporto priemonės, kurių savininkai yra sudarę privalomojo draudimo sutartis pagal aukščiau minėto Įstatymo reikalavimus. Už transporto priemonės vairavimą neapsidraudus transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu arba nesant apdraustam šiuo draudimu Administracinių teisės pažeidimo kodekso¹⁶ 123 straipsnyje numatyta bauda iki 100 Lt, o Kelių eismo taisyklių¹⁷ 61.3 punktą reikalauja motorinės transporto priemonės vairuotojui visada turėti įstatymų nustatytą draudimo dokumentą.

Apibendrinant galima teigti, kad „Žaliosios kortos“ sistemą sukūrusio 1953 m. susitarimo ir 1973 m. papildomo biurų tarpusavio susitarimas tarp Bendrijos valstybių narių nacionalinių draudikų biurų pagrindu buvo suformuluota būtina terpė siekiant įgyvendinti direktyvas, reglamentuojančias privalomąjį draudimą. 1973 m. susitarimas yra esminė sąlyga įgyvendinti visoms penkioms direktyvoms dėl privalomojo draudimo ir šių direktyvų galiojimas tiesiogiai

¹⁵ Lietuvos Respublikos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo įgyvendinimo įstatymo // Valstybės žinios 2001, Nr. 56-1978.

¹⁶ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 123 ir 225(2) straipsnių papildymo įstatymas // Valstybės žinios 2002, Nr. 33-1257.

¹⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-12-11 nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios 2003, Nr. 7-263.

priklauso nuo šio susitarimo galiojimo. Tačiau 1973 m. susitarimas neturėtų būti laikomas Bendrijos teisės aktu, tai – išimtinai tarptautinės teisės srities reguliuojamos sutartis.

Antra būtina direktyvų dėl privalomojo draudimo įgyvendinimo sąlyga yra valstybių narių pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Transporto priemonės įprastinė buvimo vieta nustatoma pagal registracijos numerį arba draudimo numerį, arba skiriamąjį ženklą išdavusią valstybę, arba valstybę, kurioje nuolat gyvena transporto priemonę valdantis asmuo, arba valstybę, kurioje įvyko autoįvykis.

2. TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMOJO DRAUDIMO TEISINIŲ SANTYKIŲ DALYVIAI

Privalomojo draudimo teisinių santykių dalyviais, autoriaus nuomone, turėtų būti laikomi draudikas, draudėjas, transporto priemonės valdytojas, kurio civilinė atsakomybė draudžiama, ir trečiasis nukentėjęs asmuo, kuriam padaroma žala autoįvykio metu. Skyriuje analizuojami Bendrijos teisės aktais nustatyti reikalavimai draudikams, kurie verčiasi privalomuoju draudimu, atskleidžiama, kaip keitėsi transporto priemonių valdytojų sąvoka, tačiau daugiausia dėmesio skiriama nukentėjusiojo trečiojo asmens sąvokai ir jos raidai atskleisti.

2.1. Draudikas ir draudėjas

Direktyvomis valstybėms narėms nustatyta tik lakoniška pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta, ir nedetalizuojama, kas turi sudaryti transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį. Tai turi nustatyti nacionalinė teisė. Įstatymo 4 straipsnis numato, kad draudėjas yra transporto priemonės savininkas, jis yra atsakingas už minėtos sutarties sudarymą. Todėl manytina, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudėjais gali būti tiek fiziniai, tiek juridiniai asmenys, atitinkantys Civiliniame kodekse¹⁸ suformuluotus teisinio subjektiškumo reikalavimus¹⁹.

Draudikų veiklą reglamentuoja trys direktyvos, kurios toliau bus vadinamos Pirmąja²⁰, Antrąja²¹ ir Trečiąja²² draudikų direktyvomis. Nei Pirmojoje, nei Antrojoje draudikų direktyvoje nebuvo įtrauktas rizikos dėl transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas. Šios direktyvos numatė bendruosius reikalavimus, taikomus draudimo veikla besiverčiančioms bendrovėms. Pirmoji direktyva įmonėms nustatė vienodas sąlygas užsiimti draudimo veikla visose valstybėse narėse – suklasifikuotos draudžiamos rizikos, nustatyta, kokių

¹⁸ Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios 2000, Nr. 74.

¹⁹ Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007 P. 57.

²⁰ 1973-07-24 Pirmoji Tarybos Direktyva 73/239/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginio draudimo, išskyrus gyvybės draudimą, veiklos pradėjimu ir vykdymu, derinimo // *Oficialusis leidinys L 228, 1973 8 16, p. 3–19. ES skyrius 06 tomas 01 p. 14.*

²¹ 1988-06-22 Antroji Tarybos Direktyva 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo, apibrėžianti nuostatas, padedančias veiksmingai naudotis laisve teikti paslaugas, ir iš dalies keičianti Direktyvą 73/239/EEB // *Oficialusis leidinys L 172, 1988 7 4, p. 1–14. ES skyrius 06 tomas 01 p. 198.*

²² 1990-11-08 Tarybos Direktyva 90/618/EEB iš dalies keičianti, pirmiausia dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo, Direktyvą 73/239/EEB ir Direktyvą 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo // *Oficialusis leidinys L 330, 1990 11 29, p. 44–49. LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 252.*

dokumentų gali reikalauti kompetentingos valstybių narių institucijos, išduodamos leidimą verstis draudimo veikla valstybių narių teritorijoje, numatyta teisė apskūsti sprendimą neišduoti leidimo, nustatytos leidimo panaikinimo sąlygos, numatyta, kokią įmonių veiklos priežiūrą gali vykdyti valstybių narių institucijos, kokias sankcijas gali taikyti ir pan. Direktyva numatė, kad visos draudimo įmonės, draudžiančios rizikas, nurodytas direktyvoje, privalo turėti tam tikrą teisinį statusą, pavyzdžiui, Lietuvoje veikiančios draudimo bendrovės turi turėti akcinės bendrovės arba uždarnosios akcinės bendrovės statusą. Antroji direktyva nustatė, kad rizikos, priskiriamos „didelėms draudimo rizikoms“, turi būti draudžiamos visose valstybėse narėse, kadangi Trečioji direktyva transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą priskyrė būtent šiai draudimo rizikos rūšiai, todėl valstybių narių draudimo įmonėms atsivėrė platesnės rinkos teikti draudimo paslaugas. Antroji direktyva taip pat nustatė, kurios valstybės narės teisė turi būti taikoma atsižvelgiant į draudimo įmonės buvimo vietą ir rizikos buvimo vietą, detalizavo priežiūros institucijų teises kontroliuojant draudimo įmones ir pan.

Tačiau svarbiausia yra Trečioji draudikų direktyva, kadangi joje suformuluoti reikalavimai draudikams, kurie verčiasi privalomuoju draudimu. Direktyva reikalauja, kad valstybėje narėje privalomąjį draudimą vykdančios draudimo įmonės:

- taptų valstybės narės motorinių transporto priemonių draudikų biuro narėmis ir dalyvautų biuro finansavimo procese;
- taptų garantinio fondo (institucijos, kuri atlyginta žalą nukentėjusiems nuo neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių) narėmis ir dalyvautų šio fondo finansavimo procese (dokumentas, patvirtinantis, kad draudimo įmonė tapo valstybės narės, kurioje teikiamos draudimo paslaugos, nacionalinio biuro ir nacionalinio garantinio fondo nare, pateikiamas valstybės narės kompetentingai institucijai);
- paskirtų savo atstovą, kuris nuolatos būtų šios valstybės narės teritorijoje arba būtų joje įsisteigęs, kad rinktų visą reikalingą informaciją, susijusią su pretenzijomis, ir turėtų pakankamus įgaliojimus atstovauti draudimo įmonei dėl nukentėjusių asmenų, galinčių pateikti pretenzijų, įskaitant įgaliojimus atlyginti žalą pagal pretenzijas, taip pat atstovautų draudimo įmonei arba, jeigu reikia, pasirūpintų, kad jai būtų atstovaujama tos valstybės narės teismuose ar institucijose. Valstybės narės gali pareikalauti, kad įmonė pateiktų atstovo vardą, pavardę (pavadinimą) ir adresą;
- laikytis padidintos rizikos draudimo taisyklių, kurias nustato (jei nustato) valstybės narės.

Iš to matyti, kad draudikai, kurie verčiasi privalomuoju draudimu, privalo dalyvauti „Žaliosios kortos“ sistemos funkcionavimo užtikrinimo mechanizme: dalyvauti nacionalinio draudikų biuro bei garantinio fondo finansavime ir būti jų nariai. Plačiau šių institucijų veikla nagrinėjama 4 skyriuje.

2.2. Transporto priemonės valdytojai, kurių civilinė atsakomybė draudžiama

Pirmoji direktyva numatė, kad draudžiama transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė dėl transporto priemonės naudojimo, tačiau nedetalizavo šio reikalavimo, t.y. nenurodė, ar pavyzdžiui, neteisėtai valdančio transporto priemonę asmens civilinė atsakomybė taip pat turi būti apdrausta kaip ir teisėtai ją valdančio asmens ir pan. Antroji direktyva transporto priemonės valdytojo sąvoką patikslino: numatyta, kad tam tikros teisės aktų nuostatos ar sutarties sąlygos yra laikomos niekinėmis įvykio metu nukentėjusių trečiųjų asmenų reikalavimų atlyginti žalą atžvilgiu, o būtent, jei pagal šias sąlygas draudiminė apsauga netaikoma transporto priemonėms, kuriomis naudojasi arba jas vairuoja:

1) asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai tam įgalioti.

Šios išimties tikslas – užtikrinti, kad draudimas apimtų civilinę atsakomybę ne tik teisėto valdytojo (kuris, tikėtina, yra ir transporto priemonės savininkas), bet ir kiekvieno asmens, kuris vairuoja transporto priemonę esant apsidraudusiojo sutikimui ar šio sutikimo nesant (pavyzdžiui, vagystės atveju). To pasekmė – draudimas paverstas iš konkretaus asmens draudimo į pačios transporto priemonės draudimą, nepaisant to, kas tuo metu ją vairuoja²³.

2) asmenys, neturintys vairuotojo pažymėjimo, suteikiančio teisę vairuoti atitinkamą transporto priemonę.

Šios abi išimties rodo, kad draudikas turės atlyginti ir, pavyzdžiui, neturinčio teisės vairuoti (galbūt nepilnamečio) vogta transporto priemone padarytą žalą.

3) asmenys, kurie nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų.

Pavyzdžiui, transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė draudžiama ir tokiu atveju, kai jis transporto priemone su vasarinėmis padangomis sukelia autoįvykį žiemos metu, nors valstybės narės nacionalinė teisė reikalauja, kad tokiu metų laiku eksploatuojamos transporto priemonės būtų tik su žieminėmis arba universaliomis padangomis.

²³ Robert Merkin ir Angus Rodger. EC Insurance Law. New York: LONGMAN, 1997 P. 63.

Įstatymo 2 straipsnio 17 punkte nustatyta taisyklė, panaši į direktyvose suformuluotą, – iš esmės visais atvejais transporto priemonės valdytojas yra asmuo, kuris vairuoja transporto priemonę. Įstatymas transporto priemonės valdytoją apibrėžia kaip asmenį, nuosavybės, patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitokiu teisėtu pagrindu valdantį ir (ar) naudojantį transporto priemonę. Transporto priemonės valdytoju taip pat laikomas fizinis asmuo, kuris tiek teisėtai, tiek neteisėtai vairuoja transporto priemonę.

Tačiau yra ir išimtis – transporto priemonės valdytojais nelaikomi ir tiesiogiai už žalą neatsako darbuotojai, valdę transporto priemonę dėl darbo santykių su darbdaviu. Transporto priemonės valdytojas yra darbdavys. Būdamas valdytojas, darbdavys atsako už šio transporto priemone padarytą žalą ir tada, kai darbuotojas jam patikėtą transporto priemonę panaudoja ne darbo pareigoms atlikti. Vis dėlto iš darbdavio Įstatymo 22 straipsnio 1 dalies 1 punkto nurodytais atvejais²⁴ draudiko išreikalauta draudimo išmokos suma gali būti vertinama kaip darbdavio nuostoliai. Nuostoliai gali būti priteisiami esant darbuotojo kaltei, o jeigu yra darbdavio kaltės (pvz., dėl vairuotojo išleidimo vairuoti neblaivaus, be patikros dėl blaivumo, dėl netinkamo darbuotojų parinkimo ir silpnos kontrolės, kad jie vairuoja neblaivūs ir kt.), atsižvelgiama į mišrią darbdavio ir darbuotojo kalte, darbuotojo materialinės atsakomybės ribas, visiškos ar dalinės atsakomybės taikymo pagrindus (Lietuvos Respublikos darbo kodekso 254–255 straipsniai²⁵) ir atlygintinos žalos dydžio nustatymo taisyklės (Lietuvos Respublikos darbo kodekso 257 straipsnis)²⁶.

Nepaisant šios išimties, darytina išvada, kad beveik visais atvejais transporto priemonės valdytojas yra vairuojantis transporto priemonę asmuo,

2.3. Tretieji nukentėję asmenys

Pirmosios direktyvos 1 straipsnio 2 punktas nukentėjusiąją šalį²⁷ apibrėžia kaip *bet kurią asmenį, turintį teisę gauti transporto priemone padaryto bet kokio nuostolio arba žalos atlyginimą*. Iš esmės ši nuostata neatskleidžia, kas gali gauti nuostolio arba žalos atlyginimą, ir nukreipia

²⁴ 1) vairavo transporto priemonę neblaivus, apsvaigęs nuo vaistų, narkotinių ar kitų svaigiųjų medžiagų, taip pat kai vartojo alkoholį ar kitas svaigiąsias medžiagas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo arba vengė blaivumo ar apsvaigimo patikrinimo; 2) vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę, kai ją naudoti draudžia teisės aktai, ir eismo įvykis įvyko dėl šios priežasties; 3) padarė žalos neturėdamas teisėto pagrindo vairuoti transporto priemonę ar neturėdamas teisės vairuoti šios rūšies transporto priemonę; 4) pasišalino iš įvykio vietos; 5) padarė žalos tyčia.

²⁵ Darbo kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // 2002, Nr.64-2569.

²⁶ LAT CBS teisėjų kolegijos 2006-12-29 nutartis c.b. UAB DB „PZU Lietuva“ Vs VĮ „Kauno miškų urėdija“, Nr. 3K-3-682/2006, kat. 73.2.6.1 (S).

