

APROBUOTA

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato

2000 m. birželio 16 d. nutarimu Nr.27

Teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga

Materialinės žalos atlyginimas yra Lietuvos Respublikos Konstitucijoje įtvirtintas principas, kurį realizuoja įvairių teisės šakų normos. Jų tikslus taikymas turi užtikrinti, kad savininkai įgyvendintų nuosavybės teises pagal įstatymus, nepažeisdami kitų asmenų teisių ar teisėtų interesų, nuosavybė būtų apsaugota nuo neteisėto kėsینimosi, o padaryta žala visiškai atlyginta.

Ekonominės sistemos pertvarkymas ir privačios iniciatyvos išlaisvinimas lėmė automobilių ir kitų transporto priemonių skaičiaus augimą, krovinių ir keleivių pervežimų automobilių transportu didėjimą. Dėl to objektyviai padidėjo eismo dalyvių, taip pat ir autoavarijų skaičius, kai padaroma materialinė žala. Žalos atlyginimą reguliuojančių įstatymų taikymas visada buvo aktualus, o dėl įvykusių ekonominių ir rinkos pokyčių tapo labai sudėtingas. Teismai, taikydami įstatymus, neišvengė klaidų. Skirtingai buvo traktuojamos įstatymų nuostatos dėl veiklos, keliančios didesnį pavojų aplinkiniams asmenims, dėl atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio ar asmenų kaltais veiksmais padarytą žalą. Sukėlė sunkumų įstatymų, susijusių su vairuotojų civilinės atsakomybės draudimu, įgyvendinimas.

Apibendrinimo tikslas - išsiaiškinti, ar teismai teisingai taiko materialinės ir procesinės teisės normas, nagrinėdami ginčus dėl turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, atlyginimo, kokie pažeidimai ir klaidos daromi ir duoti rekomendacijas dėl įstatymų taikymo ir aiškinimo.

Apibendrinimo apimtis. Teismai buvo prašyti atsiųsti civilines bylas, 1999 metais išnagrinėtas apeliacine ir kasacine tvarka dėl asmeniui ar organizacijai eismo įvykyje padarytos turtinės žalos, o iš Kauno m., Klaipėdos m., Panevėžio m., Šiaulių m., Marijampolės r. apylinkių teismų - visas 1999 m. išnagrinėtas šios kategorijos bylas.

Iš viso buvo gautos 538 bylos. Apžvalgoje analizuojami klausimai, kurie kėlė daugiausia neišskumų teismams ir kurie yra reikšmingi vienodos teismų praktikos formavimui.

Nagrinėjant ginčus dėl turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, atlyginimo, gali būti taikomi Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, Kelių įstatymas (1995 m. gegužės 11 d., Nr. I-891), Draudimo įstatymas (1996 m. liepos 10 d., Nr. I-1456), Turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymas (1999 m. gegužės 25 d., Nr. VIII-1202), Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 29 d. nutarimu Nr. 883, Kelių priežiūros taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. gruodžio 7 d. nutarimu Nr. 1540, Transporto priemonių valstybinio registravimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos 1996 m. gegužės 31 d. įsakymu Nr. 511 (2000 m. balandžio 7 d. įsakymo Nr. 170 redakcija), Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka ir Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir finansų ministro įsakymu 2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir vidaus reikalų ministro 1997 m. gegužės 8 d. įsakymas Nr. 36/193 "Dėl dokumentų suteikiančių teisę naudotis motorine transporto priemone" ir kiti.

Atsakomybės už žalą, padarytą eismo įvykio metu, bendrieji klausimai

Eismo įvykio metu važiuojanti transporto priemonė gali sunaikinti ar sugadinti kitas transporto priemones, krovinius, kelio statinius ar kitą turtą. Žalos atsiradimas visada susijęs su transporto priemone, kaip didesnio pavojaus šaltinio, veikimu, o atskirais atvejais žala kyla iš kelių didesnio pavojaus šaltinių susidūrimo ar kitokios sąveikos.

Civilinės atsakomybės už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą pagrindus numato Civilinis kodeksas. Be jo nuostatų, turi būti taikomi įstatymai ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys transporto priemonių naudojimą, eismo organizavimą, eismo saugumo užtikrinimą, žalos dydžio nustatymą ir pan.

Teismai, nagrinėdami civilines bylas dėl turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, atlyginimo, privalo nustatyti, ar žala padaryta didesnio pavojaus šaltinio. Jo padaryta žala atlyginama pagal CK 493 str. nustačius didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veiklą, žalą bei priežastinį ryšį tarp veiklos ir žalos. Kitais atvejais eismo įvykio metu padaryta žala, taip pat ir dėl kelių transporto priemonių susidūrimo ar kitokios sąveikos jų valdytojams padaryta žala, atlyginama nustačius bendrąsias civilinės atsakomybės sąlygas.

Atskirais žalos atlyginimo atvejais civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti papildomas sąlygas (CK 484, 490, 491 str. ir kt.).

1) Neteisėta veika

Tai bendroji civilinės atsakomybės sąlyga. Veika yra laikoma neteisėta, kai asmuo pažeidžia teisės normose įtvirtintą bendrąją ar specialiąją teisinę pareigą. Teisinė pareiga gali būti nustatyta kaip reikalavimas elgtis atitinkamu būdu arba kaip nurodymas tam tikru būdu nesielgti.

Bendro pobūdžio pareigą visiems asmenims nepadaryti žalos nustato CK 483 str., numatantis, jog padariusis žalą asmuo privalo ją atlyginti.

Sprendžiant klausimą, ar eismo dalyvių veika yra teisėta, turi būti vadovaujama ne tik civilinės, bet ir baudžiamosios, administracinės, darbo teisės normomis bei kitais teisės aktais.

Kelių eismo tvarką Lietuvos Respublikos teritorijoje nustato Kelių eismo taisyklės. Jų 2.4 p. nustato konkrečią pareigą visiems eismo dalyviams ir kitiems asmenims elgtis taip, kad nesukeltų pavojaus žmonėms, netrukdytų eismui, nepadarytų žalos valstybei, privačiam ir visuomeniniam turtui bei aplinkai, o sukėlęs pavojų asmuo privalo stengtis išvengti nuostolingų padarinių arba juos sumažinti. Taisyklių 2.6 p. nurodo, kad niekam nevalia bet koku būdu trukdyti eismui, o kliūtį sudaręs ar pastebėjęs asmuo privalo nedelsdamas ją pašalinti, o jeigu tai neįmanoma, tai paženklinti taip, kad kiti eismo dalyviai ją galėtų laiku pastebėti.

2) Žala

Civilinei atsakomybei atsirasti būtina žala. Ji suprantama kaip neigiamas poveikis tam tikram teisės saugomam objektui (vertybei), kuris pasireiškia jo ekonominės ar ūkinės vertės sumažėjimu ar visišku praradimu.

