

# VALSTYBĖS NAUDOJAMŲ ADMINISTRACINIŲ TEISINIŲ PRIEMONIŲ UŽTIKRINIMAS, KAD BŪTŲ APDRAUSTA TRANSPORTO PRIEMONIŲ VALDYTOJŲ CIVILINĖ ATSAKOMYBĖ PRIVALOMUOJU DRAUDIMU: PROBLEMINIAI ĮGYVENDINIMO ASPEKTAI

*Tomas Žilinskas*

*Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos Viešosios teisės institutas  
El. paštas: tomasz@mruni.eu*

**Santrauka.** Motorinės transporto priemonės, kurios laikytinos padidinto pavojaus šaltiniu, jų savininkus įpareigoja laikytis padidinto rūpestingumo. Vienas iš tokio pobūdžio reikalavimų yra apdrausti naudojamų transporto priemonių valdytojų civilinę atsakomybę privalomuoju draudimu.

Europos Sąjungos direktyvose jau nuo 1972 m. įtvirtinta, kad kiekviena valstybė narė imasi visų būtinų užtikrinimo priemonių, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Yra pripažįstama, kad vairavimas neapsidraudus, transporto priemonės eksploatavimas be privalomojo vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo yra vis didėjanti problema.

Tyrimo metu nustatyta, kad privalomojo transporto priemonių civilinės atsakomybės draudimo raidą nulėmė vykstantys socialiniai pokyčiai ir poreikis kiek įmanoma labiau apsaugoti nukentėjusiųjų asmenų interesus, kartu užtikrinant laisvą asmenų judėjimą. Tą geriausiai atspindi ES teisinio reglamentavimo nuo 1972 iki 2021 metų raida, kuri vyko nuosekliai, pradedant privalomojo draudimo įtvirtinimu, laisvo judėjimo užtikrinimu, sumokėjus vieną draudimo įmoką, ir apsaugos nuo neapdraustų transporto priemonių užtikrinimu, minimalių draudimo sumų ir nukentėjusiųjų teisės į žalos atlyginimą mechanizmų įdiegimu, ir baigiant transporto priemonės sąvokos pakeitimu bei transporto priemonės naudojimo sampratos įdiegimu.

Lietuvoje veikiančią teisinį reglamentavimą, susijusį su ES direktyvose valstybėms narėms nustatyta prievole imtis visų tinkamų užtikrinimo prie-

monių, kad būtų apdrausta transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė, ir jo įgyvendinimą, reikėtų vertinti kaip turinčius trūkumų. Nežiūrint į tai, kad Lietuvos teisės aktuose yra įtvirtintas gan platus pozityvių ir negatyvių priemonių, kurios skatintų transporto priemonių savininkus apsidrausti privalomuoju draudimu, spektras, tačiau neapdraustų transporto priemonių kiekis leidžia teigti, kad ne visos priemonės yra pakankamai veiksmingos.

Veiksmingas teisinis reglamentavimas ir jo įgyvendinimas efektyviai ir greitai nustatant transporto priemonės savininką, kuris yra atsakingas už transporto priemonės valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės sudarymą asmuo, turėtų padėti išspręsti esamas problemas, susijusias su dideliu neapdraustų transporto priemonių skaičiumi, taip pat padėti sklandžiau įgyvendinti Direktyvos (ES) 2021/2118 nuostatas.

**Reikšminiai žodžiai:** socialiniai pokyčiai, teisinis reglamentavimas, privalomasis civilinės atsakomybės draudimas.

## Įvadas

Pastarąjį šimtmetį vykęs technologinis ir ekonomikos vystymasis nulėmė, kad daugelio valstybių piliečiai motorinių transporto priemonių įsigijimo ir turėjimo nebelaiko išskirtine prabanga, o verčiau būtinybe siekiant užtikrinti greitesnį ir efektyvesnį judėjimą tiek valstybės viduje, tiek kertant valstybių sienas.

Motorinės transporto priemonės, kurios laikytinos padidinto pavojaus šaltiniu, jų savininkus įpareigoja laikytis padidinto rūpestingumo. Vienas iš tokio pobūdžio reikalavimų yra apdrausti naudojamų transporto priemonių valdytojų civilinę atsakomybę privalomuoju draudimu. Tokia pareiga yra įtvirtinta visose Europos Sąjungos (toliau – ES) ir daugelyje kitų išsivysčiusių pasaulio valstybių.

ES mastu motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas, kurio pagrindinis tikslas yra užtikrinti eismo įvykio metu nukentėjusių asmenų apsaugą, o kartu ir laisvą judėjimą, buvo įteisintas dar 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos Direktyva dėl valstybių

narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo<sup>1</sup>. Vėliau ją keitė ir papildė daug naujų direktyvų, kurios tobulino privalomojo draudimo sistemą, atsižvelgiant į vykstančius socialinius, ekonominius ir kitus pokyčius.

2021 metų gruodžio 2 d. buvo paskelbta naujausia Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva (ES) 2021/2118, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo<sup>2</sup>.

Šioje direktyvoje įtvirtinta, kad motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas yra ypač svarbus Europos piliečiams, draudimo įmonėms, nes sudaro svarbią ne gyvybės draudimo rinkos ES dalį. Motorinių transporto priemonių draudimas taip pat reikšmingai veikia laisvą asmenų, prekių ir transporto priemonių judėjimą, taigi ir vidaus rinką. Todėl motorinių transporto priemonių draudimo vidaus rinkos stiprinimas ir konsolidavimas turėtų būti svarbiausias ES veiksmų tikslas finansinių paslaugų srityje<sup>3</sup>.

Europos Komisija, teikdama 2018 m. gegužės 24 d. pasiūlymą dėl minėtos direktyvos priėmimo, taip pat konstatavo, kad vairavimas neapsidraudus, transporto priemonės eksploatavimas be privalomojo vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo yra vis didėjanti problema ES. Tai neigiamai veikia įvairias suinteresuotas šalis, taip pat eismo įvykiuose nukentėjusius asmenis, draudikus, garantijų fondus ir motorinių transporto priemonių draudėjus<sup>4</sup>.

1 „1972 m. balandžio 24 d. Tarybos Direktyva dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31972L0166>.

2 „2021 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2021/2118, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2021/2118>.

3 *Ibid.*

4 „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo Nr.COM/2018/336 final – 2018/0168 (COD)“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A336%3Afinal>.

Neapdraustomis transporto priemonėmis padarytos žalos problema yra aktuali, nežiūrinti į tai, kad tokiomis transporto priemonėmis padarytos žalos suma ES turi tendenciją mažėti – jei 2008 metais ši suma buvo apie 1 milijardas eurų, tai 2013 metais – 726 milijonai eurų<sup>5</sup>.

Pabrėžtina, kad jau 1972 m. balandžio 24 d. Tarybos Direktyvos dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo 3 straipsnyje buvo įtvirtinta, kad kiekviena valstybė narė imasi visų būtinų užtikrinimo priemonių, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta. Ši nuostata iš principo išliko nepakeista ir šių dienų, t. y. yra numatyta ir naujausioje Direktyvoje (ES) 2021/2118.

Galima pritarti Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – ESTT) generalinio advokato Paolo Mengozzi teiginiams, kad „vien tai, jog neapdrausta transporto priemonė galėjo padaryti bet kokią žalą, yra valstybės narės nesugebėjimo įvykdyti užduotį užtikrinti, kad visos transporto priemonės būtų apdraustos, pavyzdys. Nors ir labai netiesiogiai, galima manyti, kad tokiu atveju valstybė narė neatliko savo pareigos ir yra iš dalies atsakinga už situaciją, kurioje atsidūrė asmuo, patyręs transporto priemonės, dėl kurios neįvykdyma pareiga apdrausti, padarytą žalą. Todėl šis valstybės įsipareigojimų neįvykdymas pateisina už žalos atlyginimą nukentėjusiajam atsakingos institucijos išmokamą žalos atlyginimą“<sup>6</sup>.

