



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
Gedimino pr. 17, Vilnius

2021-03-30 Nr. 20-S-03-30

KOPIJA

Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybai
Jogailos g. 14, Vilnius

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KODEKSO 3, 4, 4(1), 7(1), 9, 10(1), 12, 14, 17, 20, 21, 23, 23(1), 24(1), 25(1), 25(2), 26, 28, 29, 29(1), 29(2), 29(3), 29(5), 29(6), 29(7), 28(1), 30(1) IR 30(2) STRAIPSNIŲ PAKEITIMO, KODEKSO PAPILDYMO 25(3), 29(9) IR 29(10) STRAIPSNIAIS IR 25(1) STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO PROJEKTO NR. 20-9368(2)

Lietuvos draudikų asociacija, išnagrinėjusi Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – Ministerija) derinimui siųstą *Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 3, 4, 4(1), 7(1), 9, 10(1), 12, 14, 17, 20, 21, 23, 23(1), 24(1), 25(1), 25(2), 26, 28, 29, 29(1), 29(2), 29(3), 29(5), 29(6), 29(7), 28(1), 30(1) ir 30(2) straipsnių pakeitimo, kodekso papildymo 25(3), 29(9) ir 29(10) straipsniais ir 25(1) straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektą Nr. 20-9368(2)* (toliau – Projektas), dar kartą teikia nuomonę dėl siūlomų nuostatų, susijusių su geležinkelio įmonių (vežėjų) ir įmonių, kurios naudojami viešąja geležinkelių infrastruktūra (toliau, kur reikalinga, kartu – geležinkelio įmonės), privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu.

Apgailestaujame, kad į anksčiau teiktus pasiūlymus buvo atsižvelgta tik dalinai ir į sąrašą neįtraukti visi siūlyti nedraudžiamieji įvykiai. Vis tik, liekame prie anksčiau išsakytos pozicijos bei nuomonės, jog siūlomas nustatyti nedraudžiamųjų įvykių sąrašas yra nepakankamas, į jį neįtraukiami pasaulyje pamatiniais laikomi nedraudžiamieji įvykiai, todėl šis sąrašas neatitinka kitose pasaulio valstybėse taikomos praktikos ir standartų.

Dar kartą pažymime, jog toks teisinis reguliavimas nėra patrauklus draudimo bendrovėms ir riboja privalomojo civilinės atsakomybės draudimo paslaugą geležinkelio įmonėms teikiančių subjektų ratą. Atkreipiame dėmesį, kad absoliuti dauguma draudimo bendrovių veikia ir kitose valstybėse, kuriose yra nusistovėjusios tam tikros geležinkelio įmonių veiklos draudimo taisyklės bei standartai. Lietuvos teisės aktų nuostatos rizikos prisiėmimo prasme ženkliai skiriasi nuo reguliavimo kitose šalyse ir, lyginant su kitų valstybių praktika, yra nesuprantamos, todėl dalis draudimo bendrovių nesutinka prisiimti šios veiklos draudimo Lietuvoje rizikos, o ir draudimo paslaugą šiuo metu teikiančios bendrovės nuolat analizuoja situaciją ir persvarsto savo sprendimus dėl šios veiklos tęstinumo.

Kitas labai svarbus aspektas yra tas, jog draudimo bendrovės pačios draudžiasi (įsigyja draudimo apsaugą), t. y. perdraudžia savo prisiimtas rizikas užsienio draudimo bendrovėse. Čia

susiduriama su prieštaravimais tarp kitų valstybių draudimo bendrovių, kurios teikia perdraudimo paslaugas, taisyklių ir Lietuvoje galiojančio teisinio reguliavimo, t. y. dalis įvykių, kurie pasaulinėje praktikoje yra laikomi nedraudžiamaisiais, Lietuvoje į nedraudžiamųjų įvykių sąrašą nepatenka. Todėl Lietuvos draudimo bendrovės, norėdamos perdrausti savo rizikas, susiduria su sunkumais, kylančiais būtent geležinkelio įmonių civilinės atsakomybės draudimo srityje, kadangi perdraudžiančios bendrovės neprisiima dalies rizikų.