Autoavarijos metu žala gali būti padaroma transporto priemonių, krovinio, kelio, kelio statinių ar įrenginių, bet kokio eisme dalyvaujančių ar kitų asmenų turto sugadinimu ar

sunaikinimu. Žala turi būti nustatyta, nurodant tikslius duomenis apie sugadinimo pobūdį ir mastą, įvertinant juos pinigais, ar nustatant sunaikinto daikto vertę. Žalą gali sudaryti reali (tikroji) žala ir kiti nuostoliai. Juos sudaro kreditoriaus turėtos kitos išlaidos (kalkuliacijos išlaidos, pašto išlaidos ryšium su žalos nustatymu ir kt.) ir kreditoriaus negautos pajamos.

3) Priežastinis ryšys

Civilinė atsakomybė atsiranda tik esant priežastiniam ryšiui tarp asmens veikos ir atsiradusios žalos. Nustatinėjant priežastinio ryšio faktą būtina nustatyti, kad:

1) atsakovas turėjo teisinę pareigą, numatytą Civiliniame kodekse ar kituose įstatymuose, Kelių eismo taisyklėse;

2) atsakovas pažeidė teisinę pareigą;

3) dėl šio pažeidimo kilo žala arba jis padėjo žalai atsirasti ar padidėti. Nustatant kalto dėl atitinkamų įstatymų pažeidimo asmens administracinę, baudžiamąją ar drausminę atsakomybę, svarbu teisės normos pažeidimo faktas. Ne visada teisės normų atitinkamo pažeidimo (nusikaltimo ar administracinio teisės pažeidimo) sudėtis reikalauja nustatyti žalos atsiradimą arba neigiamas turtines pasekmes. Todėl žalos atlyginimo byloje turi būti nustatoma, kad žalos atsiradimą - turto sugadinimą ar sunaikinimą - lemia ar sąlygoja neteisėti veiksmai;

4) nėra kitų pašalinių įvykių, kurie nutrauktų priežastinio ryšio grandinę (pvz., kalti paties nukentėjusiojo veiksmai, trečiųjų asmenų neteisėtas veikimas ir kt.);

5) kitos svarbios aplinkybės.

Priežastinis ryšys gali būti tiesioginis, kai dėl teisinę pareigą pažeidusio asmens veiksmų žala atsirado tiesiogiai. Jis gali būti ir netiesioginis, kai atsakovo veiksmais tiesiogiai nepadarytas neigiamas turtinis poveikis, bet sudarytos sąlygos žalai atsirasti ar jai padidėti.

Žala eismo įvykio metu gali atsirasti dėl kelių asmenų neteisėtų veiksmų, todėl turi būti nustatytas priežastinis ryšys tarp neteisėtos kiekvieno asmens veiklos ir atsiradusių pasekmių. Ypač kruopščiai tai turi būti ištirta, kai sprendžiama dėl didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybės, atsakančio be kaltės. Turi būti konstatuota, kad didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veikla nulėmė žalos atsiradimą. Jeigu žalai atsirasti turėjo įtakos kelių asmenų veiksmai, tai priežastinis ryšys yra tarp tų veiksmų ar veiklos, kurie buvo pagrindinė žalos atsiradimo priežastis.

4) Kaltė

Pagal bendrąsias žalos atlyginimo nuostatas padarę žalą asmenys privalo ją atlyginti tik tada, kai jie yra kalti dėl jos atsiradimo. Įstatymo ar sutarties numatytais atvejais įpareigoti atlyginti kito asmens padarytą žalą asmenys atsako nesant jų kaltės (CK 483 str. 4 d., 493 str.).

Civilinei atsakomybei atsirasti pakanka bet kokios kaltės formos, jeigu įstatymas nenumato, kad atitinkamomis sąlygomis būtina nustatyti tam tikrą kaltės formą ir laipsnį (pvz., CK 497 str.).

Civilinė atsakomybė yra turtinė, pirmiausia kompensacinio pobūdžio. Todėl kaltė civilinėje teisėje suprantama kitaip, negu teisės šakose, reguliuojančiose asmeninio poveikio siekiančių sankcijų taikymą (baudžiamojoje, administracinėje, darbo teisėje). Civilinėje teisėje nėra svarbus

žalą padariusio asmens veiksmų vidinis vertinimas, asmens požiūris į savo veiksmus, į jų pasekmes bei asmens elgesio visuomeninis įvertinimas. Į pirmą eilę iškeliamas žalą padariusio asmens faktinio elgesio ir tam tikro elgesio standarto santykis.

Asmuo pripažįstamas kaltu dėl žalos padarymo, jeigu jo elgesys neatitinka įstatymuose ar kituose teisės aktuose nustatytų veikimo tam tikroje situacijoje standartų, nes jis nesugebėjo elgtis taip, kaip turėjo pasielgti protingas žmogus.

Eisme dalyvaujančių ir kitų asmenų elgimosi būdą, kiek tai susiję su eismo tvarka ir saugumu, nustato Kelių eismo taisyklės ir kiti norminiai aktai. Visų eismo dalyvių elgesys turi būti grindžiamas tarpusavio pagarba ir atsargumu, sukėlus pavojų asmuo privalo stengtis išvengti nuostolingų padarinių arba juos sumažinti. Dėl to vertinant dalyvavusių avarijoje ar su ja susijusių asmenų kaltę svarbu ne tik tai, kaip asmuo privalėjo pasielgti. Kadangi bet kuris asmuo privalo elgtis atsargiai ir nepadarydamas žalos kitiems, tai eismo dalyvis, būdamas situacijoje, kai ne dėl jo kaltės kilo grėsmė padaryti žalą, privalo elgtis rūpestingai ir apdairiai. Jis gali būti pripažintas kaltu dėl žalos atsiradimo ar jos padidėjimo, jeigu, turėdamas galimybę pasielgti taip, kad išvengtų žalos ar ją sumažintų, to nepadarė.

Jeigu žalos padarymas susijęs su kliūčių sudarymu eismui tam tikrais objektais, valdomais savininko nuosavybės teise, ar valdomais patikėjimo teise, ar sutarties pagrindu, tai turi būti nustatyta, ar turto savininkas ar valdytojas naudojosi, valdė ar disponavo turtu pagal įstatymo ar sutarties reikalavimus.

Atsakomybė už žalą, padarytą eismo įvykio metu didesnio pavojaus

šaltinio (CK 493 str.)

Didesnio pavojaus šaltinio naudojimas sukelia padidintą grėsmę padaryti žalą aplinkiniams asmenims. Tokio šaltinio padaryta žala privalo būti atlyginta ne todėl, kad pažeidžiama teisinė pareiga (teisės nustatyta elgesio norma); atsakomybė atsiranda už patį žalos padarymo faktą, nesiejant su teisinės pareigos pažeidimu ir žalą padariusio asmens kalte.

Tokią atsakomybę numato CK 493 str., įtvirtinantis atsakomybę už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio. Atsakomybei atsirasti būtina nustatyti tris civilinės atsakomybės sąlygas: 1) didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veiklą; 2) turto sugadinimo ar sunaikinimo faktą ir žalos dydį; 3) priežastinį ryšį tarp didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veiklos ir atsiradusios žalos.

