MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
MYKOLO ROMERIO TEISĖS MOKYKLA
PRIVATINĖS TEISĖS INSTITUTAS

ODETA ŠLEFENDORAITĖ
(CIVILINĖ IR VERSLO TEISĖ)

SKOLOS IŠIEŠKOJIMO UŽ TRANSPORTO PRIEMONĖS PRIVERSTINĮ NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ PROBLEMINIAI ASPEKTAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Doc. dr. Salvija Mulevičienė

Vilnius, 2020

TURINYS

ĮVADAS 3

1. TRANSPORTO PRIEMONĖS PRIVERSTINIO NUVEŽIMO IR SAUGOJIMO SUBJEKTŲ TEISINIAI SANTYKIAI 8

1.1. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties požymiai 10

1.2. Priverstinio transporto priemonės nuvežimo, saugojimo išlaidų nustatymas 17

1.3. Transporto priemonės sulaikymas – prievolės užtikrinimo būdas 29

2. TRANSPORTO PRIEMONĖS SAVININKO NUSTATYMAS 34

2.1. Transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties ypatumai 35

2.2. Transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registravimas 39

3. SKOLŲ IŠIEŠKOJIMO UŽ PRIVERSTINĮ TRANSPORTO PRIEMONĖS NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ PROCEDŪRINIAI ASPEKTAI 47

3.1. Skolų išieškojimo samprata ir charakteristika 47

3.2. Išlaidų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą ikiteismine tvarka 50

3.3. Ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidų atlyginimas 53

3.4. Išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą išieškojimas teismine tvarka 59

4. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI 66

LITERATŪROS SĄRAŠAS 69

ANOTACIJA 78

ANNOTATION 79

SANTRAUKA 80

SUMMARY 81

PRIEDAI 82

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SĄŽININGUMĄ 96

ĮVADAS

Tiriama problema ir aktualumas.

Jungtinių Amerikos Valstijų įkūrėjas Bendžaminas Franklinas pasakė: „*Geriau eiti miegoti be vakarienės nei pabusti skolininku*“. Kreditoriaus ir skolininko teisiniai santykiai yra reikšmingi jau nuo seniausių laikų. Šie teisiniai santykiai privalo būti grindžiami sąžiningumo, protingumo, teisingumo principais, tačiau, vis dažniau, kreditoriui ir skolininkui spręsti kylančius ginčus (taikiai) tampa sudėtinga. Todėl, siekiant užtikrinti rinkos stabilumą, didelis dėmesys skiriamas priemonėms, kurios užtikrintų, kad prievolės būtų įvykdomos tinkamai ir sąžiningai.

1997 m. spalio 1 d. Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas akcentavo visuotinai teisėje žinomą principą – *ubi ius ibi remedium* (*„<...> jei įstatymas suteikia teisę, jis duoda ir priemonę jai apginti“)*[1]. Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse (toliau - **CK**)[2] 6.1 straipsnyje įtvirtinta kreditoriaus teisė reikalauti iš skolininko įvykdyti prievolę tinkamai ir laiku. Įstatymas aiškiai ir detaliai apibrėžia kreditoriaus teisę ir suteikia priemones, kuriomis kreditorius gali apginti savo pažeistą teisę.

Skolų išieškojimo procesas tapo ypatingai aktualus dėl visą pasaulį sukrėtusios COVID – 19 ligos (koronavirusinės infekcijos). 2020 m. kovo 14 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu *„Dėl karantino Lietuvos Respublikos teritorijoje paskelbimo“*[3] nutarta dėl COVID – 19 (koronavirusinės infekcijos) paskelbti visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje nepaprastąją padėtį, o tai lėmė fizinių ir juridinių asmenų negalėjimą laiku vykdyti piniginių įsipareigojimų kreditoriams. Pažymėtina, kad koronavirusinė pandemija ir šiuo metu daro įtaką pasaulio ekonominei padėčiai.

Magistro baigiamajame darbe (toliau – **Magistro darbas**) bus susitelkiama į konkrečią sritį, t.y. skolų išieškojimą už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Šiuolaikiniame pasaulyje didelę reikšmę įgyja transporto priemonės turėjimas ir jos valdymas. Šiais laikais transporto priemonė yra neatsiejama kiekvieno asmens gyvenimo dalis. Transporto priemonė, remiantis Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobiliais keliais įstatymu (toliau - **SEAKĮ**)[4] 2 straipsnio 74 dalimi, yra *„priemonė žmonėms ir (arba) kroviniams, taip pat ant jos sumontuotai stacionariai įrangai vežti“*. Asmenys, kurie valdo arba nuosavybės teise turi

[1] „Terminų vertimai - Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 8 d., https://www.lrkt.lt/lt/vertimai/konstitucinio-teismo-aktuose-vartojami-terminai/terminu-vertimai/1255.

[2] „Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas “, (Žin., 2000, Nr. 74-2262; 200), žiūrėta 2020 m. spalio 23 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/100228.

[3] „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 14 d. nutarimas Nr. 207 „Dėl karantino Lietuvos Respublikos teritorijoje paskelbimo“ pakeitimo“, TAR, 2020-03-25, Nr. 5971, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 19 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/931eb6116eb911eaa38ed97835ec4df6.

[4] „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“, (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213)“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 12 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/iPAhTkXwuB.

transporto priemones, turi svarbią pareigą laikytis Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau - **KET**)[5], kad būtų užtikrinamas eismo saugumas visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje. Tačiau, net ir esant griežtam įstatymų reglamentavimui, pasitaiko situacijų, kai asmenys padaro nusižengimus, reglamentuotus Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse (toliau - **ANK**) 603 straipsnyje. Tokiais atvejais policijos pareigūnai turi teisę Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka priverstinai nuvežti transporto priemonę. Šia nurodyta priemone policijos pareigūnai siekia užtikrinti eismo dalyvių saugumą, saugų transporto priemonių ir pėsčiųjų eismą bei kitas vertybes, įtvirtintas teisės aktuose. Taigi, tarp šalių susiklosto administracinio pobūdžio teisiniai santykiai. Šiame magistro darbe bus siekiama atskleisti civilinius teisinius santykius, kurie kyla sutarties pagrindu.

Policijos pareigūnai įstatymų numatyta tvarka, priėmę sprendimą priverstinai nuvežti transporto priemonę, kreipiasi į ūkio subjektą, t. y. saugojimo aikštelę, jog transporto priemonė būtų priverstinai nuvežta į saugojimo aikštelę ir saugojama. Transporto priemonės priverstinis nuvežimas ir saugojimas yra vykdomas pasaugos sutarties pagrindu, kurią sudaro ūkio subjektas, besiverčiantis automobilių nuvežimo ir saugojimo paslaugomis, ir policijos įstaiga. Būtent šioje stadijoje galima pastebėti naujus teisinius santykius, kurie kyla iš pasaugos sutarties. Magistro darbe bus siekiama išanalizuoti priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarčių specifiką, kuri daro įtaką skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą procesui.

Viena iš pagrindinių šios sutarties ypatybių yra ta, jog pareiga sumokėti už saugojimo paslaugas gali atitekti ne tik ją sudariusiai šaliai, tačiau ir specialiosios normos pagrindu transporto priemonės savininkui ir valdytojui (SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis). Būtent dėl šios priežasties praktikoje kyla daug ginčų, kurie yra susiję su nesutarimu, kas privalo atlyginti saugojimo aikštelei (saugotojui) patirtas išlaidas dėl transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir saugojimo. Kyla klausimas, koks yra paminėtos imperatyvios teisės normos turinys ir kaip tinkamai ją įgyvendinti.

Jau nuo 2010 metų[6] žiniasklaidoje pastebima įvairių teisinių komentarų dėl skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonių nuvežimą ir saugojimą. Galima pastebėti, jog esminiai probleminiai aspektai dėl skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą iki šių dienų nėra tinkamai išspręsti. Analizuojant šį institutą kyla šie probleminiai klausimai:

[5] „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, (Žin., 2003, Nr. 7-263; 2008, Nr. 88-3530), žiūrėta 2020 m. spalio 23 d., https://www-infolex-lt.skaitykla.mruni.eu/ta/65354.

[6] Igor Smirnov, „Ginčas dėl reikalavimo sumokėti už automobilio priverstinį nuvežimą ir saugojimą “, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 12 d., http://www.teisininkas.net/projektai/skolininku-gynimas/byla-3/.

1. **Ar nusistovėjęs teisinis reglamentavimas ir teismų praktika šiuo klausimu tinkamai apgina kreditoriaus ir skolininko interesus?**
2. **Ar transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registracijos neprivalomumas neprieštarauja kreditoriaus interesams?**
3. **Ar ikiteisminis ir teisminis skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą efektyviai užtikrina prievolės įvykdymą?**

Taigi, magistro darbe sistemiškai ir kompleksiškai bus ieškoma atsakymų į aukščiau paminėtus klausimus.

Mokslinis naujumas ir ištyrimo lygis.

Lietuvos teisės doktrinoje skolų išieškojimo įmonių veiklos ypatumus užsienio lygmeniu analizavo Salvija Mulevičienė ir Kristina Bernotaitė[7]. Mokslų daktarės atliko išsamų tyrimą, susijusį su vartotojų teisių apsauga, kai skolų išieškojimas vykdomas ūkio subjekto. Pažymėtina, kad autorės analizavo skolų išieškojimo išlaidų ribojimų aspektus tarptautiniu lygmeniu, o šiame magistro darbe išskirtinis dėmesys sutelkiamas į Lietuvos teismų praktikos analizę. Taigi, bus siekiama sistemiškai įvertinti mažiau nagrinėtą Lietuvos teismų požiūrį į skolų išieškojimo išlaidų ribojimus. Be to, dėmesys bus skiriamas išanalizuoti ikiteisminio skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą procedūras ir reglamentavimo lygį.

Ramūnas Birštonas ir Viktorija Budreckienė moksliniame straipsnyje[8] analizavo Lietuvoje taikomą nuosavybės teisės į nekilnojamąjį daiktą registracijos modelį. Autoriai išsamiai išanalizavo teisines pasekmes, kylančias dėl nekilnojamojo daikto registravimo. Šiame magistro darbe bus analizuojama kilnojamojo daikto (t. y. transporto priemonės) nuosavybės įregistravimo teisinės pasekmės, analizuojant ginčus dėl skolos priteisimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

Nagrinėjant išlaidų atlyginimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą subjektų teisinį santykį, svarbu paminėti Editos Borevičienės disertaciją „Sutartis trečiojo asmens naudai“, kurioje kompleksiškai analizuojama sutarties trečiojo asmens naudai koncepcija, atskleidžiant teisinio reguliavimo problemas[9].

[7] Salvija Kavalnė ir Kristina Bernotaitė, „Vartotojų teisių apsauga išieškant skolas ne teismo tvarka: užsienio valstybių patirtis“, Vilnius : Lietuvos teisės institutas, žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d., https://elaba-lvb-lt.skaitykla.mruni.eu/primo-explore/fulldisplay?docid=ELABAPDB25549756&context=L&vid=ELABA&lang=lt_LT&search_scope=eLABa&adaptor=Local Search Engine&tab=default_tab&query=any,contains.

[8] Ramūnas Birštonas ir Viktorija Budreckienė, „Nuosavybės teisės į nekilnojamąjį daiktą registravimo teisinės pasekmės“, Jurisprudencija, Nr. 19(4), 2012, 1479-1493, žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d, http://www.mruni.eu/lt/mokslo_darbai/jurisprudencija/http://www.mruni.eu/en/mokslo_darbai/jurisprudencija/.

[9] Edita Borevičienė, „Sutartis trečiojo asmens naudai„ , Disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2013. žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d, https://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:2114691/datastreams/MAIN/content.

Visi aukščiau išvardinti moksliniai darbai yra svarbūs norint tinkamai atskleisti priverstinai nuvežtų transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo išlaidų priteisimo ginčų probleminius aspektus. Pažymėtina, kad ši konkreti ir specifinė sritis moksliniuose darbuose yra mažai nagrinėta, todėl atsiranda poreikis ją nuosekliai ir sistemiškai ištirti.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti skolų išieškojimo už priverstinai nuvežtų transporto priemonių nuvežimą ir saugojimą institutą ir identifikuoti pagrindinius probleminius aspektus.

Siekiant įgyvendinti iškeltą tikslą bus pasitelkiami žemiau išvardinti magistro darbo uždaviniai.

Uždaviniai:

1. Išnagrinėti priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties ypatumus ir nustatyti jų įtaką skolų išieškojimo procesui;
2. Išanalizuoti transporto priemonė pirkimo – pardavimo sutarties registracijos svarbą ginčuose dėl skolos priteisimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, pasiūlyti sprendimo būdus;
3. Išnagrinėti ikiteisminio ir teisminio skolų išieškojimo procedūrinius aspektus, siekiant atgauti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą ir pateikti įžvalgas dėl pagrindinių probleminių aspektų.

Tyrimo metodai:

1. Empirinio tyrimo metodu atliktas ekspertų nuomonės tyrimas. Šiuo metodu buvo atlikta struktūrizuota apklausa, skirta juridinio asmens, besiverčiančio skolų išieškojimo paslaugomis už priverstinį transporto priemonės nuvežimą, direktoriui ir advokatui, atstovaujančiam klientų interesus ginčuose dėl išlaidų priteisimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Interviu atliktas siekiant sužinoti ekspertų nuomones ir darbo praktinius pastebėjimus, kurie padėtų tinkamai identifikuoti probleminius aspektus, išieškant išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.
2. Analizės metodu ištirti doktrinos šaltiniai, moksliniai tiriamieji darbai bei teisės aktai, reglamentuojantys transporto priemonių priverstinio nuvežimo tvarką ir procedūrą. Šio metodo dėka atrastas ryšys tarp teisės šaltinių, kuriuo buvo užtikrintas magistro darbo turinio nuoseklumas ir logiškumas.
3. Mokslinės literatūros ir dokumentų analizės metodas padėjo išanalizuoti magistro darbo temai aktualius ir reikalingus teisės šaltinius, susijusius su skolų išieškojimu už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

4. Lyginamosios analizės metodas magistro darbe buvo naudojamas siekiant palyginti ikiteisminio skolų išieškojimo reglamentavimą Lietuvoje su užsienio valstybių reglamentavimu.
5. Kritinės analizės metodas leido įvertinti teismų praktiką, doktriną, ekspertų nuomones ir padėjo identifikuoti skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonių nuvežimą ir saugojimą instituto trūkumus.

Baigiamojo darbo reikšmė.

Magistro darbe pateiktos metodinės ir teorinės prielaidos, išvados gali būti reikšmingos įstatymo leidėjams, tobulinant teisės aktus, susijusius su skolų išieškojimo įmonių veiklos reguliavimu. Skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą probleminių aspektų atskleidimas bus naudingas teisėjams, advokatams, teisininkams. Doktrinos analizė ir pateikti reglamentavimo tobulinimo būdai gali būti reikšmingi teisės mokslininkams, besidomintiems skolų išieškojimo institutu Lietuvoje.

Ginamasis teiginys:

Skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą teisinis reglamentavimas ir teismų atliekamas šių normų taikymas praktikoje nėra tinkami ir pakankami užtikrinant kreditoriaus ir skolininko interesus.

Darbo struktūra ir apimtis:

Darbą sudaro įvadas, trys pagrindiniai skyriai, kurie skirstomi į poskyrius, išvados (pasiūlymai), literatūros sąrašas, anotacija, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis.

Pirmame magistro darbo skyriuje analizuojama: priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties ypatumai, išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą mažinimo pagrindai ir transporto priemonės sulaikymo teisės instituto taikymas šiuose teisiniuose santykiuose.

Antrame magistro darbo skyriuje atskleidžiama transporto priemonės pirkimo pardavimo sutarties ypatumai ir transporto priemonės savininko nustatymo problematika.

Trečiame magistro darbo skyriuje analizuojami ikiteisminio ir teisminio skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą procedūrų reikšmė, bei reguliavimo spragos.

Išvadomis ir pasiūlymais suformuoti pagrindiniai teiginiai skirti įstatymų leidėjui, siekiant tobulinti išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą išieškojimo tvarką.

1. TRANSPORTO PRIEMONĖS PRIVERSTINIO NUVEŽIMO IR SAUGOJIMO SUBJEKTŲ TEISINIAI SANTYKIAI

Kaip jau buvo paminėta, iš transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir saugojimo instituto kyla kompleksiniai teisiniai santykiai, t. y. administraciniai ir civiliniai. Magistro darbe bus siekiama atskleisti šių teisinių santykių tarpusavio sąveiką. Tačiau autorius pažymi, kad pagrindinis dėmesys bus skiriamas civilinių teisinių santykių, kylančių iš pasaugos sutarties, analizei.

Visuomenėje priverstinis transporto priemonės nuvežimas reikalingas siekiant užtikrinti eismo saugumą, žmonių sveikatą, turtą, be to, tai padeda užtikrinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas (SEAKĮ 1 straipsnis). SEAKĮ aiškiai nustatyta, kad transporto priemonė priverstinai nuvežama į saugojimo aikštelę, kai transporto priemonės valdytojas sukelia realią grėsmę eismo dalyvių saugumui, sveikatai, gyvybei, pažeidžia KET reikalavimus. ANK 603 straipsnis įtvirtina atvejus, kuriais remiantis transporto priemonė gali būti priverstinai nuvežama. Dažnai priverstinis nuvežimas vykdomas, kai transporto priemonė stoja ar sustoja vietose, kur tai daryti draudžiama, arba transporto priemonės valdytojui apsvaigus nuo alkoholio arba narkotinių medžiagų, be to, atvejais, kai transporto priemonės valdytojas pažeidžia kelių eismo taisykles, kas lemia sveikatos sutrikdymą ar turto sugadinimą. Pažymėtina, kad transporto priemonės priverstinio nuvežimo santykiai kyla iš administracinio teisės akto pažeidimo (delikto).

Policijos pareigūnas, nustatęs bent vieną iš aukščiau nurodytų nusižengimų, gali surašyti transporto priemonės priverstinio nuvežimo aktą. Konkreti priverstinio nuvežimo vykdymo tvarka yra reglamentuojama Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime Nr. 1426 „*Dėl priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir uždraudimo toliau važiuoti tvarkos aprašo*“ patvirtinimo[10] (toliau – **Vyriausybės nutarimas**). Vyriausybės nutarimo 5.1. – 5.3. punktuose įtvirtinta, kad policijos pareigūnas atlieka šiuos pagrindinius veiksmus:

1. Praneša policijos įstaigai apie sprendimą priverstinai nuvežti transporto priemonę;
2. Policijos pareigūnas nuodugniai apžiūri transporto priemonę, užfiksuoja matomus defektus ir gedimus;
3. Perduoda transporto priemonę vilkiko, kuriuo priverstinai nuvežama transporto priemonė, vairuotojui;

[10] „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. spalio 5 d. nutarimas Nr. 993 ‚Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. lapkričio 27 d. nutarimo Nr. 1426 „Dėl Transporto priemonių priverstinio nuvežimo ir važiuoklės užblokavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo‘ (TAR, 2016-10-11, Nr. 2016-24921)“, žiūrėta 2020 m. spalio 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/376279.

Kai transporto priemonė perduodama vilkiko vairuotojui, yra pateikiamas pasirašyti transporto priemonės priverstinio nuvežimo aktas. Svarbu pažymėti ir kitą teisės aktą, kuris detaliai įtvirtina transporto priemonės grąžinimo tvarką – Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymą Nr. 5-V-200 „*Dėl policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalinti nuo transporto priemonių vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos aprašo patvirtinimo*“ (toliau – **Įsakymas dėl priverstinio transporto priemonės nuvežimo**)[11]. Pažymėtina, kad transporto priemonę galima grąžinti, kai pašalinama grėsmė eismo dalyvių saugumui, sveikatai. Tačiau padarius nusižengimą, už kurį gresia transporto priemonės konfiskavimas, transporto priemonė gali būti grąžinama tik tada, kai išnagrinėjama administracinio nusižengimo byla. Tokiais atvejais transporto priemonės savininkas (valdytojas) turi pareigą užtikrinti, jog transporto priemonės nebūtų parduota ar pakeičiama komplektacija, kas sumažintų transporto priemonės vertę. Įsakymo dėl priverstinio transporto priemonės nuvežimo 24 punkte nustatyta, jog transporto priemonė grąžinama, kai transporto priemonės savininkas (valdytojas) pasirašo leidime, kuris lieka saugojamas policijos įstaigoje arba saugojimo aikštelėje.

Transporto priemonė nuvežama į ūkio subjekto, kuris turi teisę verstis komercine veikla, stovėjimo aikštelę (SEAKĮ 33 straipsnio 1 dalis). Pažymėtina, kad policijos komisariatas ir ūkio subjektas, teikiantis priverstinio transporto nuvežimo ir saugojimo paslaugą (saugotojas) sudaro Transporto priemonių priverstinio nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartį. Šioje grandyje pradeda ryškėti civiliniai teisiniai santykiai, kurie kyla iš aukščiau nurodytos sutarties. Išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą SEAKĮ 33 straipsnio 1 dalies atvejais privalo atlyginti transporto priemonės savininkas ir valdytojas solidariai. Nurodytos išlaidas turi būti atlyginamos iki transporto priemonės atsiėmimo iš saugojimo aikštelės dienos (SEAKĮ 33 straipsnis 8 dalis). Taigi, nei transporto priemonės savininkas, nei valdytojas nedalyvauja, kai policijos komisariatas ir saugotojas sudaro sutartį. Todėl ši sutartis įgauna esminės reikšmės nagrinėjant bylas dėl skolos priteisimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

Toliau magistro darbo poskyriuose išskirtinis dėmesys bus skiriamas šių sutarčių analizei ir ypatumams, kurie daro tiesioginę įtaką skolų išieškojimo procesui.

Taip pat šiame skyriuje bus atskleidžiama išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą nustatymo aspektai. Atsižvelgiant į tai, jog priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartis sudaroma viešojo konkurso būdu, teismų praktikoje galima pastebėti, kad teismai *ex officio*[12] gali vertinti išlaidų dydžio pagrįstumą nepaisydami to,

[11] „Lietuvos policijos generalinio komisaro 2019 m. kovo 21 d. įsakymas Nr. 5-V-230 „Dėl Lietuvos policijos generalinio komisaro 2009 m. kovo 19 d. įsakymo Nr. 5-V-200 ‚Dėl Policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalintinti nuo transporto priemonių vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos aprašo patvirtinimo‘ pakeitimo“, žiūrėta 2020 m. spalio 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/529768.

[12] Lot. *ex officio* – iš pareigos; pagal savo tarnybos pareigas.

kad šalys sutartimi konkrečiai sutarė dėl įkainių dydžio. Taigi, dėmesys bus skiriamas įkainių nustatymą sąlygojančioms aplinkybėms ir pagrindiniams aspektams, turintiems įtakos išlaidų nepriteisimui ar jų sumažinimui.

Kitas aspektas, kuris bus nagrinėjamas šiame skyriuje – daikto sulaikymo teisės instituto taikymo ypatumai. Šiame poskyryje bus siekiama atsakyti į klausimą, ar daikto sulaikymo teisės institutas gali būti taikoma priemonė, siekiant atgauti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

1.1. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties požymiai

Kaip jau buvo minėta, policijos įstaiga ir ūkio subjektas, besiverčiantis transporto priemonių priverstiniu nuvežimu ir saugojimu, sudaro paslaugų teikimo sutartį. Pažymėtina, kad **sutartis sudaroma viešojo pirkimo konkurso metu**. Perkančioji organizacija turi atlikti patikrinimo procedūrą, yra tikrinami pasiūlymai ir perkančioji organizacija išrenka galimą laimėtoją, kuris pasiūlo mažiausius priverstinio nuvežimo ir saugojimo įkainius. Perkančioji organizacija, išrinkusi paslaugų tiekėją, pareikalauja dokumentų, pagrindžiančių ūkio subjekto teisę verstis nurodyta komercine veikla. Pažymėtina, kad visas konkursas vyksta remiantis Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymo (toliau – **VPĮ**)[13] nustatyta tvarka. Taigi, priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartis yra sutartis, kuri sudaroma viešojo konkurso metu tarp policijos komisariato ir saugotojo. Dažniausiai yra nustatomas konkretus sutarties galiojimo terminas, pavyzdžiui, vieneri metai, per kuriuos saugotojas teikia priverstinio motorinių transporto priemonių nuvežimo ir/ar saugojimo paslaugas. Autoriui išanalizavus naujausiai sudaromas priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartis pastebėta, kad sutartys sudaromos terminuotam laikotarpiui nuo 1 *(vieno)* mėnesio iki 3 *(trejų)* metų.

Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartis pasižymi, jog tai **dvišalė pasaugos sutartis**[14]. Pasaugos sutartimi šalys susitaria dėl to, jog pasaugos davėjas (policijos įstaiga) perduoda kilnojamąjį daiktą saugotojui (saugojimo aikštelei), o saugotojas įsipareigoja grąžinti transporto priemonę davėjui arba asmeniui, kuriam transporto priemonė turi būti grąžinama (CK 6.832 straipsnis). Imperatyviomis įstatymo nuostatomis įtvirtinta, kad jei pasaugos

[13] „Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas“, (Žin., 1996, Nr. 84-2000; 1999, Nr. 56-1809; 2002, Nr. 118-5296; 2006, Nr. 4-102; TAR, 2017-05-04, Nr. 2017-07550), žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/40606:ver59.

[14] Stasys Drazdauskas, „Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisėje“, Disertacija, Vilniaus universitetas, 2008, 199.

sutartyje yra numatyta saugotojo pareiga priimti daiktą ateityje, tai sutartis būtinai **turi būti rašytinė** (CK 6.831 straipsnio 1 dalis). Atkreipiamas dėmesys, kad visais atvejais transporto priemonių priverstinio nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartys yra rašytinės, kurios, remiantis *pacta sunt servanda*[15] principu, negali būti keičiamos[16].

Aukščiau nurodytame straipsnyje taip pat yra pateikta, jog pasaugos sutartis gali būti dviejų rūšių: atlygintinė ir neatlygintinė. Lietuvos Aukščiausiasis teismas (toliau – **LAT**) konstatavo, jog saugotojas atsako dėl daikto praradimo, sugedimo ar trūkumų atsiradimo, išskyrus nenugalimos jėgos atvejus, jei pasaugos sutartis atlygintinė[17]. Atkreipiamas dėmesys, kad magistro darbe bus nagrinėjama tik atlygintinės pasaugos sutarties ypatumai.

Taip pat pažymėtina, jog sutartis yra **konsensualinė**[18] – laikoma sudaryta nuo pasaugos sutarties pasirašymo momento. Pažymėtina, kad saugotojas – juridinis asmuo, kurio pagrindinė veiklos sritis yra profesionalios saugojimo paslaugos (CK 6.830 straipsnis). Atkreiptinas dėmesys, kad tokio pobūdžio sutartyse dažniausiai nurodoma, kad paslaugos užsakomos pagal faktinį poreikį remiantis SEAKĮ, ANK ir Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – **BK**) nustatyta tvarka.

Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartis pasižymi tuo, jog sutarties objektas – individualiais požymiais apibūdinti kilnojamieji daiktai, t. y. transporto priemonės, kurias galima identifikuoti remiantis VIN (angl. *Vehicle Identification Number*) numeriu.

Atkreipiamas dėmesys, kad sutarties šalys yra civilinės apyvartos subjektai (fiziniai, juridiniai asmenys). Remiantis Vaido Jurkevičiaus ir Jūratės Šidlauskienės nuomonėmis, aukščiau nurodyti asmenys turi turėti specialųjį teisnumą, kas sąlygoja, jog jie įgyja teises ir pareigas, kurios reikalingos veiklos tikslams ir steigimo dokumentams[19].

Toliau dėmesys bus sutelkiamas teisinių santykių kvalifikavimui, atsiradusių iš transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir saugojimo. Teismai buvo linkę laikytis pozicijos, jog transporto priemonės saugojimas vykdomas remiantis CK 6.229 straipsnio pagrindu, t. y. **kito asmens reikalų tvarkymas**. Teismai aiškino, jog saugojimo aikštelėje buvo saugojamas transporto priemonės savininko turtas, todėl būtent transporto priemonės savininkas atsakingas už

[15] Lot. *pacta sunt servanda* – sutarčių reikia laikytis.

[16] Stasys Drazdauskas, „Favor contractus principas Lietuvos sutarčių teisėje“, Teisė, Nr. t 64, 2007 m., 25.

[17] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2013 m. gruodžio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-641/2013“, žiūrėta 2020 m. vasario 11 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/777493.

[18] Drazdauskas, *op cit*., 32-33.

[19] Vaidas Jurkevičius ir Jūratė Šidlauskienė, „Civilinė teisė. Atskiros sutarčių rūšys“, VĮ „Registrų centras“, *2015*, žiūrėta 2020 m. spalio 21 d., https://wdn.ipublishcentral.com/association_lithuania_serials/viewinside/185686110822089.

išlaidų atlyginimą[20]. Autorius pažymi, kad apygardos teismas visiškai nukrypo nuo 2013 metais LAT suformuotos praktikos. LAT išaiškino, kad šie santykiai kvalifikuojami kaip pasauga (CK 6.830 straipsnis), iš kurių kyla pareiga apmokėti priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo išlaidas[21]. Autoriaus nuomone, tai atskleidžia kintančią teismų nuomonę, nes praktikoje galima rasti įvairių pavyzdžių, kai teisiniai santykiai nebūna tinkamai kvalifikuojami. Tai nulemia netinkamas teismo įsigilinimas į santykių prigimtį ir visus esminius priverstinio nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties požymius.

Tokį netinkamą teisinių santykių kvalifikavimą pagrindžia ir 2011 metų LAT nurodydamas, jog kito asmens reikalų tvarkymas negali būti taikomas šiuose santykiuose. Bylos aplinkybės buvo, jog transporto priemonė (motociklas) buvo pavogtas iš saugotojo, o transporto priemonės savininkas reikalavo žalos atlyginimo. Pirmosios instancijos teismas pripažino, kad saugotojo ir transporto priemonės savininko santykis atitinka CK 6.229 straipsnio teisnius santykius[22]. LAT konstatavo, kad kito asmens teisinių reikalų tvarkymui identifikuoti būtinas, šių sąlygų buvimas:

„*1) asmuo suvokia, kad tvarko ne savo, bet kito asmens reikalus, t. y. kito asmens interesais atlieka faktinius ar teisinius veiksmus;*

2) atlikti šiuos veiksmus nėra asmens teisinė pareiga, jie atliekami savanoriškai;

3) asmuo, kurio interesais atliekami veiksmai, nėra išreiškęs savo valios dėl jo reikalų tvarkymo ir tuo metu nėra galimybės sužinoti jo valios dėl atliekamų veiksmų.

Nustačius, kad nėra bent vienos išvardytų sąlygų, nėra pagrindo susiklosčiusių teisinių santykių kvalifikuoti kaip kito asmens reikalų tvarkymo“[23]. Taigi, pirmosios instancijos teismas net tinkamai nevertino to, kad saugotojas transporto priemonę **saugojo ne savo iniciatyva, o vykdant prievolę, kuri kyla iš sudarytos pasaugos sutarties su policijos komisariatu**. Būtent tai automatiškai pašalina galimybę šiuose teisiniuose santykiuose taikyti kito asmens tvarkymo teisinius santykius, kurie įtvirtinti CK 6.229 straipsnyje.

Be to, galima rasti pavyzdžių, kai teisiniai santykiai buvo kvalifikuojami, kaip sutartis trečiojo asmens naudai. LAT išaiškino, jog *„ <...> pasaugos sutarties pagrindu atsirado ne tik atsakovo ir Šakių rajono policijos komisariato pasaugos santykiai, nes sutartyje nustatytos ne tik*

[20] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugpjūčio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-984-431/2018“, žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1640842.

[21] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2013 m. balandžio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-280/2013“, žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/670890.

[22] CK 6.229 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta, kad „*Asmuo, savanoriškai ir be jokio pavedimo, nurodymo ar išankstinio sutikimo tvarkantis kito asmens reikalus, kuriuos tvarkyti nėra jo pareiga, privalo juos tvarkyti taip, kad tai atitiktų asmens, kurio reikalai tvarkomi, interesus. Šios veiklos pagrindu atsiradusios prievolės privalomos asmeniui, tvarkančiam kito asmens reikalus. Asmens, tvarkančio kito asmens reikalus, veiklai mutatis mutandis taikomos šio kodekso ketvirtosios knygos normos, reglamentuojančios paprastą kito asmens turto administravimą*“.

[23] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. liepos 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-327/2011“, žiūrėta 2020 m. vasario 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/216614.

ją sudariusių šalių teisės ir pareigos, ***bet ir transporto priemonės savininko (šioje byloje – ieškovo) pareiga sumokėti už transporto priemonės saugojimą ir teisė reikalauti sutartyje nustatytomis sąlygomis grąžinti transporto priemonę*** *“* [24]. Toliau magistro darbe bus siekiama išanalizuoti, ar sutarties trečiojo asmens naudai santykiai remiantis teisine doktrina gali būti taikomi, šiuose teisiniuose santykiuose?

Remiantis teisine doktrina galima pastebėti, kad sutartis trečiojo asmens naudai išsivystė tik per ilgą istorinį laikotarpį. Klasikinės Romos laikais vyravo *vinculum iuris*[25] principas, kad sutarties nuostatos gali būti laikomos tik sutartį sudariusioms šalims. Istoriniai faktai atskleidžia, jog Anglijos sutarčių teisėje vyravo panašus principas, kurio esmė yra ta, kad sutarties teises ir pareigas gali įgyti tik sutarties šalys (sutarčių uždarumo principas). Tik bėgant laikui teisinėje sistemoje buvo galima pastebėti augantį sutarčių poreikį, kas nulėmė požiūrį, kad sutartis lemia teisių ir pareigų kylimą kitam asmeniui. Esminis momentas, kad šalių ketinimas yra pakankamas pagrindas trečiojo asmens teisėms sukurti[26]. Taigi, Lietuvos Respublikos teisėje galima rasti teisės normą, kuri įtvirtina, kad šalys gali susitarti dėl to, jog prievolę reikės vykdyti trečiajam asmeniui, remiantis CK 6.191 straipsniu.