²⁷ Direktyvose, Teismo sprendimuose, Generalinių advokatų pastabose nukentėjusioji šalis dar vadinama žala patyrusią šalimi, nukentėjusiu trečiuoju asmeniu, todėl šios sąvokos baigiamajame darbe vartojamos sinonimiškai, prioritetą teikiant nukentėjusiojo trečiojo asmens sąvokai.

atsakymo į šį klausimą ieškoti valstybių narių nacionalinėje teisėje. Esant tokiam neapibrėžtumui, valstybės narės galėjo nustatyti įvairias transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės išimtis, leidžiančias draudikui nemokėti tretiesiems nukentėjusiems asmenims išmokų ir t.t.

Trečiųjų nukentėjusių asmenų sąvoka laikui bėgant buvo plečiama tiek direktyvomis, tiek Teismo sprendimais. Kaip teisingai pažymėjo Generalinis advokatas *Ruiz Bernáldez*²⁸ byloje, direktyvomis palaipsniui buvo plečiami minimalūs reikalavimai draudimo sutartims ir nacionaliniams teisės aktams. Anot jo, išplėtus minimalius reikalavimus, sumažėjo valstybių narių diskrecijos teisė, kurią suteikė Pirmoji direktyva, todėl Antrąja, Trečiąja ir Ketvirtąja direktyvomis buvo nuosekliai mažinama valstybių narių galimybė nacionalinėje teisėje numatyti skirtingą nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą.

Antrąja direktyva nukentėjusiojo asmens sąvoka praplėsta 3 straipsnyje numatant, kad draudėjo, vairuotojo ar bet kurio kito asmens, kuris pagal civilinę teisę turi atsakyti ir kurio civilinė atsakomybė yra apdrausta, *šeimos nariams* draudiminė apsauga žalos jų asmeniui atžvilgiu negali būti netaikoma dėl jų ryšio su tuo asmeniu. Tačiau ši nuostata iš esmės neišsprendė problemos, su kuria susiduria autoįvykiuose nukentėję civiliška atsakingo asmens šeimos nariai ir skirtumai tarp valstybių narių vis dar buvo galimi – valstybės narės tebeturėjo teisę nacionaliniais teisės aktais nustatyti, kas turi teisę gauti žalos atlyginimą. *Mendes Ferreira*²⁹ byloje Teismas pažymėjo, kad iš Antrosios direktyvos 9 įžanginio punkto aišku, kad 3 straipsnio tikslas yra suteikti apsidraudusiojo arba vairuotojo šeimos nariams apsaugą, panašią į tą, kuri suteikiama nukentėjusiems tretiesiems asmenims. Nukentėję tretieji asmenys negali būti pašalinti iš privalomojo draudimo vien dėl to, kad yra apsidraudusiojo asmens ar vairuotojo šeimos nariai. Privalomasis draudimas turi leisti apsidraudusiojo asmens ar vairuotojo šeimos nariams, kurie nukentėjo dėl autoįvykio, gauti kompensaciją dėl žalos asmeniui, kaip ir bet kuriems kitiems autoįvykyje nukentėjusiems tretiesiems asmenims. Kaip pažymėjo Teismas, iš to darytina išvada, kad Pirmosios ir Antrosios direktyvų srityje valstybės narės yra kompetentingos nustatyti draudimą keleiviams su viena sąlyga – apsidraudusiojo, vairuotojo ar bet kurio kito atsakingo asmens šeimos nariams turi būti suteikta apsauga, lygiavertė trečiųjų nukentėjusiųjų asmenų apsaugai (pavyzdžiui, jei valstybių narių nacionalinė teisė numato privalomąjį draudimą keleiviams, kurie nėra šeimos nariai, tokia pati apsauga turi būti teikiama ir šeimos nariams, ir atvirkščiai). Tačiau šis teiginys reiškia ir tai, kad, jei valstybės narės nacionaliniai teisės aktai nenumato privalomojo civilinės atsakomybės draudimo dėl

²⁸ Case C-129/94 *Rafael Ruiz Bernáldez* [1996] ECR I-01829.

²⁹ Case C-348/98 *Vitor Manuel Mendes Ferreira and Maria Clara Delgado Correia Ferreira v. Companhia de Seguros Mundial Confiança SA* [2000] ECR I-06711.

žalos asmeniui, kuris nėra šeimos narys, Antroji direktyva nereikalauja nustatyti privalomojo draudimo keleiviams, kurie yra apsidraudusiojo asmens ar vairuotojo šeimos nariai, dėl žalos asmeniui.

Trečioji direktyva šią problemą išsprendė ir praplėtė visų transporto priemonės keleivių apsaugą 1 straipsnyje numatant, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas apima atsakomybę dėl *visiems keleiviams*, išskyrus vairuotoją, padarytos žalos dėl transporto priemonės naudojimo. Šiuo požiūriu tapo nebesvarbu, kokie santykiai (šeimos ar kiti) sieja vairuotoją ir keleivius – visi keliaujantys transporto priemone asmenys turi teisę į draudimo išmoką už patirtą žalą dėl transporto priemonės naudojimo.

Keleivio sąvoka direktyvoje nėra atskleista, ją savo praktikoje išaiškino Teismas. Sąvoka „keleivis“ iš esmės pradėta aiškinti *Catherine Withers*³⁰ byloje. 1995 m. ponios C. Withers sūnus T. Sheehan žuvo autoįvykio metu, kai ponios S. Delaney vairuojamas automobilis, kuriuo jis važiavo, išsuko iš kelio ir įvažiavo į griovį. Transporto priemonė (Ctroën C 15 diesel autobusiukas) buvo dviejų sėdimų vietų: viena vairuotojui, o kita priekyje sėdinčiam keleiviui. T. Sheehan sėdėjo už priekinių sėdynių uždaroje erdvėje, kur nėra sėdimų vietų. Ponia C. Withers savo ir sūnaus išlaikomų asmenų vardu pateikė ieškinį S. Delaney ir Airijos Centiniam draudikų biurui dėl žalos atlyginimo. Ji teigė, kad tuo metu galiojusi Airijos teisė netinkamai perkėlė Pirmąją ir Antrąją direktyvas: tuo metu galiojęs Airijos kelių eismo įstatymas numatė, kad civilinė atsakomybė, kylanti dėl naudojimosi motorinėmis transporto priemonėmis, turi būti apdrausta, tačiau taip pat numatė, kad toks civilinės atsakomybės draudimas nebuvo reikalaujamas motorinių transporto priemonių keleivių atžvilgiu. Kompetentingas ministras galėjo leisti įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus nurodydamas transporto priemones, kurioms keleivių civilinės atsakomybės draudimas buvo privalomas. Tačiau ministras galėjo išplėsti privalomojo keleivių civilinės atsakomybės draudimą tik didelėms transporto priemonėms, skirtomis viešojo vežimo paslaugoms teikti, ir tais atvejais, kai transporto priemonės dalis buvo specialiai sukurta ir įrengta su sėdimomis vietomis keleiviams. Nors avarija įvyko, kai Trečioji direktyva dar nebuvo įsigaliojusi, vis dėlto Teismas pažymėjo, kad Trečioji direktyva išplėtė privalomąjį draudimą dėl sužalojimų visiems keleiviams išskyrus vairuotoją, be to, priimdamas šį sprendimą Teismas akivaizdžiai nepaisė, kurioje transporto priemonės dalyje buvo vežami žmonės, ir juos laikė keleiviais nepaisant to, kad jie buvo vežami transporto priemonėje, nepritaikytoje sėdintiems keleiviams vežti (sprendimo 21 dalis).

³⁰ Case C-158/01 *Catherine Withers v. Samantha Delaney and Motor Insurers' Bureau of Ireland* [2002] ECR I-08301.

Keleivio sąvoką Teismas iš esmės nagrinėjo *Elaine Farrell*³¹ byloje ir nusprendė, kad *Bendrijos teisės aktų tikslams prieštarautų situacija, kurioje sąvokos „keleivis“ neapimtų draudiminę apsauga nukentėjusiųjų asmenų, buvusių neskirtoje jiems vežti ir tam nepritaikytoje transporto priemonės dalyje*. E. Farrell 1996 m. tapo autoįvykio auka: ji keliavo furgone, kurio galinė dalis nebuvo skirta ir pritaikyta keleiviams vežti. A. Whitty, šio furgono savininkas ir vairuotojas, nesuvaldė savo transporto priemonės ir atsitrenkė į sieną. Kadangi transporto priemonėje nebuvo galinių sėdinių, autoįvykio metu E. Farrell sėdėjo ant grindų. Nustatius, kad A. Whitty nebuvo apsidraudęs, E. Farrell kreipėsi į Airijos Centrinį draudikų biurą, tačiau biuras atsisakė atlyginti nuostolius motyvuodamas tuo, kad ši keliavo transporto priemonės dalyje, kuri nebuvo skirta keleiviams vežti ir kurioje tam nebuvo įrengta sėdimų vietų. Todėl biuras nusprendė, kad atsakomybė už ieškovės sužalojimą nėra atsakomybė, kurią reikėjo privalomai apdrausti pagal Airijos įstatymus, ir todėl biuras neprivalo atlyginti ieškovės nuostolių. Pagrindinėje byloje tiek Centrinis draudikų biuras, tiek Airijos Vyriausybė teigė, kad direktyvos nuostatos yra tinkamai perkeltos į nacionalinę teisę, o Trečioji direktyva leido nereikalauti apsidrausti civilinės atsakomybės draudimu ir atlyginti žalą asmenims, esantiems mechanine energija varomos transporto priemonės dalyje, kuri nėra skirta keleiviams vežti ir kurioje tam neįrengta sėdimų vietų. Teismui svarstant šį klausimą Airijos Vyriausybė teigė, kad sąvoka „keleivis“ Trečiojoje direktyvoje neapibrėžta, todėl valstybės narės turi nustatyti, kurie iš transporto priemonėse keliaujančių asmenų pagal šią direktyvą laikomi keleiviais. Antras argumentas buvo tas, kad neva Trečioji direktyva neįpareigoja valstybių narių užtikrinti, kad privalomasis draudimas apimtų tokius atvejus, kai nukentėję tretieji asmenys keliauja transporto priemonės dalyse, kuriose neįrengtos sėdimos vietos. Airijos Vyriausybė tokį siaurą požiūrį siekė pateisinti tuo, kad privalomasis draudimas apimantis tokius asmenis prilygtų apsidraudimui nuo savo pavojingo tyčinio elgesio. Tačiau Teismo tokie argumentai neįtikino, ir jis nurodė, kad *iš esmės nesvarbu, kurioje transporto priemonės dalyje važiavo nukentėjusysis ir ar ta transporto priemonės dalis buvo pritaikyta keleiviams vežti. Teismas aiškiai nurodė, kad valstybės narės negali nustatyti privalomojo draudimo apribojimų keleivių atžvilgiu*.

Penktoji direktyva dar labiau išplėtė trečiųjų nukentėjusių asmenų apsaugą į ją įtraukiant pėsčiųjų, dviratininkų ir kitų nemotorinių transporto priemonių valdytojų, kurie paprastai yra silpniausia šalis įvykio metu. Šių asmenų žala asmeniui ar turtui taip pat turi būti apdrausta

³¹ Case C-356/05 *Elaine Farrell v. Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General and Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI)* [2007] ECR 00000.

privalomuoju su įvykiu susijusios transporto priemonės draudimu, jei jie turi teisę į žalos atlyginimą pagal nacionalinę teisę.

Apibendrinant galima teigti, kad privalomąjį draudimą reglamentuojančiose direktyvose daugiausia dėmesio skiriama nukentėjusiam trečiajam asmeniui – ši sąvoka buvo nuolat plečiama direktyvomis, tačiau didelės įtakos tam turėjo ir Teismo sprendimai. Nukentėjusiojo trečiojo asmens sąvoka apima visus transporto priemonės keleivius, nepaisant to, kurioje transporto priemonės dalyje jie vežami, taip pat pėsčiuosius, dviratininkus ir kitus nemotorinių transporto priemonių valdytojus, kurie paprastai yra silpniausia šalis autoįvykio metu.

Antrąją direktyvą praplėtus transporto priemonės valdytojo sąvoką, ji iš esmės reiškia bet kokį asmenį, kuris valdo transporto priemonę, neatsižvelgiant į tai, ar ją valdo teisėtai, ar neteisėtai, turi vairuotojo pažymėjimą, ar jo neturi. Reikšmės neturi ir tai, ar transporto priemonė naudojama pažeidžiant teisės aktuose numatytus techninius reikalavimus dėl transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų.

Privalomojo draudimo paslaugas teikiantys draudikai privalo tapti nacionalinio draudikų biuro bei institucijos, kuri atlygina žalą nukentėjusiems nuo neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių, nariais ir dalyvauti jų finansavime (plačiau apie šias institucijas rašoma 4 skyriuje). Todėl *Marcel Demouche* byloje Teismo išsakyta pozicija, kad privalomąjį draudimą reglamentuojančios direktyvos veiks tol, kol galios 1953 m. susitarimas (žr. 8 psl.) yra labiau teorinė galimybė, kadangi būtent direktyvomis užtikrinamas šio susitarimo tolesnis galiojimas. Draudikai įpareigoti paskirti atstovus žalų sureguliuavimo klausimais (plačiau 4 skyriuje) ir laikytis valstybių narių kompetentingų institucijų patvirtintų padidintos rizikos draudimo taisyklių. Direktyvose praktiškai neužsimenama apie draudėją – tai paliekama valstybių narių nacionalinei teisei.

3. DRAUDIMO SUTARČIŲ SĄLYGOS

Privalomojo draudimo sutarties pagrindinis bruožas, į kurį atsižvelgiant reikėtų vertinti visas sutarties sąlygas, – *privalomojo draudimo viešas pobūdis*³²: pareiga apsidrausti numatoma siekiant apsaugoti nukentėjusiuosius asmenis ir visą visuomenę nuo to, kad žalą padaręs asmuo gali neturėti pakankamai turto žalai atlyginti, t.y. apsaugoti nuo žalą sukėlusio asmens nemokumo. Viešasis privalomojo draudimo sutarties pobūdis nulemia tai, kad šalys neturi didelės laisvės nustatyti sutarties sąlygų. Sutarčių laisvės principas čia praktiškai netaikomas. Sąlygos yra patvirtinamos teisės aktu ir laikomis įprastinėmis. Nors šalys gali susitarti dėl kitų (papildomų) sąlygų, tačiau manytina, kad jos negali bloginti nukentėjusiojo padėties.

