

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 25.6.2007
KOM(2007) 207 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

apie tam tikrus su transporto priemonių draudimu susijusius klausimus

TURINYS

1.	1 DALIS. Ketvirtosios transporto priemonių draudimo direktyvos 4 straipsnio 6 dalies dėl nacionalinių nuobaudas reglamentuojančių nuostatų ir jų veiksmingumo įgyvendinimas	3
1.1.	Įvadas	3
1.2.	Direktyvos įgyvendinimo valstybėse narėse apžvalga.....	4
1.3.	4 straipsnio 6 dalies įgyvendinimo ir veiksmingumo vertinimas.....	4
1.3.1.	Visuomenės žinios apie atstovo žalos sureguliuavimo reikalams mechanizmą ir jo suvokimas.....	4
1.3.2.	Nuobaudų, taikomų pagal pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrą, pobūdis ir lygiavertiškumas	5
1.3.3.	Pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūros veikimas valstybėse narėse.....	8
1.4.	Išvada	10
2.	2 DALIS. Transporto priemonių draudimas ir teisinės išlaidos.....	11
2.1.	Įvadas	11
2.2.	Teisinių išlaidų draudimą reglamentuojantys ES teisės aktai	12
2.3.	Galimybė sudaryti savanoriško teisinių išlaidų draudimo sutartis.....	12
2.4.	Teisinių išlaidų įtraukimas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą	13
2.4.1.	Dabartinė padėtis valstybėse narėse	13
2.4.2.	Galimas poveikis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmokoms.....	13
2.5.	Išvada	14

1. 1 DALIS. Ketvirtosios transporto priemonių draudimo direktyvos 4 straipsnio 6 dalies dėl nacionalinių nuobaudas reglamentuojančių nuostatų ir jų veiksmingumo įgyvendinimas

1.1. Įvadas

Vienas Ketvirtosios transporto priemonių draudimo direktyvos 2000/26/EB (toliau – Direktyva) tikslų yra užtikrinti greitą transporto priemonių draudimo žalos sureguliovimą, kai eismo įvykis įvyksta už valstybės, kurioje nukentėjusysis (vadinamasis užsienyje nukentėjęs asmuo) gyvena, ribų. Padedant atstovui žalos sureguliovimo reikalams¹ (kiekvienas transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudikas turi visose kitose valstybėse narėse paskirti po atstovą žalos sureguliovimo reikalams), užsienyje nukentėję asmenys turėtų turėti galimybę žalos sureguliovimo klausimus spręsti gimtąja kalba ir išmoką gauti greičiau bei patirdami mažesnių išlaidų. Atstovas žalos sureguliovimo reikalams, atstovaudamas eismo įvykio kaltininko užsienio valstybės draudikui, atsako už reikalavimų atlyginti žalą tvarkymą ir sureguliovimą².

Be to, valstybės narės turi nustatyti poveikio priemonės žalos atlyginimui pagreitinti. Už žalos atlyginimą atsakingi draudikai arba jų atstovai žalos sureguliovimo reikalams, kuriems prireikia daugiau nei trijų mėnesių pateikti pagrįstą atsakymą dėl išmokos mokėjimo (vadinamoji pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūra), gali būti baudžiami valstybės narės, kurioje draudikas yra registruotas, nustatyto dydžio baudomis, skaičiuojant palūkanas nuo mokėtinos išmokos sumos³.

Direktyvos 4 straipsnio 7 dalyje nurodoma, kad Komisija (iki 2006 m. sausio 20 d.⁴) pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie nustatytų nacionalinių nuobaudų, taikomų pagal pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrą, įgyvendinimą ir veiksmingumą bei jų lygiavertiškumą ir, jei reikia (jei taikant šias nacionalines nuobaudas nepavyksta pasiekti norimų rezultatų), teikti pasiūlymus⁵.

¹ Remiantis Direktyvos 4 straipsnio 1 dalimi, kiekviena valstybė narė turėtų užtikrinti, kad visos draudimo įmonės visose valstybėse narėse, išskyrus valstybę narę (buveinės valstybę narę), kurioje joms yra išduotas leidimas drausti transporto priemonių draudimu, paskirtų po atstovą žalos sureguliovimo reikalams.

² Remiantis Direktyvos 4 straipsnio 4 ir 5 dalimi, atstovai žalos sureguliovimo reikalams renka visą žalai atlyginti būtiną informaciją ir imasi priemonių, kurios būtinos tarantis dėl žalos atlyginimo. Jie taip pat turi pakankamus įgaliojimus atstovauti draudimo įmonei jos santykiuose su žala patyrusiomis šalimis ir visiškai patenkinti jų reikalavimus. Jie privalo gebėti žalos atlyginimo klausimus nagrinėti valstybės narės, kurioje nuolat gyvena žala patyrusi šalis, valstybine kalba (-omis).