Reikia pripažinti, kad įvairiose valstybėse neapdraustų, tačiau eisme dalyvaujančių transporto priemonių problemą spręsti pavyksta skirtingai, tą liudiją neapdraustų transporto priemonių skaičiai, pavyzdžiui, Slovėnijoje neapdraustų transporto priemonių yra tik 0,27 proc., Italijoje – 6 proc., o kai

lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=CS.

5 „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo Nr.COM/2018/336 final – 2018/0168 (COD)“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=CS>.

6 „Generalinio advokato P. Mengozzi išvada, pateikta 2012 m. spalio 24 d. Gábor Csonka ir kt. prieš Magyar Állam (Fővárosi Bíróság prašymas priimti prejudicinį sprendimą) byloje C-409/11“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62011CC0409&qid=1641117785942>.

kuriuose pietiniuose jos regionuose – net 10 proc.<sup>7</sup>

2021 m. gegužės 2 d. duomenimis Lietuvoje buvo įregistruota beveik 2,02 mln. kelių transporto priemonių. Iš jų privalomuoju transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu draudžiama apie 1,69 mln., taigi, net 16 proc. iš įregistruotų transporto priemonių nebuvo apdraustos privalomuoju draudimu<sup>8</sup>.

Tokį didelį neapdraustų transporto priemonių kiekį gali lemti daug įvairių socialinių, paprotinių, istorinių veiksnių, tačiau šiuo tyrimu siekiama atskleisti pagrindinius administracinio teisinio reglamentavimo ir jo įgyvendinimo trūkumus, kurie trukdo įgyvendinti jau nuo 1972 metų ES direktyvose valstybėms narėms, tarp kurių yra ir Lietuva, nustatytą siekį / pareigą imtis visų būtinų užtikrinimo priemonių, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta.

**Straipsnio tikslas** – atskleisti teisinio reglamentavimo, kuriuo nustatoma valstybės pareiga užtikrinti, kad motorinės transporto priemonės, kurios dalyvauja eisme, būtų apdraustos privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, ir jo įgyvendinimo ypatumus.

**Straipsnio objektas** – motorinių transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo sistema.

**Straipsnio uždaviniai:**

1. Atskleisti ES teisės aktų, nustatančių motorinių transporto priemonių privalomąjį civilinės atsakomybės draudimą, raidą.

2. Ištirti Lietuvos teisinį reglamentavimą ir jo įgyvendinimo priemones, kurios užtikrina, kad motorinės transporto priemonės, kurios dalyvauja eisme, būtų apdraustos privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu.

Rengiant straipsnį taikyti šie pagrindiniai tyrimo metodai:

**dokumentų analizės metodas** taikytas tiriant teisės aktus ir mokslinę literatūrą siekiant gauti ir susisteminti žinias apie privalomojo transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės bruožus, jos raidą ir teisiniu reguliavimu įgyvendinamą valstybės pareigą užtikrinti, kad transporto prie-

7 „European Motor Insurance Markets February 2019“, Insurance Europe, <https://www.insuranceeurope.eu/publications/465/european-motor-insurance-markets/>.

8 „Dar neapsidraudusiems“, <https://www.cab.lt/dar-neapsidraudusiems>.

monių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta privalomuoju draudimu;

**sisteminės analizės metodas** pasitelktas tiriant, analizuojant ir vertinant valstybės pareigos užtikrinti, kad transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta privalomuoju draudimu, kompleksinį pobūdį, kuris įgyvendinamas teisinio reguliavimo priemonėmis;

**lyginamasis** metodas taikytas siekiant išskirti ir apibendrinti esminius valstybės pareigos užtikrinti, kad transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta privalomuoju draudimu, ypatumus.

Dokumentų tyrimas atliktas pasinaudojus Mykolo Romerio universiteto prenumeruojamomis mokslinių tyrimų ir publikacijų duomenų bazėmis, teismų praktikos duomenų baze „Infoplex“, Lietuvos Teismų sistemos informacinės sistemos LITEKO teismų sprendimų duomenų baze.

Akcentuotina, kad mokslinėje literatūroje teisinio reglamentavimo, kuriuo nustatoma valstybės pareiga užtikrinti, kad motorinės transporto priemonės, kurios dalyvauja eisme, būtų apdraustos privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, klausimo nagrinėjimui yra skiriama mažai dėmesio. Tyrimuose dažniausiai yra nagrinėjamos bendrosios draudimo ar jo teisinio reglamentavimo problemos. O iš tyrimų, kuriuose buvo nagrinėti transporto priemonių valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės draudimo klausimai, reikėtų išskirti Tomo Kontauto<sup>9</sup>, Luk De Baere ir Frits Blee<sup>10</sup>, Murat Disçi ir Serap O. Gönülal<sup>11</sup> ir kitų autorių darbus.

9 Tomas Kontautas, *Draudimo sutarčių teisė* (Vilnius: Justitia, 2007), 204.

10 Luk De Baere, Frits Blee, *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents* (Hague: Eleven International Publishing, 2019).

11 Murat Disçi, Serap O. Gönülal, „Chapter 4. MTPL Guarantee Fund“, iš *Motor Third-Party Liability Insurance in Developing Countries. Raising Awareness and Improving Safety*, Serap O. Gönülal (Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, 2019), <https://documents1.worldbank.org/curated/en/645231468155122946/pdf/699710ESW0P09800liability0insurance.pdf>.

## 1. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo bruožai ir teisinio reglamentavimo Europos Sąjungoje raida

Civilinė atsakomybė paprastai draudžiama privalomuoju draudimu tų žmogaus veiklos sričių, kuriose dėl veiklos specifikos gali būti padaryta didelė žala visuomenės nariams (žmogaus sveikatai ar turtui). Viena vertus, civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartis apsaugo draudėją nuo finansinių nuostolių, kurie gali atsirasti nukentėjusiems asmenims pareiškus pretenzijas dėl žalos atlyginimo. Kita vertus, civilinės atsakomybės draudimas apsaugo trečiųjų asmenų turtą, nes žalos kaltininkas gali stokoti lėšų žalai atlyginti<sup>12</sup>.

Nurodoma, kad „*privalomasis draudimas reikšmingas tose visuomeninės veiklos srityse, kuriose žalos yra ypač dažnos, yra didelio masto arba teisė išplečia civilinės atsakomybės ribas*“<sup>13</sup>. Todėl, T. Kontauto teigimu, „*dėl šios priežasties moderniose valstybėse dažniausias yra būtent privalomasis civilinės atsakomybės draudimas*“<sup>14</sup>.

Privalomasis transporto priemonių draudimas Europoje pirmiausia buvo įdiegtas Skandinavijos valstybėse: Danijoje 1919 m., Suomijoje 1925 m., Norvegijoje 1926 m. O po Antrojo pasaulinio karo transporto priemonių draudimas tapo privalomas ir daugelyje Vakarų Europos valstybių<sup>15</sup>.

Net ir esant privalomam civilinės draudimui kildavo praktinių problemų tais atvejais, kai eismo įvykyje žalą padarydavo kitoje valstybėje registruota transporto priemonė.

Šiai nukentėjusių asmenų teisei į žalos atlyginimą užtikrinti dar 1949 m. sausio 25 d. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos reikalų komisijos Vidaus

12 „Dėl Privalomojo civilinės atsakomybės draudimo plėtojimo programos patvirtinimo“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.67414?jfwid=4t02btlfu>.

13 Tomas Kontautas, *Draudimo sutarčių teisė* (Vilnius: Justitia 2007), 204, cituota iš M? Fontaine, „Compulsary Insurance: Advisability and Implementation“ (Materials of Fourth Annual International Conference „Insurance in the Baltics“, Riga, Latvia, September 28–29, 2000).

14 *Ibid.*, 204.

