

DRAUDIMO BROKERIŲ RŪMAI

Juridinio asmens kodas 300061764. Buveinės adresas Vytenio g. 6, Vilnius
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre
Adresas korespondencijai Vytenio g. 6, Vilnius. Tel. +370 679 19225. El. paštas
administracija@dbi.lt

LIETUVOS DRAUDIMO BROKERIŲ ĮMONIŲ ASOCIACIJA

Juridinio asmens kodas 124239045. Buveinės adresas Vytenio g. 6, Vilnius
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre
Adresas korespondencijai Vytenio g. 6, Vilnius. El. paštas prezidentas@ldbia.lt,
sekretorius@ldbia.lt

Lietuvos Respublikos finansų ministerijai

2023 m. sausio 13 d.

Lukiškių g. 2,
01512 Vilnius

DĖL TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖS ATSAKOMYBĖS PRIVALOMOJO DRAUDIMO ĮSTATYMO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Draudimo brokerių rūmai (**DBR**) yra asociacija, vienijanti visus draudimo brokerius ir įgyvendinanti draudimo brokerių savivaldos principus. Lietuvos draudimo brokerių įmonių asociacija (**LDBIA**) yra įsteigta siekiant sujungti pastangas plėtoti draudimo brokerių įmonių verslą Lietuvoje ir šiuo metu vienija dvidešimt keturias draudimo brokerių įmones.

Draudimo brokerių bendruomenė, atstovaujama DBR ir LDBIA (**Asociacijos**), susipažino su Lietuvos Respublikos finansų ministerijos kartu su Lietuvos banku ir Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuru (**Biuras**) parengtu Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo Nr. IX-378 (**Įstatymas**) pakeitimo įstatymo projektu (**Projektas**), Aiškinamuoju raštu¹, kuris detalizuoja Projekto rengimą paskatinusias priežastis, tikslus ir uždavinius, bei su kitais Projektą lydinčiais dokumentais. Projekto pakeitimai buvo inicijuoti siekiant perkelti 2021 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2021/2118 (**Direktyva**) dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo, kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (**Direktyva 2009/103/EB**).

Kartu su Projektu buvo teikiamas ir lydimasis Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo Nr. IX-1737 (**DĮ**) 2 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektas, su kuriuo Asociacijos susipažino ir informuoja, jog pastabų DĮ pakeitimams šiame etape neturi.

Visų **pirma**, Asociacijos, susipažinusios su Projektu bei lydinčiais dokumentais, teikia savo pastabas, argumentus ar prieštaravimus nuostatoms, kurios neužtikrina tinkamos draudėjų, nukentėjusių trečiųjų asmenų interesų apsaugos, bet priešingai, draudėjų ir nukentėjusių

¹ Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo Nr. IX-378 pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo Nr. IX-1737 2 straipsnio ir priedo pakeitimo įstatymo projektų aiškinamasis raštas

trečiųjų asmenų interesus daro labiau pažeidžiamus. Taip pat Asociacijos žemiau komentuoja tas Projekto nuostatas, kurios, jų vertinimu, neužtikrins sklandaus Įstatymo taikymo praktikoje.

Antra, draudimo brokerių bendruomenė taip pat pateikia savo pasiūlymus, kurie yra būtini siekiant tinkamai perkelti Direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę, vadovaujantis Direktyvoje įtvirtinta teisinio reguliavimo apimtimi bei įgyvendinant Direktyvoje numatytus tikslus, t. y.: užtikrinti vienodą minimalią eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų apsaugą visoje ES, užtikrinti jų apsaugą draudimo įmonių nemokumo atveju ir užtikrinti, kad draudikai, vertindami pažymą apie ankstesnius reikalavimus atlyginti žalą, taikytų vienodą požiūrį į potencialius draudėjus, kertančius ES vidaus sienas, taip pat užtikrinti, kad nukentėjusiems būtų kuo greičiau atlyginama žala ir nebūtų taikomi neproporcingi procedūrų reikalavimai, kurie gali trukdyti gauti žalos atlyginimą, nustatyti mažiausios privalomojo draudimo sumas, valstybių narių vykdomų transporto priemonių draudimo patikrinimus ir įtvirtinti naujovę – draudėjo pažymų apie ankstesnius reikalavimus atlyginti žalą naudojimą.

Trečia, atkreiptinas dėmesys, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (toliau – **TPVCAPD**) srities reguliavimas yra susijęs su didelės dalies Lietuvos gyventojų teisėmis ir interesais. Todėl bet kokie TPVCAPD reguliavimo srities pakeitimai turi būti itin atsakingai parengti, skirti teisinei aplinkai sureguliuoti tiek, kiek reikalauja kiti aktai, tarptautiniai įsipareigojimai, įvertinus jų galimą poveikį visuomenei, ir tokie, kurie yra reikalingi rinkoje išskylančioms problemoms išspręsti, nepakeičiant nusistovėjusios TPVCAPD srities sąrangos.

Ketvirta, Projektu deklaruojami tikslai yra išdėstyti Įstatymo projekto Aiškinamajame rašte, ir iš esmės nukreipti į Direktyvos perkėlimą į Lietuvos nacionalinę teisę ir siekį didinti eismo įvykiuose nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą. Tačiau nemaža dalis Projekte teikiamų siūlymų nėra susiję su Direktyvos nuostatų perkėlimu į Lietuvos nacionalinę teisę. Projektu taip pat teikiami siūlymai, kurie koreguoja iki šiol Lietuvoje galiojusią TPVCAPD sistemą, sureguliuotą ne Direktyvos ir jos pirmtakių normomis, bet Įstatymu. Projektu siūlomos minėtos TPVCAPD sistemos veikimo korekcijos, teisių ir pareigų proporcingumo perskirstymas tarp TPVCAPD santykiuose dalyvaujančių asmenų (nukentėjusiųjų, kaltininkų, draudikų, tarpininkų, Biuro), nukentėjusių trečiųjų asmenų teisėtiems interesams tiesioginę įtaką turintys pakeitimai. Atsižvelgiant į tai, kad Projekto siūlymai turės itin plataus spektro poveikį visai TPVCAPD rinkai, itin svarbu užtikrinti, kad šie pakeitimai atitiktų šiuos tikslus:

- a) atitiktų Įstatymo keitimo tikslą,
- b) būtų būtini ir pagrįsti,
- c) užtikrintų draudėjų ir nukentėjusių asmenų interesus,
- d) nepažeistų draudimo rinkos pusiausvyros, sąžiningos konkurencinės aplinkos, draudimo rinkos dalyvių lygiateisiškumo,
- e) nepažeistų duomenų subjektų interesų bei atitiktų Bendrojo duomenų apsaugos reglamento² (**BDAR**) reikalavimus.

Vis dėlto, susipažinus su Projektu, matyti, kad rengėjų siūlomi pakeitimai apima plataus pobūdžio ir esminius pakeitimus, kuriais nukrypstama nuo Projekto tikslų ir, jei šie pakeitimai būtų įgyvendinti, naujas reguliavimas keistų nusistovėjusią draudimo rinkos situaciją, turėtų įtakos draudimo rinkos dalyvių teisėms ir įgalinimams, draudėjų ir nukentėjusių trečiųjų asmenų padėčiai bei asmens duomenų apsaugai.

² 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB.

Manome, kad Projektas neturi būti vertinamas siaurai, kaip techninio pobūdžio korekcija, skirta Direktyvos nuostatomis į nacionalinę teisę perkelti. Todėl tiek atskiros Projekto nuostatos, tiek visas Projektas visumoje privalo atitikti visus aukščiau išvardintus tikslus.

Žemiau teikiame detales mūsų pasiūlymus, o toliau – paaiškinančius komentarus dėl Projekto nuostatų:

	Projekto straipsniai 3	Pasiūlymas	Psl
1.	Projekto 2 str. 4 d.	<p>„Eismo įvykio deklaracija - eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų (<i>ar jų vardu veikiančių draudimo produktų platintojų</i>) eismo įvykio vietoje ranka arba Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis pildomas ir pasirašomas nustatytos formos dokumentas <i>arba draudimo produktų platintojų pildomas ir pasirašomas nustatytos formos dokumentas, perduodamas Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis</i>, kuriame fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos jo aplinkybės ir braižoma schema. Eismo įvykio deklaracijos forma, <i>eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų (ar jų vardu veikiančių draudimo produktų platintojų)</i> užpildyta <i>ar perduota</i> Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis, šiame įstatyme suprantama kaip elektroninė eismo įvykio deklaracija“.</p> <p>Arba, jei aukščiau esantis tekstas nepriimtinas, įtvirtinti tokį apibrėžimą:</p> <p>„Eismo įvykio deklaracija – eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų eismo įvykio vietoje užpildyta ranka arba Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis užpildyta pildomas ir pasirašyta forma, kurioje pasirašomas nustatytos formos dokumentas, kuriame fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos jo aplinkybės ir braižoma schema. Eismo įvykio deklaracijos forma, užpildyta Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis, šiame įstatyme suprantama kaip elektroninė eismo įvykio deklaracija“.</p>	7
2.	Projekto 25 str. 12 p.	„administruoja elektronines eismo įvykio deklaracijas, kad būtų užtikrintas eismo įvykio aplinkybių fiksavimas ir tinkamas ir saugus asmens duomenų tvarkymas naudojant automatizuotas informacinių technologijų priemones, <i>užtikrina galimybę draudimo produktų platintojams pateikti ir gauti su elektroninėmis eismo įvykio deklaracijomis susijusius duomenis</i> “.	7
3.	Projekto 6 str. 12 d.	„Su draudiku draudimo sutartį sudarančiam ar sudariusiam asmeniui pageidaujant draudikas išduoda eismo įvykio deklaracijos formą <i>atspausdintą popieriuje arba patvariojoje laikmenoje (išskyrus popierių), jeigu yra Draudimo įstatyme nurodytos sąlygos informaciją pateikti patvariojoje laikmenoje (išskyrus popierių). Taip pat draudikas ir jį</i> informuoja <i>draudėją</i> apie galimybę pildyti eismo įvykio deklaracijos formą naudojant informacinių technologijų priemones“.	13
4.	Projekto 6 str. 3 d.	„Prieš sudarydamas draudimo sutartį, draudėjas privalo suteikti draudikui jo prašomą teisingą informaciją ir pateikti dokumentus, būtinus draudimo sutarčiai sudaryti. Draudikas Draudimo produktų platintojas turi teisę tikrinti, ar pateikta informacija teisinga, taip pat gauti šio įstatymo 27 straipsnio 3 dalyje nurodytą, draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą informaciją, susijusią su draudėjo, transporto priemonės identifikavimo duomenimis, galiojančios draudimo sutarties duomenimis, rizikos vertinimu, iš transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazės (toliau – duomenų bazė) <...>“.	14
5.	Projekto 27 str. 6 d.	„Biuras teikia duomenų bazėje esančią informaciją, <...> įstaigoms ir teismams jų veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytoms funkcijoms atlikti, draudikams draudimo produktų	14

³ Šiame rašte Projekto sąvoka naudojama siekiant apibūdinti siūlomus Įstatymo pakeitimus, o Projekto straipsnių numeracija naudojama pagal Projekte siūlomų Įstatymo straipsnių pakeitimus. Įstatymo sąvoka naudojama siekiant apibūdinti šiuo metu galiojančią Įstatymo redakciją.

		<i>platintojams</i> , perdraudikams, nukentėjusiems per eismo įvykį asmenims ir kitiems asmenims, kurie turi teisę gauti tokio pobūdžio informaciją, vadovaudamasis Reglamentu (ES) 2016/679 <...>“.	
6.	Projekto 15 str. 8 d., 27 str. 4 ir 6 d.	Šiuose straipsniuose reikia užtikrinti, kad draudėjams, kitiems eismo įvykių dalyviams, liudininkams ir kt. asmenims būtų užtikrintos jiems prieinamos ir priimtinos duomenų ir informacijos pateikimo formos ir būdai. Taip pat dėl valstybės institucijų, valstybės informacinių sistemų valdytojų, valstybės informacinių sistemų tvarkytojų, registrų valdytojų, registrų tvarkytojų, dalyvavimo nemokamai teikiant informaciją Biurui (techninių galimybių ir sąnaudų) turėtų būti atliktas vertinimas, kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks Projekto siūlymams įgyvendinti.	21
7.	Projekto 1 str. 6 d.	„Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo (<i>toliau – Draudimo įstatymas</i>) nuostatos šio įstatymo reglamentuojamiems santykiams taikomos tiek, kiek šiame įstatyme nenustatyta kitaip.“	21
8.	Projekto 2 str. 3 d.	„Draudžiamasis įvykis - pagal paskirtį naudojant transporto priemonę <i>transporto priemonės</i> , kuriai pagal šio įstatymo nuostatas nustatyta draudimo prievolė, valdytojo civilinę atsakomybę lėmęs eismo įvykis, <i>kilęs naudojant transporto priemonę pagal šio įstatymo 2 str. 18 d.</i> , kuriam įvykus pagal šį įstatymą turi būti išmokama draudimo išmoka.“	21
9.	Projekto 21 str. 1 d. 4 p.	„žala padaryta ne naudojant transporto priemonę pagal paskirtį kaip tai numatyta šio įstatymo 2 str. 18 d., o pasitelkiant ją energijai generuoti, konkrečiai funkcijai ar darbui atlikti “.	23
10.	Projekto 15 str. 1 d.	„Nukentėjęs trečiasis asmuo, norėdamas gauti išmoką <...> pateikti informaciją ir turimus dokumentus apie kaltininką, eismo įvykio aplinkybes ir dokumentus, įrodančius per eismo įvykį padarytos žalos faktą, taip pat leisti susipažinti su dokumentais, galinčiais patvirtinti padarytos žalos aplinkybes, faktą ir dydį. <i>Žalos dydis nustatomas įstatymų nustatyta tvarka.</i> “	25
11.	Projekto 3 str. 2 d.	„Ši išlyga netaikoma, jei žala buvo padaryta draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės <i>savininkui nuosavybės teise priklausančiai kitai</i> transporto priemonei, kurią pagal nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutartį valdo <i>kitas asmuo nei draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės draudėjas.</i> “	26
12.	Projekto 4 str. 2 d.	„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių atitinkamame valstybiniame registre (toliau – Transporto priemonių registras) transporto priemonės savininku nurodytas asmuo arba, jeigu transporto priemonė neregistruota, paskutinis žinomas transporto priemonės savininkas (toliau – už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo). <...>. Mirus draudėjui, draudimo sutartį laikotarpiui, kol Transporto priemonių atitinkamame valstybiniame registre nurodytas naujas transporto priemonės savininkas, sudaro transporto priemonę faktiškai naudojantis asmuo pagal šio įstatymo 6 straipsnio 2 dalies nuostatas.“	27
13.	Projekto 6 str. 2 d.	„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingi asmenys identifikuojami pagal Transporto priemonių registro ir (ar) jų savininkų valstybinių registrų tvarkomus duomenis apie transporto priemonių savininkus ir jų pasikeitimą.“	27
14.	Projekto 4 str. 4 d.	„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo privalo apdrausti transporto priemonę šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. <i>Pareiga užtikrinti, kad teikiama draudimo apsauga atitiktų šio įstatymo nustatytus reikalavimus tenka draudikui: ne mažesne draudimo suma, negu nustatyta šio įstatymo 11 straipsnyje.</i> “.	27
15.	Projekto 4 str. 4 d. 1 p.	„vėliausiai transporto priemonės registravimo arba nuosavybės teisės įgijimo dieną pagal šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalį “.	28
16.	Projekto 4 str. 4 d. 4 p.	„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo privalo apdrausti <i>naudojamą</i> transporto priemonę <i>kaip tai numatyta šio įstatymo 2 str. 18 d.</i> šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. <i>Pareiga užtikrinti, kad teikiama draudimo apsauga atitiktų šio įstatymo nustatytus reikalavimus tenka draudiku ne mažesne draudimo suma, negu nustatyta šio įstatymo 11 straipsnyje.</i> “.	28

17.	Projekto 6 str. 1 d.	„<...> Draudikai, sudarydami draudimo sutartis ryšio priemonėmis, kaip jos suprantamos pagal Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymą, taip pat vadovaujasi tuo įstatymu. Draudėjo pageidavimu draudikas gali pateikti tiek popierinę, tiek elektroninę draudimo sutartį ir draudimo liudijimą. <...>“.	29
18.	Projekto 6 str. 2 d.	„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingi asmenys identifikuojami pagal Transporto priemonių registro ir (ar) jų savininkų valstybinių registrų tvarkomus duomenis apie transporto priemonių savininkus ir jų pasikeitimą. Sandoriai, paneigiantys minėtus duomenis, prieš draudiką ar Biurą gali būti panaudoti, jeigu pagal tokių sandorių pateikimą reglamentuojantį teisinį reguliavimą jie buvo pateikti šioje dalyje nurodytiems registrams. “	30
19.	Projekto 6 str. 10 d.	„Transporto priemonės valdytojas neturi teisės dėl tos pačios transporto priemonės sudaryti kelių draudimo sutarčių tam pačiam ar iš dalies sutampančiam draudimo sutarties galiojimo laikotarpiui, išskyrus šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalyje nustatytą atvejį. Jeigu sudarytos kelios draudimo sutartys, pareiga atlyginti žalą dėl eismo įvykio, įvykusio sutampančiu ar iš dalies sutampančiu draudimo sutarčių galiojimo laikotarpiu, pagal kelias galiojančias sutartis tenka vėliau draudimo sutartį sudariusiam draudikui. Įsigaliojus naujai draudimo sutarčiai, prieš tai dėl tos pačios transporto priemonės sudaryta draudimo sutartis pasibaigia. “	31
20.	Projekto 8 str. 1 d.	„Pasikeitus apdraustos transporto priemonės savininkui naujasis transporto priemonės savininkas, prieš pradėdamas naudoti transporto priemonę, privalo užtikrinti, kad būtų sudaryta nauja draudimo sutartis laikantis šio įstatymo 4 straipsnio 4 dalies 6 straipsnio 10 dalies nuostatų“.	31
21.	Projekto 9 str. 2 d.	„ Įprastinė draudimo sutartis sudaroma 12 mėnesių terminui. Draudikas išduoda draudėjui įprastinės draudimo sutarties sudarymą ir suteikiamą draudimo apsaugą patvirtinantį draudimo liudijimą. Jame nurodomas draudimo liudijimo galiojimo laikotarpis, ne trumpesnis kaip vienas mėnuo, už kurį sumokėta draudimo įmoka. Draudimo sutarties galiojimo laikotarpiu gali būti išduodami keli draudimo liudijimai.“	32
22.	Projekto 9 str. 1 d.	„Draudimo sutartis įsigalioja nuo joje nurodytos datos. Laikomos niekinėmis bet kokios draudimo sutarties sąlygos, kurios siaurina pagal šį įstatymą numatytą draudimo apsaugą ir (arba) numato išankstinius susitarimus dėl sudaromos draudimo sutarties nutraukimo šalių susitarimu po tam tikro laiko. “	32
23.	Projekto 9 str. 3 d.	„ jei draudėjas ketina nenaudoti transporto priemonės ilgiau kaip vieną mėnesį. “	34
24.	Projekto 11 str. 7 d.	„Jeigu draudėjas draudimo sutartyje nustatytu laiku nesumokėjo draudimo įmokos už teikiamą pagal draudimo sutartį draudimo apsaugą ir per tą laikotarpį pagal šią draudimo sutartį apdrausta transporto priemonė buvo padaryta žala arba žala buvo padaryta, kai draudėjas buvo atleistas nuo draudimo įmokos mokėjimo pagal šio įstatymo 9 straipsnio 3 dalį , draudikas, išmokėjęs išmoką, turi teisę reikalauti iš draudėjo grąžinti dėl padarytos žalos draudiko išmokėtas sumas.“	34
25.	Projekto 11 str. 7 d.	„Jeigu draudėjas draudimo sutartyje nustatytu laiku nesumokėjo draudimo įmokos už teikiamą pagal draudimo sutartį draudimo apsaugą ir per tą laikotarpį pagal šią draudimo sutartį apdrausta transporto priemonė buvo padaryta žala arba žala buvo padaryta, kai draudėjas buvo atleistas nuo draudimo įmokos mokėjimo pagal šio įstatymo 9 straipsnio 3 dalį , draudikas, išmokėjęs išmoką, turi teisę reikalauti iš draudėjo grąžinti nesumokėtos įmokos dalį dėl padarytos žalos draudiko išmokėtas sumas “.	34
26.	Projekto 2 str. 4 p.; 12 str.; 12 str. 1 d.; 12 str. 1 d. 3 p.; 22 str. 2 d.	Projekto 2 str. 4 p. „Eismo įvykio deklaracija – eismo įvykyje dalyvavusių su eismo įvykiu susijusių transporto priemonių valdytojų <...>“ Projekto 12 str. pavadinimas: „ Eismo įvykyje dalyvavusių Su eismo įvykiu susijusių transporto priemonių valdytojų pareigos“ Projekto 12 str. 1 d.: „Įvykus eismo įvykiui, su juo susijęs jame dalyvavęs transporto priemonės valdytojas privalo:“ Projekto 12 str. 1 d. 3 p. „kai eismo įvykio dalyviai – eismo įvykyje dalyvavusių su eismo įvykiu susijusių transporto priemonių valdytojai – sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir, vadovaudamiesi Kelių eismo taisyklių nuostatomis, sutaria nekviesti policijos į eismo įvykio vietą <...>“.	35

		Projekto 22 str. 2 d. „Jei su eismo įvykiu susijęs eismo įvykyje dalyvavęs apdraustas transporto priemonės valdytojas nevykdė šio įstatymo 12 straipsnyje nustatytų pareigų ar jas vykdė netinkamai arba padidino žalą dėl savo kaltės, draudikas turi teisę reikalauti iš transporto priemonės valdytojo grąžinti išmokėtą sumą ar jos dalį.“	
27.	Projekto 12 str. 1 d. 2 p.	„apie eismo įvykį nedelsdamas pranešti policijai <i>taikytinuose teisės aktuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės tvirtinamose Kelių eismo taisyklėse (toliau – Kelių eismo taisyklės)</i> nustatytais atvejais“.	36
28.	Projekto 12 str. 1 d. 5 p.	„per 3 darbo dienas nuo eismo įvykio dienos raštu, <i>elektroninėmis ryšio priemonėmis, draudimo sutartyje nustatytu</i> ar kitu, draudiko nurodytu, būdu pranešti draudikui, apdraudusiam jo civilinę atsakomybę, apie eismo įvykį, dėl kurio jis yra atsakingas <...>“.	37
29.	Projekto 6 str. 9 d.	„Su draudimo sutartimi susiję draudimo sutarties šalių pareiškimai ir pranešimai turi būti pateikiami raštu, <i>elektroninėmis ryšio priemonėmis, draudimo sutartyje nustatytu ar kitu, draudiko nurodytu, būdu.</i> <...>“.	37
30.	Projekto 13 str. 1 d.	„Jeigu nukentėjęs trečiasis asmuo dėl žalos atlyginimo kreipiasi <i>ir į atsakingą draudiką ar Biurą ir</i> tiesiogiai į už eismo įvykį ar žalą atsakingą asmenį – kaltininką, nukentėjęs trečiasis asmuo draudėjas apie tai turi nedelsdamas, ne vėliau kaip per 3 darbo dienas nuo <i>sužinojimo apie tokį kreipimąsi į kaltininką</i> dienos, raštu pranešti atsakingam draudikui arba Biurui.“	37
31.	Projekto 16 str. 1 d.	„Atsakingas draudikas arba Biuras moka išmoką, jeigu eismo įvykio metu naudojant šio įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą transporto priemonę <i>įvyko draudžiamasis įvykis bei esant pagrindui konstatuoti transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę yra padaryta žala.</i> “	39
32.	Projekto 17 str. 1 d. 3 p.	„kaltininkas žalos padarymo momentu yra apsidraudęs transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu (turi galiojančią draudimo sutartį), tačiau atsakingam draudikui – Biuro nariui iškelta bankroto byla (yra įsiteisėjusi teismo nutartis iškelti bankroto bylą) “.	40
33.	Projekto 17 str. 2 d.	„Biuras moka išmoką pagal šio straipsnio 1 dalies 2 punktą taikydamas 300 eurų franšizę, kuri išskaičiuojama tik iš nustatytos žalos turtui sumos.“	41
34.	Projekto 21 str. 1 d. 1 p.	„eismo įvykį lėmė karo veiksmai , teroristinis išpuolis, branduolinės energijos poveikis ar radioaktyvaus spinduliavimo poveikis aplinkybės, dėl kurių buvo įvesta nepaprastoji padėtis “.	42
35.	Projekto 21 str. 3 d.	„Biuras nemoka išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui, jeigu žalą atlygina kaltininkas ar kitas asmuo arba dėl padarytos žalos išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui išmoka <i>išmokėjo</i> atsakingas draudikas“.	43
36.	Projekto 22 str. 1 d. 2 p.	„vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę, <i>kai ją naudoti draudžia teisės aktai, ir eismo įvykis įvyko dėl šios priežasties</i> “.	44
37.	Projekto 22 str. 3 d.	„<...> arba nukentėjusiam trečiajam asmeniui žalą atlygino atsakingi už žalą padarymą atsakingi kiti asmenys, <...>“.	44
38.	Projekto 26 str. 1 d. 5 p.	„<...> kaupti informaciją (įskaitant asmens duomenis), kuri reikalinga jė <i>teisės aktuose jam numatytais</i> funkcijoms atlikti“.	45
39.	Projekto 26 str. 2 d.	Biuras naudojasi ir kitomis šiame įstatyme ir Biuro įstatuose nustatytomis <i>kituose teisės aktuose nustatytomis</i> teisėmis, kiek tai neprieštarauja šio įstatymo nuostatomis.	45
40.	Projekto 39 str. 6 d.	„<...> Techninėmis ir organizacinėmis priemonėmis turi būti užtikrinama, kad saugiai būtų tvarkomi teisingi, tiksliūs, išsamūs visi asmens duomenys tokia apimtimi ir tik tol, kol tai būtina tinkamam draudimo kontrolės tikslų įgyvendinimui“.	46

41.	Korekcinės klaidos	Projekto 1 str. 2 d. nuostatos antrajame sakinyje turi būti atsisakyta žodžio „motorinėms“: „Šis įstatymas taip pat taikomas ir pirmiau nurodytus kriterijus atitinkančioms <u>motorinėms</u> transporto priemonėms, kurių privaloma registracija pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus nėra numatyta“. Projekto 12 str. 1 d. 4 p. „pateikti <...> informaciją, būtiną ji jo civilinė atsakomybę apdraudusiam draudikui nustatyti“. Projekto 27 str. 11 d. „<...> laikantis šio įstatymo ir Reglamento (ES) 2016/679 nuostatų į . <...>“.	46
-----	--------------------	---	----

1. Dėl draudimo produktų platintojų teisės prisijungti, teikti ir gauti duomenis iš Biuro administruojamos elektroninių deklaracijų sistemos

Projekto 2 str. 4 d. pateikia papildytą „Eismo įvykio deklaracijos“ apibrėžimą: „eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų eismo įvykio vietoje ranka arba Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis pildomas ir pasirašomas nustatytos formos dokumentas, kuriame fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos jo aplinkybės ir braižoma schema. Eismo įvykio deklaracijos forma, užpildyta Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis, šiame įstatyme suprantama kaip elektroninė eismo įvykio deklaracija“.