Pažymime, kad pasaulinė draudimo praktika neaplenkia ir Lietuvos rinkos. Deja, ši praktika yra tokia, kad perdraudimo bendrovės nesūlo neapibrėžtų, neišmatuojamų, neapskaičiuojamų ir sunkiai prognozuojamų rizikų perdraudimo paslaugų (tam ir yra nustatomos atitinkamos išimties arba nedraudžiamieji įvykiai). Todėl Lietuvoje veikiančios draudimo bendrovės neturi galimybių pakeisti pasaulinės praktikos, tiesiog paprašydamos perdraudimo bendrovių netaikyti dalies pamatinių nedraudžiamųjų įvykių, o tai reiškia, jog neturi galimybių ir gauti perdraudimo apsaugos šiems įvykiams.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, rimtos tarptautinės praktikos ignoravimas ir bandymas prisiimti rizikas, neturint finansinio perdraudimo užnugario, kelia grėsmių draudimo bendrovių mokumui ir negarantuoja tinkamo prisiimtų įsipareigojimų įvykdymo, ypač vertinant planuojamas ženkliai didinti minimalias draudimo sumas. Pagal Projekto 6 str., kuriuo keičiamas 10¹ str., minimali geležinkelio įmonės (vežėjo) privalomojo civilinės atsakomybės draudimo suma laikotarpiui iki 2026 m. gruodžio 31 d. didinama iki 500 000 eurų vienam draudžiamajam įvykiui ir 2 mln. eurų visiems draudžiamiesiems įvykiams per metus, o nuo 2027 m. sieks 1 000 000 eurų vienam draudžiamajam įvykiui ir 5 mln. eurų visiems draudžiamiesiems įvykiams per metus (šiuo metu minimali draudimo suma yra 290 000 eurų vienam draudžiamajam įvykiui ir 725 000 eurų visiems draudžiamiesiems įvykiams per metus). Tuo tarpu, įmonių, kurios naudojami viešąja geležkelių infrastruktūra, minimali draudimo suma didinama iki 100 000 eurų vienam draudžiamajam įvykiui (šiuo metu 58 000 eurų) ir 500 000 eurų visiems draudžiamiesiems įvykiams per metus (šiuo metu 145 000 eurų).

Taip pat pažymime, kad neturime galimybės pateikti jokių Ministerijos prašomų siūlomų nedraudžiamųjų įvykių modeliavimų ar skaičiavimų pavyzdžių, kadangi šie įvykiai yra pamatinė draudimo veiklos teorija, kurią analizuoja, žino ir suvokia kiekvienas civilinės atsakomybės draudimo srities specialistas. Paminėtina, jog Lietuva jau yra pagarsėjusi užsienio perdraudimo bendrovių tarpe kaip rinka, kuri nesuvokia draudimo principų, įtvirtindama privalomųjų draudimų sąlygas, kurios neatitinka pamatinių draudimo nuostatų.

Be to, norėtume atkreipti dėmesį į tai, kad draudimo apsaugos apimtis ir draudimo paslaugą teikiančių subjektų skaičius tiesiogiai lemia šios paslaugos kainą geležinkelio įmonėms. Visiškai nesutinkame su Ministerijos argumentais, jog nėra matoma objektyvių prielaidų draudimo įmokų kilimui. Pažymime, kad tiek minimalios draudimo sumos padidinimas, tiek teisės aktais apibrėžiama plati draudimo apsauga, neįtraukiant siūlomų nedraudžiamųjų įvykių, daro tiesioginę įtaką draudimo paslaugos kainai.



Tai ypač aktualu mažesnėms įmonėms, kurioms paslaugos kaina yra itin svarbi ir sudaro reikšmingą jų kaštų dalį. Taip pat pažymime, jog daliai geležinkelio įmonių šiuo metu privalomai nustatyta plati draudimo apsauga netgi nėra reikalinga. Pavyzdžiui, nedraudžiamųjų įvykių sąraše šiuo metu nėra įtvirtinta pamatine geležinkelio įmonių ir bendrai civilinės atsakomybės draudimo srityje laikoma nuostata, kad draudimo bendrovė yra atleidžiama nuo išmokos mokėjimo, kai žala yra padaryta su draudėju susijusiems asmenims. Šios nuostatos nebuvimas tarp nedraudžiamųjų įvykių yra palankus didelėms geležinkelio įmonėms, kurios turi daug susijusių įmonių, tačiau už tokią draudimo apsaugą yra priverstos mokėti ir mažos, susijusių įmonių neturinčios geležinkelio įmonės.