15 Luk De Baere, Frits Blees, *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents* (Hague: Eleven International Publishing, 2019), 25.

transporto komiteto Kelių transporto pakomitečio rekomendacijos pagrindu buvo sukurta žaliosios kortelės sistema – valstybių tarpusavio sutarčių pagrindu pagrįsta sistema, kuri užtikrina, kad valstybėje – žaliosios kortelės sistemos narėje – įvykusio eismo įvykio metu asmenų patirta žala būtų atlyginta nepriklausomai nuo to, kad eismo įvykį sukėlęs asmuo yra iš užsienio atvykusios transporto priemonės vairuotojas<sup>16</sup>. Žaliosios kortelės sistema pradėjo veikti 1953 metų sausio 1 dieną<sup>17</sup>.

Pasinaudojant jau veikiančios žaliosios kortelės sistemos principais, privalomasis transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimas pradėtas reguliuoti ir ES teisės normomis, kurios tapo privalomos ES valstybės narėms.

1972 m. balandžio 24 d. Taryba priėmė Direktyvą dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo (72/166/EEB)<sup>18</sup>. Pradinis direktyvos tikslas buvo sustiprinti laisvą transporto priemonių ir jomis besinaudojančių asmenų judėjimą, panaikinant draudimo kontrolę pasienyje, bet užtikrinant, kad transporto priemonės tikrai turėtų draudimą, kad būtų apsaugoti interesai asmenų, kurie gali nukentėti per tokius transporto priemonėmis sukeltus įvykius<sup>19</sup>.

Direktyvoje buvo įtvirtinta nuostata, kad valstybės narės netikrina transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra kitos valstybės narės teritorijoje, civilinės atsakomybės draudimo.

Valstybės narės turėjo imtis visų būtinų užtikrinimo priemonių, kad draudimo sutartis taip pat garantuotų apsaugą pagal kitose valstybėse narėse galiojančius teisės aktus – tų valstybių teritorijoje patirtų nuostolių arba žalos atveju.

16 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. lapkričio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-499/2012“, e-teismai, <https://eteismai.lt/byla/180787673486944/3K-3-499/2012>.

17 „History of the CoB“, <https://www.cobx.org/article/16/history-cob>.

18 „1972 m. balandžio 24 d. Tarybos Direktyva dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimu, suderinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31972L0166>.

19 „Generalinio advokato P. Mengozzi išvada, pateikta 2012 m. spalio 24 d. Gábor Csonka ir kt. prieš Magyar Állam (Fővárosi Bíróság prašymas priimti prejudicinį sprendimą) byloje C-409/11“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62011CC0409&qid=1641117785942>.



Be to, direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta valstybių narių pareiga imtis visų būtinų užtikrinimo priemonių, kad transporto priemonių, kurių įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė būtų apdrausta.

1983 m. gruodžio 30 d. buvo priimta Antroji Tarybos direktyva dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (84/5/EEB)<sup>20</sup>. Šia direktyva buvo papildytas pirmąją direktyva nustatytas teisinis reglamentavimas, kuriuo buvo sumažinti skirtumai tarp valstybėse narėse esamo teisinio reglamentavimo.

Direktyvoje įdiegtos visose valstybėse galiosiančios minimalios draudimo sumos dėl eismo įvykiu metu patirtos asmens ir turtinės žalos. Taip buvo užtikrinta minimali nukentėjusių asmenų apsaugos riba, kuri nepriklausė nuo to, kokioje valstybėje asmuo nukentėjo. Tačiau vis dėlto valstybėse narėse išliko draudimo sumų skirtumai.

Direktyvoje taip pat nustatytas reikalavimas valstybėse narėse įsteigti kompetentingą instituciją, kuri atlygintų eismo įvykių metu nuo privalomuoju draudimo neapdraustų transporto priemonių padarytą žalą.

1990 m. gegužės 14 d. buvo priimta Trečioji Tarybos Direktyva dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo (90/232/EEB)<sup>21</sup>. Jos priėmimo priežastis buvo siekis toliau vystyti ES motorinių transporto priemonių draudimo sistemą ir pašalinti pastebėtus sistemos veiksmingumo trūkumus.

Direktyva buvo siekiama, kad visos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartys visoje Bendrijos teritorijoje tos pačios vienkartinės įmokos pagrindu garantuotų kiekvienoje valstybėje narėje tokią draudiminę apsaugą, kurios reikalauja tos šalies įstatymai, arba draudiminę apsaugą, pagal įstatymus privalomą toje valstybėje narėje, kurioje yra įprastinė transporto priemonės buvimo vieta, jei ši apsauga yra didesnė.

20 „1983 m. gruodžio 30 d. Antroji Tarybos direktyva dėl valstybių narių teisės aktų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31984L0005>.

21 „1990 m. gegužės 14 d. Trečioji Tarybos Direktyva dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A31990L0232>.

Be to, buvo nustatytas draudimas institucijai, kuri atlygina eismo įvykių metų nuo privalomuoju draudimo neapdraustų transporto priemonių padarytą žalą, reikalauti, kad žalos atlyginimas būtų siejamas su būtinybe nukentėjusiajam bet kuriuo būdu nustatyti, jog atsakingas asmuo negali arba atsisako mokėti.

Kilus ginčui tarp institucijos, kuri atlygina eismo įvykių metu nuo privalomuoju draudimo neapdraustų transporto priemonių padarytą žalą, ir civilinės atsakomybės draudiko dėl to, kuris iš jų turi atlyginti žalą nukentėjusiajam, valstybėms narėms buvo nustatyta pareiga imtis visų reikiamų priemonių, kad viena iš šių šalių būtų paskirta pirmoji, privalanti nedelsiant atlyginti žalą nukentėjusiajam.

Valstybės narės taip pat turėjo imtis priemonių, garantuojančių, kad su eismo įvykiu susijusios šalys galėtų nedelsiant sužinoti, kuri draudimo įmonė yra apdraudusi visų su įvykiu susijusių motorinių transporto priemonių valdytojų civilinę atsakomybę.

2000 m. gegužės 16 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva) 2000/26/EB<sup>22</sup>.

Pagrindinis šios direktyvos tikslas buvo nustatyti specialias nuostatas, taikomas žalą patyrusioms šalims, kurioms turi būti išmokėtas atlyginimas už nuostolius ar sužalojimus, patirtus autoavarijose, kurios įvyko ne toje valstybėje narėje, kurioje nuolat gyvena žalą patyrusi šalis, ir kurie buvo sukelti transporto priemonėmis, kurios yra apdraustos, ir kurių įprastinė buvimo vieta yra kurioje nors valstybėje narėje.

Kiekviena valstybė narė turėjo imtis būtinų priemonių, kad visos draudimo įmonės kiekvienoje valstybėje narėje, išskyrus valstybę, kurioje jos yra gavusios oficialų leidimą, paskirtų atstovų žalų sureguliuavimo reikalams.

Kad žalą patyrusi šalis galėtų rūpintis žalos atlyginimu, kiekviena vals-

---

22 „2000 m. gegužės 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/26/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu, suderinimo, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 73/239/EEB ir 88/357/EEB (Ketvirtoji transporto priemonių draudimo direktyva)“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32000L0026>.

tybė narė turėjo įsteigti arba patvirtinti informacijos centrą, kuris teiktų žalą patyrusiai šaliai direktyvoje nurodytą informaciją.

Kiekviena valstybė narė taip pat turėjo įsteigti arba patvirtinti žalų atlyginimo instituciją, atsakingą už žalos atlyginimą žalą patyrusiems šalims direktyvos 1 straipsnyje minėtais atvejais.

Tais atvejais, jeigu neįmanoma nustatyti transporto priemonės arba jeigu per du mėnesius nuo autoavarijos neįmanoma nustatyti draudimo įmonės, buvo įtvirtinta, kad žalą patyrusi šalis gali kreiptis žalos atlyginimo į valstybės narės, kurioje ji nuolat gyvena, žalų atlyginimo instituciją.