³ Remiantis Direktyvos 4 straipsnio 6 dalimi, valstybės narės, taikydamos veiksmingas ir sistemingas pinigines baudas arba lygiavertes administracines nuobaudas, turi užtikrinti, kad nukentėjusiajam pagrįstas pasiūlymas dėl išmokos mokėjimo arba atsakymas, jei atsisakoma mokėti išmoką, būtų pateiktas per tris mėnesius nuo reikalavimo atlyginti žalą pateikimo eismo įvykio kaltininko draudikui arba jo atstovui žalos sureguliovimo reikalams dienos.

⁴ Ataskaita apie 6 straipsnio įgyvendinimą iki Direktyvoje nustatytos datos negalėjo būti pateikta, nes 2005 m. svarstant Penktąją transporto priemonių draudimo direktyvą buvo sutarta, kad Komisija į šią ataskaitą įtrauks ir teisinių išlaidų klausimą (žr. šios ataskaitos 2 dalį).

⁵ Atsižvelgiant į tai, reiktų pažymėti, kad 4 straipsnio 7 dalies formuluotėje įsivėlė klaida, nes šioje nuostatoje nuoroda turėjo būti daroma į 6 dalies pirmąją pastraipą, nagrinėjančią nacionalinių nuobaudas reglamentuojančių nuostatų klausimą, o ne į 4 dalį, kurioje nurodomos atstovo žalos sureguliovimo klausimams pareigos dėl žalos atlyginimo.

Rengdamos ataskaitą, Komisijos tarnybos⁶ 2006 m. kovo mėn. konsultavosi su valstybėmis narėmis⁷, o 2006 m. balandžio mėn. – su draudimo sektoriaus atstovais⁸. Nuo 2006 m. balandžio 6 d. iki 2006 m. birželio 5 d. vyko viešos konsultacijos internetu Komisijos tinklavietėje⁹, siekiant pasitarti su visomis suinteresuotosiomis šalimis apie tai, ką jos žino apie atstovų žalos sureguliuavimo reikalams mechanizmą ir ar jis yra veiksmingas¹⁰.

Šioje Komisijos ataskaitoje, atsižvelgiant į valstybių narių, draudimo sektoriaus atstovų ir kitų suinteresuotųjų šalių komentarus, aptariamas nacionalinių nuobaudų įgyvendinimas ir veiksmingumas bei jų lygiavertiškumas, kaip nustatyta Direktyvos 4 straipsnio 6 dalyje.

1.2. Direktyvos įgyvendinimo valstybėse narėse apžvalga

Šią Direktyvą valstybės narės į nacionalinę teisę turėjo perkelti iki 2002 m. liepos 20 d., o jos nuostatos turėjo būti pradėtos taikyti iki 2003 m. sausio 20 d.¹¹.

Įgyvendinant Direktyvą, Komisija 2003 m. sausio 6 d. nusiuntė Prancūzijai, Graikijai, Italijai, Airijai, Liuksemburgui, Nyderlandams, Portugalijai ir Jungtinei Karalystei pagrįstas nuomones dėl Direktyvos bendrųjų nuostatų neįgyvendinimo iki sutartos datos, tai yra 2002 m. liepos 20 d. Visos šios pažeidimo bylos buvo užbaigtos 2003 m.¹², kai imtasi priemonių perkelti Direktyvą į nacionalinę teisę ir apie jas pranešta Komisijai. Be to, Komisija 2004 m. gruodžio 23 d. nusiuntė oficialius pranešimus Latvijai, Maltai ir Slovėnijai, nes šios valstybės narės nepranešė apie visas Direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę priemones. Šios pažeidimo bylos užbaigtos 2005 m. gegužės mėn., kai Komisijai buvo pranešta apie Direktyvos įgyvendinimo priemones.

1.3. 4 straipsnio 6 dalies įgyvendinimo ir veiksmingumo vertinimas

1.3.1. Visuomenės žinios apie atstovo žalos sureguliuavimo reikalams mechanizmą ir jo suvokimas

Visų pirma konsultacijos tikslas buvo nustatyti, ar suinteresuotosios šalys (Europos piliečiai, įmonės ir kt.), atsidūrę užsienyje nukentėjusio asmens vietoje, žinotų apie tai, kad jų valstybės eismo įvykio kaltininko draudikas yra paskyręs atstovą žalos sureguliuavimo reikalams, ir ar, jų nuomone, tai yra veiksminga priemonė žalos atlyginimo klausimams spręsti.

Kadangi viešos konsultacijos metu buvo gauta mažai atsakymų, apie visuomenės nuomonę neįmanoma padaryti objektyvių išvadų¹³.

⁶ Šią ataskaitą rengė Vidaus rinkos ir paslaugų generalinis direktoratas.

⁷ 2006 m. kovo mėn. anketa nusiųsta 25 nuolatinėms atstovybėms, o 2006 m. gegužės mėn. atsakymus atsiuntė visos valstybės narės, išskyrus Italiją.