Eisme dalyvaujanti transporto priemonė (motorinė transporto priemonė, jos priekaba, traktorius, savaeigė mašina, motociklas, mopedas, arklių kinkinys ir kt.) judėjimo metu dėl masės ir greičio įgauna judėjimo energijos, kuri gali sukelti žalingų pasekmių. Dėl konstrukcinių savybių, inercijos ir kitų priežasčių žmogus tik ribotai gali kontroliuoti transporto priemonę. Tuo paaiškinama, kad asmenų veikla naudojant transporto priemones, kelia didesnę grėsmę padaryti žalą aplinkiniams. Pažymėtina, kad jų judėjimo energija atsiranda važiuojant, t. y. tikslingai transporto priemonę panaudojant, taip pat judant dėl kitų priežasčių (pvz., pradėjus riedėti savaime). Abiem atvejais padidėja galimybė padaryti žalą aplinkiniams ir gali atsirasti atsakomybė pagal CK 493 str.

Išnagrinėtos apibendrinimo metu bylos rodo, kad teismai darė klaidų, vertindami, ar žala padaryta didesnio pavojaus šaltinio, ar jį naudojusią asmenų veikla susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams. Pavyzdžiui, į Panevėžio m. apylinkės teismą kreipėsi ieškovas E.K. dėl žalos atlyginimo iš atsakovų G.M. ir T.Ž. Jis nurodė, kad jo automobilis "Audi-90" stovėjo daugiabučio namo kieme ir buvo apgadintas atsakovui G.M. važiuojant atbuline eiga mašina "Audi-80", priklausančia atsakovui T.Ž., ir vairuojama be reikiamų dokumentų įforminimo. Pirmosios instancijos teismas ieškinį patenkino iš dalies, taikė CK 493 str. Panevėžio apygardos teismas, išnagrinėjęs bylą apeliacine tvarka, 1999 m. birželio 23 d. nutartyje nurodė, kad abu automobiliai yra padidinto pavojaus šaltiniai, ir civilinė atsakomybė atsiranda pagal bendruosius civilinės atsakomybės pagrindus (CK 483 str.). (Civilinė byla Nr. 2-1948/99).

Analogiškoje situacijoje tokią pat išvadą padarė Klaipėdos apygardos teismas 1999 m. vasario 10 d. nutartyje (Šilutės rajono apylinkės teismo civilinė byla Nr. 2-91/98 ir kt.).

Apeliacinės instancijos teismai neatsižvelgė į tai, kad ieškovų automobiliai buvo palikti stovėti arba saugoti ir jokios grėsmės nekėlė. Nukentėjusiųjų veikla nebuvo susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, todėl didesnio pavojaus šaltinio padaryta turtinė žala atlyginama pagal CK 493 str.

Šiaulių m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-3328/99 ieškovas G.M. prašė priteisti žalos atlyginimą iš atsakovės O.D., nes atsakovė, vairuodama automobilį "Volkswagen Jetta", atsitrenkė į stovintį ieškovo automobilį, nedalyvavusį eisme. Apylinkės teismas nurodė, kad ieškininiai reikalavimai tenkinti pagal CK 493 str., nes ieškovo automobilis stovėjo, o atsakovės mašina važiuojo ir buvo didesnio pavojaus šaltiniu. Atsakovė privalo atlyginti jo padarytą žalą kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytoja.

Šiuo atveju teismas tiksliai taikė įstatymą, didesnio pavojaus šaltiniu laikydamas tik naudojamą (eksploatuojamą) transporto priemonę.

Žala pagal CK 493 str. atlyginama tik tada, kai nukentėjusiojo veikla nesusijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims. Tai yra turtinės atsakomybės pagrindas už žalą, padarytą pėsčiųjų, dviratinių, kelių ir kelio statinių savininkų, stovintį automobilių valdytojų turtui. Įstatymas ne visada taip buvo taikomas. Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-5210/99 ieškovas UAB "Sankryža" prašė priteisti žalą iš didesnio pavojaus šaltinio valdytojo UAB "Digrama" už eismo įvykio metu automobilio sudaužytą šviesoforą. Teismas, patenkdamas ieškinį, rėmėsi CK 483 str. ir sprendimą motyvavo žalą padariusio asmens kalte. Tačiau šiuo atveju didesnio pavojaus šaltinio valdytojas atsako be kaltės ir iš jo priteistinos šviesoforo atstatymo išlaidos pagal CK 493 str.

Didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybė yra absoliuti, t. y. atsiranda tiek esant valdytojo kaltei, tiek jos nesant. Tačiau civilinė atsakomybė tokiomis sąlygomis taikoma tik už tą žalą, kuri atsiranda kaip didesnio pavojaus šaltinio veiklos rezultatus, t. y. tiesiogiai veikiant ir sukeltant neigiamas žalingas pasekmes didesnio pavojaus šaltinio pavojingomis aplinkiniams savybėmis. Nejudanti transporto priemonė (sustojusi, stovinti ar priverstinai sustojusi, kaip tai reglamentuoja Kelių eismo taisyklių 1.28, 1.29, 1.30 p.), nedalyvaujanti eisme, neturi judėjimo energijos ir negali ja veikti aplinkinių. Toks objektas, paliktas kelyje, gali sudaryti kliūtį ir trukdyti eismui. Žala, kilusi iš kliūties sudarymo ar trukdymo eismui, negali būti laikoma didesnio pavojaus šaltinio padaryta žala. Ji atsiranda dėl transporto priemonę vairuojančio asmens neteisėtų veiksmų ir turi būti atlyginama bendraisiais pagrindais ją padariusių ar už žalą atsakingų asmenų (CK 483, 484 str.), o ne didesnio pavojaus šaltinio valdytojo pagal CK 493 str.

Pavyzdžiui, Šalčininkų rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-100/99 ieškovas I.P. prašė priteisti žalos atlyginimą iš atsakovų J.S. ir A.P. Jis nurodė, kad atsakovas J. S. sustojo su kombainu kelyje, neįjungė gabaritinių ar stovėjimo šviesų, taip pat pagal Kelių eismo taisyklių reikalavimus nepažymėjo tamsoje sustojusio kombaino. Taip jis sudarė kliūtį eismui, ir ieškovo mašina atsitrenkė į kombainą. Atsakovo A.P. atsakomybė buvo nurodoma kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojo pareiga atlyginti didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą.

Apylinkės teismas ieškinį patenkino atsakovui J.S., taikė CK 483 str. ir nurodė, jog jis pažeidė Kelių eismo taisykles ir yra kaltas dėl žalos. Teismas taip pat nurodė, jog taiko CK 493 str. ir atsakovą J.S. laiko didesnio pavojaus šaltinio valdytoju.

Teismas pagrįstai taikė CK 483 str., teisingai priteisė žalą iš asmens, kalto dėl jos padarymo. Be pagrindo buvo taikoma CK 493 str., kadangi žala neatsirado dėl kombaino, kaip didesnio pavojaus šaltinio, veikimo, žalingas pasekmes sukeltiant judėjimo energija. Žala atsirado dėl kombainą vairavusio asmens kaltų veiksmų, pasireiškusių kliūtis sudarymu kitiems eismo dalyviams.