2005 m. gegužės 11 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu<sup>23</sup>.

Teikiant siūlymą dėl direktyvos buvo siekiama peržiūrėti transporto priemonių draudimo direktyvas, kad būtų pasiekti pagrindiniai tikslai atnaujinti ir pagerinti transporto priemonių avarijose nukentėjusių asmenų apsaugą privalomuoju draudimu; užpildyti spragas ir išaiškinti tam tikras direktyvų nuostatas, taip užtikrinant sklandesnę jų aiškinimo ir taikymo konvergenciją valstybėse narėse; pasiūlyti dažnai kylančių problemų sprendimus siekiant sukurti veiksmingesnę bendrąją transporto priemonių draudimo rinką.

Kiekviena valstybė narė turėjo reikalauti, kad privalomojo draudimo sumos būtų ne mažesnės kaip žalos asmeniui atveju: mažiausia atlyginama suma – 1 000 000 EUR kiekvienam nukentėjusiam asmeniui arba 5 000 000 EUR kiekvienam žalos atlyginimo reikalavimui (įvykiui), nepriklausomai nuo nukentėjusių asmenų skaičiaus, o turtui padarytos žalos atveju – 1 000 000 EUR kiekvienam žalos atlyginimo reikalavimui (įvykiui), nepriklausomai nuo nukentėjusių asmenų skaičiaus.

2009 m. rugsėjo 16 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos di-

23 „2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/14/EB iš dalies keičianti Tarybos direktyvas 72/166/EEB, 84/5/EEB, 88/357/EEB ir 90/232/EEB bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/26/EB, susijusias su motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimu“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:32005L0014>.

rektyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo (kodifikuota redakcija)<sup>24</sup>.

Europos Komisijos pasiūlymo priimti naują direktyvą memorandume buvo pažymėta, kad Komisija daug dėmesio skiria tam, kad Bendrijos teisė būtų paprastesnė ir aiškesnė, taip pat siekia, kad ji taptų suprantamesnė ir prieinamesnė visiems piliečiams, kurie įgytų naujų galimybių ir galėtų pasinaudoti konkrečiomis jiems suteiktomis teisėmis<sup>25</sup>.

Šis tikslas negalėjo būti pasiektas, jei daug nuostatų, kurios buvo iš dalies ir dažnai iš esmės keičiamos keletą kartų, liktų išsibarsčiusios įvairiuose aktuose, ir todėl dalies jų reikėtų ieškoti pradiniam akte, o kitų – vėlesniuose keičiančiuose aktuose. Todėl siekiant surasti konkrečiu momentu galiojančias taisykles reikėdavo atlikti tiriamąjį darbą, lyginti įvairius teisės aktus.

Taigi, šia direktyva buvo kodifikuotos visų ankstesnių direktyvų nuostatos.

2021 metų gruodžio 2 d. buvo paskelbta naujausia Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva (ES) 2021/2118, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo.

Europos komisija teikdama pasiūlymą dėl naujos direktyvos nurodė, kad iš esmės Direktyva 2009/103/EB veikia gerai ir daugeliu aspektų pakeitimų nereikia. Tačiau buvo nustatytos keturios sritys, kuriose derėtų padaryti tikslinius pakeitimus: žalos atlyginimas eismo įvykiuose nukentėjusiems asmenims atitinkamos draudimo įmonės nemokumo atvejais, mažiausios privalomojo draudimo sumos, valstybių narių vykdomi transporto priemonių draudimo patikrinimai ir naujos draudimo įmonės draudėjo pažymų apie ankstesnius reikalavimus atlyginti žalą naudojimas. Be tų keturių sričių, toliau išvardytos sritys, t. y. išsiųstos transporto priemonės, eismo įvykiai, ku-

24 „2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex%3A32009L0103>.

25 „Pasiūlymas Europos parlamento ir Tarybos direktyva dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo įgyvendinimo (Kodifikuota redakcija)“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=COM%3A2008%3A0098%3AFIN>.

riuose dalyvauja transporto priemonės tempiama priekaba, nepriklausomos motorinių transporto priemonių draudimo kainų palyginimo priemonės ir informacijos centrai bei nukentėjusiųjų asmenų informavimas, taip pat buvo įvardytos kaip sritys, kuriose derėtų padaryti tikslinius pakeitimus<sup>26</sup>.

Esminės direktyvos nuostatos, kurios į valstybių narių nacionalinę teisę turi būtų perkeltos iki 2023 m. gruodžio 23 d., yra transporto priemonės ir nukentėjusio asmens sąvokų pokyčiai, naujos transporto priemonės naudojimo sąvokos įdiegimas, mažiausių draudimo sumų, draudimo patikrinimų pokyčiai ir kitos nuostatos.

Pabrėžtina, kad naujausioje direktyvoje, kaip ir ankstesnėse direktyvose, išliko nuostatos, jog *„kiekviena valstybė narė <...> imasi visų tinkamų priemonių užtikrinti, kad būtų apdrausta transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė“*.

Pastaraisiais metais rinkoje atsirado daug naujų motorinių transporto priemonių tipų. Kai kurios iš jų varomos vien tik elektros varikliu, o kitos turi pagalbinę įrangą. Atsižvelgiant į šiuos pokyčius buvo nuspręsta direktyvoje pakeisti pačios transporto priemonės sąvoką.

Direktyvoje įtvirtinta, kad transporto priemonė yra bet kuri motorinė transporto priemonė, varoma tik mechanine energija, skirta važiuoti žeme, bet ne bėgiais, kurios didžiausias projektinis greitis yra didesnis kaip 25 km/h arba didžiausias grynasis svoris – daugiau kaip 25 kg, o didžiausias projektinis greitis – daugiau kaip 14 km/h. Transporto priemone taip pat laikytina bet kuri priekaba, naudojama su transporto priemone, nepriklausomai nuo to, ar ji yra sukabinta ar ne.

Taigi, tokiu atveju priklausomai nuo išvystomo greičio ir esamo svorio transporto priemonėms, kurių valdytojų civilinę atsakomybę bus privaloma apdrausti privalomuoju draudimu, bus prilyginti ir kai kurie šiuo metu visuomenėje plačiai naudojami elektriniai paspirtukai ir kitos panašios judėjimo priemonės. Todėl valstybėms narėms reikės spręsti problemą, kaip užtikrinti kuo sklandesnį privalomo civilinės atsakomybės draudimo įgy-

26 „Pasiūlymas Europos Parlamento ir Tarybos direktyva kuria iš dalies keičiama 2009 m. rugšėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo COM/2018/336 final – 2018/0168 (COD)“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018PC0336&from=CS>.

vendinimą ir toms transporto priemonėms, kurios anksčiau tokiomis nebuvo laikomos.

Direktyvoje taip pat yra įdiegta ir nauja transporto priemonės naudojimo sąvoka, o tai reikš ne tik didesnę nukentėjusių asmenų apsaugą, bet ir už neapdraustas transporto priemones mokamų išmokų skaičių.

Poreikį įdiegti šią naują sąvoką Europos Komisija motyvavo remdamasi ESTT sprendimais, priimtais bylose *Vnuk*<sup>27</sup>, *Rodrigues de Andrade*<sup>28</sup> ir *Torreiro*<sup>29</sup>, kuriuose teismas paaiškino sąvokos „transporto priemonių eismas“ reikšmę.

Pastebėtina, kad po Europos Komisijos pateikto pasiūlymo priimti naują direktyvą šiuo klausimu buvo priimta ir daugiau ESTT sprendimų, o sąvokos „transporto priemonių eismas“ reikšmė buvo dar labiau išplėsta.