3.1. Draudimo rizika ir draudžiamasis įvykis

Numatant pareigą sudaryti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės sutartį, siekiama išvengti neigiamų turtinių pasekmių, kurios vykdant civilinės atsakomybės prievolę gali kilti transporto priemonės valdytoją pripažinus asmeniu, atsakingu už žalą. Todėl *draudimo rizika (gresiantis pavojus) turėtų būti suprantama kaip transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės atsiradimas*³³. Jei nėra transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės, nėra ir draudiko pareigos išmokėti draudimo išmoką. Tačiau draudimo rizika tėra pavojus, tuo tarpu draudžiamasis įvykis yra to pavojaus materializavimasis. Siekiant nustatyti, ar draudimo rizika materializavosi (įvyko draudžiamasis įvykis), būtina įvertinti, ar yra civilinės atsakomybės sąlygos.

Sąvoka „civilinė atsakomybė“ direktyvose nėra apibrėžta. Ji turėtų būti aiškinama interpretuojant Pirmosios direktyvos 1 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą „nukentėjusios šalies“ sąvoką – civilinė atsakomybė turėtų būti suprantama kaip *transporto priemonių valdytojo pareiga atlyginti bet kokius nuostolius ar žalą padarytą transporto priemone kitam asmeniui, kai pastarasis už šią žalą ar nuostolius įgyja teisę gauti atlyginimą*. Ar nukentėjęs asmuo turi teisę į žalos atlyginimą, nustatoma atsižvelgus į kiekvienos valstybės narės nacionalinę teisę. Ką būtent reiškia „*padaryti žalą ar nuostolius transporto priemone*“, dėl ko kyla civilinė atsakomybė, direktyvos taip pat nepaaiškina – tai turi nustatyti nacionalinė teisė. Direktyvomis neskiriamos ir civilinės atsakomybės rūšys, t.y. nedetalizuojama, ar civilinė atsakomybė dėl naudojimosi transporto priemonėmis turėtų būti apdrausta esant kaltei ar kai civilinė atsakomybė kyla be kaltės ir pan.

³² Kontautas, T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007 P. 204-216.

³³ Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995 P89.

Bendroji civilinė atsakomybė (iš dalies ir transporto priemonių valdytojų) atsiranda esant tam tikroms sąlygoms: 1) neteisėtiems veiksams, 2) atsiradus žalai ir nuostoliams dėl neteisėtų veiksmų (neveikimo), 3) esant priežastiniam ryšiui tarp nuostolių (žalos) ir neteisėtų veiksmų, 4) esant kaltei. Bendrijos valstybėse narėse buvo susiformavęs skirtingas požiūris ir tradicijos, susijusios su civiline atsakomybe dėl transporto priemonėmis padarytos žalos, skyrėsi civilinės atsakomybės sąlygų vertinimas, ypač tai pasakytina apie kaltės aspektą. Esant tokiai situacijai, valstybėms narėms iškilo problemų aiškinant, kokia civilinė atsakomybė, susijusi su transporto priemonių naudojimu, turi būti draudžiama.

Teismas *Mendes Ferreira* ir *Daniel Viegas*³⁴ byloje suformulavo taisyklę, kad *visos civilinės atsakomybės rūšys dėl transporto priemonių naudojimo turi būti apdraustos*. *Ferreira* byloje Teismas pripažino, kad kai nacionalinė teisė pripažįsta asmenį civiliai atsakingu už autoįvykį, civilinė atsakomybė, nesvarbu, kokia jos prigimtis ar pagrindas, turi būti apdrausta pagal reikalavimus, nurodytus Antrojoje direktyvoje. Šioje byloje problema kilo dėl to, kad tuometinis Portugalijos civilinis kodeksas (toliau – CK) numatė, kad vežant nemokamai paprastai vežančioji šalis yra atsakinga dėl žalos ar nuostolių, atsiradusių dėl jos kaltės. Portugalijos teismai šią nuostatą aiškino taip: nemokamai vežamas keleivis turėjo įrodyti vairuotojo kaltę tam, kad gautų kompensaciją. Portugalijos CK numatė, kad, nesant atsakingo asmens kaltės, maksimali kompensacija, kurią galėjo skirti teismai, buvo 4 000 000 Portugalijos eskudų. Draudimo kompanija *Mundial* įrodinėjo, kad nacionalinis teismas painioja privalomąjį civilinės atsakomybės draudimą, kuris reglamentuojamas direktyvomis, su privatinės teisės taisyklėmis, reguliuojančiomis civilinę atsakomybę, kuri nebuvo harmonizacijos dalykas. Atsakydamas į šį argumentą, Teismas pabrėžė, kad jokia direktyva nenumato, kokių draudimų turi būti draudžiama transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė. Nesant Bendrijos taisyklių, nustatančių privalomojo civilinės atsakomybės draudimo rūšį dėl transporto priemonių naudojimo, pačios valstybės narės turi nustatyti civilinės atsakomybės sistemą, taikomą autoįvykiams, t.y. valstybės narės yra laisvos nustatyti civilinės atsakomybės rūšį. Tačiau jos privalo užtikrinti, kad civilinė atsakomybė, kylanti iš nacionalinių įstatymų, būtų apdrausta direktyvų nuostatas atitinkančiu draudimu. Šioje byloje įdomus ir Europos Komisijos argumentas – direktyvose nekalbama apie atsakomybės rūšis todėl, nustatant civilinę atsakomybę ir vadovaujantis kompensacijos principu, kompensacija turi padengti atsiradusią žalą asmeniui nepaisant civilinės atsakomybės rūšies. *Daniel Viegas* byloje iškilo identiška problema – tuo metu galiojusi Portugalijos teisė numatė, kad civilinė atsakomybė dėl naudojimosi transporto

³⁴ Case C-166/02 *Daniel Fernando Messejana Viegas v. Companhia de Seguros Zurich SA and Mitsubishi Motors de Portugal SA* [2003] ECR I-07871.

priemonėmis turi būti apdrausta minimaliomis Antrojoje direktyvoje numatytais sumomis. Tačiau, kaip ir minėtoje byloje, Portugalijos CK nustatė, kad nesant už žalą atsakingo asmens kaltės, maksimali suma yra mažesnė nei nurodyta Antrojoje direktyvoje. Aiškindama tokį neatitikimą, Portugalijos Vyriausybė teigė, kad Antrąją direktyvą nesiekama harmonizuoti valstybių narių civilinės atsakomybės rūšių dėl naudojimosi transporto priemonėmis padarytos žalos ar nuostolių. Todėl valstybei narei užtikrinus, kad civilinė atsakomybė *esant kaltei* yra apdrausta direktyvoje nurodytais sumomis, visiškai užtikrinamas direktyvos įgyvendinimas. Anot Portugalijos Vyriausybės, jei valstybė narė suteikia galimybę pasinaudoti *rizika* pagrįstu civilinės atsakomybės draudimu, nebūtina, kad tokia civilinės atsakomybės rūšis turėtų būti apdrausta direktyvoje nurodytais sumomis. Teismas dar kartą išaiškino, kad *direktyvomis nesiekta priimti kokią nors konkrečią civilinės atsakomybės rūšį dėl transporto priemonėmis padarytos žalos ar nuostolių, tačiau siekta, kad visos civilinės atsakomybės rūšys dėl transporto priemonių naudojimo būtų apdraustos*.

Lietuvoje civilinė atsakomybė dėl transporto priemonėmis padarytos žalos gali kilti bendraisiais pagrindais arba kaip dėl didesnio pavojaus šaltinio naudojimo. Įstatymo 3 straipsnis nustato, kad išmoka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims, kurie valdo ar naudoja transporto priemonę, atsiranda civilinė atsakomybė. Būtų teisinga sutikti su Lietuvos Aukščiausiojo Teismo (toliau – LAT) senato išaiškinimu³⁵, kuriame teigiama, kad žala dėl didesnio pavojaus šaltinio naudojimo gali atsirasti tik transporto priemonę panaudojant tikslingai, taip pat judant dėl kitų priežasčių (pvz., pradėjus riedėti savaime). Kadangi žala padaroma naudojant transporto priemonę, taikomas CK 6.270 straipsnis, reglamentuojantis asmens atsakomybę už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą bei atleidimo nuo atsakomybės pagrindus. Pagal šį straipsnį asmuo, kurio veikla susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams (šiuo atveju – transporto priemonių naudojimu), privalo atlyginti žalą, jeigu neišrodo, kad žala atsirado dėl nenugalimos jėgos arba nukentėjusio asmens tyčios ar didelio neatsargumo. Atsakomybė dėl didesnio pavojaus šaltinio naudojimo atsiranda už patį žalos padarymo faktą, nesiejant su teisinės pareigos pažeidimu ir žalą padariusio asmens kalte. Didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybė yra absoliuti, t. y. atsiranda tiek esant valdytojo kaltei, tiek jos nesant, todėl atsakomybei atsirasti būtina nustatyti tik tris civilinės atsakomybės sąlygas: 1) didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veiklą, 2) turto sugadinimo ar sunaikinimo faktą ir žalos dydį (arba asmens sužalojimo faktą), 3) priežastinį ryšį tarp didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veiklos ir atsiradusios

³⁵ LAT CBS teisėjų kolegijos 2000-06-16 nutarimas Nr. 27 „Teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga“

žalos. Nejudanti transporto priemonė (sustojusi, stovinti ar priverstinai sustojusi, kaip tai reglamentuoja Kelių eismo taisyklių³⁶ XVII skyrius „Sustojimas ir stovėjimas“) ir nedalyvaujanti eisme neturi judėjimo energijos ir negali ja veikti aplinkinių. Toks objektas, paliktas kelyje, gali sudaryti kliūtį ir trukdyti eismui. Tokia žala, kilusi iš kliūties sudarymo ar trukdymo eismui, atsiranda dėl transporto priemonės valdytojo neteisėtų veiksmų ir turi būti atlyginama bendraisiais pagrindais ją padariusių ar už žalą atsakingų asmenų.

Atsižvelgus į minėtą Teismo praktiką, darytina išvada, kad, nepaisant, ar civilinė atsakomybė kilo dėl transporto priemonės, kaip didesnio pavojaus šaltinio, ar bendraisiais civilinės atsakomybės pagrindais, tokia civilinė atsakomybė turi būti apdrausta privalomuoju draudimu.

3.2. Nedraudiminiai įvykiai. Draudiko teisė susigrąžinti sumokėtas draudimo išmokas (regreso teisė)

Direktyvose numatytas tik vienas atvejis, kai draudikas gali atsisakyti mokėti draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui. Toks atvejis yra susijęs su transporto priemonės vagyste. Antrosios direktyvos 2 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės teisės aktuose arba draudikas draudimo sutartyje gali numatyti, kad draudiminė išmoka nemokama, kai:

- 1) transporto priemone naudojasi arba ją vairuoja asmenys, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai įgalioti,
- 2) nukentėję asmenys laisva valia naudojosi ta transporto priemone,
- 3) nukentėję asmenys žinojo, kad ji yra vogta.

Pareiga įrodyti, kad asmuo žinojo, jog transporto priemonė yra vogta, tenka draudikui.

Iki Teismo sprendimo *Ruiz Bernáldez* byloje nebuvo aiškaus atsakymo, ar šalys narės bei draudikai gali nustatyti ir kitas privalomojo draudimo išimtis, kuriomis būtų galima remtis prieš nukentėjusius trečiuosius asmenis siekiant nemokėti žalos atlyginimo. Teismas, vadovaudamasis nukentėjusiųjų trečiųjų asmenų apsaugos tikslu, sprendimu *Ruiz Bernáldez* byloje šiuo klausimu suformulavo griežtą poziciją – *draudikas negali remtis kitomis išimtimis nei numatytomis direktyvoje*. 1993 m. Ispanijos teismas nuteisė *Ruiz Bernaldez* už tai, kad jis vairavo apsvaigęs ir sukėlė autoįvykį. Nacionalinis teismas liepė atlyginti padarytą žalą nuosavybei, tačiau atleido draudimo bendrovę nuo bet kokios atsakomybės. Šį sprendimą teismas priėmė atsižvelgęs į Privalomojo draudimo taisykles, kuriose numatyta, kad draudikas neatlygina žalos nuosavybei, jei

³⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-12-11 nutarimas Nr. 195 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios 2003, Nr. 7-263.

vairuotojas buvo apsvaigęs. Apeliacinis teismas vis dėlto nusprendė, kad draudimo bendrovė yra atsakinga prieš nukentėjusį trečiąjį asmenį, tačiau turi regreso teisę prieš asmenį, sukėlusį avariją. Nacionalinis teismas iš esmės klausė, ar Pirmosios ir Antrosios direktyvų nuostatos turėtų būti aiškinamas taip, kad privalomojo draudimo sutartis gali numatyti, kad tam tikrais atvejais, būtent, kai transporto priemonės vairuotojas yra apsvaigęs, draudikas neprivalo mokėti kompensacijos už žalą, ar tokiais atvejais privalomojo draudimo sutartis gali numatyti tik tai, kad draudikas turi regreso teisę į transporto priemonės valdytoją. Teismas išaiškino, kad Pirmosios, Antrosios ir Trečiosios direktyvų nuostatos turi būti aiškinamas taip, kad privalomuoju draudimu nukentėjusiems tretiesiems asmenims turi būti atlyginama bet kokia žala turtui ar asmeniui sumomis, numatytomis Antroje direktyvoje. Teismas nusprendė, kad Pirmojoje direktyvoje valstybėms narėms numatyta pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta, draudžia draudikui pasinaudoti nacionalinės teisės nuostatomis ar sutarties sąlygomis tam, kad galėtų atsisakyti atlyginti autoįvykio, kurį sukėlė apdrausta transporto priemonė, žalą nukentėjusiems asmenims (20 dalis). Anot Teismo, Antroje direktyvoje išvardintos niekinės nukentėjusių trečiųjų asmenų atžvilgiu draudimo sutarčių ar teisės aktų sąlygos (kai transporto priemonę vairuoja neįgaliotas asmuo, vairuotojo pažymėjimo neturintis asmuo, kuris nesilaiko teisės aktuose numatytų techninių reikalavimų dėl atitinkamos transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų) tik pakartoja bendrąją taisyklę. Nukrypti nuo šios taisyklės ir nemokėti žalos atlyginimo draudikas gali tik tam tikriems nukentėjusiems, jei jie patys sudarė tokią situaciją – savo noru įsėdo į transporto priemonę ir žinojo, kad ji buvo pavogta (21 dalis). Tačiau pats draudikas turi įrodyti asmenį žinojus, kad transporto priemonė buvo vogta. Taigi, po šio sprendimo akivaizdu, kad nukentėjusiems tretiesiems asmenims nemokėti žalos atlyginimo draudikas gali tik vienu atveju, o papildomų išimčių valstybės narės nacionalinėje teisėje ar draudikai sutartyse nustatyti negali. *Katja Candolin*³⁷ byloje Teismas dar kartą patvirtino, kad visais atvejais nuostata, nukrypstanti nuo Antrąją direktyvą suformuluotos bendrosios taisyklės, turi būti aiškinama siaurai. Teismas neatsižvelgė į tai, kad Suomijos įstatymai leidžia draudikui neatlyginti žalos keleiviui, kuris žalos atsiradimo metu buvo automobilyje ir žinojo ar turėjo žinoti apie tai, kad vairuotojas yra apsvaigęs nuo alkoholio, nors Suomijos pirmos instancijos teismas, įvertinęs tai, kad keleiviai privalėjo pastebėti, jog vairuotojas yra neblaivus, nusprendė, jog nukentėję asmenys neturėjo teisės į žalos atlyginimą iš draudimo įmonės, o apeliaciniame procese draudimo įmonė ginčijo savo pareigą sumokėti žalos atlyginimą motyvuodama tuo, kad kai keleivis įlipa į transporto priemonę

³⁷ Case C-537/03 *Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi and Veli-Matti Paananen v. Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola and Jarno Ruokoranta* [2005] ECR I-05745.