Taigi, vienas pagrindinių Projekte pateiktų siūlymų yra koreguoti Įstatyme pateiktos „Eismo įvykio deklaracijos“ sąvoką, įtvirtinant galimybę eismo įvykio dalyviams užpildyti ir pateikti ne tik ranka surašytas eismo įvykio deklaracijas, bet ir elektronines eismo įvykio deklaracijas, užpildytas informacinių technologijų priemonėmis. Draudimo brokerių bendruomenė sutinka ir palaiko šį siūlymą, atitinkantį Projekto tikslą pritaikyti TPVCAPD nuostatas prie įvykusių technologinių pokyčių⁴.

Tačiau Projekto siūlymu teisė eismo įvykių dalyviams pateikti elektronines eismo įvykio deklaracijas suteikiama tik naudojantis Biuro elektronine sistema, o prisijungti prie šios sistemos, administruoti ją bei tvarkyti gautas elektronines deklaracijas ir juose pateiktus duomenis suteikiama išskirtinai tik Biurui.

Ši teisė atitinkamai įtvirtinama Projekto 25 str. 12 p., kuriuo siūloma išplėsti Biuro funkcijas, nustatant, kad jis „administruoja elektronines eismo įvykio deklaracijas, kad būtų užtikrintas eismo įvykio aplinkybių fiksavimas ir tinkamas ir saugus asmens duomenų tvarkymas naudojant automatizuotas informacinių technologijų priemones“.

Asociacijų įsitikinimu, išskirtinės teisės suteikimas Biurui valdyti informacinių technologijų priemones, kuriomis pildomos elektroninės deklaracijos, vienietinės teisės Biurui ir jo nariams (draudikams) administruoti šias deklaracijas bei, ypatingai, tvarkyti, naudoti ir dalintis duomenimis, pateiktais elektroninėse deklaracijose, iš esmės pažeidžia tiek nukentėjusių trečiųjų asmenų, tiek draudėjų teises pasirinkti naudojamas sistemas, naudotis jiems patogiomis ir jau įprastomis sistemomis bei naudotis jiems reikalinga pagalba užpildant ir teikiant tokias eismo įvykio deklaracijas. Kaip pavyzdžiui, eismo įvykio dalyviai jau dabar naudojami įvairių draudimo produktų platintojų suskurtomis įvairiomis elektroninėmis deklaracijų sistemomis. Be to, dalyviai šiandien turi laisvę pasirinkti, koku būdu jie nori ir tuo momentu gali užpildyti ir pateikti deklaraciją – ar fizinės ar elektroninės formos, ar jie tą nori ir gali daryti savarankiškai ar nori pasitelkti draudimo produktų platintojų pagalbą. Kaip pavyzdžiui, šiandien tiek nukentėję tretieji asmenys, tiek eismo įvykio kaltininkai (draudėjai) turi teisę naudotis draudimo brokerių kaip draudimo produktų platintojų paslaugomis, įtvirtintomis DĮ bei

⁴ Aiškinamojo rašto 1 p.

draudimo produktų platinimo direktyvoje (**IDD**)⁵, bei atitinkamai naudotis brokerių sukuriama pridėtine verte savo klientams, kas daro didžiulę teigiamą įtaką sklandesniam TPVCPD panaudojimui ir mažina praktikoje kylančius eismo įvykio dalyvių bei draudikų ginčus (o šie aspektai atitinkamai Aiškinamojo rašto 1 p. yra įvardinti kaip vieni pagrindinių Projekto tikslų). Atitinkamai, didesnis klientų nepasitenkinimas, negalėjimas naudotis jiems įprastomis ir jų pareigas TPVCPD atžvilgiu smarkiai palengvinančiomis tarpininkų paslaugomis neigiamai paveiks ne tik vartotojų galimybes gauti kvalifikuotą draudimo tarpininkų pagalbą administruojant draudimo sutartis ir pagal jas praneštus draudžiamuosius įvykius, bet ir sukels neigiamą įtaką draudimo brokerių veiklai ir verslo plėtrai platinant TPVCPD produktus.

Pažymėtina, kad šis Projekte numatytas pasiūlymas nėra numatomas Direktyvoje, todėl nėra susijęs su jos nuostatų perkėlimu į Įstatymą. Aiškinamasis raštas (4.4. ir 4.26. p.) taip pat nepaaiškina, kodėl teisė administruoti elektronines duomenų bazes bei tvarkyti jose esančius duomenis yra suteikiama išskirtinai tik Biurui.

Tai, kad šis pasiūlymas nėra sąlygotas Direktyvos nuostatų, nereiškia, kad jis gali prieštarauti Direktyvai, ar juo labiau kitoms direktyvoms ar įstatymams. Šis pasiūlymas taip pat bei negali pažeisti tiek nukentėjusių trečiųjų asmenų, tiek draudėjų, tiek ir draudimo produktų platintojų ir interesų.

Visų **pirma**, pagal galiojančią Įstatymo redakciją, eismo įvykio deklaracijai nėra nustatyta fizinė ar elektroninė forma, eismo įvykio dalyviai gali pildyti deklaraciją tiek elektroniniu, tiek fiziniu būdu ranka. Taip pat, Įstatymu nėra ribojama teisė kitiems draudimo produktų platintojams (pvz. draudimo brokeriams) sukurti savo elektronines sistemas, kuriose jų klientai galėtų užpildyti elektronines eismo įvykio deklaracijas, kurias pastarieji perduoda draudikams.

Todėl, galiojant šiandienei Įstatymo redakcijai, susiklostė praktinė situacija rinkoje, kai viena iš esminių draudimo produktų platintojų (įskaitant draudimo brokerius) sukurtų pridėtinių verčių klientams yra pagalba įvykus eismo įvykiui, kuri yra teikiama įvairiais būdais: konsultuojant klientus nuotolinio ryšio priemonėmis dėl deklaracijų užpildymo; realiai padedant klientams užpildyti fizines deklaracijas; surenkant informaciją iš eismo dalyvių ir užpildant deklaraciją jų vardu; suteikiant galimybę klientams užpildyti deklaracijos formą draudimo produktų platintojų sukurtais elektroninėmis sistemomis, vėliau perduodant šias deklaracijas atsakingiems draudikams. Visi šie būdai garantuoja tą patį rezultatą – draudimo produktų platintojai ne tik sukuria pridėtinę vertę savo klientui, patyrusiam išgastį dėl kų tik įvykusio eismo įvykio, aiškinant, kokią informaciją ir kur reikia nurodyti, kaip reikia pildyti deklaraciją, ką tiksliai joje reikia nurodyti, kaip reikia nustatyti kaltą dėl eismo įvykio padarymo asmenį, kur reikia pasirašyti ir pan., bet ir užtikrina draudiko interesus ir sutaupo visų šalių laiką draudžiamą įvykio administravimo metu užtikrindami, kad eismo įvykio dalyviai deklaracijoje pateiks kuo tikslesnę ir teisingą informaciją.

Atitinkamai, nemaža dalis draudimo produktų platintojų (tiek draudikų, tiek draudimo tarpininkų) jau yra pasinaudoję galimybe sukurti savo klientams patogias elektronines sistemas, į kurias pastarieji gali suvesti eismo įvykio deklaracijos duomenis. Šios elektroninės sistemos būtent ir buvo sukurtos siekiant suteikti platintojų klientams minėtą pridėtinę vertę naudojantis jų paslaugomis – padėti klientams pateikti/deklaruoti išsamią, aiškią ir teisingą informaciją, juos konsultuoti dėl deklaracijos užpildymo ar net tai atlikti savo klientų vardu.

Panaikinus galimybę eismo įvykio dalyviams suvesti eismo įvykio deklaracijos duomenis į draudimo produktų platintojų elektronines sistemas ir įpareigojus juos naudotis tik Biuro

⁵ 2016 m. sausio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/97 dėl draudimo produktų platinimo.

sukurta ir administruojama elektronine sistema, būtų sumenkintas draudimo produktų platintojų vaidmuo TPVCAPD produktų platinimo atveju.

DĮ 2 str. 25² d. ir IDD 2 str. 1 d. 1 p. numato, kad draudimo produktų platinimo funkcijas taip pat apima ir platintojų teikiama pagalba savo klientams administruojant ir vykdant draudimo sutartis. Todėl eismo įvykio deklaracijos, kuria pateikiamas pranešimas draudikui apie įvykusį eismo įvykį, pildymas ar pagalba ją pildant ir(ar) perdavimas atsakingam draudikui yra vienas iš šios draudimo produktų platintojų funkcijos įvykdymo būdų TPVCAPD produktų platinimo atveju.

Jei būtų apribotos draudimo produktų platintojų funkcijos ir teisės konsultuoti savo klientus įvykus eismo įvykiui, padėti jiems užpildyti eismo įvykio deklaraciją, leisti ją užpildyti platintojų jau sukurtose elektroninėse sistemose, kurios jau tapo įprastos vartotojams, būtų trikdomas sklandus TPVCAPD panaudojimas, iš jo kylančių pareigų įgyvendinimas, mažinama šiandien tarpininkų savo klientams sukuriamą pridėtinę vertę, atitinkamai mažinant draudimo tarpininkų vaidmenį ir poreikį TPVCAPD produktų platinime, jų verslo galimybės. Tokiu būdu būtų ribojamas draudimo produktų platintojų konkurencingumas, lygių galimybių tarp visų draudimo produktų platintojų užtikrinimas, o svarbiausia - vartotojai prarastų galimybę pasinaudoti profesionalia pagalba, kokią jiems garantuoja DĮ įtvirtintas reguliavimas, kitaip tariant, būtų ribojamos šiandien vartotojams priklausančios teisės ir galimybės sklandžiau vykdyti iš TPVCAPD kylančius reikalavimus, kas prieštarautų Projekto tikslams.

Antra, draudimo produktų platintojai, kurie jau yra sukūrę arba šiuo metu dar kuria savo elektronines sistemas, skirtas elektroninėms eismo įvykio deklaracijoms pildyti, priėmus Projektą patirtų finansinius nuostolius dėl jau atliktų investicijų.

Nors šiuo metu galiojanti Įstatymo redakcija nenustato eismo įvykio deklaracijai konkrečios formos, eismo įvykio dalyviai gali pildyti deklaraciją tiek elektroniniu, tiek rašytiniu būdu ranka, nėra jokių duomenų, kad dabar eismo įvykio deklaraciją draudimo produktų platintojų suskurtomis elektroninėmis sistemos pildydami draudėjai sudarytų kliūtis draudžiamųjų įvykių administravimui ar neteisėtai naudotųsi draudikų išmokomis.

Šiuo metu Lietuvoje yra tiek draudikų, tiek draudimo brokerių įmonių, kurie yra sukūrę (ir dėl to patyrę ženkliai išlaidas) savo klientams skirtas elektronines sistemas, pateikiančias patogesnę ir galutiniam naudotojui priimtinesnę eismo įvykio deklaracijos variantą. Šiose sistemos klientai gali pildyti eismo įvykio deklaraciją arba pateikti kitus eismo įvykio duomenis tiesiogiai draudikui.

Atsižvelgiant į tai, Projekto 2 str. 4 d. sudarytų išimties ir jokiais objektyviomis priežastimis nepagrįstas sąlygas elektronine eismo įvykio deklaracija laikyti tik Biuro administruojamą sistemą, taip eliminuojant kitų draudimo rinkos dalyvių kuriamas ar sukurtas sistemas.

Patirti realūs finansiniai nuostoliai sumažintų platintojų konkurencinį pranašumą kitų platintojų atžvilgiu, kas atitinkamai sąlygotų draudimo produktų platintojų suinteresuotumo dalyvauti TPVCAPD produktų platinime ženklų sumažėjimą. Todėl siūlomos Projekto nuostatos pažeistų draudimo klientų interesus ir teises gauti platų pasirinkimą kokybiškų ir konkurencingomis kainomis teikiamų, išskirtine pridėtinę vertę konkuruojančių TPVCAPD produktų platinimo paslaugų.

Ketvirta, elektroninėmis deklaracijomis pripažinus tik Biuro sukurtoje elektroninėje sistemoje užpildytus duomenis, kuriuos galėtų pateikti tik eismo dalyviai, taip atblokuojus draudimo produktų platintojus nuo galimybės padėti savo klientams administruoti draudimo sutartis ir draudžiamuosius įvykius, konsultuoti klientus dėl informacijos pateikimo, būtų nepagrįstai suabsoliutintas Biuro vaidmuo.

Suteikus Biurui išskirtines teises valdyti vienintelę elektroninę sistemą, į kurią teikiamos elektroninės deklaracijos, tvarkyti ir naudoti joje pateiktus duomenis, Biurui (kaip TPVCAPD draudikų asociacijai) nepagrįstai būtų priskiriama valstybės centralizuota funkcija. Tokios funkcijos Biurui nėra priskirtos nei Direktyvoje, nei ankstesnėse jos versijose.

Todėl Asociacijos siūlo sprendimą, kuris nesutrikdytų šiandien rinkoje susiklosčiusios ir itin sėkmingai funkcionuojančios deklaracijų pildymo ir teikimo praktikos, užtikrinančios platų galimybių spektrą vartotojams rinktis jiems patogius, prieinamus ir priimtinus iš TPVCAPD kylančių pareigų įgyvendinimo būdus ir priemones, nemažintų draudimo produktų platintojų dalyvavimo reikšmės, pridėtinės vertės klientui, platinant TPVCAPD, užtikrintų ir draudimo produktų platintojų lygiateisiškumą bei vartotojų galimybes pasinaudoti jų paslaugomis, kas be kita ko, smarkiai prisidėtų prie TPVCAPD platinimo ir vykdymo sklandumo bei nesuteiktų Biurui išskirtinių, valstybės institucijai prilyginamų funkcijų, bet kartu leistų įtvirtinti elektronines deklaracijų formas Įstatyme (kas ir šiandien jau yra naudojama praktikoje) ir taip pasiekti Projektu numatytų tikslų pritaikyti TPVCAPD nuostatas prie jau įvykusių technologinių pokyčių.

Šių išvardintų tikslų būtų galima pasiekti, jei draudimo produktų platintojams būtų užtikrinta galimybė toliau teikti pagalbą savo klientams tiek pildant fizines, tiek pildant elektronines deklaracijas, tiek naudojantis Biuro sukurtą elektroninę sistemą, kartu neribojant teisės draudimo produktų platintojams naudotis savo jau sukurtomis elektroninių deklaracijų sistemomis.

Siūlome Projekte aiškiai nustatyti teisę prie Biuro sukurtos elektroninės sistemos prisijungti ne tik eismo įvykio dalyviams ir draudikams, bet ir kitiems draudimo produktų platintojams (įskaitant draudimo brokerius). Tokiu būdu, draudimo produktų platintojai galėtų kurti ir naudoti jau sukurtas savo elektrinių deklaracijų sistemas, į kurias jų klientai galėtų pateikti duomenis įvykus eismo įvykiui. Toks Projekte numatytas mechanizmas platintojams leistų peržiūrėti savo klientų užpildytus duomenis, konsultuoti juos dėl informacijos pateikimo ir perduoti informaciją į Biuro elektroninę sistemą. Papildomai, draudimo brokeriai taip pat išsaugotą galimybę surinkti informaciją apie eismo įvykį iš savo klientų ir kitais būdais (pvz. fiziniiais), kaip buvo vykdoma iki šiol, ir šią informaciją jų vardų taip pat pateikti į Biuro elektroninę sistemą.

Draudimo brokerių bendruomenė siūlo Projekto 2 str. 4 d. papildyti teise draudimo produktų platintojams prisijungti prie Biuro elektroninės sistemos, skirtos elektroninėms deklaracijoms pateikti. Atitinkamai, atsižvelgiant į tai, kad prie Biuro valdomos elektroninės sistemos ir taip turės galimybę prisijungti draudikai, elektroninių deklaracijų gavėjai, siūlome šią teisę išplėsti ir kitiems draudimo produktų platintojams (įskaitant ir draudimo brokerius), taip kaip ši sąvoka yra naudojama DĮ, bendrajame įstatyme, kuris bet kuriuo atveju yra taikomas TPVCAPD sutartimis tiek, kiek jo reglamentavimo nepakeičia specialusis Įstatymas:

„Eismo įvykio deklaracijos“ apibrėžimą koreguoti taip: „eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų (*ar jų vardu veikiančių draudimo produktų platintojų*) eismo įvykio vietoje ranka arba Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis pildomas ir pasirašomas nustatytos formos dokumentas *arba draudimo produktų platintojų pildomas ir pasirašomas nustatytos formos dokumentas, perduodamas Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis*, kuriame fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos jo aplinkybės ir braižoma schema. Eismo įvykio deklaracijos forma, *eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų (ar jų vardu veikiančių draudimo produktų platintojų)* užpildyta *ar perduota* Lietuvos Respublikos

transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis informacinių technologijų priemonėmis, šiame įstatyme suprantama kaip elektroninė eismo įvykio deklaracija“.

Bei šią teisę analogiškai įtvirtinti Projekto 25 str. 12 p.:

„administruoja elektronines eismo įvykio deklaracijas, kad būtų užtikrintas eismo įvykio aplinkybių fiksavimas ir tinkamas ir saugus asmens duomenų tvarkymas naudojant automatizuotas informacinių technologijų priemones, ***užtikrina galimybę draudimo produktų platintojams pateikti ir gauti su elektroninėmis eismo įvykio deklaracijomis susijusius duomenis***“.

Nepritarus siūlomiems pakeitimams ir nesuteikus teisės draudimo produktų platintojams (t. y. įskaitant draudimo brokerius) toliau teikti draudimo produktų platinimo paslaugas konsultuojant ir padedant jų klientams užpildyti bei pateikti deklaracijas, nesuteikus teisės platintojams (draudimo brokeriams) ir toliau naudotis jau sukurtomis jų pačių elektroninėmis sistemomis, skirtomis jų klientams patogiu būdu užpildyti elektronines deklaracijas, kurios vėliau būtų platintojų pateikiamos Biurui prisijungiant prie Biuro administruojamos sistemos, taigi, nesuteikus teisės visiems draudimo produktų platintojams (ne tik draudikams) teisės prisijungti prie Biuro valdomos elektroninių deklaracijų sistemos ir susipažinti su ten esančia ar teikti naują informaciją (elektronines eismo įvykio deklaracijas) klientų vardu, Asociacijų vertinimu, Projekto 2 str. 4 d. siūlymas prieštarautų sąžiningos konkurencijos principui ir nebūtų suderinamas su Konstitucinio Teismo išaiškinimais.

2. Išimtinė Biuro teisė administruoti elektroninių deklaracijų sistemą prieštarauja sąžiningos konkurencijos principui bei neigiamai paveiks vartotojus

Lietuvos Respublikos Konstitucijos 46 str., yra įtvirtintas konkurencijos laisvės principas: įstatymas draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę.

Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (**Konkurencijos įstatymas**) 4 str. 1 d. yra įtvirtinta bendra pareiga viešojo administravimo subjektams užtikrinti sąžiningos konkurencijos laisvę.

Be to, Konkurencijos įstatymo 4¹ str. numato atvejus, kada naujas reguliavimas gali paveikti konkurenciją, todėl teisės akto projekto rengėjai privalo atlikti numatomo teisinio reguliavimo poveikio konkurencijai vertinimą. Tokie atvejai apima situacijas, kai, pavyzdžiui, teisės akto projektu nustatomas reguliavimas, kuris suteikia išimtinės teisės ūkio subjektui vykdyti ūkinę veiklą, nustato ribotą ūkio subjektų, galinčių vykdyti tam tikrą ūkinę veiklą, skaičių, riboja pirkėjų galimybę spręsti, iš kurio ūkio subjekto jie pirks prekes ar paslaugas.

Konkurencijos įstatyme taip pat yra numatyta, kad teisės aktų projektų rengėjų prašymu Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (**Konkurencijos taryba**) teikia konsultacijas dėl poveikio konkurencijai vertinimo metodų. Šiuo tikslu Konkurencijos taryba yra parengusi Sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gaires⁶ (**Gairės**).

Gairių 2.2. p. yra numatyta, kad įstatymų projektų rengėjams reikėtų vadovautis Gairėse pateiktais bendraisiais konkurencijos teisės principais, taip pat Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo (**Konstitucinis Teismas**) išaiškinimais, susijusiais su ūkinės veiklos ribojimais. Konstitucinis Teismas yra pasakęs, kad ūkinės veiklos ribojimai turi būti būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises ir laisves bei Konstitucijoje

⁶ Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos sprendimų poveikio konkurencijai vertinimo gairės (nuoroda internete: <https://kt.gov.lt/lt/naujienos/poveikio-konkurencijai-vertinimo-gaires-pagalba-institucijoms-ir-zingsnis-geresnes-teisekuros-link>).

įtvirtintas vertybes, taip pat ribojimais neturi būti paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei esmė bei turi būti laikomasi konstitucinio proporcingumo principo⁷.

Apibendrinant, Projekto 2 str. 4 d. pateiktas pasiūlymas akivaizdžiai paveiktų konkurenciją draudimo brokerių atžvilgiu, todėl šiuo atveju, prieš nustatant siūlomą reguliavimą, yra būtinas išsamus poveikio konkurencijai vertinimas, o siūlomas reguliavimas negali būti patvirtintas, jeigu, atlikus poveikio konkurencijai vertinimą, įstatymų rengėjai padarytų išvadą, kad reguliavimas pažeistų sąžiningos konkurencijos principą.

Net ir nesant tokio išsamaus poveikio konkurencijai vertinimo, draudimo brokerių įsitikinimu, planuojamas reguliavimas akivaizdžiai pažeistų sąžiningos konkurencijos laisvės principą.

Taigi, neįgyvendinus pirmame šio rašto punkte teikiamų siūlymų, Asociacijų vertinimu, Projekto 2 str. 4 d. prieštarautų sąžiningos konkurencijos principui ir nebūtų suderinamas su Konstitucinio Teismo išaiškinimais.

Projekto 2 str. 4 d. nuostatos teikia privilegijas Biurui kitų draudimo rinkos subjektų atžvilgiu, t. y. tik Biuro administruojamas elektronines eismo įvykio deklaracijas pripažįsta atitinkančiomis Įstatymą, o kitų draudikų, draudimo brokerių administruojamas elektronines eismo įvykio deklaracijas tokiu būdu padarant neatitinkančiomis Įstatymo vien dėl to, kad jas administruoja ne Biuras. Objektivių priežasčių, kurios patvirtintų, kad toks ūkinės veiklos ribojimas galėtų atitikti konstitucinį proporcingumo principą ir būtų būtinas demokratinėje visuomenėje, draudimo brokerių bendruomenė nemato.

Be to, atsižvelgiant į tai, kad, esant tokiam reguliavimui, draudimo rinkos dalyviai (brokeriai) turėtų trauktis iš elektroninių draudimo sprendimų, jų kūrimo, egzistuoja didelė rizika, kad nukentės galutiniai vartotojai. Įstatymu nustatant išimtinę teisę tik Biuro administruojamas elektronines eismo įvykio deklaracijas pripažinti vienintelėmis teisėtomis eismo įvykio deklaracijomis, yra didžiulė rizika jog Biuras nebus suinteresuotas kurti patogesnį ir vartotojui priimtinesnio elektroninio produkto, nes vartotojas neturės alternatyvų ir privalės naudoti Biuro sukurtą elektroninę deklaraciją.