Remiantis šiuo aspektu ir išdėstytu pavyzdžiu, manome, kad Ministerijos argumentai, jog draudimo bendrovė, sudarydama draudimo sutartį su konkrečia geležinkelio įmone, turi individualiai įvertinti draudimo riziką, geležinkelio įmonės vykdomą ar planuojamą vykdyti veiklą ir kitas aplinkybes, o įvertinusi turi teisę peržiūrėti draudimo įmokos dydį, nėra teisingi aptariamame kontekste. Draudimo bendrovė iš tiesų atlieka visuminį geležinkelio įmonių veiklos pobūdžio ir masto vertinimą, tačiau neturi jokių galimybių siaurinti valstybės nustatytos draudimo apsaugos, t. y. mažinti minimalių draudimo sumų, įtraukti papildomų nedraudžiamųjų įvykių ir t. t. Taigi, aukščiau aptarto pavyzdžio atveju visapusiškas mažos, susijusių įmonių neturinčios geležinkelio įmonės veiklos įvertinimas nedaro jokios įtakos aptariamoms problemoms sprendimui, t. y. ši įmonė vis tiek turi privalomai mokėti už draudimo apsaugą, kuri jai neaktuali, kadangi draudimo bendrovė negali plėsti valstybės numatyto nedraudžiamųjų įvykių sąrašo.

Taigi, mūsų nuomone, šiuo metu galiojantis reguliavimas yra ydingas ir nesudaro prielaidų konkurencijai. Dauguma draudimo bendrovių civilinės atsakomybės draudimo paslaugų geležinkelio įmonėms neteikia arba svarsto jų atsisakyti. Mažas paslaugas teikiančių subjektų ratas daro neigiamą įtaką draudimo paslaugos kainai, todėl prievolė drausti civilinę atsakomybę mažesnėms geležinkelio įmonėms gali būti nepakeliama. Tenka tik apgailestauti, kad vis dar išlieka ydinga praktika, kai draudimo produktas, dar labiau griežtinant ir taip trūkumų turinčias jo sąlygas (šiuo atveju didinant minimalias draudimo sumas), tampa ne tik draudimo bendrovių, bet ir šiuo konkrečiu atveju susisiekiama geležinkeliais paslaugas teikiančių įmonių konkurencijos mažinimo įrankiu.

Atsižvelgiant į tai, toliau laikomės nuomonės, jog būtina šalinti esamus geležinkelio įmonių privalomojo civilinės atsakomybės draudimo sąlygų trūkumus, papildant šiais pasaulinę praktiką ir standartus atitinkančiais nedraudžiamaisiais įvykiais:

1. Žala atsirado dėl asbesto ar gaminių, savo sudėtyje turinčių asbesto, naudojimo, gamybos, pardavimo, šalinimo, montavimo, laikymo, transportavimo ar bet kokio kito disponavimo šia medžiaga.

Asbesto sukeliama žala jau seniai yra iširta ir žinoma visame pasaulyje. Todėl žala, padaryta šios medžiagos, nėra staigi ir netikėta, ji įvyksta per tam tikrą laiko tarpą. Pažymime, kad pagal Lietuvos teisės aktus naudoti asbestą yra draudžiama. Taigi, žala galėtų kilti tik tokiu atveju, kai būtų pažeidžiami teisės aktai, o jų nesilaikymas nėra civilinės atsakomybės draudimo objektas.

Be to, asbestas yra standartinis nedraudžiamasis įvykis visų Lietuvoje ir kitose valstybėse veikiančių draudimo bendrovių civilinės atsakomybės draudimo taisyklėse bei Lietuvos Banko patvirtintose statybos sektoriaus privalomųjų draudimų taisyklėse. Pavyzdžiui, projektuotojo civilinės atsakomybės, techninio priežiūrėtojo civilinės atsakomybės ir statinio statybos, rekonstravimo, remonto, atnaujinimo (modernizavimo), griovimo ar kultūros paveldo statinio tvarkomųjų statybos darbų ir civilinės atsakomybės privalomųjų draudimų taisyklėse.

2. Žala atsirado pačiam draudėjui ir (ar) su draudėju susijusiems asmenims.