žinodamas, jog jis susiduria su didesne rizika patirti žalą nei įprastai, jis privalo atsakyti už savo veiksmų pasekmes. Tokia Teismo pozicija reiškia, kad *teisės akto nuostata ar draudimo sutartyje esančia sutarties sąlyga, numatančia, kad draudimas negalioja tam tikrais transporto priemonių naudojimo ar vairavimo atvejais, galima remtis prieš autoįvykyje nukentėjusius trečiuosius asmenis tik vienu atveju – jei draudikas gali įrodyti, jog asmenys savanoriškai įsėdo į padariusią žalą transporto priemonę, žinodami, kad ji yra pavogta.*

Tačiau direktyvomis iš esmės nereguliuojami draudiko ir transporto priemonės valdytojo santykiai, todėl draudikas gali susigrąžinti draudimo išmokas iš už žalą atsakingo asmens arba iš nukentėjusio trečiojo asmens. Draudimo sutartyje (arba teisės akte) galima numatyti tam tikrus atvejus, kai draudikas įgis teisę susigrąžinti draudimo išmokas iš *už žalą atsakingo asmens*. Tokia nuostata yra savaime suprantama, kadangi negalima tikėtis, kad draudikas privalės naudoti savo finansinius resursus kompensuoti žalai, kai dėl jos kaltas transporto priemonės valdytojas dėl to, kad vairavo transporto priemonę tokiu būdu, kurį draudžia teisės aktai arba sutartis. Šie atvejai dažniausiai yra susiję su pavojingomis veiklomis, kurios smarkiai padidina tikimybę atsirasti draudiminiam įvykiui. Lietuvoje tokie atvejai yra nurodyti Įstatymo 22 straipsnio 1 dalies 1 punkte – tai atvejai, kai atsakingas už žalos padarymą asmuo:

1) vairavo transporto priemonę neblaivus, apsvaigęs nuo vaistų, narkotinių ar kitų svaigiųjų medžiagų, taip pat kai vartojo alkoholį ar kitas svaigiąsias medžiagas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo arba vengė blaivumo ar apsvaigimo patikrinimo;

2) vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę, kai ją naudoti draudžia teisės aktai, ir eismo įvykis įvyko dėl šios priežasties;

3) padarė žalos neturėdamas teisėto pagrindo vairuoti transporto priemonę ar neturėdamas teisės vairuoti šios rūšies transporto priemonę;

4) pasišalino iš įvykio vietos;

5) padarė žalos tyčia.

Manytina, kad draudikai gali sudaryti sutartis su draudėjais, kuriose yra nurodytos ir papildomos (arba detalizuojamos Įstatymu nustatytos) sąlygos, kurioms esant draudikas įgytų regresą teisę. Iš už žalą atsakingo asmens draudikas taip pat gali susigrąžinti draudimo išmokas, jei transporto priemonės valdytojas padidino žalą dėl savo kaltės arba nevykdė ar netinkamai vykdė Įstatymo 12 straipsnyje nustatytą pareigų imtis jam prieinamų, protingų priemonių galimai žalai sumažinti, imtis visų reikiamų priemonių, kad būtų suteikta medicinos pagalba nukentėjusiesiems, pagal galimybes apsaugoti nukentėjusiųjų turtą, apie eismo įvykį nedelsiant pranešti policijai, raštu pranešti draudikui ir kt.

Iš nukentėjusio trečiojo asmens draudikas gali susigrąžinti draudimo išmoką vadovaudamasis Įstatyme įtvirtintu kompensacijos principu. Kaip ir kitose civilinės atsakomybės sutartyse, taip ir transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartyse, galioja kompensacijos principas: draudimo išmoka negali būti didesnė už nukentėjusio trečiojo asmens patirtus nuostolius, už kuriuos atsakingas draudėjas. Todėl Įstatymo 22 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad, jeigu draudikui išmokėjus išmoką arba jos dalį nukentėjusiam trečiajam asmeniui, paaiškėja, kad nukentėjęs trečiasis asmuo pateikė klaidingą informaciją ir dėl to buvo neteisingai apskaičiuota ir neteisėtai išmokėta išmoka ir atlyginta žala, arba nukentėjusiam trečiajam asmeniui žalą atlygino atsakingi už žalos padarymą asmenys, draudiko reikalavimu nukentėjęs trečiasis asmuo privalo grąžinti neteisėtai gautą išmoką arba jos dalį.

Apibendrinant darytina išvada, kad nors draudikas tam tikrais nacionalinėje teisėje arba draudimo sutartyje numatytais atvejais gali susigrąžinti draudimo išmoką iš už žalą atsakingo asmens ar nukentėjusio trečiojo asmens, tačiau Bendrijos teisė numato vienintelį atvejį, kai draudimo išmoka gali būti visai nemokama nukentėjusiam trečiajam asmeniui – kai jis laisva valia ir žinodamas, kad transporto priemonė vogta, ja naudojasi.

3.3. Draudiko atlyginamų žalų rūšys ir minimalios draudimo sumos

Direktyvomis siekiama apsaugoti tik nukentėjusių trečiųjų asmenų interesus, todėl už autoįvykių atsakingo transporto priemonės valdytojo patirta žala pagal direktyvų nuostatas nėra draudžiama. Pats valdytojas turi nuspręsti, kokia suma draustis nuo visų ar tik nuo tam tikrų žalos rūšių ar nesidrausti visai.

Pirmosios direktyvos 3 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė būtų apdrausta nuo jų teritorijoje patirtų nuostolių ar žalos. Žalos formos bei minimalios draudimo sumos šioje direktyvoje nebuvo apibrėžtos, todėl kiekviena valstybė narė turėjo teisę nustatyti jas savarankiškai. Antroji direktyva praplėtė šį straipsnį nustatydamą, kad:

- draudimas turi apimti *asmeniui ir turtui* padarytą žalą,
- minimali draudimo suma žalos asmeniui atveju – 350 000 ekiu (suma dauginama iš nukentėjusiųjų skaičiaus);
- minimali draudimo suma žalos turtui atveju – 100 000 ekiu (nepriklauso nuo nukentėjusiųjų skaičiaus);

- arba vietoje nurodytų sumų – minimali 500 000 ekiu sumą žalos asmeniui atveju, jei vienas žalos atlyginimo reikalavimas yra susijęs su daugiau negu vienu nukentėjusiuoju, o žalos asmeniui ir turtui padarytos žalos atveju — minimali bendra 600 000 ekiu suma vienam žalos atlyginimo reikalavimui, nepriklausomai nuo nukentėjusiųjų skaičiaus ir žalos pobūdžio.

Atsižvelgus į tai, kad Antrojoje direktyvoje numatytos sumos pasikeitė dėl infliacijos, į tai, kad būtina gerinti nukentėjusiųjų asmenų padėtį, į tai, kad nedažnai pasitaiko, kad autoįvykiuose sužalojama keletas asmenų, ir į tai, kad yra mažai asmenų, kurie vieno įvykio metu patiria labai sunkius sužalojimus skaičių, Penktąją direktyva buvo padidintos minimalios sumos, numatant, kad:

- minimali draudimo suma žalos asmeniui atveju – 1 000 000 eurų (suma dauginama iš nukentėjusiųjų skaičiaus) arba 5 000 000 eurų kiekvienam žalos reikalavimui (įvykiui), nepriklausomai nuo nukentėjusiųjų asmenų skaičiaus;
- minimali draudimo suma žalos turtui atveju – 1 000 000 eurų (nepriklauso nuo nukentėjusiųjų skaičiaus);
- siekiant užtikrinti, kad mažiausia suma laikui bėgant nenuvertėtų, įvesta peržiūros sąlyga, kaip rodiklį naudojant Eurostat skelbiamą Europos vartotojų kainų indeksą.

Lietuva pasinaudojo Penktosios direktyvos 1 straipsnyje numatyta galimybe nustatyti ne ilgesnį nei 5 metų laikotarpį nuo direktyvos įgyvendinimo datos (valstybės narės turi priimti atitinkamus teisės aktus iki 2007 m.), per kurį valstybės narės turi pritaikyti minimalias draudimo sumas. Įstatyme įtvirtintas pereinamasis laikotarpis nuo 2009 iki 2012 m., kai minimalios draudimo sumos turės pasiekti Penktojoje direktyvoje nustatytas:

- iki 2009 m. – 500 000 eurų dėl žalos asmeniui (tarp jų 1 000 eurų dėl neturtinės žalos) ir 100 000 eurų dėl žalos turtui;
- nuo 2009 iki 2012 m. – 2 500 000 eurų dėl žalos asmeniui (tarp jų 2 500 eurų dėl neturtinės žalos) ir 500 000 eurų dėl žalos turtui;
- nuo 2012 m. – 5 000 000 eurų dėl žalos asmeniui (tarp jų 5 000 eurų dėl neturtinės žalos) ir 1 000 000 eurų dėl žalos turtui.

Už žalą, padarytą kitoje Bendrijos valstybėje narėje, draudikas moka draudimo išmoką pagal tos valstybės teisės aktuose nustatytas draudimo sumas arba pagal Įstatyme nurodytas draudimo sumas, jei šios draudimo sumos yra didesnės.

Direktyvos nedetalizuoja, ką apima žala asmeniui, – tai paliekama spręsti valstybių narių teisei. Iki 2004-05-01 galiojusio Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo 2 straipsnio 18 punkte autoįvykio metu padaryta žala asmeniui buvo

apibrėžiama kaip žala trečiojo asmens sveikatai ir žala, atsiradusi dėl gyvybės atėmimo, padaryta autoįvykio metu ar atsiradusi kaip autoįvykio pasekmė. Iš šio apibrėžimo matyti, kad tuo metu galiojusiam įstatyme nebuvo įtvirtinta draudiko pareiga atlyginti trečiajam asmeniui neturtinę žalą, nebuvo aiškiai apibrėžta ir žalos asmeniui sąvoka – žalos asmeniui samprata plačiau nedetalizuota, neatskleista, ar ji apima turtinę ir neturtinę žalą asmeniui rūšis, ar tik vieną jų. To nepadaryta ir 2001-09-13 Vyriausybės nutarimu Nr.1100 patvirtintose Draudimo taisyklėse³⁸. Tik nuo 2004-05-01 įsigaliojusio Įstatymo 2 straipsnyje draudimo išmoka apibrėžta kaip nukentėjusiam trečiajam asmeniui išmokama pinigų suma, skirta žalai asmeniui, turtui ir (ar) *neturtinei žalai* atlyginti. Įstatymo 2 straipsnio 14 dalis numato, kad neturtinė žala - tai asmens fizinis skausmas, dvasiniai išgyvenimai, nepatogumai, dvasinis sukrėtimas, emocinė depresija, pažeminimas, reputacijos pablogėjimas, bendravimo galimybių sumažėjimas ir kitos piniginės išraiškos neturinės pasekmės, atsiradusios dėl padarytos per autoįvykį žalos asmens sveikatai ar dėl asmens gyvybės atėmimo.

Dėl klausimo, ar žala asmeniui, kurią turi atlyginti draudikas, apima ir neturtinę žalą, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo (toliau – LAT) praktika yra nevienoda. Pavyzdžiui Civilinėse bylose Nr. 3K-3-475/2004, Nr. 3K-3-367/2004, Nr. 3K-3-86/2005, 3K-3-509/2005, 3K-3-482/2005³⁹ ir kt. kasacinis teismas pripažino, kad nukentėjęs trečiasis asmuo turi teisę gauti neturtinės žalos atlyginimą iš draudiko. Tačiau civilinėse bylose Nr. 3K-3-174/2005, Nr. 3K-7-159/2005⁴⁰ ir kt. kasacinis teismas laikė, kad žala asmeniui neturi būti tapatinama su neturtine žala, o pareiga atlyginti neturtinę žalą tenka žalą padariusiam asmeniui. Diskusijos šiuo klausimu iš dalies buvo užbaigtos LAT Civilinių bylų skyriaus teisėjų išplėstinės kolegijos 2006-04-11 nutartimi civilinėje

³⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001-09-13 nutarimas Nr. 1100 „Dėl Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo taisyklių ir tipinių paprastosios, pasienio ir grupinės transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarčių draudimo liudijimų (polisų) formų patvirtinimo“ // Valstybės žinios 2001, Nr. 80-2791.

³⁹ LAT CBS teisėjų kolegijos 2004-09-29 nutartis c.b. D.Misėkienė v. R.Oganezov. Nr. 3K-3-475/2004, kat. 39.6.2.2; 39.4; 39.6.2.2; 39.6.2.12.

LAT CBS teisėjų kolegijos 2004-07-12 nutartis c.b. G.Tamašauskienė v. AB "Lietuvos draudimas". Nr. 3K-3-367/2004, kat. 31.3.1.; 39.6.1.

LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-02-14 nutartis c.b. A.Albertavičiūtė v. AB "Lietuvos draudimas". Nr. 3K-3-86/2005, kat. 44.2.4.2; 44.5.2.16; 44.5.1.

LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-10-26 nutartis c.b. E.Mikaitis v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-509/2005, kat. 44.2.4;44.5.2.4.

LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-10-17 nutartis c.b. S.Stech v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-482/2005, kat. 44.2.4.2; 44.5.2.4.

⁴⁰ LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-03-09 nutartis c.b. D. Vilkauskienė v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-174, kat. 44.2.4.2; 73.2.6.1.

LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-04-26 nutartis c.b. M.Jankaitienė v. V.Čimbaras. Nr. 3k-7-159, kat. 44.5.2.4; 44.2.4.2.

byloje *O. Volodina v. UAB DK „PZU Lietuva“*⁴¹. Joje suformuluota bendroji nuostata, kad *tais atvejais, kai draudiko įsipareigojamos atlyginti žalos asmeniui rūšis (turtinė, neturtinė) neaparta transporto priemonės valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartyje, nekonkretizuota šiuos draudimo santykius reglamentuojančiose teisės normose, draudikas atsako asmeniui už abiejų rūšių žalą – turtinę ir neturtinę*. Tokiais atvejais draudiko atsakomybę už nukentėjusiajam padarytą žalą, neatsižvelgiant į jos rūšį, riboja tik draudimo išmokų dydis. Atsižvelgęs, kad turtinė ir neturtinė žalos asmeniui rūšys nebuvo išskirtos tuo metu galiojusiame Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatyme ir į tai, kad šio įstatymo nuostatos nukreipia į bendrąsias teisės normas, LAT rėmėsi CK 6.250 straipsnio 2 dalimi ir 6.283 straipsnio 1 dalimi, kuriose nustatyta deliktinė atsakomybė už žalą, padarytą sveikatos sužalojimu (bendrojoje normoje – CK 6.250 straipsnio 2 dalyje – įtvirtinta įstatyminė asmens teisė į neturtinės žalos atlyginimą visais sveikatos sužalojimo atvejais, o CK 6.283 straipsnio 1 dalis yra specialioji norma, nustatanti žalos asmeniui, atsirandančios dėl sveikatos sužalojimo, turinį). Anot šio teismo kolegijos, neturtinė žala yra žalos asmeniui dalis, atsirandanti kaip sveikatos sužalojimo pasekmė. Todėl Kolegija konstatavo, kad tais atvejais, kai draudiko įsipareigojamos atlyginti žalos asmeniui rūšis (turtinė, neturtinė) neaparta transporto priemonės valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartyje, nekonkretizuota šiuos draudimo santykius reglamentuojančiose teisės normose, draudikas atsako asmeniui už abiejų rūšių žalą – turtinę ir neturtinę. Tokiais atvejais draudiko atsakomybę už nukentėjusiajam padarytą žalą, neatsižvelgiant į jos rūšį, riboja tik draudimo išmokų dydis.

Naujos redakcijos Įstatymas numato maksimalias sumas neturtinei žalai atlyginti – 2012 m. iš 5 000 000 eurų žalos asmeniui neturtinė žala asmeniui sudaro tik 5 000 eurų. Autoriaus nuomone, tai yra neturtinės žalos apribojimas. Tokios nuomonės, beje, laikosi ir LAT savo nutartyse⁴². Viena vertus, jei Įstatyme nebūtų numatytos maksimalios sumos dėl neturtinės žalos, remiantis aukščiau nagrinėtu LAT suformuluotu precedentu, draudiko atsakomybę už nukentėjusiajam padarytą žalą, neatsižvelgiant į jos rūšį, apribotų tik draudimo išmokų dydis, kuris iki 2012 m. turėtų pasiekti 5 000 000 eurų, o tai galėtų paskatinti nukentėjusiuosius prašyti priteisti nepagrįstai dideles sumas neturtinei žalai atlyginti. Kita vertus, neabejotinai bus situacijų, kai neturtinė žala viršys 5 000 eurų

⁴¹ LAT CBS teisėjų kolegijos 2006-04-11 nutartis c.b. *O. Volodina v. UAB DK „PZU Lietuva“*. Nr. 3K-7-115/2006, kat. 114.8.2.

⁴² Pavyzdžiui, LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-12-05 nutartis c.b. *J. Elzbergas v. UAB DK „PZU Lietuva“*. Nr. 3K-3-634/2005, kat. 44.2.4; 44.5.2.4.

riba, pavyzdžiui, byloje *N.Žungailienė v. Specialios paskirties UAB "Vilniaus troleibusai"*⁴³ LAT priteisė 114 000 Lt neturtinės žalos. Tokiais atvejais transporto priemonės valdytojas turės atlyginti likusią dalį žalos.

Galutinį tašką šioje diskusijoje turėtų padėti Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas, kai bus išnagrinėtas Vilniaus apygardos teismo kreipimasis dėl Įstatymo nuostatos, numatančios 5 000 eurų draudimo sumą dėl neturtinės žalos, atitikties Konstitucijai.

3.4. Draudimo teritorija ir draudimo įmoka

Trečiosios direktyvos 2 straipsnis numato, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo sutartis galioja *visoje Bendrijos teritorijoje vienkartinės įmokos pagrindu* ir užtikrina draudiminę apsaugą pagal tos valstybės narės reikalavimus arba apsaugą, kurią garantuoja valstybė narė, kurioje yra įprastinė transporto priemonės buvimo vieta, jei ši draudiminė apsauga yra didesnė.

Nei privalomąjį draudimą reglamentuojančiose direktyvose, nei Lietuvos Respublikos teisės aktuose neužsimenama apie draudimo įmokos dydį. Taip yra dėl to, kad direktyvomis liberalizuotoje draudimo rinkoje valstybėms narėms draudžiama reguliuoti draudimo kainas privalomojo draudimo sektoriuje. Trečiosios draudikų direktyvos 6, 29 ir 39 straipsniai teigia, kad valstybės narės negali varžyti draudimo bendrovių laisvės nustatyti draudimo įmoką. Vis dėlto tokių bandymų buvo – *Comission v. Italy*⁴⁴ byloje Teismas konstatavo, kad Italijos bandymas nustatyti minimalias privalomojo draudimo sumas pažeidė minėtus Trečiosios draudikų direktyvos straipsnius.

Lietuvos draudikai 2005 m. bandė „pakoreguoti“ direktyvų reikalavimus ir sutartyse numatyti, kad gyventojai, kurie automobilius naudos ne Lietuvos Respublikos teritorijoje ilgiau nei 30-45 dienas, už privalomąjį draudimą turės mokėti brangiau. Šis bandymas sulaukė visuomenės ir žiniasklaidos dėmesio⁴⁵. Argumentai kelti kainas buvo įvairūs: didelė dalis visų nuostolių, kurie padaromi autoįvykiuose lengvaisiais automobiliais, sudaro užsienyje padarytos žalos, išmokos už autoįvykius, padaromus užsienio šalyse, yra vidutiniškai žymiai didesnės nei už įvykius, padaromus

⁴³ LAT CBS teisėjų kolegijos 2003-03-26 nutartis c.b. *N. Žungailienė v. Specialios paskirties UAB "Vilniaus troleibusai"*. Nr. 3K-3-371, kat. 39.2.4.; 39.6.2.2.; 39.6.2.12.

⁴⁴ Case C-59/01 *Commission of the European Communities v. Italian Republic* [2003] ECR I-01759.

⁴⁵ Užsienyje būnantiems gyventojams transporto priemonių privalomasis draudimas kainuos brangiau [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=8026447>>.

Draudikų norai įvesti išlygas privalomajame draudime yra nepagrįsti [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=9163783>>.

Avarijos užsienyje penkis kartus brangesnės [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=9022309>>.

Lietuvoje, asmenys, kurie dirba užsienyje ir ten nuolat gyvena, piktnaudžiauja savo teisėmis ir apsidraudžia apie 10 kartų pigiau nei ten, kur jie gyvena ir dirba ir tokiu būdu lengvina savo gyvenimą Lietuvoje važinėjančių ir ilgai užsienyje nebūnančių asmenų sąskaita.

Reaguodama į šiuos argumentus, Draudimo priežiūros komisija patvirtino poziciją⁴⁶, kurioje remiamasi minėtomis direktyvų nuostatomis ir teisingai nurodoma, kad „draudėjas neprivalo mokėti papildomos draudimo įmokos, jeigu jis nori turėti draudimo apsaugą kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse“, o „draudimo sutartys privalo suteikti draudimo apsaugą visoje Europos Sąjungos teritorijoje vieningos draudimo įmokos pagrindu“.

Apibendrinant darytina išvada, kad privalomasis draudimas apima transporto priemonės valdytojo visų rūšių civilinės atsakomybės atsiradimą dėl transporto priemone padarytos žalos, šis draudimas galioja visoje Bendrijos teritorijoje vienkartinės įmokos, kurios valstybės narės negali reguliuoti, pagrindu. Draudikui nemokėti draudimo išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui leidžiama vieninteliu atveju, esant šioms sąlygoms: 1) kai transporto priemone naudojasi arba ją vairuoja asmuo, kuris nėra tiesiogiai ar netiesiogiai įgaliotas ir 2) nukentėjęs asmuo laisva valia naudojosi ta transporto priemone, 3) žinojo, kad ji yra vogta. Draudikas negali sutartyje numatyti kitų išimčių ar remtis nacionalinės teisės aktais ar sutarties sąlygomis siekdamas nemokėti draudimo išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui. Tačiau draudikui suteikiama galimybė regresu teise išsireikalauti išmokėtą sumą iš transporto priemonės valdytojo, jei pastarasis transporto priemone padarė žalą ją naudodamas nacionalinės teisės aktų arba sutarties draudžiamu būdu (būdamas apsvaigęs nuo alkoholio ir pan.).

Direktyvomis numatytos minimalios draudimo sumos dėl žalos asmeniui ir turtui, tačiau nedetalizuojamos žalos asmeniui rūšys, todėl susiduriama su neturtinės žalos atlyginimo klausimu. Nuo 2012 m. Lietuvoje maksimali suma asmeniui dėl patirtos neturtinės žalos bus apribota tik 5 000 eurų. Tai kelia susirūpinimą, kadangi teismai neretai priteisia didesnę sumą neturtinei žalai atlyginti, o tai reiškia, kad likusią žalos dalį turės atlyginti pats žalą padaręs asmuo.

⁴⁶ Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos pozicija dėl Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo, patvirtinta Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos 2006 m. rugsėjo 12 d. posėdyje [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: < http://www.dpk.lt/files/pozicija_MTPL.doc >.

4. NUKENTĖJUSIŲ TREČIŲJŲ ASMENŲ APSAUGA

Šioje darbo dalyje analizuojama, kaip saugomi nukentėjusio asmens interesai itin kebliose situacijose; kai transporto priemonė, kuria padaroma žala, nėra nustatyta arba neapdrausta ir kai žala padaroma valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusiojo nuolatinė gyvenamoji vieta, toje valstybėje narėje registruota transporto priemone.

Pirmuoju atveju asmuo neturi galimybės pareikšti reikalavimą, kad jo patirta žala būtų atlyginta, arba nors ir aišku, kam pareikšti tokį reikalavimą, tačiau transporto priemonės valdytojas gali neturėti pakankamai turto, kad padengtų padarytą žalą, žalos atlyginimas gali užtrukti ir t.t. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Teismas *Sidney Evans*⁴⁷ byloje aiškiai pasisakė, kad Bendrijos teisės aktų leidėjo tikslas buvo nustatyti autoįvykyje dėl nenustatytos ar neapdrausto transporto priemonės patyrusiam žalą asmeniui *ekvivalentišką ir tokią pat efektyvią* apsaugą kaip ir asmenims, nukentėjusiems nuo nustatytų ir apdraustų transporto priemonių. Todėl visas valstybių narių pastangas įgyvendinti nagrinėjamas direktyvas reikėtų vertinti būtent šiuo aspektu.

Antruoju atveju asmuo susiduria su tokiomis problemomis kaip kita kalba, skirtingos žalos atlyginimo ir reikalavimo pateikimo procedūros ir pan.

4.1. Apsauga nuo nenustatytomis ar neapdraustomis transporto priemonėmis padarytos žalos

Antrosios direktyvos 1 straipsnio 4 dalyje numatyta pareiga valstybėms narėms įsteigti arba įgalioti instituciją, kurios užduotis būtų atlyginti, bent jau pagal privalomojo draudimo ribas, žalą, padarytą turtui arba asmeniui *nenustatyta transporto priemone* arba tokia transporto priemone, kurios atžvilgiu *neįvykdyta nustatyta pareiga apdrausti*. Tokia institucija – tai *garantinis fondas*, į kurį nukentėjusysis gali tiesiogiai kreiptis ir pateikti informaciją, susijusią su įvykiu. Garantinis fondas, remdamasis šia informacija, privalo pateikti nukentėjusiajam pagrįstą atsakymą apie bet kokio žalos atlyginimo mokėjimą. Pažymėtina, kad direktyva nustatomas tik minimalus procesinis reikalavimas, – asmuo turi teisę kreiptis tiesiogiai į garantinį fondą, o pastarasis turi duoti pagrįstą atsakymą. Kitas taisyklės nustato valstybių narių teisė. Tai patvirtina sprendimas *Sidney Evans*

⁴⁷ Case C-63/01 *Samuel Sidney Evans v. Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions and Motors Insurers' Bureau* [2003] ECR I-14447.

byloje, kurioje Teismas pasisakė, kad pačios valstybės narės turi nustatyti detalias procesines normas, kuriomis nukentėjusiems tretiesiems asmenims užtikrinamos Bendrijos teise suteiktos teisės. Teismas pasisakė, kad vienintelis kriterijus, kuriuo reikėtų vertinti, ar šios procesinės taisyklės nustatytos tinkamai, yra ekvivalentiškumo principo ir efektyvumo principo įgyvendinimas, t.y. procesinės normos neturi būti mažiau palankios, nei panašią vidaus veiklą reguliuojančios ir nedaryti iš esmės neįmanomą ar pernelyg sudėtingą Bendrijos teise nustatytų teisių įgyvendinimą (*Upjohn*⁴⁸ sprendimo 32 dalis).

Siekiant išvengti kai kuriose valstybėse narėse taikytos praktikos įrodinėjimo našta užkrauti nukentėjusiam trečiajam asmeniui, t.y. reikalauti įrodyti, kad atsakinga šalis negali atlyginti žalos arba atsisako ją atlyginti, Trečiosios direktyvos 3 straipsnyje numatyta, kad valstybės narės negali leisti garantiniam fondui reikalauti, kad prieš kreipdamasis dėl žalos atlyginimo nukentėjusysis turėtų bet kuriuo būdu nustatyti, jog atsakingas asmuo negali arba atsisako mokėti.