Kitaip tariant pagrindinė, sutarties trečiojo asmens naudai, paskirtis – galimybė *„<...> dviem asmenims susitarti dėl kito asmens, nedalyvaujančio sutarties sudaryme, teisių (tam tikrais atvejais – ir pareigų) ir suteikti šiam asmeniui savarankišką sutarties įvykdymo reikalavimo teisę “*[27]. Taigi, iš to eitų išvada, jog teisę reikalauti grąžinti perduotą saugoti transporto priemonę turi ne tik policijos komisariatas, bet ir transporto priemonės savininkas. Viena iš pagrindinių saugotojo, t. y. saugojimo aikštelės, pareigų yra grąžinti perduotą saugoti transporto priemonę ir, remiantis CK 6.844 str., transporto priemonė turi būti grąžinama tokios pat būklės, kokios buvo prieš perduodant saugoti ją.

Autoriaus požiūriu įvertinus teismų praktikos išaiškinimus ir vyraujančią doktriną, akivaizdu, kad taikyti būtent sutarties trečiojo asmens teisinius santykius – netikslinga. SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis aiškiai ir nenuginčijamai įtvirtina, kad **išlaidos turi būti atlyginamos arba yra pateikiamas adekvatus prievolės užtikrinimo būdas iki transporto priemonės paėmimo iš saugojimo aikštelės**. Taigi, jei transporto priemonės savininkas ir/ar valdytojas neįvykdo šios sąlygos, tai ir neturi reikalavimo teisės atsiimti saugomos transporto priemonės.

Autorius, siekdamas identifikuoti ir sistemiškai įvertinti išlaidų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą instituto probleminius aspektus, atliko dviejų

[24] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. liepos 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-327/2011“, žiūrėta 2020 m. vasario 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/216614.

[25] Lot. *vinculum iuris* – nuoroda į privalomą teisės pobūdį; Konkretu, teisiškai įpareigojantis įpareigojimas.

[26] Borevičienė, *supra note,* 9: 1540-1542.

[27] *Ibid.*

ekspertų apklausą. Teisines nuomones pagal klausimyną pateikė UAB „Jurisdictus“ direktorius Robertas Lavinskas (**Priedas Nr. 1**), turintis aukštąjį universitetinį išsilavinimą ir 10 *(dešimt)* metų darbo patirties specializuojantis išlaidų išieškojimo srityje už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. UAB „Jurisdictus“ veikla susijusi su skolų pirkimu, priteisimu, išieškojimu. Būtent šios įmonės didžiąją dalį nuperkamų skolų ir sudaro skolininkai, kurie yra transporto priemonių savininkai/valdytojai, kurių automobiliai už kelių eismo taisyklių pažeidimus nuvežami į priverstinio saugojimo aikšteles. Atliekant kokybinį tyrimą buvo apklaustas advokatas Šarūnas Vegys, dirbantis „Advokatų kontoroje Sankaitis, Vegys ir partneriai“ (**Priedas Nr. 2**). Advokatas Šarūnas Vegys atstovauja klientų, teikiančių priverstinio transporto priemonių ir saugojimo paslaugas, interesus. Per ilgametę patirtį, kaip nurodo pats advokatas, jis turėjo virš 1000 *(vieno tūkstančio)* bylų, iš kurių 300 *(trys šimtai)* bylų – teismine tvarka. Šių ekspertų teisiniai pasisakymai bus sistemiškai vertinami magistro darbe.

Grįžtant prie priverstinio nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties teisinių santykių kvalifikavimo, pažymėtina, kad šiuo klausimu pasisakė Robertas Lavinskas (žr. Priedas Nr. 1) nurodant, kad *„Ilgą laiką net Lietuvos Aukščiausiasis Teismas negalėjo tiksliai apibrėžti, kokius teisinius santykius sukuria šalims tokia įstatymo nuostata. Aiškinta, jog tarp šalių susiklosto kito asmens reikalų tvarkymo teisiniai santykiai tarp saugotojo ir transporto priemonės savininko/valdytojo. Vėliau kaip sutartis trečiojo asmens naudai. Galų gale lyg ir prieita nuostatos, jog tai yra pasaugos teisiniai santykiai (pasauga pagal įstatymą – CK 6.850 str.)“.* Taigi, autorius pozicija: remiantis aktualia teismų praktika akivaizdu, jog tai yra pasaugos teisiniai santykiai, kurie sukuria pareigas transporto priemonės savininkui ir/arba valdytojui. Nepaisant to, kad jie nėra sutarties šalys, logiška, jog būtent šie subjektai yra atsakingi už išlaidų atlyginimą saugotojui solidariai (SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis). Advokatas Šarūnas Vegys (žr. Priedas Nr. 2) tokią įstatymo normą vertina pozityviai, nurodant, kad *„<...> toks teisinis reguliavimas suteikia didesnes garantijas paslaugas teikiantiems subjektams dėl skolos išieškojimo, atitinkamai paslauga tampa pigesnė“.*

Jungtinėje Karalystėje šiuo klausimu vyrauja reglamentavimas, priešingas Lietuvos teisės aktams. Jungtinės Karalystės policijos pareigūnui įsakius nuvežti pavojingai, neteisėtai stovinčią transporto priemonę, kiekvienu atveju už šias paslaugas apmokestinamas transporto priemonės savininkas[28]. Taigi, įvairiose šalyse subjektai, atsakantys už išlaidas dėl transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir saugojimo, gali skirtis.

[28] Pat Strickland, „Police charges for removing and storing vehicles“, Briefing paper, Number 04481,2015, žiūrėta 2020 m. spalio 28 d., https://www.met.police.uk/SysSiteAssets/media/downloads/central/advice/vehicle-recovery.

Kitas nagrinėtinas ypatumas, jog saugotojui irgi yra nustatomos pareigos, pavyzdžiui, remiantis CK 6.229 straipsnio 3 dalimi, saugotojas **aktyviais veiksmais turi informuoti transporto priemonės savininką, jog transporto priemonė yra saugoma už atlyginimą**. Akivaizdu, jog informuoti transporto priemonės savininką ar valdytoją apie išlaidas, susidariusias už transporto priemonės priverstinį nuvežimą ir saugojimą, nėra taip lengva ir kartais ši nustatyta pareiga – nėra tinkamai vykdoma. Doktrinoje galima rasti požiūrį, kad pareiga šalims bendradarbiauti negali būti išplečiama tiek, kad kita sutarties šalis privalėtų aukoti savo interesus, todėl šią pareigą svarbu derinti su kitais sutarčių teisės principais[29]. Būtent dėl šios priežasties atsiranda kliūtys, su kuriomis susiduria transporto priemonės saugotojas (kreditorius) – jos bus analizuojamos tolimesniuose magistro darbo skyriuose. Be to, gali kilti klausimas, ar transporto priemonių saugotojas negali piktnaudžiauti ir informuoti transporto priemonės savininką ir valdytoją kuo vėliau, kad išlaidų dydis būtų kuo didesnis. Šis aspektas bus nagrinėjamas magistro darbo poskyryje Nr. 2.2.

Analizuojant atsakomybės klausimą, jei saugotojas tinkamai neįvykdo sutartyje nustatytos pareigos – saugoti kitos šalies nekilnojamąjį daiktą ir grąžinti tinkamai išsaugotą, jam kyla civilinė atsakomybė, remiantis CK 6.845 straipsniu. Šiame straipsnyje reglamentuojama, kad saugotojas turi atsakyti už saugomo daikto praradimą, trūkumą. Be to, pasaugos atlygintinumas nustato ir atsakomybės dydį (CK 6.846 straipsnis 2 dalis)[30]. Apibendrinant aukščiau pateiktus argumentus, akivaizdu, kad bendrosios įstatymo nuostatos labai konkrečiai ir aiškiai reglamentuoja saugotojo atsakomybės klausimą.

Toliau magistro darbe bus pateikiamos šios sutarties ypatybės, kurios išskiriamos teismų praktikoje. Teismų praktikoje galima rasti net pavyzdžių, kai teismas transporto priemonės savininką ir valdytoją pripažįsta vartotojais ir sprendžia ginčą, pasitelkiant *ex officio* institutą. Tačiau aukštesnės instancijos teismas aiškiai išaiškino, jog tai nereiškia, kad tokia sutartis yra sudaroma transporto priemonės savininko (valdytojo) asmeniniams poreikiams tenkinti. Vienas iš pagrindinių sutarties tikslų yra pašalinti pavojų eismo saugumui (SEAKĮ 33 straipsnio 1 dalis)[31]. Nagrinėjamu atveju teismas pažymėjo, jog **priverstinio transporto priemonių nuvežimo sutartį užtikrina** ne teisės normos, kurios reguliuoja vartojimo teisinius santykius, o **viešuosius pirkimus reguliuojantys teisės aktai**. Remiantis tokia teismų praktika galima matyti, jog išryškėja dar vienas šios sutarties specifiškumas, kuris įgauna didelę reikšmę, nagrinėjant ir probleminius

[29] Evaldas Klimas, „Pareigos bendradarbiauti principo aiškinimas ir turinys šiuolaikinėje sutarčių teisėje“, Socialinių mokslų studijos, Nr. 3 (1), 2011, 343.

[30] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2008 m. lapkričio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-580/2008. Teismų praktika. 2008, 31“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/91356.

[31] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-1651-640/2018“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 27 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1670865.

aspektus. Taip pat svarbu paminėti, kad teisės aktais ir doktrina aiškiai nustatoma, kad viešųjų pirkimų teisėtumo užtikrinimu turi rūpintis pati perkančioji organizacija (nagrinėjamu atveju – policijos komisariatas). Viešieji pirkimai privalo būti vykdomi pagal griežtą pirkimo procedūrų monitoringą, kurį koordinuoja Viešųjų pirkimų tarnyba prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės[32].

Pažymėtina, kad už transporto priemonės saugojimo išlaidų atlyginimą gali būti atsakinga Lietuvos Respublika, atstovaujama Valstybinės mokesčių inspekcijos. Ši situacija susiklosto, kai priverstinai nuvežta transporto priemonė teismo sprendimu būna konfiskuojama. LAT išaiškino, jog konfiskuotas turtas tampa valstybės nuosavybe nuo nuosprendžio ar nutarimo skirti administracinę nuobaudą įsiteisėjimo momento[33]. Nurodytoje LAT nutartyje buvo analizuojama ir išaiškinta, kad atsiskaitymo pareiga už saugotojo patirtas išlaidas gali kilti transporto priemonės „*savininkui ir (ar) valdytojui – fiziniam ar juridiniam asmeniui arba, kaip yra nagrinėjamos bylos atveju, valstybei, atstovaujamai VMI*“. Taigi, apibendrinant aukščiau pateiktus argumentus, akivaizdu, kad pagrindinis pasaugos sutarties požymis, jog pareiga sumokėti už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą kyla ne tik sutartį sudariusiai šaliai. Tai priklauso nuo konkrečios situacijos ir sutartyje įtvirtintų nuostatų [34]. Būtent dėl šios ypatybės teismų praktikoje dažnai kyla ginčų, kas privalo atlyginti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą ir kokie saugojimo įkainiai turėtų būti taikomi.

Transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir/ar saugojimo sutarties vykdymo aspektus numato gan platus teisės aktų reglamentavimas, t. y. CK, SEAKĮ, Vyriausybės nutarimas, Įsakymas dėl transporto priemonių nuvežimo. Taigi, pasaugos sutarties santykius nustato ne vien CK, sutarties normos, bet ir kiti teisės aktai, kurie yra glaudžiai susiję su priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir/ar saugojimo pasaugos sutarties teisiniais santykiais. Būtent nuoseklus ir sistemiškas jų analizavimas padeda tinkamai kvalifikuoti teisinius santykius, kad neatsirastų situacijų, kaip kad 2019 metais žemesnės instancijos teismas pripažino taikęs civilinius teisinius santykius, kylančius iš priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties, nors nebuvo priimto policijos pareigūno sprendimo nuvežti transporto priemonę[35]. Teismas neatsižvelgė į tai, kad remiantis Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymu Nr. 5-V-1124 „*Dėl transporto priemonių priverstinio nuvežimo tvarkos aprašo patvirtinimo*“[36], policijos

[32] Rima Ambrazevičienė, „Teisėtumo užtikrinimo priemonės vykdant viešuosius pirkimus“, Jurisprudencija, Nr. t 46(35), 2003, 109.

[33] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. vasario 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-14-690/2019“, žiūrėta 2020 m. vasario 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1695744.

[34] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. spalio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-362-701/2017“, žiūrėta 2020 m. vasario 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1534775.

[35] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. gruodžio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-381-684/2019.

[36] „Lietuvos Policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl transporto priemonių priverstinio nuvežimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, Pub. L. No. 5- V–1124, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c452f097ced311e6a476d5908abd2210.

pareigūnas, priėmęs sprendimą priverstinai nuvežti transporto priemonę, surašo Tvarkos aprašo priede Nr. 1 **Transporto priemonės priverstinio nuvežimo aktą**. Taigi, nurodytiems teisinių santykių identifikavimui svarbu atkreipti dėmesį ir į poįstatyminių teisės aktų reglamentavimą, kuris aiškiai apibrėžia procedūras ir tvarkas. Autoriaus manymu, tai patvirtina aplinkybę, jog norint rinkamai identifikuoti šiuos civilinius santykius negalima pamiršti pagrindinių administracinės teisės aktų.

Apibendrinant aprašytą poskyrį, svarbu pažymėti, kad priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis yra plačiai nagrinėjama ir aiškinama Lietuvos Respublikos teismų. Autoriaus nuomone, ši sutartis pasižymi specifiškumu, jog bėgant laikui keitėsi ir sutarties aiškinimo elementai, kurie, remiantis teismų praktika, kartais net prieštarauja vienas kitam. Nepaisant to, net ir naujesnėje teismų praktikoje galima atrasti atvejų, kai teismai tinkamai neįvertina visų sutarties požymių ir net netinkamai kvalifikuoja teisinius santykius. Akivaizdu, kad kiekvienas konkretus atvejis privalo būti vertinamas individualiai, atsižvelgiant į šių specifinių santykių prigimtį ir ypatumus. Subjektų prievolė sumokėti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą, saugojimą kildinama iš viešojo intereso[37], kuris daro reikšmingą įtaką visiems Lietuvos Respublikos piliečiams (transporto priemonės savininkams ir valdytojams), kurie pažeidžia įstatymo normas.

Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartimi šalys susitaria dėl ne sutarties šaliai taikomų paslaugų įkainių dydžių, o tai sąlygoja teisminių ginčų didėjimą. Būtent dėl šios priežasties magistro poskyryje Nr. 1.2. bus nagrinėjami paslaugų įkainių nustatymo ypatumai ir mažinimo atvejai.

1.2. Priverstinio transporto priemonės nuvežimo, saugojimo išlaidų nustatymas

Išanalizavus Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutarties požymius ir specifines savybes, toliau Magistro darbe dėmesys bus sutelkiamas į išlaidų už saugojimą nustatymo ir mažinimo kriterijus, analizuojamus teismų praktikoje.

Roberto Lavinsko (žr. Priedas Nr. 1), nuomone, *„Šios paslaugos kaina išties yra didelė. Tačiau tokią didelę kainą lemia ir paslaugos rizikingumas. Kaina nustatoma vienoda visoms transporto rūšims, tiek motociklui, tiek sunkvežimiui. Nuvežimo kaina taip pat nepriklauso nuo nuvežimo sudėtingumo (mašina ant kelio ar griovyje apvirtusi). Daug nemokių skolininkų, iš kurių skolos atgauti neįmanoma, o pasirinkti saugoti automobilį ar ne negalima. Net jei skolą atgauti pavyksta, tai būna po ilgo laiko. Jeigu ūkio subjektas būtų tikras, kad už suteiktą paslaugą visada*

[37] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-1651-640/2018“.

gaus apmokėjimą, kaina be abejo būtų mažesnė. Taigi ūkio subjektai siūlydami kainas į visą tai atsižvelgia ir natūraliai siūlo didesnes".

Pripažįstama, kad dažnai įkainiai už priverstinį transporto priemonės nuvežimą tikrai gan dideli, tačiau pasak Roberto Lavinsko, tam didelę įtaką daro skolininkų nemokumas ir tai, kad atgaunamų įsiskolinimų kiekis nėra didelis. Kyla klausimas, ar teismų praktikoje vertinamieji elementai dėl išlaidų už priverstinį transporto priemonė nuvežimą ir saugojimą dydžio nepažeidžia aukščiau nurodytų eksperto pateiktų pastebėjimų.

Atsižvelgiant į tai, kad priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo sutartys sudaromos vadovaujantis trečiajam asmeniui įvykdžius viešojo pirkimo procedūrą, sutarties taikymas (konkrečiai įkainių taikymas) ne sutarties šalims gali daryti tiesioginę įtaką transporto priemonės savininkui ir/arba valdytojui. Transporto priemonės savininkas ir/ar valdytojas, nesutikdamas su išlaidų dydžiu ir taikomais tarifais turi teisę tai ginčyti, o teismai privalo įvertinti tokių išlaidų pagrįstumą[38]. Kiekvienoje valstybėje ši tvarka skiriasi, pavyzdžiui, Jungtinėje Karalystėje įkainiai už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą priklauso nuo automobilio būklės ir dydžio[39], o tai kategoriškai skiriasi nuo Lietuvoje taikomos procedūros.

Vertinama, jog transporto priemonės savininkui/valdytojui nesutinkant su nustatytų įkainių tarifu, įrodinėjimo našta gula ant jų pečių. Teismai pažymi, kad, siekdamas sumažinti taikomų paslaugų įkainius, atsakovas turi pateikti įrodymus teismui apie analogiškus paslaugų įkainius toje pačioje teritorijoje, vietovėje ir panašiu laiku[40].

Tokį išaiškinimą pateikė LAT argumentuodamas, kad automatiškas sutarties įkainių taikymas gali nulemti piktnaudžiavimo teise atvejus, pavyzdžiui, kai transporto priemonės savininkas priverstas mokėti dideles sumas, kurios neatitinka rinkoje vyraujančių sumų. Tačiau pažymėtina, kad vien dėl šios priežasties priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutarties įkainiai nepanaikinami. Taigi, būtent tai sukelia poreikį analizuoti vertinamuosius kriterijus ir kitus aspektus, turinčius įtakos saugojimo įkainių nustatymui ir taikymui.

Kaip jau buvo minėta, šios sutartys sudaromos viešojo pirkimo procedūra, todėl tiek transporto priemonės savininkai, tiek valdytojai turi galimybę rasti visas Lietuvos Respublikoje sudarytas nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartis. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartys yra viešai skelbiamos internetinė svetainėje: https://cvpp.eviesiejipirkimai.lt/. Nagrinėjamose pasaugos sutartyse šalys aiškiai apibrėžia atvejus,

[38] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. birželio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-900-577/2019", žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1741998.

[39] Strickland, *supra note*, 27:2.

[40] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. lapkričio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1634-864/2019", žiūrėta 2020 m. spalio 21 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1783737.

kada kuris subjektas privalo atlyginti nuvežimo ir saugojimo išlaidas. Naujausiai sudaromose sutartyse aiškiai įtvirtinami nuvežimo ir saugojimo įkainiai.

Autorius, kaip pavyzdį, pateikia šiuo metu naujausios priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutarties įkainius, kurie nustatyti policijos komisariatui ir transporto priemonės savininkui ir valdytojui (žr. Paveikslėlis Nr. 1.2.1.)[41].

Paslaugų įkainiai

Transporto priemonė	Nuvežimo įkainis, Eur be PVM	PVM	Nuvežimo įkainis, Eur su PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur be PVM	PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur su PVM
Moka automobilio savininkas ir/ar valdytojas						
Transporto priemonės iki 3,5 t	1,80	0,38	2,18	6,50	1,37	7,87
Transporto priemonės virš 3,5 t	5,0	1,05	6,05	0,01	0,002	0,01
Moka policijos įstaiga						
Transporto priemonės iki 3,5 t	5,0	1,05	6,05	0,35	0,07	0,42
Transporto priemonės virš 3,5 t	1,0	0,21	1,21	0,35	0,07	0,42

1.2.1. Pav.: 2020 m. gegužės 14 d. „*Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis*“ tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB „Goldas“

Pateiktoje lentelėje atskleidžiama skolos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą apskaičiavimo metodika. Galima teigti, kad konkrečiose bylose tokio tipo skolas sudaro transporto priemonės priverstinio nuvežimo įkainis + saugojimo vienos dienos įkainis × saugotų parų skaičius;

Sutartimi šalys aiškiai apibrėžia taikomus įkainius ir subjektus, turinčius atlyginti išlaidas. Pavyzdžiui, transporto priemonės savininkas ir valdytojas moka, kai:

1) Priverstinis nuvežimas vykdomas asmens interesais (būtinoji pasauga).

2) Kai transporto priemonė priverstinai nuvežama ir saugojama remiantis BK 281 [1] straipsnio 1 dalimi.

3) Kai transporto priemonė konfiskuojama teismo sprendimu pagal ANK iki teismo sprendimo įsiteisėjimo dienos.

4) Už baudžiamosiose bylose nuvežtas ir saugomas transporto priemones, kaip policijos komisariatas išduoda leidimą atsiimti transporto priemonę.

[41] 2020 m. gegužės 14 d. „Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis“ tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB „Goldas“.

5) Kai transporto priemonė yra priverstinai nuvežta pagal ANK nuostatas, tačiau veika perkvalifikuojama pagal BK ir atvirkščiai[42].

Autoriaus požiūriu, aukščiau išvardinti atvejai yra gan konkrečiai nustatomi priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartyje. Pažymėtina, kad sutartimi šalys susitaria dėl tarifų taikymo ir policijos komisariatui, kurie dažniausiai skiriasi nuo tarifų taikomų transporto priemonės savininkui ir valdytojui (**žr. Lentelė Nr. 1.2.1.**). Atkreiptinas dėmesys, kad toks įkainių skirtumas, taikomas skirtingiems subjektams, negali būti laikomas pagrindu sumažinti išlaidų dydį. Teismas turi įvertinti visus elementus ir negali vertinti šios vienos aplinkybės. Priešingu atveju tai laikoma kaip visų reikšmingų aplinkybių neištyrimas, kurios galėjo turėti reikšmingos įtakos[43].

LAT dar ankstesnėje teismų praktikoje aiškiai pateikė poziciją, kad išlaidų dydis priklauso nuo saugotojo veiksmų, kai ilgą laiką nesiima aktyvių veiksmų, jog išsiaiškintų, kas transporto priemonės savininkas, kai valdytojas nežinomas. LAT pripažino, kad „ <...> *Pareiga pranešti savininkui apie jo saugojamą automobilį kyla ir iš CK 6.229 straipsnio 3 dalies normos, kurioje nustatyta, kad apie viską, ką yra atlikęs, asmuo, tvarkantis kito asmens reikalus, privalo pastarajam kaip įmanoma greičiau pranešti, kai tai tampa galima, ir pateikti raštu išsamią gautų pajamų, išlaidų bei nuostolių ataskaitą“*[44]. Nepaisant to, kad šioje nutartyje teismas netinkamai kvalifikuoja teisinius santykius, ši nutartis padeda įžvelgti kitą realią ir aktualią problemą dėl nepagrįsto išlaidų didinimo. Taigi, būtent šiuo pagrindu teismas sumažino 50 procentų prašomas priteisti išlaidas. Pasak magistro darbo autoriaus, šioje situacijoje galima pastebėti ir tai, kad teisės aktai konkrečiai nenustato laikotarpio, per kurį saugotojas turi imtis aktyvių veiksmų ir informuoti transporto priemonės savininką ir valdytoją apie susikaupusį įsiskolinimą už transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Būtent tai lemia didėjantį teisminių ginčų skaičių ir teismų praktikos skirtingus išaiškinimus, kurie ne visais atvejais atrodo sąžiningi ir pagrįsti.

Vyriausybės nutarimo 9 punkte įtvirtina, jog jei policijos pareigūnui, priimant sprendimą priverstinai nuvežti transporto priemonę transporto priemonės savininko/valdytojo nebuvo, tai transporto priemonės savininkas/valdytojas informuojamas policijos generalinio komisaro ir Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento nustatyta tvarka. Iš šios normos galima daryti išvadą, kad transporto priemonės savininkui/valdytojui dalyvavus nuvežant transporto priemonę, iš policijos įstaigos pusės jie papildomai nebūna informuojami apie apmokamą priverstinį transporto priemonės saugojimą. Jei policijos įstaiga informuotų papildomai raštu transporto

[42] *Ibid.*

[43] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. vasario 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-14-690/2019“.

[44] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. spalio 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-436/2009“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/138191.

priemonės savininką ir/ar valdytoją, galbūt tai padėtų išvengti susikaupusių didelių saugojimo išlaidų.

Atsižvelgiant į aukščiau pateiktus argumentus ir įstatymo nuostatas, autoriaus pasiūlymas būtų įtvirtinti įstatymo nuostatą, kad policijos pareigūnai turi informuoti transporto priemonės savininką (valdytoją) apie atlygintinai saugomą transporto priemonę visais atvejais raštu ar telefonu, nepaisant to, ar priverstinio nuvežimo metu transporto priemonės savininkas (valdytojas) dalyvavo, ar ne. Tai padėtų išvengti bendradarbiavimo pareigos ginčo nagrinėjamo teisminiame procese. Papildomas policijos pareigūnų informavimas galbūt padėtų išvengti susikaupusių didelių saugojimo išlaidų, nes transporto priemonės savininkas (valdytojas) būtų informuojamas iš karto po priverstinio transporto priemonės nuvežimo.

Kiekvienu atveju teismas skirtingai vertina laikotarpį, per kurį saugotojas ėmėsi aktyvių veiksmų, kad informuotų transporto priemonės savininką/valdytoją. Tai atspindi Šiaulių apygardos byla, kurioje pradinio kreditoriaus (saugojimo aikštelės) ir antrinio kreditoriaus (reikalavimo teisę perėmusio juridinio asmens) veiksmai buvo pripažinti kaip prieštaraujantys bendriesiems teisėms principams, kurie įtvirtinti CK 1.5 straipsnyje. Teismo nuomone, saugotojo elgesys buvo pripažintas kaip nepagrįstas delsimas. Taip pat teismas vertino ir reikalavimo teisę perėmusio kreditoriaus veiksmus argumentuodamas, kad kreditorius laukė 3 mėnesius kol kreipėsi į teismą dėl skolos priteisimo. Apeliacinės instancijos teismo nuomone, tokiu elgesiu *„dirbtinai padidintos transporto priemonės saugojimo išlaidos“*[45]. Kitoje Vilniaus apygardos teismo nutartyje pripažinta, kad kreditorius pirmąjį pranešimą apie saugomą transporto priemonę išsiuntė praėjus daugiau nei 8 mėnesiams nuo priverstinio transporto priemonės nuvežimo dienos[46]. Apibendrinant šiuos du teismo sprendimus, akivaizdu, kad teismas kiekvienu atveju atliktus veiksmus vertina skirtingai. Kyla klausimas, ar tokiais veiksmais teismai nepažeidžia kreditoriaus interesų.

Autoriaus nuomone, šios dvi bylos labai puikia iliustruoja, kad kreditoriaus teisės realiai pažeidžiamos ir apribojamos. Šiaulių apygardos nutartyje[47] kreditorius reikalavo atlyginti įsiskolinimą už 231 dienas, pateikdamas įrodymą, jog prieš tai buvo siunčiami pranešimai transporto priemonės savininkui/valdytojui. Šioje byloje įsiskolinimas sudarė **3236,00 Eur**, skaičiuojant nuo priverstinio nuvežimo dienos iki pranešimo skolininkui išsiuntimo. Vilniaus apygardos nutartyje[48] kreditorius reikalauja atlyginti **7392,04 Eur** už 700 dienų, t. y. už tris kartus

[45] „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-514-372/2020“, žiūrėta 2020 m. spalio 18 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1930988.

[46] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. gegužės 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-735-340/2020“, žiūrėta 2020 m. spalio 21 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1892410.

[47] „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-514-372/2020“.

[48] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. gegužės 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-735-340/2020“

didesnį saugojimo laikotarpį nei prieš tai paminėtoje byloje. Abejose bylose teismai nusprendė, jog dėl kreditoriaus veiksmų įsiskolinimas buvo nepagrįstai padidintas. Tačiau skirtingo įsiskolinimo dydžio bylose argumentacija lieka ta pati, taigi kyla klausimas, ar tai sąžininga.

Šį probleminį aspektą pastebėjo ir Robertas Lavinskas. Anot eksperto *„Teismai taip pat atkreipia dėmesį, kad pranešimai nėra išsiunčiami pakankamai greitai dėl ko skolos suma susidaro nemaža. Policijos generalinio komisaro taisyklėse nurodoma, kad tais atvejais, kai gresia konfiskavimas, automobilis negrąžinamas. Kol teismas išsprendžia bylą, kol įsiteisėja nutarimas, asmenys apie automobilį pamiršta. Pranešimų siuntimas yra gana komplikuotas procesas. Teismai reikalauja, kad pranešimai, būtų išsiųsti kaip įmanoma greičiau, tačiau toks reikalavimas ne visada pagrįstas. Jeigu policija neleidžia atsiimti automobilio, tai pranešimų siuntimas yra betikslis. Joks teisės aktas nenumato, kada tiksliai toks pranešimas turi būti išsiunčiamas. Kita vertus, nėra aišku, kam ir kada pranešimą siųsti. Daugiau kaip pusę automobilių savininkų automobilį atsiima kitą dieną ar bent jau per mėnesį nuo leidimo atsiimti priverstinai nuvežtą transporto priemonę išdavimo dienos. Taigi aikštelės turi nuolat sekti, ar konkrečios transporto priemonės savininkas ateis pasiimti automobilio, ar visgi jam siųsti pranešimą. Primintina ir tai, kad siunčiami pranešimai dažnai grįžta neįteikti“*. Šis specialisto vertinimas ir aukščiau pateikti teisiniai argumentai tik dar kartą patvirtina, kad Lietuvoje šiuo atveju nėra išplėtotas teisinis reguliavimas. Kitas aspektas – dėl netinkamo transporto priemonės savininko ir/ar valdytojo informavimo nebūtinai gali būti kaltas saugotojas, nes dažnai viešajame registre neatsispindi aktuali asmens gyvenamoji vieta. Dar kitas aspektas – ne visada pavyksta tinkamai nustatyti transporto priemonės savininką ar valdytoją. Šis aspektas plačiau bus nagrinėjamas kituose magistro darbo skyriuose.

Analizuojant Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartis, galima pastebėti, kad tarifų dydžiai skirtingiems subjektams yra skirtingi. Vien pateiktoje pavyzdinėje tarifų lentelėje matyti (žr. Lentelė Nr. 1.2.1.), jog transporto priemonės savininkas ir valdytojas už vienos paros saugojimą moka daugiau nei dešimt kartų daugiau lyginant su policijos komisariatui nustatytais įkainiais. Akivaizdu, kad pastebint tokį didelį tarifų skirtumą gali kilti klausimų, kas lemia šį skirtumą. Galbūt tokių įkainių nustatymas yra nesąžiningas ir nepagrįstas? Kelti tokius klausimus priverčia pirmosios instancijos teismų požiūris ir tokių ginčų nagrinėjimo tvarka. Pirmosios instancijos teismas vadovavosi Tarybos 1993 m. balandžio 5 d. Tarybos Direktyva 93/13/EEB 3 straipsnio 1 dalimi *„<...> sutarties sąlyga, dėl kurios nebuvo atskirai derėtasi, yra laikoma nesąžininga <...>“*[49]. Be to, teismas nurodė, kad sutartis buvo sudaryta, neatsižvelgiant į transporto priemonės savininko ir valdytojo interesus. Vienas iš pagrindinių

[49] „1993 m. balandžio 5 d. Tarybos Direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:31993L0013.

aspektų – teismas priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo paslaugas prilygino kitoms paslaugų grupėms: *„<...> mokestis už automobilio saugojimą dengtoje stovėjimo aikštelėje Vilniuje, priklausomai nuo aikštelės vietos, yra 25-35 eurai UNIPARK aikštelėse (www.unipark.lt). Kaip pavyzdys dėl kainų nelogiškumo yra net tas, kad bet koks asmuo gali išsinuomoti sau nakvynę Vilniuje parai su visais elementariais patogumais, kurių automobilis net negali turėti ir jų automobiliui nereikia, bet tai yra akivaizdžios sąnaudos papildomai be pačios nakvynės vietos sąnaudų įvertinimo (patalynė, dušas, internetas ir t.t.) už 5-6-7-8 eurus <...>“.* Būtent remiantis tokiais kriterijai teismas nusprendė, kad už vieną transporto priemonės saugojimo mėnesį turėtų būti taikomas 30 eurų įkainis[50].

Žinoma, aukštesnės instancijos teismas kritiškai įvertino tokį pirmosios instancijos teismo sprendimą ir jį panaikino remiantis tuo, kad tarifų kainų nustatymo kriterijumi galėtų būti nebent priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo įkainiai toje pačioje teritorijoje ir panašiu laikotarpiu[51]. Galima daryti išvadą, kad priteistinų išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dydis negali būti mažesnis už paslaugų tiekėjo standartinį tarifą, kuris taikomas už transporto priemonės saugojimo atitinkamą laikotarpį[52].