Civilinės atsakomybės draudimo paskirtis yra atlyginti draudėjo padarytą žalą trečiajam asmeniui. Šis draudimas neturėtų būti naudojamas kaip žalos sau atlyginimo įrankis, nes tai iškreiptų civilinės atsakomybės draudimo esmę. Be to, tokiems atvejams yra skirti turto ir (ar) verslo nutrūkimo draudimai, kurie atlygina pirmojo asmens – draudėjo – patirtus nuostolius.

Žalos su draudėju susijusioms įmonėms atlyginimas taip pat iš principo yra ydingas reiškinys, kadangi neskatina draudėjo bei minėtų įmonių elgtis atsakingai ir atsargiai, greitai ir nedelsiant reaguoti į padarytą žalą, kadangi ji vis tiek bus atlyginta draudimo bendrovės. Be to, draudimo bendrovei yra sudėtingiau nustatyti tikslų ir teisingą žalos dydį susijusioje įmonėje dėl paprastai esančių tamprių ryšių tarp jos ir draudėjo. Pavyzdžiui, detales draudėjui parduodanti susijusi įmonė, dėl įvykusio įvykio nebegalėdama vykdyti veiklos, patyrė nuostolius, kurių dydis tiesiogiai priklausys nuo kainos, už kurią draudėjas detales perka. Tokiu atveju atlyginant žalą su draudėju susijusioms įmonėms, gali būti sudaroma galimybė įmonių grupei užsidirbti, dirbtinai užkeliant kainą ir taip pažeidžiant draudimo principą – teisingai atlyginti iš tiesų patirtą nuostolį.

Vėlgi, žala pačiam draudėjui ir su juo susijusioms įmonėms taip pat yra standartinis nedraudžiamasis įvykis visų Lietuvoje ir kitose valstybėse veikiančių draudimo bendrovių civilinės atsakomybės draudimo taisyklėse bei aukščiau minėtų Lietuvos Banko patvirtintų statybos sektoriaus privalomųjų draudimų taisyklėse.

3. Atsirado neturtinė žala, kuri kyla ne kaip žalos trečiajam asmeniui dėl jo kūno sužalojimo (įskaitant mirtį) pasekmė.

Pagal Lietuvos teismų praktiką neturtinė žala yra atlyginama tik tada, kai ji kyla dėl trečiojo asmens kūno sužalojimo (įskaitant mirtį). Todėl manome, jog analogiška praktika turėtų būti įtvirtinama ir Projekte.

4. Žala atsirado dėl sutartyse ir (ar) teisės aktuose numatytų baudų, nuobaudų, netesybų, baudžiamųjų nuostolių arba kitų panašaus pobūdžio sankcijų taikymo.

Šis nedraudžiamasis įvykis yra standartinis pasaulinėje praktikoje. Sutartimi nustatytos baudos ar netesybos yra skirtos skatinti vieną sutarties šalį vykdyti prisiimtus įsipareigojimus laiku ir tinkamai, taip užtikrinant kitai sutarties šaliai, kad sutarta paslauga ar produktas bus gautas laiku ir tinkamos kokybės. Perkelti pareigą sumokėti šią baudą ar netesybas draudimo bendrovei nėra


teisinga, nes tai neskatina sutarties šalių elgtis tinkamai ir rūpestingai. Lygiai tą patį galima pažymėti, kalbant ir apie teisės aktuose numatytas įvairaus pobūdžio sankcijas.

Be to, sutartyse ir (ar) teisės aktuose numatytos baudos, netesybos ir kitos sankcijos nėra staigus bei netikėtas dalykas, kurio nebūtų įmanoma išvengti. Priešingai, jos yra aiškiai apibrėžiamos ir jų galima išvengti, elgiantis atidžiai bei rūpestingai.

Šie siūlomi pakeitimai leistų suvienodinti draudimo bendrovių veiklos geležinkelio įmonių civilinės atsakomybės draudimo sektoriuje sąlygas su kitomis valstybėmis, prisidėtų prie konkurenciją ribojančio reguliavimo panaikinimo ir turėtų teigiamą įtaką draudimo bendrovių apsisprendimui teikti aptariamą draudimo paslaugą bei šios paslaugos kainai ir prieinamumui geležinkelio įmonėms.

Pagarbiai

Direktorius



Andrius Romanovskis