Tuo tarpu palikus galimybę elektronines deklaracijas kurti ir kitiems draudikams ar draudimo brokeriams, konkurencija nebūtų ribojama, o paslaugų kokybė neblogėtų, nes tik nuo vartotojo pasirinkimo priklausytų, kurio tiekėjo deklaraciją vartotojas norės rinktis.

Apibendrinant tai, kas išdėstyta pirmiau, jeigu nebūtų patenkintas šio rašto 1 p. pateiktas pasiūlymas, siūlome Projekto 2 str. 4 d. iš viso atsisakyti suteikti išskirtinę teisę Biurui administruoti vieną sistemą ir prašome palikti situaciją tokią, kokia ji yra šiuo metu rinkoje – kai kiekvienas draudimo produktų platintojas gali susikurti ir naudoti savo elektroninę sistemą, skirtą elektroninėms eismo įvykio deklaracijoms pildyti, kur jų klientai gali suvesti duomenis po eismo įvykio, ir šie duomenys platintojų yra teikiami atsakingiems draudikams. Atitinkamai, siūlome Projekto 2 str. 4 d. išdėstyti taip:

„Eismo įvykio deklaracija – eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų eismo įvykio vietoje ~~užpildyta~~ ranka arba ~~Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis~~ informacinių technologijų priemonėmis ~~užpildyta~~ pildomas ir pasirašyta forma, kurioje pasirašomas nustatytos formos dokumentas, kuriame fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos jo aplinkybės ir braižoma schema. Eismo įvykio deklaracijos forma, ~~užpildyta Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro administruojamomis~~ informacinių technologijų priemonėmis, šiame įstatyme suprantama kaip elektroninė eismo įvykio deklaracija“.

⁷ Konstitucinio Teismo 2006 m. gegužės 31 d. nutarimas byloje Nr. 42/03.

3. Dėl draudėjų teisės pasirinkti gauti fizinę eismo įvykio deklaracijos formą

Projekto 6 str. 12 d. koreguoja Įstatymo nuostatas panaikindamas draudikų pareigą visais atvejais pateikti draudėjams fizinę deklaracijos formą: „Su draudiku draudimo sutartį sudarančiam ar sudariusiam asmeniui pageidaujant draudikas išduoda eismo įvykio deklaracijos formą ir jį informuoja apie galimybę pildyti eismo įvykio deklaracijos formą naudojant informacinių technologijų priemones“.

Pažymėtina, kad šis pasiūlymas nėra numatytas Direktyvoje ir todėl nėra susijęs su jos įgyvendinimu. Aiškinamojo rašto 4.8 p. nurodoma, kad tokie Projekto siūlymai pateikti siekiant nustatyti, kad „draudikas išduoda draudimo sutartį sudarančiam ar sudariusiam asmeniui eismo įvykio deklaracijos formą tik šiam pageidaujant. Toks reglamentavimas padės mažinti draudimo sutarties sudarymo išlaidas, turės teigiamą įtaką ekologijai, nes būtinybės kas kartą išduoti naują eismo įvykio deklaracijos formą sudarant naują draudimo sutartį nėra (gali būti tinkama naudoti ir anksčiau išduota eismo įvykio deklaracijos forma)“.

Asociacijos iš esmės sutinka su Projekto tikslu atsisakyti pareigos draudikams visais atvejais, net draudėjui nepageidaujant, teikti eismo deklaracijos formą kartu su draudimo sutartimi. Šis siekis yra visiškai suprantamas, atsižvelgiant į tai, kad neretu atveju eismo įvykio dalyviai, pasinaudodami draudimo produktų platintojų sukurtomis elektroninėmis sistemomis, jau dabar teikia elektronines eismo įvykio deklaracijas. Labai tikėtina, kad elektroninių deklaracijų teikimo skaičiai dar labiau didės.

Tačiau Asociacijos nesutinka, kad fizinės („popierinės“) deklaracijos turėtų būti teikiamos tik tais atvejais, kai draudėjai to specialiai pareikalauja. Visgi, tiek remiantis šiandienine praktika, tiek atsižvelgiant į klientų poreikius ateityje, ne visais atvejais gali egzistuoti reali galimybė eismo įvykio dalyviams užpildyti elektroninę deklaraciją (pvz. jei eismo įvykis įvyksta nuošalioje kaimo vietovėje, kur nėra interneto ir telefono ryšio; arba užsienyje, kur eismo įvykio dalyviai neturi interneto). Tačiau, kaip būna dažniausiai realiose situacijose, asmenys drausdamiesi neįvertina to, kad jie gali pakliūti į tokią situaciją, ir nepagalvoja, kad privalo pasirūpinti galimybe turėti fizinę deklaracijos formą. Todėl labai mažai tikėtina, kad vartotojai, sudarydami draudimo sutartis, patys pagalvos apie galimus ribinius atvejus ir patys paprašys draudiko pateikti fizinę deklaracijos formą. Tačiau, jei draudikams būtų palikta pareiga pasiūlyti asmenims pasirinkti, ar jie nori gauti popierinę deklaracijos formą, tai užtikrintų, kad draudėjui bus sukurta galimybė pagalvoti ir įvertinti faktinę situaciją bei pasirinkti gauti fizinę deklaracijos formą.

Be kita ko, galimybės draudėjui pasirinkti, ar jis pageidauja gauti informaciją iš draudiko popierinėje ar elektroninėje formoje, sudarymas taip pat atitiktų DĮ 93¹ str. nuostatas. Pažymėtina, kad Projekto 6 str. 9 d. yra aiškiai numatoma, kad Įstatyme nustatytais informacijos teikimo raštu atvejais informacija teikiama vadovaujantis DĮ nustatytais informacijos pateikimo draudėjams, apdraustiesiems, naudos gavėjams ar nukentėjusiems tretiesiems asmenims sąlygomis. Todėl, Asociacijų vertinimu, ir Projekto 6 str. 12 d. nuostata turėtų numatyti tokias pačias taisykles, kurias numato kiti Projekto ar DĮ straipsniai.

Atitinkamai, siūlome koreguoti Projekto 6 str. 12 d., suteikiant galimybę draudėjams pasirinkti deklaracijos teikimo formą:

„Su draudiku draudimo sutartį sudarančiam ar sudariusiam asmeniui pageidaujant draudikas išduoda eismo įvykio deklaracijos formą *atspausdintą popieriuje arba patvariojoje laikmenoje (išskyrus popierių), jeigu yra Draudimo įstatyme nurodytos sąlygos informaciją pateikti patvariojoje laikmenoje (išskyrus popierių)*. Taip pat draudikas ~~ir jį~~ informuoja draudėją apie galimybę pildyti eismo įvykio deklaracijos formą naudojant informacinių technologijų priemones“.

4. Dėl nepagrįstai išskirtinės Biuro teisės administruoti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazę (dėl Projekto 6 str. 3 d., 15 str. 8 d., 27 str. 3 ir 6 d.)

Projekto 6 str. 3 d. anksčiau Įstatyme numatytą draudėjo pareigą pateikti draudikui jo prašomą ikisutartinę informaciją prieš sudarant TPVCAPD sutartį, buvo papildyta draudiko teise „tikrinti“, ar pateikta informacija teisinga, taip pat gauti šio įstatymo 27 straipsnio 3 dalyje nurodytą, draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą informaciją, susijusią su draudėjo, transporto priemonės identifikavimo duomenimis, galiojančios draudimo sutarties duomenimis, rizikos vertinimu, iš transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazės (toliau – duomenų bazė). Informacija apie draudėjo asmens duomenų tvarkymą jam pateikiama laikantis Reglamente (ES) 2016/679 nustatytų reikalavimų“.

Papildomai, Projekto 15 str. 8 d. buvo pakoreguotas „kad būtų įgyvendintas <...> reikalavimas nustatyti eismo įvykio aplinkybes, kaltininką ir šio įstatymo 27 straipsnio 6 dalies nuostatos, policija iš Eismo įvykių informacinės sistemos ir (arba) Administracinių nusižengimų registro per duomenų bazę draudikui ar Biurui pateikia turimą informaciją apie eismo įvykį ir (arba) Kelių eismo taisyklėse (KET) nustatytus kelių eismo taisyklių pažeidimus tokia apimtimi, kokia nustatyta Administracinių nusižengimų registrą reglamentuojančiuose teisės aktuose ir (arba) duomenų teikimo sutartyse“. Vadinasi, pasinaudojant duomenų baze, draudikams ir Biurui suteikiamos išskirtinės teisės gauti informaciją apie įvykusį eismo įvykį.

Taip pat, Projekto 27 str. 3 ir 6 d. siūlo papildyti Įstatymą smarkiai išplečiant Biuro valdomoje duomenų bazėje esančios informacijos bei subjektų, galinčių lengvai šią informaciją gauti iš duomenų bazės, apimtį.

Vadinasi, vadovaujantis Projekte pateiktu siūlymu, sudarant TPVCAPD sutartį, draudikas turės pateikiamą jam ikisutartinę informaciją tikrinti, papildyti netiksliai pateiktą, rinkti trūkstamą informaciją ne užduodamas klausimus tiesiogiai pačiam būsimam draudėjui ar jį atstovaujančiam draudimo produktų platintojui (kitam nei draudikas – draudimo brokeriams, agentams, papildomos draudimo veiklos tarpininkams) – kaip būdavo iki šiol, bet rinkti šią informaciją iš Biuro administruojamos duomenų bazės. Negana to, draudikams ir kitiems asmenims (turintiems teisę gauti duomenis iš duomenų bazės, pvz., kaip numatyta Projekto 27 str. 6 d.) taps lengvai pasiekiamą tokia Biuro duomenų bazėje kaupiama privati informacija apie eismo įvykio dalyvius, kaip eismo įvykio kaltininkas, KET pažeidimai, vartotojų asmens duomenys (asmens kodai), net jų kontaktiniai duomenys, informacija apie eismo įvykio metu sukeltą žalą ir t. t. T. y. informacija, kurią įprastai eismo dalyviai laiko konfidencialia, taps lengvai prieinama plačiam ratui subjektų. Asociacijoms nėra suprantamas tikslas, kurio pagrindu turėtų būti siauriamos eismo įvykio dalyvių teisės ir atskleidžiama asmeninė jų informacija. Pagal šiuo metu galiojančio Įstatymo nuostatas veikianti sistema pilnai užtikrina tiek draudikų, tiek Biuro interesus, leidžia surinkti draudikams draudimo sutarties sudarymui ar eismo įvykio žalos administravimui reikalingą informaciją ir visų svarbiausia – leidžia tai padaryti pertekliniai neatskleidžiant ir nesidalinant jautriais vartotojų duomenimis.

Šis siūlymas Projekte pateiktas ne įgyvendinant Direktyvos nuostatas, t. y. Direktyvoje ir jos ankstesnėse redakcijose, reglamentuojančiose Biuro funkcijas, Biurui nėra numatoma nei teisė, nei pareiga kaupti duomenis, susijusius su draudėju, transporto priemonės identifikavimu, galiojančios draudimo sutarties duomenimis, rizikos vertinimu ir (ar) šia informacija dalintis su draudikais.

Aiškinaamojo rašto 4.8. p. detalizuoja, kad minimas siūlymas buvo pateiktas siekiant numatyti, kad „draudikas, sudarydamas draudimo sutartį, gali gauti draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą, TPVCAPD 27 straipsnio 3 dalyje nurodytą informaciją (susijusią su draudėjo, transporto priemonės identifikavimo duomenimis, galiojančios draudimo sutarties

duomenimis, rizikos vertinimu) iš duomenų bazės, [o tai] sudarys galimybę pasinaudoti duomenų bazės funkcinėmis galimybėmis ir užtikrintų tinkamą su asmens duomenų tvarkymu susijusių teisės aktų reikalavimų vykdymą. Be to, siūlomas reglamentavimas sumažintų administracinę naštą tiek draudikams (visa reikalinga informacija bus operatyviai prieinama vienoje vietoje), tiek draudėjams (nereikės teikti draudikui papildomų dokumentų), sumažintų žmogiškų klaidų riziką (nebūtų poreikio duomenų bazėje esančią informaciją vesti ranka)“.

Taigi, remianti Aiškinamuoju raštu, suprantama, kad minimas siūlymas teikiamas siekiant suteikti naujas funkcijas Biurui – tvarkyti ir dalintis sukauptais duomenimis su draudikais. Aiškinamajame rašte paprasčiausiai nurodoma, kad dabar galiojantis Įstatymas nenumato draudikui teisės draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą informaciją gauti iš TPVCAPD duomenų bazės. Todėl Projektu iš esmės pakeičiama Įstatymo 6 str. 3 d., numatant draudikams teisę tikrinti, ar draudėjo pateikta informacija teisinga, taip pat gauti Įstatymo 27 str. 3 d. nurodytą, draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą informaciją, iš Biuro valdomos duomenų bazės.

Pačios duomenų bazės egzistavimas nėra naujas institutas. Biuro funkcija kaupti informaciją, susijusią su TPVCAPD, valdyti TPVCAPD duomenų bazę, tvarkyti duomenų bazės (įskaitant ir asmens) duomenis jau yra numatyta Įstatymo 26 str. 4 p. bei 28 str. Tačiau, remiantis galiojančia Įstatymo redakcija, pačios duomenų bazės ir Biuro funkcijos kaupti informaciją joje tikslas buvo visai kitas – Biurui atlikti informacijos centro funkcijas bei užtikrinti TPVCAPD sistemos funkcionavimą pagal Lietuvos Respublikos ir tarptautinių teisės aktų reikalavimus (Įstatymo 28 str. 1 ir 2 d.).

Tuo tarpu, pateikus Projekto 6 str. 3 d. siūlymą, duomenų bazės tikslas yra išplečiamas nuo paties Biuro kaip informacijos centro funkcijų įgyvendinimo iki bendros draudimo rinkos subjektų naudojamos sistemos.

Pažymėtina, kad Projekto 27 str. 3 d. yra numatyta visa TPVCAPD duomenų bazėje tvarkoma informacija, nors, laikytina, tokios plačios apimties duomenys ir informacija nėra skirta Biuro tiesioginėms funkcijoms atlikti ir šio Įstatymo nuostatomis įgyvendinti (Įstatymo 27 str. 1 d.).

Taip pat, Projektu papildoma Įstatymo 27 str. 3 d. numatant, kad TPVCAPD duomenų bazėje bus tvarkoma informacija apie transporto priemonių valdytojus, apie eismo įvykius, juos sukėlusius ir eismo įvykyje nukentėjusius trečiuosius asmenis, taip pat su (identifikavimo (vardas, pavardė, asmens kodas ir (arba) gimimo data) ir kontaktiniai duomenys, kiti duomenys, susiję su žalos padarymu, nustatymu ir atlyginimu), taip pat su pranešimais apie eismo įvykius, žalos padarymu, nustatymu ir jos atlyginimu susijusi informacija, informacija apie už eismo įvykio metu padarytą žalą ir jos atlyginimą atsakingus asmenis (identifikavimo (vardas, pavardė, asmens kodas ir (arba) gimimo data) ir kontaktiniai duomenys, kiti duomenys, susiję su išmokėtų ir kitų dėl žalos administravimo priklausančių sumų susigrąžinimu), informacija apie per eismo įvykį padarytą žalą administravimą ir išmokų mokėjimą.

Taigi, Projekto pasiūlymas išplečia ne tik Biuro funkcijas, susijusias su duomenų bazės valdymu ir duomenų naudojimu, bet ir duomenų bazėje kaupiamų duomenų apimtį. Atitinkamai, Projektu būtų suteikiama teisė Biurui kaupti, tvarkyti plačios apimties duomenis ir informaciją (ne tik susijusią su Biuro administruojamomis žalomis, bet su visų transporto priemonių valdytojų, draudėjų, nukentėjusių trečiųjų asmenų visais eismo įvykiais, jų administravimu, draudimo išmokų mokėjimu ir kt.), pareiga teikti tokius duomenis ir informaciją iš duomenų bazės draudikams, o draudikams teisė gauti – be duomenų subjekto sutikimo – duomenų bazėje esančią informaciją.

Įvertinus minimų Projekto pakeitimų esmę, Asociacijos mano, kad tokie pasiūlymai yra nesuderinami su Direktyvos ir jos pirmtakių Biurui priskirtomis funkcijomis, pažeidžia

vartotojų teisėtus interesus ir siaurina jų turimas teises pagal galiojantį Įstatymą, iš esmės blogina nukentėjusių asmenų ir draudėjų padėtį bei jų asmens duomenų apsaugą, pažeidžia lygiateisiškumo bei sąžiningos konkurencijos principų įgyvendinimą tarp draudimo rinkos dalyvių (konkrečiai, tarp draudikų bei draudimo tarpininkų), tokiu būdu Projekto nuostatos sukuria prieštaravimą Projekto rengimo siekiams (Aiškinamojo rašto 1 p.), ir toliau pateikiami tai patvirtinantys argumentai.

a) Projektu numatoma suteikti prieigą prie asmens duomenų, esančių Biuro valdomoje duomenų bazėje, tik vienai draudimo rinkos dalyvių grupei - draudikams

Pažymėtina, kad draudimo rinkos dalyviai yra draudikai (draudimo įmonės) ir draudimo tarpininkai, kurie vykdo draudimo produktų platinimo veiklą, t. y. ūkinę veiklą, kai konsultuojama dėl galimybės sudaryti draudimo sutartis, siūloma sudaryti draudimo sutartis ar atliekamas kitas su draudimo sutarčių sudarymu susijęs parengiamasis darbas, taip pat ūkinė veikla, kai sudaromos draudimo sutartys arba teikiama pagalba administruojant ir vykdant tokias sutartis (DĮ 2 str. 25² d.).

DĮ yra numatyta, kad draudimo produktų platintojas yra draudimo tarpininkas, papildomos draudimo veiklos tarpininkas arba draudikas (DĮ 2 str. 25³ d.), o Lietuvos Respublikoje draudimo tarpininkas yra draudimo brokerių įmonė ir draudimo agentas (DĮ 2 str. 29 d.).

Todėl užtikrinant lygias galimybes bei vienodas veiklos sąlygas visiems draudimo rinkos dalyviams – draudimo produktų platintojams, Projekte draudimo brokeriams turi būti numatomos analogiškos teisės gauti duomenis iš TPVCAPD duomenų bazės kaip ir draudikams.

b) Projektu numatoma įtvirtinti draudikų teisę tikrinti draudėjų pateiktus duomenis Biuro valdomoje duomenų bazėje

Pagal Įstatymo 24 str. „Biuras – draudikų, kuriems leidžiama vykdyti Lietuvos Respublikoje transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, asociacija, įsteigta atsižvelgiant į Jungtinių Tautų Europos ekonomikos reikalų komisijos Vidaus transporto komiteto Kelių transporto pakomitečio 1949 m. sausio 25 d. priimtą rekomendaciją Nr. 5 ir atliekanti šio įstatymo nustatytas funkcijas“.

Vadovaujantis Įstatymo 29 str. 1 d. „Biuro nariais gali tapti draudikai, kuriems teisės aktų nustatyta tvarka leidžiama vykdyti Lietuvos Respublikoje transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą ir kurie yra sumokėję stojamąjį Biuro nario įnašą. Draudikas, kuriam leidžiama vykdyti Lietuvos Respublikoje transporto priemonių valdytojų Vadovaujantis Įstatymo 29 str. 1 d. civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, gali vykdyti šį draudimą tik tapęs Biuro nariu“.

Biuro nariai šiuo metu yra septynios draudimo bendrovės ir užsienio draudimo bendrovių filialai⁸, vykdantys ūkinę-komercinę veiklą Lietuvos Respublikoje, įskaitant, bet neapsiribojant TPVCAPD veiklos vykdymą.

Taigi, Biuro funkcijos iš esmės galėtų būti išskirtos į dvi pagrindines sritis: 1) tarptautiniais įsipareigojimais prisiimtų ir kitų valstybės pavestų funkcijų TPVCAPD srityje vykdymas ir 2) (kaip draudikų asociacijos) veikimas savo narių interesais.

⁸ <https://www.cab.lt/biuro-nariai>

Todėl, diegiant reguliavimo pokyčius Projekte, labai svarbu atsižvelgti į specifinį Biuro veiklos pobūdį ir būtinybę užtikrinti pusiausvyrą tarp (draudikų) asociacijos veiklai būdingų skirtingų interesų, valstybės pavestų funkcijų vykdymo ir kitos, Biuro savarankiškai priimanamos veiklos bei su ja susijusių interesų, o tuomet įvertinti tokio reguliavimo pasekmes visiems draudimo rinkos dalyviams, nesuteikiant išskirtinių teisių vienai konkrečiai draudimo rinkos dalyvių grupei kitų draudimo produktų platintojų atžvilgiu.

Taigi, užtikrinant vienodas veiklos sąlygas visiems draudimo rinkos dalyviams ir siekiant išvengti galimo interesų konflikto Biurui vykdant jam valstybės pavestas funkcijas TPVCAPD srityje bei kitas funkcijas, Projekto siūlomi pakeitimai turi būti iš naujo įvertinti ir koreguojami.

c) Projektu numatoma suteikti teisę draudikams vykdyti duomenų patikrinimą rizikos įvertinimo tikslu

Kaip minėta, Projekto siūlomais pakeitimais būtų įtvirtinama nauja prieigos prie Biuro duomenų galimybė vienai draudimo rinkos dalyvių grupei – draudikams, kuri ligšioliniame reguliavime nebuvo numatyta.

Asociacijų vertinimu, plačios apimties duomenų gavimas iš Biuro valdomos duomenų bazės draudimo rizikos įvertinimo tikslu nėra pagrįstas Projekto tikslais ir nėra susijęs su Direktyvos įgyvendinimu.

Keitimasis informacija su draudikais nėra Biuro valstybės pavestų funkcijų TPVCAPD srityje vykdymas, kurioms įgyvendinti skirta duomenų bazė ir joje esantys duomenys. Duomenų bazė ir joje esantys duomenys skirti Biuro funkcijoms, kurios koncentruojamos į nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą, kai šios apsaugos neužtikrina draudimo rinkos mechanizmas, nes yra pažeidžiamos tam tikros nustatytos sąlygos (Įstatymo 27 str. 1 ir 3 d.). Be to, informacija apie draudimo rizikos įvertinimą yra komerciškai jautri informacija.

Pagal BDAR, konkretūs tikslai, kuriais tvarkomi asmens duomenys, turėtų būti aiškūs, teisėti ir nustatyti duomenų rinkimo metu. BDAR 5 str. įtvirtinti su asmens duomenų tvarkymu susiję principai, o 6 str. 1 d. įvardytos duomenų tvarkymo teisėtumo sąlygos.

Atitinkamai, Asociacijų pagrįsta nuomone, Projekto pakeitimai turėtų būti įvertinti duomenų rinkimo tikslo ir teisėtumo sąlygų atitikties duomenų rinkimo tikslams (BDAR reikalavimams) ir atitikties sąžiningai konkurencijai aspektais.

d) Projektu numatoma išplėsti Biuro valdomų asmens duomenų apimtį, nenustatant keitimosi duomenimis su draudikais sąlygų ir ribų

Vadovaujantis Projekto 27 str. 3 d., Biuras įgytų teisę iš valstybinių registrų nemokamai gauti ir, vadovaujantis 6 str. 3 d. ir 27 str. 6 d., su draudikais keistis plačios apimties duomenimis apie visus transporto priemonių valdytojus, nukentėjusius trečiuosius asmenis (įskaitant ir kontaktinius duomenis), padarytas žalas, jų nustatymą ir atlyginimą, žalų administravimą ir išmokų mokėjimą. Taip pat, pagal Projekto 15 str. 8 d. numatoma, kad Biuras galėtų gauti informaciją iš policijos apie KET pažeidimus.

Taigi, Projektu yra išplečiamas TPVCAPD duomenų bazėje tvarkomų asmens duomenų kiekis ir išplečiamos Biuro funkcijos bei trečiųjų šalių teisės gauti asmens duomenis iš duomenų bazės. Tačiau Aiškinamajame rašte nėra jokios informacijos apie tai, kad buvo atliktas poveikio duomenų apsaugai vertinimas dėl numatomų Projekto pakeitimų, kurie susiję su TPVCAPD duomenų bazėje tvarkomų asmens duomenų kiekio ir apimties išplėtimu bei teikimu trečiosioms šalims.

BDAR preambulės 39 p. pažymėta, kad konkretūs tikslai, kuriais tvarkomi asmens duomenys, turėtų būti aiškūs, teisėti ir nustatyti duomenų rinkimo metu. Asmens duomenys turėtų būti tinkami, susiję su tikslais, kuriais jie tvarkomi, ir riboti pagal tai, kiek jų yra būtina turėti atsižvelgiant į tikslus, kuriais jie tvarkomi. Asmens duomenys turėtų būti tvarkomi tik tuomet, jei asmens duomenų tvarkymo tikslo pagrindai negalima pasiekti kitomis priemonėmis. BDAR 5 str. įtvirtinti su asmens duomenų tvarkymu susiję principai, o 6 str. 1 d. įvardytos duomenų tvarkymo teisėtumo sąlygos.

Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo išplėstinė teisėjų kolegija administracinėje byloje Nr. 3301-968/2022 pagal BDAR nuostatas, ESTT bei Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktiką konstatavo, kad: „1) tam, kad asmens duomenų tvarkymas atitiktų tikslo ribojimo ir duomenų kiekio mažinimo principus, (i) asmens duomenys turėtų būti renkami nustatytais, aiškiai apibrėžtais bei teisėtais tikslais, (ii) asmens duomenys turėtų būti tvarkomi tik tokia apimtimi, kuri yra būtina, atsižvelgiant į nustatytus tikslus, ir tik tuomet, jei asmens duomenų tvarkymo tikslo pagrindai negalima pasiekti kitomis priemonėmis; 2) visi asmens duomenys, kurie nėra būtini nustatytam tikslui pasiekti, neturi būti renkami ir (arba) toliau tvarkomi“.

Taip pat, BDAR 6 str. 3 d. yra numatyta, kad „duomenų tvarkymo tikslas nustatomas tame teisiniame pagrinde arba, [BDAR 6 str.] 1 d. e p. nurodyto duomenų tvarkymo atveju, yra būtinas, siekiant atlikti užduotį, vykdomą viešojo intereso labui arba vykdant duomenų valdytojų pavestas viešosios valdžios funkcijas. Tame teisiniame pagrinde galėtų būti išdėstytos konkrečios nuostatos pagal šį reglamentą taikomų taisyklių pritaikymui, įskaitant bendrąsias sąlygas, reglamentuojančias duomenų valdytojo atliekamo duomenų tvarkymo teisėtumą, tvarkytinų duomenų rūšis, atitinkamus duomenų subjektus, subjektus, kuriems asmens duomenys gali būti atskleisti ir tikslus, dėl kurių asmens duomenys gali būti atskleisti, tikslo apribojimo principą, saugojimo laikotarpius ir duomenų tvarkymo operacijas bei duomenų tvarkymo procedūras, įskaitant priemones, kuriomis būtų užtikrintas teisėtas ir sąžiningas duomenų tvarkymas <...>“.

Tačiau, nei Projekto 6 str., nei Projekto 27 str. ar kituose Projekto straipsniuose nėra numatyta detali procedūra, koku konkrečiu tikslu kokie konkretūs duomenys gali būti teikiami. Taip pat nėra užtikrinama, kad asmens duomenys turėtų būti tvarkomi, įskaitant teikiami, tik tiek, kiek jie yra susiję su tikslais, kuriais jie bus tvarkomi, ir riboti pagal tai, kiek jų yra būtina turėti atsižvelgiant į tikslus, kuriais jie tvarkomi.

Pažymėtina, kad minėti duomenys ir keitimasis jais Projekte nėra apriboti atvejais, kai nukentėję tretieji asmenys kreipėsi į Biurą, o apima visus transporto priemonių valdytojus, visus nukentėjusius trečiuosius asmenis. Taigi, šie duomenys nėra susiję su Biurui pagal Įstatymą priskirtų funkcijų vykdymu.

Biuras administruoja eismo įvykių deklaravimo el. sistemą *draudimoivykiai.lt*, tačiau atkreiptinas dėmesys, kad šios sistemos administravimas nėra Biurui priskirta funkcija, susijusi su nukentėjusių trečiųjų asmenų apsauga, kai to neužtikrina draudimo mechanizmas. Todėl šios, su nukentėjusių asmenų apsauga nesusijusios funkcijos vykdymui reikalingi duomenys, jų gavimas ir disponavimas jais neturėtų būti įteisinti Įstatymu. Remiantis Projektu, prieigą prie vartotojų duomenų turėtų Biuras ir draudikai, nors nėra aišku, kiek ši informacija būtina ir susijusi su draudimo sutarties sudarymo tikslu.

Pažymėtina, kad informacijos (duomenų) apie asmenis keitimosi ribos turėtų būti aiškiai nustatytos Įstatyme. Svarbu atsižvelgti į įvairias situacijas, kaip pavyzdžiui tas, kai tas pats asmuo viename eismo įvykyje yra kaltininkas, o kitame – nukentėjęs trečiasis asmuo. Taip pat nėra aišku, koku pagrindu Biuras galėtų gauti informaciją apie KET pažeidimus.

Papildomai atkreiptinas dėmesys, kad informacija apie draudimo išmokas, žalas (jų administravimą, atlyginimą, išmokų išmokėjimą) yra komerciškai jautri informacija.

Remdamiesi tuo, kas išdėstyta, manome, kad siūlomi Projekto pakeitimai turėtų būti įvertinti atitikties duomenų rinkimo tikslams (BDAR reikalavimams) ir sąžiningos konkurencijos aspektais.

e) Projektu numatoma susiaurinti šiuo metu galiojančias vartotojų teises

Naujai Biurui priskirtos funkcijos ir duomenų bazėje kaupiami duomenys bei galimybė draudikams šiuos duomenis gauti ir panaudoti rizikos vertinimui yra tiesiogiai susiję tiek su draudimo sutarties sudarymu, tiek su draudžiamojo įvykio administravimo procesais. Tuo tarpu, remiantis DĮ 2 str. 25² d. patektu draudimo produktų platinimo veiklos apibrėžimu, akivaizdu, kad šie procesai yra neatsiejamai susiję su draudimo produktų platintojų (įskaitant draudimo brokerius) tiesioginėmis funkcijomis – padėti savo klientams sudaryti draudimo sutartis, padėti pateikti reikalingą ikisutartinę informaciją draudikų rizikos vertinimui, padėti atsakyti į draudikams kylančius klausimus, padėti gauti kliento poreikius atitinkančią draudimo sutartį, efektyvinti draudimo sutarties sudarymo procesą komunikuojant su draudiku ir jam reikalingą informaciją kliento vardu teikiant tiesiogiai bei padedant klientams įvykus eismo įvykiui – padėti užpildyti eismo įvykio deklaraciją, pranešti draudikui apie įvykį, padėti operatyviai pateikti draudikui reikalingą informaciją bei dokumentus draudžiamojo įvykio fakto ar išmokos dydžio nustatymui, taupyti kliento laiką perimant tiesioginę komunikaciją su draudiku kliento vardu ir kitoks konsultavimas bei pagalba būtina klientui draudimo sutarties sudarymo bei draudžiamojo įvykio administravimo laikotarpiams.

Šių funkcijų atlikimas ir yra pagrindinė vartotojams, klientams draudimo produktų platintojų sukuriamą pridėtinę vertę sudarant TPVCAPD sutartis.

Panaikinus galimybę TPVCAPD draudėjams ir nukentėjusiems asmenims pasinaudoti platintojų paslaugomis, jie prarastų galimybę būti atstovaujami draudimo sutarties sudarymo ar draudžiamojo įvykio administravimo metu ir todėl būtų įpareigoti patys savarankiškai atlikti visus minėtus veiksmus, t. y. jie prarastų galimybę gauti tarpininkų kuriamą pridėtinę vertę naudojantis TPVCAPD, tai ženkliai neigiamai įtakotų tiek draudimo sutarčių sudarymo, tiek draudžiamųjų įvykių administravimo, tiek kitų iš TPVCAPD kylančių reikalavimų vykdymo procesus. Pavyzdžiui, smarkiai prailgėtų draudžiamojo įvykio administravimo laikotarpis, kadangi būtų apribotas tarpininko, puikiai išmanančio TPVCAPD produktą ir draudimo veiklą iš esmės, gebančio padėti draudikui efektyviai surinkti, o klientui pateikti reikalingą trūkstamą informaciją, dalyvavimas šiuose procesuose.

Negana to, draudimo produktų platintojo, tokio kaip draudimo brokeris, dalyvavimas draudimo sutarties sudarymo, įvykio administravimo procese taip pat mažina ginčų tarp draudėjų ir draudikų galimybę. Brokerio tarpininkavimas leidžia užkirsti kelią daugeliui konfliktų tiek draudimo sutarties sudarymo, tiek įvykio administravimo stadijose, užtikrinant, kad draudėjas gautų išsamią informaciją apie: duomenis draudikas renka rizikos vertinimui, su kokios informacijos trūkumu jis susiduria; duomenis, kurių trūkumas gali turėti įtakos draudimo išmokos dydžiui. Draudėjas ar nukentėjęs asmuo, pasinaudodamas draudimo tarpininko pagalba, gali efektyviai sukomunikuoti su draudiku dėl vienokio ar kitokio pastarojo sprendimo ir taip išvengti būsimų ginčų.

Atitinkamai, suteikus išimtinę teisę Biuro kaupiamais duomenimis duomenų bazėje naudotis tik draudikams, būtų susiaurinamos šiuo metu vartotojams priklausančios teisės – vartotojai prarastų galimybę pasitelkti draudimo produktų tarpininkų paslaugas sudarant ir vykdant TPVCAPD sutartį, o tai trikdytų TPVCAPD reikalavimų įgyvendinimą praktikoje, didintų

TPVCAPD santykių dalyvių ginčų riziką, priešintų Įstatymo ir DĮ nuostatas, o tai iš esmės prieštarauja Projekto tikslams (Aiškinamojo rašto 1 p.).

Atsižvelgiant į nurodytas priežastis, draudimo brokerių bendruomenė siūlo atlikti minimų Projekto nuostatų poveikio duomenų apsaugai vertinimą dėl Biuro valdomoje duomenų bazėje tvarkomų asmens duomenų kiekio, apimties ir tikslo išplėtimo bei šių duomenų tiek suteikimo trečiosioms šalims, tiek ir gavimo iš trečiųjų šalių.

Asociacijos taip pat siūlo užtikrinti teises visiems draudimo produktų platintojams atlikti jiems DĮ paskirtas funkcijas ir TPVCAPD produktų platinimo atvejais, t. y. užtikrinti vienodas veiklos sąlygas ir sąžiningą konkurenciją visiems draudimo rinkos dalyviams. Taigi, nepaisant to, kad Biuro administruojama duomenų bazė panaudojama ne tik Biuro informacijos centro funkcijoms vykdyti, bet ir draudikų informacijos rinkimo tikslais, Asociacijos siūlo bent jau nesiaurinti šiuo metu turimų TPVCAPD klientų (draudėjų ir nukentėjusių asmenų) teisių apimtį suteikiant galimybę visiems draudimo produktų platintojams, įskaitant draudimo tarpininkus, naudotis šia Biuro valdoma duomenų baze.

Tokiu būdu būtų užtikrinta, kad draudimo produktų platintojų (panaudojant DĮ vartojamą sąvoką) klientų interesai ir toliau galėtų būti atstovaujami teikiant informaciją į šią duomenų bazę, pasinaudojant tarpininkų pagalba, be to draudimo platintojai (klientų vardų) galėtų susipažinti su duomenų bazėje esančia informacija, kurios pagrindu draudikai vertina klientų draudimo riziką ar draudžiamą įvykio egzistavimo faktą, apskaičiuoja draudimo išmoką. Platintojai taip pat galėtų operatyviai reaguoti, komunikuoti su draudiku ir padėti savo klientams jų vardu efektyviai pateikti draudikams trūkstamą informaciją, bei kliento prašymu galėtų ištaisyti pasitaikančias klaidas (pvz., per klaidą pateiktus neteisingus kontaktinius duomenis, ar pateiktus ne tuos dokumentus ir pan.) ir taip užtikrinti sklandų draudimo sutarčių bei įvykių administravimo procesų vykdymą. Be kita ko, būtų išsaugotas klientų pasitenkinimas TPVCAPD produktu, jie patys galėtų pasirinkti, ar jiems yra reikalinga tarpininkų pagalba sudarant TPVCAPD sutartis, o pasirinkus pastarąją, klientams būtų užtikrinta papildoma pridėtinė vertė. Ir galiausiai būtų išsaugota galimybė draudimo produktų platintojams vykdyti ūkinę veiklą, kaip tokia teisė jiems yra nustatyta DĮ, teikti savo paslaugas platinant TPVCAPD produktus, užtikrinant lygiateisiškumo bei sąžiningos konkurencijos principų įgyvendinimą.

Siekiant minėtų tikslų, Asociacijos siūlo į Projektą įtraukti teisę draudimo produktų platintojams prisijungti, teikti klientų vardų ar gauti duomenis iš Biuro administruojamos duomenų bazės taip, kaip tai gali daryti draudikai. Atitinkamai, siūloma koreguoti Projekto 6 str. 3 d.:

„Prieš sudarydamas draudimo sutartį, draudėjas privalo suteikti draudikui jo prašomą teisingą informaciją ir pateikti dokumentus, būtinus draudimo sutarčiai sudaryti. ~~Draudikas~~ **Draudimo produktų platintojas** turi teisę tikrinti, ar pateikta informacija teisinga, taip pat gauti šio įstatymo 27 straipsnio 3 dalyje nurodytą, draudimo sutarčiai sudaryti reikalingą informaciją, susijusią su draudėjo, transporto priemonės identifikavimo duomenimis, galiojančios draudimo sutarties duomenimis, rizikos vertinimu, iš transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazės (toliau – duomenų bazė) <...>“.

Siekiant suvienodinti reguliavimą, taip pat siūlome koreguoti Projekto 27 str. 6 d.:

„Biuras teikia duomenų bazėje esančią informaciją, <...> įstaigoms ir teismams jų veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytoms funkcijoms atlikti, ~~draudikams~~ **draudimo produktų platintojams**, perdraudikams, nukentėjusiems per eismo įvykį asmenims ir kitiems asmenims, kurie turi teisę gauti tokio pobūdžio informaciją <...>“.

5. Dėl Biuro teisės gauti informaciją iš draudimo santykių dalyvių, policijos, valstybės informacinių sistemų valdytojų, valstybės informacinių sistemų tvarkytojų, registrų valdytojų, registrų tvarkytojų, įmonių, įstaigų ir organizacijų

Projekto 15 str. 8 d., 27 str. 4 bei 6 d. numatoma Biuro teisė Biuro nustatytomis elektroninėmis priemonėmis (t. y. per Biuro valdomą duomenų bazę) nemokamai gauti informaciją iš draudimo santykių dalyvių, policijos, valstybės informacinių sistemų valdytojų, valstybės informacinių sistemų tvarkytojų, registrų valdytojų, registrų tvarkytojų, įmonių, įstaigų ir organizacijų.

Asociacijų vertinimu, numatomi Projekto siūlymai gali neigiamai paveikti visų su draudimo santykiais susijusių dalyvių dalyvavimą informacijos pateikimo procesuose. Svarbu pabrėžti, kad draudėjams, kitiems eismo įvykių dalyviams, liudininkams ir kt. asmenims turi būti užtikrintos jiems prieinamos ir priimtinos duomenų ir informacijos pateikimo formos ir būdai.

Taip pat, Asociacijų nuomone, dėl valstybės institucijų, valstybės informacinių sistemų valdytojų, valstybės informacinių sistemų tvarkytojų, registrų valdytojų, registrų tvarkytojų, dalyvavimo nemokamai teikiant informaciją Biurui (techninių galimybių ir sąnaudų) turėtų būti atliktas vertinimas, kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks Projekto siūlymams įgyvendinti.

6. Dėl sąvokos „Draudimo įstatymas“ įvedimo

Projekto 1 str. 6 d. pirmą kartą minima Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo sąvoka, kuri vėliau Projekte atkartojama sutrumpintu terminu „Draudimo įstatymas“ (pvz.: 2 str. 26 d., 6 str. 1 d., 6 str. 9 d., 6 str. 12 d., 7 str. 4 d., 19 str. 4 d. ir t.t.).

Atitinkamai, siekiant aiškumo Projekto tekste ir struktūroje, Asociacijos siūlo Projekto 1 str. 6 d. papildyti nuoroda apie Projekte įvestą „Draudimo įstatymo“ sąvoką ir išdėstyti taip⁹:

„Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo (*toliau – **Draudimo įstatymas***) nuostatos šio įstatymo reglamentuojamiems santykiams taikomos tiek, kiek šiame įstatyme nenustatyta kitaip.“

7. Dėl transporto priemonės naudojimo pagal paskirtį apibrėžimo

a) Projekto 2 str. 3 d.

Projekto 2 str. 3 d. numatomas „Draudžiamąjo įvykio“ sąvokos apibrėžimas: „pagal paskirtį naudojant transporto priemonę, kuriai pagal šio įstatymo nuostatas nustatyta draudimo prievolė, transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę lėmęs eismo įvykis, kuriam įvykus pagal šį įstatymą turi būti išmokama draudimo išmoka“.

Direktyvoje nėra pateikiama „draudžiamąjo įvykio“ sąvoka, tačiau Aiškinamojo rašto 4.3 p. nurodoma, kad Įstatyme buvusi „draudžiamąjo įvykio“ sąvoka yra koreguojama įtraukiant sąlygą, kad transporto priemonė privalo būti naudojama „pagal paskirtį“. „Į apibrėžtį taip pat įtraukiama ir sąlyga, kad transporto priemonė, kuriai nustatyta draudimo prievolė, turi būti naudojama pagal paskirtį. Transporto priemonės naudojimą pagal paskirtį akcentuoja Direktyvos nuostatos, Direktyva taikoma tik kai transporto priemonė naudojama pagal paskirtį“.

⁹ Projekto nuostatų papildymai tekste pateikiami kursyvu.

Tačiau Direktyvoje nėra naudojama sąvoka, apibrėžianti, kas turėtų būti laikoma transporto priemonės naudojimu „pagal paskirtį“. Direktyvos tekste iš viso nėra referuojama į transporto priemonės naudojimą „pagal paskirtį“. Vadinasi, Direktyva nesiekia apriboti draudžiamąjo įvykio ir draudimo apsaugos galiojimo, draudimo išmokos išmokėjimo fakto nustatymo aplinkybės, kad transporto priemonė būtinai būtų naudota „pagal paskirtį“.

Tuo tarpu, Projekte numačius, kad ne bet koks, bet tik toks eismo įvykis, kai transporto priemonė bus naudojama „pagal paskirtį“, galės būti pripažįstamas draudžiamuoju įvykiu pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo sutartis, gali užprogramuoti teisinių santykių dalyvius ateities ginčams.

Atitinkamai, transporto priemonės naudojimas „pagal paskirtį“ taptų viena esminių draudžiamąjo įvykio sąlygų, kurią turės nustatyti draudikai, tam, kad įvykį galėtų pripažinti draudžiamuoju. Tačiau nei Direktyvoje, nei Projekte nėra pateikiamas sąvokos „transporto priemonės naudojimas pagal paskirtį“ apibrėžimas. Akivaizdu, kad palikus šios sąvokos interpretaciją rinkai, užprogramuojami ginčai tarp draudikų ir draudėjų bei nukentėjusių trečiųjų asmenų. Pavyzdžiui, nebūtų aišku, ar tokia transporto priemonė, kuri yra specialios paskirties įrenginys (pvz. kranas), kuri patiria eismo įvykį ne vykdydama krano funkciją, bet keisdama savo dislokacijos vietą – pervažiuodama iš vieno statybos objekto į kitą, būtų laikoma įprastu transporto priemonės naudojimu, ar ne.

Draudimo brokerių bendruomenės vertinimu, Direktyvoje ne veltui draudžiamasis įvykis nėra siejamas su transporto priemonės naudojimu „pagal paskirtį“, kadangi nei teismai, nei teisės aktai nėra nustatę konkretaus šios sąvokos apibrėžimo ar baigtinio sąrašo aplinkybių, kurios reikštų, kad konkreti transporto priemonė buvo naudojama pagal paskirtį.

Direktyvos įžangos 5 p. rodo, kad Direktyvoje buvo nuspręsta judėti kitu keliu – pateikti aiškia ir vieningą sąvoką, numatančią, kas turėtų būti laikoma „transporto priemonės naudojimu“.

Draudimo brokerių bendruomenė siūlo išvengti Projekte apibūdinamųjų sąvokų naudojimo, kai šių sąvokų vieningas išaiškinimas nėra pateikiamas tame pačiame įstatyme ir paliekamas draudimo sutarties šalių interpretacijai bei labai tikėtinam draudėjų ir nukentėjusių trečiųjų asmenų interesų nepaisymui, ypač kai šios sąvokos naudojamos esminėms draudimo sutarties sąlygoms apibrėžti ir atitinkamai siūlo „draudžiamąjo įvykio“ sąvoką sieti su tiek Direktyvoje, tiek Projekte pateikta „transporto priemonių naudojimo sąvoka“.

Siūloma koreguoti Projekto 2 str. 3 d. „Draudžiamąjo įvykio“ sąvokos apibrėžimą taip:

~~„pagal paskirtį naudojant transporto priemonę transporto priemonės~~, kuriai pagal šio įstatymo nuostatas nustatyta draudimo prievolė, valdytojo civilinę atsakomybę lėmęs eismo įvykis, ***kilęs naudojant transporto priemonę pagal šio įstatymo 2 str. 18 d.***, kuriam įvykus pagal šį įstatymą turi būti išmokama draudimo išmoka.“

Įvertinus tai, kad Direktyvoje, Įstatyme bei Projekte nėra apibrėžiama sąvoka, numatanti, kas yra laikoma transporto priemonės naudojimu „pagal paskirtį“, tačiau yra pateikiama sąvoka, apibūdinanti, kas yra „transporto priemonės naudojimas“, atitinkami siūlome koreguoti ir Projekto 21 str. 1 d. 4 p. pateiktą naują nuostatą (iš jos išbraukiant žodžių junginį „pagal paskirtį“), kuri numato, kad draudikas ar Biuras yra atleidžiami nuo pareigos mokėti draudimo išmoką, kai:

„žala padaryta ne naudojant transporto priemonę kaip tai numatyta šio įstatymo 2 str. 18 d. pagal paskirtį, <...>“.

b) Projekto 21 str. 1 d. 4 p.

Projekto 21 str. 1 d. 4 p. kaip nauja nuostata iš esmės praplėtė Projekto 2 str. 18 p. pateiktą „transporto priemonės naudojimas“ sąvoką iš neigiamosios pusės, t. y. nustatydamas, kokios aplinkybės nėra laikomos „transporto priemonės naudojimas“. Ši nuostata nustatė, kad draudikas ar Biuras yra atleidžiami nuo pareigos mokėti draudimo išmoką, kai „žala padaryta ne naudojant transporto priemonę pagal paskirtį, o pasitelkiant ją energijai generuoti, konkrečiai funkcijai ar darbui atlikti“.

Antroji šios nuostatos dalis nėra įtvirtinama nei Direktyvoje, nei Direktyvoje 2009/103/EB.

Aiškinamojo rašto 4.23 p. dėstoma, kad „Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvos preambulės 5 punkte nurodoma, kad Direktyva 2009/103/EB netaikoma, jeigu eismo įvykio metu įprasta transporto priemonės funkcija yra naudojimas kitais tikslais nei kaip transporto priemonė, siūloma Projekto 21 straipsnio 1 dalies 4 punkte nustatyti, kad draudimo išmoka nemokama, kai žala padaryta ne naudojant transporto priemonę pagal paskirtį, o pasitelkiant ją generuoti energijai, atlikti konkrečiai funkcijai ar darbui. Tokia nuostata atitinka Europos Sąjungos Teisingumo Teismo poziciją šiuo klausimu ir leistų sukonkretinti draudimo apsaugos apimtį, kas leistų taupyti ne tik draudimo sistemos dalyvių, bet ir teismų išteklius.“ Tačiau tokia išvada neatitinka nei Direktyvoje išdėstytų tikslų, nei ESTT praktikos.

Direktyvos įžangos 5 p. išaiškino poreikį įvesti atskirą „transporto priemonės naudojimas“ sąvoką. Paaškinama, kad ESTT byloje (Vnuk, Rodrigues de Andrade ir Torreiro) vertino šios sąvokos kontekstą ir apimtį nustatydamas, kad esminis požymis, apibūdinantis „transporto priemonės naudojimą“ yra jos naudojimas kaip transporto priemonės, nepriklausomai nuo tos transporto priemonės charakteristikų. Transporto priemonės naudojimas taip pat apima ir jos naudojimą, atitinkantį įprastą transporto priemonės funkciją, kol ji naudojama kaip priemonė transportui (angl. *and that the use of such vehicles covers any use of a vehicle consistent with its normal function as a means of transport*), nepaisant to, ar ji stovi ar juda.

Vadinasi, nesvarbu, kokios yra transporto priemonės charakteristikos, kokia yra jos pagrindinė funkcija, ar ji stovi ar juda, kur ji yra, – kol transporto priemonė yra naudojama ir jos funkcija yra transportavimas – laikoma, kad jai turi būti taikomas Direktyvos ir, atitinkamai, Įstatymo, reglamentavimas.

Įgyvendinant šį tikslą, Direktyvos 1 str. buvo įtvirtinta transporto priemonės naudojimo sąvoka: „transporto priemonės naudojimas, eismo įvykio metu atitinkantis jos, kaip transporto priemonės, funkciją, nepriklausomai nuo transporto priemonės charakteristikų ir vietovės, kurioje naudojama motorinė transporto priemonė, ir nuo to, ar ji stovi vietoje, ar juda“, kuri tiesiogiai buvo perkelta į Projekto 2 str. 18 d.

Direktyvos įžangos 5 p. taip pat nurodoma, kad Direktyva 2009/103/EB netaikoma, jeigu eismo įvykis įvyko, kai transporto priemonės funkcija buvo kita nei priemonė transportavimui (angl. *a vehicle is 'use other than as a means of transport'*). Šioje vietoje, siekiant aiškiau atskleisti, ką reiškia transporto priemonės naudojimas kitais tikslais, Direktyvoje pateikiamas pavyzdys, numatantis, kad nebūtų laikoma, jog transporto priemonė buvo naudojama taip, kaip apibrėžiama Direktyvos 1 str., jeigu transporto priemonė būtų naudojama kitoms funkcijoms nei transportavimas, pvz.: pramoninio arba žemės ūkio paskirties energijos šaltinio funkcijai (angl. *„This could be the case if the vehicle is not being used within the meaning of Article 3, first paragraph, of that Directive, as its normal function is, for instance, 'use as an industrial or agricultural power source'“*).