Atsakomybė už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio, nustatyta organizacijoms ar fiziniams asmenims, kurių veikla susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims. Įstatymas neduoda didesnio pavojaus šaltinio valdytojo apibrėžimo, bet išvardija tam tikrus asmenis, kurie gali būti laikomi atsakingais už žalą. Pagal CK 493 str. prasmę didesnio pavojaus šaltinio valdytojas yra organizacija (juridinis asmuo ar įmonė, neturinti juridinio asmens teisių) ar fizinis asmuo, valdantis didesnio pavojaus šaltinį nuosavybės, patikėjimo teise ar kitokiu teisėtu pagrindu (panaudos, nuomos sutartimi ar kt.). Valdymas ir valdytojas pagal CK 493 str. reiškia asmens veiklą ir asmenį, atsakingą už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą. Tačiau valdymas ne visada reiškia daiktinę valdymo teisę kaip sudedamąją nuosavybės teisės dalį. Savininkas, valdantis didesnią pavojaus šaltinį nuosavybės teise, realizuoja ir daiktinę valdymo teisę, ir valdymą, kaip veiklą, susijusią su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, pagal CK 493 str. tuo pat metu. Perleidęs teisės aktų nustatyta tvarka naudotis transporto priemonę kitiems asmenims, savininkas nenustoja daiktinės valdymo teisės, kadangi juridškai išlaiko daiktą savo žinioje. Tačiau valdymo, kaip veiklos, susijusios su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, numatytos CK 493 str., jis nebevykdo nuo tada, kai pagal teisės aktų nustatytą tvarką transporto priemonę perdavė naudotis kitam asmeniui. Teismai privalo šias aplinkybes išaiškinti žalos atlyginimo civilinėje byloje.

Teismai ne visada šiuos reikalavimus vykdo. Pavyzdžiui, Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje ieškovas I.V. prašė priteisti žalos atlyginimą iš atsakovės mašinos savininkės V.Š., kurią laikė automobilio valdytoja, ir iš atsakovo D.K., kaip žalą padariusio asmens, nes atsakovo vairuojama mašina "IŽ- 2715" atsitrenkė į ieškovo automobilį "Fiat Uno", stovėjusį kieme. Atsakovė pateikė argumentus, kad mašiną pagal jos išduotą įgaliojimą valdo P.Š. ir kad ji nėra valdytoja. Šie argumentai nebuvo ištirti. Pirmosios instancijos teismas ieškinį patenkino ir nurodė, kad žalą privalo atlyginti didesnio pavojaus šaltinio savininkas. Panevėžio apygardos teismas 1999 m. kovo 23 d. nutartimi pirmosios instancijos teismo sprendimą panaikino ir nurodė, kad pagal CK 493 str. atsako už žalą ne savininkas, o valdytojas. Todėl turi būti nustatyta, ar atsakovės nurodytas P. Š. yra valdytojas ir kokių pagrindu mašina naudojosi ją vairavęs atsakovas D.K. (civilinė byla Nr. 2-424/99).

Tokia apeliacinės instancijos teismo išvada pagrįsta. Didesnio pavojaus šaltinio savininkas atsako pagal CK 493 str. už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą tik tada, jei jis pats vykdo veiklą, susijusią su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, - naudoja transporto priemonę.

Teismai, spręsdami, kuris asmuo yra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas, turi vadovautis CK 493, 96, 99 str. ir kitais teisės aktais. Transporto priemonių naudojimosi ir perleidimo tvarką reglamentuoja Kelių eismo taisyklės, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir vidaus reikalų ministro 1997 m. gegužės 8 d. įsakymas Nr. 36/193 "Dėl dokumentų, suteikiančių teisę naudotis motorine transporto priemone" (toliau - įsakymas Nr. 36/193).

Valdymas perleidžiamas nuo panaudos, nuomos ar įgaliojimo (pavedimo sutarties) atlikti konkretų pavedimą įregistravimo Kelių policijoje ir transporto priemonės perdavimo arba juridinio asmens pažymėjimo, kuriuo leista naudotis transporto priemone, išdavimo, arba nuo tada, kai kartu esantis savininkas suteikia transporto priemonę naudotis. Atkreiptinas dėmesys, kad transporto priemonių naudojimo tvarka nuolat tobulinama ir numatoma nuo 2001 metų sausio 1 d. pradėti išduoti transporto priemonės naudotojo pažymėjimus (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. balandžio 11 d. nutarimo Nr. 416 nustatyta tvarka).

Transporto priemonių suteikimas naudotis iki įsakymo Nr. 36/193 įsigaliojimo dažniausiai buvo įforminamas įgaliojimu. Įgaliojimai naudotis motorine transporto priemone, patvirtinti iki 1997 m. liepos 1 d. su Kelių policijos žyma, galiojo iki pasibaigs jų galiojimo terminas, o įgaliotinis buvo laikomas didesnio pavojaus šaltinio valdytoju. Po 1997 m. liepos 1 d. teisę naudotis motorine transporto priemone suteikia įgaliojimas (pavedimo sutartis) su Kelių policijos žyma transporto priemonei išregistruoti, parduoti ar atlikti kitą konkretų pavedimą (pakeisti transporto priemonės registracijos liudijimą, įregistruoti pakeistus numeruotus agregatus ar pan.). Asmuo, naudojantis motorinę transporto priemonę pagal tokį įgaliojimą (pavedimo sutartį), yra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas, atsakingas už jo padarytą žalą pagal CK 493 str. Taip pat teisę naudotis motorine transporto priemone suteikia motorinės transporto priemonės nuomos ar panaudos sutartis su Kelių policijos žyma. Dokumentai, neatitinkantys nurodytų reikalavimų, neduoda teisės naudotis motorine transporto priemone. Pavyzdžiui, Jonavos rajono apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-409/99 nelaikė didesnio pavojaus šaltinio valdytoju asmens, kuris naudojo automobilį pagal rašytinę sutartį dėl automobilio palikimo apžiūrai ryšium su numatomu pirkimu. Sutartyje nenumatyta teisė naudotis transporto priemone, sutartis neregistruota Kelių policijoje, todėl didesnio pavojaus šaltinio valdytoju pagrįstai pripažintas automobilio savininkas M.S., o ne pagal sutartį juo naudojęsis trečiasis asmuo J.G.

Teismai darė klaidų, vertindami, ar teisės aktų nustatyta tvarka asmenys naudojo transporto priemones. Kretingos rajono apylinkės teismas civilinėje byloje Nr.2-429/99 nelaikė automobilio valdytoju atsakovo T.Ž., kuris vairavo mašiną pagal 1997 m. vasario 13 d. išduotą įgaliojimą tvarkyti ir valdyti automobilį, nors įgaliojimas buvo įregistruotas Kelių policijoje, o jo galiojimo terminas nebuvo pasibaigęs. Šilalės rajono apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-464/99 atsakovą M.M. laikė automobilio valdytoju, nors savininko išduoto įgaliojimo galiojimo laikas buvo praėjęs. Panevėžio rajono apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-1948/99 atsakovą G.M. laikė didesnio pavojaus šaltinio valdytoju, nors nustatyta tvarka įforminto dokumento G.M. neturėjo. Panevėžio apygardos teismas 1999 m. birželio 23 d. nutartimi teisingai nurodė, jog, darant išvadą dėl G.M., kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojo, reikėjo taikyti Kelių eismo taisyklių 3.3.4 p., reikalaujantį pateikti dokumentą su Kelių policijos žyma.