⁸ Su Europos nacionalinių draudimo asociacijų federacija (CEA, *Comité Européen des Assurances; European Federation of National Insurance Associations*) konsultuotasi 2006 m. kovo mėn.

⁹ Tinklavietyje *Your Voice in Europe* (<http://europa.eu.int/yourvoice/consultations>) ieškokite informacijos apie visas viešas Komisijos konsultacijas, surengtas sąveikiojo politikos kūrimo priemonėmis, siekiant per internetinę anketą atsiliepimams rinkti ir analizuoti pagerinti valdymą.

¹⁰ Šios konsultacijos rezultatus galite rasti šioje tinklavietėje http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_en.htm#consultation.

¹¹ Žr. Direktyvos 10 straipsnį.

¹² Išskyrus Prancūziją, kuri apie nacionalines priemones pranešė 2004 m. sausio 30 d.

¹³ Iš viso 201 (161 atsakymą atsiuntė asmenys, 40 atsakymų – organizacijos), iš kurių tik 57 buvo susiję su informuotumu apie atstovą žalos sureguliuavimo reikalams klausimu. Šios viešos konsultacijos

Dauguma valstybių narių mano, kad jų piliečiai yra gerai informuoti apie galimybę tarpvalstybinius žalos suregulavimo klausimus spręsti dalyvaujant jų šalyje paskirtam atstovui žalos suregulavimo reikalams. Atsakydamos į šį klausimą, valstybės narės nurodė keletą informacijos šaltinių, kuriais piliečiai informuojami apie atstovą žalos suregulavimo reikalams, pvz., visuomenės informavimo kampanijos, nacionalinių transporto priemonių draudimo biurų ir draudimo asociacijų tinklavietės ir remiantis Direktyvos 5 straipsniu įkurti informacijos centrai. Kalbant apie atstovo žalos suregulavimo reikalams mechanizmo suvokimą, daugumos valstybių narių ir draudimo sektoriaus atstovų nuomone, atstovo žalos suregulavimo reikalams mechanizmas sėkmingai siekia savo tikslo – palengvinti ir pagreitinti tarpvalstybinio žalos suregulavimo klausimų sprendimą. Labiausiai vertinama tai, kad atstovas žalos suregulavimo reikalams yra arti pareiškėjo ir kad žalą patyrusi šalis sprendžiant žalos atlyginimo klausimą turi galimybę bendrauti gimtąja kalba.

1.3.2. Nuobaudų, taikomų pagal pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrą, pobūdis ir lygiavertiškumas

Piniginių baudų arba lygiaverčių administracinių nuobaudų, kurios draudikams ar jų atstovams žalos suregulavimo reikalams gali būti taikomos už pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrai nustatyto trijų mėnesių laikotarpio nesilaikymą, pobūdis valstybėse narėse skiriasi.

Piniginės baudos

Piniginės baudos buvo nustatytos tik kai kuriose valstybėse narėse. Jos gali būti taikomos draudikui (Graikijoje, Lietuvoje, Kipre, Portugalijoje, Ispanijoje, Maltoje, Belgijoje, Liuksemburge, Švedijoje ir Čekijoje) arba ir draudikui, ir asmeniui (-ims), įgaliotam (-iems) atstovauti ir teisiškai susaistyti draudiką, toliau – įgaliotieji asmenys (Slovėnijoje, Vengrijoje ir Lenkijoje).

Kitos nuobaudos

Kalbant apie kitas taikomas nuobaudas, kai kurios valstybės narės įgaliotiesiems asmenims taiko drausmines nuobaudas, pvz., nušalinimą nuo pareigų (Lenkija, Lietuva), o kitose valstybėse draudikai gali prarasti licenciją drausti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu (Vengrijoje, Nyderlanduose, Vokietijoje, Liuksemburge, Švedijoje ir Lietuvoje).

Ypatingų poveikio priemonių nėra

Kai kurios valstybės narės netaiko jokių ypatingų poveikio priemonių ir pasikliauja vien tik draudikų pareiga sumokėti teisės aktuose nustatytas palūkanas nuo išmokos sumos, jei per tris mėnesius nepateikia pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo dėl išmokos (Jungtinė Karalystė, Airija, Danija, Slovakija, Austrija, Estija, Latvija, Suomija, Prancūzija, Belgija ir Ispanija)¹⁴.

rezultatai skelbiami šioje tinklavietėje

http://ec.europa.eu/internal_market/insurance/motor_en.htm#20051222.

¹⁴ Atsižvelgiant į tai, reikėtų pažymėti, kad ši poveikio priemonė yra aiškiai nustatyta Direktyvoje, todėl visos valstybės narės būtinai turėtų ją taikyti.