ESTT, aiškindamas 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo 3 straipsnio 1 dalies nuostatas, yra pažymėjęs, kad „*direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje pateiktos sąvokos „transporto priemonių [eismas]“ reikšmės negalima palikti savo nuožiūra nustatyti kiekvienai valstybei narei; ji yra savarankiška Sąjungos teisės sąvoka, kuri, remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, turi būti aiškinama atsižvelgiant, be kita ko, į šios nuostatos kontekstą ir į teisės aktų, kurio dalis ji yra, siekiamus tikslus*“ (ESTT 2014-09-04 sprendimo C162/13, *Damijan Vnuk prieš Zavarovalnica Triglav d. d.*, 50 punktas; ESTT 2017-11-28 sprendimo C514/16, *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade ir Fausto da Silva Rodrigues de Andrade prieš José Manuel Proença Salvador ir kt.*, 32 punktas ir kt.).

27 „Teisingumo Teismo (trečioji kolegija) 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimas *Damijan Vnuk prieš Zavarovalnica Triglav d. d.* byloje C-162/13“, EUR-Lex, žiūrėta 2021 m. gruodžio 31 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0162&qid=1641194949106>.

28 „Teisingumo Teismo (didžioji kolegija) 2017 m. lapkričio 28 d. sprendimas *Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade ir Fausto da Silva Rodrigues de Andrade prieš José Manuel Proença Salvador ir kt.* byloje C-514/16“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0514&qid=1641195186582>.

29 „Teisingumo Teismo (šeštoji kolegija) 2017 m. gruodžio 20 d. sprendimas *José Luís Núñez Torreiro prieš AIG Europe Limited, Sucursal en España ir Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)* byloje C-334/16“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62016CJ0334&qid=1641195319093>.

ESTT sprendimuose Direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje pateiktos sąvokos „transporto priemonių [eismas]“ aiškiniame į šią sąvoką patenka net ir tokie atvejai, kai:

„<...> stovėjimo aikštelėje stovinčios transporto priemonės keleivis, atidarydamas šios transporto priemonės dureles, kliudo šalia stovinčių kitą transporto priemonę ir ją apgadina“ (ESTT 2018-11-15 sprendimas C-648/17, AS „BTA Baltic Insurance Company“ prieš AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams“<sup>30</sup>).

„<...> pastato privačiame garaže pastatyta transporto priemonė, kuri naudojama pagal savo, kaip transporto priemonės, funkciją, užsidegė, taip sukeldama gaisrą, kurio priežastis – šios transporto priemonės elektros sistema, o dėl jo buvo padaryta žala šiam pastatui, nors minėta transporto priemonė nebuvo pajudinta iš vietos daugiau nei 24 valandas iki gaisro“ (ESTT 2019-06-20 sprendimas C100/18, *Línea Directa Aseguradora SA* prieš *Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*<sup>31</sup>).

Be to, ESTT nagrinėtoje byloje C-431/18, atsakant į pateiktą prejudicinį klausimą „Ar 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/103/EB dėl motorinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo ir privalomojo tokios atsakomybės draudimo patikrinimo 3 straipsniui prieštarauja toks aiškinimas, pagal kurį privalomojo draudimo apsauga apima žalą, atsiradusią dėl pavojaus, kuris sukliamas transporto priemonės skysčių išsiliejimo stovėjimo aikštelės vietoje, kurioje ji yra pastatyta, arba atliekant statymo manevrus privačioje stovėjimo vietoje garaže, stovėjimo vietoje, esančioje savininkų bendrijoje, trečiųjų tos bendrijos naudotojų atžvilgiu?“, ESTT priėmė nutartį, kurioje buvo konstatuota, kad „3 straipsnio pirma pastraipa turi būti aiškinama taip, kad į toje nuostatoje vartojamą sąvoką „transporto priemonių eismas“ patenka atvejis, kai privačioje stovėjimo aikštelėje manevravusi ir (arba) stovėjusi transporto priemonė, naudota pagal savo, kaip transporto priemonės, funkciją, pateko į toje stovėjimo aikštelėje

30 „Teisingumo Teismo (šeštoji kolegija) 2018 m. lapkričio 15 d. sprendimas AS „BTA Baltic Insurance Company“ prieš AS „Baltijas Apdrošināšanas Nams“ byloje C-648/17“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62017CJ0648>.

31 „Teisingumo Teismo (antroji kolegija) 2019 m. birželio 20 d. sprendimas *Línea Directa Aseguradora SA* prieš *Segurcaixa Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros* byloje C-100/18“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62018CJ0100&qid=1641195875919>.

*įvykusį eismo įvykį*“ (ESTT 2019-12-11 nutartis C-431/18, *María Pilar Bueno Ruiz ir Zurich Insurance PL, Sucursal de España prieš Irene Conte Sánchez*<sup>32</sup>).

Taigi, įgyvendinus naujausios direktyvos nuostatas, Lietuvoje iš esmės keisis ankstesnė eismo įvykio samprata, kartu daugės atvejų, kai išmoka turi būti mokama atsižvelgiant į privalomojo draudimo nuostatas, nežiūrint į tai, ar transporto priemonė yra apdrausta ar ne.

Apibendrinant privalomojo draudimo raidą, galima teigti, kad pats privalomasis draudimas buvo nulemtas socialinių ir technologinių pokyčių, kai plačiai buvo pradėta naudotis motorinėmis transporto priemonėmis, kurios kėlė potencialią grėsmę aplinkiniams. Vėlesnis supranacionalinių privalomojo draudimo reguliavimo priemonių įdiegimas taip pat buvo nulemtas vykstančių socialinių pokyčių ir poreikio kuo labiau apsaugoti nukentėjusių asmenų interesus, kartu užtikrinant laisvą asmenų judėjimą. Tą geriausiai atspindi ES teisinio reglamentavimo raida nuo 1972 iki 2021 metų, kuri vyko nuosekliai, pradedant privalomojo draudimo įtvirtinimu, laisvo judėjimo užtikrinimu, sumokėjus vieną draudimo įmoką, ir apsaugos nuo nepadraustų transporto priemonių užtikrinimu, minimalių draudimo sumų bei nukentėjusiųjų teisės į žalos atlyginimą mechanizmų įdiegimu, ir baigiant transporto priemonės sąvokos pakeitimu bei transporto priemonės naudojimo sampratos įdiegimu.

## **2. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo broožai ir teisinio reglamentavimo raida Lietuvoje**

Lietuvoje transporto priemonių valdytojų civilinė atsakomybės draudimas tapo privalomas priėmus Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymą<sup>33</sup>.

32 „Teisingumo Teismo (septintoji kolegija) 2019 m. gruodžio 11 d. nutartis *María Pilar Bueno Ruiz ir Zurich Insurance PL, Sucursal de España prieš Irene Conte Sánchez* byloje C-431/18“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A-62018CO0431&qid=1641196112539>.

33 „Lietuvos Respublikos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas Nr.IX-378“, TAR, <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.4961DA7FA79F>.



Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo įgyvendinimo įstatyme buvo numatyta, kad transporto priemonių savininkai, kurie yra įregistravę transporto priemones, privalo sudaryti transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartis nuo 2002 m. sausio 1 d., bet ne vėliau kaip iki 2002 m. kovo 31 d.<sup>34</sup>

O Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo nuostatos dėl administracinės atsakomybės taikymo, nesudarius privalomojo draudimo sutarties, įsigaliojo nuo 2002 m. balandžio 1 d.

Vėliau, Lietuvai stojant į ES ir ją išstojus, Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas (toliau – TPVCPDĮ) ne kartą keistas atsižvelgiant į poreikį įgyvendinti direktyvų nuostatas ir į visuomenėje vykstančius pokyčius.

Akcentuotina, kad Lietuvoje veikiančią teisinį reglamentavimą, susijusį su ES direktyvose valstybėms narėms nustatyta prievole imtis visų tinkamų užtikrinimo priemonių, kad būtų apdrausta transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė, ir jo įgyvendinimą reikėtų vertinti kaip turintį trūkumų.