Aukščiau pateiktas LAT[53] vertinimo kriterijus, jog teismas gali vertinti priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo įkainius toje pačioje teritorijoje ir tuo pačiu laikotarpiu, po truputį buvo pradėtas plėtoti ir apeliacinės instancijos teismuose[54]. Šis vertinimo kriterijus yra labai svarbus tuo atžvilgiu, kad laikotarpis ir vietovė yra labai svarbūs, nes pateikiant senesnio laikotarpio įkainių palyginimus, tai neturėtų jokios vertinamosios reikšmės ir negalėtų būti naudojamas kaip įrodymas. Autorius pažymi, kad teismai linkę žiūrėti kritiškai į tokiose bylose taikomų įkainių dydį. Svarbu atsižvelgti, jog teismai privalo siekti vieno tikslo – užtikrinti saugojimo paslaugų teikėjo ir transporto priemonės savininko ir (ar) valdytojo interesų pusiausvyrą.

Taigi, tiek policijos komisariatui, tiek transporto savininkui ir valdytojui taikomus tarifus teismai vertina individualiai. Būtent dėl šios priežasties labai daug abejonių kelia, kodėl galima rasti pavyzdžių, kai Priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartis išviešinta, tačiau paslepiami policijos įstaigai taikomi įkainiai (žr. paveikslėlis Nr. 1.2.2.).

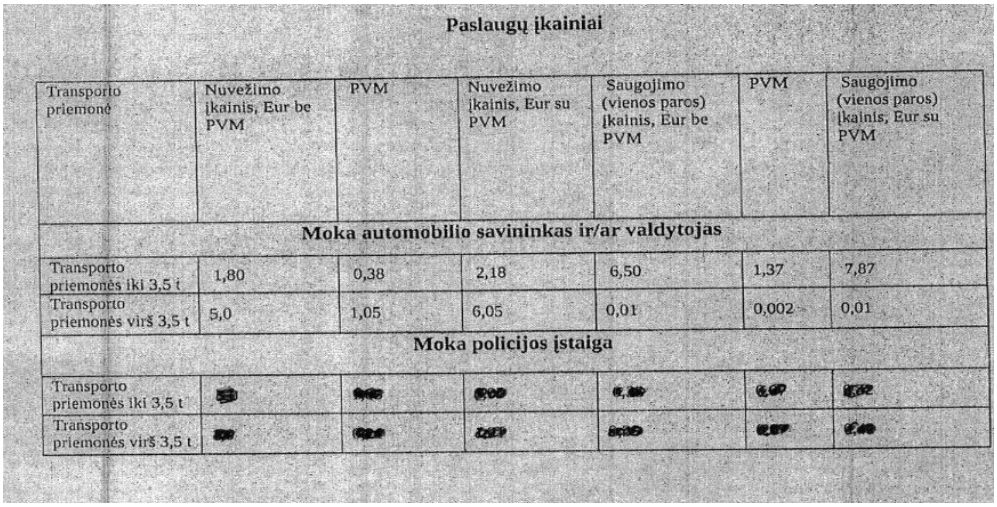
[50] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-585-852/2019“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1722927.

[51] *Ibid.*

[52] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. vasario 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-14-690/2019“.

[53] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. vasario 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-14-690/2019“.

[54] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-927-910/2020“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1899816.



Paslaugų įkainiai

Transporto priemonė	Nuvežimo įkainis, Eur be PVM	PVM	Nuvežimo įkainis, Eur su PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur be PVM	PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur su PVM
Moka automobilio savininkas ir/ar valdytojas						
Transporto priemonės iki 3,5 t	1,80	0,38	2,18	6,50	1,37	7,87
Transporto priemonės virš 3,5 t	5,0	1,05	6,05	0,01	0,002	0,01
Moka policijos įstaiga						
Transporto priemonės iki 3,5 t	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Transporto priemonės virš 3,5 t	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

1.2.2. Pav.[55]: 2018 m. gegužės 15 d. „*Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis*“ tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB „Goldas“

Nagrinėjant saugojimo įkainių mažinimo klausimą, nesuprantama, kodėl sutarties šalys slepia įkainius, dėl kurių tiesiogiai susitarė. Tai įgauna ypatingos reikšmės vertinant teismų praktikos požiūrį dėl taikomų įkainių pagrįstumo, sąžiningumo. Kyla klausimas, kaip tinkamai įvertinti priverstinio transporto priemonių saugojimo įkainius rinkoje, kai ne visi jie viešai skelbiami ir atskleidžiami. Be to, remiantis VPĮ 86 straipsnio 9 dalimi *„perkančioji organizacija laimėjusio dalyvio pasiūlymą, sudarytą pirkimo sutartį, preliminariąją sutartį ir šių sutarčių pakeitimus, išskyrus informaciją, kurios atskleidimas prieštarautų informacijos ir duomenų apsaugą reguliuojantiems teisės aktams arba visuomenės interesams, pažeistų teisėtus konkretaus tiekėjo komercinius interesus arba turėtų neigiamą poveikį tiekėjų konkurencijai <...> turi paskelbti Centrinėje viešųjų pirkimų informacinėje sistemoje <...>“*. Taigi, kodėl įkainiai, taikomi policijos komisariatui, tampa paslaptimi, sunku atsakyti, tačiau akivaizdu, kad transporto priemonės savininkas ir/ar valdytojas ar teismas, siekdamas nustatyti saugojimo įkainius konkrečioje teritorijoje ir konkrečiu laikotarpiu, negalėtų to tinkamai įvykdyti, jei jam būtų reikalinga Paveikslėlyje Nr. 1.2.2 sudaryta sutartis. Be to, tokie veiksmai suponuoja galimai sudarytos sutarties nesąžiningumą.

Remiantis LAT išaiškinimu „<...> *įkainiai nelaikytini paslaugų kainos sudedamosiomis dalimis VPĮ 6 straipsnio 1 dalies prasme. Tai – atskiri objektai, kurių kaina per se (savaime) nėra laikoma konfidencialia informacija ir tokia ji netampa tik dėl to, kad skirtingos prekės, paslaugos ar darbai perkančiosios organizacijos pasirinkimu įsigyjami organizuojant vieną viešąjį pirkimą. Aplinkybė, kad atskiri objektai perkami bendrai, nenulemia jų integralumo ir vertinimo kaip vienos visumos sudėtinių (funkciškai neatskiriamų) dalių*“[56]. Atkreiptinas dėmesys, kad paslaugų teikimo

[55] Nurodyta „Priverstinio transporto priemonės nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis“ buvo peržiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d.

[56] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. spalio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-371-378/2018“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 28 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1651699.

įkainiai turėtų būti viešai prieinami, nes tai nėra konfidenciali informacija. Taigi, paslaugų įkainiai, kaip šiuo atveju įkainiai už priverstinį transporto priemonės nuvežimą, saugojimą, negali būti slepiami ir viešai neprieinami.

Pažymėtina, kad 2020 m. rugsėjo 26 d. dėl šio konkretaus pažeidimo magistro darbo autorius kreipėsi į Viešųjų pirkimų tarnybą, siekdama nustatyti, ar tokios sutarties paskelbimas neprieštarauja teisės normoms. 2020 m. rugsėjo 28 d. Viešųjų pirkimų tarnybos, Metodinės pagalbos skyriaus specialistė Jovita Lukaševičienė, atsakė į užklausą: „*Už tinkamą pasiūlymo ir sudarytos sutarties paviešinimą atsako pati perkančioji organizacija. Dėkojame už atsiųstą informaciją. Viešųjų pirkimų tarnybos Statistikos ir ataskaitų skyriaus darbuotojai susisieks su Jūsų nurodyta perkančiąją organizacija ir informuos apie netinkamą sutarties paviešinimą CVP IS*“ (**Priedas Nr.3**).

2020 m. rugsėjo 28 d. Marijampolės apskrities vyriausiais komisariatas buvo įpareigotas paviešinti nurodytos sutarties policijos mokamus įkainius (žr. Priedas Nr.3). Taigi, žemiau pateikiama minėta priverstinio transporto priemonės nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis su policijos komisariato mokamais įkainiais už transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą (žr. Paveikslėlis Nr. 1.2.3.).

Paslaugų įkainiai

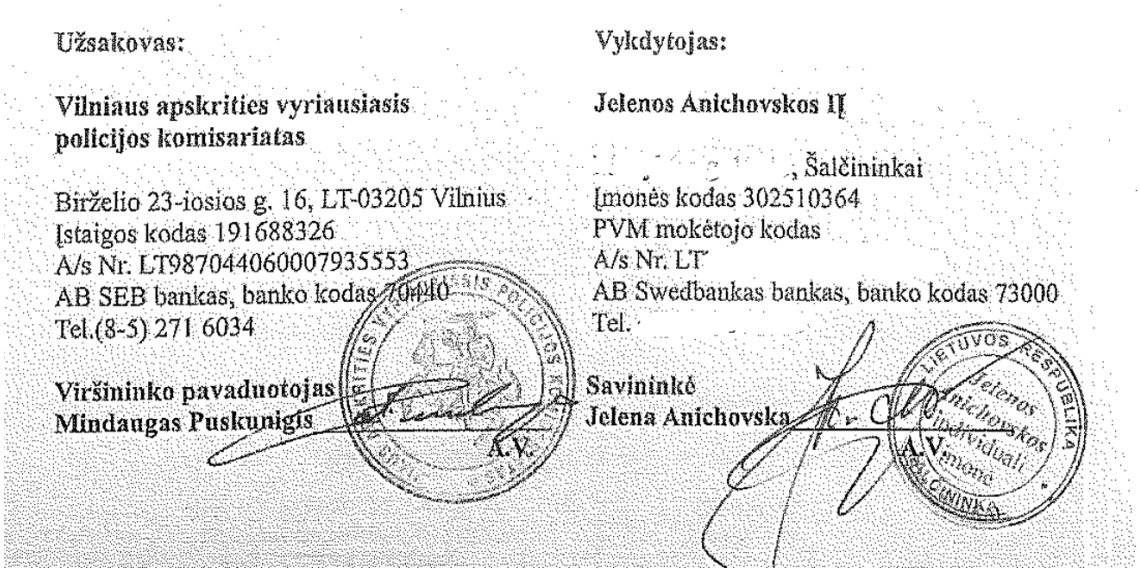
Transporto priemonė	Nuvežimo įkainis, Eur be PVM	PVM	Nuvežimo įkainis, Eur su PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur be PVM	PVM	Saugojimo (vienos paros) įkainis, Eur su PVM
Moka automobilio savininkas ir/ar valdytojas						
Transporto priemonės iki 3,5 t	1,80	0,38	2,18	6,50	1,37	7,87
Transporto priemonės virš 3,5 t	5,0	1,05	6,05	0,01	0,002	0,01
Moka policijos įstaiga						
Transporto priemonės iki 3,5 t	5,0	1,05	6,05	0,35	0,07	0,42
Transporto priemonės virš 3,5 t	1,0	0,21	1,21	0,35	0,07	0,42

1.2.3. Pav.: 2018 m. gegužės 15 d. „*Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis*“ tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB „Goldas“

Iš aukščiau pateiktos sutarties iškarpos matyti, kad policijos komisariato mokami įkainiai yra devyniolika kartų mažesni, palyginus su transporto priemonės savininkui ir/ar valdytojui taikomais įkainiais. Dėl kokios priežasties šie įkainiai jau keletą metų nebuvo viešai skelbiami –

neaišku, tačiau tokie viešojo pirkimo sutarčių viešinimo pažeidimai nekelia pasitikėjimo įkainių nustatymo sistema.

Plačiau panagrinėjus visas priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartis, randama ir smulkesnių pažeidimų, pavyzdžiui, papildomame susitarime užslaptintas saugojimo aikštelės adresas, banko sąskaitos numeris ar telefono numeris (**žr. Paveikslėlis Nr. 1.2.4**).


Užsakovas:

Vilniaus apskrities vyriausiasis policijos komisariatas

Birželio 23-iosios g. 16, LT-03205 Vilnius
Įstaigos kodas 191688326
A/s Nr. LT987044060007935553
AB SEB bankas, banko kodas 70440
Tel.(8-5) 271 6034

Viršininko pavaduotojas
Mindaugas Puskunigis

A.V.

Vykdytojas:

Jelenos Anichovskos IĮ

, Šalčininkai
Įmonės kodas 302510364
PVM mokėtojo kodas
A/s Nr. LT
AB Swedbankas bankas, banko kodas 73000
Tel.

Savininkė
Jelena Anichovska

A.V.

1.2.4. Pav.: 2019 m. lapkričio 15 d. Susitarimas „*Dėl 2018-11-20 Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, pervežimo ir/ar saugojimo paslaugų teikimo sutarties Nr. 10-ST2-198*“.

Žinoma, tai smulkūs elementai, bet kodėl perkančioji organizacija nusprendžia paslėpti šiuos kontaktinius duomenis, kurie turi esminės reikšmės transporto priemonės savininkui (valdytojui) – neaišku.

Apibendrinant, akivaizdu, kad teisinėje doktrinoje analizuojama, jog viešųjų pirkimų principai yra imperatyvios normos, kurios nustatomos vertinant daug viešųjų pirkimų elementų[57]. Taigi, atsižvelgiant į tai, kad aukščiau nurodytos sutartys nėra nuginčytos, preziumuojama, kad sutartys sudarytos sąžiningai, neprieštaraujant teisės principams.

Toliau dėmesys atkreipiamas į atvejus, kai transporto priemonė konfiskuojama. Pasak teisės mokslininkų, asmeniui, kuris nesilaiko administracinės teisės nustatytų pareigų, gali kilti administracinė atsakomybė, o valstybės institucijos turi pareigą pritaikyti administracinio poveikio priemones (daikto konfiskavimą)[58]. Būtent susiklosčius tokiai teisiniai situacijai, kai nusprendžiama konfiskuoti transporto priemonę, nuo teismo nutarimo įsiteisėjimo dienos

[57] Deividas Soloveičikas, „Viešojo pirkimo sutarties pripažinimas negaliojančia pagal Lietuvos teismų praktiką“, Teisė, Nr. 84, 2012, 52.

[58] Darius Sosnovskis, „Daikto, kuris buvo administracinio teisės pažeidimo padarymo įrankis arba tiesioginis objektas, ir ar pajamų, kurios buvo gautos iš padaryto administracinio teisės pažeidimo konfiskavimas“, Socialinių mokslų studijos, Nr. 3(2), 2011, 396.

nuosavybės teisė pereina Lietuvos Respublikai, atstovaujamai Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (CK 4.47). Taigi, Lietuvos Respublika, atstovaujama Valstybinės mokesčių inspekcijos, nuo šio momento tampa atsakinga už transporto priemonės saugojimo išlaidų atlyginimą.

Valstybei perduoto turto išlaidos yra padengiamos iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto asignavimų. Įstatymai numato valstybės pareigą sumokėti išlaidas, kurios susijusios su atliktais veiksmais, tvarkant konfiskuotą turtą, šiuo atveju – saugant transporto priemonę. LAT buvo pripažinęs, jog 1,45 Eur atlyginimas už kiekvieną saugojimo parą – pagrįstas ir protingas. Tačiau bėgant laikui ir keičiantis teismų praktikai atsirado šiuo metu galiojantys, priverstinio transporto priemonių saugojimų išlaidų nustatymo kriterijai, t. y.:

1. Duomenys apie analogiškų paslaugų įkainius toje pačioje ar panašioje vietovėje tuo pačiu (ar panašiu) laikotarpiu;

2. Jei saugotojo veikla yra susijusi ne tik su saugojimo paslaugų teikimu viešojo pirkimo sutarties su atitinkamu policijos komisariatu pagrindu, bet ir su saugojimo paslaugų teikimu kitiems subjektams viešosios sutarties pagrindu, tai įkainis neturi būti mažesnis už saugojimo paslaugų teikėjo standartinį įkainį[59]. Taigi, bėgant laikui keičiasi ir teismų nustatomi išlaidų kriterijai.

Kitas aspektas, svarbus vertinant išlaidų pagrįstumo klausimą, yra transporto priemonės vertė, kuri gali būti daug kartų mažesnė, lyginant su išlaidomis už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Pažymėtina, kad dažnai transporto priemonės būna nuvežamos į saugojimą aikštelę po eismo įvykio, o tai lemia vertės rinkoje mažėjimą. Tačiau, ar tai gali būti laikoma pagrįstu pagrindu mažinti išlaidas už automobilio nuvežimą ir saugojimą?

Pirmiausia, kaip jau buvo analizuojama anksčiau, tokio pobūdžio bylose teismas vertina, ar transporto priemonės savininkas ir/ar valdytojas elgėsi aktyviai ir ėmėsi visų įmanomų priemonių, siekdamas sustabdyti išlaidų didėjimą. Žinoma, vertinant šį apsektą svarbu ir tai, ar nebuvo jokių papildomų kliūčių atsiimti transporto priemonę, pavyzdžiui, nepasibaigęs ikiteisminio tyrimo procesas, saugojimo aikštelės pasyvus elgesys, galimybė gauti leidimą atsiimti transporto priemonę ir kita. Svarbu pažymėti, kad transporto priemonės savininkas gali specialiai neatsiimti transporto priemonės, sužinojęs nuvežimo ir saugojimo įkainius ir susidariusias išlaidas, kurios viršija transporto priemonės rinkos kainą[60].

Antra, svarbu pažymėti, kad žemesnės instancijos teismų praktikoje galima rasti tokių pavyzdžių, kai teismai kaip vertinamąjį elementą pažymi, jog transporto priemonės išlaidos

[59] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2016 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-140-219/2016“, žiūrėta 2020 m. spalio 22 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1227794.

[60] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. kovo 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-607-258/2017“, žiūrėta 2020 m. spalio 17 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1448729.

daugiau nei 50 kartų viršija paties automobilio vertę. Tačiau apeliacinėje instancijoje tokie argumentai vertinami kaip visiškai teisiškai nereikšmingi[61]. Autorius pabrėžia, jog vien teisinis reglamentavimas šiuo klausimu labai aiškiai ir konkrečiai apibrėžia, kad saugotojas privalo imtis visų įmanomų priemonių dėl perimto daikto (pavyzdžiui, transporto priemonės) išsaugojimo (CK 6.832 straipsnis). Saugotojas neturi teisės pasirinkti saugoti transporto priemonę, ar ne, nes vien remiantis sudaroma priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutartimi, saugotojas privalo teikti paslaugas nustatytais pagrindais. Be to, saugotojas atsako už perduotos transporto priemonės saugojimą ir praradimą (CK 6.845 straipsnis). Taigi, teisinis reglamentavimas ir sutarties sąlygos lemia tai, kad saugotojas **privalo saugoti transporto priemonę, nors jos vertė yra visiškai minimali**.

Transporto priemonės priverstinis nuvežimas yra siejamas ne vien su transporto priemonės savininko/valdytojo interesų pusiausvyros užtikrinimu, bet ir su viešuoju interesu (t. y. eismo saugumas)[62]. Darytina išvada, kad transporto priemonės vertė negali daryti jokios įtakos. Kartais vien transporto priemonės nuvežimas gali kainuoti daug kartų daugiau, nei transporto priemonės vertė. Be to, saugotojas negali pasirinkti nesaugoti transporto priemonės, nes tai prieštarautų sudarytos sutarties nuostatoms. Nepaisant to, kad šiuo klausimu yra suformuota aiški teismų praktiką ir vyrauja konkretus įstatymų reglamentavimas, net iki šių dienų, tokio pobūdžio bylose transporto priemonės savininkas ar valdytojas bando naudoti tokio pobūdžio argumentus, jog saugojimo ir nuvežimo išlaidos būtų sumažintos.

Škotijos teisinis reglamentavimas pagrindžia faktą, kad transporto priemonės vertė negali būti pagrindas mažinti nustatytus įkainius. Pažymėtina, kad Škotijoje galioja atskiras teisės aktas, kuriame konkrečiai nustatyti įkainiai už priverstinį nuvežimą ir saugojimą, kurių dydis priklauso nuo automobilio būklės (t. y. kuo transporto priemonė labiau apgadinta, tuo priverstinis nuvežimas brangesnis)[63]. Taigi, akivaizdu, jog ir Lietuvoje tokių paslaugų įkainiai negali būti mažinami, vertinant, kad transporto priemonės vertė daug kartų mažesnė nei suteiktos paslaugos.

Remiantis tuo, kas išdėstyta šiame poskyryje, magistro darbo autorius pažymi, jog priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidų nustatymo klausimas Lietuvos teismų praktikoje gan plačiai išplėtotas. Nepaisant to, kad sutartimi šalys aiškiai nustato įkainių dydžius, kurie pasirenkami viešojo pirkimo procedūra, tai nereiškia, jog teismai nustatytų įkainių negali sumažinti. Išlaidų būtinumo ir ekonominio pagrįstumo elementai įvairiose situacijose gali būti interpretuojami skirtingai, atsižvelgiant į kiekvienos bylos faktines aplinkybes. Šiuo metu

[61] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. rugpjūčio 28 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-2580-577/2015“, žiūrėta 2020 m. spalio 18 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1131577.

[62] „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-514-372/2020“.

[63] „The Removal, Storage and Disposal of Vehicles“, (Prescribed Sums and Charges etc.) (Scotland) Regulations, 2019“, žiūrėta 2020 m. lapkričio 8 d., https://www.legislation.gov.uk/ssi/2019/230/schedule/1/made.

pagrindinis taikomas kriterijus, siekiant nustatyti išlaidų dydį – duomenys apie įkainių už transporto priemonės saugojimą toje pačioje vietovėje, panašiu laikotarpiu. Tačiau tam tikri pavyzdžiai liudija apie skirtingą teismų požiūrį ir skirtingai pasirenkamus vertinamuosius kriterijus. Autoriaus nuomone prie šios problemos prisideda ir teisės aktų reglamentavimo stoka, nes nėra nustatyto aiškaus ir protingo termino, per kurį policijos įstaiga ar saugotojas turėtų informuoti transporto priemonės savininką/valdytoją apie mokamai saugomą automobilį.

Pasiūlymas įstatymo leidėjui pakeisti Lietuvos policijos generalinio komisariato įsakymo Nr. 5-V-200 „Dėl policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalinti nuo transporto priemonių vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos prašo patvirtinimo“ 13.3 punktą ir jį išdėstyti taip:

13.3. *apie priverstinai nuvežtą transporto priemonę nedelsdamas praneša (telefonu ar kitomis ryšio priemonėmis) Bendrajam pagalbos centrui, taip pat nedelsdamas, bet ne vėliau kaip kitą darbo dieną informuoja (telefonu arba raštu) transporto priemonės savininką (valdytoją), kaip galima atsiimti transporto priemonę, ir tai pažymi Policijos registruojamų įvykių registre.*

1.3. Transporto priemonės sulaikymas – prievolės užtikrinimo būdas

Daikto sulaikymo institutas egzistuoja jau nuo seniausių laikų. Šio instituto ištakos glūdi romėnų teisėje. Romėnų teisėje vyravo principas *debitum cum re junctum*[64], kai iš daikto savininko galima reikalauti atlyginti išlaidas, kurios susidarė dėl tam tikro konkretaus daikto. Dar viduramžiais, siekiant sukurti tinkamas sąlygas viešojo pobūdžio paslaugoms, pavyzdžiui, keltininkams ar viešbučių savininkams, buvo suteikta daikto sulaikymo teisė, kuria buvo užtikrinama nuostolių atlyginimas už paslaugų suteikimą[65]. Taigi, jau nuo senovės buvo būdinga užtikrinti prievolės įvykdymą, sulaikant daiktą. Autorių nuomone, nepaisant galiojančios taisyklės – *„<...> prievolinės teisės yra priemonė užtikrinti daiktinių teisių apyvartą, tačiau kai kurios daiktinė teisės t. y. įkeitimo, daikto sulaikymo teisė ar daiktinės teisės suvaržymai ir kt. tarnauja kaip prievolinės teisės egzistavimo užtikrinimo būdai“*[66]. Lyginant teisės doktriną galima rasti požiūrį, kad kreditorius gali pasinaudoti sulaikymo teise tik tais atvejais, jei skolininkas nevykdo prievolės kreditoriui ir yra suėjęs reikalavimo įvykdymo terminas[67].

[64] Lot. *debitum cum re junctum* – skola, susijus su daiktu.

[65] Rasimavičius Pranas Vytautas, *Prievolių įvykdymo užtikrinimo teisinės problemos: teminis straipsnių rinkinys, Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras*, 2001 m., 58, https://aleph.library.lt/F?func=full-set-set&set_number=993268&set_entry=000001&format=999.

[66] Justas Sakavičius, „Kai kurie daiktinės ir prievolinės teisės santykio probleminiai aspektai“, Jurisprudencija, Nr. 5(107), 2008 m.. 45.

[67] Dangutė Ambrasienė, Solveiga Cirtautienė, „Specialūs kreditoriaus interesų gynimo būdai sutartiniuose santykiuose“, Jurisprudencija, Nr. t. 37(29), 2003, 55.

Lietuvos teisės aktuose įtvirtinta, kad kreditorius turi teisę pasinaudoti daikto sulaikymo teise, kol skolininkas įvykdys prievolinius įsipareigojimus (CK 6.69 straipsnis). Platesnis teisinis reglamentavimas yra CK XIII skyriuje „Daikto sulaikymas“. Daikto sulaikymo teisė pasižymi nedalumu, nepaisant to, kad iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti kaip neproporcinga priemonė, jei daikto vertė yra didesnė už prievolę, kurią turi atlyginti skolininkas. Tačiau CK aiškiai reglamentuoja, kad daikto sulaikymo teisė – nedali. Pažymėtina, jog sulaikymo teisės nedalumas visgi padeda tinkamai išlaikyti kreditoriaus ir skolininko interesų pusiausvyrą. Esminis daikto sulaikymo aspektas yra, kad daiktas gali būti sulaikomas, kol reikalavimas bus visiškai patenkintas (CK 4.230 straipsnis). Daiktas grąžinamas tik tada, kai skolininkas pateikia adekvatų prievolės užtikrinimą (CK 4.235 straipsnis).

Analizuojant transporto priemonės priverstinį nuvežimą ir saugojimą, iš pirmo žvilgsnio galima pagalvoti, jog prievolės užtikrinimas yra transporto priemonės negrąžinimas. **Tačiau ar šiuose teisiniuose santykiuose transporto priemonės sulaikymo teisė – tikrai yra efektyvi priemonė, padedanti užtikrinti prievolės įvykdymą?**

Remiantis CK 6.840 straipsniu, kai pasaugos sutartis atlygintinė, davėjas privalo apmokėti išlaidas už saugojimą. 2013 m. gruodžio 20 d. Lietuvos Respublikos Konstitucinis nutarime Nr. 30/2011 (toliau – **Konstitucinis nutarimas**) pateikė išaiškinimą, jog remiantis CK įtvirtintomis nuostatomis, transporto priemonės savininkas ir valdytojas turi realią galimybę atsiimti transporto priemonę anksčiau, nei prievolė yra įvykdoma. Būtent toks nustatytas teisinis reglamentavimas leidžia užtikrinti šalių interesų pusiausvyrą, nes skolininkas turi teisę atgauti transporto priemonę, o kreditorius gauna savo reikalavimo užtikrinimą[68]. Konstitucinis teismas minėtame nutarime analizavo 2007 m. lapkričio 22 d. SEAKĮ 33 straipsnio 6 dalies atitiktį konstituciniam valstybės principui. SEAKĮ 33 straipsnio 6 dalyje buvo įtvirtinta, jog „*Išlaidos turi būti atlyginamos iki transporto priemonės paėmimo iš transporto priemonės stovėjimo aikštelės*“. Galima pastebėti, kaip teisinis reglamentavimas pasikeitė per 13 metų, nes ankščiau vyravusi teisės norma užkirsdavo kelią atsiimti transporto priemonę, jei prievolė neįvykdyta. Konstitucinis teismas nustatė, kad skolininkui (t. y. transporto priemonės savininkui, valdytojui) nebuvo sudaromos galimybės išvengti išlaidų didėjimo. Be to, transporto priemonės savininkas/valdytojas, adekvačiai užtikrinęs prievolės įvykdymą, neturėjo teisės laisvai naudotis turtu, priklausančiu nuosavybės teise[69]. Taigi, šiuo metu galiojanti SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalies teisės norma yra sąžininga ir neprieštaraujanti Konstitucijai, nes įtvirtinta, jog *„<...> Šios išlaidos atlyginamos arba adekvatus prievolės atlyginti išlaidas įvykdymo užtikrinimas Civiliniame*

[68] 2013 m. gruodžio 20 d. Lietuvos Respubliko Konstitucinio Teismo nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (2007 m. lapkričio 22 d. redakcija) 33 straipsnio 6 dalies atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai“, žiūrėta 2020 m. spalio 18 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.463214.

[69] *Ibid.*

kodekse nustatytais būdais ir tvarka pateikiamas iki transporto priemonės paėmimo iš transporto priemonės stovėjimo aikštelės“.

Pažymėtina, kad, remiantis aukščiau minimu Konstitucinio teismo nutarimu, išlaidos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą turi būti atlyginamos už visą saugojimo laikotarpį. Būtent dėl šios priežasties teismų praktikoje yra nustatyta, kad pareiga atsiimti transporto priemonę tenka transporto priemonės savininkui ir valdytojui, o ne tik savininkui. Taigi, būtent ši pareiga galioja iki transporto priemonės atsiėmimo ir susidariusio įsiskolinimo už visą saugojimo laikotarpį apmokėjimo[70].

Dažnai pasitaiko atvejų, jog transporto priemonės savininkas/valdytojas ilgą laiką nesiima jokių veiksmų, kad atsiimtų transporto priemonę ir padengtų susidariusį įsiskolinimą. Būtent dėl šios priežasties saugojimo išlaidos didėja, o tai lemia, kad saugotojo interesai būna iškreipiami.

Remiantis CK 6.830 straipsnio 1 dalimi *„Pasaugos sutartimi viena šalis (saugotojas) įsipareigoja saugoti kitos šalies (davėjo) perduotą kilnojamąjį daiktą ir grąžinti jį išsaugotą, o davėjas įsipareigoja sumokėti atlyginimą, jeigu tai nustatyta sutartyje*“. Remiantis teismų išaiškinimu, saugotojas, naudodamasis daikto sulaikymo teise, užsitikrina, kad prievolė už transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą būtų įvykdyta. Pagal įstatymo nuostatas saugotojui kyla pareiga saugoti automobilį iki su juo bus atsiskaityta. Dėl šios priežasties teismai argumentuoja, kad transporto priemonės savininkas privalo atlyginti išlaidas, kad kreditoriui nebūtų daroma žala (CK 6.246 – 6.249 straipsniai)[71].

Svarbu pažymėti, kad įstatymų reglamentavimas suteikia saugotojui, įspėjus transporto priemonės savininką, savarankiškai parduoti transporto priemonę už vietovės rinkos kainą (CK 6.843 straipsnis 2 dalis). Jei transporto priemonė utilizuojama, tai padeda padengti dalį saugotojo patirtų išlaidų. Galima teigti, kad nustatytas teisinis reglamentavimas įpareigoja transporto priemonės savininką/valdytoja būti aktyviu, siekti atsiimti transporto priemonę, o saugotojas neprivalo saugoti transporto priemonę neribotą laiką, o tai lemtų nepagrįstas, neprotingas saugojimo išlaidas.

Tačiau teismų praktikoje yra atvejų, kai transporto priemonė utilizuojama, negavus transporto priemonės savininko sutikimo, kai automobilis saugojimo metu buvo sugadintas, o tai lėmė automobilio vertės sumažėjimą. LAT konstatavo, jog netinkamas saugotojo pareigų vykdymas, kuris nulemia transporto priemonės vertės sumažėjimą yra pagrindas mažinti saugojimo išlaidų dydį. Darytina išvada, kad, esant pagrįstiems įrodymams, jog transporto

[70] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-511-567/2019“, žiūrėta 2020 m. spalio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1722933.

[71] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. spalio 8 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1225-803/2019“, žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1767561.

priemonė buvo utilizuota nepagrįstai, per maža kaina – transporto priemonės savininkas turi teisę reikšti reikalavimą saugotojui dėl žalos atlyginimo[72].

Ekspertas Robertas Lavinskas teigia (žr. Priedas Nr. 1), jog „*Daikto sulaikymo teisė šio pobūdžio bylose yra gana sudėtingas klausimas. Įstatymas numato, jog už automobilio saugojimą ar apmokėjimo užtikrinimo priemonė turi būti pateikta saugotojui iki automobilio atsiėmimo. Klausimas, jei asmuo ateina atsiimti automobilio, nes neturi pinigų bei neužtikrina mokėjimo. Ar saugotojas neatiduoda automobilio, nes neapmokėta (nėra užtikrinta, kad apmokės) pagal SEAKĮ 33 str. 8 d., ar jis jau naudojasi sulaikymo teise? Sulaikymo teise įmanoma naudotis tik tada, kai automobilio savininkas/valdytojas siekia atsiimti automobilį, tačiau dažnu atveju savininkai/valdytojai net nebando atsiimti automobilio. Dažiausiai problemos kyla su automobiliais, kurie yra praktiškai beverčiai (nuo 50,00 iki 150,00 Eur). Dažno automobilio nuvežimo kaina būna didesnė, nei jis pats vertas. Automobilio savininkas sužinojęs, kad teks sumokėti tiek kiek kainuoja mašina, numoja ranka ir palieka automobilį aikštelėje. Tada ir sulaikymo teisė netikslinga.*

Pažymėtina, jog naudojantis sulaikymo teise, saugotojas neturi teisės skaičiuoti saugojimo išlaidų. Jeigu saugotojas neatiduoda automobilio, motyvuodamas tuo, kad naudojasi sulaikymo teise, būtų nesąžininga, jeigu skaičiuotų saugojimo kainą“.