Lyginamoji lentelė

	Draudikui taikoma finansinė poveikio priemonė	Ilgaliotiesiems asmenims taikoma finansinė poveikio priemonė	Ilgaliotiems asmenims taikoma drausminė poveikio priemonė	Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo licencijos panaikinimas (sustabdymas)	Konkrečios poveikio priemonės nėra. Metinė palūkanų norma (jei nenurodyta kitaip)
Austrija					Istatymuose nustatytos palūkanos
Belgija	250 EUR per dieną, jei vėluojama pateikti pagrįstą atsakymą				Istatymuose nustatytos 7 % palūkanos, jei vėluojama pateikti pagrįstą pasiūlymą
Kipras	Iki 2000 CYP, arba 3452 EUR				
Čekija	Iki 1 000 EUR, arba 28 000 CZK				Pirmą vėlavimo dieną Čekijos nacionalinis bankas taiko nuolaidą, toliau didinama iki 4 %.
Danija					Istatymuose nustatytos palūkanos auga praėjus 30 dienų nuo dienos, kai žalos atlyginimas turėjo būti išmokėtas.
Estija					0,4 % nuo išmokos sumos per dieną
Suomija					Istatymuose nustatytos palūkanos
Prancūzija	Teisėjas gali skirti 15 % nuo išmokos				Nepateikus atsakymo, taikoma dviguba įstatymuose nustatyta

	sumos bauda, jei pasiūlymas yra aiškiai netinkamas; ji mokama nacionaliniame garantijų fondui.				palūkanų norma
Vokietija			X	X	5 % daugiau nei pagrindinė palūkanų norma
Graikija	3 000 EUR				
Vengrija	Nuo 100 000 iki 20 000 000 HUF (1 euro – 260,- HUF).	Nuo 40 000,- iki 1 000 000,- HUF		X	
Airija				Išsamiai nenurodytos administracinės poveikio priemonės; nuoroda į Centrinio banko akto 1942/2004 33BD skyrių.	Įstatymuose nustatytos palūkanos
Italija (informacijos nepateikė)					
Latvija					0,1 % nuo išmokos sumos per dieną
Lietuva	Iki 100 000 EUR			X	0,04 % nuo išmokos sumos per dieną
Liuksemburgas	X		X	X	Įstatymuose nustatytos palūkanos
Malta	5 000 Lm – 11 650 EUR				Įstatymuose nustatytos palūkanos
Nyderlandai				X	

Lenkija	0,5 % nuo pasirašytos įmokos sumos	Trijų atlyginimų dydžio	X		Įstatymuose nustatyta palūkanų norma 11,5 %
Portugalija	Nuo 748,20 iki 74 819,68 EUR				Dviguba įstatymuose nustatyta palūkanų norma
Slovakija					Pirmą vėlavimo dieną Nacionalinis bankas taiko nuolaidą (pagrindinė palūkanų norma)
Slovėnija	8 400 EUR	420 EUR			Įstatymuose nustatyta palūkanų norma – 13,5 %
Ispanija	Iki 150 000 EUR				Įstatymuose nustatytos palūkanos
Švedija	X			X	
Jungtinė Karalystė				Išsamiai nenurodytos administracinės poveikio priemonės; nuoroda į Nuostatus 2002 (Nr. 2706)	Įstatymuose nustatytos palūkanos

1.3.3 Pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūros veikimas valstybėse narėse

Siekiant įvertinti nacionalinių nuobaudų, taikomų už pagrįsto pagal pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrą, veiksmingumą, surengtos konsultacijos tikslas buvo nustatyti, ar draudikai ir jų atstovai žalos sureguliuojimo reikalams praktikoje gali laikytis nustatyto trijų mėnesių termino sureguliuojant žalą, susijusią su transporto priemonių draudimu.

Konsultacijos metu pateikti atsiliepimai parodė, kad tiek draudikai, tiek jų atstovai žalos sureguliuojimo reikalams žalos atlyginimo reikalavimus paprastai gali išnagrinėti per tris mėnesius. Tik išskirtiniais ir pavieniais atvejais, kai nagrinėjant žalos atlyginimą sunku gauti informaciją iš kitų su tuo susijusių šalių, termino laikytis nepavyksta. Tai – atvejai, kai pavėluotai pateikiamos atsakomybei nustatyti būtinos policijos ataskaitos ar panašūs

dokumentai¹⁵ arba kai tarp atstovo žalos sureguliuavimo reikalams ir jo draudiko yra blogas ryšys¹⁶.

Atsižvelgiant į tai, reikėtų prisiminti, kad atstovo žalos sureguliuavimo reikalams mechanizmas (pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūra) penkiolikai valstybių narių pradėta taikyti tik 2003 m., naujoms valstybėms narėms – nuo 2004 m. gegužės 1 d. Taigi paaiškėjo, kad iki šiol valstybių narių įgyta patirtis dėl Direktyvos 4 straipsnio 6 dalies veikimo ir veiksmingumo yra vis dar labai nedidelė.