Tą liudija jau minėti statistiniai duomenys, kad Lietuvoje nebuvo apdraustos privalomuoju draudimu net 16 proc. iš įregistruotų transporto priemonių (tarp jų 16 proc. lengvųjų automobilių, 13 proc. lengvųjų automobilių priekabų, 11 proc. vilkikų, 17 proc. sunkvežimių, 26 proc. autobusų)<sup>35</sup>. Palyginus su Vokietija, joje privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu neapdraustų transporto priemonių yra mažiau nei 1 proc., Norvegijoje – 1,3 proc., Lenkijoje – apie 0,5 proc., Slovėnijoje – 0,27 proc.<sup>36</sup>, Švedijoje – apie 1 proc.<sup>37</sup>.

34 „Lietuvos Respublikos transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo įgyvendinimo įstatymas Nr. IX-380“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.140223?positionInSearchResults=2&searchModelUID=1097e93a-5d79-4ba1-9875-92ef25416a69>.

35 „Dar neapsidraudusiems“, <https://www.cab.lt/dar-neapsidraudusiems>.

36 „European Motor Insurance Markets February 2019“, Insurance Europe, <https://www.insuranceurope.eu/publications/465/european-motor-insurance-markets/>.

37 „Swedish Motor Insurers (TFF) is responsible for levying the motor insurance charge“, <https://www.tff.se/en/Motor-insurance-charges/Motor-insurance-charge/>.

Pabrėžtina, kad esamas teisinis reglamentavimas yra nustatęs pozityvias (pvz., susijusias su transporto priemonės registracija) ir negatyvias priemones (administracinė atsakomybė, Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro (toliau – Draudikų biuras) įgyvendinama atgręžtinio reikalavimo teisė), kuriomis vykdoma valstybės pareiga užtikrinti, kad visos Lietuvos Respublikoje registruotos ir naudojamos transporto priemonės būtų apdraustos privalomuoju draudimu.

TPVCAPDĮ, kuriuo įgyvendinami ES teisės aktai, nuostatose yra įtvirtinta, kad Lietuvos Respublikos teritorijoje naudojamos transporto priemonės privalo būti apdraustos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. Transporto priemonė, kurios įprastinė buvimo vieta yra Lietuvos Respublikos teritorijoje, privalo būti apdrausta transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu tol, kol ji yra įregistruota.

Akcentuotina, kad pareiga drausti įregistruotas transporto priemones numatyta įregistruotų transporto priemonių savininkams (*ar asmenims, naudojantiems transporto priemonę pagal lizingo (finansinės nuomos) sutartį*) (TPVCAPDĮ 4 straipsnio 2 dalis; LAT 2021-03-10 nutarties, priimtos civilinėje byloje Nr. 3K-3-48-1075/2021, 39 punktas<sup>38</sup>).

Net ir tais atvejais, „*jei transporto priemonė valdoma kitu teisiniu pagrindu, pavyzdžiui, nuomos ar panaudos sutartimi, įstatyminė pareiga sudaryti valdytojo atsakomybės draudimo sutartį su draudiku ir šios pareigos nevykdymo neigiami padariniai Draudikų biuro atžvilgiu tenka transporto priemonės savininkui*“ (LAT 2010 m. gruodžio 29 d. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. AC-34-1)<sup>39</sup>.

Atsakingas už draudimo sutarties sudarymą asmuo privalo apdrausti transporto priemonę šio įstatymo reikalavimus atitinkančiu transporto prie-

38 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-48-1075/2021“, Liteko, <http://liteko.teismai.lt/viesasprendimupaiska/tekstas.aspx?id=57b3047b-e6ad-4b93-8ba6-ba574b21e730>.

39 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gruodžio 29 d. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. AC-34-1“, LAT, <https://www.lat.lt/lat-praktika/teismu-praktikos-apzvalgos/civiliniu-bylu-apzvalgos/67>.

monių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu vėliausiai transporto priemonės registravimo dieną arba pradėdamas naudoti transporto priemonę ar prieš perduodamas ją naudoti kitam asmeniui.

O momentą, kada neregistruotą ir nenaudojamą transporto priemonę reikėtų apdrausti, vaizdžiai yra apibrėžęs ESTT generalinis advokatas M. Bobek, teikdamas išvadą prejudicinėje byloje: „<...> *pats transporto priemonės egzistavimas, susietas su jos faktiniu naudojimu, turėtų paskatinti taikyti pareigą apdrausti pagal Direktyvos 2009/103 3 straipsnį, bent tuomet, kai tokią transporto priemonę pradėdama naudoti, kaip apibrėžta Direktyvos 2009/103 1 straipsnio 1 dalyje. Tai reiškia, kad jeigu namuose susikonstruoju „žmogaus šikšnosparnio automobilį“ su visomis techninėmis transporto priemonės savybėmis ir vėliau, užuot tik grožėjęsis juo savo svetainėje, juo važinėju, pareiga jį apdrausti objektyviai prasideda pirmą kartą naudojant jį kaip transporto priemonę, net jei jo oficialiai neįregistravau“<sup>40</sup>.*

Be to, priemonėmis, skatinančiomis transporto priemonių savininkus apdrausti jų valdomas transporto priemones privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, laikytinos ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo<sup>41</sup> nuostatos, kuriose įtvirtinta, kad dalyvauti viešajame eisme Lietuvos Respublikoje leidžiama nustatyta tvarka įregistruotoms motorinėms transporto priemonėms ir (ar) priekaboms, kurių valdytojai yra apsidraudę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu. Nustačius, kad motorinė transporto priemonė ir (ar) priekaba neapdrausta transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu, vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka leidimas tokiai motorinei transporto priemonei ir (ar) priekabai dalyvauti viešajame eisme sustabdomas.

Atsakingi už draudimo sutarties sudarymą asmenys, nesudarę šio įstatymo reikalavimus atitinkančios draudimo sutarties, taip pat transporto priemonių valdytojai, neturintys galiojančio draudimo liudijimo ar kito dokumento, kitos valstybės teisės aktų nustatyta tvarka patvirtinančio draudi-

40 „Generalinio advokato M. Bobek išvada, pateikta 2020 m. gruodžio 8 d. Powiat Ostrowski prieš Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny byloje C-383/19“, EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A62019CC0383&qid=1641121770373>.

41 „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/asr>.

mo sutarties sudarymą, atsako pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą 415 straipsnį<sup>42</sup>.

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo kontrolę Lietuvos Respublikoje vykdo: policija, Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos, įmonės, atliekančios valstybinę techninę apžiūrą, institucija, atsakinga už transporto priemonių valstybinę registraciją.

TPVCAPDĮ yra įtvirtinta, kad Draudikų biuras, palyginęs duomenis apie transporto priemones, gautus iš institucijų, atsakingų už transporto priemonių valstybinę registraciją ir valstybinę techninę apžiūrą, su savo duomenų bazėje turima informacija apie apdraustas transporto priemones, turi teisę persiųsti policijai duomenis apie registruotas, bet neapdraustas transporto priemones.

Draudikų biuras turi teisę reikalauti, kad atsakingas už žalos padarymą asmuo arba asmuo, neįvykdęs pareigos sudaryti draudimo sutartį, grąžintų dėl eismo įvykio metu padarytos žalos išmokėtą sumą.

Draudikų biuras, išmokėjęs kitos ES valstybės narės žalos atlyginimo institucijai reikalaujamą sumą, turi teisę susigrąžinti išmokėtas sumas ir atsakingo už žalos padarymą asmens ar asmens, neįvykdžiusio pareigos sudaryti draudimo sutartį.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad eismo įvykio kaltininko ir asmens, atsakingo už draudimo sutarties sudarymą, atsakomybė draudikų biurui yra solidari<sup>43</sup>.