Akivaizdu, kad Direktyvoje nebuvo siekiama pateikti išsamaus sąrašo aplinkybių, kurios nebūtų laikomos „transporto priemonės naudojimu“ kaip numatyta Direktyvos 1 str. ir Projekto 2 str. 18 p. Ir tai yra logiška, kadangi neįmanoma sudaryti tokių aplinkybių baigtinio sąrašo.

Tai ir buvo paaiškinta Direktyvos įžangoje, pateikiant tik pavyzdinę situaciją, kokia transporto priemonės funkcija nebūtų laikoma transportavimo funkcija.

Tačiau Direktyvos taikymo apimtis nebuvo susieta nei su šiuo (transporto priemonės naudojimas pramoninio arba žemės ūkio paskirties energijos šaltinio funkcijai), nei su jokių kitų konkrečiu atveju. Direktyvos galiojimas buvo susietas būtent tik su „transporto priemonės naudojimo sąvoka“ – transporto priemonės, kurių naudojimas atitinka šią sąvoką, laikomos patenkančiomis po Direktyvos reguliavimo apimtį. Tuo tarpu, transporto priemonės, kurių naudojimas neatitinka šios sąvokos, laikomos nepatenkančiomis į Direktyvos reguliavimą.

Rodrigues de Andrade bei Torreiro¹⁰ byloje ESTT taip pat aiškiai nustatė, kad, kadangi Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 punkte nurodytos motorinės transporto priemonės, neatsižvelgiant į jų charakteristikas, paprastai skirtos naudoti kaip transporto priemonės, minėta sąvoka [transporto priemonės naudojimas] apima bet koki transporto priemonės naudojimą kaip vežimo priemonės. Nė vienoje iš bylų ESTT nenurodė kokių nors papildomų sąlygų, iš pozityviosios ar negatyviosios pusės apibūdinančių šią sąlygą.

Šią išvadą pagrindžia ir Direktyvos įžangos 13 p.: „kol transporto priemonės gaminamos ir gabenamos, jos neatlieka transporto funkcijų ir nelaikomos naudojamomis, kaip tai suprantama Direktyvos 2009/103/EB 3 straipsnio pirmoje pastraipoje. <...>“. Taigi, ir šiame įžangos punkte yra pateikiamas pavyzdys, kas nebūtų laikoma „transporto priemonės naudojimu“, tačiau šis pavyzdys juk nebuvo perkeltas į Projekto 21 str. 1 d. 4 p.

Atitinkamai, siekiant teisingai ir tiksliai perkelti Direktyvos nuostatas į Projektą, neišplečiant ar nesusiaurinant Direktyvoje numatyto reguliavimo apimtį, turėtų būti laikomasi Direktyvoje tiesiogiai nustatyto reglamentavimo. Todėl, visų pirma, į Projektą neturėtų būti perkeltos sąvokos, kurios nėra išaiškintos Direktyvoje (kaip Projekto 21 str. 1 d. 4 p. įvedama sąvoka „transporto priemonės naudojimas pagal paskirtį“). Antra, į Projektą neturėtų būti perkeltas Direktyvoje nenustatytas reguliavimas, o tik Direktyvos įžangoje kaip vienetiniai pavyzdiniai atvejai išvardintos aplinkybės, kuriomis siekiama paaiškinti Direktyvoje numatyto reguliavimo tikslą ir prasmę (kaip Projekto 21 str. 1 d. 4 p. numatant įžangos 5 p. išvardintas pavyzdines situacijas, paaiškinančias, kas neturėtų būti laikoma „transporto priemonės naudojimu“ – pasitelkiant ją energijai generuoti, konkrečiai funkcijai ar darbui atlikti).

Į Lietuvos įstatymus perkėlus Direktyvoje nenumatytą reguliavimą, o tik įžangoje dėstomus pavyzdžius, nepriklausiančias baigtiniam sąrašui aplinkybių, kurios nebus laikomos „transporto priemonės naudojimu“, gali susikurti teisinio netikrumo situacija ir padidėti ginčų tarp draudimo sutarties šalių rizika. Palikus galioti siūlomą Projekto 21 str. 1 d. 4 p. konstrukciją, taptų neaišku, kas turėtų būti laikoma:

- 1) transporto priemonės naudojimu pagal paskirtį;
- 2) transporto priemonės naudojimu konkrečiai funkcijai atlikti;
- 3) transporto priemonės naudojimu darbui atlikti.

Nė viena šių sąvokų nėra paaiškinta Direktyvoje ar Projekte. O atsižvelgus į anksčiau aptartus Direktyvos įžangos 5 ir 13 p., vertintina, kad Direktyvos kūrėjai ir neturėjo tikslo šių pavyzdinių aplinkybių nustatyti kaip baigtinio sąrašo aplinkybių, kurios nėra laikomos „transporto priemonės naudojimu“.

¹⁰ 2017 m. lapkričio 28 d. Sprendimo Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 37 ir 38 p.; 2017 m. gruodžio 20 d. sprendimo Núñez Torreiro, C 334/16, EU:C:2017:1007, 29 p.

ESTT Vnuk, Rodrigues de Andrade bei Torreiro bylose¹¹ taip pat aiškiai nurodė, kad sąvokos, kas yra laikoma „transporto priemonės naudojimas“ (ir, žinoma, atitinkamai, kas nėra laikoma „transporto priemonės naudojimu“) reikšmės negalima palikti „savo nuožiūra nustatyti kiekvienai valstybei narei ir kad tai yra savarankiška Sąjungos teisės sąvoka, kuri turi būti aiškinama pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, atsižvelgiant, be kita ko, į šios nuostatos kontekstą ir teisės aktų, kurio dalis ji yra, siekiamus tikslus“.

Atsižvelgiant į šią ESTT nuorodą, vertintina, kad Projekto 21 str. 1 d. 4 p. pasiūlyta Projekto 2 str. 18 d. įvestos sąvokos „transporto priemonės naudojimas“ pratęsimas, paaiškinant, kas neturi būti laikoma „transporto priemonės naudojimu“, prieštarauja Direktyvai, ESTT suformuotai teismų praktikai, ir negali būti numatyta, kadangi šios sąvokos interpretavimas nėra nacionalinės teisės prerogatyva.

Transporto priemonė patenka į Direktyvos reguliavimo apimtį tuomet, kai ji naudojama kaip transporto priemonė. Vienintelės sąlygos, apsprendžiančios, ar transporto priemonė buvo naudojama kaip transporto priemonė, yra numatytos Direktyvos 1 str. ir perkeltos į Projekto 2 str. 18 d. Nacionalinė valstybių narių teisė negali nustatyti nei papildomų sąlygų, nei kaip nors kitaip, plečiamai ar siaurinamai aiškinti Direktyvoje numatytų sąlygų.

Atitinkamai, draudimo brokerių bendruomenė siūlo taip pakoreguoti Projekto 21 str. 1 d. 4 p., kad jis nenustatytų Direktyvoje nesančio ir ESTT prieštaraujančio reguliavimo, pašalinant bet kokiais papildomas sąlygas (nors ir iš neigatyviosios pusės) apibrėžiančios sąvokos „transporto priemonės naudojimas“ aiškinimą:

„žala padaryta ne naudojant transporto priemonę pagal paskirtį kaip tai numatyta šio įstatymo 2 str. 18 d., o pasitelkiant ją energijai generuoti, konkrečiai funkcijai ar darbui atlikti“.

8. Dėl žalos nukentėjusiajam trečiajam asmeniui nustatymo ir klasifikavimo

Projekto 2 str. siūloma išbraukti 22 ir 23 p., kurie numato žalos nukentėjusiajam trečiajam asmeniui apibrėžimus, klasifikaciją ir žalos nustatymo principus:

„Žala nukentėjusiam trečiajam asmeniui (toliau – žala asmeniui) – žala nukentėjusio trečiojo asmens sveikatai ir (ar) žala, atsiradusi dėl gyvybės atėmimo. Žalos asmeniui dydis nustatomas įstatymų nustatyta tvarka.“

„Žala nukentėjusio trečiojo asmens turtui (toliau – žala turtui) – nukentėjusio trečiojo asmens turtui padaryta žala. Žalos turtui dydis nustatomas įstatymų nustatyta tvarka.“

Asociacijos iš esmės sutinka, kad pati žalos klasifikacija ir pateikti apibrėžimai yra mažai informatyvūs, tačiau svarbi šių teisės normų dalis yra aiškiai įtvirtintas žalos nustatymo principas, kuris reikalauja, kad žala tiek asmeniui, tiek turtui būtų nustatoma įstatymų nustatyta tvarka.

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad tenka susidurti su situacijomis, kai draudikai, užuot vadovavęsi turto žalos nustatymo taisyklėmis ir kriterijais, įtvirtintais teisės aktuose ir atskleistais teismų praktikoje, pasirenka taikyti savo pačių sukurtas taisykles (pvz. transporto nusidėvėjimo skaičiavimui naudoja savo metodikose nurodytus transporto nusidėvėjimo vertinimo procentus).

¹¹ 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimo Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, 41 ir 42 p.; 2017 m. lapkričio 28 d. Sprendimo Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, 31 p.; 2017 m. gruodžio 20 d. sprendimo Núñez Torreiro, C 334/16, EU:C:2017:1007, 24 p.

Atsižvelgiant į tai, Asociacijos siūlo minėtą teisės normos dalį, t. y. „Žalos dydis nustatomas įstatymų nustatyta tvarka“ perkelti į Projekto 15 str. 1 d., papildant jį tokiu būdu:

„Nukentėjęs trečiasis asmuo, norėdamas gauti išmoką <...> pateikti informaciją ir turimus dokumentus apie kaltininką, eismo įvykio aplinkybes ir dokumentus, įrodančius per eismo įvykį padarytos žalos faktą, taip pat leisti susipažinti su dokumentais, galinčiais patvirtinti padarytos žalos aplinkybes, faktą ir dydį. **Žalos dydis nustatomas įstatymų nustatyta tvarka.**“

9. Dėl transporto priemonės savininko, finansų įstaigos, perleidusios transporto priemonės valdymą finansinės nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutarties pagrindu, teisės į draudimo išmoką

Projekto 3 str. 2 d. siūloma įtvirtinti nuostatą, numatančią, kad „Šio įstatymo nustatyta tvarka nei draudikas, nei Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (toliau – Biuras) nemoka išmokos, kai žala padaryta draudžiamąjį įvykį sukėlusiai transporto priemonei, joje esančiam draudėjo ar transporto priemonės valdytojo turtui, kitam draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės draudėjo ar už žalą atsakingo transporto priemonės valdytojo turtui ir draudžiamąjį įvykį sukėlusiam vairuotojui. Ši išlyga netaikoma, jei žala buvo padaryta kitai draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės **draudėjo** valdomai transporto priemonei, kurią pagal finansinės nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutartį valdo ne tik draudėjas“.

Asociacijos iš esmės sutinka su nurodyto Projekto 3 str. 2 d. paskutinio sakinio papildymo tikslu, siekiančiu, kad draudimo išmoka būtų mokama ir tais atvejais, kai, pavyzdžiui, eismo įvykio kaltininko A transporto priemonė, kuri jo yra valdoma finansinės nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutarties su finansų įstaiga „X“ pagrindu, sukeltų eismo įvykį atsitrenkdama į nukentėjusio trečiojo asmens B transporto priemonę, kurią šis valdo finansinės nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutarties su ta pačia finansų įstaiga „X“, pagrindu.

Tai pagrindžia ir Aiškinamojo rašto 4.6 p., nurodantis, kad: „Šiuo Projekto straipsniu siekiama patikslinti draudimo suteikiamos apsaugos aprėpties formuluotę, <...> Pavyzdžiui: 1) susidūrus skirtingų subjektų naudojamoms, tačiau tai pačiai finansinės nuomos (lizingo) bendrovei priklausančioms transporto priemonėms galima atsisakyti mokėti draudimo išmoką; <...> Siūlomas reglamentavimas turėtų <...> užtikrinti draudimo apsaugą tik nukentėjusiems tretiesiems asmenims, t. y. neapimti nuostolių draudėjui, eismo įvykį sukėlusiam vairuotojui ar už žalą atsakingam asmeniui.“

Tačiau siūloma pakeitimo formuluotė nėra tiksli ir, tikėtina, neveiktų praktinėse situacijose, kadangi draudėju pagal TPVCAPD sutartis yra ne finansų įstaiga „X“, o konkretus asmuo – eismo įvykio kaltininkas A, arba nukentėjęs asmuo B.

Taip pat galimos ir kitos praktinės situacijos, kai Projekte pateikta nuostata nepasiektų Projekto rengėjų tikslų:

- a) Krovinių vežimo įmonė „C“ yra daugelio krovinių automobilių draudėjas. Jeigu vieno krovinių automobilio vairuotojas, vairuodamas finansų įstaigai „X“ priklausančią, krovinių vežimo įmonės „C“ valdomą (lizingo sutarties su finansų įstaiga „X“ pagrindu) ir kaip draudėjo apdraustą transporto priemonę, įvažiuos į kitą tai pačiai finansų įstaigai „X“ priklausančią, bet krovinių vežimo įmonės „C“ lizinguojamą ir kaip draudėjo apdraustą automobilį – draudimo išmoka nebūtų mokama (nes tas pats savininkas – finansų įstaiga „X“ ir tas pats draudėjas – krovinių vežimo įmonė „C“);
- b) Jeigu asmens A iš trumpalaikės automobilių nuomos bendrovės „D“ išsinuomotas automobilis įvažiuotų į asmens B iš tos pačios trumpalaikės automobilių nuomos

bendrovės „D“ trumpalaikiai nuomai išsinuomotą automobilį – draudimo išmoka nebūtų mokama (nes tas pats savininkas – trumpalaikės automobilių nuomos bendrovė „D“, ir tas pats draudėjas - trumpalaikės automobilių nuomos bendrovė „D“).

Tačiau, Asociacijų nuomone, Projekto rengėjų tikslai būtų pasiekti Projekto 3 str. 2 d. paskutiniame sakinyje vietoje „draudėjas“ nurodžius „savininkas“:

„Ši išlyga netaikoma, jei žala buvo padaryta draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės *savininkui nuosavybės teise priklausančiai kitai* transporto priemonei, kurią pagal nuomos (lizingo) ar išperkamosios nuomos sutartį valdo *kitas asmuo nei draudžiamąjį įvykį sukėlusios transporto priemonės draudėjas*.“

10. Dėl konkrečių transporto priemonių registrų (esamų ir būsimų) nurodymo teisės normoje

Projekto 4 str. 2 d. yra papildyta nurodant, kad „Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre (toliau – Transporto priemonių registras) transporto priemonės savininku nurodytas asmuo arba, jeigu transporto priemonė neregistruota, paskutinis žinomas transporto priemonės savininkas (toliau – už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo).“

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad motorinės transporto priemonės jau dabar yra registruojamos dviejuose atskiruose registruose (Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre ir Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registre). Atsirandant vis daugiau naujų transporto priemonių, kartu gali kilti poreikis ir sukurti atskirą, joms pritaikytą registrą (pvz. elektrinių paspirtukų ir kitų elektrinių dviračių transporto priemonių). Todėl, Asociacijų manymu, pasiūlytas Projekto 4 str. 2 d. papildymas, nurodant tik vieną transporto priemonių registrą, yra netinkamas.

Atsižvelgiant į tai, siūlome Projekto 4 str. 2 d. papildymą išbraukti, paliekant tik bendrą nuorodą į registrus:

„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas *Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių atitinkamame valstybiniame* registre (~~toliau – Transporto priemonių registras~~) transporto priemonės savininku nurodytas asmuo arba, jeigu transporto priemonė neregistruota, paskutinis žinomas transporto priemonės savininkas (toliau – už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo). <...>. Mirus draudėjui, draudimo sutartį laikotarpiui, kol *Transporto priemonių atitinkamame valstybiniame* registre nenurodytas naujas transporto priemonės savininkas, sudaro transporto priemonę faktiškai naudojantis asmuo pagal šio įstatymo 6 straipsnio 2 dalies nuostatas.“

Taip pat atitinkamai pakoreguoti Projekto 6 str. 2 d. nuostatą:

„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingi asmenys identifikuojami pagal *Transporto priemonių registro ir (ar) jų savininkų* valstybinių registrų tvarkomus duomenis apie transporto priemonių savininkus ir jų pasikeitimą.“

11. Dėl perteklinės pareigos draudėjams užtikrinti draudimo apsaugos atitiktį Įstatymo reikalavimams

Projekto 4 str. 4 d. numato, kad „Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo privalo apdrausti transporto priemonę šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu ne mažesne draudimo suma, negu nustatyta šio įstatymo 11 straipsnyje“.

Pateikta nuostata perkeliama iš Įstatymo 41 str. 3 d. Nepaisant to, pastebima, kad nuostatos formuluotė gali suponuoti loginę klaidą, kadangi, nors už TPVCAPD sutarties sudarymą yra atsakingas pats draudėjas, tačiau pareiga užtikrinti, kad suteikiama draudimo apsauga atitiktų Įstatymo reikalavimus ir jame numatytą draudimo sumą, tenka draudikui.

Todėl Asociacijos siūlo koreguoti šią nuostatą, panaikinat perteklinę antrą sakinio dalį ir subalansuojant draudėjų ir draudikų pareigas:

„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo privalo apdrausti transporto priemonę šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. *Pareiga užtikrinti, kad teikiama draudimo apsauga atitiktų šio įstatymo nustatytus reikalavimus tenka draudikui: ~~ne mažesne draudimo suma, negu nustatyta šio įstatymo 11 straipsnyje~~*“.

12. Dėl pareigos apdrausti transporto priemonę įstatymo reikalavimus atitinkančiu TPVCAPD atsiradimo momento

Projekto 4 str. 4 d. 1 p. nurodyta, kad TPVCAPD sutartis privalo būti sudaroma „vėliausiai transporto priemonės registravimo arba nuosavybės teisės įgijimo dieną pagal įstatymo 8 straipsnio 1 dalį“.

Aiškinamajame rašte nurodyta, kad „Siekiant nuoseklumo, Projekto 4 straipsnio 4 dalyje pateikiamos galiojančios TPVCAPD redakcijos 41 straipsnio 3 dalies nuostatos, nurodančios, kada privalo būti apdrausta transporto priemonė.“ Tačiau šis teiginys yra neteisingas, kadangi šiuo metu galiojančio Įstatymo 41 str. 3 d. 1 p. numatyta taisyklė skiriasi nuo Projekto 4 str. 4 d. 1 p. nuostatų ir yra išdėstyta taip: „vėliausiai transporto priemonės registravimo dieną“.

Asociacijos pažymi, kad nuosavybės teisės į transporto priemonę įgijimo momentas ir transporto priemonės naudojimo (kaip tai numatyta Projekto 2 str. 18 d.) momentas gali nesutapti, todėl nurodytas reikalavimas yra perteklinis. Pažymėtina, kad transporto priemonės registracija yra veiksmas, kuriuo siekiama teisėtai naudoti transporto priemonę, t. y. jis atliekamas tuomet, kai ketinama dalyvauti viešajame eisme. Tuo tarpu nuosavybės teisės įgijimu gali būti siekiama ir kitų tikslų, pvz. įsigijus transporto priemonę ją perduoti į automobilių remonto dirbtuves arba turėti transporto priemonę kitiems tikslams (pvz. energijos gamybai ir pan.), t. y. ne naudoti transporto priemonę pagal paskirtį, kaip tai numatyta Projekto 2 str. 18 d., ar pagal jos įprastą funkciją, kaip tai numatyta Projekto 21 str. 1 d. 4 p.

Taigi, Direktyvoje nesant reikalavimo transporto priemonės įgijimo momentą sieti su TPVCAPD sutarties sudarymo pareiga, įstatymų leidėjas, numatydamas Projekto 4 str. 4 d. 1 p. pareigą apdrausti transporto priemonę TPVCAPD, sukurtų nepagrįstą prievolę asmenims, kurie įgiję transporto priemonę jos nenaudoja.

Atsižvelgiant į tai, siūlome Projekto 4 str. 4 d. 1 p. nuostatą koreguoti, paliekant iki šiol galiojusią tvarką ir teisės normos formuluotę:

„vėliausiai transporto priemonės registravimo ~~arba nuosavybės teisės įgijimo~~ dieną ~~pagal šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalį~~“.

13. Dėl pareigos nepertraukiamai drausti naudojamą transporto priemonę

Projekto 4 str. 4 d. 4 p., numatanti, kad TPVCAPD sutartis privalo būti sudaroma „ne vėliau kaip paskutinę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo apsaugos (toliau – draudimo apsauga) galiojimo pagal sudarytą draudimo sutartį dieną“ yra perkelta iš Įstatymo 41 str. 4 d. 4 p.

Ši nuostata nėra numatyta Direktyvoje ir Įstatyme buvo įtvirtinta kaip nacionalinės teisės reglamentavimo dalis. Tačiau Asociacijos atkreipia dėmesį, kad ši nuostata yra perteklinė ir neįgyvendinama praktikoje.

Nors transporto priemonių savininkams tenka pareiga užtikrinti, kad naudojama transporto priemonė būtų apdrausta TPVCAPD, nei Direktyvoje, nei ankstesnėse jos redakcijose nėra pateikiamas reikalavimas nepertraukiamai drausti transporto priemonės. Praktikoje gali susiklostyti įvairios situacijos, kai pasibaigus galiojusiai TPVCAPD sutarčiai, tam tikrą laiką transporto priemonė nebus naudojama (kaip tai apibrėžiama Projekto 2 str. 18 d.; pvz. ji bus remontuojama). Direktyva, taip pat ir pats Įstatymas ar Projekte numatytos nuostatos neįpareigoja drausti transporto priemonę, kai ji nebus naudojama pagal Projekto 2 str. 18 d. apibrėžimą. Tuo tarpu Projekto 4 str. 4 d. 4 p. suponuoja, kad asmuo privalo drausti net ir nenaudojamą transporto priemonę.

TPVCAPD produktų rinkai tobulėjant, vartotojams siūlomi įvairūs išmanūs produktai, leidžiantys naudotis draudimo apsauga *ad hoc*, t. y. įvairios programėlės, leidžiančios apsidrausti transporto priemonę tada ir tik tuo metu, kol transporto priemonė yra naudojama, o tokiu atveju draudimo apsaugos laikotarpis gali nesiekti ir 1 val. Atitinkamai, nei Direktyva nei Įstatymas nenumato draudimo siūlyti tokius draudimo produktus ir jais naudotis, o Projekto 4 str. 4 d. 4 p. iš esmės riboja tokią galimybę. Todėl minima nuostata gali būti suprantama kaip ribojanti platintojų galimybę siūlyti vartotojams naujus, patrauklesnius, lengviau prieinamus ir pigesnius draudimo produktus, taip varžant rinkos galimybes vystys ir tobulėti.

Asociacijos siūlo koreguoti Projekto 4 str. 4 d. 4 p., numatant, kad tik naudojama transporto priemonė, kaip ši sąvoka apibrėžiama Projekto 2 str. 18 d., privalo būti apdrausta TPVCAPD:

*„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingas asmuo privalo apdrausti **naudojamą** transporto priemonę **kaip tai numatyta šio įstatymo 2 str. 18 d.** šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. **Pareiga užtikrinti, kad teikiama draudimo apsauga atitiktų šio įstatymo nustatytus reikalavimus tenka draudikui ne mažesne draudimo suma, negu nustatyta šio įstatymo 11 straipsnyje**“.*

14. Dėl atsisakymo kartoti DĮ nuostatas

Projekto 6 str. 1 d. buvo papildyta Įstatymo nuostata numatanti draudimo sutarčių pateikimo formą, papildomai nurodant, kad „Draudėjo pageidavimu draudikas gali pateikti tiek popierinę, tiek elektroninę draudimo sutartį ir draudimo liudijimą.“

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad draudimo sutarčių sudarymo ir jos pateikimo formatai yra reglamentuojami DĮ 93¹ str., kuriame teigiama, kad DĮ V skyriuje numatyta informacija (kuri, pagal DĮ 90 str. 3 d. ir kt. šio skyriaus straipsnius apima draudimo sutartis ir su jomis susijusius dokumentus, tokius kaip draudimo liudijimas, draudimo taisyklės, ikisutartinė informacija) gali būti teikiama tiek popierine, tiek elektrine formomis, bei nustatoma, kokioms sąlygoms galiojant, informacija gali būti pateikiama patvariojoje laikmenoje.

Atsižvelgiant į tai, kad DĮ yra bendrasis teisės aktas, kuris yra taikomas ir TPVCAPD sutartims, sudarytoms pagal Įstatymą, tiek, kiek Įstatymas kaip specialusis teisės aktas nenumato kitaip, siūlome Įstatyme nekartoti DĮ sureglamentuotų nuostatų. Ypač atsižvelgiant į tai, kad ir pačiame Projekto 6 str. 1 d. teigiama, kad „Draudimo sutartys sudaromos vadovaujantis šiuo įstatymu, <...> Draudimo įstatymu <...>“.