¹⁵ Apie tokius atvejus pranešė Graikija, Vengrija, Italija, Lenkija, Švedija ir Jungtinė Karalystė.

¹⁶ Pranešė Lietuva ir Suomija.

1.4. Išvada

Draudikai ir jų atstovai žalos suregulavimo reikalams visose valstybėse narėse buvo įpareigoti žalos atlyginimo klausimus spręsti pagal pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrą. Remiantis konsultacijos su valstybėmis narėmis ir draudimo sektoriaus atstovais rezultatais, galima išskirti dvi grupes nuobaudų, kurias valstybės narės yra nustatę šiam įpareigojimui sustiprinti. Tai – piniginės arba drausminės nuobaudos. Vienos valstybės narės šias poveikio priemones taiko kartu, tuo tarpu kitos reikalauja tik sumokėti palūkanas nuo išmokos sumos.

Surengtos konsultacijos rezultatai aiškiai rodo, kad nustatytos nacionalinės nuobaudos nėra lygiavertės viena kitai ir valstybėse narėse naudojamos skirtingai. Vis dėlto tai nedaro didelio neigiamo poveikio draudikų ir jų atstovų žalos suregulavimo reikalams pastangoms laikytis pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūrai nustatyto trijų mėnesių termino. Kadangi paaiškėjo, kad, nepaisant to, kad pagrįsto pasiūlymo arba atsakymo pateikimo procedūra yra taikoma dar pakankamai neseniai, ji yra tinkama ir veikia visose valstybės narėse, visos valstybių narių lygiu nustatytos priemonės akivaizdžiai daro reikiamą poveikį. Todėl Komisijai nėra pagrindo imtis veiksmų ar teikti pasiūlymus šiuo klausimu.

2. 2 DALIS. Transporto priemonių draudimas ir teisinės išlaidos

2.1. Įvadas

Remiantis Antrosios transporto priemonių draudimo direktyvos 84/5/EEB¹⁷ 1 straipsniu, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas privalo apimti tiek turtui padarytą žalą, tiek ir kūno sužalojimą. Ši nuostata buvo nustatyta, siekiant panaikinti nacionalinius transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugos skirtumus ir taip užtikrinti būtiniausią nukentėjusiųjų kelių eismo įvykiuose apsaugą¹⁸.

Penktosios transporto priemonių draudimo direktyvos 2005/14/EB¹⁹ antrojo svarstymo metu Europos Parlamentas pasiūlė visas būtinas ir tinkamas teises sąnaudas (teisines išlaidas), kurias nukentėjusysis patiria sprendžiant žalos atlyginimo klausimą, įtraukti į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugą. Komisija, susirūpinusi, kad gali būti priimtas pakeitimas, kuriuo neatsižvelgiama į galimus praktinius sunkumus šiuo atžvilgiu valstybėse narėse, pasisiūlė išnagrinėti šį klausimą ir išvadas įtraukti į ataskaitą apie Ketvirtąją transporto priemonių draudimo direktyvą. Esant tokioms aplinkybėms, Komisija sutiko išnagrinėti šiuos klausimus:

- pirma, šiuo metu esanti galimybė kiekvienam potencialiam nukentėjusiajam kelių eismo įvykio metu apsidrausti savanorišku teisinių išlaidų draudimu;
- antra, poveikis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmokoms, jei nukentėjusiųjų teisinės išlaidos būtų įtraukiamos į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą.

Šiuo tikslu Komisijos tarnybos konsultavosi su 25 valstybėmis narėmis, draudimo sektoriaus atstovais ir visuomene, pateikdamos klausimų sąrašą. Atsakymus atsiuntė 24 valstybės narės, dešimt teisinių išlaidų draudikų, devyni transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudikai ir Europos nacionalinių draudimo asociacijų federacija, kaip Europos draudimo sektoriaus atstovė. Komisijos tarnybos taip pat gavo tam tikrus statistinius duomenis ir rekomendacijas, kurias teisinių išlaidų draudimo sektoriaus atstovai pateikė kaip dokumentą, kuriame pateikiama Teisinių išlaidų draudikų asociacijos (RIAD, *Association of Legal Expenses Insurers*) pozicija.

Nuo 2006 m. balandžio 6 d. iki 2006 m. birželio 5 d. su suinteresuotosiomis šalimis buvo konsultuojamasi internetu Komisijos tinklavietėje²⁰. Tačiau, kaip jau buvo minėta šioje ataskaitoje, šios viešos konsultacijos rezultatai neleidžia daryti objektyvių išvadų, nes buvo gauta mažai atsakymų.

¹⁷ Direktyva 84/5/EEB, OL L 8, 1984 I 11, p. 17–20.

¹⁸ Iki Antrosios transporto priemonių draudimo direktyvos priėmimo kai kuriose valstybėse narėse transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas, apimantis turtui padarytą žalą, nebuvo privalomas.