Apibendrinus aukščiau pateiktus argumentus ir Roberto Lavinsko atsakymą, galima teigti, jog sulaikymo teisės institutas savo esme yra priemonė, užtikrinanti išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą atlyginimą. Tačiau šioje konkrečioje srityje institutu dažnai neįmanoma pasinaudoti, nes nei transporto priemonės savininkas, nei valdytojas nėra suinteresuoti atsiimti transporto priemonę. Taip dažniausiai atsitinka todėl, jog transporto priemonės vertė būna labai sumažėjusi, nes, kaip žinoma, dažniausia transporto priemonės nuvežamos po tam tikrų eismo įvykių, o tai lemia, jog turto niekas nesiekia susigrąžinti. Tokią vyraujančią tendenciją patvirtina ir tai, kad nepaisant to, jog saugotojas prisiteisia išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, net po to transporto priemonė neatsiimama ir įsiskolinimas didėja toliau.

Autoriaus nuomone, sulaikymo teisės instituto naudojimas šiuose teisiniuose santykiuose, nėra tikslinga priemonė, užtikrinanti tinkamą prievolės įvykdymą. Nepaisant to, kad Konstituciniame nutarime įvardinta reali galimybė šiuose teisiniuose santykiuose naudoti daikto sulaikymo institutą, praktiniai aspektai atskleidžia, jog tai nėra efektyviai funkcionuojantis prievolės užtikrinimo būdas. Jei paviršutiniškai įvertintume situaciją, būtų galima galvoti, jog ūkio subjektas turėtų mažinti išlaidų dydį, o tai skatintų atsiimti transporto priemonę ir apmokėti

[72] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-147-403/2019“, žiūrėta 2020 m. spalio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1716744.

išlaidas iki transporto priemonės atsiėmimo. Tačiau tinkamai įvertinus vykdomos veiklos rizikingumą tai tik iškreiptų saugotojo interesus ir nebūtų efektyvus būdas.

2. TRANSPORTO PRIEMONĖS SAVININKO NUSTATYMAS

Skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, kaip jau buvo analizuota, yra vykdomas remiantis SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalimi, kuri numato, jog už priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo išlaidas atsako savininkas ir valdytojas solidariai. Taigi, įstatymas aiškiai nustato subjektus, kurie privalo atlyginti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

Dažnai gali kilti klausimų, kodėl transporto priemonės savininkas privalo atlyginti priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo išlaidas, jei asmuo nevaldė transporto priemonės ir nepadarė ANK nustatyto nusižengimo. Tačiau svarbu pažymėti, kad pareiga transporto priemonės savininkui atlyginti šias išlaidas nėra tiesiogiai siejama su nubaudimu administracine tvarka pagal ANK reikalavimus[73]. SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalimi nustatyta solidari atsakomybė, nors pagal ANK gali būti nustatyta tik vieno asmens kaltė. Transporto priemonės priverstinio nuvežimo elementas yra transporto priemonės valdytojo atliktas KET pažeidimas (SEAKĮ 33 straipsnio 1 dalis). Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad priverstinis transporto priemonės nuvežimas negali būti griežtai siejamas tik su ANK ar KET nusižengimu, todėl pareiga atlyginti išlaidas, susijusias su priverstiniu transporto priemonės nuvežimu ir saugojimu, kyla ir transporto priemonės savininkui (SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis).

Pažymėtina, kad LAT laikosi pozicijos, kad išlaidos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą nėra administracinių teisės pažeidimų bylų teisenos užtikrinimo dalis. Kitoks aiškinimas prieštarautų transporto priemonės savininko pareigai laikytis KET reikalavimų ir prieštarautų bendriesiems teisės principams (CK 1.5 straipsnis). Remiantis Teismo išaiškinimu tai galėtų reikšti, kad „ <...> *viešosios teisės pažeidėjas neatsako už jo padaryto pažeidimo pasekmių – atsiradusių išlaidų – šalinimą*“[74].

Reikia nepamiršti ir to, kad transporto priemonės savininkas gali perduoti transporto priemonę valdyti kitam asmeniui, dėl kurio kaltės transporto priemonė priverstinai nuvežama, o tai sąlygoja tiek transporto priemonės savininko, tiek valdytojo solidarią atsakomybę atlyginti išlaidas. Valdytojas – asmuo, kuris nuosavybės, panaudos, nuomos ar kitu teisėtu pagrindu valdo transporto priemonę. Atsižvelgiant į tai, kad teisės aktai nenumato pareigos sudaryti rašytinį susitarimą, tai taikomas tik vienintelis elementas, t. y. automobilio valdymas teisėtu pagrindu. Taigi, transporto priemonės valdytojo sąvoka teismų praktikoje apibūdinama kaip specifinė ir

[73] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1640-661/2018“, žiūrėta 2020 m. spalio 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1669326.

[74] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-384/2009“, žiūrėta 2020 m. spalio 11 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/140709.

netapati[75]. Nepaisant to, kad transporto priemonę valdo asmuo, neturintis teisės valdyti transporto priemonės, tačiau teismai laikosi pozicijos, jog tarp transporto priemonės savininko ir valdytojo atliktų veiksmų ir atsiradusios žalos yra tiesioginis priežastinis ryšys[76].

Taigi, būtent dėl šios priežasties esminės reikšmės, nagrinėjant tokio pobūdžio bylas, įgauna transporto priemonės savininko nustatymo klausimas. Policijos komisariatas ar saugotojas, kas yra transporto priemonės savininkas, gali sužinoti tik iš viešai registruose prieinamos informacijos, t. y. VĮ „Regitra“ transporto priemonių registro. Transporto priemonių registre yra registruojami juridiniai faktai dėl transporto priemonės įgijimo, todėl transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties ypatumai ir įregistravimas įgauna didelės reikšmės išieškant skolas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Toliau magistro darbe bus analizuojami pagrindiniai pirkimo – pardavimo sutarties ypatumai, padėsiantys tinkamai išnagrinėti pirkimo – pardavimo sutarties svarbą ginčuose dėl priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo išlaidų priteisimo.

Pažymėtina, kad įvairiose skolų išieškojimo stadijose ir kitose srityse vieša informacija, kuri atsispindi viešai prieinamuose registruose, gali turėti esminės reikšmės. Analizuojant šį skyrių svarbu atsakyti į klausimus: ar galiojantis teisinis reglamentavimas ir teismų praktika neprieštarauja registro duomenų tikrumo prezumpcijai? Ar transporto priemonės pirkimo pardavimo sutarties registracija gali turėti esminė reikšmės skolų išieškojimo procese? Taigi, toliau magistro darbe bus analizuojami šie klausimai ir jų sprendimo būdai.

2.1. Transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties ypatumai

Dar nuo seniausių laikų buvo žinoma sutartis (*emptio et venditio*) pagal kurią viena šalis, t. y. pardavėjas (*venditor*) įsipareigoja perduoti prekę kitai šaliai, t. y. pirkėjui (*emptor*), o pirkėjas įsipareigoja sumokėti sutartą pinigų sumą už daiktą. Pirkimo – pardavimo sutartis gyvuoja jau nuo klasikinės Romos laikų ir savo prasme nepasikeitė iki šių dienų[77].

Remiantis CK 6.305 straipsnio 1 dalimi „*pirkimo-pardavimo sutartimi viena šalis (pardavėjas) įsipareigoja perduoti daiktą (prekę) kitai šaliai (pirkėjui) nuosavybės ar patikėjimo teise, o pirkėjas įsipareigoja priimti daiktą (prekę) ir sumokėti už jį nustatytą pinigų sumą (kainą)“*. Pirkimo – pardavimo sutarties dalykas yra visi daiktai, išskyrus iš apyvartos išimti daiktai arba yra ribotai esantys apyvartoje (CK 4.7 straipsnis).

[75] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. kovo 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-72-656/2018“, žiūrėta 2020 m. spalio 22 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1573336.

[76] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1640-661/2018“.

[77] M. Davis, „Emptio Et Venditio“, lawi.us., 2013 m., https://lawi.us/emptio-et-venditio/.

Magistro darbo skyriuje didžiausias dėmesys bus skiriamas pirkimo – pardavimo sutartims, kurių dalykas yra transporto priemonės. Pažymėtina, kad transporto priemonė yra individualiais požymiais apibrėžtas daiktas, kurį galima identifikuoti pagal transporto priemonės identifikavimo numerį – VIN (angl. *Vehicle Identification Number*) (CK 1.99 straipsnis). Galima teigti, jog transporto priemonė yra konkrečiais požymiais apibrėžtas daiktas, kurio paskirtis remiantis įstatymo reglamentavimu – *„<...> važiuoti keliu, vežti krovinius ir (ar) keleivius arba vilkti kitas transporto priemones“* (SEAKĮ 2 straipsnio 3 dalis). Taigi, akivaizdu, jog naudojant šį daiktą pagal tikslinę jo paskirtį transporto priemonės savininkams ir valdytojams kyla ir tam tikros teisės ir pareigos. Transporto priemonė – padidinto pavojaus šaltinis, kurios valdymas, pažeidžiant teisės aktus, gali kelti grėsmę eismo dalyvių saugumui.

Analizuojant vien pirkimo – pardavimo sutarties sampratą, galima įžvelgti, kad vienas iš pagrindinių požymių – sutartis yra **atlygintinė**. Sutartis gali būti tik atlygintinė, nes pirkėjas privalo sumokėti šalių nustatytą pinigų sumą. Būtent šis sutarties požymis padeda ją atskirti nuo kitų sutarčių rūšių.

Remiantis autorių nuomone ir teisės aktų reglamentavimu, viešojo registro apsauga galioja tik atlygintinio turto įgijimo metu[78]. Doktrinoje yra nuomonių, kad CK 4.49 straipsnio 3 dalies teisės norma susiaurina galimybę remtis viešų registrų informacija tik sąžiningiems asmenims, įgyjantiems tam tikrus daiktus atlygintinai[79]. Šis aspektas plačiau bus nagrinėjamas magistro darbo poskyryje Nr. 2.2.

Kitas svarbus aspektas, kalbant apie pirkimo – pardavimo sutartį yra momentas, nuo kurio pirkėjas įgyja nuosavybės teisę į daiktą. Remiantis CK 4.49 straipsniu, nuosavybės teisė įgyjama nuo perdavimo momento pirkėjui, jei įstatymai ar sutartis nenumato ko kita. Remiantis teisine literatūra yra pripažinta, kad pirkimo – pardavimo sutartimi sukuriamas naujas teisinis santykis, kai naujas savininkas perima nuosavybės teise daiktą iš ankstesnio savininko[80].

Konkrečiai analizuojant transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartį, svarbu, kad pardavėjas perduotų pirkėjui transporto priemonę, kurios kokybė atitinka pirkimo – pardavimo sutartyje numatytas sąlygas. Be to, pagal CK 6.333 straipsnio 6 dalį reglamentavimą įtvirtinta, jog kokybiška transporto priemone laikoma, jei galima ja naudotis pagal tikslinę jos paskirtį. LAT yra išaiškinęs, jog esant aplinkybėms, jei sutarties šalys sutartyje neaptaria daikto kokybės, tai pirkėjui pardavėjas privalo perduoti tokios kokybės daiktą, jog būtų galima naudoti daiktą tam, kam jis

[78] Birštonas, Budreckienė, *supra note*,8: 1484.
[79] Ibid,1485.
[80] Vytautas Pakalniškis, „Daiktai civilinių teisių objektų sistemoje“, Jurisprudencija, Nr. t. 71(63), 2005, 84.

paprastai naudojamas[81]. Todėl pardavėjas atsako už bet kokį prekės kokybės neatitikimą, nepaisant to, kad trūkumas paaiškėjo vėliau (CK 6.333 straipsnio 1dalis).

Teismų praktikoje yra išskiriama bendroji taisyklė, į kurią būtina atsižvelgti taikant pirkėjo teisių gynimo būdus. Pagal CK 6.327 straipsnio 5 dalį, pirkėjas privalo per protingą terminą pranešti pardavėjui apie daikto neatitikimą ir nurodyti, kokių reikalavimų daiktas neatitinka. Taigi, tiek pardavėjas, tiek pirkėjas privalo būti sąžiningi ir tinkamai vykdyti sutartinius įsipareigojimus.

Transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties šabloną galima rasti VĮ „Regitra“ internetiniame puslapyje. Jį privalo užpildyti šalys. Atsižvelgiant į tai, kad transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartis yra vienas iš pagrindinių dokumentų, kuris saugo pirkėjo interesus, reikia skirti išskirtinį dėmesį ir sutartyje nurodyti kiek įmanoma daugiau informacijos apie sutarties šalis, transporto priemonės trūkumus, ridą ir visą kitą esminę informaciją. Detalios ir teisingos informacijos pateikimas pirkimo – pardavimo sutartyje yra vienas esminių elementų, kuris padeda užkirsti kelią teisminiams ginčams. Visi aukščiau aptarti šios sutarties ypatumai reikšmingi, analizuojant skolų išieškojimo bylas už transporto priemonės priverstinį nuvežimą ir saugojimą.

Kitas aspektas, jog įrodinėjimo našta kyla asmeniui, kuris pardavė transporto priemonę ir neįregistravo to Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre (CPK 178 straipsnis). Taigi, įrodinėjimo procese kiekviena detalė, susijusi su transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartimi, įgauna esminės reikšmės.

Vienas iš pagrindinių ypatumų yra tas, kad transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartis **privalo būti rašytinės formos**. CK 1.73 straipsnis imperatyviai reglamentuoja, kad motorinės transporto priemonės sutartys privalo būti rašytinės formos. Tačiau 2020 metų birželio Klaipėdos apygardos teismo nutartis pateikia prieštaraujantį šiai teisės normai išaiškinimą[82]. Byloje dėl skolos priteisimo už transporto priemonės priverstinį nuvežimą ir saugojimą kilo ginčas dėl transporto priemonės savininko nustatymo. Ieškovas reikalavo atlyginti skolą iš asmens, kuris yra įregistruotas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre kaip transporto priemonės savininkas. Tačiau iš bylos aplinkybių paaiškėjo, kad nurodytas asmuo pardavė transporto priemonę kitam asmeniui ir nesudarė rašytinės sutarties. Pasak atsakovų, taip pasielgė dėl to, jog buvo siekiama išvengti turto arešto ir priverstinio skolų išieškojimo. Klaipėdos apygardos teismas pripažino, kad transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartis buvo sudaryta konkliudentiniais veiksmais. Taigi, būtent šiuo klausimu yra susiduriama su problema,

[81] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gruodžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-569/2010“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/185187.

[82] „Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 12 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-703-513/2020“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1893343.

kuri sukelia sunkumų kreditoriui, siekiant prisiteisti įsiskolinimą ir tinkamai įgyvendinti savo teises. Praktikoje vis dažniau atsiranda pavydžių, kai transporto priemonės savininkai nepaiso rašytinės sutarties reikalavimo.

Galima teigti, jog būtent tai suvaržo kreditoriaus (t. y. saugotojo) teisę pasinaudoti įstatymo suteiktomis priemonėmis, siekiant atgauti pagrįstą mokestį už suteiktas pasaugos paslaugas. Be to, suteikia galimybę skolininkams išvengti atsakomybės ir tinkamai nevykdyti savo skolinių įsipareigojimų. Reikia nepamiršti ir to, kad saugotojui taip yra užkertamas kelias tinkamai identifikuoti transporto priemonės savininką, nes galima rasti pavyzdžių, kai transporto priemonės savininkas, remiantis VĮ „Regitra“ duomenimis, pasikeitė daug kartų ir atsekti transporto priemonės savininką, kuriam automobilis priklausė priverstinio nuvežimo metu tampa sunku, o kartais ir neįmanoma.

Apibendrinant aukščiau pateiktas ypatybes matyti, kad transporto priemonės, kaip sutarties dalykas, yra daiktas, kurio nuosavybės turėjimas sukuria teises ir pareigas. Todėl pirkimo – pardavimo sutarties formos tikslas – palengvinti įrodinėjimo procesą ir patvirtinti sutarties šalių rimtą ketinimą teisiškai įsipareigoti[83]. Lietuvoje galima pastebėti sutarčių formų įvairovę, kur sandoris laikomas sudarytu, jei asmenų valia – sudaryti sandorį (CK 1.71 straipsnis 1 dalis). Taigi, transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartis pasižymi tuo, kad gali būti laikoma sudaryta, nepaisant to, kokią sutarties formą pasirinks šalys. Magistro darbo autoriaus nuomone kyla klausimas, ar toks neformalus ir laisvas požiūris nesukuria teisinių kliūčių kreditoriui, siekiant atgauti įsiskolinimą? Akivaizdu, kad rašytinės sutarties nebuvimas gali užkirsti kelią saugotojui tinkamai identifikuoti transporto priemonės savininką.

Be to, Advokatas Šarūnas Vegys teigia (žr. Priedas Nr. 2), kad *„ <...> pagal suformuotą kasacinio teismo praktiką transporto priemonės perleidimo sandoris gali būti įrodinėjamas ir kitais įrodymais, ne tik viešo registro duomenimis, kyla problemų nustatyti aktualų transporto priemonės savininką, kai transporto priemonės pirkimo pardavimo sutartis viešame registre neįregistruota“*.

Būtent dėl šios priežasties toliau magistro darbe autorius analizuos transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registravimo aspektus, padėsiančius atskleisti rašytinės ir įregistruotos pirkimo – pardavimo sutarties svarbą šiame kontekste.

[83] Dangutė Ambrasienė et al., „Lyginamoji sutarčių teisė: Lietuvos europiniame kontekste “, Vilnius: Justitia, 2013 m. , 144.

2.2. Transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registravimas

Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įsakyme Nr. 260 *„Dėl motorinių transporto priemonių ir priekabų registravimo taisyklių“* (toliau – **Įsakymas dėl transporto priemonių registravimo taisyklių**) yra įtvirtinta motorinių transporto priemonių ir jų registravimo tvarka. Įsakymo dėl transporto priemonių registravimo taisyklių 3 punkte nustatyta, kad transporto priemonių registraciją patvirtinančius dokumentus registruoja valstybinė įmonė „Regitra“ (toliau - **VĮ „Regitra“**). Įsakyme dėl transporto priemonių įregistravimo taisyklių 76.3. punkte įtvirtinta, kad pasikeitus transporto priemonės savininkui, per 15 dienų nuo įregistruotų duomenų pasikeitimo, o keičiantis transporto priemonės valdytojui, per 90 dienų nuo įregistruotų duomenų pasikeitimo, reikia įregistruoti pasikeitusius duomenis. Jei kreipiasi naujas transporto priemonės savininkas ir/ar valdytojas, tai jis turi padaryti ne vėliau kaip per 10 dienų po to, kai į VĮ „Regitra“ kreipėsi buvusio transporto priemonės valdytojo (transporto priemonės savininko) vardu veikiantis pareiškėjas)[84].

Kaip nurodoma jau minėtame Įsakyme dėl transporto priemonių registravimo taisyklių 46 punkte įtvirtinta, jog transporto priemonės valdymą patvirtinantys dokumentai skirstomi į:

1) Dokumentus, kai transporto priemonė yra valdoma nuosavybės teise, pavyzdžiui, pirkimo – pardavimo sutartis, mainų sutartis, teismo sprendimas ir kita;
2) Dokumentus, kuriais transporto priemonės yra valdoma panaudos, nuomos, patikėjimo ar kitu teisėtu pagrindu, pavyzdžiui, turto patikėjimo, panaudos, nuomos sutartys ir kita.

Tačiau pažymėtina, kad nurodytu teisės aktu VĮ „Regitra“ netikrina ir nebando įvertinti transporto priemonių valdymo pagrindų teisėtumo, o tik formaliai vadovaujasi pareiškėjų nurodyta informacija.

Taigi, galima daryti išvadą, jog VĮ „Regitra“ neturi funkcijos tikrinti pirkimo – pardavimo sutarčių teisėtumo ir tikrumo. Dėl šios priežasties galima pastebėti tendenciją, kad skolininkai pateikia priešingą informaciją negu yra įregistruota Transporto priemonių registre. Be to, nustato teisę įregistruoti transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartį, o ne pareigą.

Plačiau šį probleminį aspektą analizuoja ir Robertas Lavinskas (žr. Priedas Nr. 1), kuris nurodo, kad *„Problema yra ta, kad viešame registre VĮ „Regitra“ nurodytas automobilio savininkas nebūtinai yra savininkas. Tokiu būdu problemų ne tik ūkio subjektui, kuris saugo automobilį ir siekia išieškoti priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidas. Su ta pačia problema*

[84] Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymas Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“, (Žin., 2001, Nr. 48-1683), žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.136396/asr.

susiduria ir policijos pareigūnai, kurie sprendžia, kam turėtų būti grąžinama transporto priemonė. Taip pat teismai, kai sprendžia dėl automobilio konfiskavimo.

Bent jau mūsų nuomone pradeda ryškėti tokio liberalaus įstatymo taikymo trūkumai. Vis dažniau pasitaiko sutarčių klastojimo atvejų. Esame susidūrę su situacija, kai asmuo gavęs reikalavimą apmokėti skolą, kreipėsi į advokatą, o po to atsiunčia transporto priemonės sutartį neva automobilis parduotas labai seniai. Toks atvejis išryškėja, pastebėjus, jog sutartis neva sudaryta pvz., 2013 metais ant 2015 metais patvirtinto sutarties blanko. Taip pat yra buvęs atvejis kuomet advokatas pasiūlė parašyti pareiškimą policijoje, neva taip padaryti pasiūlė advokatas, tada nereiks mokėti už automobilio priverstinį nuvežimą ir saugojimą".

Taigi, šie praktiniai eksperto pastebėjimai padeda įžvelgti realias situacijas, kurios kreditoriui užkerta kelią atgauti patirtas išlaidas. Akivaizdu, kad dabartinė teisinė situacija sukuria kai kuriems asmenims galimybę piktnaudžiauti padėtimi ir išvengti prievolių vykdymo. Roberto Lavinsko pateiktos praktinės įžvalgos padeda pastebėti, kad Lietuvoje galimai yra sukuriami didelio mąsto sukčiavimo modeliai, kuriais naudojamasi remiantis dabartiniu teisiniu reguliavimu ir teismų praktika. Pavyzdžiui, jog „*Viešoje erdvėje*[85] *atsiranda informacijos, kai pirkimo – pardavimo sutartys sudaromos kito asmens vardu, šiam net nežinant. 2020-10-22 susipažinęs su baudžiamąja byla sužinojau, jog tokia praktika dažnai naudojasi automobilius parduodantys į trečiąsias valstybes (Ukraina, Kazachstanas ir pan).*

Dar vienas aspektas, kai automobilio pardavėjas tikina, jog automobilį pardavė užsienio šalies piliečiui (populiaru baltarusiams, latviams, ukrainiečiams), pateikia sutartį, kurioje yra pasirašęs užsienietis, tačiau kažkodėl po metų ar dviejų automobilis sulaikomas policijos pareigūnų už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kuriuos padaro Lietuvos pilietis". Taigi, toliau magistro darbe dėmesys bus sukoncentruojamas į Lietuvos teismų praktikoje išryškėjančius aktualius aspektus, nagrinėjant transporto priemonės savininko nustatymo ypatybes.

LAT yra išnagrinėjęs ginčą dėl pirkimo – pardavimo sutartimi parduodamos transporto priemonės perėjimo momento. Ginčas kilo dėl to, kad ieškovas kreipėsi į teismą dėl skolos priteisimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą. Byloje atsakovais buvo transporto priemonės savininkas, kuris yra nurodytas VĮ „Regitra" transporto priemonių registre ir valdytojas. Atsakovas pateikė teismui transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartį, kuria nuosavybės teisę perdavė kitam fiziniam asmeniui, dar iki transporto priemonės priverstinio nuvežimo dienos. Pirmosios instancijos teismas pripažino, jog ***„Neperregistravus automobilio, jis liko atsakovės <...> nuosavybė, ji ir toliau buvo šio turto teisėta savininkė, todėl turėjo***

[85] „Ne savo noru praturtėjęs vilnietis: kai pasakė, kiek turiu automobilių, net negera pasidarė - DELFI Verslas", žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., https://www.delfi.lt/verslas/verslas/ne-savo-noru-praturtejes-vilnietis-kai-pasake-kiek-turiu-automobiliu-net-negera-pasidare.d?id=83151443.

automobilį valdyti taip, kad nebūtų pažeisti įstatymai, kitų asmenų teisės ir interesai“[86]. Vertinant susidariusią teisinę situaciją matyti, kad ieškovas, t. y. kreditorius, neturėjo galimybės sužinoti apie neįregistruotą transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartį iš Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro. LAT aukščiau nurodytą teismo sprendimą vertino prieštaringai, argumentuodamas, kad teismas netinkamai taikė materialiosios teisės normas. Kadangi poįstatyminiame teisės akte, t. y. įsakyme dėl motorinių transporto priemonių ir priekabų registravimo taisyklėse, pateikti reikalavimai negali būti tapatinami su CK 1.7, 6.318 straipsnių nuostatomis[87].

Teismai, priimdami sprendimą, jog transporto priemonės neperregistravus automobilio nuosavybės teise jis ir toliau priklauso asmeniui, kuris įregistruotas Lietuvos Respublikos transporto priemonių registre, remdavosi SEAKĮ 25 straipsnio 2 dalies teisės norma. Nurodytame straipsnyje nurodytas bendrasis reikalavimas, kad *„Dalyvauti viešajame eisme Lietuvos Respublikoje leidžiama nustatyta tvarka įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms <...>“*. Tačiau šioje situacijoje svarbu atskirti, kad teisės norma įtvirtina privalomąją transporto priemonės registraciją, o ne pirkimo – pardavimo sandorio registraciją. Remiantis įstatymo normomis, transporto priemonės registracija privaloma tik tada, kai transporto priemonės savininkas, įsigijęs transporto priemonę, ketina su ja dalyvauti viešajame eisme.

Taigi, SEAKĮ 25, 27 straipsniuose yra nustatytas transporto priemonių registravimo institutas, tačiau darytina išvada, kad yra registruojama tam tikra transporto priemonė, o ne jos įsigijimo pagrindas ar kiti juridiniai faktai. Sistemiškai vertinant įstatymo nuostatas, galima pastebėti, kad pats transporto priemonės įregistravimo faktas yra netapatus duomenų pasikeitimo registravimui. LAT vienoje byloje dėl nuostolių atlyginimo išaiškino, jog registravimo duomenų pakeitimas negali būti sulyginamas su transporto priemonės savininko duomenų pasikeitimu, nes savininkai pasikeičia sudarytos pirkimo – pardavimo sutarties pagrindu, o ne Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre registracijos metu[88]. Taigi, įvertinus pateiktus argumentus, darytina išvada, kad šiuo atveju negalima taikyti CK 1.75 straipsnio 2 dalies, jog šalys, neįregistravusios sandorio, negali pasinaudoti sandorio sudarymo faktu prieš trečiuosius asmenis, ir įrodinėti savo teises.

Pažymėtina, kad remiantis formuojama teismų praktika tai, jog transporto priemonės nuosavybės juridinis faktas neįregistruojamas, negali sukelti atsakomybės ir nuosavybės

[86] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-54/2011“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/192067.

[87] *Ibid.*

[88] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2010“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/178467.

neperėjimo pasekmių pardavėjui[89]. Taigi, transporto priemonės registracija viešajame registre neatlieka teisės sukūrimo, bet suteikia nuosavybės teisės išviešinimo funkciją ir suteikia galimybė naudotis transporto priemone eisme[90]. Magistro darbo autoriaus manymu, šiš LAT išaiškinimas labai aiškiai padeda atkreipti dėmesį į jau nusistovėjusią problemą, kad asmenys, pardavę transporto priemonę, gali remtis šia pozicija ir nesistengti vykdyti teisę – įregistruoti nuosavybės perėjimo momentą.

Kitas svarbus aspektas, lemiantis niekinių sutarčių sudarinėjimą, yra neegzistuojančio asmens nurodymas transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartyje. Būtent tai nulemia, kad transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartis niekinė[91]. Žinoma, šioje situacijoje taip ir išlieka neaišku, ar pirkimo – pardavimo sandorio tikrai nebuvo, ar pirkėjas apgavo pardavėją, siekiant sudaryti apsimestinį sandorį, kad išvengtų bet kokios kylančios atsakomybės. Nagrinėjant teisinę doktriną matyti, kad skolininkas gali fiktyviai parduoti savo turtą, jog kreditorius negalėtų į jį nukreipti išieškojimo[92].

Svarbu pažymėti, kad transporto priemonė – padidinto pavojaus šaltinis, kuris gali padaryti žalą asmenų sveikatai, turtui. SEAKĮ įtvirtinta pareiga transporto priemonės savininkui rūpintis nuosavybės teise ar kita teise priklausančiu turtu. Jei transporto priemonė būna netinkama dalyvauti viešajame eisme, tai transporto priemonės savininkas turi pareigą ją išregistruoti. Tačiau jei transporto priemonės savininkas neįregistruoja pasikeitusių valdytojo duomenų, tai neturi teisės į teisme patirtų bylinėjimosi išlaidų atlyginimą. Pažymėtina, kad tokias atvejais susidariusios bylinėjimosi išlaidos nebūna atlyginamos buvusiam transporto priemonės savininkui. Jei asmuo būtų tinkamai išviešinęs nuosavybės pasikeitimo faktą, tai saugotojui (kreditoriui) nebūtų reikėję kreiptis į teismą buvusio transporto priemonės savininko atžvilgiu[93]. Magistro darbo autoriaus nuomone, iš pateiktų argumentų galima pastebėti, jog iškreipiami ne tik kreditoriaus interesai, tačiau ir asmenų, kurie net neturi prievolės atlyginti nurodytas išlaidas. Šioje situacijoje aiškiai matosi, kad nepaisant to, kad įstatymai neįtvirtina imperatyvios normos, jog transporto pirkimo – pardavimo sandoriai būtų registruojami, asmenys gali susidurti su neigiamais padariniais.

Asmenys nelinkę registruoti transporto pirkimo – pardavimo sutarties, nes remiantis įstatymo nuostatomis, to daryti neprivalo. Tačiau tai lemia, jog viešuose registruose atsispindi informacija, kuri neatitinka realybės. Dėl susiklosčiusios situacijos asmenims, neįregistravusiems

[89] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2010“.

[90] „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2A-1832-259/2010“, žiūrėta 2020 m. spalio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/181073.

[91] *Ibid.*

[92] Asta Dambrauskaite, „Simuliacijos samprata Europos šalių sutarčių teisėje“, Socialinių mokslų studijos, Nr. 3 (4), 2011, 1424-1425.

[93] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. lapkričio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1147-262/2019“, žiūrėta 2020 m. spalio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1777726.

nuosavybės fakto ir nepasinaudojus dispozityvia teise, jiems tenka susidurti su teisinėmis pasekmėmis.

Be to, Vilniaus apygardos teismas pats nurodo, kad asmuo, neįregistravęs nuosavybės teisės pasikeitimo ***„<...> privalo prisiimti savo netinkamo veikimo pasekmes – susidariusias bylinėjimosi išlaidas“***[94]. Tačiau toks teismo vertinimas tik dar kartą priverčia sudvejoti, ar sąžininga ir teisinga neveikimu vadinti transporto priemonės nuosavybės teisės neįregistravimą viešajame registre, kai įstatymas neįtvirtina pareigos tai daryti. Galbūt, priešingai, reikėtų suprasti, jog nusistovėjusi teismų praktika ir teisės aktų reglamentavimas nėra suformuoti tinkamai.

LAT pateikė panašią poziciją, kurios laikėsi apeliacinės instancijos teismai ir nurodė, kad įstatymo reglamentavimas gali nustatyti privalomąją tam tikrų sandorių registraciją, kurios tikslas – išviešinti sandorio sudarymo faktą tretiesiems asmenims. Kitaip sakant, transporto priemonės neįregistravimas yra nereikšmingas, išskyrus atvejus, kai transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutartyje duomenų perregistravimas siejamas su nuosavybės teisės pirkėjui perėjimo momentu. Įžvelgtina, kad teismui nelieka nieko kito, kaip remtis įstatymo reglamentavimo stoka, o tai apsunkina kreditoriaus galimybes išieškoti skolą. Būtent dėl šios priežasties atgauti įsiskolinimą darosi vis sunkiau, be to, sukuriamos ir papildomos išlaidos, pavyzdžiui, dėl transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties neįregistravimo ir duomenų nepateikimo didėja transporto priemonės saugojimo aikštelėje laikotarpis.

Svarbu pažymėti, kad saugotojui yra užkertamas kelias tinkamai informuoti transporto priemonės savininką, jei pirkimo – pardavimo sutartis nėra įregistruota VĮ „Regitra“. Taip atsitinka dėl LAT pozicijos, jog viešajame registre įregistruotas asmuo nebūtinai yra konkrečios transporto priemonės savininkas[95]. Tai sąlygoja galimybę subjektams piktnaudžiauti bei klaidinti įvairias institucijas, sudarant apsimestinius sandorius, pavyzdžiui, bylose dėl žalos atlyginimo su draudimo biuru. Nustatyta, kad *„<...> atsakovas turi siekti, kad į bylos nagrinėjimą būtų įtraukta kita sandorio šalis ir pateikti įrodymus, patvirtinančius automobilio pardavimą*“[96]. Kyla klausimas, ar toks teismo vertinimas yra pagrįstas ir nepažeidžia tikrojo transporto priemonės savininko interesų, kuris apie susidariusį įsiskolinimą sužinos tik jau vykstant teismo procesui. Be to, gali būti, jog asmuo neišsaugoja transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties, dėl ko įrodyti pirkimo – pardavimo sutarties faktą yra sunku. Autoriaus požiūriu, tokia LAT formuojama teismų praktika tik dar labiau skatina analizuoti šią sritį ir ieškoti sprendimų būdų. Taip pat neaktuali informacija,

[94] *Ibid.*

[95] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-309/2010“, žiūrėta 2020 m. spalio 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/179181.