Pažymėtina, kad Kelių eismo taisyklių 3.3.4 p. numato atvejį, kai didesnio pavojaus šaltinio valdytoju tampa asmuo be dokumentų įforminimo, vien kartu esančio transporto priemonės savininko leidimu.

Kauno m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-455/99 nustatyta, kad automobilį vairavo atsakovas R.K. kartu važiuavusios transporto priemonės savininkės A.K. sutikimu. Teismas darė išvadą, kad atsakovas R.K. yra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas, taikė Kelių eismo taisyklių 3.3.4 p.

Tokia išvada pagrįsta ir visiškai atitinka teisės aktų nustatytą tvarką. Asmuo, panaudojantis automobilį teisėtu pagrindu ne dėl darbo santykių, turi būti laikomas didesnio pavojaus šaltinio valdytoju. Kai transporto priemonės savininkas yra kartu ir leidžia ja naudotis, tai rašytinis įforminimas nereikalaujamas.

Tokioje pat situacijoje Vilniaus m. 3-iasis apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-2018/99 atsakovę automobilio savininkę N.A. pripažino didesnio pavojaus šaltinio valdytoja. Vilniaus apygardos teismas 1999 m. lapkričio 4 d. nutartyje nurodė, kad atsakovas S.A. ne jam priklausantį automobilį vairavo neturėdamas teisėto pagrindo - neįforminus nustatyta tvarka automobilio nuomos ar panaudos sutarties, todėl jis negali būti teisėtu automobilio valdytoju, o juo laikoma savininkė. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas 2000 m. kovo 9 d. nutartimi panaikino žemesniųjų instancijų teismų sprendimą ir nutartį bei nurodė, kad turi būti taikomas Kelių eismo taisyklių 3.3.4 p., nereikalaujantis rašytinio naudojimosi transporto priemone įforminimo. Kadangi atsakovas S.A. naudojo motorine transporto priemone teisės aktų nustatyta tvarka, tai jis yra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas ir atsako pagal CK 493 str.

Transporto priemonę, priklausančią sutuoktiniams bendrosios jungtinės nuosavybės teise, tarpusavio sutarimu paprastai naudoja vienas iš sutuoktinių. Už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio eismo įvykio metu, atsako tas sutuoktinis, kuris vykdo veiklą, susijusią su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, t. y. naudoja transporto priemonę. Sutuoktinis atsako jam priklausančiu turto.

Didesnio pavojaus šaltinio valdytoju nelaikomi ir tiesiogiai už žalą neatsako darbuotojai, valdę didesnio pavojaus šaltinį dėl darbo santykių su didesnio pavojaus šaltinio valdytoju (darbdaviu). Didesnio pavojaus šaltinio valdytoju yra darbdavys ir jis atsako pagal CK 493 str. Šių nuostatų nepakeičia darbdavio ir darbuotojo susitarimai dėl transporto priemonių panaudojimo darbo pareigoms atlikti ir jų nustatyta sutartinė atsakomybė kitokia, nei numato darbo įstatymai. Pavyzdžiui, Vilniaus m. 2- ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-304/99 ieškovas A.R. prašė priteisti žalos atlyginimą iš atsakovo UAB "Almir", nes atsakovo darbuotojas H.K. kaltais veiksmais, eidamas darbo pareigas, padarė žalą, taip pat iš atsakovo darbuotojo H.K., kuris nuomojo G.Č. automobilį ir juo naudojosi UAB "Almir". Pirmosios instancijos teismas patenkino ieškinį UAB "Almir" ir atmetė jį atsakovui H.K. nurodydamas, kad atsakovas H.K. negali būti tiesiogiai atsakingas už didesnio pavojaus šaltinio padarytą žalą, nes ją padarė eidamas darbo pareigas. Teismas įvertino kaip prieštaraujantį įstatymams šalių darbo sutartyje esantį susitarimą, kad vairuotojas atsako už autoįvykio metu padarytą žalą (DSĮ 7 str.).

Tokia teismo pozicija teisinga. Darbuotojas, nuomojantis transporto priemonę ar dėl susitarimo su darbdaviu panaudojantis asmeninę transporto priemonę tiesioginėms darbo pareigoms atlikti, negali būti laikomas didesnio pavojaus šaltinio valdytoju ir atsakyti už žalą pagal CK 493 str. Jis gali atsakyti regreso tvarka tiek, kiek numato darbo įstatymai (DĮK 142-147 str.).

Darbdavys, būdamas didesnio pavojaus šaltinio valdytoju, atsako už šio šaltinio padarytą žalą pagal CK 493 str. ir tada, kai darbuotojas jam patikėtą transporto priemonę panaudoja ne darbo pareigoms atlikti. Ši išvada išplaukia iš to, kad darbdavys, patikėdamas darbuotojui transporto priemonę, išlieka didesnio pavojaus šaltinio valdytoju. Jo atsakomybę pagal CK 493 str. pašalina tik

įstatyme numatytos aplinkybės - nenugalima jėga ar nukentėjusiojo tyčia. Nesant šių aplinkybių, valdytojo atsakomybė išlieka. Atlyginęs žalą, darbdavys turi regresio teisę į žalą padariusį asmenį (CK 495 str.), o jei žala padaryta dėl darbuotojo kaltės, tai ir į darbuotoją (DĮK 145 str. 7 p.).

Teismai nevienodai taikė įstatymus dėl žalos atlyginimo tada, kai žalą padarė didesnio pavojaus šaltinis, neteisėtai užvaldytas trečiojo asmens. Neteisėtas didesnio pavojaus šaltinio užvaldymas yra jo valdymas be savininko (valdytojo) sutikimo, leidimo ar žinios.

Panevėžio m. apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-174/99 pagal ieškovo E.N. ieškinį atsakovui B.D. ir jo sūnui atsakovui D.D. nustatė, kad atsakovas D.D. neteisėtai užvaldė transporto priemonę. Atsakovas B.D., prieš eidamas į darbą, bandė užvesti automobilį, bet jis neužsivedė, ir todėl automobilis buvo paliktas namuose. Atsakovas D.D., nesant namuose tėvų, pasinaudojęs užvedimo rakteliais, padedamas kitų asmenų, buksyruodamas užkūrė variklį ir važiuodamas padarė ieškovui žalą. Pirmosios instancijos teismas pripažino, kad atsakovas D.D. neteisėtai užvaldė didesnio pavojaus šaltinį be atsakovo B.D. sutikimo ar žinios. Manome, kad tokia teismo išvada pagrįsta. Ankstesnio didesnio pavojaus šaltinio valdytojo veikla, susijusi su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, buvo neteisėtai nutraukta, todėl jis neatsako pagal CK 493 str. Asmuo, neteisėtai užvaldęs didesnio pavojaus šaltinį, atsako už jo padarytą žalą kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojas.