¹⁹ 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, OL L 149, 2005 6 11, p. 14.

²⁰ Žr. 9 ir 10 išnašas dėl nuorodos į skelbiamus šių viešų konsultacijų rezultatus.

Šios ataskaitos dalies tikslas – pateikti nukentėjusiųjų kelių eismo įvykiuose patirtų teisinių išlaidų draudimo analizę, atsižvelgiant į turimą informaciją ir valstybių narių, draudimo sektoriaus atstovų bei suinteresuotųjų šalių pateiktas pastabas.

2.2. Teisinių išlaidų draudimą reglamentuojantys ES teisės aktai

Remiantis ES ne gyvybės draudimo direktyvomis, teisinių išlaidų draudimas yra laikomas atskira draudimo grupe²¹. Dėl šios priežasties, remiantis įsisteigimo laisve arba laisve teikti paslaugas, jį visoje ES gali teikti kiekvienas draudikas, kuriam leidimą tuo užsiimti yra davusi viena iš valstybių narių. Be to, teisinių išlaidų draudimo veiklai ES taikomos sąlygos yra nustatytos Direktyvoje 87/344/EEB dėl teisinių išlaidų draudimo²². Remiantis direktyvos 2 straipsniu, gaudamas draudimo įmokas, teisinių išlaidų draudikas išipareigoja padengti teismo proceso išlaidas ir suteikti kitas su draudimine apsauga tiesiogiai susijusias paslaugas, siekiant:

- garantuoti apdraustajam jo patirtų nuostolių, žalos atlyginimą arba sužalojimo kompensaciją ikiteisminio susitarimo arba baudžiamojo ar civilinio proceso būdu;
- ginti apdraustąjį arba jį atstovauti civiliniame, baudžiamajame, administraciniame ar kitokiame procese arba dėl bet kokio jam pareikšto reikalavimo.

Šioje ataskaitoje reikia pabrėžti, kad savanoriškas teisinių išlaidų draudimas, neviršijant draudimo liudijime nurodytos sumos, padengia nukentėjusiojo teises išlaidas, kurias jis patiria siekdamas žalos atlyginimo, ir, be to, padengs kitos šalies patirtas teises išlaidas, jei nukentėjusysis bylą pralaimėtų.

2.3. Galimybė sudaryti savanoriško teisinių išlaidų draudimo sutartis

Komisijos tarnybos, norėdamos įvertinti potencialių nukentėjusiųjų kelių eismo įvykiuose galimybę sudaryti teisinių išlaidų draudimo sutartį, pabandė gauti duomenis apie dabartinį teisinių išlaidų sutarčių, kuriomis draudžiami asmenys, pareiškę ar ketinantys pareikšti transporto priemonių draudimo reikalavimus žalai atlyginti, paplitimo mastą ES. Deja, nei teisinių išlaidų draudimą teikiantis draudimo sektorius²³, nei valstybės narės negalėjo pateikti duomenų, kuriais remiantis būtų galima padaryti aiškią išvadą apie tai, kokia gyventojų dalis kiekvienoje šalyje yra apdrausta teisinių išlaidų draudimu, susijusiu su transporto priemonių draudimo žalos suregulavimu.

Tačiau pagal gautą informaciją padaryta keletas bendro pobūdžio išvadų:

- savanoriškas teisinių išlaidų draudimas yra teikiamas daugumoje valstybių narių²⁴. Jį siūlo draudikai, kurie specializuojasi šioje srityje, arba draudimo įmonės, draudžiančios ir kitoms draudimo grupėms priklausančiu draudimu,

²¹ Direktyvos 73/239/EEB I priedas.

²² 1987 m. birželio 22 d. Tarybos direktyva 87/344/EEB dėl įstatymų ir kitų teisės aktų, susijusių su teisinių išlaidų draudimu, derinimo, OL L 185, 1987 7 4, p. 77–80.

²³ Teisinių išlaidų draudikų asociacija pateikė konkretesnius duomenis. Tačiau dėl tam tikrų statistikos, pateikimo ir duomenų rinkimo skirtumų valstybėse narėse, neįmanoma nustatyti tikslaus savanoriško teisinių išlaidų draudimo paplitimo masto ES.

²⁴ Šiuo klausimu reikiamos informacijos nepateikė tik Estija, Latvija, Malta ir Kipras; kitose valstybėse narėse galima apsidrausti savanorišku teisinių išlaidų draudimu.

- šiuo atžvilgiu kai kurios draudimo rinkos yra mažiau išsivysčiusios, nes jose dėl įvairių priežasčių teisinių išlaidų draudimo poreikis yra pakankamai mažas²⁵. Tokios valstybės kaip Jungtinė Karalystė, Vokietija, Belgija ir Švedija²⁶, priešingai, tvirtina, kad pakankamai didelė jų gyventojų dalis yra apdrausta teisinių išlaidų draudimu, kurį jie įsigyja kaip atskirą paslaugą arba kaip kito draudimo, pvz., transporto priemonės ir namų ūkio, dalį.