Draudikų biuro atgręžtinio reikalavimo įgyvendinimas yra veiksminga priemonė, kuri ne tik sugrąžina biuro išleistas lėšas, bet ir atlieka prevencinę funkciją, skatinančią atsakingus asmenis ateityje labiau rūpintis privalomojo draudimo sutarčių sudarymu. Deja, žinoma, kad transporto priemone yra keliaujama ir užsienio valstybėse, o atlyginant nedrausta transporto priemo-

42 „Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo tvarkos įstatymas. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas Nr. XII-1869“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/b8d908c0215b11e58a4198cd62929b7a/asr>.

43 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. kovo 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-48-1075/2021“, Liteko, <http://liteko.teismai.lt/viesasprendimupaieska/tekstas.aspx?id=57b3047b-e6ad-4b93-8ba6-ba574b21e730>.

ne eismo įvykio metu padarytą žalą gali itin neigiamai paveikti tiek juridinius, tiek fizinius asmenis (pvz., LAT buvo nagrinėtos bylos, kuriose iš atsakingo juridinio asmens buvo reikalaujama 360 170,63 eurų<sup>44</sup>, o iš fizinio asmens – 75 381,06 eurų sumos<sup>45</sup>).

Pabrėžtina, kad Lietuvos teisės aktuose yra įtvirtinta gan daug pozityvių ir negatyvių priemonių, kurios skatintų transporto priemonių savininkus apsidrausti privalomuoju draudimu, tačiau paminėti neapdraustų transporto priemonių kiekiai leidžia teigti, kad ne visos priemonės yra pakankamai veiksmingos.

Už transporto priemonės draudimo sutarties sudarymą visų pirma yra atsakingas transporto priemonės savininkas, kuriam už šios pareigos neįvykdymą gali grėsti administracinė atsakomybė, o eismo įvykio atveju – ir finansiniai nuostoliai atlyginant eismo įvykio metu padarytą žalą. Todėl efektyvus teisinis reglamentavimas, kuris leistų operatyviai nustatyti transporto priemonės savininką, yra itin aktualus.

Tačiau ilgą laiką, atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotas teisės aiškinimo taisykles dėl jo taikymo, transporto priemonės savininko nustatymas ir atsakomybės jam taikymas buvo gan problemiškas, nes transporto priemonių registre nurodyti duomenys apie transporto priemonės savininką galėjo būti paneigiami.

Teismų praktikoje buvo konstatuota, kad *„registruojama atitinkama transporto priemonė, bet ne jos įsigijimo pagrindas, tarp jų pirkimo–pardavimo sutartis. <...> automobilio registravimas ir jo pirkimo–pardavimo sutartis yra skirtingi dalykai. Automobilio pirkimo–pardavimo sutartis yra nuosavybės teisės įgijimo pagrindas (CK 4.47 straipsnio 1 punktą, 6.305 straipsnio 1 dalis). Tuo tarpu automobilio įregistravimas nėra nuosavybės teisės atsiradimo pagrindas“<sup>46</sup>.*

Taip pat buvo konstatuota, kad *„nustatant transporto priemonės savininką pagal pareikštą Draudikų biuro reikalavimą, galimybė remtis transporto*

44 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 7 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-392-915/2017“, e-teismai, <https://eteismai.lt/byla/89411885931885/3K-3-392-915/2017>.

45 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2020 m. vasario 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-33-1075/2020“, e-teismai, <https://eteismai.lt/byla/54515789578802/3K-3-33-1075/2020?word=kasacinis%20skundas>.

46 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2010“, e-teismai, <https://eteismai.lt/byla/192730417228446/3K-3-448/2010>.

priemonių registro duomenimis ribota. Registro duomenys Draudikų biurui leidžia tik identifikuoti galimą atsakovą TPVCAPDĮ 23 straipsnio 1 dalies prasme, bet nesukuria nepaneigiamos nuosavybės teisės prezumpcijos ir nekliudo atsakovui įrodinėti nuosavybės teisių į transporto priemonę perleidimą kitam asmeniui (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis byloje Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras v. A. V., bylos Nr. 3K-3-448/2010; 2010 m. lapkričio 11 d. nutartis byloje UAB „Automera“ v. G. M., bylos Nr. 3K-7-309/2010)<sup>47</sup>.

Taigi, toks teisinis reglamentavimas ir jo aiškinimas transporto priemonių savininkams atsakomybės taikymo ir atlygintos žalos išieškojimo iš jų procesą darė neefektyvų ir tam tikrais atvejais tapo prielaida išvengti atsakomybės žinant, kad privaloma rašytinė motorinės transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutarties forma Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse buvo įtvirtinta tik nuo 2015 m. lapkričio 1 d.<sup>48</sup>

Teigiamu pokyčiu šioje srityje tapo Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – SEAKĮ) pakeitimai<sup>49</sup>, kuriais siekiama įtvirtinti privalomo transporto priemonių savininkų ir transporto priemonių įvežimo į Lietuvos Respubliką parduoti deklaravimo modelį ir įdiegti centralizuotą transporto priemonių savininkų apskaitos sistemą, kuri padėtų nustatyti tikruosius transporto priemonių pardavėjus ir savininkus, o tai leistų užtikrinti jiems tenkančių mokestinių prievolių ir (ar) kitos teisinės atsakomybės už nustatytus teisės pažeidimus neišvengiamumą. Atitinkamai įstatymu buvo siekiama užtikrinti tikrųjų transporto priemonių savininkų ir valdytojų atsekamumą (nustatymą)<sup>50</sup>.

47 „Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gruodžio 29 d. Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimo ir teismų praktikos apžvalga Nr. AC-34-1“, LAT, <https://www.lat.lt/lat-praktika/teismu-praktikos-apzvalgos/civiliniu-by-lu-apzvalgos/67>.

48 „Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 straipsnio pakeitimo ir Kodekso papildymo 6.431-1 straipsniu įstatymas Nr. XII-1851“, TAR, <https://www.e-tar.lt/portal/legalAct.html?documentId=0603f9801fdf11e586708c6593c-243ce>.

49 „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 2, 20 ir 27 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 27-3 straipsniu įstatymas Nr. XIII-3218“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/02ee7920c06e11eaae0db016672cba9c>.

50 „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 20 ir

SEAKĮ pakeitimais buvo nustatyta, kad nuo 2021 m. gegužės 1 d. atsiranda pareiga Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro tvarkytojui deklaruoti duomenis apie įsigytas transporto priemones. Motorinių transporto priemonių savininkai, jas įsigiję iki 2021 m. gegužės 1 d., tokius duomenis privalėjo deklaruoti iki 2021 m. liepos 31 d. Be to, buvo nustatyta pareiga motorinės transporto priemonės savininkui ar valdytojui viešo pasiūlymo įsigyti motorinę transporto priemonę metu skelbti galiojančių unikalų motorinės transporto priemonės deklaravimo kodą.

Už šių pareigų neįvykdymą atsakomybė yra taikoma atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 431 straipsnio nuostatas.

Atsižvelgiant į šiuos SEAKĮ pakeitimus, buvo priimti Transporto priemonių savininkų apskaitos informacinės sistemos nuostatai<sup>51</sup> ir pakeistos Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklės<sup>52</sup>.

Atlikus paiešką „Infolex“ teismų praktikos ir Lietuvos teismų informacinės sistemos LITEKO teismų sprendimų duomenų bazėse, buvo aptikta tik keletas žemiausiosios instancijos teismų sprendimų, kurių nuostatose galima išvelgti teigiamų (už duomenų apie įgytą nuosavybės teisę į motorinę transporto priemonę nedeklaravimą Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro tvarkytojui taikoma administracinė atsakomybė<sup>53</sup>) ir neigiamų (siekiant nustatyti transporto priemonės savininką, pasiremiama transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutartimi, nepaisant to, kad

27 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 589 ir 611 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/9fdd79701a4c11eaa4a5fa76770768ee?jfwid=ka5eesjq9>.