Antrojoje direktyvoje akcentuojama, kad nėra draudžiama nustatyti ir kitoki žalos atlyginimo išmokėjimo mechanizmą su sąlyga, kad tokia praktika yra palankesnė nukentėjusiajam. Todėl šį direktyvomis nustatytą mechanizmą reikėtų traktuoti kaip tam tikrą minimalų standartą, kurį valstybės narės gali tobulinti gerindamos nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą.

Pažymėtina, kad prioritetas teikiamas *žalai asmeniui*, kuri turi būti atlyginama visose valstybėse narėse, išskyrus vienintelę Antrojoje direktyvoje leidžiamą išimtį, – žala asmeniui gali būti nekompensuojama, jei asmuo iš esmės pats sudarė situaciją, dėl kurios ir nukentėjo, t.y. kai savo noru naudojosi nuostolį arba žalą padariusia neapdrausta transporto priemone. Įrodinėjimo našta, kad asmuo žinojo, jog transporto priemonė nebuvo apdrausta, šiuo atveju tenka garantiniam fondui.

Direktyva suteikia gana plačias galimybes valstybėms narėms nustatyti *žalos turtui* kompensavimo dydį. Valstybės narės gali leisti garantiniam fondui nemokėti žalos atlyginimo arba numatyti franšizę, už kurią atsakingas pats nukentėjusysis:

- siekiant išvengti sukčiavimų, valstybės narės gali nustatyti, kad jeigu žala turtui buvo padaryta nenustatyta transporto priemone, atlyginimas gali būti *ribotas arba visai nemokamas*; valstybės narės šiuo atveju gali nustatyti ne didesnę nei 500 eurų franšizę, už kurią atsakingas pats nukentėjusysis;
- neapdrausta transporto priemone *turtui padarytos žalos* atveju valstybės narės gali leisti nustatyti ne didesnę kaip 500 ekiu *franšizę*, už kurią atsakingas pats nukentėjusysis.

⁴⁸ Case C-120/97 *Upjohn Ltd v. The Licensing Authority* [1999] ECR I-00223.

Dar didesnė laisvė valstybėms narėms suteikiama, kai kalbama apie *pavogta arba prievarta užvaldyta transporto priemonė* padarytą žalą – Antroji direktyva valstybėms narėms leidžia nustatyti, kad tokiais atvejais garantinis fondas, o ne draudikas atlygina žalą. Tačiau atlyginusi žalą institucija negali pateikti žalos atlyginimo reikalavimo jokiai tos valstybės narės institucijai, jei transporto priemonės įprastinė buvimo vieta yra kitoje valstybėje narėje. Be to, valstybės narės prievarta užvaldyta transporto priemonė padarytos žalos turtui atveju gali nustatyti ne didesnę kaip 250 eurų franšizę, už kurią atsakingas pats nukentėjęsysis.

4.2. Apsauga nuo kitoje valstybėje narėje patirtos žalos

Neabejotinai svarbiausia institucija, kuri palengvina nukentėjusiųjų interesų apsaugą, yra *atstovas žalų sureguliuavimo reikalams* (toliau – atstovas). Atstovas atsako už tvarkymą ir sureguliuimą reikalavimų, susijusių su autoįvykiais, kai:

- nukentėjęs trečiasis asmuo žalą patyrė valstybėje narėje, kuri nėra jo nuolatinė gyvenamoji vieta;
- kaltininko civilinę atsakomybę apdraudė draudikas arba jo filialas, esantis valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusio trečiojo asmens nuolatinė gyvenamoji vieta;
- kaltininko transporto priemonės įprastinė buvimo vieta yra valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusio trečiojo asmens nuolatinė gyvenamoji vieta.

Ketvirtosios direktyvos 4 straipsnis reikalauja, kad visi draudikai, draudžiantys sausumos transporto priemonių valdytojų civilinę atsakomybę kiekvienoje valstybėje narėje, išskyrus valstybę, kurioje jos yra gavusios oficialų leidimą, paskirtų savo atstovą (tačiau atstovo paskyrimas neturėtų būti tapatinamas filialo atidarymui, atstovas neturi būti laikomas ir draudimo įmonės įstaiga, 4 straipsnio 8 dalis). Atstovų paskyrimas iš esmės tėra palengvinimas nukentėjusiems tretiesiems asmenims bei garantas, kad pretenzijas dėl žalos galės pareikšti jiems patogiu būdu, t.y. valstybėje narėje, kur nuolatos gyvena, žino teisinę sistemą ir pan. Tai paaiškina, kodėl direktyva nukentėjusiam asmeniui suteikia galimybę pareikšti ieškinį tiesiogiai autoįvykį sukėlusiam asmeniui ar jo draudimo įmonei, nepaisant to, kad draudimo kompanija yra paskyrusi savo atstovą.

Atstovas kaupia visą žalų atlyginimui reikalingą informaciją ir imasi būtinų priemonių, kad būtų susitarta dėl žalų atlyginimo. Atstovą draudimo įmonė skiria savo nuožiūra, tas pats atstovas gali dirbti vienai ar kelioms draudimo įmonėms.

Atstovams keliami tam tikri reikalavimai:

- gyventi arba būti įsisteigusiam toje valstybėje narėje, kuriai yra paskirtas;
- turėti pakankamus įgaliojimus atstovauti draudimo įmonei jos santykiuose su žala patyrusiomis šalimis ir visiškai patenkinti jų reikalavimus;
- galėti nagrinėti žalų sureguliuavimo klausimus valstybės narės, kurioje nuolat gyvena žala patyrusi šalis, valstybine kalba (kalbomis).

Autoriaus nuomone, pastarasis reikalavimas neturėtų būti suabsoliutintas. Be abejonės, realus gyvenimas pateiks situacijų, kai šis reikalavimas negalės būti įgyvendintas. Pavyzdžiui, Lietuvos draudiko paskirtas atstovas Italijoje nagrinėja klausimus dėl Prancūzijoje nuolatos gyvenančiam piliečiui (atvykusiam atostogų į Italiją) padarytos žalos. Tokiu atveju atstovas turėtų mokėti prancūzų kalbą. O jei nukentėjęs asmuo nuolatos gyventų Ispanijoje, Portugalijoje, Graikijoje ar Airijoje, atstovas turėtų mokėti ir šių valstybių kalbas. Todėl logiška šį reikalavimą būtų interpretuoti taip, kad atstovas turi mokėti tik tos valstybės narės, kurioje yra paskirtas, valstybinę kalbą (kalbas).

Ketvirtoji direktyva numato, kad valstybės narės turi nustatyti prievolę, paremtą piniginėmis baudomis arba lygiavertėmis administracinėmis nuobaudomis, siekiant užtikrinti, kad per tris mėnesius žalą patyrusiai šaliai į jos pateiktą reikalavimą atlyginti žalą draudikas arba jo atstovas pateiktų motyvuotą žalos atlyginimo pasiūlymą. Jeigu per tris mėnesius nepateikiamas joks pasiūlymas, mokamos palūkanos nuo žalos atlyginimo sumos, kurią žalą patyrusiai šaliai pasiūlo draudikas arba priteisia teismas.

Visos Ketvirtosios direktyvos nuostatos dėl atstovų paskyrimo yra perkeltos į Lietuvos teisę. Įstatymo 14 straipsnis numato pareigą draudikams, turintiems teisę vykdyti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą Lietuvos Respublikoje, kiekvienoje kitoje valstybėje narėje paskirti atstovus pretenzijoms nagrinėti, kurie yra atsakingi už išmokos mokėjimą nukentėjusiems tretiesiems asmenims. Įstatymas nustato tokius pačius kaip ir Ketvirtojoje direktyvoje numatytus reikalavimus atstovams. Pažymėtina, kad, kai atstovas, paskirtas Lietuvos Respublikoje, nustato Lietuvos Respublikos teritorijoje padarytą žalą ir sprendžia išmokos mokėjimo klausimą, taikytinos Įstatymo nuostatos dėl žalos nustatymo tvarkos bei procedūrų ir išmokos mokėjimo. Kai atstovas, paskirtas Lietuvos Respublikoje, nustato ne Lietuvos Respublikos teritorijoje padarytą žalą ir sprendžia išmokos mokėjimo klausimą, jis jau turi atsižvelgti į tos valstybės, kurioje įvyko eismo įvykis, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą reglamentuojančius teisės aktus.

Jei atstovas (arba draudikas) netinkamai administruoja žalos atlyginimo klausimus, įsikiša *žalų atlyginimo institucija*, kurią Ketvirtoji direktyva reikalauja įsteigti arba paskirti kiekvienoje Bendrijos valstybėje narėje. Dauguma valstybių narių teisės aktais šios institucijos (kaip, beje, ir garantinio fondo) funkcijas priskyrė nacionaliniams draudikų biurams, taip padarė ir Lietuva, Šie biurai, kaip jau buvo minėta, atlieka „Žaliosios kortos“ biuro funkcijas ir užtikrina „Žaliosios kortos“ sistemos funkcionavimą.

Nukentėjusieji negali pateikti reikalavimų žalų atlyginimo institucijai, jeigu yra pateikę reikalavimus tiesiogiai autoįvykį sukėlusios transporto priemonės draudikui ir jeigu per tris mėnesius nuo to reikalavimo pateikimo yra gavę motyvuotą atsakymą. Reikalavimų negalima pateikti ir tuo atveju, kai nukentėjusysis iškelia ieškinį tiesiogiai draudikui. Į žalų atlyginimo instituciją kreipiamasi iš esmės tik kraštutiniais atvejais:

- kai draudiko atstovas arba pats draudikas per 3 mėnesius nepateikia atsakymo, t.y. iš esmės nenagrinėja nukentėjusio asmens pretenzijas;
- draudikas nėra paskyręs atstovo valstybėje narėje, kurioje nuolat gyvena nukentėjęs asmuo;
- negalima nustatyti transporto priemonės arba draudiko.

Pirmuoju atveju Teismas *Autohaus Ostermann GmbH*⁴⁹ byloje pasisakė, kad nacionalinės teisės normos, pagal kurias žalą patyrusi šalis, nustačiusi pagrįstą trumpesnį nei numatytą trijų mėnesių mokėjimo terminą, gali draudimo įmonei pareikšti ieškinį, neprieštaruoja Ketvirtosios direktyvos nuostatomis. Šioje byloje ginčas kilo iš esmės dėl bylinėjimosi išlaidų atlyginimo. Tuo metu galiojęs Austrijos civilinio proceso kodeksas (toliau – CPK) nustatė bylinėjimosi išlaidų priteisimo bylą laimėjusiai šaliai principą, t. y. bylą pralaimėjusi šalis privalo atlyginti bylą laimėjusios šalies bylinėjimosi išlaidas, tačiau ypatinga aplinkybė šiuo atveju buvo ta, kad pagal Austrijos CPK ieškovas, net jei jo ieškinys pagrįstas, privalėjo padengti atsakovo bylinėjimosi išlaidas, jei pastarasis savo elgesiu neišprovokavo ieškinio ir nedelsdamas pripažino ieškinyje pareikštas pretenzijas. Kadangi ieškinys dėl transporto priemonės remonto išlaidų padengimo buvo pateiktas greičiau nei per 3 mėnesius, atsakovas reikalavo pripažinti, kad ieškovas išprovokavo ieškinį ir dėl to turi padengti bylinėjimosi išlaidas. Pagal nusistovėjusią Austrijos teismų praktiką draudikams civilinės atsakomybės srityje numatytas pagrįstas 10–14 kalendorinių dienų terminas sureguliuoti žalą, t. y. terminas, per kurį ieškovas gali tikėtis gauti iš draudimo įmonės žalos atlyginimą, jei reikalavimas peržiūrėtas įprasta tvarka. Nacionalinis teismas atmetė atsakovo

⁴⁹ Case C-447/04 *Autohaus Ostermann GmbH v. VAV Versicherungs AG* [2005] ECR I-10407.

prieštaravimą, pagrįstą tuo, kad Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės įstatyme numatytas 3 mėn. terminas žalai sureguliuoti, o Teismas patvirtino šį nacionalinio teismo argumentą, pabrėždamas, kad valstybės narės gali numatyti ir trumpesnę nei Ketvirtojoje direktyvoje numatytą 3 mėnesių terminą.

Net jei per 3 mėnesius draudimo įmonė ar jos atstovas nepateikia atsakymo, žalų atlyginimo institucija imasi veiksmų ne iš karto, o per 2 mėnesius nuo tos dienos, kai žalą patyrusi šalis jai pateikia reikalavimą atlyginti žalą. Tačiau šie veiksmai nutraukiami, jei draudikas (arba jo atstovas) pateikia pagrįstą atsakymą į reikalavimą. Jei žalų atlyginimo institucijos ir draudiko dialogas neduoda vaisių, žalų atlyginimo institucija išmoka žalos atlyginimą žalą patyrusiai šaliai. Šiuo atveju institucija negali kelti papildomų sąlygų dėl žalos atlyginimo išmokėjimo, o ypač reikalauti, kad žalą patyrusi šalis koku nors būdu nustatytų, kad už žalos atlyginimą atsakingas asmuo negali arba atsisako mokėti. Išmokėjusi žalos atlyginimą žalų atlyginimo institucija turi teisę reikalauti, kad šią sumą jai gražintų ta valstybė narė, kurioje yra draudimo polisą išdavusi draudimo įmonės įstaiga arba žalų atlyginimo institucija. Pastaroji perima žalą patyrusios šalies teises autoįvykį sukėlusio asmens arba jo draudiko atžvilgiu. Ketvirtoji direktyva reikalauja, kad valstybės narės pripažintų tokį kitos valstybės narės numatytą teisių perėmimą.

Kai negalima nustatyti transporto priemonės, žalų atlyginimo institucija, kompensavusi nukentėjusiojo patirtą žalą, kreipiasi į valstybės narės, kurioje yra transporto priemonės įprastinė buvimo vieta, grantinį fondą. Kai nepavyksta nustatyti draudiko, žalų atlyginimo institucija, kompensavusi nukentėjusiojo patirtą žalą, kreipiasi į valstybės narės, kur įvyko autoįvykis, garantinį fondą.