2.4. Teisinių išlaidų įtraukimas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą

Kalbant apie poveikį, kurį galėtų daryti nukentėjusiojo teisinių išlaidų įtraukimas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugos sritį ES mastu, remiantis valstybių narių ir draudimo sektoriaus atstovų pateiktais atsakymais, galima būtų padaryti šias išvadas.

2.4.1. Dabartinė padėtis valstybėse narėse

22 valstybėse narėse²⁷ nukentėjusiojo teisinės išlaidas dėl įvairių priežasčių ir iki tam tikro dydžio, kuris valstybėse narėse yra skirtingas, gali padengti eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudikas.

Remiantis nacionaline civiline teise, nukentėjusiojo patiriamos teisinės išlaidos dažnai laikomos žalos dalimi ir tam, kad ilgainiui būtų padengtos, nukentėjusysis dažniausiai turi laimėti žalos atlyginimo ginčą (vadinamasis laimėjimo ir pralaimėjimo principas).

Šalyse, kuriose teisinės išlaidos nėra laikomos žalos dalimi, tokios išlaidos yra paskiriamos nukentėjusiajam teismo sprendimu kiekvienu konkrečiu atveju²⁸ ir laimėjimo ir pralaimėjimo principas ne visuomet taikomas.

Jei teisinės išlaidos priskiriamos padarytai žalai, grąžinamų teisinių išlaidų dydis labai dažnai būna apribotas iki pagrįstos sumos (susigražinti galima tik pagrįstas, būtinas arba neišvengiamas išlaidas) arba jų grąžinimo prielaida – abipusis draudiko ir pareiškėjo susitarimas²⁹. Kai kuriose šalyse tam tikros teisinės išlaidos, pvz., teisinės konsultacijos išlaidos apskritai³⁰ arba teisinio atstovavimo neteisminėse institucijose išlaidos, vykstant žalos sureguliuavimo procedūroms³¹, nėra įtraukiamos į žalos atlyginimą pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą.

2.4.2. Galimas poveikis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmokoms

Valstybių narių ir draudimo sektoriaus atstovų skaičiavimai, ar nukentėjusiųjų teisinių išlaidų įtraukimas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą darytų transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmokoms

²⁵ Ypač dešimtyje naujų valstybių narių.

²⁶ Remiantis Švedijos ir Belgijos pateiktais duomenimis, apie 90 % namų ūkių turi teisinių išlaidų draudimą. Taip yra todėl, kad teisinių išlaidų draudimas liudijimo savininkams yra savaime siūlomas kartu su civilinės atsakomybės draudimu arba namų ūkio draudimu.

²⁷ Išskyrus Portugaliją ir Latviją; Graikija duomenų apie tai nepateikė. .

²⁸ Ispanijoje, Prancūzijoje ir Italijoje.

²⁹ Danijoje.

³⁰ Liuksemburge, Lenkijoje (pripažįstamos tik teismo išlaidos).

³¹ Švedijoje (dėl teisinės pagalbos galima kreiptis tik kūno sužalojimo atvejais), Suomijoje, Airijoje.

poveikį jų rinkose ir kokią, skiriasi. Iš esmės, išskyrus kelis atskirų draudikų pateiktus skaičiavimus, jokių konkrečių duomenų konsultuojantis nebuvo pateikta. Nepaisant to, galima daryti bendrą išvadą, kad labai mažai tikėtina, jog įmokų didėjimas darytų įtaką šalių, kuriose teisinės išlaidos jau dažnai sudaro nukentėjusiojo žalos atlyginimo, reikalaujamo iš eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudiko, dalį draudimo rinkoms. Priešingai, tikėtina, kad šalyse, kuriose teisinės išlaidos padengiamos iki tam tikros sumos arba kuriose jos iš viso nėra gražinamos, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įmokos greičiausiai didėtų, nes pareiškėjai būtų skatinami toliau ginti savo reikalavimus atlyginti žalą teisme, padedant konsultantams teisės klausimais, tikintis gauti didesnę išmoką. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, reikėtų paminėti Airijos patirtį, kur seniau teisinės išlaidos buvo padidėjusios (daugiausiai iki 46 % išmokos sumos), nes bylos buvo pradėtos beveik dėl visų reikalavimų atlyginti žalą dėl kūno sužalojimo. Siekiant išspręsti šią problemą, buvo įkurta valstybinė įstaiga reikalavimams tvarkyti tais atvejais, kai teisminis nagrinėjimas nėra reikalingas³². Taip teismuose nagrinėjamų reikalavimų atlyginti žalą, dėl kurių ir padidėjo teisinės išlaidos, gerokai sumažėjo. Panašūs alternatyvūs reikalavimų tvarkymo mechanizmai padeda sumažinti teises išlaidas Švedijoje ir Suomijoje.