[96] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-300/2010. Teismų praktika. 2010, 34“, žiūrėta 2020 m. spalio 10 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/173903.

esanti viešuose registruose, sukelia nepatogumų ir kitoms institucijoms, kurioms reikia identifikuoti realų transporto priemonės savininką.

Galima įžvelgti tai, kad remiantis LAT formuojama praktika daikto įregistravimas atitinkame registre nereiškia, kad asmuo yra savininkas. Tačiau LAT reikalauja, kad asmuo įrodinėtų sandorio egzistavimo faktą ir paneigtų prezumpciją, kad asmuo yra daikto (transporto priemonės) savininkas. Taigi, ar tokia prievolių vykdymo prevencija tikrai efektyvi?

Pirma, kaip jau buvo užsiminta anksčiau, tai apsunkina saugotojo galimybę greitai nustatyti transporto priemonės savininką ir jį informuoti. Svarbu pažymėti, kad tai ypač svarbu tuo aspektu, jog tinkamas informavimo nebuvimas lemia didėjančias transporto priemonės saugojimo išlaidas.

Antra, kai asmenys neįregistruoja transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties sudarymo fakto, tai į teismą dėl skolos priteisimo yra paduodami jau buvę transporto priemonės savininkai, kurie neturi prievolės atlyginti nuvežimo ir saugojimo išlaidų. Dėl tokios priežasties skolos išieškojimas teisminiu būdu uždelsiamas.

Trečia, asmenys gali siekti suklaidinti ir pateikti informaciją, kuri neatitinka realybės, o tai tik dar labiau apsunkina skolų išieškojimo procesą. Pavyzdžiui, vykdymo procese, vienas iš pagrindinių skolų išieškojimo elementų yra skolininko turto suradimas. Todėl tam tikrais atvejais asmenys siekia specialiai nuslėpti transporto priemonės nuosavybės teisės faktą, kad ateityje pavyktų išvengti vykdyti kitų kreditorių reikalavimų.

Vertindamas transporto priemonė pirkimo – pardavimo sutarties registracijos neprivalomumą, autorius atkreipia dėmesį į Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymą (toliau – **NTRĮ**)[97]. Nors šis įstatymas yra skirtas žemės, statinių ir kitų nekilnojamųjų daiktų juridinių faktų registravimui nekilnojamojo turto registre (NTRĮ 1 straipsnis), o analizuojame kilnojamojo daikto sandorį, tačiau tai padės palyginti reglamentavimo skirtumus. NTRĮ 4 straipsnio nuostata įtvirtina, jog registre įregistruoti duomenys laikomi teisingais ir išsamiais. Autorių nuomone, tai laikoma prezumpcija, kuri reiškia, kad įstatymas suteikia teisingumo garantiją, išskyrus atvejus, kai tai yra nuginčijama. Ramūnas Birštonas ir Viktorija Budreckienė šį institutą analizavo remiantis CK 4.96 straipsnio nuostatomis, jog kilnojamųjų ir nekilnojamųjų daiktų išreikalavimas iš sąžiningo įgijėjo skiriasi tuo, kad nekilnojamojo daikto perleidimo metu esminės reikšmės turi viešo registro duomenys [98].

Lietuvos apeliacinio teismo praktikoje buvo atvejų, kai ieškovui teismo pagrindu priklausė nuosavybės teisė į nekilnojamąjį turtą, tačiau jis to neįregistravo Nekilnojamojo turto

[97] „Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymas“, (Žin., 1996, Nr. 100-2261; 2001, Nr. 55-1948), žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/103651?ref=5.

[98] Birštonas ir Budreckienė, *supra note*, 8: 1484.

registre. Ieškovas siekė parduoti nekilnojamąjį turtą ir sudarė preliminariąją sutartį, nors viešajame registre liko atsakovo duomenys. Tuo tarpu atsakovas sudarė pirkimo – pardavimo sutartį. Teismas pripažino, kad ieškovas, neįregistravęs nuosavybės teisės Nekilnojamojo turto registre, elgėsi neapdairiai, nerūpestingai, neatsakingai[99]. Būtent iš tokios teismų pozicijos galima matyti, kad Nekilnojamojo turto registro duomenys gali būti paneigti tik išimtiniais atvejais. Autoriaus nuomone tokios pozicijos teismai turėtų laikytis ir tada, kai transporto priemonės nuosavybės teisės perėjimo momentas neįregistruojamas registre. Šiuo metu Lietuvos teismų praktika nepadeda tinkamai užtikrinti mechanizmo, jog transporto priemonės savininkas būtų nustatomas operatyviai ir tinkamai.

Apibendrinant pateiktus argumentus, pažymėtina, kad transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties neįregistravimas viešajame registre sukelia neigiamus padarinius skolų išieškojimo procese dėl išlaidų už priverstinį nuvežimą ir saugojimą. Atsižvelgiant į teisės aktų reglamentavimą ir suformuotą teismų praktiką, pastebėtina, kad transporto priemones parduodantys asmenys dažnai nesilaiko formos reikalavimų ir nevykdo teisės registruoti transporto priemonės nuosavybės perleidimo faktą, o tai sukelia nemažai teisinių kliūčių kreditoriui, siekiančia atgauti skolą. Taip pat dažni atvejai, kai asmenys teisės aktų reglamentavimu naudojasi, siekiant nesąžiningais veiksmais išvengti prievolių mokėjimo.

Apibendrinant poskyrį, atkreiptinas dėmesys, kad transporto pirkimo – pardavimo sutarties registracijos neprivalomumas sukelia teisines kliūtis, siekiant išieškoti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, nes dažnais atvejais transporto priemonės savininko iš viso nepavyksta identifikuoti.

Pažymėtina, kad Naujoje Zelandijoje galioja Motorinių transporto priemonių įstatymas, kurio 21 straipsnyje reglamentuota, kad transporto priemonės pardavėjas privalo kaupti informaciją apie transporto priemonės pardavimą ir ne mažiau nei 6 metus išsaugoti pirkimo pardavimo sutartį[100]. Įstatymo normos nurodo konkretų imperatyvą, kuris, jei būtų įtvirtintas Lietuvoje, kiek pagerintų situaciją. Tačiau konkrečiu atveju autorius, padiskutavęs su teisės ekspertais šioje srityje, mano, jog Lietuvoje šiai problemai išsispręsti padėtų SEAKĮ įstatymo papildymas, numatantis privalomąją pirkimo – pardavimo sutarčių registraciją viešajame registre.

Siūlymas pakeisti SEAKĮ 25 straipsnį ir įterpti 2 dalį:

2. Transporto priemonės nuosavybės teisės perdavimas turi būti įregistruotas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre. Buvęs ir esamas transporto priemonės savininkai

[99] „Lietuvos apeliacinio teismo 2009 m. gruodžio 1 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2A-681/2009“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/142920.

[100] „Motor Vehicle Sales Act 2003 No 12 (as at 07 August 2020), Public Act Contents – New Zealand Legislation“, žiūrėta 2020 m. spalio 22 d., http://www.legislation.govt.nz/act/public/2003/0012/latest/DLM188104.html.

nuosavybės pasikeitimo juridinį faktą įregistruoja remiantis Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka.

3. SKOLŲ IŠIEŠKOJIMO UŽ PRIVERSTINĮ TRANSPORTO PRIEMONĖS NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ PROCEDŪRINIAI ASPEKTAI

Skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą gali būti vykdomas kreditoriaus arba, kaip šiuo metu populiaru, ūkio subjekto, teikiančio skolų išieškojimo paslaugas. Būtent skolų išieškojimo procesiniais klausimais autorius atliko kokybinį tyrimą, apklausdamas įmonės direktorių, kuris jau 10 (*dešimt*) metų verčiasi skolų išieškojimo paslaugomis.

Kiekvienu atveju saugotojas pasirenka sau priimtinesnį ir geresnį būdą, siekdamas atgauti įsiskolinimą. Kaip jau buvo analizuojama ankstesniuose skyriuose, išlaidų išieškojimas už priverstinį transporto priemonė nuvežimą ir saugojimą pasižymi specifiniais bruožais, priešingai nei kitokios rūšies įsiskolinimai. Pagrindinis skolų išieškojimo proceso tikslas kreditoriui – operatyviai, kiek įmanoma mažesniais kaštais, susigrąžinti pinigų sumą už prievolės neįvykdymą arba termino praleidimą. Tačiau, ar išieškant skolas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, tai visada pavyksta?

Pagrindinis dėmesys šiame skyriuje, bus sutelkiamas į skolų išieškojimo procedūros ypatumus, siekiant išsiaiškinti, kuris iš skolų išieškojimo būdų yra efektyvesnis, kai siekiama išieškoti išlaidas už priverstinį transporto priemonės saugojimą ir nuvežimą. Taip pat bus siekiama išsiaiškinti, kaip vyksta skolų išieškojimo procesas ikiteisminiu ir teisminiu būdu ir kokie pagrindiniai skirtumai tarp šių procesų.

3.1. Skolų išieškojimo samprata ir charakteristika

Prieš pradedant analizuoti skolų išieškojimo institutą, reikia pažymėti, kad, remiantis autorių nuomone, prievolė pasižymi trimis pagrindiniais požymiai:

1. Civilinis ir teisinis santykis, kuris sieja kreditorių ir skolininką;
2. Kreditorių ir skolininką tarpusavyje sieja teisės ir pareigos;
3. Skolininkui, tinkamai nevykdančiam pareigų, gresia civilinės sankcijos[101].

Taigi, prievolių požymiai padeda įžvelgti, kad skolų išieškojimo procesas yra tarsi įrankis, kuriuo skolininkui yra pritaikomos teisinės sankcijos.

[101] Valentinas Mikelėnas, *Prievolių teisė, Vilnius : Justitia, 2002*, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d., https://aleph.library.lt/F?func=full-set-set&set_number=486930&set_entry=000022&format=999.

Doktrinoje skolų išieškojimas yra apibrėžiamas kaip tam tikrų priemonių ir procedūrų visuma, kai kreditorius siekia užtikrinti vieną iš pagrindinių savo tikslų, t. y. atgauti iš skolininko skolą, kai skolininkas pažeidžia pareigą tinkamai vykdyti prievolę[102]. Be to, skolų išieškojimo procedūros dėka, kreditoriui suteikiama teisė apginti pažeistus interesus. Remiantis bendruoju *bonus pater familias* principu, kreditoriaus siekis atgauti skolą, kai skolininkas pažeidžia prievolę yra apdairaus, sąžiningo asmens elgesio standartas[103].

Remiantis Amerikos kongreso išvadomis, piktnaudžiavimas skolų išieškojimo praktikoje prisideda prie bankrotų skaičiaus didėjimo, darbo vietų praradimų ir asmenų privatumo pažeidimų[104]. Būtent dėl to kreditoriaus veiksmai, kuriais siekiama atgauti skolą, privalo būti sąžiningi, neprieštaraujantys bendriesiems teisės principams ir įstatymų nuostatoms, o tai priverčia atkreipti dėmesį į taikomas skolų išieškojimo procedūras.

Kaip jau buvo paminėta, kreditorius turi du pasirinkimus, siekiant atgauti skolą, t. y. ikiteisminio skolos išieškojimo tvarka ir teisminio išieškojimo tvarka. Dažniausiai, jei kreditoriui nepavyksta išieškoti ne teismo tvarka, tai tik tuomet reikalingas kreipimasis į teismą, kad skola būtų priteisiama.

Teisminis skolų išieškojimo procesas Lietuvoje yra reglamentuojamas, konkrečiai apibrėžiant procedūrų tvarką ir ypatumus. Kreditorius, pasirinkęs skolų išieškojimą teismine tvarka, remiantis Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso (toliau – **CPK**)[105] nustatytomis galimybėmis, gali kreiptis į teismą su ieškiniu dėl skolos priteisimo, pateikti pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo ir kita. Būtent šie skolos išieškojimo būdai pasižymi tiksliai apibrėžtomis procedūromis CPK, pavyzdžiui, CPK 135, 431 straipsniai. Tačiau akivaizdu, kad nors procedūros yra labai aiškios ir detalizuotos, kreditorius gali susidurti su aplinkybėmis, dėl kurių pasirinktas būdas nebūtų palankus, pavyzdžiui, ilgai užsitęsęs teismo procesas, dokumentų rengimo išlaidos, bylinėjimosi, atstovavimo išlaidos ir kita. Kartais, net ir pasibaigus teismo procesui ir pavykus gauti vykdomąjį raštą, tai negarantuoja, jog kreditorius iš karto atgaus skolą. Kreditorius, CPK 650 straipsnio nustatyta tvarka, pateikia vykdomąjį dokumentą vykdyti antstoliui, tačiau net ir tuomet gali susidurti su papildomomis investicijomis, jog išieškojimas būtų efektyviai vykdomas, t. y. antstolio atlyginimas, vykdomojo proceso išlaidos ir kita. Kreditorius turi tinkamai įvertinti ir kylančias rizikas, jog teismo priteisto įsiskolinimo nepavyks atgauti kaip ir kitų patirtų išlaidų, kurios atsiranda siekiant prisiteisti skolą. Pagrindiniai tai sąlygojantys dalykai gali būti bloga

[102] Bernotaitė, Mulevičienė, *supra note*, 7:12.

[103] Algis Norkūnas, „Sąžiningumo principo įgyvendinimas“, Jurisprudencija 42, nr. 34 (2003 m.): 5–11.

[104] „Fair Debt Collection Practices Act | Federal Trade Commission“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., https://www.ftc.gov/enforcement/rules/rulemaking-regulatory-reform-proceedings/fair-debt-collection-practices-act-text.

[105] „Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas“ , (Žin., 2002, Nr. 36-1340), žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/77554.

skolininko finansinė padėtis ir nesąžiningas elgesys. Viginto Višinskio nuomone, vienas iš pagrindinių elementų, vykdant priverstinį skolos išieškojimą, yra skolininko turto suradimas, tačiau dažnai pasitaiko atvejų, kai skolininkas slepia turtą ir neregistruoja jo įstatymo nustatyta tvarka[106].

Dažnai praktikoje galima rasti pavyzdžių, kai siekiant išvengti ankščiau paminėtos rizikos, jog būtų patirta mažiau papildomų išlaidų, kreditorius bando išieškoti įsiskolinimą ne teismo tvarka. Doktrinoje yra išaiškinta, kad ikiteisminis skolos išieškojimas gali būti vykdomas pačio kreditoriaus arba, kreditoriui į pagalbą pasitelkiant profesionalą, besiverčiantį skolų išieškojimu ikiteismine tvarka veikla[107]. Šiuolaikiniame pasaulyje galima pastebėti tendenciją, jog sparčiai didėja ūkio subjektų, kurie teikia skolų išieškojimo paslaugas (toliau – skolų išieškojimo įmonės). Skolų išieškojimo įmonės tikslas – kreditoriui sutaupyti laiko ir efektyviai išieškoti skolas. Dažniausiai skolų išieškojimo įmonės paslaugos yra pasitelkiamos, kai kreditorius yra juridinis asmuo, kurio skolininkų sąrašas yra didelis, pavyzdžiui, transporto priemonės savininkai ir valdytojai, kurie neapmokėjo išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

Tačiau galima rasti pavyzdžių, kad skolų išieškojimo procesas, nepaisant skolų išieškojimo įmonės ar kreditoriaus veiksmų, neatneša jokių rezultatų, nes tam įtakos gali daryti prievolės vykdymo pagrindas, skolininko turtinė padėtis, kreditoriaus ir skolininko santykis ir begalė kitų faktorių, todėl kiekviena situacija turi būti vertinama individualiai. Reikėtų paminėti ir tai, kad teismų praktikoje galima rasti pavyzdžių, kai vis dėl to tam tikri šių ūkio subjektų veiksmai būna nesąžiningi ir neteisingi, kas iškreipia skolininko ir kreditoriaus interesų pusiausvyrą ir atvirkščiai. Taigi, būtent skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą pasižymi specifinėmis ypatybėmis, dėl kurių skolų išieškojimo procedūra apsukinama.

Atliekant interviu, Robertas Lavinskas teigia, jog „*Absoliučiai didžioji dauguma skolų išieškojimų pavyksta tik teisminiu būdu. Statistikos palyginimui nevedame, tačiau ikiteisminiu tik nedidelė dalis. Visais atvejais skolų išieškojimas pradedamas ikiteisminiu būdu. Jeigu su skolininku nepavyksta sutarti dėl skolos apmokėjimo lieka vienintelis kelias – teisminis būdas. Taigi atsakymas būtų – visais atvejais ikiteisminis, o jei nepavyksta ikiteisminiu būdu renkamės teisminį būda. Rinktis teisminį būdą skatina, tai jog ikiteisminis būdas yra pigesnis ir greitesnis. Tokiu būdu du skolininku (-ais) galima susitarti, tarp šalių nekyla ginčas, skolininkas apmoka skolą savanoriškai.*“

Taigi, tai parodo, kad tiek ikiteisminis, tiek teisminis skolų išieškojimo procesai yra glaudžiai susiję. Svarbus aspektas tai, kad ikiteisminio skolų išieškojimo atlikti veiksmai yra

[106] Vigintas Višinskis, „Skolininko turto paieška vykdymo procese“, 2014 m., https://repository.mruni.eu/handle/007/12674.

[107] Bernotaitė, Mulevičienė, *supra note*, 7:12-13.

reikalingi, kai skolų išieškojimas vykdomas ir teisminiu būdu, nes remiantis CK 6.38 straipsnio 3 dalimi, tiek kreditorius, tiek skolininkas turi pareigą kuo ekonomiškiau ir bendradarbiaujant su kita šalimi vykdyti prievolę. Iš to galima daryti išvadą, kad kreditoriui, nepavykus tinkamai bendradarbiauti su skolininku ikiteismine tvarka, kreditorius gali naudotis kitais savo teisių užtikrinimo būdais. Būtent tokios pozicijos laikosi LAT, jog „*Pagal įstatymą pareigą bendradarbiauti turi tiek skolininkas, tiek kreditorius, jie turi padėti vienas kitam įgyvendinti savo teises ir vykdyti pareigas, kylančias iš sutarties, informuoti viena kitą apie atsiradusias sąlygas, susijusias su prievolės vykdymu. <...> bendradarbiavimo principas svarbus vertinant, kaip prievolės šalys keitėsi informacija, reikšminga prievolei vykdyti, iš sutarties sąlygų kilusiems neaiškumams pašalinti, nustatant, ar nebuvo pažeista šalių turtinių interesų pusiausvyra, ir kt*“[108]. Atsižvelgiant į aukščiau pateiktus argumentus, toliau magistro darbe bus sutelkiamas dėmesys atskleisti pagrindinius ikiteisminio ir teisminio skolų išieškojimo procesų ypatybes, ūkio subjektų, besiverčiančių skolų išieškojimo teisinio statuso reglamentavimo ypatybes.

3.2. Išlaidų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą ikiteismine tvarka

Gilinantis į ikiteisminio skolų išieškojimo procesą, galima pastebėti, jog tai nėra paprasta procedūra. Šiame etape vienas iš pagrindinių tikslų yra tiesioginis bendravimas su skolininku, o tai dažnai kreditoriaus ir skolininko santykiuose yra vienas sunkiausių elementų. Skolų išieškojimo įmonėse, remiantis vidaus taisyklėmis, yra atliekamos ikiteisminio skolų išieškojimo procedūros, veiksmai, pavyzdžiui, apmokėjimų tikrinimas, bendravimo su skolininkais tvarka, pranešimų, apie neapmokėtus įsiskolinimus siuntimas, priminimų teikimas, skolų išdėstymo grafikai ir kita[109]. Svarbu pažymėti, kad dažnai galima susidurti su situacijomis, kai ikiteisminio skolų išieškojimo procedūros nebūna atliekamos tinkamai, dėl ko gali kilti problemų, siekiant skolą išieškoti teisminiu būdu. Pavyzdžiui, kai ikiteisminio išieškojimo būdu nepavyksta informuoti transporto priemonės savininko ar valdytojo, tai teisminiame procese net gali sąlygoti išlaidų mažinimą (žr. magistro darbo poskyris Nr. 1.2).

Magistro darbo autorius, siekdamas įvertinti ikiteisminio skolų išieškojimo svarbą šiuose teisiniuose santykiuose, pasiteiravo ekspertų nuomonės. Advokato Šarūno Vegio nuomone (**žr. Priedas Nr. 3**), „*Pradžiai visuomet išbandomas ikiteisminis skolos išieškojimo būdas (pranešimai,*

[108] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2008 m. rugsėjo 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-406/2008“, žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/89518.

[109] Raimonda Joskaudienė, „Kreditoriaus teisių užtikrinimo ir gynybos būdai“, Vilnius: Eugrimas, 2012, žiūrėta 2020 m. vasario 12 d., https://aleph.library.lt/F?func=full-set-set&set_number=487742&set_entry=000002&format=999.

derybos ir kt.) tik jam nepavykus pereinamą į teisminį skolos išieškojimą. To imperatyviai reikalauja teisinis reguliavimas, toks būdas yra ekonomiškesnis dėl sąlyginai didesnių kaštų sprendžiant ginčus teismine tvarka“.

Konkrečiai nagrinėjant išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, išieškojimą ikiteismine tvarka, jau iš aukščiau nagrinėtų skyrių galima pastebėti, su kokiomis kliūtimis gali susidurti saugotojas, turintis reikalavimo teisę, ir skolininkas (t. y. transporto priemonės savininkas ir/arba valdytojas).

Kompleksiškai įvertinti ikiteisminio išieškojimo tvarkos niuansus padeda Robertas Lavinskas (**žr. Priedas Nr. 1**) nurodydamas kaip viena iš pagrindinių kliūčių, vykdant ikiteisminį skolos išieškojimo procesą, transporto priemonės savininko ir valdytojo nenorą bendradarbiauti. Ši situacija pasireiškia „ <...> *kai pareiškiamas reikalavimas apmokėti skolą savininkas verčia kaltę valdytojui, valdytojas verčia kaltę savininkui užuot kartu ieškoję sprendimų būdų, kaip kuo greičiau atsiimti automobilį ir sutarti dėl skolos apmokėjimo*“.

Pažymėtina, kad šią konkrečią faktinę aplinkybę sąlygoja, jog transporto priemonės valdytojas nenori mokėti už turto nuvežimą ir saugojimą, kuris jam nepriklauso, o savininkas nenori mokėti išlaidų, nes už transporto priemonės nuvežimą atsakingas valdytojas. Akivaizdu, kad nepaisant imperatyvaus ir aiškaus įstatymo reglamentavimo, t. y. SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalies, asmenys ne visada linkę sutikti su nuostata, kad išlaidas apmoka transporto priemonės savininkas ir valdytojas solidariai.

Kitas aspektas, kuris jau buvo nagrinėjamas magistro darbo Nr. 2 skyriuje yra, kad tiek saugotojui, tiek policijos komisariatui sunku nustatyti transporto priemonės savininką. Būtent dėl šios priežasties yra užkertamas kelią informuoti ir pateikti pranešimą apie susidariusį įsiskolinimą, ar kitaip tinkamai įgyvendinti įstatyme nustatyta informavimo ir bendradarbiavimo pareigą. Ekspertas Robertas Lavinskas nagrinėjamu klausimu pateikė teisinį vertinimą: *„<...> LAT praktiką automobiliu savininku yra automobilį pirkęs, asmuo nepriklausomai nuo to, kas nurodyta viešame registre. Atsižvelgiant į tai, jog policija priima sprendimus priverstinai nuvežti automobilius ne pačių pareigingiausių piliečių, tai pirkdami-parduodami automobilius jie VĮ „Regitra“ nedeklaruoja. Taigi nemažai laiko sugaištama, kol išsiaiškinama, kas yra tikrasis transporto priemonės savininkas. Pasitaiko atvejų, kai vienas asmuo teigia, jog automobilį yra pardavęs, tačiau kitas aiškina, jog automobilio nepirko. Ikiteisminiu būdu tokių aplinkybių praktiškai nepavyksta išsiaiškinti“*. Taigi, šiuo konkrečiu atveju ikiteisminis skolos išieškojimo procesas praktiškai būna bevertis ir nesuteikia jokios naudos. Priešingai, būtent dėl šios priežasties kreditorius sugaišta papildomas laiko sąnaudas ir tik po to gali kreiptis į teismą.

Taip pat realios įtakos turi ir transporto priemonės valdytojo nustatymo problematika. Advokatas Šarūnas Vegys ir praktinės patirties teigia, kad *„Valdytoją problematiška nustatyti, kai*

nėra aiškios įvykio faktinės aplinkybės ir nėra aiškių sprendimų dėl asmens, kuris valdė transporto priemonę jos nuvežimo dieną, atsakomybės. Policijos pareigūnų, teismų ir kitų valstybės institucijų procesiniai sprendimai sudaro pagrindą konstatavimui, jog konkretus asmuo valdė transporto priemonę jos priverstinio nuvežimo dieną". Su šia rizika transporto priemonės saugotojas susiduria gan dažnai, tai nepavyksta net policijos komisariatui, kuris atsakingas už tyrimą, siekiant nustatyti transporto priemonės valdytoją. Autorius sutinka su tokia pozicija ir pažymi šios specifinės srities riziką, dėl kurios kreditoriui atgauti savo išlaidas tampa sunkiau. Tai turi reikšmės, nes saugotojas būna priverčiamas kreiptis į teismą, kadangi ikiteisminio išieškojimo metu to padaryti neįmanoma.

Kitas nagrinėjamas aktualus aspektas, kad teisės aktais nėra nustatyta, kiek laiko skolų išieškojimo įmonė (kreditorius) vykdys skolos išieškojimą. Tai labai svarbus klausimas, nes skolų išieškojimo įmonė, pirmiausia, turėtų siekti kuo greičiau informuoti skolininką apie įsiskolinimą ir suteikti visą informaciją. Tačiau dažnai galima susidurti su situacija, kai skolų išieškojimo įmonė delsia pradėti skolų išieškojimo veiksmus, kad įsiskolinimo suma didėtų. Esant tokioms situacijoms galima įžvelgti padėties piktnaudžiavimą ir visiškai nesąžiningą elgesį. Šis aspektas glaudžiai susijęs su magistro darbe analizuotu transporto priemonės savininko ir/arba valdytojo nustatymu. Taigi, galima pastebėti, kad tai realiai susijęs aspektas su magistro darbe nagrinėtu išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dydžio nustatymo aspektu. Teismai dažnai laikosi nuomonės ir vertina saugojimo laikotarpį per protingumo kriterijų, todėl akivaizdu, kad tam tikros įmonės siekia praturtėti ir reikalauja išlaidų už automobilio nuvežimą ir saugojimą, kurios net viršija 9000 *(devynis tūkstančius)* eurų[110]. Autoriaus manymu, tokiais akivaizdžiais piktnaudžiavimo atvejais ūkio subjektas, tikėtina, siekia praturtėti imdamasis teisminio skolų išieškojimo tik po to, kai išlaidų už automobilio nuvežimą ir saugojimą suma labai padidėja. Tačiau šiuo konkrečiu atveju teismas ieškinį tenkino tik iš dalies priteisiant ūkio subjektui tik 529,25 Eur , o tai tik dar kartą pagrindžia autoriaus poziciją.

Pažymėtina, kad kreditorius gali vykdyti išieškojimą neapibrėžtam laiko tarpui, o tai gali turėti įtakos ne vien skolininko interesams, tačiau ir kreditoriaus, todėl šalių pusiausvyra gali būti visiškai iškreipiama. Lietuvoje ikiteisminis skolų išieškojimo institutas yra reglamentuojamas tik CK nuostatomis. Tačiau Lietuvoje nėra specialiųjų įstatymų, reglamentuojančių skolų išieškojimo įmonių darbo tvarką, dėl šios priežasties kiekvienu konkrečiu atveju reikia kreiptis į teismą dėl išaiškinimo.

Taigi, akivaizdu, kad ikiteisminio skolų išieškojimo baigtį lemia išlaidų atsiradimo prigimtis ir teisiniai santykiai, siejantys šalis. Ikiteisminio skolų išieškojimo veiksmai priklauso nuo transporto priemonės savininko ir/ar valdytojo noro bendradarbiauti, policijos komisariato

[110] „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. kovo 31 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-144-856/2020", žiūrėta 2020 m. lapkričio 7 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1870369.

informacijos teikimo saugotojui, skolininkų transporto priemonės nuosavybės fakto išviešinimo viešajame registre ir tinkamo ir aktualaus gyvenamosios vietos adreso pateikimo. Žinoma, saugotojui taip pat tenka pareiga vykdyti skolų išieškojimą sąžiningai ir teisingai, kad nebūtų pažeidžiami skolininkų interesai.

3.3. Ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidų atlyginimas

Kai skolos išieškojimą atlieka ūkio subjektas, besiverčiantis tokiomis paslaugomis, galima susidurti su ikiteisminiu skolų išieškojimo išlaidų kausimu. Kiekvienas ūkio subjektas pasirenka savo darbo metodus ir taikomus papildomus mokesčius. Konkrečiai, kokybiniame tyrime dalyvavusios įmonės UAB „Jurisdictus“ direktorius netaiko ikiteisminių skolos administravimo mokesčių, kurių reikalautų transporto priemonės savininko ir valdytojo. Kadangi, išlaidos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dažnai ir taip būna didelės. Akivaizdu, kad reikalauti dar papildomo užmokesčio už atliktus ikiteisminio darbo veiksmus nebūtų visiškai protinga ir sąžininga.

Autorius nagrinėdamas kitokio tipo skolinius įsipareigojimus ir kitų įmonių darbo veiklos standartus, pastebi, kad įmonės už atliekamus veiksmus, pavyzdžiui, už priminimų siuntimą, bendravimą telefonu, duomenų bazės prižiūrėjimą, skolos administravimą pritaiko papildomus mokesčius skolininkui. Taigi, toliau dėmesys bus sutelkiamas išanalizuoti, ar tam tikrais atvejais ikiteisminio skolos išieškojimo išlaidos – yra pagrįstas ir teisėtai reikalaujamos.

Žiniasklaidoje vis dažniau galima susidurti su pozicija, kad skolų išieškojimo įmonių veikla ne visada yra sąžininga. Praktikoje dažnai pasitaiko pavyzdžių, kai skolų išieškojimo įmonė reikalauja atlyginti iš skolininko išlaidas, kurios buvo patirtos vykdant ikiteisminį skolos išieškojimą. Remiantis CK 6.209 straipsnio 2 dalimi, nei pradinis kreditorius, nei jo teisių perėmėjas (šiuo atveju skolų išieškojimo įmonė) negali imtis kitų teisinių gynybos priemonių, kol nepasibaigė papildomai nustatytas prievolės įvykdymo terminas. Taigi, ar visgi skolų išieškojimo įmonė gali reikalauti atlyginti savo patirtas išlaidas, jei skolininkas įvykdo prievolę per papildomai nustatytą terminą? Šiuo klausimu teismų praktika yra išaiškinusi, kad *„Tik tuo atveju, jeigu nukentėjusi šalis gauna kitos šalies pranešimą apie tai, jog pastaroji sutarties neįvykdys ir per papildomą terminą, arba, pasibaigus šiam terminui, sutartis neįvykdoma, tai nukentėjusi šalis gali taikyti kitus savo teisių gynimo būdus“*[111]. Galima daryti išvadą, jog teismų pozicija neprieštarauja įstatymų reglamentavimui, tačiau tokio pobūdžio ginčai kelia abejonių, ar skolų išieškojimo

[111] „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1090-657/2020“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1893753.

įmonės kartais nepiktnaudžiauja savo teisėmis ir nebando pasipelnyti, nors jų atlikti veiksmai prieštarauja įstatymo nuostatoms.

Iš aukščiau paminėtos situacijos seka dar vienas svarbus aspektas, kad ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidos būtų protingos ir pagrįstos. Remiantis CK 6.249 straipsnio 4 dalimi 3 punktu, be netiesioginių nuostolių ir negautų pajamų į nuostolius įskaičiuojamos *„protingos išlaidos, susijusios su nuostolių išieškojimu ne teismo tvarka“*. Remiantis Lietuvos Respublikos mokėjimų, atliekamų pagal komercinius sandorius, vėlavimo prevencijos įstatymo (toliau – **Mokėjimų įstatymas**) 7 straipsnio 2 dalimi *„<...> kreditorius turi teisę reikalauti iš skolininko kompensuoti <...> kreditoriaus patirtas su pavėluotu mokėjimu susijusias išieškojimo išlaidas, įskaitant užmokestį už advokatų suteiktas paslaugas ir išlaidas, susijusias su nuostolių išieškojimu ne teismo tvarka“*[112]. Teismų praktikoje kreditoriaus patirtos išlaidos gali būti pripažįstamos nuostoliais, jei išlaidos yra: **priverstinės, būtinos ir protingos**[113]. Atsižvelgiant į tai, svarbu, kad išlaidos atitiktų nurodytus kriterijus, nes kreditoriaus teisė į ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidų atlyginimą nėra absoliuti[114]. Taigi, jei kreditorius pasitelkia profesionalų verslo subjektą, besiverčiantį ikiteisminiu skolos išieškojimo veikla, svarbu, kad tinkamai įvertintų visas išlaidas, kurias patirs ir įsitikintų, kad jos būtų pagrįstos ir sąžiningos. Kreditorius turi siekti, kad atlikti veiksmai neprieštarautų sąžiningo ir apdairaus žmogaus elgesio standartui ir nepažeistų skolininko interesų.