Dar viena institucija, palengvinanti nukentėjusiųjų teisių gynimą, yra Ketvirtosios direktyvos 5 straipsnyje numatytas *informacijos centras*. Pamatai šiai institucijai atsirasti buvo padėti dar Pirmosios direktyvos 5 straipsnyje, kuriame valstybėms narėms buvo nustatyta pareiga, kad, jos teritorijoje įvykus autoįvykiui, sukeltam transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, nacionalinis draudikų biuras gautų informaciją apie teritoriją, kurioje yra įprastinė tokios transporto priemonės buvimo vieta ir apie jos registracijos ženklą, bei informaciją apie transporto priemonės draudimo duomenis, paprastai įrašomus „Žaliojoje kortoje“, kuriuos turi transporto priemonę valdantis asmuo, jei tokių duomenų reikalaujama valstybėje narėje, kurios teritorijoje yra įprastinė tos transporto priemonės buvimo vieta. Tačiau toks informacijos apsikeitimas nebuvo detalizuotas (neaišku, kokia būtent informacija turi būti kaupiama, kokia pateikiama), o apie nukentėjusių trečiųjų asmenų teises gauti informaciją iš viso neužsimenama.

Ši informacija yra reikalinga siekiant apginti nukentėjusių trečiųjų asmenų interesus, kadangi jie susiduria su sunkumais nustatant draudiko, apdraudusio į autoįvykį patekusios autotransporto priemonės valdytojų civilinę atsakomybę, pavadinimą. Be to, nukentėjusieji gali būti teisėtai suinteresuoti gauti informaciją apie transporto priemonės savininko ar ją paprastai vairuojančio asmens arba registruoto valdytojo tapatybę, jeigu, pavyzdžiui, žalą atlyginti gali tik šie asmenys, nes transporto priemonė nėra deramai apdrausta arba nuostoliai didesni už draudimo sumą. Todėl siekiant palengvinti tokių asmenų padėtį, Ketvirtoji direktyva valstybes nares įpareigoja įsteigti informacijos centrus, kurių pagrindinė funkcija – tvarkyti registrą, rinkti informaciją ir koordinuoti jos platinimą bei teikti pagalbą asmenims, turintiems teisę gauti informacijos centro kaupiamą informaciją. Draudikai visų valstybių narių informacijos centrams praneša atstovų, kuriuos yra paskyrę kiekvienoje valstybėje narėje, pavardes arba pavadinimus ir adresus. Informacijos centrai tarpusavyje bendradarbiauja.

Ketvirtosios direktyvos 5 straipsnis nustato, kad registre kaupiama ši informacija:

- transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra atitinkamos valstybės teritorijoje, registracijos numeris. Pasibaigus transporto priemonės registracijai arba draudimo sutarčiai, ši informacija saugoma septynerius metus;
- transporto priemonės draudimo poliso numeris. Jeigu poliso galiojimo laikas yra pasibaigęs – taip pat ir draudimo apsaugos galiojimo pabaigos data. Pasibaigus transporto priemonės registracijai arba draudimo sutarčiai, ši informacija saugoma septynerius metus;
- kai transporto priemonei taikoma išlyga, numatyta Direktyvos 72/166/EEB 4 straipsnio b punkte (dėl tam tikrų transporto priemonių rūšių arba tam tikrų transporto priemonių, turinčių specialų registracijos numerį) – „Žalios kortos“ arba pasienio draudimo poliso numeris, jei transporto priemonė yra apdrausta viena iš tokių sutarčių. Pasibaigus transporto priemonės registracijai arba draudimo sutarčiai ši informacija saugoma septynerius metus;
- draudimo įmonių pavadinimai ir jų paskirtų atstovų pavardės arba pavadinimai. Ši informacija saugoma septynerius metus;
- transporto priemonių, kurioms valstybės narės pagal Direktyvos 72/166/EEB 4 straipsnio a (dėl tam tikrų fizinių arba juridinių asmenų transporto priemonių) ir b punktus (dėl tam tikrų transporto priemonių rūšių arba tam tikrų transporto priemonių, turinčių specialų

registracijos numerį) taiko privalomojo draudimo išimtis, sąrašas ir su šiomis transporto priemonėmis susijusi informacija apie:

- instituciją arba organizaciją, paskirtą atsakinga už žalos atlyginimo išmokėjimą nukentėjusiems tretiesiems asmenims, jeigu transporto priemonei taikoma išimtis, numatyta Direktyvos 72/166/EEB 4 straipsnio a punkte;
- organizacijos, apdraudusios transporto priemonę valstybėje narėje, kurioje yra jos įprastinė buvimo vieta, pavadinimą, jeigu transporto priemonei taikoma išimtis, numatyta Direktyvos 72/166/EEB 4 straipsnio b punkte.

Septynerius metus po autoįvykio nukentėjęs trečiasis asmuo turės teisę iš valstybės narės, kurioje jis nuolat gyvena, valstybės narės, kurioje yra transporto priemonės įprastinė buvimo vieta, arba valstybės narės, kurioje įvyko autoįvykis, informacijos centro nedelsiant gauti informaciją apie:

- draudimo įmonės pavadinimą ir adresą;
- draudimo poliso numerį;
- draudimo įmonės atstovo toje valstybėje, kurioje nuolat gyvena žalą patyrusi šalis, pavardę arba pavadinimą ir adresą.

Informacijos centras žalą patyrusiai šaliai praneša transporto priemonės savininko, ją paprastai vairuojančio asmens arba registruoto valdytojo pavardę ir adresą, jeigu žalą patyrusi šalis yra teisėtai suinteresuota gauti šią informaciją. Vykdydamas šią nuostatą, informacijos centras gali kreiptis į draudiką arba transporto priemonių registracijos įstaigą.

Lietuvos informacijos centro tinklalapyje⁵⁰ pateikiama tik būtiniausia informacija apie Lietuvos draudikų atstovus, suteikiama galimybė vykdyti autoįvykio dalyvio civilinę atsakomybę apdraudusio Lietuvos draudiko paiešką pagal transporto priemonės valstybinio numerio ženklą (darbo autoriui bandant atlikti paiešką ši galimybė kažkodėl neveikė), pateikiamos nuorodos į kitus valstybių informacijos centrų tinklalapius. Tačiau paskambinus tinklalapyje nurodytu telefono numeriu, autoriui buvo suteikta platesnė informacija anglų, prancūzų ir rusų kalbomis.

Apibendrinant darytina išvada, kad siekiant užtikrinti efektyvią nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą valstybėms narėms numatyta pareiga įsteigti institucijas, kurios 1) kompensuotų atsiradusią žalą, padarytą neapdraustomis ar nenustatytomis transporto priemonėmis (garantinis fondas), 2) įsteigti institucijas, kurios palengvintų reikalavimų atlyginti žalą pateikimą ir žalos atlyginimą, kai žala patiriama valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusiųjų nuolatinė gyvenamoji vieta (draudikų

⁵⁰ Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro informacijos centras [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: < http://ic.cab.lt/pls/ic/icp_vaizd.ind>.

atstovai, žalų atlyginimo institucija), 3) paskirti institucijas, kurios teiktų nukentėjusiems asmenims informaciją (informacijos centras).

Pirmuoju atveju prioritetas teikiamas atlyginti žalą asmeniui – grantinis fondas užtikrina, kad būtų atlyginama padaryta žala asmeniui, tačiau valstybės narės gali nustatyti, kad žalos turtui atlyginimas gali būti ribotas, visai nemokamas arba nustatoma franšizė, už kurią atsakingas pats nukentėjęsysis. Antruoju atveju valstybėje narėje, kurioje yra nukentėjusiojo nuolatinė gyvenamoji vieta, draudiko paskirti atstovai turi imtis būtinų priemonių, kad būtų susitarta dėl žalų atlyginimo. Todėl nukentėjęsysis gali tvarkyti visus su žalos atlyginimu susijusius reikalus jam įprastu būdu (kalba, procedūromis ir pan.) valstybėje narėje, kur nuolatos gyvena. Jei draudikas ar jo atstovas netinkamai administruoja žalos sureguliojimo klausimus, kraštutiniaisi atvejais įsikiša žalų atlyginimo institucija. Kadangi nukentėjęs asmuo gali būti suinteresuotas gauti informaciją, susijusią su autoįvykiu (transporto priemonės registracijos numerį, draudimo poliso numerį ir pan.), šią informaciją kaupia ir teikia informacijos centrai.

IŠVADOS

1. *Esminė sąlyga*, be kurios direktyvos, reglamentuojančios transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, negalėtų veikti – „Žaliosios kortos“ sistemos pagrindu veikiančių Bendrijos valstybių narių nacionalinių draudikų biurų 1973 m. papildomas tarpusavio susitarimas, kuriuo kiekvienas biuras pagal savo valstybės teisės aktų dėl privalomojo draudimo nuostatas garantuoja žalos atlyginimą jo teritorijoje įvykus autoįvykiui, padarytam transporto priemone, kurios įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, nepriklausomai nuo to, ar ši transporto priemonė yra apdrausta, ar ne. *Antra būtina sąlyga* – valstybių narių pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta.

2. Nors visos penkios direktyvos dėl privalomojo draudimo galios tol, kol galios minėtas susitarimas, jis neturėtų būti laikomas Bendrijos teisės aktu, tai išimtinai tarptautinės teisės reguliuojama sutartis. Vis dėlto mažai tikėtina, kad susitarimas nustotų galios ir sugriautų privalomojo draudimo sistemą Bendrijoje, kadangi būtent Bendrijos teisė užtikrina jo (o kartu ir visos „Žaliosios kortos“ sistemos) tęstinumą: privalomojo draudimo paslaugas teikiantys draudikai privalo dalyvauti ir finansuoti nacionalinį draudikų biurą, kuris daugelyje valstybių narių yra ir žalų atlyginimo institucija, bei instituciją, kuri atlyginta žalą nukentėjusiems nuo neapdraustų arba nenustatytų transporto priemonių (garantinį fondą).

3. Transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė Bendrijos teisėje turėtų būti suprantama kaip transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė, *nesvarbu, kokio jos prigimtis ar pagrindas*, dėl transporto priemone padarytos žalos. Privalomasis draudimas nuo tokios atsakomybės galioja visoje Bendrijos teritorijoje vienkartinės įmokos, kurios valstybės narės negali reguliuoti, pagrindu ir apima nukentėjusiam trečiajam asmeniui ir turtui padarytą žalą, direktyvose nustatytais minimaliomis draudimo sumomis, tačiau nedetalizuoja, ar turi būti atlyginama ir neturtinė žala.

4. Nors Lietuvoje neturtinė žala yra draudžiama privalomuoju draudimu, tačiau maksimali draudiko išmokama suma yra apribota ir 2012 metais pasieks vos 5 000 eurų. Tai kelia susirūpinimą, kadangi teismai neretai priteisia didesnę sumą neturtinei žalai atlyginti, o tai reiškia, kad likusią žalos dalį turės atlyginti pats transporto priemonės valdytojas, kuris ne visada gali turėti pakankamai turto žalai padengti. Tokiu būdu sumažinama nukentėjusių trečiųjų asmenų apsauga.

5. Nukentėjusio trečiojo asmens sąvoka apima visus transporto priemonės keleivius, nepaisant to, kurioje transporto priemonės dalyje jie vežami, o taip pat pėsčiuosius, dviratininkus ir kitus

nemotorinių transporto priemonių valdytojus, kurie paprastai yra silpniausia šalis autoįvykio metu. Transporto priemonės valdytojo sąvoka iš esmės reiškia bet kokį asmenį, kuris valdo transporto priemonę, neatsižvelgiant į tai, ar ją valdo teisėtai, ar neteisėtai, turi vairuotojo pažymėjimą, ar jo neturi, reikšmės neturi ir tai, ar transporto priemonė naudojama pažeidžiant teisės aktuose numatytus techninius reikalavimus dėl transporto priemonės būklės ar saugos reikalavimų.

6. Direktyvose dėl privalomojo draudimo numatytas vienintelis atvejis, kai draudikas gali nemokėti draudimo išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui, o būtent, kai pastarasis žino, jog transporto priemonė yra vogta, tačiau laisva valia ją naudojo. Tačiau kadangi direktyvomis nereguliuojami santykiai tarp draudiko ir transporto priemonės valdytojo, draudikui išlieka galimybė regresu teise išsireikalauti išmokėtą sumą iš transporto priemonės valdytojo, jei pastarasis transporto priemone padarė žalą ją naudodamas nacionalinės teisės aktų arba sutarties draudžiamu būdu (būdamas apsvaigęs nuo alkoholio ir pan.).

7. Neapdraustomis ar nenustatytomis transporto priemonėmis padarytos žalos atveju prioritetą teikiamas žalos asmeniui atlyginimui: grantinis fondas užtikrina, kad būtų atlyginama padaryta žala asmeniui, tačiau valstybės narės gali nustatyti, kad žalos turtui atlyginimas gali būti ribotas, visai nemokamas arba nustatoma franšizė, už kurią atsakingas pats nukentėjęs. Kai žala patiriama valstybėje narėje, kuri nėra nukentėjusiųjų nuolatinė gyvenamoji vieta, draudiko paskirti atstovai žalų sureguliuojimo reikalams (ir tam tikrais atvejais žalų atlyginimo institucija) turi imtis būtinų priemonių, kad būtų susitarta dėl žalų atlyginimo. Todėl nukentėjęs gali tvarkyti visus su žalos atlyginimu susijusius reikalus jam įprastu būdu (kalba, procedūromis ir pan.) valstybėje narėje, kur nuolat gyvena.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 123 ir 225(2) straipsnių papildymo įstatymas // Valstybės žinios 2002, Nr. 33-1257.
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės žinios 2000, Nr. 74.
3. Lietuvos Respublikos darbo kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas // 2002, Nr.64-2569.
4. Lietuvos Respublikos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo įgyvendinimo įstatymo // Valstybės žinios 2001, Nr. 56-1978.
5. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas // Valstybės žinios 2007, Nr. 61-2340.
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002-12-11 nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios 2003, Nr. 7-263.
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001-09-13 nutarimas Nr. 1100 „Dėl Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo taisyklių ir tipinių paprastosios, pasienio ir grupinės transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarčių draudimo liudijimų (polisų) formų patvirtinimo“ // Valstybės žinios 2001, Nr. 80-2791.
8. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001-05-25 įsakymas Nr. 260 „Dėl kelių transporto priemonių registravimo taisyklių“ (2006-07-13 įsakymo Nr. 1V-268 redakcija, pakeista 2006-12-27 įsakymu Nr. 1V-492) // Valstybės žinios 2006, Nr. 80-3171.
9. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998-09-11 įsakymas Nr. 348 „Dėl Kelių transporto priemonių gamybos ir perdirbimo tvarkos ir jų techninės ekspertizės atlikimo norminių dokumentų tvirtinimo“ // Valstybės žinios 1998, Nr. 84-2360; 2001, Nr. 11-328; 2003, Nr. 122-5553.
10. Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos pozicija dėl Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo, patvirtinta Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos 2006 m. rugsėjo 12 d. posėdyje

[interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą:
<http://www.dpk.lt/files/pozicija_MTPL.doc>.