Pažymėtina, kad neteisėto užvaldymo atveju esminę reikšmę turi valdytojo valia ir neteisėtas trečiojo asmens veikimas. Turi būti nustatyta, kad valdytojas neperdavė transporto priemonės, neleido ja naudotis ar koku kitu būdu neišreiškė pritarimo, jog automobiliu naudosis kitas asmuo, o priešingai - kad trečiasis asmuo užvaldė transporto priemonę prieš valdytojo valią. Neteisėtam užvaldymui konstatuoti esminės įtakos neturi valdytojo ir transporto priemonę naudojančio asmens tarnybos, darbo, giminystės ar kitokie santykiai. Gali būti svarstoma, ar yra neteisėtas transporto priemonės užvaldymas, kai darbuotojas pasinaudoja darbdavio transporto priemone (pavyzdžiui, išvažiuojant transporto priemone, patikėta tik saugoti, skirta naudoti tik darbo metu, savavališkai paėmus ne jam priskirtą automobilį ir pan.). Tačiau turi būti įvertinta, ar darbdavys buvo nustatęs tikslią transporto priemonių naudojimo tvarką, ar aiškiai buvo reglamentuota darbuotojui patikėtos transporto priemonės naudojimas ne darbo metu ir ne darbo reikalais. Iš to darytina išvada, ar darbuotojas tik nesilaikė nustatytos transporto priemonės naudojimo tvarkos, ar aiškiai neteisėtais veiksmais jam ribotai suteiktą naudotis (ar prieinamą pasinaudoti) transporto priemonę neteisėtai užvaldė.

Nelaikytina neteisėtu užvaldymu pašalinių asmenų veiksmai (pvz., vaikų, nepilnamečių, neveiksnių asmenų), kuriais transporto priemonė tik išjudinama iš savo buvimo vietos, pasinaudojus tuo, jog vairuotojas pažeidė Kelių eismo taisyklių 16.4 p. ir nepasirūpino, kad transporto priemonė nepradėtų judėti savaime, kad į automobilio saloną ar kabiną nepatektų kiti asmenys ir pan. Neteisėtas užvaldymas sietinas su siekimu panaudoti transporto priemonę tikslingai.

Neteisėtu užvaldymu gali būti pripažintas tik tas atvejis, kai nustatomi aiškiai teisei ir valdytojo valiai priešingi trečiojo asmens veiksmai užvaldant transporto priemonę. Jeigu ji perleidžiama ar naudojama su didesnio pavojaus šaltinio valdytojo valia, bet pažeidžiant teisės aktų nustatytą tvarką (neįforminus dokumentų, neįregistruojant jų nustatyta tvarka, kai tai būtina, ir pan.), tai neturi būti laikoma neteisėtu transporto priemonės užvaldymu.

Teismai ne visada tokiomis nuostatomis vadovavosi. Pavyzdžiui, Klaipėdos rajono apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-121/99 atsakovo A.P. nelaikė automobilio valdytoju, nors nebuvo nustatyti neteisėti trečiojo asmens veiksmai užvaldant automobilį. Atsakovas A.P. žodžiu

leido naudotis transporto priemone kitam asmeniui, bet nustatytą tvarką to neiformino. Teismas neturėjo pagrindo išvadai, kad atsakovo A.P., kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojo, veikla nutrūko dėl neteisėto transporto priemonės užvaldymo.

Iškyla klausimas, ar atsako už turtinę žalą valdytojas, sudaręs sąlygas trečiajam asmeniui neteisėtai užvaldyti didesnio pavojaus šaltinį (palikęs neužrakintą automobilį, su užvedimo rakteliais ir pan.). Toks valdytojas žalos tiesiogiai nepadarė. Nerūpestingu elgesiu jis tik palengvina trečiajam asmeniui pasinaudoti didesnio pavojaus šaltiniu. Tarp šio valdytojo veikimo ir atsiradusios žalos nėra tiesioginio priežastinio ryšio. Ją lemia neteisėtai didesnį pavojaus šaltinį pasinaudojusio asmens veiksmai užvaldant transporto priemonę ir ją naudojant be teisėto valdytojo valios.

Kai didesnio pavojaus šaltinį užvaldo nepilnamečiai asmenys, už padarytą žalą jų tėvai, tėvėnai, globėjas, rūpintojas ar organizacija, privalanti jį prižiūrėti, atlygina pagal CK 489, 490 str. Šių asmenų kaltė turi būti nustatyta kaip neatsakingas vaikų auklėjimas, sudaręs sąlygas teisei priešingam vaikų elgesiui, netinkama jų priežiūra, sukėlusį kelių eismo įvykį, ir pan.

Didesnio pavojaus šaltinio valdytojas, leidęs naudotis šaltiniu kitam asmeniui, bet pažeidęs teisės aktų nustatytą tvarką (neiforminę dokumentų, be jų įregistravimo, kada tai būtina, pasibaigus dokumentų galiojimo laikui ir pan.), išlieka didesnio pavojaus šaltinio valdytoju. Asmuo, kuris naudojami didesnio pavojaus šaltiniu esant valdytojo leidimui, bet pažeidžiant teisės aktų nustatytą perleidimo tvarką (neiforminius dokumentų, pasibaigus dokumentų galiojimo laikui ir pan.), atsako už padarytą žalą bendrai su didesnio pavojaus šaltinio valdytoju. Šie asmenys atsako solidariai, kaip abudu vykdantys veiklą, susijusią su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, ir žala yra padaryta bendrai (CK 494 str.). Atlyginus žalą nukentėjusiajam, valdytojų tarpusavio atgręžtiniai reikalavimai sprendžiami pagal solidarių skolininkų tarpusavio atsakomybės taisyklės (CK 190 str.).

Įstatymų taikymo ypatybės atlyginant turtinę žalą, atsiradusią

dėl kelių didesnio pavojaus šaltinių sąveikos šių šaltinių

valdytojams

Galiojantys įstatymai nereguliuoja, kaip atlyginama žala, kilusi iš didesnio pavojaus šaltinių sąveikos, šių šaltinių valdytojams. Apibendrintos bylos rodo, kad ginčams spręsti teismai taikė CK 483 str. arba CK 493 str., arba CK 493 ir 483 straipsnius kartu, taip pat ir kitas teisės normas. Žalos atlyginimas buvo priteisiamas iš didesnio pavojaus šaltinio valdytojo arba iš tiesiogiai žalą padariusio asmens. Tai rodo, jog teismai šiuo atveju nevienodai aiškino atsakomybės už žalą prigimtį ir ne visada turtinę atsakomybę taikė asmeniui, atsakingam už žalą.

Pavyzdžiui, Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėse bylose Nr. 2-7868/99, Nr. 2-4732/99, Šilutės rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-160/99 ir kt. buvo argumentuojama, kad žalą privalo atlyginti kaltas dėl eismo įvykio ir žalos padarymo didesnio pavojaus šaltinio valdytojas. Taikytinus įstatymus nurodė CK 483 ir 493 straipsnius.