Skolų administravimo išlaidos, kaip jau buvo minima, privalo būti pagrįstos, būtinos ir protingos. Tačiau ir šiuo klausimu nagrinėjant skolų išieškojimo įmonių išlaidų pagrįstumą, galima susidurti su problema, kad ne visada pagrįstos ir realios išlaidos laikomos nuostoliais, pavyzdžiui, kai pirmosios instancijos teisme skolų išieškojimo įmonė siekia pagrįsti dideles skolų administravimo išlaidas, nurodant, kad jas sudaro kompiuterių nusidėvėjimas, darbuotojų darbo užmokestis ir kita[115]. Šiuo atveju matyti, kad jei įmonė verčiasi komercine veikla, kurios veiklos rūšis yra skolų išieškojimo paslaugos, tai išlaidos tiesioginei ūkinei veiklai vykdyti neturėtų būti laikomos išlaidomis, kurių galima reikalauti iš skolininko. Remiantis CK 6.249 straipsnio 4 dalies 3 punkto nuostata, tai neturėtų būti laikoma protingomis išlaidomis.

Svarbu pažymėti, kad padaryti nuostoliai (išlaidos už ikiteisminį skolų išieškojimą) turi būti atlyginti visiškai, išskyrus atvejus, kai įstatymai ar sutartis nustato ribotą atsakomybę. Nuostolių atlyginimas yra siejamas su nukentėjusiojo asmens grąžinimu į tokią turtinę padėtį, kuri

[112] „Lietuvos Respublikos mokėjimų, atliekamų pagal komercinius sandorius, vėlavimo prevencijos įstatymas“, Valstybės žinios, 2012-11-03, Nr. 127-6389, žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.435609.

[113] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. gruodžio 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1694-855/2019“, žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1786128.

[114] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. spalio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-362-701/2017“.

[115] „Kauno apylinkės teismo Kėdainių rūmų 2013 m. vasario 5 d. sprendimas Nr. 2-206-673/2013“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/597252.

būtų buvusi, jeigu nebūtų kilusi žala. Tai reiškia, kad žalą padaręs asmuo kartu yra saugomas nuo nukentėjusiojo asmens reikalavimų, kadangi galima reikalauti atlyginti tik tiek žalos, kiek faktiškai buvo patirta. Tačiau, dažnai ūkio subjektai negali pagrįsti, pateikti įrodymų, kad skolų administravimo mokestis yra realiai patirtas. Įsivaizduokime situaciją, kad prie išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą būtų pareikalauta atlyginti skolos administravimo mokesčius, nepaisant to, kad išlaidos už transporto priemonės saugojimą kiekvieną dieną didėja ir yra skaičiuojamos. Pritaikius papildomus mokesčius susidurtume su nemalonia situacija, kuri tik dar labiau apsunkintų skolininkų padėtį, taigi, ar esant kitokiai turtinei prievolei tai gali būti sąžiningai taikoma? Žinoma, šioje situacijoje kalbama apie pritaikomus skolų administravimo mokesčius, kurių juridinis asmuo negali pagrįsti konkrečiais įrodymais.

Lietuvos teismų praktikoje yra pavyzdžių, kai skolininkas siekė nuginčyti skolų administravimo mokestį, argumentuodamas tuo, kad reikalavimo parengimas dėl prievolės įvykdymo nereikalauja specialių teisinių žinių, o tai įrodo kreditoriaus nesuderinamumą su sąžiningumo, protingumo ir teisingumo principais (CK 1.5 straipsnis)[116]. Tačiau teisėjų kolegija nusprendė, kad kreditorius savo teises gali ginti remiantis sutartyje ir/arba įstatymo nustatytais būdais. Atsižvelgiant į tai, kad skolininkas netinkamai vykdė savo įsipareigojimus, kreditorius turėjo teisę kreiptis į teisininką dėl skolos išieškojimo ne teismo tvarka, dėl ko patyrė išlaidų[117]. Taigi, Teismas pripažino, kad tokio pobūdžio išlaidos laikytinos nuostoliais, remiantis CK 6.249 straipsnio 4 dalies 3 punkto prasme[118]. Pažymėtina, kad analizuojant išlaidų, susijusių su ikiteisminiu skolų išieškojimu, pagrįstumą, būtina atkreipti dėmesį, ar tinkamai buvo įvykdyta skolininko informavimo pareiga.

Remiantis CK 6.64 straipsnio 1 dalimi kreditorius laikomas pažeidusiu prievolę, jei kreditorius nepakankamai bendradarbiauja su skolininku, dėl ko skolininkas negali vykdyti prievolės. Autorius pabrėžia, jog tai yra dar viena kliūtis taikyti skolų išieškojimo mokesčius, išieškant išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, nes, kaip jau buvo analizuota, bendradarbiauti su transporto priemonės savininku/valdytoju būna sunku ir kartais net neįmanoma.

Svarbu tai, kad ikiteisminis skolos išieškojimas būtų vykdomas sąžiningai ir nepažeistų skolininko interesų. Kyla ginčų dėl to, kad profesionalus subjektas, atstovaujantis kreditorių, netinkamai informuoja skolininką. Dažniausiai skolų išieškojimo įmonės su kreditoriumi sudaro reikalavimo perleidimo (cesijos) sutartis. Šių sutarčių specifiškumas, jog verslo subjektas turi

[116] „Lietuvos apeliacinio teismo 2018 m. spalio 4 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e2A-443-196/2018“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1647596.

[117] „Lietuvos apeliacinio teismo 2018 m. spalio 4 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e2A-443-196/2018“.

[118] CK 6.249 str. 4d. 3 p. Į nuostolius įskaičiuojama: „*protingos išlaidos, susijusios su nuostolių išieškojimu ne teismo tvarka*“ .

pranešti skolininkui apie reikalavimo teisės perleidimą, nes tik tokiu atveju skolininkas privalo vykdyti prievolę naujajam kreditoriui. Skolininkas privalo būti tinkamai informuotas ir žinoti, kam priklauso vykdytina prievolė. Skolininkas, remiantis CK 6.107 straipsnio 1 dalimi, turi teisę reikšti atsikirtimus į naujojo kreditoriaus reikalavimus, kuriuos jis turėjo teisę reikšti pradiniam kreditoriui tuo metu, kai gavo pranešimą apie reikalavimo perleidimą. Reikalavimo teisės perleidimas gali būti panaudotas prieš skolininką ar trečiąjį asmenį, kai skolininkas sutinka dėl reikalavimo teisės perleidimo arba gauna reikalavimo apie teisės perleidimą įrodantį dokumentą. Galima daryti išvadą, kad pranešimas dėl reikalavimo teisės perleidimo turi didelę reikšmę, nes tik nuo pranešimo įteikimo dienos skolininkui reikalavimo teisės perleidimo sutartis pradeda veikti skolininko atžvilgiu[119].

LAT formuojama praktika, jog pranešimu apie reikalavimo teisės perleidimą laikomas *„<...> reikalavimo perleidimo fakto įrodymo pateikimas skolininkui, reiškia, kad bet kuris pranešimas, nesvarbu, kokios formos ir kurio kreditoriaus (pradinio ar naujojo) pateikiamas, tačiau informuojantis skolininką apie cesiją <...>“*[120]. Pagal CK 6.109 straipsnio 1 dalį, kai skolininko sutikimo nereikia, galima pranešti bet kokia forma ar būdu. Svarbiausias aspektas yra tai, kad pranešime būtų pateikta informacija apie pradinio kreditoriau sumą, reikalavimą, perleidimą naujajam kreditoriui[121]. Paminėti aspektai yra svarbūs, siekiant užkirsti kelią nepagrįstiems skolininko prieštaravimams dėl reikalavimo teisės perleidimo pranešimo.

Plėtojant ikiteisminių skolų išieškojimo išlaidų klausimą, dėmesį reikia atkreipti į tai, kad Lietuvos įstatymai nereglamentuoja maksimalaus išlaidų dydžio. Suomijos Skolų išieškojimo įstatyme yra nustatyti aiškūs ir konkretūs įkainiai už kiekvieną atliktą ikiteisminio skolų išieškojimo veiksmą, pavyzdžiui, ne daugiau nei 5 eurai už rašytinį priminimą apie mokėjimą, ne daugiau nei 14 eurų, jei pagrindinė reikalavimo suma neviršija 100 eurų, 50 eurų, jei pagrindinė reikalavimo suma viršija 1000 eurų ir kita[122]. Autorius pažymi, kad toks teisinis reguliavimas labai aiškiai ir apibrėžtai padeda išvengti nepagrįstai didelių skolų administravimo išlaidų, kurios neproporcingai didelės lyginant su skolos suma. Teismų praktikoje yra kilusių ginčų, net kai ūkio subjektas bando prisiteisti skolų išieškojimo išlaidas, kurios sudaro didžiąją skolos dalį ir yra neproporcingos, perteklinės ir vien dėl šios priežasties negalėtų būti priteistos, tačiau tai

[119][119] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-203-686/2017“, žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1468616.

[120] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. kovo 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-141-684/2015“, žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1017677.

[121] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-168/2010. Teismų praktika. 2010, 33“, žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/157225.

[122] „Laki saatavien perinnästä 513/1999 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990513.

nesustabdo įmonių bandyti prisiteisti šias išlaidas, pavyzdžiui, kai skolų administravimo išlaidos siekia net 1061 eurų[123]. Teismas pripažino šias išlaidas pagrįstomis, nors vienintelis įrodymas, pateiktas teismui, buvo sąskaita – faktūra už paslaugų suteikimą pagal sutartį. Be to, remiantis bylos aplinkybėmis, teismas preziumavo, kad skolų išieškojimo įmonė atliko šiuos veiksmus, t. y. priminimų, įspėjimų siuntimas, mokėtinų palūkanų apskaičiavimas, bendravimas su skolininku. Pažymėtina, kad iš bylos medžiagos nematyti, kad skolų išieškojimo įmonė būtų pateikusi kitus įrodymus, pagrindžiančius aukščiau paminėtų išlaidų pagrįstumą. Būtent toks aukštesnės instancijos teismo sprendimas tik dar kartą įrodo, jog teisės aktų reglamentavimas šiuo klausimu yra per siauras. Vien tai, kad apeliacinėje instancijoje teismas nesirėmė LAT keliamais reikalavimais ir CK 6.251 straipsnio nuostatomis, tik dar kartą įrodo neigiamus padarinius, kurie kyla dėl Lietuvos Respublikos įstatymų reglamentavimo siaurumo šiuo klausimu. Be to, tokia teismų praktika prieštarauja bendriesiems sąžiningumo, teisingumo, protingumo teisės principams (CK 1.5 straipsnis). Autorius abejoja, ar tokių išlaidų priteisimas yra teisingas, kai tuo tarpu Suomijos minėtame Skolų išieškojimo įstatymo 10 straipsnyje įtvirtinta, kad skolininkas privalo atlyginti kreditoriui pagrįstas išieškojimo išlaidas. Atsakomybė gali būti pagrįsta tiek paties kreditoriaus išieškojimo operacijų išlaidomis, tiek išlaidomis, kurias kreditorius patyrė[124]. Suomija, kaip ir Latvija, yra aiškiai nusistačiusi skolų administravimo išlaidų dydžius, kurių ūkio subjektas galėtų reikalauti iš skolininko. Lietuvoje už priminimų, įspėjimų siuntimą, mokėtinų palūkanų apskaičiavimą, bendravimą su skolininku kreditorius gali prisiteisti net 1061 eurų.

Vertinant atlygintinų išlaidų pagrįstumą, reikia atsižvelgti į ieškinio sumą, atliktų darbų dydį, tinkamą išieškojimo užduoties atlikimo būdą ir kitus veiksnius. Skolų išieškojimo procesas negali būti vilkinamas ir kreditorius negali reikalauti nepagrįstai didelių netesybų. Sutartiniais santykiais gali būti susitarta dėl delspinigių skaičiavimo už termino praleidimą. Remiantis teisiniu reguliavimu, sutartos netesybos laikomos iš anksto nustatytas kreditoriaus nuostolis (CK 6.73 straipsnis), tačiau teismas turi teisę kontroliuoti, jog nebūtų piktnaudžiavimo teise. LAT yra nurodęs, *„<...> kad sąžiningumo ir protingumo principų sutartiniams santykiams taikymas, neleidžiant sutarties šaliai nepelnytai praturtėti dėl neprotingo dydžio netesybų, yra viešas interesas, kurį teismas turi įgyvendinti ex officio“*[125]. Kai skolininkas yra vartotojas, o kreditorius – verslininkas, kuris gan ilgą laiką nesiėmė jokių skolos išieškojimo veiksmų, tai gali būti vertinama kaip nepagrįstas delspinigių didinimas, kuris nukentėjusios šalies atžvilgiu gali būti

[123] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. sausio 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-23-614/2018“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1566809.

[124] „Laki saatavien perinnästä 513/1999 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX“.

[125] „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. spalio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-304/2007“, žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/81411.

vertinamas kaip nesąžiningas elgesys[126]. Taigi, ilgas nesikreipimas į teismą dėl skolos priteisimo ir ikiteisminio skolų išieškojimo veiksmų neatlikimas siejamas su nesąžiningu kreditoriau elgesiu. Kyla klausimas, ar skolų išieškojimo įmonė nėra suinteresuota, kad išieškojimo procesas nevyktų ilgesnį laiką, jei nuo to priklauso didesnės finansinės naudos gavimas?

Lietuvos Respublikos Seimas, 2018 m. spalio 10 d., pateikė „Skolų išieškojimo įmonių įstatymo“ projektą (toliau – įstatymo projektas), kurio paskirtis *„ <...> nustatyti skolų išieškojimo veiklos licencijos suteikimo, sustabdymo ir panaikinimo tvarką, skolų išieškojimo įmonių savivaldos sistemą, skolų išieškojimo įmonių teises, pareigas bei atsakomybę atliekant skolų išieškojimo veiksmus“* (Įstatymo projektas 1straipsnis)[127]. Įstatymo projektu buvo siekiama paskirti Lietuvos kreditų valdymo įmonių rūmus kaip instituciją, kuri sujungtų įmones, turinčias skolų išieškojimo įmonių licencijas ir įgyvendintų savivaldos pricipus (Įstatymo projekto 10 straipsnis)[128]. Taigi, vienas iš pagrindinių įstatymo projekto pasiūlymų yra, jog skolų išieškojimo įmonės turi teisę vykdyti veiklą tik turėdamos išduotą licenciją (Įstatymo projektas 4 straipsnis). Nors įstatymų leidžiamoji valdžia siekia reglamentuoti skolų išieškojimo įmonių veiklą, tačiau praėjus vieneriems metams buvo pateiktas Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos skolų išieškojimo įmonių įstatymo projekto Nr. XIIIP-1741(2)“ (toliau – **Nutarimas**)[129]. Nutarime gan kompleksiškai yra vertinami aspektai dėl skolų išieškojimo įmonių veiklos licencijavimo. Vyriausybė pateikia nuomonę, jog *„Rizika pažeisti svarbius visuomenės interesus (vartotojų pasitikėjimą tokių įmonių vykdoma veikla ir apsaugoti juos nuo nesąžiningos ar klaidinančios skolų išieškojimo veiklą vykdančių įmonių veiklos) galėtų būti suvaldyta ne tokios veiklos licencijavimu (t. y. patikrinimu veiklos pradžioje), o atliekant vėlesnę ūkio subjekto veiksmų priežiūrą. Atsižvelgdami į tai, manome, kad Įstatymo projekte numatomas teisinis reguliavimas, susijęs su skolų išieškojimo paslaugų teikėjų licencijavimu, yra nebūtinas, neproporcingas, fragmentiškas <..>“*. Atkreiptinas dėmesys, kad Nutarime nėra paaiškinama, kokie efektyvūs veiksmai padėtų „*atlikti vėlesnę ūkio subjektų priežiūrą*“, tačiau šiuo metu Vyriausybė atmeta vienareikšmiškai skolų išieškojimo įmonių veiklos licencijavimo alternatyvą.

Deja, galima įžvelgti daug skirtingų nuomonių dėl dabartinės situacijos Lietuvoje. Autoriaus nuomone, skolų išieškojimo įmonių veikla turėtų būti reguliuojama specialiuoju įstatymu, kaip pavyzdžiui, Latvijoje, kurioje ikiteisminio išieškojimo procedūra detaliai

[126] „Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 12 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-703-513/2020“.

[127] „Skolų išieškojimo įmonių įstatymo projektas“, Pub. L. No. Nr. XIIIP-1741(2), žiūrėta 2020 m. rugsėjo 19 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/7fd8ccd0d82e11e8820ea019e5d9ad04?jfwid=1v5692dx6.

[128] *Ibid.*

[129] Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos skolų išieškojimo įmonių įstatymo projekto Nr. XIIIP-1741(2)“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/7906b0635d2711e99684a7f33a9827ac?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=45293bda-2fe8-4b24-b3e4-dd924afcbe7e.

reglamentuota, pradedant skolininkų informavimo tvarka, dokumentacijos vedimo tvarka ir baigiant duomenų bazės sisteminimo klausimais[130]. Tai vienas iš pagrindinių žingsnių, siekiant užtikrinti sąžiningus kreditoriaus ir skolininko santykius. Taip pat valstybėje nurodytas reguliavimas padėtų išvengti nepagrįstų ginčų teismuose dėl skolos administravimo mokesčio priteisimo ir kitų piktnaudžiavimo būdų.

Apibendrinant visą poskyrį, pažymėtina, kad ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidų klausimas Lietuvos teisės aktais visiškai nėra reguliuojamas. Todėl teismai kiekvienu atveju turi vertinti šių išlaidų pagrįstumą per protingumo, sąžiningumo ir teisingumo principų prizmę. Aptariant visą pateiktą informaciją, pastebėtina, jog specialiųjų teisės aktų įtvirtinimas Lietuvoje padėtų išspręsti įvairiais problemas kylančias, pavyzdžiui, dėl skolos administravimo mokesčių įkainių taikymo, ūkio subjektų darbo organizavimo tvarkos, išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dydžio, priminimų ir kitų informavimo priemonių taikymo ir laikotarpio.

3.4. Išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą išieškojimas teismine tvarka

Remiantis Lietuvos Respublikos Konstitucija ir kitų teisės aktų nuostatomis, kiekvienas asmuo turi teisę kreiptis į teismą (CPK 5 straipsnio 1 dalis). CK 1.137 straipsnio 1 dalyje reglamentuojama, jog kiekvienas asmuo turi teisę laisvai naudotis savo civilinėmis teisėmis ir teise į gynybą. Remiantis aukščiau minėtu straipsniu, akivaizdu, kad yra nustatyti tam tikri ribojimai dėl civilinių teisių naudojimo, pavyzdžiui, draudžiama piktnaudžiauti civilinėmis teisėmis, asmenys turi laikytis įstatymų, gerbti bendro gyvenimo taisykles bei veikti sąžiningai ir protingai, civilinių teisių įgyvendinimas negali būti naudojamas nesąžiningai (CK 1.137 straipsnio 2-5 dalys). Taip pat, CK 1.138 straipsnis įtvirtina civilines teises, kurias gina teismas. Taigi, kiekvienas asmuo turi teisę nuspręsti ir pasirinkti jam labiausiai tinkamą civilinių teisių gynybos būdą. Kreditorius turi ne vieną pasirinkimą, kaip išieškoti iš skolininko įsiskolinimą, tačiau kiekvienu konkrečiu atveju svarbu įvertinti visas aplinkybes, nes tik tai padės pasirinkti efektyviausią ir geriausią būdą. Toliau magistro darbe bus aptariami visi galimi būdai, kuriais kreditorius gali apginti savo civilines teises. Be to, kiekvienu atveju bus pateikiamos ir faktinės aplinkybės, į kurias kreditorius turi atsižvelgti prieš priimdamas sprendimą, bus analizuojama, kuo jos svarbios išieškant skolas už priverstinį nuvežimą ir saugojimą.

[130] „Law On Extrajudicial Recovery of Debt“, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 28 d., https://likumi.lv/ta/en/en/id/252964-law-on-extrajudicial-recovery-of-debt.

Taigi, nepavykus kreditoriui ar skolų išieškojimo įmonei išieškoti skolos ikiteismine tvarka, kreditorius turi teisę kreiptis į teismą. Remiantis Roberto Lavinsko (žr. Priedas Nr. 1) darbo patirtimi pažymėtina, kad nepaisant to, kad ikiteisminis skolų išieškojimas yra daug pigesnis ir greitesnis būdas, kreiptis į teismą paskatina šiuos aplinkybės:

„a) Kai su skolininku pavyksta susisiekti, šie nesutinka apmokėti įsiskolinimo. Motyvacija įvairi – labai didelė mokėtina suma, savininkas yra atsakingas už automobilį, taigi jis ir turi pareigą mokėti, tuo tarpu savininkai aiškina, kad jie nieko nepažeidė, kodėl jie turi mokėti, kas padarė pažeidimą, tas ir turi mokėti.

b) Su skolininkais susisiekti nepavyksta. Transporto priemonių priverstinio nuvežimo atveju saugotojas ir automobilio savininkas/valdytojas tiesiogiai sutarties nesudaro, nes automobilį policijos pareigūno nurodymu saugotojas priima saugoti. Nereti atvejai, kai priverstinio nuvežimo metu, nei savininko, nei valdytojo šalia automobilio nėra (automobilis paliktas draudžiamoje vietoje arba automobilio valdytojas iš eismo įvykio vietos pasišalina). Todėl saugotojas dažnai neturi skolininkų kontaktinių duomenų – telefono numerio, el. pašto ar pan. Taigi vienintelis būdas susiekti su skolininkais yra laiško siuntimas skolininko deklaruotos gyvenamosios vietos adresu. Jeigu skolininkas negyvena, ten kur yra deklaravęs, su juo susisiekti galimybių nėra. Todėl kreiptis į teismą dėl skolos pritesimo yra paskutinis būdas atgauti skolą“.

Taigi, galima daryti išvadą, kad kreditoriui ne visada pavyksta tinkamai informuoti transporto priemonės savininką ir valdytoją, tačiau ar kitas žingsnis, kreipiantis į teismą dėl skolos priteisimo gali padėti tinkamai įgyvendinti pažeistą teisę ir atgauti įsiskolinimą?

Kreditorius dėl skolos priteisimo už nuvežimo ir saugojimo išlaidas gali kreiptis šiais trimis būdais:

1) Pareiškimas dėl teismo įsakymo išdavimo;

2) ieškinys bendrąja tvarka;

3) Ieškinys dokumentinio proceso tvarka.

Šiame poskyryje bus išanalizuojami šių būdų privalumai ir trūkumai, taip pat bus sutelkiamas dėmesys į teisminio skolų išieškojimo aspektus.

Pirma, pareiškimas dėl teismo įsakymo išdavimo yra vienas iš paprastesnių ir greitesnių būdų prisiteisti skolai. Doktrinoje analizuojama, kad pareiškimui dėl teismo įsakymo išdavimo institutui didelės įtakos turėjo Vokietijos ir Austrijos pavyzdžiai. Lietuvoje stipriai didėjant civilinių bylų srautui buvo nuspręsta pritaikyti kitose šalyse jau nuo seniai galiojusią sumarinę rašytinę procedūrą, kuri palengvintų kreditorių teisių užtikrinimą[131]. CPK 431 straipsnis

[131] Rimvydas Norkus, „Teismo įsakymo procedūros teisinė prigimtis: lyginamieji aspektai“, Jurisprudencija, Nr. 38(30), 2003 m., 84-85, žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 28 d. https://repository.mruni.eu/handle/007/13760.

reglamentuoja, jog pareiškimas dėl teismo įsakymo išdavimo nagrinėjamas pagal kreditoriaus piniginius reikalavimus, kurie atsiranda iš sutarties, delikto, išlaikymo priteisimo, darbo santykių ir kita. Svarbu pažymėti, kad šiuo atveju teismas netiria įrodymų, tačiau tik formaliai patikrina pareiškimo dėl teismo įsakymo išdavimo reikalavimus[132]. Būtent dėl šios priežasties kreditoriams, norintiems pateikti pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo, nereikia specialių teisinių žinių, o tai tik įrodo šios procedūros patogumą.

Be to, už pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo yra mokamas žyminis mokestis, kuris yra tik ketvirtadalis sumos, kurią reikėtų mokėti, jei ieškinys būtų nagrinėjamas bendrąją ginčo teisena. CPK 435 straipsniu yra nustatytas gan greitas ir efektyvus pareiškimo dėl teismo įsakymo išdavimo svarstymo klausimas, t. y. ne vėliau kaip kitą darbo dieną nuo jo padavimo dienos. Taigi, ši procedūra pareiškėjui padeda sutaupyti ne tik bylinėjimosi išlaidas, žyminio mokesčio išlaidas, bet ir laiką.

Pažymėtina, kad nagrinėjant šią procedūrą plačiau, galima rasti ir neigiamų aspektų, pavyzdžiui, atvejais, kai teismas priima nutartį atsisakyti priimti pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo. Remiantis CPK 435 straipsnyje 2 dalimi įtvirtinta, kad nutartis atsisakyti priimti pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo atskiruoju skundu neskundžiama, o trūkumų šalinimo institutas teismo įsakymo išdavimo procese netaikomas[133]. Todėl doktrinoje dažnai iškyla nuomonių, jog imperatyvus draudimas apskųsti teismo nutartį vis dėl to nepagrįstai suvaržo šalių teises. Kreditorius, siekdamas efektyviai ir greitai išieškoti skolą, turėtų nepamiršti atkreipti dėmesį, kad skolininkas, remiantis CPK 439 straipsnyje numatyta tvarka, gali pateikti prieštaravimus teismo įsakymą išdavusiam teismui, kuriuose nebūtina nurodyti prieštaravimo pagrindo. Šiuos veiksmus skolininkas gali atlikti per 20 dienų nuo pranešimo apie teismo įsakymo išdavimą įteikimo skolininkui dienos (CPK 439 straipsnis 2 dalis). Susiklosčius tokiai situacijai, teismas ne vėliau kaip per keturiolika dienų kreditoriui suteikia teisę primokėti žyminio mokesčio dalį ir pagal bendrąsias bylų nagrinėjimo ginčo teisenos taisykles pareikšti ieškinį.

Nepaisant to, kad iš pirmo žvilgsnio ši procedūra atrodo paprasta ir nereikalaujanti įrodymų, negalima pamiršti, kad pareiškimas dėl teismo įsakymo išdavimo turi atitikti CPK 433 straipsnio 1 dalies reglamentuotus reikalavimus. Kreditorius privalo teismui pateikti įrodomus, pagrindžiančius reikalavimą.

Nagrinėjamu atveju, kai siekiama prisiteisti išlaidas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, šis institutas nėra labai efektyvus. Ypatingos reikšmės šiam institutui tinkamai funkcionuoti turi gyvenamosios vietos adresas, kuriuo procesiniai teismo dokumentai

[132] Jonaitis Marius, „Atskirų kategorijų bylų nagrinėjimo ypatumai pagal naująjį Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksą“, Jurisprudencija, Nr. 42(34), 2003, 123-125.

[133] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2S-3018-258/2018“, žiūrėta 2020 m. balandžio 21 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1669395.

turi būti įteikti. Remiantis CPK 438 straipsnio nuostata, vyrauja du pagrindiniai bendrieji procesinių dokumentų įteikimo būdai, kurie negali būti taikomi skolininkui, įteikiant teismo įsakymą, t. y. įteikimas kuratoriui ir viešo paskelbimo būdu[134]. Iš asmeninės patirties autorius pažymi, kad, esant tokio tipo įsiskolinimams, tik labai maža dalis pareiškimų dėl teismo įsakymo išdavimo būna priimami ir įsiteisėja. Dar viena priežastis, dėl ko šis būdas nėra labai veiksmingas, tai, kad, remiantis eksperto Roberto Lavinsko įžvalgomis, nei transporto priemonės savininkas, nei valdytojas nebūna suinteresuoti geranoriškai atlyginti šias išlaidas ir dažnai yra labiau linkę bylinėtis, nei sutikti ir padengti išlaidas.

Apibendrinant ankščiau pateiktus argumentus, svarbu tai, kad kreditorius turi atsižvelgti, ar skolininkas pripažįsta skolą, ar skolininkas nesiekia sąmoningai vilkinti skolų išieškojimo proceso. Kitas aspektas – kreditorius turi tinkamai įvertinti, ar prieš teikiant pareiškimą dėl teismo įsakymo išdavimo, nėra CPK 431 straipsnio 2 dalyje numatytų pagrindų, nes tuomet pareiškimas nenagrinėjamas nustatyta tvarka.

Kitas būdas – ieškinys dėl skolos priteisimo gali būti teikiamas dokumentinio proceso tvarka, tai dar viena alternatyva kreditoriui, siekiančiam teisminiu būdu išieškoti skolą. Remiantis CPK 428 straipsniu teismas, nustatęs, kad remiantis pateiktais įrodomais yra pagrindas tenkinti ieškinį, priima preliminarų sprendimą. Preliminarus sprendimas būna priimamas tik remiantis ieškovo, t. y. kreditoriaus pateiktais leistinais įrodomais. Tik po preliminaraus teismo sprendimo priėmimo, teismas sprendimo, ieškinio ir jo priedų kopijas išsiunčia atsakovui (CPK 429 straipsnis). Teisinėje literatūroje dažnai galima rasti, jog ši procedūra apibūdinama kaip *„<...> sprendimo planas, kuris bus įgyvendintas, jeigu prieštaravimai nebus pateikti arba bus pripažinti nepagrįstais“*[135]. Būtent šis paprastas apibrėžimas padeda suprasti šios procedūros esmę.

Už dokumentinio proceso tvarka paduodamą ieškinį yra mokamas žyminis mokestis, lygus pusei sumos, kurią reikėtų mokėti už ieškinio nagrinėjimą teisme pagal bendrąsias ginčo teisenos taisykles (CPK 425 straipsnis 3 dalis). Taigi, kreditorius šia procedūra gali sutaupyti pinigų, priešingai nei pateikiant ieškinį dėl skolos priteisimo bendrąją tvarka. Šiuo atveju atsakovo pareikšti prieštaravimai privalo būti pagrįsti ir motyvuoti (CPK 430 straipsnis). Toliau procese kreditorius turi teisę pateikti atsiliepimą į atsakovo prieštaravimą. Reikia atkreipti dėmesį, kad nors kreditorius sutaupytų mokant mažesnį žyminį mokestį, tačiau išlaidos gali labai padidėti, jei skolininkas pareikš prieštaravimus dėl preliminariojo sprendimo. Taigi, kaip jau buvo analizuojama aukščiau, kreditorius turi tinkamai įvertinti skolininko poziciją, kad kreditorius nepatirtų nepageidaujamų išlaidų.

[134] „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugsėjo 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2S-2392-431/2018“, žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1648051.

[135] Egidija Stauskienė, „Skubiai vykdytinų teismo sprendimų instituto taikymo problemos“, Jurisprudencija, Nr. 69(61), 2005 m., 93–98, https://www3.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/3052.

Autoriaus nuomone, šis būdas nėra toks populiarus, nes galiausiai, jei teismui nepavyksta įteikti skolininkui procesinių dokumentų, tai procesas nutrūksta. Doktrinoje galima rasti įžvalgų, kurios patvirtina autoriaus nuomonę, kad viena iš pagrindinių šio proceso problemų – skolininko gyvenamosios vietos, buveinės adreso nežinojimas[136]. Taigi, tokiais atvejais kreditorius turi kreiptis iš naujo bendrąja tvarka, o tai lemia išlaidų ir laiko sąnaudų didėjimą.

Autorius iš asmeninės patirties, dirbdamas su skolų išieškojimu už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, nurodo, kad vienas populiariausių būdų yra ieškinio pateikimas bendrąja tvarka dėl skolos priteisimo. Lyginant su aukščiau paminėtomis procedūromis, tai vienas ilgiausių procesų, siekiant išieškoti skolą teisminiu būdu. Reiškiant ieškinį teismui jis turi atitikti bendruosius turinio ir formos reikalavimus, kurie yra nustatyti CPK 135 straipsnyje. Dažniausiai tokio pobūdžio ginčuose reikia sumokėti 1 – 3 procentus žyminio mokesčio nuo skolos sumos. Privalumas, jog pateikus ieškinį bendrąja tvarka galima pasinaudoti trūkumų šalinimo ir reikalavimo teisės tikslinimo institutu. Be to, kas šiuo konkrečiu atveju aktualu, dokumentai gali būti įteikiami viešojo paskelbimo būdu remiantis CPK 130 straipsnyje nustatyta tvarka. Tačiau nepaisant to, pasak Roberto Lavinsko <...> *procesinė problema dažnu atveju procesinių dokumentų įteikimas. Kaip ir ikiteisminio skolos išieškojimo atveju, dokumentus realiai įteikti būna sudėtinga arba neįmanoma, todėl procesiniai dokumentai įteikiami viešo paskelbimo būdu. Kai procesiniai dokumentai įteikiami viešo paskelbimo būdu atsakovai realiai net nežino apie vykstantį teismo procesą. Apie jiems priteistą skolą sužino tik įsiteisėjus teismo sprendimui už akių ir pateikus vykdomąjį dokumentą antstoliui. Tada atsakovai teikia prašymus atnaujinti procesą arba prašymus atnaujinti terminą pareiškimui peržiūrėti sprendimą už akių pateikti".* Taigi, kreditorius galiausiai turi skirti dideles laiko sąnaudas ir kantrybę, nes nei vienas iš aukščiau pateiktų būdų dažniausiai nėra efektyvus ir operatyvus, padedantis greitai atgauti realiai patirtas kreditoriaus išlaidas. Kreditorius susiduria ir su kitomis procesinėmis kliūtimis, kurios bus nagrinėjamos žemiau.