Atitinkamai, siūlome vengti perteklinio reguliavimo nuostatų, atkartojančių DĮ normas, ir išdėstyti Projekto 6 str. 1 d. taip:

„Draudimo sutartys sudaromos vadovaujantis šiuo įstatymu, Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, Draudimo įstatymu, šių įstatymų įgyvendinamaisiais teisės aktais, jeigu šiame įstatyme nenustatyta kitaip, ir priežiūros institucijos – Lietuvos banko patvirtintomis Standartinėmis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarties sąlygomis. Draudikai, sudarydami draudimo sutartis ryšio priemonėmis, kaip jos suprantamos pagal Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymą, taip pat vadovaujasi tuo įstatymu. ~~**Draudėjo pageidavimu draudikas gali pateikti tiek popierinę, tiek elektroninę draudimo sutartį ir draudimo liudijimą.**~~ Žaliają kortelę išduodantys draudikai taip pat turi vadovautis Bendradarbiavimo nuostatais ir kitais žaliosios kortelės sistemą reglamentuojančiais teisės aktais, Biurų tarybos sprendimais dėl žalų administravimo, taip pat atsižvelgti į Biuro ir kitų valstybių nacionalinių draudikų biurų sutarčių sąlygas“.

15. Dėl transporto priemonių pirkimo-pardavimo sandorių, kurie dar nėra įregistruoti registre, teisinės galios prieš draudiką ar Biurą

Projekto 6 str. 2 d. yra papildyta nurodant, kad „Už draudimo sutarties sudarymą atsakingi asmenys identifikuojami pagal Transporto priemonių registro ir (ar) jų savininkų valstybinių registrų tvarkomus duomenis apie transporto priemonių savininkus ir jų pasikeitimą. Sandoriai, paneigiantys minėtus duomenis, prieš draudiką ar Biurą gali būti panaudoti, jeigu pagal tokių sandorių pateikimą reglamentuojantį teisinį reguliavimą jie buvo pateikti šioje dalyje nurodytiems registrams.“

Aiškinamajame rašte yra pažymėta, kad „Siekiant išvengti ginčų dėl sandorių, kurie paneigia registruose esančius duomenis, nustatoma, kad tokius sandorius prieš draudiką ir Biurą galima panaudoti tik kai jie yra pateikti šiems registrams. Atlikti pakeitimai, atsižvelgiant į tai, kad draudimas yra privalomas, suteiks aiškumo sudarant draudimo sutartis, sumažins administracinę naštą galimai dėl to sumažėjus ginčų ir pakeis ydingą praktiką, kai, valstybei nustačius prievolę, jos įgyvendinimas nėra aiškiai aptartas“.

Asociacijoms yra žinomi ginčai dėl sandorių, kurie paneigia registruose esančius duomenis, kaip ir šioje srityje išplėtotą teismų praktiką, tačiau pasirinktas problemos sprendimo būdas Projekto 6 str. 2 d. papildant atitinkamomis nuostatomis, Asociacijų įsitikinimu, yra ydingas.

Visų **pirma**, kasacinio teismo išplėstinės teisėjų kolegos nutartyje¹² konstatuota, kad „Atsakovas, įregistruotas registre automobilio savininku, teigdamas, kad yra pardavęs automobilį kitam asmeniui, kuris turi pareigą grąžinti Biurui šio nukentėjusiam trečiajam asmeniui išmokėtą draudimo išmoką, gali gintis sandorio sudarymo faktą.“

Antra, kasacinio teismo išplėstinė teisėjų kolegija¹³, vertindama nuosavybės teisės į transporto priemonę perėjimo momentą, konstatavo, kad: „<...> automobilio registravimas ir jo pirkimo–pardavimo sutartis yra skirtingi dalykai. Automobilio pirkimo–pardavimo sutartis yra nuosavybės teisės įgijimo pagrindas (CK 4.47 straipsnio 1 punktą, 6.305 straipsnio 1 dalis). Tuo tarpu automobilio registravimas nėra nuosavybės teisės atsiradimo pagrindas.“

Trečia, aukščiau nurodytos kasacinio teismo išvados yra pagrįstos Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (CK) normomis, kurios reguliuoja asmenų turtinius santykius, todėl minėtais Projekto papildymais būtų sukuriamas Įstatymo ir CK normų kolizija, prioretizuojant atskirų asmenų – draudikų ir Biuro – interesus.

Galiausiai teisės aktai numato, kad VI „Regitrai“ duomenys apie sudarytą sandorį dėl savininko pasikeitimo (pardavimo deklaravimas) turi būti pateikti per 5 dienas nuo sandorio sudarymo.

¹² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. spalio 7 d. nutartis c. b. Nr. 3K-7-300/2010.

¹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 11 d. nutartis c. b. Nr. 3K-7-309/2010.

Todėl Projekto pasiūlymai užprogramuoja ginčus dėl konkretaus savininko laikotarpiu nuo sandorio sudarymo iki jo deklaravimo atitinkamame valstybiniame registre, kadangi pagal Projekto 6 str. 2 d. net ir tokiais atvejais sudarytų sandorių pasekmės, t. y. nuosavybės teisės perėjimas kitam asmeniui draudikų ir Biuro atžvilgiu negaliojant.

Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, siūlome Projekto 6 str. 2 d. koreguoti išbraukiant teisiniui reguliavimui ir teismų praktikai prieštaraujančią teisės normą:

„Už draudimo sutarties sudarymą atsakingi asmenys identifikuojami pagal Transporto priemonių registro ir (ar) jų savininkų valstybinių registrų tvarkomus duomenis apie transporto priemonių savininkus ir jų pasikeitimą. ~~Sandoriai, paneigiantys minėtus duomenis, prieš draudiką ar Biurą gali būti panaudoti, jeigu pagal tokių sandorių pateikimą reglamentuojanti teisinį reguliavimą jie buvo pateikti šioje dalyje nurodytiems registrams.~~“

16. Dėl dvigubo draudimo situacijos vengimo

Projektu siūloma keisti galiojančio Įstatymo nuostatas, numatančias, kad „Transporto priemonės valdytojas neturi teisės sudaryti dėl tos pačios transporto priemonės kelių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarčių tam pačiam ar iš dalies sutampančiam sutarties galiojimo laikotarpiui. Jeigu yra sudarytos kelios draudimo sutartys, įsigaliojus naujai draudimo sutarčiai, prieš tai dėl tos pačios transporto priemonės sudaryta draudimo sutartis pasibaigia“ (Įstatymo 6 str. 10 d.).

Projektu yra panaikinama Įstatymo 6 str. 10 d. nuostata ir, vietoje to, Projekto 6 str. 10 d. išdėstoma naujai: „Transporto priemonės valdytojas neturi teisės dėl tos pačios transporto priemonės sudaryti kelių draudimo sutarčių tam pačiam ar iš dalies sutampančiam draudimo sutarties galiojimo laikotarpiui, išskyrus šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalyje nustatytą atvejį. Jeigu sudarytos kelios draudimo sutartys, pareiga atlyginti žalą dėl eismo įvykio, įvykusio sutampančiu ar iš dalies sutampančiu draudimo sutarčių galiojimo laikotarpiu, pagal kelias galiojančias sutartis tenka vėliau draudimo sutartį sudariusiam draudikui“.

Taip pat, Projekto 8 str. 1 d. nustatoma nauja susijusi taisyklė: „Pasikeitus apdraustos transporto priemonės savininkui naujasis transporto priemonės savininkas, prieš pradėdamas naudoti transporto priemonę, privalo užtikrinti, kad būtų sudaryta nauja draudimo sutartis laikantis šio įstatymo 4 straipsnio 4 dalies nuostatų“.

Tuo tarpu Projekto 4 str. 4 d. nustato baigtinį sąrašą atvejų, kai asmuo privalo sudaryti TPVCPD sutartį: „1) vėliausiai transporto priemonės registravimo arba nuosavybės teisės įgijimo dieną pagal šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalį; 2) jeigu transporto priemonė neregistruojama, – prieš pradėdamas naudoti transporto priemonę ar prieš perduodamas ją naudoti kitam asmeniui; 3) jeigu per Lietuvos Respublikos teritoriją važiuosiančios transporto priemonės valdytojas nėra apsidraudęs šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu, – prieš kirsdamas valstybės sieną; 4) ne vėliau kaip paskutinę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo apsaugos (toliau – draudimo apsauga) galiojimo pagal sudarytą draudimo sutartį dieną“.

Tokiu atveju, Projektu panaikinus šiuo metu galiojančio Įstatymo 6 str. 10 d., o Projekto 6 str. 10 d. numatius, kad draudimas sudaryti dvi draudimo sutartis tai pačiai transporto priemonei tuo pačiu laikotarpiu netaikoma Projekto 8 str. 1 d. atveju, bei Projekto 8 str. 1 d. nustačius, kad asmeniui įsigijus naują transporto priemonę, jis privalo iš karto, t. y. prieš pradėdamas naudoti naują transporto priemonę, sudaryti naują TPVCPD sutartį, bet nėra nurodoma, kad nuo to

momento ankstesnio savininko sudaryta draudimo sutartis nustoja galioti, sukuriama dvigubo draudimo situacija.

Taip gali nutikti ir, remiantis vyraujančia rinkos praktika, labai dažnai nutinka, kad pasikeitus transporto priemonės savininkui dar kurį laiką galioja ankstesnio savininko sudaryta TPVCAPD sutartis, nes ankstesnis savininkas neskuba jos nutraukti.

Projekto 6 str. 10 d. išsprendžia draudimo išmokos mokėjimo klausimą dvigubo draudimo atveju – moka vėlesnės draudimo sutarties draudikas. Tačiau Projekto 6 str. 10 d. neišsprendžia kitų dvigubo draudimo pasekmių – remiantis Projekto 8 str. 1 d. tampa neaišku, kaip turėtų būti reglamentuojamas įmokos grąžinimas už ankstesnio savininko nepanaudoto draudimo apsaugos galiojimo laikotarpį, jei ankstesnio savininko draudimo sutartis automatiškai nenutrūksta. Negana to, nėra aišku, kaip būtų reglamentuojamas situacijos, kai naujos sutarties sudarymo pareiga nebus įvykdyta – ar tai reiškia, kad liks galioti ankstesnio savininko sudaryta draudimo sutartis, ar transporto priemonė bus laikoma neapdrausta?

Pažymėtina ir tai, kad Projekto 8 str. 1 d. ir 4 str. 4 d. reglamentavimas prieštarauja vienas kitam – Projekto 8 str. 1 d. nurodoma, kad naujasis savininkas privalo sudaryti naują draudimo sutartį tiek „prieš pradėdamas naudoti transporto priemonę“, tiek „laikantis 4 str. 4 d. nuostatų“, kai Projekto 4 str. 4 d. nustato, kad naujasis savininkas privalo sudaryti naują draudimo sutartį arba nuo transporto priemonės registravimo, arba nuo nuosavybės teisės įgijimo, arba prieš pradėdamas ją naudoti, arba prieš kirsdamas valstybės sieną, arba pasibaigus galioti ankstesnei draudimo apsaugai. Todėl nuoroda į Projekto 4 str. 4 d. tik papildomai klaidina naujus savininkus, numatydamą ne vieną terminą, kai jiems kyla pareiga sudaryti TPVCAPD sutartį dėl naujai įgytos transporto priemonės.

Siekiant išvengti dvigubo draudimo situacijos ir su ja susijusių pasekmių, Asociacijos siūlo atkurti galiojančio Įstatymo 6 str. 10 d. redakciją ir taip pakeisti Projekto 6 str. 10 d. dalį:

„Transporto priemonės valdytojas neturi teisės dėl tos pačios transporto priemonės sudaryti kelių draudimo sutarčių tam pačiam ar iš dalies sutampančiam draudimo sutarties galiojimo laikotarpiui, išskyrus šio įstatymo 8 straipsnio 1 dalyje nustatytą atvejį. Jeigu sudarytos kelios draudimo sutartys, ~~pareiga atlyginti žalą dėl eismo įvykio, įvykusio sutampančiu ar iš dalies sutampančiu draudimo sutarčių galiojimo laikotarpiu, pagal kelias galiojančias sutartis tenka vėliau draudimo sutartį sudariusiam draudikui. įsigaliojus naujai draudimo sutarčiai, prieš tai dėl tos pačios transporto priemonės sudaryta draudimo sutartis pasibaigia~~“.

Numačius šią taisyklę, išvengiama dvigubo draudimo situacijos, todėl nereikalingos papildomos sąlygos reguliuojančios draudimo išmokos mokėjimo klausimus esant dvigubam draudimui.

Taip pat, siekiant išvengti draudėjų klaidinimo, Asociacijos siūlo atitinkamai koreguoti Projekto 8 str. 1 d.:

„Pasikeitus apdraustos transporto priemonės savininkui naujasis transporto priemonės savininkas, prieš pradėdamas naudoti transporto priemonę, privalo užtikrinti, kad būtų sudaryta nauja draudimo sutartis laikantis šio įstatymo ~~4 straipsnio 4 dalies 6 straipsnio 10 dalies~~ nuostatų“.

17. Dėl nepagrįsto draudimo sutarties galiojimo laikotarpio ribojimo

Projekto 9 str. 2 d. pakartoja Įstatyme galiojusią nuostatą, kad „Iprastinė draudimo sutartis sudaroma 12 mėnesių terminui. <...>“. Atitinkamai, Projekto 9 str. 1 d. papildoma antru sakiniu: „Draudimo sutartis įsigalioja nuo joje nurodytos datos. Laikomos niekinėmis bet kokios

draudimo sutarties sąlygos, kurios siaurina pagal šį įstatymą numatytą draudimo apsaugą ir (arba) numato išankstinius susitarimus dėl sudaromos draudimo sutarties nutraukimo šalių susitarimu po tam tikro laiko“.

Draudimo brokerių bendruomenė atkreipia dėmesį į istorines Įstatymo 9 str. 2 d. pirmo sakinio atsiradimo aplinkybes. Ši nuostata nebuvo perkelta iš ankstesnių Direktyvos redakcijų, ši nuostata buvo numatyta kaip nacionalinio reguliavimo dalykas pačioje Įstatymo atsiradimo pradžioje, kai valstybė siekė bet kokiais įmanomais būdais paskatinti TPVCAPD sutarčių sudarymą. Kol visuomenei šio draudimo produkto privalomumo pobūdis dar buvo neįprastas, reikalavimas draudimo sutartis sudaryti ne trumpesniam nei 12 mėn. laikotarpiui leido užtikrinti, kad jau sudaręs draudimo sutartį asmuo draudimo apsaugą turės bent metus laiko.

Šiandien, praėjus 22 metams po Įstatymo atsiradimo, Lietuvos transporto priemonių valdytojų rinkoje draustumo problema nebėra tokia opi. Žinoma, visuomet atsiranda atvejų, kai TPVCA nėra apdraudžiama, tačiau tokie atvejai yra išimtiniai ir jie yra neišvengiami, nepriklausomai nuo numatyto privalomo draudimo apsaugos laikotarpio. Be to, yra kitos Įstatymo nuostatos, kurios užtikrina TPVCAPD privalomumą, pavyzdžiui, Įstatymo 4 str.

Tačiau priešingai nei prieš 22 metus, TPVCAPD rinka šiuo metu susiduria su technologiniais iššūkiais, kai reikia užtikrinti TPVCAPD atitiktį su jau įvykusiais technologiniais pokyčiais taip, kad jis būtų panaudojamas ir pritaikomas. Pavyzdžiui, privalomo 12 mėn. draudimo laikotarpio reikalavimas neleistų Lietuvoje vystyti „insurtech“ produktams, siūlantiems TPVCAPD „pagal poreikį“ (angl. *on demand*), kai draudimo apsauga galioja tik tuo konkrečiu metu, kol transporto priemonė yra naudojama tai pažymėjus el. programėlėje.

Be to, įpareigojimas sudaryti TPVCAPD sutartis 12 mėn. laikotarpiui visiškai neveikia praktikoje. Šiandien draudikai suteikia galimybę sudaryti kur kas trumpesnio laikotarpio draudimo sutartis, pvz. 1 mėn. laikotarpio. Todėl reikalavimas taikyti 12 mėn. privalomą draudimo sutarties galiojimo laikotarpį būtų laikomas žingsniu „atgal“ TPVCAPD produkto pritaikyme vartotojų poreikiams ir technologiniams pokyčiams.

Atsižvelgiant į tai, kad Direktyva nenustato minimalaus draudimo sutarties galiojimo laikotarpio, o Projekto tikslas yra pritaikyti TPVCAPD nuostatas prie jau įvykusių technologinių ir rinkos pokyčių bei užtikrinti sklandesnę TPVCAPD reikalavimų įgyvendinimą, siūlome koreguoti Projekto 9 str. 2 d., pašalinant reikalavimą sudaryti sutartis fiksuotam 12 mėn. laikotarpiui:

~~„Iprastinė draudimo sutartis sudaroma 12 mėnesių terminui. Draudikas išduoda draudėjui įprastinės draudimo sutarties sudarymą ir suteikiamą draudimo apsaugą patvirtinantį draudimo liudijimą. Jame nurodomas draudimo liudijimo galiojimo laikotarpis, ne trumpesnis kaip vienas mėnuo, už kurį sumokėta draudimo įmoka. Draudimo sutarties galiojimo laikotarpiu gali būti išduodami keli draudimo liudijimai.“~~

Bei atitinkamai koreguoti Projekto 9 str. 1 d., pašalinant perteklinę nuostatą, ribojančią galimybę susitarti dėl trumpesnio draudimo sutarties galiojimo laikotarpio, kuri taps nebeaktuali pašalinus 12 mėn. apribojimą:

~~„Draudimo sutartis įsigalioja nuo joje nurodytos datos. Laikomos niekinėmis bet kokios draudimo sutarties sąlygos, kurios siaurina pagal šį įstatymą numatytą draudimo apsaugą ir (arba) numato išankstinius susitarimus dėl sudaromos draudimo sutarties nutraukimo šalių susitarimu po tam tikro laiko.“~~

18. Dėl normų, reglamentuojančių teisę nemokėti draudimo įmokų dėl nenaudojamos transporto priemonės, pašalinimo iš Projekto

Projekto 9 str. 3 d. reglamentuoja draudėjo atleidimą nuo draudimo įmokų mokėjimo ir šio veiksmo sąlygotas pasekmes, „jei draudėjas ketina nenaudoti transporto priemonės ilgiau kaip vieną mėnesį“.

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad šios nuostatos aktualumas prarado prasmę, kadangi:

- 1) Ši nuostata buvo įtvirtinta Įstatyme kaip nacionalinės teisės reguliavimo dalykas (analogiška nuostata nebuvo numatyta ankstesnėse Direktyvos redakcijose), kai reikėjo reglamentuoti tokias situacijas, kai transporto priemonė stovi garaže ar kieme nenaudojama ir todėl draudėjas pageidauja nemokėti draudimo įmokų už nenaudojamą draudimo apsaugos laikotarpį;
- 2) ESTT įtvirtino teismų praktiką¹⁴, numatančią, kad transporto priemonės stovėjimo ir nejudėjimo laikotarpis yra natūralūs ir būtini etapai, kurie sudaro jos, kaip transporto priemonės, naudojimo dalį. Taigi, transporto priemonė yra naudojama pagal jos, kaip transporto priemonės, funkciją, taip pat iš esmės tada, kai ji stovi tarp dviejų judėjimo momentų. ESTT konstatavo, kad transporto priemonės pastatymas privačiame garaže yra jos naudojimas, kuris atitinka jos, kaip transporto priemonės, funkciją, nepriklausomai nuo to, kad ji garaže stovėjo daugiau kaip 24 valandas;
- 3) Remiantis ESTT suformuota teismų praktika, Direktyva įtvirtino naują „transporto priemonės naudojimo“ sąvoką, kuri buvo perkelta į Projekto 2 str. 18 d. Šios sąvokos pagalba transporto priemonės „stovėjimas“ taip pat yra įtrauktas į transporto priemonės naudojimo sąvoką – vadinasi, transporto priemonė privalo būti apdrausta ir draudimo apsauga privalo galioti net jai stovint;
- 4) Jei transporto priemonės valdytojas visgi atlieka su transporto priemone tokius veiksmus, kurie nebūtų laikomi „transporto priemonės naudojimu“ taip, kaip tai numatyta Projekto 2 str. 18 d. (pvz. transporto priemonė yra remontuojama dirbtuvėse), – draudėjas visada turi teisę nutraukti sudarytą draudimo sutartį ir atsiimti įmoką už nepanaudotą draudimo apsaugos galiojimo laikotarpį.

Atsižvelgiant į tai, kad Projekto 9 str. 3 d. reglamentavimas neatitiktų šiandien galiojančios teismų praktikos, Direktyvos nuostatos ir rinkos praktikos, Asociacijos siūlo šią nuostatą pašalinti iš Projekto.

Atitinkamai siūloma koreguoti ir Projekto 11 str. 7 d.:

„Jeigu draudėjas draudimo sutartyje nustatytu laiku nesumokėjo draudimo įmokos už teikiamą pagal draudimo sutartį draudimo apsaugą ir per tą laikotarpį pagal šią draudimo sutartį apdrausta transporto priemone buvo padaryta žala ~~arba žala buvo padaryta, kai draudėjas buvo atleistas nuo draudimo įmokos mokėjimo pagal šio įstatymo 9 straipsnio 3 dalį~~, draudikas, išmokėjęs išmoką, turi teisę reikalauti iš draudėjo grąžinti dėl padarytos žalos draudiko išmokėtas sumas.“

19. Dėl teisės atidėti draudimo įmokų sumokėjimo momentą

Projekto 11 str. 7 d., atkartojanti analogišką Įstatymo nuostatą, numato, kad: „Jeigu draudėjas draudimo sutartyje nustatytu laiku nesumokėjo draudimo įmokos už teikiamą pagal draudimo sutartį draudimo apsaugą ir per tą laikotarpį pagal šią draudimo sutartį apdrausta transporto priemone buvo padaryta žala arba žala buvo padaryta, kai draudėjas buvo atleistas nuo

¹⁴ 2019 m. birželio 20 d. sprendimas Lína Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517.

draudimo įmokos mokėjimo pagal šio įstatymo 9 straipsnio 3 dalį, draudikas, išmokėjęs išmoką, turi teisę reikalauti iš draudėjo grąžinti dėl padarytos žalos draudiko išmokėtas sumas“.

Ši nuostata iš esmės nustato, kad draudimo įmokos pagal TPVCAPD sutartis privalo būti sumokamos iki draudimo sutarties įsigaliojimo dienos. Joks draudimo įmokos atidėjimo laikotarpis nėra galimas. O jei įmoka nėra sumokama laiku – draudimo apsauga negalioja ir draudikas įgyja teisę iš draudėjo susigrąžinti visą trečiajam nukentėjusiam asmeniui išmokėtą išmoką.

Tačiau toks reguliavimas nėra patogus nei draudikams, nei draudėjams ir neatitinka jau seniai rinkoje įsitvirtinusios praktikos, kai nepaisant to, kad draudėjas dar nesumokėjo draudimo įmokos, draudikas vis vien teikia draudimo apsaugą nuo draudimo sutartyje nurodytos datos, moka draudimo išmoką nukentėjusiajam, o draudėjas sumoka įmoką pavėluotai.

Todėl, siekiant įtvirtinti TPVCAPD sklandesnį naudojimą, atitikimą realiai rinkoje susiklosčiusiai praktikai ir palengvinti šalims draudimo sutarties sudarymo procesą, Asociacijos siūlo Projekto 11 str. 7 d. įtvirtinti DĮ 96 str. atitinkantį reglamentavimą. T. y. siūloma numatyti, kad draudimo apsauga pagal TPVCAPD sutartis įsigaliotų nuo draudimo sutartyje numatytos datos. Analogiškai, jei draudimo sutarties šalys sutartų dėl įmokos atidėjimo, tuomet įvykus draudžiamajam įvykiui tuo laikotarpiu, kai apsauga jau galiojo, o įmoka dar nebuvo sumokėta, draudikas mokėtų draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui, o draudėjas privalėtų draudikui sumokėti draudimo įmoką.

Atitinkamai, siūlome Projekto 11 str. 7 d. koreguoti toliau numatytu būdu:

„Jeigu draudėjas draudimo sutartyje nustatytu laiku nesumokėjo draudimo įmokos už teikiamą pagal draudimo sutartį draudimo apsaugą ir per tą laikotarpį pagal šią draudimo sutartį apdrausta transporto priemonė buvo padaryta žala ~~*arba žala buvo padaryta, kai draudėjas buvo atleistas nuo draudimo įmokos mokėjimo pagal šio įstatymo 9 straipsnio 3 dalį*~~, draudikas, išmokėjęs išmoką, turi teisę reikalauti iš draudėjo grąžinti *nesumokėtos įmokos dalį dėl padarytos žalos draudiko išmokėtas sumas*“.

20. Dėl „eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų“ sąvokos

Projekto rengėjai (Projekto 12 str. pavadinime, bei kituose Projekto straipsniuose) siūlo Įstatyme vartojamą sąvoką „su įvykiu susijęs transporto priemonės valdytojas“ keisti į sąvoką „eismo įvykyje dalyvavęs transporto priemonės valdytojas“.

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad transporto priemonės valdytojo atsakomybė nėra siejama su tuo, ar atsakingas transporto priemonės valdytojas eismo įvykio momentu buvo eismo įvykio vietoje (pvz. transporto priemonė dėl netinkamo jos pastatymo įkalnėje, nepasirūpinus jos stabilium stovėjimu, riedėdama nuo kalno partrenkia pėsčiąjį ir jį sužaloja; transporto priemonė dėl transporto priemonės valdytojo kaltės (ignoruoto techninio gedimo) užsiliepsnoja stovėjimo aikštelėje ir dėl to apgadinamos šalia esančios transporto priemonės). Atsižvelgiant į nurodytus pavyzdžius, siūlomas Projekto pakeitimas nepagrįstai susiaurina už įvykį atsakingo transporto priemonės valdytojo sąvoką, tokiu būdu susiaurindamas ir tokiam asmeniui priskirtas pareigas.