Kauno m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-456/99 ieškovas L.P. pareiškė ieškinį dėl žalos atlyginimo atsakovui T. B., kuris yra automobilio valdytojas, kadangi trečiasis asmuo J. V., vairavęs automobilį be nustatyta tvarka įformintų dokumentų, padarė avariją ir sugadino ieškovo mašiną. Teismas ieškinį patenkino, motyvuodamas tuo, kad žala atsirado dėl trečiojo asmens J.V. kaltės, o atsakovas buvo trečiojo asmens vairuojamo automobilio valdytojas. Todėl atsakovas turi atsakyti už žalą (CK 493 str.). Kauno apygardos teismas ieškovo apeliacinį skundą patenkino iš dalies, sumažindamas žalos dydį. Dėl įstatymų taikymo kolegija pasisakė, kad susidūrus dviem didesnio pavojaus šaltiniams žalos atlyginimo klausimai sprendžiami pagal CK 483 str., bet dėl to sprendimas iš esmės nėra neteisingas.

Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-5411/ 99 ieškovė J.Š. kreipėsi dėl žalos atlyginimo iš atsakovo N.B., kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojo, nes trečiasis asmuo J.M., vairuodamas atsakovo valdomą automobilį, pažeidė Kelių eismo taisykles ir padarė žalą, apgadindamas J.Š. automobilį. Teismas atsakovą N.B. laikė didesnio pavojaus šaltinio valdytoju ir nurodęs, kad dėl žalos padarymo kaltas trečiasis asmuo J.M., taikė CK 493 str. ir priteisė žalą iš atsakovo. Klaipėdos apygardos teismas panaikino apylinkės teismo sprendimą ir bylą perdavė nagrinėti iš naujo nurodęs, kad susidūrus dviem didesnio pavojaus šaltiniams turi būti taikoma ne CK 493 str., bet CK 483 str., pagal kurį už žalą atsako ją padaręs asmuo.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2- 244/99 ieškovė R.V. prašė priteisti žalos atlyginimą iš atsakovės S.P., kuri yra didesnio pavojaus šaltinio valdytoja, nes trečiasis asmuo A.Z., vairuodamas atsakovės automobilį be nustatyta tvarka įformintų dokumentų, pažeidė KET ir padarė žalą. Teismas ieškinį atmetė ir nurodė, kad taikytinas CK 483 str., pagal jį atsako žalą padaręs asmuo. Atsakovė S.P. neteisėtų veiksmų nėra padariusi, nėra jos kaltės, todėl nėra pagrindo nustatyti jai prievolę atlyginti žalą. Apeliacinės instancijos teismas sprendimą paliko galioti.

Akivaizdus nevienodas teisės normų taikymas. Manytume, pagrįsta yra pozicija tų teismų, kurie taikė kaltojo didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybę už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltinio, pagal CK 483 ir 493 str.

Eisme dalyvaujanti transporto priemonė kelia didesnę grėsmę padaryti žalą aplinkiniams asmenims ar jų turtui, taip pat ir kitoms eisme dalyvaujančioms transporto priemonėms. Kelių ar keleto transporto priemonių sąveikos metu atsiradusi žala turi būti laikoma didesnio pavojaus šaltinio padaryta žala. Ji atlyginama pagal CK 493 str., nustačius šioje normoje reikalaujamas atsakomybės sąlygas (valdytojo veiklą, keliančią didesnę pavojų aplinkiniams asmenims, žalos padarymo faktą ir dydį, priežastinį ryšį tarp valdytojo veiklos ir žalos), nesant aplinkybių, šalinančių atsakomybę už žalą (nukentėjusiojo tyčios, nenugalimos jėgos, sukėlusios žalą). Taip pat žalos atlyginimas gali būti nepriteisiamas ar mažinamas dėl didelio nukentėjusiojo neatsargumo (CK 497 str.). Tai rodo, jog ginčui spręsti turi būti taikomas CK 493 str., ir pagal jo nuostatas turi būti išaiškinama, ar eisme dalyvaujančios transporto priemonės yra didesnio pavojaus šaltiniai, kas yra jų valdytojai, ar jie vykdė veiklą, susijusią su didesniu pavojumi aplinkiniams asmenims, ir kt. Pažymėtina, kad transporto priemonės, kaip didesnio pavojaus šaltinio, padarytą žalą pagal CK 493 str. atlygina valdytojas arba neteisėtas valdytojas, arba valdytojas, leidęs naudotis kitam asmeniui transporto priemone ne teisės aktų nustatyta tvarka, ir asmuo, naudojasis transporto priemone, jam suteikta ne teisės aktų nustatyta perdavimo tvarka, solidariai. Tačiau vien šios normos taikymas neduoda atsakymo, kuris iš valdytojų turi atlyginti žalą kitam valdytojui.

Apibendrintos bylos rodo, kad teismai iš esmės teisingai taikė kaltę, kaip būtina atsakomybės sąlygą atlyginant žalą, kilusią iš didesnio pavojaus šaltinių sąveikos. Nors ne visada buvo nurodoma teisės norma, numatanti kaltę, tačiau teisinė argumentacija buvo teisinga.

Ieškovas R.K. kreipėsi į Marijampolės rajono apylinkės teismą priteisti žalą iš atsakovo J.P., kuris yra automobilio valdytojas, nes trečiasis asmuo G.D., vairuodamas atsakovo automobilį, pažeidė Kelių eismo taisykles, sukėlė avariją ir taip padarė žalą apgadindamas ieškovo transporto priemonę. Atsakovas privalęs atlyginti žalą kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojas.

Marijampolės rajono apylinkės teismas ieškinį patenkino iš dalies ir nurodė, kad dėl autoįvykio kaltas trečiasis asmuo, kuris nėra didesnio pavojaus šaltinio valdytojas. Teismas taikė CK 493 str.

Kauno apygardos teismas atmetė atsakovo apeliacinį skundą ir nurodė, kad atsakovas privalo atlyginti žalą kaip didesnio pavojaus šaltinio valdytojas pagal CK 493 str. (civilinė byla Nr. 2-2827/99).

Šio sprendimo motyvai rodo, kad teismas rėmėsi ne tik CK 493 str., numatančiu didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybę už žalą, padarytą didesnio pavojaus šaltiniu, bet ir kalte. Tiksliam ir aiškiam įstatymų taikymui užtikrinti būtina, kad, be CK 493 str., būtų nurodomas ir CK 483 str., numatantis kaltę, kaip vieną iš bendrųjų atsakomybės sąlygų. Pažymėtina, kad CK 483 ir 493 straipsnių taikymas kartu čia nurodytiems ginčams spręsti turi ypatybių. Kiekviena iš šių normų nėra taikoma visa apimtimi. Pagal CK 493 str. netaikoma absoliuti didesnio pavojaus šaltinio valdytojo atsakomybė, todėl, esant didesnio pavojaus šaltinių sąveikai, jų valdytojams padarytos žalos neprivalo atlyginti nekaltas didesnio pavojaus šaltinio valdytojas. CK 483 str. taikymas taip pat yra ribotas. Jis naudojamas todėl, kad numato kaltę, kaip vieną iš bendrųjų civilinės atsakomybės sąlygų. Tačiau netaikoma taisyklė, kad žalą atlygina ją padariusis asmuo (CK 483 str. 1 d.), atsisakoma už žalą atsakingo asmens kaltės prezumpcijos (CK 483 str. 2 d.). Esant kelių didesnio pavojaus šaltinio valdytojų kaltei, žalos atlyginimas nustatomas priklausomai nuo kiekvieno iš valdytojų kaltės laipsnio, išreikšto procentais (CK 497 str 1 d.).