Magistro darbe buvo išsamiai nagrinėjami transporto priemonės savininko nustatymo probleminiai aspektai, kurie sukelia ne tik kliūtis siekiant atgauti priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidas, bet ir procesines problemas. Kaip vieną iš pagrindinių šiuo metu teismų praktikoje vyraujančių tendencijų Robertas Lavinskas (**žr. Priedas Nr. 1**) nurodo: „<...> *pardavėjas nurodo, kad automobilį pardavė ir pateikia pirkimo-pardavimo sutartį, pirkėjas ginčija sandorį, nurodydamas, jog sutartyje parašas yra ne jo. Susidaro situacija, kad atsakovui pateikus pirkimo-pardavimo sutartį, keičiamas atsakovas (CPK 45 str.). Keičiant netinkamą atsakovą tinkamu (nauju) netinkamo atsakovo atžvilgiu ieškinio atsisakoma. Tačiau paaiškėjus,*

[136] Marius Jonaitis, „Sumarinis procesas: romėniškosios kilmės paieškos, taikymo problemos bei teisinio reglamentavimo tobulinimo galimybės", Jurisprudencija, Nr. t. 69 (61), 2005, 44-15.

kad naujasis atsakovas automobilio nepirko, gaunasi keista situacija. Procesine prasme, vėl senojo atsakovo į bylą įtraukti nebegalima, nes jo atžvilgiu byla jau nutraukta atsisakius ieškinio“. Taigi, net į situaciją žvelgiant tuo pagrindu, kad įrodinėjimo našta (CPK 178 straipsnis) tenka transporto priemonės pardavėjui, kuris tinkamai neįregistravo nuosavybės perdavimo sandorio, tai sukuria ir procesines situacijas dėl kurių vėl būna pažeidžiamas kreditoriaus interesas.

Kitas svarbus procedūrinis aspektas, kai bylinėjimosi išlaidų atlyginimo klausimas gula ant transporto priemonės pardavėjo pečių, kuris nesirūpino, jog viešajame registre atsispindėtų aktuali informacija. Teismu praktikoje galima rasti pavyzdžių, kai paaiškėjo, jog nurodytas atsakovas pardavė transporto priemonę, kreditorius remiantis CPK 45 straipsniu pakeitė proceso atsakovą, nes transporto priemonės pardavėjui nereikia atsakyti pagal ieškovo pareikštus reikalavimus. Ieškovas atsisakė reikalavimo teisės iš transporto priemonės savininko, o teismas nusprendė, kad patirto bylinėjimosi išlaidos turi būti priteistos iš ieškovo[137]. Apibendrinant, transporto priemonės savininko nustatymas, kai vyksta teismo procesas, gali tapti procedūra, reikalaujančiu laiko sąnaudų ir augančia finansine našta, kuri tenka kreditoriui.

Dar viena aktuali procesinė kliūtis kyla, kai už transporto priemonės valdymą, kai automobilis buvo priverstinai nuvežtas į saugojimo aikštelę, yra atsakingas nepilnametis asmuo. Šią aplinkybę pagrindžia ir Robertas Lavinkas, kuris pasisako, jog *„Nemažai problemų kelia skolų išieškojimas, kai už kelių eismo taisyklių pažeidimus sustabdomi nepilnamečiai asmenys. Teisme šiuos asmenis turi atstovauti tėvai globėjai. Nors procesine prasme tai nėra problema, tačiau tokiu atveju naudojamasi argumentu, kad nepilnametis asmuo nėra automobilio valdytojas, neturi galimybės atsiimti automobilį, todėl nesąžininga, atsakyti solidariai su automobilio savininku“*. Taigi, nepilnamečio, atstovaujamo įstatyminių atstovų, įtraukimas į civilinės bylos nagrinėjimą dažnai baigiasi situacijomis, kai transporto priemonės valdytojas nurodo, kad transporto priemonė buvo valdoma neteisėtai. Atsakovas siekia paneigti faktą, jog buvo teisėtas transporto priemonės valdytojas. Kreditorius dėl tokios situacijos įrodinėjimo procese gali patirti papildomų nepatogumų.

Apibendrinant analizuojamą skyrių pažymėtina, kad ikiteisminis ir teisminis skolų išieškojimo procesai tarpusavyje – glaudžiai susiję. Saugotojas tik išbandęs ikiteisminį būdą gali kreiptis į teismą. Tačiau atlikus tyrimą paaiškėjo, kad kreditoriui tenka susidurti su įvairiomis procesinėmis kliūtimis, neleidžiančiomis operatyviai prisiteisti išlaidas. Tai tik dar kartą patvirtina išskirtinę santykių ypatybę, kad transporto išlaidų prisiteisimas remiantis SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalies pagrindu ne visada gali būti tinkamai įgyvendinamas.

[137] „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugsėjo 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2S-1520-657/2018“, žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1641961.

Magistro darbo autoriaus manymu Lietuvos Respublikos teismai neprieštarauja šiai įstatymo nuostatai, tačiau pasitaiko atvejų, kai teismai, vertindami kiekvienos bylos aplinkybes, nukrypsta nuo šios įstatymo normos. Nepaisant to, kad teisminiu būdu kreditorius susiduria su patirtomis bylinėjimosi išlaidomis, užsitęsusiu įrodinėjimo procesu, papildomai sugaištomis laiko sąnaudomis, dažnai tai vienintelė kreditoriaus galimybė atgauti patirtas išlaidas.

4. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo srityje susiklosto administraciniai ir civiliniai teisiniai santykiai. Administracinio pobūdžio santykiai kyla iš teisės pažeidimo, kurį atlieka transporto priemonės savininkas (valdytojas). Tačiau transporto priemonės nuvežimas ir saugojimas yra vykdomas pasaugos sutarties pagrindu, t. y. civiliniai teisiniai santykiai, kurie ypatingai svarbūs nagrinėjant skolų išieškojimo procesą dėl išlaidų atlyginimo.

2. Transporto priemonių priverstinis nuvežimas ir saugojimas yra kvalifikuotinas pasaugos sutarties, sudarytos viešojo konkurso būdu, pagrindu. Šios konkrečios sutarties ypatumai ir teismų praktikos išaiškinimai padeda atskleisti specifinius ir aktualius probleminius aspektus, kylančius, kai yra išieškomi įsiskolinimai už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą.

3. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo sutartimi šalys susitaria dėl ne sutarties šaliai taikomų paslaugų įkainių dydžių, kas sąlygoja teisminių ginčų didėjimą ir išlaidų dydžio nustatymo kriterijus, nepaisant to, kad nurodyti įkainiai konkrečiai nustatomi pasaugos sutarties pagrindu.

4. Pagrindinės priežastys, sąlygojančios išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą priteisimo dydį: subjektų (t. y. policijos įstaigos, saugotojo, transporto priemonės savininko ir valdytojo) aktyvių ir pasyvių veiksmų vertinimas, informavimo ir bendradarbiavimo pareigos vykdymas/nevykdymas, transporto priemonės saugojimo laikotarpis, tokių pat paslaugų įkainių taikymas panašiu laikotarpiu, toje pačioje vietovėje.

5. Ištyrus vertinamuosius kriterijus nustatyta, kad transporto priemonės savininko ir/ar valdytojo informavimas dėl priverstinai nuvežtos transporto priemonės saugojimo nėra konkrečiai reglamentuojamas teisės aktais, kas lemia skirtingą ir įvairų teismų praktikos formuojama požiūrį.

<u>Atsižvelgiant į pateiktą išvadą siūloma:</u>

Pasiūlymas pakeisti Lietuvos policijos generalinio komisariato įsakymą Nr. 5-V-200 *„Dėl policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalinti nuo transporto priemonių vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos prašo patvirtinimo“* 13.3 punktą ir jį išdėstyti taip:

13.3. *apie priverstinai nuvežtą transporto priemonę nedelsdamas praneša (telefonu ar kitomis ryšio priemonėmis) Bendrajam pagalbos centrui, taip pat nedelsdamas, bet ne vėliau kaip kitą darbo dieną informuoja (telefonu arba raštu) transporto priemonės savininką (valdytoją), kaip galima atsiimti transporto priemonę, ir tai pažymi Policijos registruojamų įvykių registre.*

6. Daikto sulaikymo teisė suprantama kaip priemonė, padedanti užtikrinti prievolės įvykdymą. Tačiau plačiau išanalizavus konkrečių įsiskolinimų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą prigimtį ir praktinius aspektus pastebėtina, jog transporto priemonės sulaikymas pasiteisina tik retais atvejais.

7. Remiantis Lietuvos Respublikos įstatymais, nėra įtvirtinta privalomoji transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registracija, o tai lemia, jog saugotojas susiduria su kliūtimis nustatant transporto priemonės savininką. Atsižvelgiant į teismų praktiką, vis dažniau galima nustatyti atvejus, kai dėl teisinio reguliavimo asmenys pradeda piktnaudžiauti teisėmis, siekiant išvengti mokestinių prievolių.

Atsižvelgiant į pateiktą išvadą siūloma:

Pakeisti SEAKĮ 25 straipsnį ir įterpti 2 dalį išdėstant ją taip:

2. Transporto priemonės nuosavybės teisės perdavimas turi būti įregistruotas Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre. Buvęs ir esamas transporto priemonės savininkai nuosavybės pasikeitimo juridinį faktą įregistruoja remiantis Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka.

8. Ikiteisminis skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą yra sudėtinga procedūra, nes, remiantis ekspertų pastebėjimais ir teismų praktika, transporto priemonės savininkas/valdytojas nėra suinteresuotas bendradarbiauti atlyginant išlaidas. Ikiteisminį išieškojimą apsunkina ikiteisminio skolų išieškojimo išlaidų reikalavimas, kadangi Lietuvos teisės aktais tokių išlaidų dydžiai nėra reglamentuoti. Taigi, skolų išieškojimo išlaidų dydžiai turėtų būti įtvirtinti teisės aktais, tai padėtų išvengti skirtingos formuojamos teismų praktikos šiuo klausimu.

9. Atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvoje specialiaisiais teisės aktais nėra reglamentuojama skolų išieškojimo įmonių veikla ir ikiteisminio skolų išieškojimo procedūra, priešingai nei užsienio šalyse. Taigi, Lietuvoje turėtų būtų įtvirtintas skolų išieškojimo įmonių įstatymas, reglamentuojantis ikiteisminio skolų išieškojimo atliekamus veiksmus, t. y. skolininkų informavimo pareigą, skolų administravimo mokesčių taikymo tvarką ir kita.

Atsižvelgiant į pateiktą išvadą siūloma:

Įtvirtinti Skolų išieškojimo įmonių specialųjį įstatymą, kuris reglamentuotų maksimalų laikotarpį skolų išieškojimo procesui vykdyti, kad būtų užkertamas kelias nepagrįstiems kreditoriaus siekiams praturtėti. Be to, įstatymų leidėjas turėtų įtvirtinti maksimalius ikiteisminio skolų išieškojimo mokesčių tarifus ir veiksmų atlikimo tvarką, padėsiančią apsaugoti skolininkų interesų pusiausvyrą ir sąžiningą ūkio subjektų veiklą.

10. Išanalizavus teisminio skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą procedūrą, pastebėta, kad kreditorius dažniausiai būna įpareigotas, siekiant išieškoti skolas, patirti papildomų išlaidų: didėjačią skolą ir bylinėjimosi išlaidas. Taigi, aukščiau siūlytini įstatymų pakeitimai padėtų efektyvinti ne vien ikiteisminę skolų išieškojimo procedūrą, bet ir teisminį išieškojimą, kurie tarpusavyje glaudžiai susiję.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Norminė literatūra

Teisės aktai:

1. „Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas “. (Žin., 2000, Nr. 74-2262; 200). Žiūrėta 2020 m. spalio 23 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/100228.
2. „Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas“. (Žin., 2002, Nr. 36-1340). Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/77554.
3. „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213)“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 12 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/iPAhTkXwuB.
4. „Lietuvos Respublikos mokėjimų, atliekamų pagal komercinius sandorius, vėlavimo prevencijos įstatymas“. Valstybės žinios, 2012-11-03, Nr. 127-6389. Žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.435609.
5. „Lietuvos Respublikos viešųjų pirkimų įstatymas“. (Žin., 1996, Nr. 84-2000; 1999, Nr. 56-1809; 2002, Nr. 118-5296; 2006, Nr. 4-102; TAR, 2017-05-04, Nr. 2017-07550). Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/40606:ver59
6. „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 14 d. nutarimas Nr. 207 Dėl karantino Lietuvos Respublikos teritorijoje paskelbimo pakeitimo“. TAR, 2020-03-25, Nr. 5971. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 19 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/931eb6116eb911eaa38ed97835ec4df6.
7. „Lietuvos Respublikos nekilnojamojo turto registro įstatymas“. (Žin., 1996, Nr. 100-2261; 2001, Nr. 55-1948). Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/103651?ref=5.
8. „Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. spalio 5 d. nutarimas Nr. 993 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. lapkričio 27 d. nutarimo Nr. 1426 „Dėl Transporto priemonių priverstinio nuvežimo ir važiuoklės užblokavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo‘ (TAR, 2016-10-11, Nr. 2016-24921)“. Žiūrėta 2020 m. spalio 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/376279.
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo‘“. (Žin., 2003, Nr. 7-263; 2008, Nr. 88-3530). Žiūrėta 2020 m. spalio 23 d. https://www-infolex-lt.skaitykla.mruni.eu/ta/65354.
10. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2019 m. kovo 21 d. įsakymas Nr. 5-V-230 „Dėl Lietuvos policijos generalinio komisaro 2009 m. kovo 19 d. įsakymo Nr. 5-V-200 ‚Dėl Policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalintinti nuo transporto priemonių

vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos aprašo patvirtinimo pakeitimo“. Žiūrėta 2020 m. spalio 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/ta/529768.

11. Lietuvos Policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl transporto priemonių priverstinio nuvežimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, Pub. L. No. 5- V–1124. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c452f097ced311e6a476d5908abd2210.
12. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymas Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“. (Žin., 2001, Nr. 48-1683). Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d., https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.136396/asr.

Užsienio valstybių literatūra:

13. „Motor Vehicle Sales Act“ . (2003 No 12 (as at 07 August 2020)), Public Act Contents – New Zealand Legislation“. Žiūrėta 2020 m. spalio 22 d. http://www.legislation.govt.nz/act/public/2003/0012/latest/DLM188104.html.
14. „Fair Debt Collection Practices Act | Federal Trade Commission“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d. https://www.ftc.gov/enforcement/rules/rulemaking-regulatory-reform-proceedings/fair-debt-collection-practices-act-text.
15. „Laki saatavien perinnästä 513/1999 - Ajantasainen lainsäädäntö - FINLEX“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d. https://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990513.
16. „Law On Extrajudicial Recovery of Debt“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 28 d. https://likumi.lv/ta/en/en/id/252964-law-on-extrajudicial-recovery-of-debt.
17. „The Removal, Storage and Disposal of Vehicles“, (Prescribed Sums and Charges etc.) (Scotland). Regulations 2019“, Žiūrėta 2020 m. lapkričio 8 d., https://www.legislation.gov.uk/ssi/2019/230/schedule/1/made.
18. Pat Strickland. „Police charges for removing and storing vehicles“. Briefing paper, Number 04481,2015. Žiūrėta 2020 m. spalio 28 d., https://www.met.police.uk/SysSiteAssets/media/downloads/central/advice/vehicle-recovery.

Teismų praktika:

19. „Lietuvos apeliacinio teismo 2009 m. gruodžio 1 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2A-681/2009“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/142920.
20. „Lietuvos apeliacinio teismo 2018 m. spalio 4 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e2A-443-196/2018“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1647596.

21. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2007 m. spalio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-304/2007. Teismų praktika. 2007, 28“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/81411.
22. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2008 m. lapkričio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-580/2008. Teismų praktika. 2008, 31“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/91356.
23. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2008 m. rugsėjo 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-406/2008“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/89518.
24. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-384/2009“. Žiūrėta 2020 m. spalio 11 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/140709.
25. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2009 m. spalio 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-436/2009“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/138191.
26. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. balandžio 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-168/2010. Teismų praktika. 2010, 33“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/157225.
27. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. gruodžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-569/2010“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/185187.
28. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 11 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-309/2010“. Žiūrėta 2020 m. spalio 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/179181.
29. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2010“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/178467.
30. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-7-300/2010. Teismų praktika. 2010, 34“. Žiūrėta 2020 m. spalio 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/173903.
31. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. liepos 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-327/2011“. Žiūrėta 2020 m. vasario 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/216614.

32. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2011 m. vasario 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-54/2011“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 5 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/192067.
33. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2013 m. balandžio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-280/2013“. Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/670890.
34. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2013 m. gruodžio 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-641/2013“. Žiūrėta 2020 m. vasario 11 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/777493.
35. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. kovo 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-141-684/2015“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1017677.
36. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. lapkričio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-600-687/2015“. Žiūrėta 2018 m. lapkričio 18 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1157303.
37. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2016 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-140-219/2016“. Žiūrėta 2020 m. spalio 22 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1227794.
38. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-203-686/2017“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 20 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1468616.
39. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. spalio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-362-701/2017“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/597252.
40. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. spalio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-362-701/2017“. Žiūrėta 2020 m. vasario 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1534775.
41. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. spalio 19 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-371-378/2018“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 28 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1651699.
42. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 18 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-147-403/2019“. Žiūrėta 2020 m. spalio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1716744.

43. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. gruodžio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-381-684/2019“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 13 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1799045.
44. „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. vasario 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-14-690/2019“. Žiūrėta 2020 m. vasario 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1695744.
45. „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. kovo 31 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-144-856/2020“. Žiūrėta 2020 m. lapkričio 7 d., http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1870369.
46. „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2010 m. lapkričio 23 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2A-1832-259/2010“. Žiūrėta 2020 m. spalio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/181073.
47. „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugsėjo 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2S-1520-657/2018“. Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1641961.
48. „Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1090-657/2020“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1893753.
49. „Kauno apylinkės teismo Kėdainių rūmų 2013 m. vasario 5 d. sprendimas Nr. 2-206-673/2013“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 13 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/597252.
50. „Šiaulių apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. spalio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-514-372/2020“. Žiūrėta 2020 m. spalio 18 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1930988.
51. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. rugpjūčio 28 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-2580-577/2015“. Žiūrėta 2020 m. spalio 18 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1131577.
52. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2017 m. kovo 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-607-258/2017“. Žiūrėta 2020 m. spalio 17 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1448729.
53. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. kovo 6 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-72-656/2018“. Žiūrėta 2020 m. spalio 22 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1573336.
54. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2S-3018-258/2018“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 21 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1669395.

55. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1640-661/2018“. Žiūrėta 2020 m. spalio 10 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1669326.
56. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. lapkričio 29 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-1651-640/2018“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 27 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1670865.
57. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugpjūčio 21 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-984-431/2018“. Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1640842.
58. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. rugsėjo 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2S-2392-431/2018“. Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1648051.
59. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2018 m. sausio 4 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-23-614/2018“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1566809.
60. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-511-567/2019“. Žiūrėta 2020 m. spalio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1722933.
61. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. balandžio 30 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-585-852/2019“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1722927.
62. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. birželio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-900-577/2019“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1741998.
63. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. gruodžio 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1694-855/2019“. Žiūrėta 2020 m. balandžio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1786128.
64. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. lapkričio 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1147-262/2019“. Žiūrėta 2020 m. spalio 19 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1777726.
65. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. lapkričio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1634-864/2019“. Žiūrėta 2020 m. spalio 21 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1783737.

66. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2019 m. spalio 8 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-1225-803/2019“. Žiūrėta 2020 m. spalio 31 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1767561.
67. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-927-910/2020“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1899816.
68. „Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. gegužės 12 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-735-340/2020“. Žiūrėta 2020 m. spalio 21 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1892410.
69. „Klaipėdos apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus 2020 m. birželio 12 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. e2A-703-513/2020“. Žiūrėta 2020 m. rugpjūčio 29 d. http://www.infolex.lt.skaitykla.mruni.eu/tp/1893343.

Specialioji literatūra:

70. Ambrasienė, Dangutė, Solveiga Cirtautienė, Asta Dambrauskaitė, Simona Selelionytė-Drukteinienė, ir Agnė Tikniūtė. „Lyginamoji sutarčių teisė: Lietuvos europiniame kontekste“. Vilnius: Justitia, 2013.
71. Birštonas, Ramūnas, ir Viktorija Budreckienė. „Nuosavybės teisės į nekilnojamąjį daiktą registravimo teisinės pasekmės“. Jurisprudencija, Nr. 19 (4), (2012): 1479-1493.
72. Soloveičikas, Deividas. „Viešojo pirkimo sutarties pripažinimas negaliojančia pagal Lietuvos teismų praktiką“ Teisė. Nr. 84, (2012): 1392-1247.
73. Borevičienė, Edita. „Sutartis trečiojo asmens naudai“. Disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2013.
74. Joskaudienė, Raimonda. „Kreditoriaus teisių užtikrinimo ir gynybos būdai“. Eugrimas, Vilnius, 2012.
75. Jurkevičius, Vaidas, Jūratė Šidlauskienė. „Civilinė teisė. Atskiros sutarčių rūšys“. VĮ Registrų centras, 2015.
76. Kavalnė, Salvija, Kristina Bernotaitė. „Vartotojų teisių apsauga išieškant skolas ne teismo tvarka: užsienio valstybių patirtis“. Vilnius: Lietuvos teisės institutas, 2017.
77. Dambrauskaite, Asta. „Simuliacijos samprata Europos šalių sutarčių teisėje“. Socialinių mokslų studijos, Nr. 3 (4), (2011): 1417-1441.
78. Sosnovskis, Darius. „Daikto, kuris buvo administracinio teisės pažeidimo padarymo įrankis arba tiesioginis objektas, ir ar pajamų, kurios buvo gautos iš padaryto administracinio teisės pažeidimo konfiskavimas“. Socialinių mokslų studijos, Nr. 3(2), (2011): 595-607.
79. Jonaitis, Marius. „Sumarinis procesas: romėniškosios kilmės paieškos, taikymo problemos bei

teisinio reglamentavimo tobulinimo galimybės“. Jurisprudencija, Nr. t. 69 (61), (2005): 44-53.

80. Marius, Jonaitis. „Atskirų kategorijų bylų nagrinėjimo ypatumai pagal naująjį Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksą“. Juruspudencija, Nr. 42 (34), (2003):121-129.
81. Mikelėnas, Valentinas. *Prievolių teisė. Vilnius : Justitia, 2002*.
82. Norkūnas, Algis. „Sąžiningumo principo įgyvendinimas“. Jurisprudencija, Nr. 42 (34), (2003 m.): 5–11.
83. Norkus, Rimvydas. „Teismo įsakymo procedūros teisinė prigimtis: lyginamieji aspektai“. Jurisprudencija, Nr. 38(30), (2003): 77-90.
84. Ambrasienė, Dangutė, Solveiga Cirtautienė. „Specialūs kreditoriaus interesų gynimo būdai sutartiniuose santykiuose“. Jurisprudencija, Nr. t. 37(29), (2003): 50-58.
85. Pranas Vytautas, Rasimavičius. „Prievolių įvykdymo užtikrinimo teisinės problemos: teminis straipsnių rinkinys“. Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2001.
86. Sakavičius, Justas. „Kai kurie daiktinės ir prievolinės teisės santykio probleminiai aspektai“, Jurisprudencija, Nr. 5(107), (2008): 42-49.
87. Višinskis, Vigintas. „Skolininko turto paieška vykdymo procese“. Jurisprudencija, Nr.3 (81), (2006): 99-105.
88. Stauskienė, Egidija. „Skubiai vykdytinų teismo sprendimų instituto taikymo problemos“. Jurisprudencija, Nr.69 (61), (2005): 90-98.
89. Ambrazevičienė, Rima. „Teisėtumo užtikrinimo priemonės vykdant viešuosius pirkimus“. Jurisprudencija, Nr. t 46(35), (2003):107-115.
90. Drazdauskas, Stasys. „Bendrosios sutarčių teisės vienodinimo įtaka Lietuvos sutarčių teisėje“. Disertacija, Vilniaus universitetas, 2008, 1-314.
91. Drazdauskas, Stasys. „Favor contractus principas Lietuvos sutarčių teisėje“. Teisė, Nr. t 64, (2007): 22-33.
92. Klimas, Evaldas. „Pareigos bendradarbiauti principo aiškinimas ir turinys šiuolaikinėje sutarčių teisėje“. Socialinių mokslų studijos, Nr. 3 (1), (2011): 329-346.
93. Pakalniškis, Vytautas. „Daiktai civilinių teisių objektų sistemoje“. Jurisprudencija, Nr. t. 71(63), (2005): 76-85.

Kiti šaltiniai:

94. Skolų išieškojimo įmonių įstatymo projektas, Pub. L. No. Nr. XIIIP-1741(2). Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 19 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/7fd8ccd0d82e11e8820ea019e5d9ad04?jfwid=1v5692d6.
95. „Terminų vertimai - Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 8

d. https://www.lrkt.lt/lt/vertimai/konstitucinio-teismo-aktuose-vartojami-terminai/terminu-vertimai/1255.

96. „1993 m. balandžio 5 d. Tarybos Direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais“. Žiūrėta 2020 m. rugsėjo 26 d. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:31993L0013.
97. Davis, M. „Emptio Et Venditio“. lawi.us., 2013 m. https://lawi.us/emptio-et-venditio/.
98. 2013 m. gruodžio 20 d. Lietuvos Respubliko Konstitucinio Teismo nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (2007 m. lapkričio 22 d. redakcija) 33 straipsnio 6 dalies Atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai)“. Žiūrėta 2020 m. spalio 18 d. https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.463214.

ANOTACIJA

Atlikto darbo tikslas – išanalizuoti skolų išieškojimo už priverstinai nuvežtų transporto priemonių nuvežimą ir saugojimą ginčus ir identifikuoti pagrindinius probleminius aspektus. Pagrindinis dėmesys sutelkiamas į: išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, subjektus, priverstinio nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties ypatumus, išlaidų mažinimo aspektus, transporto priemonės savininko nustatymo problematiką.

Atlikus tyrimą pastebėta, kad skolų išieškojimas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą reikalauja detalesnio teisinio reglamentavimo, kuris tinkamai padėtų išspręsti kylančius probleminius aspektus.

Reikšmingi žodžiai: transporto priemonės priverstinis nuvežimas, skolų išieškojimas, transporto priemonės savininkas, transporto priemonės valdytojas.

ANNOTATION

Purpose of work – to analyze disputes over debt collection, for the removal and storage of forcibly transported vehicles, and to identify the main problematic aspects. The main focus is on: the costs of the forced removal and storage of the vehicle, subjects, the specificities of the contract for the provision of forced removal and storage services, cost-cutting aspects, the issue of vehicle owner identification.

The study observed that the recovery of debts for the forced removal and storage of a vehicle requires more detailed legal regulation that would adequately address the problematic issues that arise.

Keywords: forced vehicle removal, debt recovery, vehicle owner, vehicle user.

SANTRAUKA

„Skolos išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimo probleminiai aspektai“

Transporto priemonės priverstinis nuvežimas ir saugojimas yra vykdomos pasaugos sutarties pagrindu, kuris, nagrinėjant teismų praktiką, pasižymi specifiniais ypatumais. Transporto priemonės saugotojas, siekiant atgauti patirtas išlaidas, pasitelkia teisines priemones, kuriomis tai įgyvendina. Tačiau atsižvelgiant į saugotojo teikiamų paslaugų specifiką ir teisės aktų reglamentavimą, skolos išieškojimo proceso metu susiduriama su įvairiomis problemomis.

Magistro darbe dėmesys sutelkiamas į priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir saugojimo paslaugų teikimo sutarties ypatumus ir požymius, išlaidų už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą nustatymo ir mažinimo aspektus, sulaikymo teisės instituto taikymą šiuose teisiniuose santykiuose.

Atkreiptinas dėmesys į transporto priemonės savininko nustatymo problematiką ir transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties svarbą.

Be to, autorius išnagrinėja ikiteisminio ir teisminio skolų išieškojimo procedūrų ypatumus, susijusius su išlaidomis už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, kurių teisinis reglamentavimas, autoriaus nuomone, turėtų būti papildomas ir keičiamas.

Atlikinėjant tyrimą buvo nagrinėjama Lietuvos Respublikos teismų praktika, teisės aktai, teisės ekspertų nuomonės konkrečiais klausimais, o tai padėjo nustatyti pagrindinius probleminius aspektus, kylančius šioje srityje. Transporto priemonės priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidų dydis dažnai ginčijamas, o tai sukelia teisminių procesų didėjimą teisme. Pastebėta, kad remiantis galiojančiu teisės aktų reglamentavimu įstatymo leidėjas konkrečiai nenustato laikotarpio, per kurį transporto priemonės savininkas/valdytojas turėtų būti informuojamas apie mokamai saugomą automobilį. Taip pat dažnai sunku identifikuoti transporto priemonės savininką dėl Lietuvoje neįtvirtintos privalomosios transporto priemonės pirkimo – pardavimo sutarties registracijos.

Apibendrinant, tyrimo metu paaiškėjo, kad skolų išieškojimo už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą teisinis reglamentavimas ir teismų atliekamas šių normų taikymas praktikoje nėra tinkami ir pakankami, užtikrinant kreditoriaus ir skolininko interesus.

SUMMARY

„Problematic aspects for debt collection for forced vehicle removal and storage“

The forced removal and storage of a vehicle is the basis of an enforceable custody contract, which, according to the case - law, has specific features. The custodian of the vehicle shall use the legal means to recover the costs incurred. However, there is various problems during the debt collection process, due to the specifics of the services provided by the custodian and the regulation of the legislation.

The master's thesis focuses on the peculiarities and features of the contract for the provision of forced removal and stor.ge services, aspects of determining and reducing the costs of forced removal and storage of vehicles, the application of the institute of detention law in these legal relations.

Attention should be paid to the issue of determining the owner of the vehicle and the importance of the vehicle purchase and sale agreement.

In addition, the author examines the peculiarities of pre-trial and judicial debt recovery procedures related to the costs of forced removal and storage of the vehicle, the legal regulation of which, in the author's opinion, should be supplemented and changed.

The research examined the case law of the Republic of Lithuania, legal acts and opinions of legal experts on specific issues, which helped to identify the main problematic aspects arising in this area. The amount of the cost of forcible removal and storage of a vehicle is often disputed, leading to an increase in litigation in court. It has been noted that, under the current legislation, the legislature does not specify the period within which the owner / operator of a vehicle should be informed about a paid storage of a vehicle. It is also difficult to identify the owner of vehicles due to the registration of a mandatory vehicle purchase and sale agreement not established in Lithuania.

In conclusion, the research has shown that the legal regulation of debt recovery for the forced removal and storage of a vehicle and the application of these norms in case law is not appropriate and sufficient to protect the interests of the creditor and the debtor.

PRIEDAI

Priedas Nr. 1

IŠLAIDŲ IŠIEŠKOJIMO UŽ PRIVERTSTINĮ TRANSPORTO PRIEMONĖS NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ VERTINIMAS

EKSPERTŲ APKLAUSA

2020-10-23

(data)

BENDRI DUOMENYS:

Vardas, pavardė:	**Robertas Lavinskas**
Išsilavinimas:	**Aukštasis universitetinis**
Darbovietės pavadinimas:	**UAB „Jurisdictus“**
Užimamos pareigos:	**Direktorius**
Darbo stažas metais:	**10 metų.**

KLAUSIMAI:

1. *Kuo Jūsų profesinė veikla yra susijusi su skolų išieškojimu už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą?*

UAB „Jurisdictus“ užsiima skolų pirkimu, prisiteisimu, išieškojimu. Didelę dalį nuperkamų skolų sudaro skolininkai, kurie yra transporto priemonių savininkai/valdytojai, kurių automobiliai už kelių eismo taisyklių pažeidimus priverstinai nuvežti į priverstinio saugojimo aikštelę. Šie savininkai automobilių neatsiima, už priverstinį nuvežimą ir saugojimą neapmoka, todėl susidaro įsiskolinimai, kuriuos įsigyją UAB „Jurisdictus“.

2. *Ar išieškoti skolas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dažniausiai pavyksta ikiteisminiu ar teisminiu būdu? Kokį skolų išieškojimo būdą: ikiteisminį ar teisminį dažniausiai renkatės? Kodėl?*

Absoliučiai didžioji dauguma skolų išieškojimų pavyksta tik teisminiu būdu. Statistikos palyginimui nevedame, tačiau ikiteisminiu būdu išieškoma tik nedidelė dalis.

Visais atvejais skolos išieškojimas pradedamas ikiteisminiu būdu. Jeigu su skolininku nepavyksta susisiekti, arba susisekus su skolininku nepavyksta sutarti dėl skolos apmokėjimo lieka vienintelis kelias – teisminis būdas. Taigi atsakymas būtų – visais atvejais ikiteisminis, o jei nepavyksta ikiteisminiu būdu, renkamės teisminį būdą.

Rinktis ikiteisminį būdą skatina, tai jog ikiteisminis būdas yra pigesnis ir greitesnis. Tokiu būdu su skolininku (-ais) galima susitarti, tarp šalių nekyla ginčas, skolininkas apmoka skolą savanoriškai.