Taigi, siūlytina visame Projekte palikti iki šiol Įstatymo 12 str. naudotą sąvoką – „su eismo įvykiu susijęs transporto priemonės valdytojas“ pakeičiant ar pakoreguojant žemiau nurodytas Projekto teisės normas, kad būtų išlaikomas Projekto sąvokų vientisumas.

Projekto 2 str. 4 p. „*Eismo įvykio deklaracija – eismo įvykyje dalyvavusių su eismo įvykiu susijusių* transporto priemonių valdytojų <...>“

Projekto 12 str. pavadinimą: „~~Eismo įvykyje dalyvavusių~~ **Su eismo įvykiu susijusių** transporto priemonių valdytojų pareigos“

Projekto 12 str. 1 d.: „Įvykus eismo įvykiui, su juo susijęs ~~jame dalyvavęs~~ transporto priemonės valdytojas privalo:“

Projekto 12 str. 1 d. 3 p. „kai eismo įvykio dalyviai – ~~eismo įvykyje dalyvavusių su eismo įvykiu susijusių~~ transporto priemonių valdytojai – sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir, vadovaudamiesi Kelių eismo taisyklių nuostatomis, sutaria nekviesti policijos į eismo įvykio vietą <...>“.

Projekto 22 str. 2 d. „Jei su eismo įvykiu susijęs ~~eismo įvykyje dalyvavęs~~ apdraustos transporto priemonės valdytojas nevykdė šio įstatymo 12 straipsnyje nustatytų pareigų ar jas vykdė netinkamai arba padidino žalą dėl savo kaltės, draudikas turi teisę reikalauti iš transporto priemonės valdytojo grąžinti išmokėtą sumą ar jos dalį.“

21. Dėl su eismo įvykiu susijusių transporto priemonės valdytojų pareigos pranešti policijai apie įvykį pagal KET

Projekto 12 str. nustato su eismo įvykiu susijusių transporto priemonių valdytojų pareigas, galiojančias visais atvejais, kai asmenys patenka į Lietuvos Respublikos teisės taikymo apimtį (įskaitant Įstatymą), Projekto 12 str. 1 d. 2 p. detalizuoja KET sąvoką ją susiedamas išimtinai su Lietuvos Respublikos Vyriausybės tvirtinamomis KET: „apie eismo įvykį nedelsdamas pranešti policijai Lietuvos Respublikos Vyriausybės tvirtinamose Kelių eismo taisyklėse (toliau – Kelių eismo taisyklėse nustatytais atvejais)“.

Atkreipiame dėmesį, kad nurodyta su eismo įvykiu susijusio transporto priemonių valdytojo pareiga turi būti vykdoma Įstatyme nustatyta tvarka. Kitu atveju, pagal Įstatymo 19 str. 5 d., draudimo išmoka gali būti nemokama, nes pranešimas apie eismo įvykį KET nustatyta tvarka yra viena iš būtinųjų draudimo išmokos mokėjimo sąlygų: „Išmoka mokama, kai yra nustatytas draudžiamąjį įvykio faktas ir žalos dydis, jei Kelių eismo taisyklėse nustatytais atvejais apie eismo įvykį buvo pranešta policijai, o nukentėjęs trečiasis asmuo pateikė atsakingam draudikui arba Biurui turimus eismo įvykio ir žalos įrodymus, laikėsi draudiko ar Biuro nurodymų, jeigu jie buvo duoti, <...>“. Taip pat Įstatymo 22 str. 2 d. numato draudiko teisę susigrąžinti dalį išmokėtos draudimo išmokos, jei su eismo įvykiu susijęs transporto priemonės valdytojas pažeidė Įstatymo 12 str. numatytas pareigas (įskaitant pareigą pranešti apie eismo įvykį policijai).

Pažymėtina, kad Projekte numatytas sąvokos „Kelių eismo taisyklės“ patikslinimas visiškai nederina su eismo įvykiu susijusio transporto priemonių valdytojo pareigomis tuo atveju, jei įvykis įvyksta ne Lietuvos Respublikos teritorijoje, o užsienyje. Asociacijų žiniomis, tokią ydingą praktiką, t. y. minėtos transporto priemonių valdytojų pareigos įvykdymo kvalifikavimą atlikti remiantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintomis KET, draudikai yra mėginę taikyti, tačiau teismų praktikoje buvo aiškiai pasisakyta, kad apie šios pareigos turinį turi būti sprendžiama pagal konkrečios valstybės, kurioje įvyko eismo įvykis, taisykles ir susiklosčiusią eismo įvykių administravimo praktiką.

Be kita ko, toks reguliavimas, t. y. įpareigojimas visuomet apie savo pareigos (pranešti policijai) apimtį spręsti pagal KET, nederina su nustatytomis taikytinos teisės normomis, įskaitant, bet neapsiribojant (CK 1.44 str., 1971 m. gegužės 4 d. Hagos konvenciją dėl eismo įvykiams taikytinos teisės, 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 864/2007 dėl nesutartinėms prievolėms taikytinos teisės (**Roma II**)).

Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, siūlome Projekto 12 str. 1 d. 2 p. palikti tokį, koks šis yra šiuo metu galiojančioje Įstatymo redakcijoje, t. y. nedetalizuojant, kad tai yra būtent KET arba Projekto 12 str. 1 d. 2 p. išdėstyti taip:

„apie eismo įvykį nedelsdamas pranešti policijai *taikytinuose teisės aktuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės tvirtinamose Kelių eismo taisyklėse (toliau – Kelių eismo taisyklės)* nustatytais atvejais“.

22. Dėl draudėjui patogių ir priimtinių informacijos teikimo būdų nustatymo

Projekto 12 str. 1 d. 5 p. nurodomas naujas būdas, kaip draudėjas privalo pranešti draudikui apie įvykusį eismo įvykį: „per 3 darbo dienas nuo eismo įvykio dienos raštu ar kitu draudiko nurodytu būdu pranešti draudikui, apdraudusiam jo civilinę atsakomybę, apie eismo įvykį, dėl kurio jis yra atsakingas <...>“.

Šis būdas nėra reglamentuojamas Direktyvoje, nėra aiškinamas ir Aiškinamajame rašte.

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad pranešimo apie eismo įvykį būdai visų pirma turi būti patogūs ir priimtini draudėjui, bet ne tik draudikui. Aiškinamojo rašto 1 p. pabrėžiamas Projekto tikslas užtikrinti TPVCPD reikalavimų įgyvendinimą. Vadinasi, tik numčius tokius pranešimo apie įvykusį eismo įvykį draudikui būdus, kurie bus patogūs ir prieinami draudėjui, bus užtikrinamas lengvesnis draudėjo pareigų įgyvendinimas bei minėtas šio Projekto tikslas.

Todėl siūlome koreguoti Projekto 12 str. 1 d. 5 p. nustatant, kad draudėjas gali įvykdyti savo pareigą pranešti draudikui apie eismo įvykį bet koku jam patogu būdu, įskaitant ir draudiko nurodytais būdais:

„per 3 darbo dienas nuo eismo įvykio dienos raštu, *elektroninėmis ryšio priemonėmis, draudimo sutartyje nustatytu* ar kitu, draudiko nurodytu, būdu pranešti draudikui, apdraudusiam jo civilinę atsakomybę, apie eismo įvykį, dėl kurio jis yra atsakingas <...>“.

Siekiant užtikrinti Įstatyme vartojamų sąvokų vientisumą, atitinkamai siūlome papildyti ir Projekto 6 str. 9 d.:

„Su draudimo sutartimi susiję draudimo sutarties šalių pareiškimai ir pranešimai turi būti pateikiami raštu, *elektroninėmis ryšio priemonėmis, draudimo sutartyje nustatytu ar kitu, draudiko nurodytu, būdu*. Šiuo ir kitais šiame įstatyme nustatytais informacijos teikimo raštu atvejais informacija teikiama vadovaujantis Draudimo įstatyme nustatytais informacijos pateikimo draudėjams, apdraustiesiems, naudos gavėjams ar nukentėjusiems tretiesiems asmenims sąlygomis“.

23. Dėl nukentėjusiojo asmens prievolės pranešti atsakingam draudikui ar Biurui, jei jis tiesiogiai kreipiasi į kaltininką dėl padarytos žalos atlyginimo

Projekto 13 str. 1 d. papildyta nuostata, kuri numato, kad „Jeigu nukentėjęs trečiasis asmuo dėl žalos atlyginimo kreipiasi tiesiogiai į už eismo įvykį ar žalą atsakingą asmenį – kaltininką, nukentėjęs trečiasis asmuo apie tai turi nedelsdamas, ne vėliau kaip per 3 darbo dienas nuo tokio kreipimosi dienos, raštu pranešti atsakingam draudikui arba Biurui“.

Aiškinamojo rašto 4.15. p. toks Projekto papildymas grindžiamas šiais argumentais: „Kaip papildomas saugiklis siekiant išvengti dvigubo žalos atlyginimo rizikos numatoma nukentėjusio trečiojo asmens pareiga raštu pranešti atsakingam draudikui ar Biurui, jeigu dėl žalos atlyginimo buvo kreiptasi tiesiogiai į kaltininką“.

Asociacijų įsitikinimu, tokio reguliavimo tikslas *per se* yra tiek teisėtas, tiek pagrįstas, tačiau turėtų būti šiek tiek patikslintas, siekiant palengvinti jame nustatytų reikalavimų įgyvendinimą visiems eismo įvykio dalyviams.

Visų **pirma**, reikalavimas atskirai informuoti atsakingą draudiką ar Biurą apie tai, kad nukentėjęs asmuo kreipėsi dėl žalos atlyginimo į kaltininką, turėtų būti nustatomas ne absoliučiai visais atvejais, bet tik tada, kai nukentėjęs asmuo jau yra pranešęs apie įvykį atsakingam draudikui ar Biurui bei pareikalavęs žalos atlyginimo iš jo. Tokiu atveju, Projekto 13 str. 1 d. siūloma nuostata atliks savo tiesioginę paskirtį, užtikrins, kad nukentėjusiajam nebūtų du kartus atlyginama ta pati žala. Bet ir iš kitos pusės, toks reguliavimas tuomet nenustatytų visiškai nereikalingos pareigos informuoti draudiką ar Biurą tais atvejais, kai dėl vienokių ar kitokių priežasčių iš jų iš viso nėra rašoma žalos atlyginimo.

Antra, Projekto 13 str. 1 d. numatytas reikalavimas turėtų būti įgyvendinamas nustatant atitinkamas pareigas ne nukentėjusiam asmeniui, niekaip sutartiniais santykiais nesusijusiam su draudiku, bet draudėjui / už žalą atsakingam asmeniui, t. y. tiems subjektams, kuriems (1) yra žinomas draudikas ar Biuras, kuriam reikėtų pranešti apie šias aplinkybes; (2) kurie turi Įstatyme nustatytas pareigas teikti informaciją draudikui po įvykusio eismo įvykio arba turi su draudiku sutartinius santykius; (3) asmenims, kurių turtiniai interesai yra apdrausti TPVCAPD sutartimi.

Kadangi Įstatymo 19 str. 6 d. draudėjui jau šiuo metu numato pareigą tiesioginę žalą atlyginimą nukentėjusiajam derinti su draudiku, manytina, kad papildomos pareigos nustatymas atsakingam už žalą asmeniui – kaltininkui – būtų pakankamas saugiklis, atitinkantis Aiškinamajame rašte numatytus tikslus.

Kartu atkreipiame dėmesį, kad pats nukentėjusiojo asmens kreipimasis į kaltininką dar nesukelia jokių teisinių ar finansinių pasekmių ir yra gana įprastas veiksmas po eismo įvykio, nes būtent tokiu būdu gaunama informacija apie TPVCAPD sutartį, jos sąlygas ir kita nukentėjusiajam reikalinga informacija.

Galiausiai Asociacijos yra susirūpinusios, kad tokios naujos pareigos nukentėjusiesiems nustatymas Įstatyme gali išbalansuoti TPVCAPD šalių tarpusavio interesus ir gali tapti formaliu pagrindu mažinti draudimo išmokas, o tai pažeistų nukentėjusiųjų asmenų interesus ir teisę į visišką nuostolių atlyginimą.

Trečia, pareiga informuoti atsakingą draudiką ar Biurą per 3 darbo dienas nuo tada, kai nukentėjęs asmuo kreipėsi į kaltininką dėl žalos atlyginimo, taip pat vertintina kaip apsunkinanti TPVCAPD reikalavimų įgyvendinimą. Nukentėjęs asmuo gali kreiptis į kaltininką labai įvairiais būdais – parašyti el. laišką, SMS žinutę ar net išsiųsti registruotą laišką, kas sąlygoja, kad egzistuoja labai įvairių aplinkybių, dėl kurių kaltininkas gali ne iš karto pamatyti nukentėjusiojo kreipimąsi (pvz. eismo įvykio metu sugadinamas kaltininko mob. telefonas, dėl ko šis kurį laiką jo neturi). Todėl siūloma numatyti pareigą kaltininkui informuoti draudiką ar Biurą per 3 darbo dienas nuo sužinojimo apie nukentėjusiojo kreipimąsi.

Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, Draudimo brokerių bendruomenės įsitikinimu, Projekto 13 str. 1 d. įtvirtinta pareiga visais atvejais, net tada, kai žalą atlyginimo nereikalaujama iš draudiko ar Biuro, bei pareiga nustatyta nukentėjusiajam, yra perteklinė, siūlytina ją visa apimtimi išbraukti iš Projekto 13 str. 1 d. arba koreguoti nustatant tokią pareigą už žalą atsakingam asmeniui – draudėjui:

„Jeigu nukentėjęs trečiasis asmuo dėl žalos atlyginimo kreipiasi *ir į atsakingą draudiką ar Biurą ir* tiesiogiai į už eismo įvykį ar žalą atsakingą asmenį – kaltininką, ~~nukentėjęs trečiasis asmuo-draudėjas~~ apie tai turi nedelsdamas, ne vėliau kaip per 3 darbo dienas nuo *sužinojimo*

apie tokį kreipimąsi į kaltininką tokio kreipimosi dienos, raštu pranešti atsakingam draudikui arba Biurui.“

24. Dėl draudimo išmokos išmokėjimui būtinų sąlygų nustatymo

Projekto 16 str. 1 d. pakoreguota nustatant, kad „Atsakingas draudikas arba Biuras moka išmoką, jeigu eismo įvykio metu naudojant šio įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą transporto priemonę bei esant visoms sąlygoms konstatuoti transporto priemonės valdytoju dėl padarytos žalos nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda civilinė atsakomybė valdytojo civilinę atsakomybę yra padaryta žala.“

Aiškinamojo rašto 4.18 p. nurodyta, kad tokiais pakeitimais siekiama aiškiau išdėstyti nuostatas, reglamentuojančias draudimo išmokos mokėjimo principus. Minėta Projekto 16 str. 1 d. nuostata turi būti vertinama kartu su Įstatymo 19 str. numatyta išmokos mokėjimo tvarka.

Draudimo brokerių bendruomenė atkreipia dėmesį, kad toks nustatytas reguliavimas reiškia, kad prievolė surinkti įrodymus / įsitikinti transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės kilimu dar labiau griežtėja, numatant, kad išmoka bus mokama, tik esant visoms sąlygoms konstatuoti transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę. Ši teisės norma gali būti pernelyg plačiai interpretuojama teigiant, kad visų sąlygų nustatymas yra įmanomas tik pasibaigus baudžiamosios bylos nagrinėjimui, t. y. pripažinus su eismo įvykiu susijusį transporto priemonės valdytoją kaltu dėl įvykusio eismo įvykio.

Atkreipiame dėmesį, kad šiuo metu Įstatyme įtvirtintas reguliavimas yra kiek lankstesnis, o draudiko teisė nemokėti draudimo išmokos, kai eismo įvykio kilimo aplinkybės yra aiškos, galima tik kai žalos atlyginimo nustatymas priklauso nuo sprendimo baudžiamojoje, administracinėje ar civilinėje byloje (Įstatymo 19 str. 2 d.).

Be kita ko, Projekto 16 str. 2 dalyje numatyta, kad „Atsakingas draudikas taip pat moka išmoką dėl apdrausta transporto priemone padarytos žalos, kai ją vairavusio asmens tapatybė yra nežinoma, tačiau žala padaryta aplinkybėmis, kurios yra pagrindas atsirasti šios transporto priemonės savininko ar kito jos valdytojo atsakomybei pagal Civilinio kodekso 6.270 straipsnį.“

Kitaip tariant, neidentifikavus konkretaus transporto priemonės valdytojo ir atitinkamai nesant visoms sąlygoms konstatuoti transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę už padarytą žalą.

Asociacijos taip pat pažymi, kad Direktyvos 26 str. numato Valstybių narių pareigą imtis visų tinkamų priemonių, siekiant palengvinti galimybę nukentėjusiesiems asmenims, jų draudikams ar teisiniams atstovams laiku gauti pagrindinius duomenis, reikalingus žalai sureguliuoti. Ši nuostata kartu reiškia, kad žalos sureguliuojimui svarbūs pagrindiniai duomenys, leidžiantys kaip įmanoma greičiau atstatyti nukentėjusiuosius į iki eismo įvykio buvusią padėtį, tad bet kokie pertekliniai įrodymų/konstatavo reikalavimai pažeidžia Direktyvos tikslus.

Kita vertus ir DĮ nuostatos (98 str. 2 d.) numato būtent draudiko (o ne kitų asmenų ir(ar) institucijų) pareigą tirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui nustatyti. Lietuvos bankas savo rekomendacijose taip pat yra ne kartą pabrėžęs draudiko pareigą realiai tirti eismo įvykio aplinkybes, o ne tik formaliai rinkti policijos pažymą ir kitus dokumentus. Kadangi DĮ 98 str. 3 d. 1 p. nustato, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmoką, neįsitikinęs, kad draudžiamasis įvykis buvo, tai ir Projekte numatytos nuostatos turėtų būti susietos su draudžiamojo įvykio, o ne transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės sąlygų konstatavimu.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pažymėjo, kad TPVCAPD tikslas – garantuoti dėl šiuo draudimu apdraustos transporto priemonės poveikio eismo įvykio metu nukentėjusių ir patyrusių žalą trečiųjų asmenų nuostolių atlyginimą įstatyme ir sutartyje nustatytos TPVACPD suma, taip pat užtikrinti transporto priemonę naudojančių valdytojų turtinius interesus, susijusius su civiline atsakomybe, kilusia naudojant šiuo draudimu apdraustą transporto priemonę.¹⁵ Kitaip tariant, pirmiausiai būtina pasirūpinti nukentėjusiųjų asmenų interesais, atlyginant jų patirtus nuostolius (žalą), kuriuos sukėlė TPVCAPD sutartimi apdrausta transporto priemonė, o konkretaus asmens civilinės atsakomybės įrodinėjimo ir kilimo klausimai šiuo atveju laikytini šalutiniais, reikšmingais regresio ir subrogacijos įgyvendinimui, draudimo rizikos vertinimui.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta ir siekiant, kad žalos sureguliojimas būtų greitas ir sklandus, o draudikui būtų palikta DĮ įtvirtintas pareigas atitinkanti diskrecija, siūlome Projekto 16 str. 1 d. išdėstyti taip:

„Atsakingas draudikas arba Biuras moka išmoką, jeigu eismo įvykio metu naudojant šio įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje nurodytą transporto priemonę *įvyko draudžiamasis įvykis bei esant pagrindui konstatuoti transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę yra padaryta žala*“.

25. Dėl Biuro pareigos mokėti draudimo išmoką draudikui iškėlus bankroto bylą

Projekto 17 str. 1 d. 3 p. papildomas nuostata, numatančia, kad Biuras moka išmoką nukentėjusiesiems tik tuo atveju, jei atsakingo draudiko atžvilgiu įsiteisėja nutartis iškelti bankroto bylą: „kaltininkas žalos padarymo momentu yra apsidraudęs transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu (turi galiojančią draudimo sutartį), tačiau atsakingam draudikui – Biuro nariui iškelta bankroto byla (yra įsiteisėjusi teismo nutartis iškelti bankroto bylą)“.

Asociacijos atkreipia dėmesį, kad skliausteliuose numatytas papildymas kaip sinonimas bankroto bylos iškėlimui nėra tikslus. Teisiniai momentai, kai „iškeliama bankroto byla“ ir kai „įsiteisėja teismo nutartis iškelti bankroto bylą“ nėra tapatūs. Nutartis dėl bankroto bylos iškėlimo gali būti skundžiama per 7 d., o skundo perdavimas ir nagrinėjimas Apeliacinės instancijos teisme gali trukti ir daugiau nei porą mėnesių. Vadinas, nuo bankroto bylos iškėlimo iki nutarties įsiteisėjimo viso gali atsirasti daugiau nei 2 mėn. laiko tarpas.

Atsižvelgiant į tai, kad nuo bankroto bylos inicijavimo iki teismo nutarties iškelti bankroto bylą įsiteisėjimo gali susidaryti nemažas laiko tarpas, jo metu nukentėjęs asmuo faktiškai negalėtų gauti draudimo išmokos. Taip pat kyla klausimas, kas būtų laikomas atsakingu už žalos tuo laikotarpiu, kai nukentėjęs trečiasis asmuo jau kreipėsi į teismą dėl žalos atlyginimo, o atsakingo eismo įvykio kaltininko draudikas jau tapo nemokus, tačiau dar nėra įsiteisėjusi teismo nutartis dėl bankroto bylos iškėlimo. Gali susidaryti situacijos, kai tokiais atvejais pats kaltas vairuotojas būtų priverstas atlyginti žalą, nors buvo apsidraudęs TPVCAPD.

Siekiant išvengti teisinio netikrumo situacijų, siūlome atsisakyti skliausteliuose numatyto Projekto 17 str. 1 d. 3 p. papildymo:

„kaltininkas žalos padarymo momentu yra apsidraudęs transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu (turi galiojančią draudimo sutartį), tačiau atsakingam draudikui – Biuro nariui iškelta bankroto byla ~~(yra įsiteisėjusi teismo nutartis iškelti bankroto bylą)~~“.

¹⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. rugsėjo 30 d. nutartis c. b. Nr. 3K-3-382/2009.

26. Dėl franšizės taikymo turtinei žalai, kurią kompensuoja Biuras

Projekto 17 str. 1 d. 3 p. numatyta, kad „Biuras moka išmoką pagal šio straipsnio 1 dalies 2 punktą taikydamas 300 eurų franšizę, kuri išskaičiuojama tik iš nustatytos žalos turtui sumos.“

Ši nuostata Projekte numatyta vadovaujantis Direktyvos 3 d. 2 pastraipa, kuri išdėstyta taip: „Vis dėlto, jeigu įstaiga bet kuriam dėl to paties įvykio, kurio metu žala turtui buvo padaryta nenustatyta transporto priemone, nukentėjusiam asmeniui išmokėjo žalos atlyginimą už patirtą didelę žalą asmeniui, valstybės narės negali leisti neatlyginti žalos turtui remiantis tuo, kad transporto priemonė yra nenustatyta. Nepaisant to, valstybės narės gali numatyti ne didesnę kaip 500 eurų franšizę, kurią padengia tokią žalą turtui patyręs nukentėjęs asmuo.“

Asociacijos supranta, kad Direktyva iš esmės suteikia teisę (bet ne pareigą) įtvirtinti Įstatyme franšizę, kuri būtų taikoma Direktyvoje numatytais atvejais, t. y. kai Biuras atlygina didelę eismo įvykio metu padarytą žalą asmeniui (sunkaus sveikatos sutrikdymo atveju) ir žalą, kuri padaryta asmens turtui.

Visų **pirma** pažymime, kad Įstatyme numatytos sąvokos, t. y. žala asmeniui ir žala turtui nei Įstatyme, nei teismų praktikoje nėra tinkamai atskleistos, o TPVCAPD sutartyse numatytos draudimo sumos yra tokios didelės, kad draudikams net nekyla klausimas, kokiai konkrečiai eilutei priskirti atitinkamą draudimo išmoką, nes bet koku atveju draudimo išmokos nepasiekia draudimo sumų.

Tuo tarpu įvedus franšizę kiekvienu atveju bus svarbu įsivertinti, kas pagal Įstatymą yra laikytina žala turtui, pvz. ar asmens sužalojimo nulemtos negautos pajamos laikytinos žala asmeniui ar žala turtui, o kaip su gydymo išlaidomis? Vadovaujantis CK nuostatomis žala turtui (turtinė žala) gali pasireikšti turto netekimu arba sužalojimu, turėtomis išlaidomis ir negautomis pajamomis (CK 6.249 str. 1 d.), taigi, asmens sužalojimo pasekmės, kurios pasireiškia prarastomis pajamomis ar gydymo išlaidomis, kvalifikuotinos kaip žala turtui. Įstatymo 11 str. numato, kad į kategoriją žala asmeniui patenka ir neturtinė žala, kas leidžia teigti, kad ši sąvoka aiškinama kaip platesnė, nei vien apimanti neturtinę žalą.