Europos Bendrijos teisės aktai:

11. 1972-04-24 Pirmoji Tarybos direktyva 72/166/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // Oficialusis leidinys L 103, 1972 5 2, p. 1—4. LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 10.
12. 1983-12-30 Antroji Tarybos direktyva 84/5/EEB dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo // Oficialusis leidinys L 8, 1984 1 11, p. 17—20. LT.ES skyrius 06 tomas 07 p. 3.
13. 1990-05-14 Trečioji Tarybos Direktyva 90/232/EEB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo // Oficialusis leidinys L 129, 1990 5 19, p. 33—35. LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 249.
14. 2000-05-16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) // Oficialusis leidinys L 181, 2000 7 20, p. 65—74. LT.ES skyrius 06 tomas 03 p. 331.
15. 2005-05-11 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu // Oficialusis leidinys L 149, 2005 6 11, p. 14—21.
16. 1973-07-24 Pirmoji Tarybos Direktyva 73/239/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginio draudimo, išskyrus gyvybės draudimą, veiklos pradėjimu ir vykdymu, derinimo // Oficialusis leidinys L 228, 1973 8 16, p. 3—19. ES skyrius 06 tomas 01 p. 14.
17. 1988-06-22 Antroji Tarybos Direktyva 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus gyvybės draudimą, derinimo, apibrėžianti nuostatas, padedančias veiksmingai naudotis laisve teikti paslaugas, ir iš dalies keičianti Direktyvą 73/239/EEB // Oficialusis leidinys L 172, 1988 7 4, p. 1—14. ES skyrius 06 tomas 01 p. 198.
18. 1990-11-08 Tarybos Direktyva 90/618/EEB iš dalies keičianti, pirmiausia dėl motorinių transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo, Direktyvą 73/239/EEB ir Direktyvą 88/357/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su tiesioginiu draudimu, išskyrus

gyvybės draudimą, derinimo // Oficialusis leidinys L 330, 1990 11 29, p. 44—49. LT.ES skyrius 06 tomas 01 p. 252.

19. 1974-02-06 Pirmasis Komisijos sprendimas 74/166/EEB dėl 1972-04-24 Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // Oficialusis leidinys L 87, 30.3.1974, p. 13–13.
20. 1974-02-06 Antrasis Komisijos sprendimas 74/166/EEB dėl 1972-04-24 Tarybos direktyvos 72/166/EEB dėl Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo // Oficialusis leidinys L 87, 30.3.1974, p. 14–21.

Tarptautiniai teisės aktai

21. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos reikalų komisijos Vidaus transporto komiteto Kelių transporto pakomitečio 1949-01-25 priimta Rekomendacija Nr. 5
22. Uniform Agreement Between Bureaux [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: < <http://www.cobx.org/public/EPA-UA-Bil.pdf> >.

Europos Teisingumo Teismo praktika:

23. Case C-90/76 S.r.l. Ufficio Henry van Ameyde v. S.r.l. Ufficio centrale italiano di assistenza assicurativa automobilisti in circolazione internazionale (UCI) [1977] ECR 01091.
24. Case C-152/83 Marcel Demouche and others v. Fonds de garantie automobile and Bureau central français [1987] ECR 03833.
25. Case C-73/89 A. Fournier and others v. V. van Werven, Bureau central français and others [1992] ECR I-05621.
26. Case C-129/94 Rafael Ruiz Bernáldez [1996] ECR I-01829.
27. Case C-120/97 Upjohn Ltd v. The Licensing Authority [1999] ECR I-00223.
28. Case C-348/98 Vitor Manuel Mendes Ferreira and Maria Clara Delgado Correia Ferreira v. Companhia de Seguros Mundial Confiança SA [2000] ECR I-06711.
29. Case C-59/01 Commission of the European Communities v. Italian Republic [2003] ECR I-01759.

30. Case C-63/01 Samuel Sidney Evans v. Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions and Motors Insurers' Bureau [2003] ECR I-14447.
31. Case C-158/01 Catherine Withers v. Samantha Delaney and Motor Insurers' Bureau of Ireland [2002] ECR I-08301.
32. Case C-166/02 Daniel Fernando Messejana Viegas v. Companhia de Seguros Zurich SA and Mitsubishi Motors de Portugal SA [2003] ECR I-07871.
33. Case C-537/03 Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi and Veli-Matti Paananen v. Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola and Jarno Ruokoranta [2005] ECR I-05745.
34. Case C-447/04 Autohaus Ostermann GmbH v. VAV Versicherungs AG [2005] ECR I-10407.
35. Case C-356/05 Elaine Farrell v. Alan Whitty, Minister for the Environment, Ireland, Attorney General and Motor Insurers Bureau of Ireland (MIBI) [2007] ECR 00000.

Lietuvos Aukščiausiojo teismo praktika:

36. LAT CBS teisėjų kolegijos 2000-06-16 nutarimas Nr. 27 „Teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga“.
37. LAT CBS teisėjų kolegijos 2004-07-12 nutartis c.b. G.Tamašauskienė v. AB "Lietuvos draudimas". Nr. 3K-3-367/2004, kat. 31.3.1.; 39.6.1.
38. LAT CBS teisėjų kolegijos 2004-09-29 nutartis c.b. D.Misėkienė v. R.Oganezov. Nr. 3K-3-475/2004, kat. 39.6.2.2; 39.4; 39.6.2.2; 39.6.2.12.
39. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-02-14 nutartis c.b. A.Albertavičiūtė v. AB "Lietuvos draudimas". Nr. 3K-3-86/2005, kat. 44.2.4.2; 44.5.2.16; 44.5.1.
40. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-03-09 nutartis c.b. D. Vilkauskienė v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-174, kat. 44.2.4.2; 73.2.6.1.
41. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-04-26 nutartis c.b. M.Jankaitienė v. V.Čimbaras. Nr. 3k-7-159, kat. 44.5.2.4; 44.2.4.2.
42. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-10-17 nutartis c.b. S.Stech v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-482/2005, kat. 44.2.4.2; 44.5.2.4.
43. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-10-26 nutartis c.b. E.Mikaitis v. AB „Lietuvos draudimas“. Nr. 3K-3-509/2005, kat. 44.2.4;44.5.2.4.
44. LAT CBS teisėjų kolegijos 2005-12-05 nutartis c.b. J. Elzbergas v. UAB DK „PZU Lietuva“. Nr. 3K-3-634/2005, kat. 44.2.4; 44.5.2.4.

45. LAT CBS teisėjų kolegijos 2006-04-11 nutartis c.b. O. Volodina v. UAB DK „PZU Lietuva“. Nr. 3K-7-115/2006, kat. 114.8.2.
46. LAT CBS teisėjų kolegijos 2006-12-29 nutartis c.b. UAB DB „PZU Lietuva“ Vs VĮ „Kauno miškų urėdija“, Nr. 3K-3-682/2006, kat. 73.2.6.1 (S).

Specialioji literatūra:

47. Faure M. G. The influence of Insurance on Liability Issues. The Law and Practice of insurance in the Single European Market. Eds. McGee, A.; Heusel, W. Köln, 1995.
48. Fontane M. Compulsory insurance: Advisability and Implementation. Materials of Fourth annual International Conference „Insurance in the Baltics“, September 28-29, 2000 Riga, Latvia.
49. Kontautas T. Draudimo sutarčių teisė. Vilnius: Justitia, 2007.
50. Merkin R. and Angus R. EC Insurance Law. New York: LONGMAN, 1997.
51. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius: Justitia, 1995.
52. Шевчук В. А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Москва: Издательский центр „Анкил“, 1998 г.

Straipsniai:

53. Avarijos užsienyje penkis kartus brangesnės [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=9022309>>.
54. Draudikų norai įvesti išlygas privalomajame draudime yra nepagrįsti [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=9163783>>.
55. Užsienyje būnantiems gyventojams transporto priemonių privalomasis draudimas kainuos brangiau [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <<http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=8026447>>.

Kiti šaltiniai:

56. Europos Komisijos komunikatas. Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa. Laikotarpio vidurio ataskaita (sec(2006) 221) [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-07-07 prieiga per internetą: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lt/com/2006/com2006_0074lt01.pdf>.
57. Eurostat statistinė informacija. EB gyventojų skaičius [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985>.

&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=Yearlies_new_population&root=Yearlies_new_population/C/C1/C11/caa10000>.

58. Eurostat statistinė informacija. Keleivinių automobilių skaičius 2003 m. 25 Bendrijos valstybėse narėse [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=Yearlies_new_transport&root=Yearlies_new_transport/G/eba12048>.
59. Eurostat statistinė informacija. Automobilių dalis bendrojoje Bendrijos žemės transporto dalyje 2005 m. 25 EB valstybėse narėse [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=Yearlies_new_transport&root=Yearlies_new_transport/G/en034>.
60. Eurostat statistinė informacija. Bendrijos autoįvykiuose žuvo žmonių skaičius [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996,39140985&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=detailref&language=en&product=sdi_tr&root=sdi_tr/sdi_tr/sdi_tr_imp/sdi_tr1410>.
61. Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro informacijos centras [interaktyvus]. Žiūrėta 2007-11-02 prieiga per internetą: <http://ic.cab.lt/pls/ic/icp_vaizd.ind>.

TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMASIS DRAUDIMAS EUROPOS BENDRIJOS TEISĖJE

Raktiniai žodžiai: civilinė atsakomybė, draudimas, privalomasis draudimas, Europos Bendrija, transporto priemonė, nenustatyta transporto priemonė, neapdrausta transporto priemonė, valdytojas, draudikas, draudėjas, nukentėjęs asmuo, nukentėjęs trečiasis asmuo, žala, žalų rūšys, minimali draudimo suma, „Žalioji korta“, „Žaliosios kortos sistema“

SANTRAUKA

Magistro baigiamojo darbo tikslas – išanalizuoti ir aprašyti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą Bendrijos teisėje (toliau – privalomasis draudimas). Darbo tikslui įgyvendinti panaudotas literatūros analizės, lyginamasis, loginis ir apibendrinimo metodai, remtasi Bendrijos teisės aktais – direktyvomis, Europos Komisijos sprendimais ir Europos Teisingumo Teismo sprendimais, Generalinių advokatų išvadomis, o taip pat tarptautinio transporto priemonių draudimo („Žaliosios kortos“) sistemos sutartimis, Lietuvos Respublikos teisės aktais ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo sprendimais.

Darbe analizuojama, kokios sąlygos yra būtinos siekiant įgyvendinti direktyvas dėl privalomojo draudimo, aptariama privalomojo draudimo teisinių santykių dalyvių teisinė padėtis, privalomojo draudimo sutarčių sąlygos ir nukentėjusiųjų trečiųjų asmenų apsauga, trumpai apžvelgiama, kaip Bendrijos teisės aktai dėl privalomojo draudimo yra įgyvendinami Lietuvos teisėje ir teismų praktikoje.

Nustatytos dvi sąlygos be kurių direktyvos, reglamentuojančios privalomąjį draudimą, negalėtų veikti: 1) „Žaliosios kortos“ sistemos pagrindu veikiančių Bendrijos valstybių narių nacionalinių draudikų biurų 1973 m. papildomas susitarimas ir 2) valstybių narių pareiga užtikrinti, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Privalomojo draudimo teisinių santykių dalyviai yra draudikas, draudėjas, transporto priemonę valdantis asmuo ir nukentėjęs trečiasis asmuo (nukentėjęs asmuo, žalą patyręs asmuo). Privalomasis draudimas galioja visoje Bendrijos teritorijoje vienkartinės įmokos, kurios valstybės narės negali reguliuoti, pagrindu ir apima nukentėjusiam trečiajam asmeniui ir turtui padarytą žalą, direktyvose nustatytais minimaliomis draudimo sumomis, tačiau nedetalizuoja, ar turi būti atlyginama ir neturtinė žala. Direktyvose dėl privalomojo draudimo numatytas vienintelis atvejis, kai draudikas gali nemokėti draudimo išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui, o būtent – kai pastarasis žino, jog transporto priemonė yra vogta, tačiau laisva valia ja naudojosi.

INSURANCE AGAINST CIVIL LIABILITY IN RESPECT OF THE USE OF VEHICLES IN EUROPEAN COMMUNITY LAW

Keywords: civil liability, insurance, compulsory insurance, European Community, vehicle, unidentified vehicle, uninsured vehicle, user, insurer, policyholder, injured person, injured third party, injury, types of injury, minimum insurance amount, "Green card", "Green card system"

SUMMARY

The objective of the Master thesis is to analyse and describe compulsory insurance against civil liability in respect of the use of vehicles in Community law (hereinafter – compulsory insurance). The objective of the Master thesis has been implemented by means of literature analysis, comparative, logical and summary methods, by relying on the legal acts of the European Union – directives, European Commission decisions, judgments of the Court of Justice of the European Communities and opinions of the Advocates General, as well as contracts of the international vehicle insurance ("Green card") system, legislation of the Republic of Lithuania and judgments of the Supreme Court of the Republic of Lithuania.

This work analyses the conditions necessary in order to implement the directives on compulsory insurance, describes the legal position of the participants in the legal relations arising out of compulsory insurance, the terms and conditions of the compulsory insurance contracts and the protection of injured third parties, by also giving a short review of the implementation of Community legislation on compulsory insurance in Lithuanian law and jurisprudence.

Two conditions exist for the directives regulating compulsory insurance to be effective: 1) supplementary agreement of 1973 of national insurers' bureaux of the Member States of the Community, operating on the basis of the "Green card" system, and 2) the obligation on the part of the Member States to ensure that the civil liability of the users of vehicles normally based on their territory is insured. The participants in the legal relations arising out of compulsory insurance are the insurer, the policyholder, the person that has custody of the vehicle and the injured third party (injured person, a person that suffered damage). Compulsory insurance is valid throughout the territory of the Community on the basis of a single payment, which is not subject to the regulation of the Member States, and includes damage caused to an injured third party and property, within the minimum insurance premiums provided by the directives, however, it fails to provide details as to the obligation to compensate non-material damage. The directives on compulsory insurance provide for the only instance when the insurer is not bound to pay the insurance claim to an injured third party, that is to say, when the latter is aware of the fact that the vehicle was stolen but nevertheless freely made use of that vehicle.