Rinktis teisminį būdą priežasčių yra keletas:

a) **Kai su skolininku pavyksta susisiekti, šie nesutinka apmokėti įsiskolinimo. Motyvacija įvairi – labai didelė mokėtina suma, savininkas yra atsakingas už automobilį, taigi jis ir turi pareigą mokėti, tuo tarpu savininkai aiškina, kad jie nieko nepažeidė, kodėl jie turi mokėti, kas padarė pažeidimą, tas ir turi mokėti.**
b) **Su skolininkais susisiekti nepavyksta. Transporto priemonių priverstinio nuvežimo atveju saugotojas ir automobilio savininkas/valdytojas tiesiogiai sutarties nesudaro, nes automobilį policijos pareigūno nurodymu saugotojas priima saugoti. Nereti atvejai, kai priverstinio nuvežimo metu, nei savininko, nei valdytojo šalia automobilio nėra (automobilis paliktas draudžiamoje vietoje arba automobilio valdytojas iš eismo įvykio vietos pasišalina). Todėl saugotojas dažnai neturi skolininkų kontaktinių duomenų – telefono numerio, el. pašto ar pan. Taigi vienintelis būdas susiekti su skolininkais yra laiško siuntimas skolininko deklaruotos gyvenamosios vietos adresu. Jeigu skolininkas negyvena, ten kur yra deklaravęs, su juo susisiekti galimybių nėra. Todėl kreiptis į teismą dėl skolos pritesimo yra paskutinis būdas atgauti skolą.**

3. *Su kokiomis pagrindinėmis kliūtimi susiduriama, siekiant išieškoti skolą už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, ikiteisminiu būdu? Kaip manote, kas tai sąlygoja?*

Tai būtų jau paminėti aspektai. Sudėtinga susisiekti su skolininkais, nes sutartis sudaroma su policijos komisariatu, o ne tiesiogiai su transporto priemonės savininku/valdytoju. Be to skolininkų – transporto priemonių savininkų valdytojų - nenoras bendradarbiauti tarpusavyje, turiu minty jog tuo atveju, kai pareiškiamas reikalavimas apmokėti skolą savininkas verčia kaltę valdytojui, valdytojas verčia kaltę savininkui užuot kartu ieškoję sprendimų būdų, kaip kuo greičiau atsiimti automobilį ir sutarti dėl skolos apmokėjimo.

Kitas svarbus aspektas – tiek saugotojui, tiek mums perėmus reikalavimą į skolą yra sunku nustatyti, kas yra tikrasis transporto priemonės savininkas. CK 4.262 str. numato, jog į viešą registrą įrašyti duomenys yra teisingi ir išsamūs, tačiau šią prezumpciją galima nuginčyti. Pagal LAT praktiką automobiliu savininku yra automobilį pirkęs, asmuo nepriklausomai nuo to, kas nurodyta viešame registre. Atsižvelgiant į tai, jog policija priima sprendimus priverstinai nuvežti automobilius ne pačių pareigingiausių piliečių, tai pirkdami-parduodami automobilius jie VĮ „Regitra“ nedeklaruoja. Taigi nemažai laiko sugaištama, kol išsiaiškinama, kas yra tikrasis transporto priemonės savininkas. Pasitaiko atvejų, kai vienas asmuo teigia, jog automobilį yra pardavęs, tačiau kitas aiškina, jog automobilio nepirko. Ikiteisminiu būdu tokių aplinkybių praktiškai nepavyksta išsiaiškinti.

4. *Kokios pagrindinės procesinės problemos kyla, nagrinėjant bylas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, teisme?*

Kaip jau minėta, dažni ginčai bylose dėl automobilių savininkų. Pardavęs automobilį asmuo neturi įrodymų, kad automobilį pardavė arba nurodytas pirkėjas nesutinka, kad pirko. Pastaruoju metu pastebėta tendencija, kai automobilio pardavėjas nurodo, kad automobilį pardavė ir pateikia pirkimo-pardavimo sutartį, pirkėjas ginčija sandorį, nurodydamas, jog sutartyje parašas yra ne jo. Susidaro situacija, kad atsakovui pateikus pirkimo-pardavimo sutartį, keičiamas atsakovas (CPK 45 str.). Keičiant netinkamą atsakovą tinkamu (nauju) netinkamo atsakovo atžvilgiu ieškinio atsisakoma. Tačiau paaiškėjus, kad naujasis atsakovas automobilio nepirko, gaunasi keista situacija. Procesine prasme, vėl senojo atsakovo į bylą įtraukti nebegalima, nes jo atžvilgiu byla jau nutraukta atsisakius ieškinio.

Nemažai problemų kelia skolų išieškojimas, kai už kelių eismo taisyklių pažeidimus sustabdomi nepilnamečiai asmenys. Teisme šiuos asmenis turi atstovauti tėvai globėjai. Nors procesine prasme tai nėra problema, tačiau tokiu atveju naudojamasi argumentu, kad nepilnametis asmuo nėra automobilio valdytojas, neturi galimybės atsiimti automobilį, todėl nesąžininga, atsakyti solidariai su automobilio savininku.

Dar viena procesinė problema dažnu atveju procesinių dokumentų įteikimas. Kaip ir ikiteisminio skolos išieškojimo atveju, dokumentus realiai įteikti būna sudėtinga arba neįmanoma, todėl procesiniai dokumentai įteikiami viešo paskelbimo būdu. Kai procesiniai dokumentai įteikiami viešo paskelbimo būdu atsakovai realiai net nežino apie vykstantį teismo procesą. Apie jiems priteistą skolą sužino tik įsiteisėjus teismo sprendimui už akių ir pateikus vykdomąjį dokumentą antstoliui. Tada atsakovai teikia prašymus atnaujinti procesą arba prašymus atnaujinti terminą pareiškimui peržiūrėti sprendimą už akių pateikti.

5. *Kaip vertinate įstatymo nuostatą, kad už priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidas solidariai atsako transporto priemonės savininkas ir valdytojas (SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis)? Ar Jūsų nuomone Lietuvos Respublikos teismai neprieštarauja šiai įstatymo normai?*

Šio įstatymo nuostatų vertinimas nevienareikšmis. Ilgą laiką net Lietuvos Aukščiausiasis Teismas negalėjo tiksliai apibrėžti, kokius teisinius santykius sukuria šalims tokia įstatymo nuostata. Aiškinta, jog tarp šalių susiklosto kito asmens reikalų tvarkymo teisiniai santykiai tarp saugotojo ir transporto priemonės savininko/valdytojo. Vėliau kaip sutartis trečiojo asmens naudai. Galų gale lyg ir prieita nuostatos, jog tai yra pasaugos teisiniai santykiai (pasauga pagal įstatymą – CK 6.850 str.).

Tokiu būdu sukuriama keista teisinė situacija, kai sutartį sudaro policijos komisariatas su saugotoju, o pareiga numatoma transporto priemonės

savininkui/valdytojui. Taigi asmeniui, kuris nėra sutarties šalis, kyla pareigos pagal sutartį. Kita vertus, įstatymo nuostata yra logiška, nes būtent dėl automobilio savininko/valdytojo padaryto kelių eismo taisyklių pažeidimo atsiranda saugotojo išlaidos. Kas jei ne savininkas/valdytojas turėtų šias išlaidas padengti?

Lietuvos Respublikos teismai šiai įstatymo nuostatai iš esmės neprieštarauja. Teismai vadovaujasi įstatymu ir jam prieštarauti negali. Tačiau pasitaiko pavienių atvejų, kai teismai vertindami konkrečios bylos aplinkybes nukrypsta nuo įstatymo normos. Pvz. jau minėti nepilnamečiu vairuotų automobilių atveju. Teismai sprendžia, kad nepilnametis asmuo negali atsiimti automobilio dėl savo jauno amžiaus, todėl negali įtakoti saugojimo termino, todėl jo atsakomybę vertina ne kaip solidaria, o solidarią iš dalies. Yra keletas sprendimų, kuomet teismas vertino, kad valdytojas apskritai neturi teisės atsiimti automobilį, todėl būtų nesąžininga, kad iš jo būtų priteisiama. Taigi šią įstatymo normą teismai tarsi nuginčijo per protingumo, teisingumo principus.

6. *Kokios teisinės problemos kyla, siekiant nustatyti transporto priemonės savininką ir valdytoją? Argumentuokite.*

Problema yra ta, kad viešame registre VĮ „Regitra“ nurodytas automobilio savininkas nebūtinai yra savininkas. Tokiu būdu problemų kyla ne tik ūkio subjektui, kuris saugo automobilį ir siekia išsiieškoti priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidas. Su ta pačia susiduria ir policijos pareigūnai, kurie sprendžia, kam turėtų būti grąžinama transporto priemonė. Taip pat teismai, kai sprendžia dėl automobilio konfiskavimo.

Bent jau mūsų nuomone pradeda ryškėti tokio liberalaus įstatymo taikymo trūkumai. Vis dažniau pasitaiko sutarčių klastojimo atvejų. Esame susidūrę su situacija, kai asmuo, gavęs reikalavimą apmokėti skolą, kreipėsi į advokatą, o po to atsiunčia transporto priemonės sutartį neva automobilis parduotas labai seniai. Toks atvejis išryškėja, pastebėjus, jog sutartis neva sudaryta pvz. 2013 metais ant 2015 metais patvirtinto sutarties blanko. Taip pat yra buvęs atvejis kuomet advokatas pasiūlė parašyti pareiškimą policijai, neva sutartyje esantis parašas yra ne jo. Policijai pradėjus ikiteisminį tyrimą asmuo prisipažino, jog taip padaryti pasiūlė advokatas, tada nereiks mokėti už automobilio priverstinį nuvežimą ir saugojimą.

Viešojoje erdvėje[138] **atsiranda informacijos, kai pirkimo-pardavimo sutartys sudaromos kito asmens vardu, šiam net nežinant. 2020-10-22 susipažinęs su baudžiamąja**

[138]https://www.delfi.lt/verslas/verslas/ne-savo-noru-praturtejes-vilnietis-kai-pasake-kiek-turiu-automobiliu-net-negera-pasidare.d?id=83151443

byla sužinojau, jog tokia praktika dažnai naudojasi automobilius parduodantys į trečiąsias valstybes (Ukraina, Kazachstanas ir pan.).

Dar vienas aspektas, kai automobilio pardavėjas tikina, jog automobilį pardavė užsienio šalies piliečiui (populiaru baltarusiams, latviams, ukrainiečiams), pateikia sutartį, kurioje yra pasirašęs užsienietis, tačiau kažkodėl automobilis po metų ar dvejų sulaikomas policijos pareigūnų už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kuriuos padaro Lietuvos pilietis.

Jeigu būtų numatyta privalomas automobilio registravimas, arba nuosavybės teisės perėjimas būtų laikoma nuo registravimo duomenų pakeitimo, tokiu būdu, visi tokie atvejai išnyktų.

7. *Kokie esminiai aspektai sąlygoja tai, kad teismuose išlaidos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą priteisiamos tik iš dalies?*

Pagrindinis aspektas yra saugojimo kaina. Šios paslaugos kaina išties yra didelė. Tačiau tokią didelę kainą lemia ir paslaugos rizikingumas. Kaina nustatoma vienoda visoms transporto rūšims, tiek motociklui, tiek sunkvežimiui. Nuvežimo kaina taip pat nepriklauso nuo nuvežimo sudėtingumo (mašina ant kelio ar griovyje apvirtusi). Daug nemokių skolininkų, iš kurių skolos atgauti neįmanoma, o pasirinkti saugoti automobilį ar ne negalima. Net jei skolą atgauti pavyksta, tai būna po ilgo laiko. Jeigu ūkio subjektas būtų tikras, kad už suteiktą paslaugą visada gaus apmokėjimą, kaina be abejo būtų mažesnė. Taigi ūkio subjektai siūlydami kainas į visą tai atsižvelgia ir natūraliai siūlo didesnes.

Teismai taip pat atkreipia dėmesį, kad pranešimai nėra išsiunčiami pakankamai greitai dėl ko skolos suma susidaro nemaža. Policijos generalinio komisaro taisyklėse nurodoma, kad tais atvejais, kai gresia konfiskavimas, automobilis negrąžinamas. Kol teismas išsprendžia bylą, kol įsiteisėja nutarimas, asmenys apie automobilį pamiršta. Pranešimų siuntimas yra gana komplikuotas procesas. Teismai reikalauja, kad pranešimai, būtų išsiųsti kaip įmanoma greičiau, tačiau toks reikalavimas ne visada pagrįstas. Jeigu policija neleidžia atsiimti automobilio, tai pranešimų siuntimas yra betikslis. Joks teisės aktas nenumato, kada tiksliai toks pranešimas turi būti išsiunčiamas. Kita vertus, nėra aišku, kam ir kada pranešimą siųsti. Daugiau kaip pusę automobilių savininkų automobilį atsiima kitą dieną ar bent jau per mėnesį nuo leidimo atsiimti priverstinai nuvežtą transporto priemonę išdavimo dienos. Taigi aikštelės turi nuolat sekti, ar konkrečios transporto priemonės savininkas ateis pasiimti automobilio, ar visgi jam siųsti pranešimą. Primintina ir tai, kad siunčiami pranešimai dažnai grįžta neįteikti.

Taigi turbūt pagrindiniai du aspektai – kaina ir pranešimas automobilio savininkui/valdytojui.

8. *Ką manote apie daikto sulaikymo teisės instituto taikymą, šiuose teisiniuose santykiuose?*

Daikto sulaikymo teisė šio pobūdžio bylose gana sudėtingas klausimas. Įstatymas numato, jog už automobilio saugojimą arba apmokėjimo užtikrinimo priemonė turi būti pateikta saugotojui iki automobilio atsiėmimo. Klausimas, jei asmuo ateina atsiimti automobilio ir neturi pinigų bei neužtikrina apmokėjimo. Ar saugotojas neatiduoda automobilio nes neapmokėta (nėra užtikrinta, kad apmokės) pagal SEAKĮ 33 str. 8 d. ar jis jau naudojasi sulaikymo teise? Sulaikymo teise įmanoma naudotis tik tada, kai automobilio savininkas/valdytojas siekia atsiimti automobilį, tačiau itin dažnu atveju savininkai/valdytojai net nebando atsiimti automobilio. Dažniausiai problemos kyla su automobiliais, kurie yra praktiškai beverčiai (nuo 50,00 iki 150,00 Eur). Dažno automobilio nuvežimo kaina būna didesnė, nei jis pats vertas. Automobilio savininkas sužinojęs, kad teks sumokėti už nuvežimą tiek kiek kainuoja mašina, numoja ranka ir palieka automobilį aikštelėje. Tada ir sulaikymo teisė netikslinga.

Pažymėtina, jog naudojantis sulaikymo teise, saugotojas neturi teisės skaičiuoti saugojimo išlaidų. Jeigu saugotojas neatiduoda automobilio, motyvuodamas tuo, kad naudojasi sulaikymo teise, būtų nesąžininga, jeigu toliau skaičiuotų saugojimo kainą.

9. *Kaip manote, kokie teisės aktų pakeitimai skolų išieškojimo procesą padarytų efektyvesniu?*

Mūsų nuomone transporto priemonių pirkimo-pardavimo sutarčių privalomas registravimas būtų sprendimas, kuris padėtų greičiau ir tiksliau identifikuoti automobilio savininką.

Robertas Lavinskas *[pasirašyta el. parašu]*

Dokumentą elektroniniu
parašu pasirašė
ŠARŪNAS,VEGYS
Data: 2020-10-27 13:42:46

Priedas Nr. 2

IŠLAIDŲ IŠIEŠKOJIMO UŽ PRIVERTSTINĮ TRANSPORTO PRIEMONĖS NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ VERTINIMAS

EKSPERTŲ APKLAUSA

2020-10-27

(data)

BENDRI DUOMENYS:

Vardas, pavardė:	**Šarūnas Vegys**
Išsilavinimas:	**aukštasis**
Darbovietės pavadinimas:	**Advokatų kontora Sankaitis, Vegys ir partneriai**
Užimamos pareigos:	**Advokatas**
Darbo stažas metais:	**3[1]**

KLAUSIMAI:

1. *Kuo Jūsų profesinė veikla yra susijusi su skolų išieškojimu už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą?*

   Atstovauju ir ar teikiu kitas teisines paslaugas priverstinio transporto priemonės nuvežimo ir saugojimo paslaugas teikiantiems klientams ikiteismine ir teismine tvarka visų instancijų teismuose, praktikoje esu turėjęs virš 1 000 (vienas tūkstantis) bylų, iš jų ne mažiau 300 (trys šimtai) teismine tvarka. Veikla nenutraukta ir vykdoma šiuo metu.

2. *Ar išieškoti skolas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą dažniausiai pavyksta ikiteisminiu ar teisminiu būdu? Kokį skolų išieškojimo būdą: ikiteisminį ar teisminį dažniausiai renkatės? Kodėl?*

   Pradžiai visuomet išbandomas ikiteisminis skolos išieškojimo būdas (pranešimai, derybos ir kt.) tik jam nepavykus pereinamą į teisminį skolos išieškojimą. To imperatyviai reikalauja teisinis reguliavimas, toks būdas yra ekonomiškesnis dėl sąlyginai didesnių kaštų sprendžiant ginčus teismine tvarka.

3. *Su kokiomis pagrindinėmis kliūtimi susiduriama, siekiant išieškoti skolą už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, ikiteisminiu būdu? Kaip manote, kas tai sąlygoja?*

   Vienos pagrindinių kliūčių skolininkų nemokumas ir nenoras spręsti priemonės nuvežimo ir saugojimo išlaidų atlyginimo klausimą. Tai iš dalies sąlygoja pati paslaugos specifika – dažnai nuvežamos neblaivių vairuotojų ir kitų teisės aktų reikalavimų nesilaikančių asmenų valdomos transporto priemonės, tokie asmenys dėl anksčiau padarytų pažeidimų ir prisiimtų įsipareigojimų turi skolų.

4. *Kokios pagrindinės procesinės problemos kyla, nagrinėjant bylas už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą, teisme?*
   Dažnai susiduriama su skolos dydžio klausimu, kuris procesine prasme nėra itin detaliai reglamentuotas, dažnai sprendžiamas individualiu atveju remiantis teisingumo, protingumo ir sąžiningumo principų pagalba. Taip pat, teisės aktai nenumato galimybės reikalautų išlaidų „*į*

[1] Su analizuojama sritimi dirbta ir būnant advokato padėjėju nuo 2014 metų, bei teisininku nuo 2012 metų.

ateitį“, t.y. pasibaigus teismo procesui skola priteisiama kreipimosi į teismą dienai, tačiau neatsiėmus priverstinai nuvežtos transporto priemonės sprendimo priėmimo dieną skola būną išaugusi.

5. *Kaip vertinate įstatymo nuostatą, kad už priverstinio nuvežimo ir saugojimo išlaidas solidariai atsako transporto priemonės savininkas ir valdytojas (SEAKĮ 33 straipsnio 8 dalis)? Ar Jūsų nuomone Lietuvos Respublikos teismai neprieštarauja šiai įstatymo normai?*

   Vertinu pozityviai, kadangi toks reguliavimas suteikia didesnes garantijas paslaugas teikiantiems subjektams dėl skolų išieškojimo, atitinkamai paslauga tampa pigesnė. Atsižvelgiant į tai, kad pagal suformuotą kasacinio teismo praktiką transporto priemonės perleidimo sandoris gali būti įrodinėjamas ir kitais įrodymais, ne tik viešo registro duomenimis, solidari atsakomybė leidžia užtikrinti teisminio proceso dėl skolos priteisimo operatyvumą.

   Iš mano praktikos teismai dažniausiai vadovaujasi minėta nuostata tiesiogiai be didesnių išimčių, tačiau būna įvairių individualių atvejų.

6. *Kokios teisinės problemos kyla, siekiant nustatyti transporto priemonės savininką ir valdytoją? Argumentuokite.*

   Atsižvelgiant į tai, kad pagal suformuotą kasacinio teismo praktiką transporto priemonės perleidimo sandoris gali būti įrodinėjamas ir kitais įrodymais, ne tik viešo registro duomenimis, kyla problemų nustatyti aktualų transporto priemonės savininką, kai transporto priemonės pirkimo pardavimo sutartis viešame registre neregistruota.
   Valdytoją problematiška nustatyti, kai nėra aiškios įvykio faktinės aplinkybės ir nėra aiškių sprendimų dėl asmens, kuris valdė transporto priemonę jos nuvežimo dieną, atsakomybės. Policijos pareigūnų, teismų ir kitų valstybės institucijų procesiniai sprendimai sudaro pagrindą konstatavimui, jog konkretu asmuo valdė transporto priemonę jos priverstinio nuvežimo dieną.

7. *Kokie esminiai aspektai sąlygoja tai, kad teismuose išlaidos už priverstinį transporto priemonės nuvežimą ir saugojimą priteisiamos tik iš dalies?*
   Netinkami paslaugą teikiančio subjekto veiksmai (nepagrįstas delsimas išieškoti skolą ją didinant), netinkami valstybės institucijų veiksmai įforminant priverstinį transporto priemonės nuvežimą, netinkamas teismo atliktas teisinis vertinimas ar įrodymų trūkumas ir kt.

8. *Ką manote apie daikto sulaikymo teisės instituto taikymą, šiuose teisiniuose santykiuose?*

   Dėl šio instituto taikymo yra išsamiai pasisakęs LR Konstitucinis teismas, instituto taikymas leidžia užtikrinti, kad skola būtų apmokėta iki atsiimant turtą.

9. *Kaip manote, kokie teisės aktų pakeitimai skolų išieškojimo procesą padarytų efektyvesniu?*

Išsamesnis transporto priemonės valdytojo ir savininko sąvokų išaiškinimas ir atskyrimas (SEAKĮ ar kitame teisės akte), išsamesnis transporto priemonės atsiėmimo tvarkos reglamentavimas, teisės aktų, reguliuojančių konfiskuoto turto perdavimą valstybės institucijoms atnaujinimas ir pritaikymas šiandienos aktualijoms.

Šarūnas Vegys /pasirašyta elektroniniu parašu/

(Vardas, pavardė, parašas)

Priedas Nr. 2

Gmail Odeta Šlefendoraitė <odeta.slef@gmail.com>

Klausimas dėl Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutarties

4 laiškai(-ų)

Odeta Šlefendoraitė <odeta.slef@gmail.com> 2020 m. rugsėjo 26 d. 18:04
Kam: info@vpt.lt

Laba diena,

Šiuo metu rašau magistro darbą ir nagrinėju Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis. Norėjau pasiteirauti, kodėl 2018 m. gegužės 15 d. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis Nr. 64-5TS-31/18 tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB "Goldas" yra dalinai užretušuota t. y. viešai negalima rasti policijos įstaigai taikomų įkainių, kai tuo tarpu visuose kituose sutartyse šią informaciją galima rasti?

Dėkoju už atsakymą

Pagarbiai,
Odeta Šlefendoraitė

VPT klausk <klausk@vpt.lt> 2020 m. rugsėjo 28 d. 08:12
Atsakyti - kam: VPT klausk <klausk@vpt.lt>
Kam: Odeta Šlefendoraitė <odeta.slef@gmail.com>

Savo atsakymą ar papildomus komentarus rašykite virš šios eilutės

Jūsų klausimas (Nr. 96985) buvo gautas. Tai automatinis pranešimas, kurį rekomenduojame perskaityti visą!

Kviečiame susipažinti su parengtais įstatymų, reglamentuojančių pirkimus, komentarais!

Įprastai, apie 85 % paklausimų atsakome per 5 darbo dienas, tačiau dėl įvairių priežasčių šis terminas gali būti ilgesnis - iki 20 darbo dienų nuo klausimo gavimo. Telefonu konsultacijos įstatymo taikymo klausimais neteikiamos. Prieš užduodant klausimus, rekomenduojame atsakymus pamėginti greitai ir patogiai rasti Dažniausiai užduodamų klausimų skiltyje.

! Norime atkreipti dėmesį, kad teikiamos konsultacijos yra bendro pobūdžio, nereiškiančios išvados konkrečiame pirkime. Teikiant konsultacijas nėra pasisakoma dėl konkrečių situacijų bei neteikiama nuomonė ar išvada ar galima keisti konkrečią sutartį, ar reikia atmesti konkretų pasiūlymą, kaip reikėtų taisyti pasiūlymą ir panašiai. Taip pat teikiant konsultacijas neteikiama nuomonė ar išvada dėl to, ar konkrečiu atveju perkančioji organizacija pažeidė (nepažeidė), pažeis (ar nepažeis) Viešųjų pirkimų įstatymą ar kitus teisės aktus.

Teikdami konsultacijas nevertiname pasiūlymų už pirkimo vykdytoją, todėl nevertinsime ir neatsakysime į klausimus ar tiekėjas atitinka nustatytus kvalifikacijos reikalavimus, ar tiekėjo siūlomos prekės atitinka techninės specifikacijos reikalavimus ir taip toliau. Atitinkamai nebus teikiami atsakymai ar pasiūlymą konkrečiu atveju reikia (ar reikėjo, ar galima) atmesti, ar jo nereikia (ar nereikėjo, ar buvo galima) atmesti.

! Kol laukiate atsakymo, dar kartą siūlome ir rekomenduojame susipažinti su dažniausiai užduodamais klausimais Dažniausiai užduodamų klausimų skiltyje ir atsakymais į juos. Jeigu juose rasite atsakymą į savo užduotą klausimą, maloniai prašome informuoti, kad Jūsų paklausimo nebenagrinėtume.

! Primename:

kad Viešųjų pirkimų tarnyba nenagrinėja pretenzijų, skundų ar tiekėjų bei perkančiųjų organizacijų tarpusavio ginčų. Viešųjų pirkimų tarnybos darbuotojai, teikiantys konsultacijas elektroniniu paštu klausk@vpt.lt, pagalba@vpt.lt ar per konsultacijų platformą http://klausk.vpt.lt, neturi įgaliojimų atlikti pirkimų, sutarčių ar atskirų jų dalių vertinimo, konstatuoti teisės aktų pažeidimų, ar priešingai - konstatuoti, jog tokių nėra.

kad tiekėjas, kuris mano, kad pirkimo vykdytojas nesilaikė teisės aktų reikalavimų vykdydamas pirkimą, ir tuo pažeidė ar pažeis jo teisėtus interesus, gali pateikti pretenziją pirkimo vykdytojui, o nesutikęs su atsakymu į pretenziją, arba jei pirkimo vykdytojas neatsako į pretenziją, tiekėjas turi teisę kreiptis į teismą.
Jei norite pateikti papildomos informacijos, tai galite padaryti atsakydami į šį laišką.

Thanks for contacting us! Your request has been received and we'll get back to you as soon as possible. This is an automated message.
We usually respond within five business days (~85% of requests), however the deadlines for replying may be longer - up to 20 business days.
Non-working days for the year 2020 are as follows:
1st of January
11th of March
13th of April
1st of May
24th of June
6th of July
2nd of November
24th of December
25th of December
and all Saturdays and Sundays.

If you'd like to email an update, please reply to this email

We will respond within three to five working days to inquiries related to the Public Procurement Information System, and filling in notices or reports.

Viešųjų pirkimų tarnyba

[GD0MGV-GOP6]

Jovita Lukaševičienė (VPT klausk) <klausk@vpt.lt> 2020 m. rugsėjo 28 d. 17:04
Atsakyti - kam: VPT klausk <klausk@vpt.lt>
Kam: Odeta Šlefendoraitė <odeta.slef@gmail.com>

Savo atsakymą ar papildomus komentarus rašykite virš šios eilutės

---

Jovita Lukaševičienė (Viešųjų pirkimų tarnyba)
2020-09-28 17:04 GMT+3

Laba diena,

Pasiūlyme nurodyta prekių, paslaugų ar darbų kaina, išskyrus jos sudedamąsias dalis, nėra laikoma konfidencialia informacija.
Tarnyba pažymi, kad perkančiosios organizacijos ir tiekėjai netinkamai taiko kainos sudedamosios dalies sąvoką. Kainos sudedamųjų dalių sąvoka nėra vienareikšmė, ji priklauso nuo pirkimo objekto. Visgi pirkimo objektui susidedant iš kelių prekių sudėtinėmis dalimis nelaikytini įkainiai. Manytina, kad sudėtinėmis dalimis laikomos dalys, iš kurių susideda įkainiai/kaina, kaip antai, objekto savikaina, tiesioginės ir netiesioginės išlaidos, pristatymo kaštai, pelnas ir kt.

Paslaugų įkainiai nėra laikomi konfidencialia informacija, todėl perkančioji organizacija neturėjo uždengti atskirų paslaugų kainų/įkainių skelbiant tiekėjo pasiūlymą CVP IS.

Plačiau apie tai rasite VPT apžvalgoje: https://vpt.lrv.lt/uploads/vpt/documents/files/mp/konfidenciali_informacija.pdf

Už tinkamą pasiūlymo ir sudarytos sutarties paviešinimą atsako pati perkančioji organizacija. Dėkojame už atsiųstą informaciją. Viešųjų pirkimų tarnybos Statistikos ir ataskaitų skyriaus darbuotojai susisieks su Jūsų nurodyta perkančiąja organizacija ir informuos apie netinkamą sutarties paviešinimą CVP IS.

Jovita Lukaševičienė

Metodinės pagalbos skyriaus vyriausioji specialistė

VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ TARNYBA

Odeta Šlefendoraitė
2020-09-28 08:12 GMT+3

[Cituojamas tekstas paslėptas]

Viešųjų pirkimų tarnyba

[GD0MGV-GOP6]

VPT ataskaitos (VPT klausk) <klausk@vpt.lt> 2020 m. rugsėjo 29 d. 11:24
Atsakyti - kam: VPT klausk <klausk@vpt.lt>
Kam: Odeta Šlefendoraitė <odeta.slef@gmail.com>

Savo atsakymą ar papildomus komentarus rašykite virš šios eilutės

---

VPT ataskaitos (Viešųjų pirkimų tarnyba)
2020-09-29 11:24 GMT+3

Laba diena,

Tarnyba kreipėsi į Marijampolės apskrities vyriausiąjį policijos komisariatą (toliau – perkančioji organizacija) su prašymu tinkamai paviešinti Jūsų minėtą sutartį Nr. 64-ST2-31/18.
Informuojame, kad perkančioji organizacija 2020 m. rugsėjo 28 d. tinkamai paviešino minėtą sutartį:
http://www.cvpp.lt/index.php?option=com_vptpublic&task=sutartys&Itemid=109&filter_

show=1&filter_limit=10&vpt_unite=&filter_tender=&filter_number=64-ST2-31%2F18&filter_proctype=&filter_authority=&filter_jarcode=&filter_purchaseCode=&filter_cpv=&filter_valuefrom=&filter_valueto=&filter_contractdate_from=&filter_contractdate_to=&filter_expirationdate_from=&filter_expirationdate_to=&filter_supplier=&filter_supplier_jarcode=&filter_agreement_type=

Pagarbiai,
Erika Panavienė
Statistikos ir ataskaitų skyriaus vyriausioji specialistė
VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ TARNYBA
Kareivių g.1, LT-08221 Vilnius
Tel. (8 5) 219 7053, mob. 868009883
El. p. Erika.Panaviene@vpt.lt
www.vpt.lrv.lt

Jovita Lukaševičienė (Viešųjų pirkimų tarnyba)
2020-09-28 17:04 GMT+3

Laba diena,

Pasiūlyme nurodyta prekių, paslaugų ar darbų kaina, išskyrus jos sudedamąsias dalis, nėra laikoma konfidencialia informacija.
Tarnyba pažymi, kad perkančiosios organizacijos ir tiekėjai netinkamai taiko kainos sudedamosios dalies sąvoką. Kainos sudedamųjų dalių sąvoka nėra vienareikšmė, ji priklauso nuo pirkimo objekto. Visgi pirkimo objektui susidedant iš kelių prekių sudėtinėmis dalimis nelaikytini įkainiai. Manytina, kad sudėtinėmis dalimis laikomos dalys, iš kurių susideda įkainiai/kaina, kaip antai, objekto savikaina, tiesioginės ir netiesioginės išlaidos, pristatymo kaštai, pelnas ir kt.

Paslaugų įkainiai nėra laikomi konfidencialia informacija, todėl perkančioji organizacija neturėjo uždengti atskirų paslaugų kainų/įkainių skelbiant tiekėjo pasiūlymą CVP IS.

Plačiau apie tai rasite VPT apžvalgoje: https://vpt.lrv.lt/uploads/vpt/documents/files/mp/konfidenciali_informacija.pdf

Už tinkamą pasiūlymo ir sudarytos sutarties paviešinimą atsako pati perkančioji organizacija. Dėkojame už atsiųstą informaciją. Viešųjų pirkimų tarnybos Statistikos ir ataskaitų skyriaus darbuotojai susisieks su Jūsų nurodyta perkančiąja organizacija ir informuos apie netinkamą sutarties paviešinimą CVP IS.

Jovita Lukaševičienė

Metodinės pagalbos skyriaus vyriausioji specialistė

VIEŠŲJŲ PIRKIMŲ TARNYBA

Odeta Šlefendoraitė
2020-09-28 08:12 GMT+3

Laba diena,

Šiuo metu rašau magistro darbą ir nagrinėju Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis. Norėjau pasiteirauti, kodėl 2018 m. gegužės 15 d. Priverstinio transporto priemonių nuvežimo, saugojimo paslaugų teikimo sutartis Nr. 64-5TS-31/18 tarp Marijampolės apskrities vyriausiojo policijos komisariato ir UAB "Goldas" yra dalinai užretušuota t. y. viešai negalima rasti policijos įstaigai taikomų įkainių, kai tuo tarpu visuose kituose sutartyse šią informaciją galima rasti?

Dėkoju už atsakymą

Pagarbiai,

Odeta Šlefendoraitė

Viešųjų pirkimų tarnyba

[GD0MGV-GOP6]

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SĄŽININGUMĄ

Forma patvirtinta Mykolo Romerio universiteto
Senato 2012 m. lapkričio 20 d. nutarimu Nr.1SN-10

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

2020 - 12 - 13
Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas),
Mykolo Romerio Teisės mokyklos, Privatinės teisės instituto,
(fakulteto / instituto, programos pavadinimas)

Studentas (-ė) Odeta Šlefendoraitė,
(vardas, pavardė)

patvirtinu, kad šis rašto darbas / bakalauro / magistro baigiamasis darbas

„SĄLOS ŠIEŠKOJIMO UŽTEHNSPORTO PRIEMONĖS PRIVERSTINĮ NUVEŽIMĄ IR SAUGOJIMĄ PROBLEMINIAI ASPEKTAI“:

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

Šlefendoraitė
(parašas) *(vardas, pavardė)*