2.5. Išvada

Atsakant į Europos Parlamento iškeltą klausimą, reikia pasakyti, kad ES veiksmas, kuriais įpareigojama įtraukti teises išlaidas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugą, nebūtų akivaizdžiai naudingi.

Kadangi valstybės narės nukentėjusiojo patirtas teises išlaidas atlygina skirtingais būdais, o reikalavimui atlyginti žalą visada yra taikoma šalies, kurioje eismo įvykis įvyko, teisė, ES piliečiams skirtingose šalyse yra taikomos skirtingos tarpvalstybinio žalos atlyginimo procedūros. Tačiau labai mažai tikėtina, kad visoje ES išplėtus transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo apsaugą tiek, kad ji apimtų teises išlaidas, net jei tai būtų tik būtinos arba pagrįstos išlaidos, visoje ES būtų užtikrintas tolygus režimas. Valstybės narės išsaugotų galimybę ir toliau taikyti savo nacionalinę praktiką, aiškindamos teisinių išlaidų gražinimo būtinybę pagal nacionalines ypatybes.

Norint užtikrinti, kad visoje ES nukentėjusiesiems kelių eismo įvykiuose būtų suteikta vienoda apsauga dėl jų patirtų teisinių išlaidų gražinimo, turėtų būti nustatytos išsamios taisyklės, kuriomis būtų nurodyta, kokios teisinės išlaidos ir kokiomis aplinkybėmis jos būtų padengtos pagal eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą. Šiuo atveju kyla klausimas, ar transporto priemonių draudimo direktyvos tinkamai padėtų nagrinėti šiuos klausimus, nes tai galėtų turėti įtakos žalos apibrėžčiai, kuri paprastai priklauso nacionalinės civilinės teisės sričiai.

Vien tik rekomendacija dėl būtinų arba pagrįstų teisinių išlaidų neleistų pasiekti užsibrėžto tikslo. Kita vertus, konkretnė ES lygio strategija gali kliudyti nacionalinei civilinei teisei bei daryti poveikį civilinės procesinės teisės reglamentuojamoms teisinių išlaidų kompensavimo normoms. Be to, kai kuriais atvejais konkreti strategija netgi gali iškreipti įsigalėjusias nacionalines transporto priemonių žalos sureguliuavimo sistemas. Pavyzdžiui, ES mastu nustatytas įpareigojimas į transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą įtraukti tik teismines teises išlaidas, gali paskatinti nukentėjusiuosius pradėti teismo procesą,

³² Kūno sužalojimų vertinimo taryba (angl. PIAB) šiuo metu išnagrinėtų 75 % reikalavimų atlyginti žalą dėl kūno sužalojimo.

prieš tai neapsvarsčius galimybės žalos atlyginimo klausimą išspręsti neteisiminiu būdu. Tad pavojus galėtų kilti ir Ketvirtąja transporto priemonių draudimo direktyva nustatytam atstovo žalos sureguliuojimo reikalams mechanizmui, kadangi nukentėjusieji, tikėdamiesi gauti didesnę išmoką, kreiptųsi ne į jų nuolatinėje gyvenamojoje šalyje paskirtą atstovą žalos sureguliuojimo reikalams, bet žalai sureguliuoti bandytų ieškoti konsultantų teisės klausimais ir teismų pagalbos. Be to, įtraukus teisinės išlaidas į eismo įvykio kaltininko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimą, galėtų padidėti įmokos tose šalyse, kuriose iki tol teisinės išlaidos nebuvo kompensuojamos arba buvo kompensuojamos tik iki tam tikro dydžio.

Paaiškėjo, kad daugelyje valstybių narių galima apsidrausti savanorišku teisinių išlaidų draudimu. Kadangi ši draudimo paslauga leidžia nukentėjusiajam susigrąžinti patirtas teises išlaidas, neatsižvelgiant į eismo įvykiui taikomą teisę ir nepaisant teigiamo ar neigiamo žalos atlyginimo klausimo sprendimo, pasinaudojimas ja būtų suprantamas ir priimtinas sprendimas, siekiant patenkinti nukentėjusiųjų kelių eismo įvykiuose interesus. Tad poveikis nacionalinėms teisinių išlaidų kompensavimą reglamentuojančioms normoms, kurios skiriasi valstybėse narėse ir dažnai atspindi nacionalinius transporto priemonių draudimo žalos atlyginimo sistemų ypatumus, nebūtų daromas.

Vis dėlto Komisijos tarnybos pažymi, kad, siekiant užtikrinti labiau subalansuotą ES piliečių apsaugą, kai kuriose valstybėse narėse reikia labiau skatinti savanoriškų teisinių išlaidų draudimo sutarčių sudarymą.