Antra, draudimo brokerių bendruomenės manymu, Lietuvos Respublikoje esant nedideliame privačių asmenų turto draustumui ir atsižvelgiant į turto draudimo išmokų vidurkį, franšizės nustatymas nustatytą neproporcingai didelę finansinę naštą nukentėjusiajam, kai kuriais atvejais galimai netgi užkirstų kelią gauti nuostolių atlyginimą (pvz., asmeniui pateikus išankstinę sąskaitą už eismo įvykio metu sužalotų dantų gydymą, draudikas/Biuras tokią sąskaitą pagal šiuo metu galiojančią tvarką galėjo suderinti ir įsipareigoti gydymo įstaigai atlyginti gydymo kaštus po procedūrų atlikimo, tuo tarpu esant franšizei, nukentėjusysis pirmiausiai turėtų pats sumokėti gydymo įstaigai 300 eurų ir tik tuomet galėtų tikėtis žalos atlyginimo įsipareigojimo iš Biuro).

Trečia, numatomas Projekto siūlymas yra visiškai nesuderinamas su Projekto tikslu „didinti eismo įvykiuose nukentėjusių trečiųjų asmenų apsaugą“ (Aiškinamojo rašto 1 p.). Nustačius, kad Biuras įgytų teisę mokėti išmokas nukentėjusiems tretiesiems asmenims, išskaičiuodamas iš jiems atlygintinos žalos 300 eurų dydžio franšizę, tik sumažintų pastarųjų apsaugą, nes nukentėjusiems tretiesiems asmenims būtų nustatyta papildoma pareiga patiems savarankiškai ieškoti eismo įvykio kaltininko ir mėginti iš jo išsireikalauti 300 eurų dydžio sumą. Franšizė gali būti išskaitoma iš eismo įvykio kaltininko (draudėjo), bet tik ne iš nukentėjusiųjų asmenų. Toks Projekto pasiūlymas iš tiesų tik grąžintų nukentėjusiuosius į tuos laikus, kai TPVCAPD iš viso nebuvo ir nukentėjusieji patys ieškodavo kaltininko, kuris jiems atlygintų žalą. Praktikoje pasitaiko labai įvairių situacijų, kaip pvz, eismo įvykį Lietuvoje sukelia Lenkijos pilietis, kurį surasti Lietuvoje gyvenančiam nukentėjusiajam gali būti nepaprastai sunku, arba

Lietuvos pilietis, kuris visiškai neturi pajamų, ir nukentėjusysis gali neturėti galimybių iš jo atgauti 300 eurų dydžio išmokos. Tad daugeliu atveju nukentėję asmenys, kai vairuotojas buvo neapsidraudęs ir išmoką moka Biuras, būtų pastatyti į kur kas blogesnę padėtį nei asmenys, nukentėję apsidraudusių vairuotojų sukeltų eismo įvykių atveju (kai išmoką moka draudikas) – nes Biuro mokamos išmokos atveju nukentėjusieji tiesiog dažniausiai gautų 300 eurų mažesnę išmoką (nes jos nepavyktų atgauti iš kaltininko). Net jei ir pavyktų franšizės dalį atgauti, tai dažniausiai užtruktų nepalyginamai ilgesnį laiko tarpą, tad Projekto siūlymai mažų mažiausiai eliminuotų nukentėjusiųjų teisę į greitą žalos atlyginimą. Todėl atrodo, kad šiuo Projekto pasiūlymu yra saugomi ne nukentėjusiųjų, bet tik Biuro interesai – pareigą ir atsakomybę dėl dalies žalos atlyginimo išsireikalavimo iš kaltininko perkeliant ne kam kitam, bet nukentėjusiems asmenims. Nėra įprasta tokia praktika, kai privalomuosiuose civilinės atsakomybės draudimuose būtų nustatomas franšizės dydis, kuriuo būtų mažinama nukentėjusiems asmenims mokama išmoka (tokių nuostatų nėra nei vienose Lietuvoje galiojančiose privalomojo draudimo taisyklėse).

Taigi, Asociacijos siūlo netaikyti franšizės Biuro mokamoms išmokoms už žalą turtui ir Projekto 17 str. 2 d. nuostatą dėl franšizės taikymo iš viso išbraukti.

27. Dėl perteklinių nedraudžiamųjų įvykių pašalinimo

Projekto 21 str. 1 d. 1 p. numato, kad draudikas arba Biuras yra atleidžiami nuo pareigos mokėti draudimo išmoką, jeigu: „eismo įvykį lėmė karo veiksmai, teroristinis išpuolis, branduolinės energijos poveikis ar aplinkybės, dėl kurių buvo įvesta nepaprastoji padėtis“.

Tuo tarpu galiojančio Įstatymo 21 str. 1 d. 1 p. yra numatyta, kad draudikas ar Biuras nuo išmokos atleidžiami tuo atveju, jei visos minimos aplinkybės (karas, teroristinis išpuolis, branduolinės energijos poveikis ir nepaprastoji padėtis) sukėlė žalą.

Aiškinamojo rašto 4.23 p. numatoma, kad šia Projekto nuostata buvo siekiama „išvengti aplinkybių, kai draudimo išmoka nemokama vien tik dėl esančių aplinkybių (pvz., branduolinės energijos poveikio) ar ypatingojo režimo paskelbimo (pvz., nepaprastosios padėties paskelbimo), siūloma reglamentuoti, kad draudimo išmoka nemokama tik kai eismo įvykį lėmė šiame straipsnyje nurodomos aplinkybės, t. y. turi egzistuoti priežastinis ryšys tarp eismo įvykio ir, pvz., branduolinės energijos poveikio ar nepaprastosios padėties“.

Todėl, priėmus Projektu siūlomus pakeitimus, kyla daug neaiškumų bei potenciali grėsmė skirtingam ir nenuosekliam įvykių, kurie galėtų būti pripažinti (ne)draudžiamaisiais, traktavimui.

Pirma, bet koks eismo įvykis, susijęs su karu, teroristinis išpuolis, branduolinės energijos poveikiu ir nepaprastąja padėtimi, būtų laikomas nedraudžiamuoju. Šiuo atveju atsiranda labai daug galimybių taikyti įvairias ir skirtingas interpretacijas aiškinant, kada eismo įvykis turėtų būti laikomas susijęs ar nulemtas nurodytų aplinkybių. Gali susidaryti situacijos, kai eismo įvykis įvyksta tuo metu, kai šalyje paskelbiama nepaprastoji padėtis, tačiau konkretus eismo įvykis galbūt būtų įvykęs, net jei nepaprastoji padėtis ir nebūtų paskelbta. Arba, jei dėl mieste įvykusio teroristinio išpuolio susidaro spūstys, nusidriekiančios per visą miesto centrą ir įvyksta eismo įvykis pakankamu atstumu nuo teroristinio išpuolio vietos, – nėra aišku, ar šis eismo įvykis taip pat turėtų būti laikomas nulemtu teroristinio išpuolio. Taigi, daugeliu atveju valstybėje įvesta nepaprastoji padėtis ar kitoks ypatingasis teisinis režimas neturi tiesioginės įtakos įvykiams, kurie gali būti pripažinti (ne)draudžiamaisiais.

Antra, svarbu atsižvelgti, ar sudarydamas draudimo sutartį draudėjas galėjo pagrįstai tikėtis gauti draudimo išmoką konkreto įvykio kaip staigaus ir netikėto atsitikimo atveju. Įstatyme esanti draudžiamąjo įvykio sąvoka nedetalizuoja šio įvykio atsiradimo priežasčių, o reikalauja

konkrečių juridinių faktų ir sąlygų pasireiškimo, t. y. (1) transporto priemonės naudojamos kaip transporto priemonė (2) civilinės atsakomybės atsiradimo transporto priemonės valdytojui. Kitaip tariant, nėra analizuojama ar vertinama, kas konkrečiai lėmė draudžiamąjį įvykį (pvz. vairuotojo girtumas, prastos oro sąlygos, ir pan.).

Trečia, laikytina, kad ypatingieji teisiniai režimai (pvz., nepaprastoji padėtis) yra specifinė teisinė aplinka, teisinis režimas, situacija, bet ne draudimo rizika, todėl dažnu atveju ji negali būti laikoma sąlyga, dėl kurios draudimo bendrovės galėtų pasinaudoti teise atsisakyti mokėti draudimo išmokas.

Ketvirta, daugeliu atveju valstybėje įvesta nepaprastoji padėtis ar kitoks ypatingasis teisinis režimas neturi tiesioginės įtakos įvykiams, kurie gali būti pripažinti (ne)draudžiamaisiais. Be to, svarbu atsižvelgti, ar sudarydamas draudimo sutartį draudėjas galėjo pagrįstai tikėtis gauti draudimo išmoką konkretaus įvykio kaip staigaus ir netikėto atsitikimo atveju.

Karo veiksmai taip pat gali būti traktuojami nevienareikšmiškai (pvz., koks tai karas, paskelbtas ar ne, ar kibernetinio karo veiksmai pakliūtų į šią sąvoką, ar karo veiksmai išplitę visoje šalies teritorijoje, ar tik jos dalyje būtų laikomi karu ir pan.).

Penkta, neaišku, kaip tokiu atveju būtų traktuojamos tokios aplinkybės kaip COVID arba pabėgėliai, arba kita panaši situacija, pvz. COVID sergantis asmuo įvažiuo į patikros punktą ir sukėlė eismo įvykį, nepaprastoji padėtis Lietuvoje dėl karo Ukrainoje ir pan. Neaišku, kaip šios situacijos, tiesiogiai neįvardintos nurodomame Projekto punkte, galėtų būti draudikų kvalifikuojamos.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (CK) 6.1014 str. 5 d. numato bendrąją taisyklę, kad draudikas yra atleidžiamas nuo išmokos mokėjimo, „jeigu draudiminis įvykis įvyko dėl karo veiksmų ar radioaktyvaus spinduliavimo poveikio“.

Įvertinus tai, kad CK kaip bendrasis teisės aktas specialiojo Įstatymo atžvilgiu, nustato bendrąją taisyklę, jog įvykiai laikomi nedraudžiamaisiais tik jei yra įvykę dėl karo ar radioaktyvaus spinduliavimo poveikio, siūlome atsisakyti nepagrįsto ir nevienareikšmiškai interpretuojamų papildomų TPVCAPD nedraudžiamųjų įvykių sąrašo išplėtimo. Manome, jog būtina peržiūrėti ir pakoreguoti Projekto 21 str. 1 d. 1 p., suteikiant užtikrintumo draudėjams dėl TPVCAPD apsaugos galiojimo ribų ir dėl jų teisėtų lūkesčių įgyvendinimo:

„eismo įvykį lėmė karo veiksmai, ~~teroristinis išpuolis, branduolinės energijos poveikis~~ ar radioaktyvaus spinduliavimo poveikis aplinkybės, dėl kurių buvo įvesta nepaprastoji padėtis“.

28. Dėl Biuro teisės nemokėti išmokos, kai ją išmokėjo draudikas

Projekto 21 str. 3 d. koreguoja analogišką Įstatymo nuostatą – Įstatyme buvo numatyta, kad Biuras nemoka išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui, jeigu žalą atlygina kaltininkas ar kitas asmuo arba dėl padarytos žalos išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui jau išmokėjo atsakingas draudikas, o Projektu teikiamas siūlymas nuostatą pakoreguoti teigiant, kad Biuras nemoka išmokos, jei išmoką išmoka draudikas.

Visgi, Asociacijoms nėra aiškus numatytos korekcijos tikslas, jis nėra paaiškintas ir Aiškinamajame rašte.

Remiantis Įstatymo galiojančia redakcija, Biuras netenka pareigos mokėti išmokos tik draudikui jau faktiškai išmokėjus išmoką, t. y. jau įvykus juridiniam faktui. Tuo tarpu, pakeitus žodį „išmokėjo“ į „išmoka“, susiklosto situacija, kad Biuras netenka pareigos mokėti išmokos, kai draudikas kažkokiu (Projekte nenurodomu) būdu leidžia nukentėjusiajam suprasti, kad jis išmokės išmoką. Tačiau atlikus tokias korekcijas tampa neaišku, kaip bus traktuojamos

situacijos, kai dėl kokių nors priežasčių galiausiai draudikas neišmokės išmokos – ar tuomet nukentėjęs asmuo galės vėl kreiptis išmokos į Biurą, ar liks be jokios išmokos.

Siekiant išvengti neaiškaus reglamentavimo situacijos, siūloma Projekte atstatyti Įstatyme galiojančią 21 str. 3 d. versiją:

„Biuras nemoka išmokos nukentėjusiam trečiajam asmeniui, jeigu žalą atlygina kaltininkas ar kitas asmuo arba dėl padarytos žalos išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui **išmoka išmokėjo** atsakingas draudikas“.

29. Dėl draudiko teisės reikalauti išmokėtų išmokų gražinimo, kai eismo įvykį sukelia transporto priemonė, kuria draudžiama naudotis

Projekto 22 str. 1 d. 2 p. koreguoja Įstatymą siūlymu, kad draudikas turi teisę reikalauti išmokėtų išmokų gražinimo iš eismo įvykio kaltininko, jei šis vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę (dėl ko įvyko eismo įvykis), nepaisant to, ar tokią transporto priemonę kaltininkui draudė naudoti teisės aktai ar ne.

Vadinasi, įgyvendinus Projektu teikiamą siūlymą, galėtų susidaryti tokios situacijos, kai draudikas galėtų pasinaudoti teise susigrąžinti išmokėtas sumas iš kaltininko, jei šis vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę, nors jos vairuoti teisės aktai ir nedraudė. Asociacijų vertinimu, minimas Projekto pasiūlymas gali sąlygoti ginčų tarp draudikų ir eismo įvykių kaltininkų padidėjimą bei nepagrįstai apriboti išmokų išmokėjimą.

Pavyzdžiui, KET 234.5 p. nustato, kad „Automobiliu važiuoti draudžiama jei tamsiuoju paros metu arba esant blogam matomumui nedega joks (artimųjų, rūko šviesų) priekinis kairysis žibintas, o sugedus bent vienai galinei gabaritinei šviesai neveikia (neįjungta) avarinė šviesos signalizacija arba transporto priemonės gale nėra pritvirtinto avarinio sustojimo ženklo“.

Vadinasi, remiantis teisės aktais, transporto priemonė bus laikoma techniškai netvarkinga ir ja yra draudžiama naudotis, jei tamsiuoju paros metu nedegs joks priekinis kairysis žibintas. Tačiau, jei transporto priemonėje nedegtų priekinis dešinysis žibintas, remiantis teisės aktų reikalavimais, tokia transporto priemonė būtų laikoma techniškai netvarkinga, bet jos nėra draudžiama eksploatuoti. Tad pagal naujai siūlomą Projekto formuluotę, draudikas galėtų reikalauti kaltininko grąžinti išmoką.

Atsižvelgiant į tai, kad Projektu siekiama užtikrinti sklandesnį TPVCAPD naudojimą, be to, Projekto siūlymai neturėtų sukurti papildomų neaiškumų ir ginčytinų situacijų, Asociacijos siūlo palikti šiuo metu Įstatymo 22 str. 1 d. 2 p. numatytą nuostatą nepakeistą:

„vairavo techniškai netvarkingą transporto priemonę, **kai ją naudoti draudžia teisės aktai, ir eismo įvykis įvyko dėl šios priežasties**“.

30. Dėl draudiko teisės susigrąžinti draudimo išmoką paaiškėjus, kad nukentėjusysis gavo nuostolių atlyginimą iš kitų asmenų

Projekto 22 str. 3 d. nuostata pakoreguota tokiu būdu „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 atsakingi** asmenys, draudiko reikalavimu nukentėjęs trečiasis asmuo privalo grąžinti neteisėtai gautą išmoką arba jos dalį.“

Asociacijos sutinka, kad toks papildymas yra pagrįstas ir tinkamas, kadangi TPVCAPD sutartis yra nuostolių atlyginimo sutartis (DĮ 2 str. 3 d., 91 str.), todėl nukentėjusysis turi būti atstatomas į iki draudžiamojo įvykio buvusią padėtį, o ne nepagrįstai praturėti gaudamas dvi išmokas.

Tačiau Draudimo brokerių bendruomenės nuomone minėta Projekto nuostata turėtų būti patikslinta, ne nustatant „atsakingi“ asmenys, o „kiti“ asmenys, kadangi šiuo atveju nukentėjusysis nuostolių atlyginimą gali gauti ne tik iš kaltininko, tačiau ir iš transporto priemonės savininko, valstybinių institucijų (Ligonių kasų, Sodros), kitų draudikų pagal kitas nuostolių atlyginimo sutartis (pavyzdžiui KASKO draudimo sutartį) ir pan.

Asociacijos pažymi, kad tiek CK, tiek teismų praktika tokią draudiko galimybę riboja, jeigu išmoka išmokėta už asmens sužalojimą ar laidojimo išlaidas, todėl siūlomas Projekto 22 str. 3 d. patikslinimas nesudarys grėsmės nukentėjusiųjų interesų pažeidimams, o tik užtikrins visiško nuostolių atlyginimo principo įgyvendinimą (CK 6.251 str.).

Todėl Asociacijos siūlo Projekto 22 str. 3 dalį išdėstyti taip:

„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 ~~atsakingi~~ *kiti* asmenys, draudiko reikalavimu nukentėjęs trečiasis asmuo privalo grąžinti neteisėtai gautą išmoką arba jos dalį.“

31. Dėl Biuro teisės kaupti informaciją teisės aktuose numatytoms funkcijoms atlikti

Projekto 26 str. 1 d. 5 p. papildė Biurui tenkančias teises, nurodydamas, kad pastarais gali kaupti informaciją (įskaitant asmens duomenis), tačiau ne bet kokią, o tik tą, kuri yra reikalinga jo funkcijoms atlikti.

Asociacijos iš esmės sutinka su Projekte pateiktu patikslinimu, tačiau atkreipia dėmesį, kad siekiant teisinio apibrėžtumo ir užtikrintumo, siūlytina tikslinti šią nuostatą. T. y. tikslinga būtų nurodyti, kad Biuras turi teisę kaupti informaciją ne bet kokioms funkcijoms atlikti, o tik teisės aktuose numatytoms funkcijoms atlikti. Pastebėtina, kad analogiškas reguliavimas yra nurodytas ir šiuo metu galiojančiame Įstatyme: „kad galėtų atlikti teisės aktuose nustatytas funkcijas, nemokamai gauti <...>

Todėl siūlome papildyti Projekto 26 str. 1 d. 5 p.: „<...> kaupti informaciją (įskaitant asmens duomenis), kuri reikalinga ~~jo~~ *teisės aktuose jam numatytoms* funkcijoms atlikti“.

32. Dėl Biuro galimybių naudotis tik Įstatyme ir kituose teisės aktuose numatytais teisėmis

Įstatymo 26 str. 2 d. numatė, kad Biuras gali naudotis ir kituose teisės aktuose numatytais teisėmis. Tuo tarpu, Projekto 26 str. 2 d. pakoregavo šią nuostatą ir nustatė, kad Biuras gali naudotis kitomis šiame įstatyme ir Biuro įstatuose nustatytais teisėmis. Tai reiškia, kad buvo suteikta galimybė Biurui, pakoregavus atitinkamai savo įstatus, naudotis neribotomis teisėmis, kiek jos neprištrauja Įstatymui.

Asociacijų vertinimu, tokia situacija mažų mažiausiai stokoja teisinio apibrėžtumo, kadangi Biuras yra draudikų asociacija, ne valstybės institucija, jo įstatai gali būti lengvai keičiami jo narių Biurui suteikiant labai įvairias teises, kurių negali numatyti kiti TPVCAPD rinkoje veikiantys subjektai.

Todėl siūlome sugrįžti prie Įstatyme įtvirtintos 26 str. 2 d. nuostatos:

Biuras naudojasi ir kitomis šiame įstatyme ir ~~Biuro įstatuose nustatytais~~ kituose teisės aktuose nustatytais teisėmis, kiek tai neprieštarauja šio įstatymo nuostatomis.

33. Dėl draudimo kontrolę vykdančių subjektų pareigos saugiai tvarkyti teisingus, tikslus ir išsamius asmens duomenis

Projekto 39 str. 6 d. paskutiniame sakinyje numatoma, kad vykdant TPVCAPD kontrolę, saugiai turi būti tvarkomi teisingi, tikslūs ir išsamūs asmens duomenys: „<...>Techninėmis ir organizacinėmis priemonėmis turi būti užtikrinama, kad saugiai būtų tvarkomi teisingi, tikslūs, išsamūs asmens duomenys tokia apimtimi ir tik tol, kol tai būtina tinkamam draudimo kontrolės tikslų įgyvendinimui.“

Asociacijų vertinimu, pareiga saugiai tvarkyti asmens duomenis kyla ne tik dėl tų duomenų, kurie yra teisingi, tikslūs ir išsamūs. Atitinkamai, siūloma nuostata sukuriamas klaidingas įspūdis, jog kiti asmens duomenys (kurie galimai neatitinka aukščiau minimų kriterijų) nebus tvarkomi saugiai.

Todėl siūlome koreguoti Projekto 39 str. 6 d.:

„<...> Techninėmis ir organizacinėmis priemonėmis turi būti užtikrinama, kad saugiai būtų tvarkomi ~~teisingi, tikslūs, išsamūs visi~~ asmens duomenys tokia apimtimi ir tik tol, kol tai būtina tinkamam draudimo kontrolės tikslų įgyvendinimui“.

34. Dėl korekcinių klaidų

Projekto 1 str. 2 d. pirmajame sakinyje nustatoma Įstatymo taikymo sritis neapsiribojant motorinėmis transporto priemonėmis, t. y. išbraukiamas žodis „~~motorinei~~ transporto priemonei“. Tačiau antrajame Projekto 1 str. 2 d. sakinyje toliau vartojamas terminas „motorinės transporto priemonės“, nustatant Įstatymo taikymo sritį: „Šis įstatymas taip pat taikomas ir pirmiau nurodytus kriterijus atitinkančioms motorinėms transporto priemonėms, kurių privaloma registracija pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus nėra numatyta“. Siekiant suderinti Projekto 1 str. 2 d. nuostatas, antrajame minėtos dalies sakinyje turi būti atsisakyta žodžio „motorinėms“: „Šis įstatymas taip pat taikomas ir pirmiau nurodytus kriterijus atitinkančioms motorinėms transporto priemonėms, kurių privaloma registracija pagal Lietuvos Respublikos teisės aktus nėra numatyta“.

Projekto 12 str. 1 d. 4 p. koreguojama „jo“ sąvoką į „jį“: „pateikti <...> informaciją, būtiną ~~jo~~ **jį** civilinę atsakomybę apdraudusiam draudikui nustatyti“. Tačiau atkreipiame dėmesį, kad Projekto 12 str. 1 d. yra vartojama vienaskaitinė transporto priemonės valdytojo forma: „Įvykus eismo įvykiui, jame dalyvavęs transporto priemonės valdytojas privalo“ ir atitinkamai šios 1 d. punktuose yra toliau vardinama, ką transporto priemonės valdytojas privalo atlikti. Todėl ir ketvirtajame šios dalies punkte privalo būti naudojama vienaskaitos forma. Siūlome atsisakyti pakeitimo ir taip išdėstyti 4 p.: „pateikti <...> informaciją, būtiną ~~jo~~ **jį** civilinę atsakomybę apdraudusiam draudikui nustatyti“.

Projekto 27 str. 11 d. turi būti panaikinama perteklinė „r“ raidė: „<...> Duomenų subjektai, kurių asmens duomenys tvarkomi duomenų bazėje, apie tai informuojami laikantis šio įstatymo ir Reglamento (ES) 2016/679 nuostatų~~r~~. <...>“.

Atsižvelgdami į tai, kas pirmiau išdėstyta šiame rašte, prašome Finansų ministerijos atsižvelgti į pateiktas pastabas ir jas pagrindžiančius argumentus ir:

1. atlikti Projektu siūlomo naujo teisinio reguliavimo poveikio konkurencijai vertinimą, nes naujas reguliavimas gali neigiamai paveikti TPVCAPD rinkos dalyvių konkurenciją;
2. atlikti poveikio duomenų apsaugai vertinimą dėl numatomų Projekto pakeitimų, kurie susiję su TPVCAPD duomenų bazėje tvarkomų asmens duomenų kiekio ir apimtys išplėtimu, teikimu trečiosioms šalims bei gavimu iš trečiųjų šalių;
3. pakoreguoti Projektą, užtikrinant BDAR reikalavimų įgyvendinimą;
4. pakoreguoti Projektą, užtikrinant vienodas veiklos sąlygas visiems TPVCAPD rinkos dalyviams ir sąžiningą konkurenciją;
5. atlikti vertinimą, kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks Projektu siūlomiems pakeitimams dėl informacijos teikimo į Biuro valdomą duomenų bazę įgyvendinti.

Esame pasirengę dalyvauti tolesnėse diskusijose dėl Įstatymo pakeitimo Projekto ir prašome įtraukti DBR ir LDBIA į būsimus Įstatymo pakeitimų pasiūlymų aptarimus ir derinimus bei kitas naujas LR finansų ministerijos iniciatyvas, susijusias su draudimo veiklos reglamentavimo klausimais ir numatomais pokyčiais.

Pagarbiai

Draudimo brokerių rūmų vardu
Direktorė
Raminta Žimkutė

Lietuvos draudimo brokerių įmonių asociacijos vardu
Prezidentas
Šarūnas Frolenko