51 „Dėl Transporto priemonių savininkų apskaitos informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo Nr.1V-373“, LRS, <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/29185bb0a85911eb98ccba226c8a14d7?jfwid=nq76mzm35>.

52 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymo Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo Nr. 1V-381“, TAR, <https://www.e-tar.lt/portal/legalAct.html?documentId=1bb648f0a8ff11ebbcbbc2971cdac3cb>.

53 „Vilniaus miesto apylinkės teismo 2021 m. lapkričio 25 d. nutartis administracinio nusižengimo byloje Nr. II-723-1057-2021“, Liteko, <http://liteko.teismai.lt/viesasprendimupaieska/tekstas.aspx?id=afb7cbf7-d9f3-4840-8e3f-aed99c7e1df5>.

transporto priemonės perleidimas nebuvo tinkamai deklaruotas<sup>54</sup>) pakitusio teisinio reglamentavimo ir jo įgyvendinimo aspektų.

Tačiau ar šie teisinio reglamentavimo pokyčiai tikrai padės išspręsti registre nurodyto transporto priemonės savininko identifikavimo problemas, šiuo metu negalima atsakyti, nes pati duomenų deklaravimo sistema tik įsibėga ir teismų praktikos šiuo klausimu praktiškai nėra.

Akcentuotina, kad efektyvus transporto priemonių savininkų nustatymo procesas yra svarbus ne tik sprendžiant esamas pareigos apdrausti transporto priemones privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu problemas, bet ir būsimus iššūkius, susijusius su Direktyvos (ES) 2021/2118 nuostatų dėl *transporto priemonės* sąvokos pokyčių ir būsimu *transporto priemonės naudojimo* sąvokos įdiegimu. Būtent šie su Direktyvos (ES) 2021/2118 įgyvendinimu susiję teisinio reglamentavimo pokyčiai lems ne tik transporto priemonių, kurias privaloma apdrausti privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu, bet ir atvejų, kai privaloma mokėti draudimo išmokas, skaičiaus didėjimą.

Apibendrinant pasakytina, kad veiksmingas teisinis reglamentavimas ir jo įgyvendinimas efektyviai ir greitai nustatant transporto priemonės savininką, kuris yra atsakingas už transporto priemonės valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės sudarymą asmuo, turėtų padėti išspręsti esamas problemas, susijusias su dideliu neapdraustų transporto priemonių skaičiumi, ir padėti sklandžiau įgyvendinti Direktyvos (ES) 2021/2118 nuostatus.

## Išvados

Apibendrinant privalomojo draudimo raidą galima pažymėti, kad pats privalomasis draudimas buvo nulemtas socialinių ir technologinių pokyčių, kai buvo plačiai pradėta naudotis motorinėmis transporto priemonėmis, kurios kėlė potencialą grėsmę aplinkiniams. Vėlesnis supranacionalinių privalomojo draudimo reguliavimo priemonių įdiegimas buvo nulemtas vykstančių socialinių pokyčių ir poreikio kuo labiau apsaugoti nukentėjusių asmenų

54 „Alytaus apylinkės teismo Prienų rūmų teismo 2021 m. lapkričio 4 d. baudžiamasis įsakymas baudžiamajame byloje Nr. e1-926-805/2021“, Liteko, <http://liteko.teismai.lt/viesaspresdimupaieska/tekstas.aspx?id=852dad49-def6-4f88-a703-36d8e6f6a85b>.



interesus, kartu užtikrinant laisvą asmenų judėjimą. Tą geriausiai atspindi ES teisinio reglamentavimo raida nuo 1972 iki 2021 metų, kuri vyko nuosekliai, pradedant privalomojo draudimo įtvirtinimu, laisvo judėjimo užtikrinimu, sumokėjus vieną draudimo įmoką, ir apsaugos nuo nepadraustų transporto priemonių užtikrinimu, minimalių draudimo sumų ir nukentėjusiųjų teisės į žalos atlyginimą mechanizmų įdiegimu, ir baigiant transporto priemonės sąvokos pakeitimu bei transporto priemonės naudojimo sampratos įdiegimu.

Lietuvoje veikiančių teisinį reglamentavimą, susijusį su ES direktyvose valstybėms narėms nustatyta prievole imtis visų tinkamų užtikrinimo priemonių, kad būtų apdrausta transporto priemonės, kurios įprastinė buvimo vieta yra jos teritorijoje, valdytojų civilinė atsakomybė, ir jos įgyvendinimą reikėtų vertinti kaip turintį trūkumų. Nežiūrint į tai, kad Lietuvos teisės aktuose yra įtvirtinta gan daug pozityvių ir negatyvių priemonių, kurios skatintų transporto priemonių savininkus apsidrausti privalomuoju draudimu, tačiau neapdraustų transporto priemonių kiekis leidžia teigti, kad ne visos priemonės yra pakankamai veiksmingos.

Veiksmingas teisinis reglamentavimas ir jo įgyvendinimas efektyviai ir greitai nustatant transporto priemonės savininką, atsakingą už transporto priemonės valdytojų privalomojo civilinės atsakomybės sudarymą asmenį, turėtų padėti išspręsti esamas problemas, susijusias su dideliu neapdraustų transporto priemonių skaičiumi, taip pat padėti sklandžiau įgyvendinti Direktyvos (ES) 2021/2118 nuostatas.

## PROBLEMATIC ASPECTS IN THE IMPLEMENTATION OF ADMINISTRATIVE LEGAL MEASURES TAKEN BY THE STATE ENSURING COVERAGE WITH COMPULSORY INSURANCE AGAINST CIVIL LIABILITY IN RESPECT OF THE USE OF MOTOR VEHICLES

*Tomas Žilinskas*

*Mykolas Romeris University, Lithuania*

**Summary.** *Motor vehicles, which are considered to be a source of increased risk, require their owners to exercise due diligence. One such requirement is to take out compulsory insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles.*

*Since 1972, European Union directives have stipulated that each Member State shall take all necessary measures to ensure that civil liability in respect of the use of motor vehicles that are normally based in its territory is covered by insurance. It is recognised that driving without insurance and operating a vehicle without compulsory motor civil liability insurance is a growing problem.*

*This study found that the development of compulsory motor civil liability insurance was driven by ongoing social change and the need to protect the interests of victims as much as possible, while ensuring the free movement of persons. This is best reflected in the consistent development of EU legislation between 1972 and 2021: from the introduction of compulsory insurance, the safeguarding of free movement through the payment of a single insurance premium, the provision of protection against uninsured vehicles, and the introduction of minimum insurance amounts and victims' compensation mechanisms, to changing the concept of a vehicle and introducing the concept of vehicle use.*

*The current legal framework in Lithuania, which obliges Member States to take all appropriate measures to insure against civil liability in respect of the use of motor vehicles normally based in their territory, and its implementation, should be considered as flawed. Despite the fact that the Lithuanian legislation*

*contains a wide range of positive and negative measures that would encourage vehicle owners to take out compulsory insurance, the number of uninsured vehicles suggests that not all measures are sufficiently effective.*

*Effective regulation and enforcement through the efficient and expeditious identification of the owner of a vehicle responsible for compulsory civil liability in respect of the use of motor vehicles should help to address the existing problems with the large number of uninsured vehicles and contribute to the smoother implementation of Directive (EU) 2021/2118.*

**Keywords:** *social change, legal regulation, compulsory civil liability insurance.*

---

**Tomas Žilinskas**, Mykolo Romerio universiteto Teisės mokyklos Viešosios teisės instituto lektorius, socialinių mokslų (teisė) daktaras. **Mokslinių tyrimų kryptys:** administracinė teisė, aplinkos apsaugos teisė, viešųjų pirkimų teisė, draudimo teisė, verslo priežiūra.

**Tomas Žilinskas**, lector at the Public Law Institute at the Mykolas Romeris University Law School, Doctor of Social Sciences (Law). **Research interests:** administrative law, environmental law, public procurement law, insurance law, business supervision.