Turtinė žala, padaryta eismo įvykio metu dėl kelių didesnio pavojaus šaltinių sąveikos, šių šaltinių valdytojams, esant kaltei, atlyginama taip:

- a) kai dėl kelių didesnio pavojaus šaltinių sąveikos kaltas vienas iš valdytojų, tai žalą, padarytą kito valdytojo turtui, turi atlyginti kaltasis didesnio pavojaus šaltinio valdytojas (CK 493, 483 str. 2 d.);
- b) kai dėl kelių didesnio pavojaus šaltinių sąveikos žala padaroma tik kaltojo valdytojo turtui, kitas valdytojas jam žalos neatlygina (CK 493, 483 str. 2 d.);
- c) kai dėl didesnio pavojaus šaltinių sąveikos kalti keli tų šaltinių valdytojai, tai jų turtui padarytą žalą turi atlyginti kaltieji valdytojai priklausomai nuo kiekvieno iš jų kaltės laipsnio, išreikšto procentais (CK 483, 493, 497 str.).

Didesnio pavojaus šaltinio valdytojo kaltė nustatoma pagal tai, ar transporto priemonę vairavęs asmuo pažeidė Kelių eismo taisykles. Vairuotojo veiksmai turi atitikti detalius Kelių eismo taisyklių nurodymus, o jų prasmė yra užtikrinti eismo tvarką ir saugumą. Vairuotojo elgesio ištyrimas konkrečioje eismo situacijoje ir jo sulyginimas su tuo elgesio modeliu, kaip jis privalėjo elgtis, reiškia kaltės nustatinėjimą. Turi būti vadovaujamosi tuo, kad eismo dalyvių elgesys

grindžiamas tarpusavio pagarba ir atsargumu (Kelių eismo taisyklių 2.2 p.), kad visi eismo dalyviai privalo mokėti taisykles ir jų laikytis, vykdyti policijos ir reguliuotojų nurodymus dėl eismo tvarkos, laikytis šviesoforų (IE) signalų, kelio ženklų ir kelių ženklinimo reikalavimų (2.3 p.), kad eismo dalyviai ir kiti asmenys turi elgtis taip, kad nesukeltų pavojaus žmonėms, netrukdytų eismo, o sukėlęs pavojų asmuo privalo stengtis išvengti nuostolingų padarinių ar juos sumažinti (2.4 p.), niekam nevalia bet kokių būdu trukdyti eismui (2.6 p.). Kaltu dėl sąveikos laikytinas tas valdytojas, kurio transporto priemonę vairavęs asmuo pažeidė Kelių eismo taisykles, ir šis pažeidimas lėmė ar sąlygojo transporto priemonių susidūrimą ar kitokią sąveiką. Jeigu tokius pažeidimus padarė abiejų ar kelių transporto priemonių vairuotojai, tai turi būti konstatuota kelių valdytojų kaltė dėl didesnio pavojaus šaltinių sąveikos. Privaloma iširti ir įvertinti argumentus bei atsikirtimus, kad kitą transporto priemonę vairavusio asmens veiksmai neatitiko Kelių eismo taisyklių.

Pavyzdžiui, Klaipėdos miesto apylinkės teismas nagrinėjo bylą pagal ieškovo A.E. ieškinį atsakovui UAB "Klaipėdos autobazė" dėl žalos atlyginimo. Autoįvykio metu buvo apgadintas ieškovo automobilis, kurį pagal įgaliojimą vairavo trečiasis asmuo E.L. Autoįvykio kaltininku pripažintas trečiasis asmuo A.S., vairavęs atsakovui priklausančią automobilį. Teismas ieškinį patenkino visiškai. Klaipėdos apygardos teismas apylinkės teismo sprendimą panaikino ir bylą perdavė nagrinėti iš naujo. Teismas nurodė, kad nagrinėjant bylą atsakovo atstovas ginčijo savo kaltę, aiškindamas, jog ieškovo automobilį vairavusio asmens veiksmai turėjo įtakos žalai atsirasti. Autotechninės ekspertizės akte buvo nustatyta, kad ir trečiojo asmens E.L., vairavusio ieškovui priklausančią automobilį, veiksmai (viršijo leistiną gyvenvietėse greitį ir todėl negalėjo sustabdyti automobilio) techniniu požiūriu prieštaravo saugaus eismo reikalavimams ir buvo susiję priežastiniu ryšiu su šios avarijos atsiradimu. Apylinkės teismas šių aplinkybių netyrė. Todėl nagrinėjant bylą iš naujo, būtina spręsti autoįvykio dalyvių kaltės klausimą, nes galima abipusė kaltė bei CK 497 str. numatytų sąlygų taikymas (civilinė byla Nr. 2-1148/99). Tokia apeliacinės instancijos teismo pozicija pagrįsta. Teismui nustačius kelių valdytojų kaltę dėl didesnio pavojaus šaltinių sąveikos, yra privalomas mišrios atsakomybės taikymas. Todėl šios aplinkybės yra svarbios ir turi būti visapusiškai, pilnutinai ir objektyviai išnagrinėtos (CPK 65 str.).

Iš dalies kaltu dėl atsiradusios žalos gali būti pripažintas valdytojas, kai vairuotojo veiksmai neatitiko Kelių eismo taisyklių reikalavimų ir konkrečioje eismo situacijoje padėjo žalai atsirasti dėl to, kad vairuotojas, turėdamas techninę galimybę išvengti žalos padarymo ar galėdamas ją sumažinti, be pateisinamų priežasčių to nepadarė. Jo veiksmai turi būti vertinami atsižvelgiant į tai, kad jis elgėsi ne dėl jo kaltės atsiradusioje pavojingoje eismui situacijoje, kai jau radosi grėsmė žalai kilti (CK 497 str.).

Vairuotojo, kuris imasi priemonių išvengti žalos padarymo ar jos padidėjimo kelių eismo situacijoje, kilusioje dėl kito vairuotojo kaltės, techninės galimybės pasielgti tam tikru būdu turi būti kruopščiai iširtos ir konstatuotos patikimais įrodymais.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje pagal ieškovo K.V.K. ieškinį atsakovui M.Š. buvo konstatuota, jog ieškovas, atlikdamas persirikiavimo manevrą iš pirmosios eismo juostos į antrąją, sudarė kliūtį ja važiuojančiam atsakovo automobiliui. Kartu teismas pažymėjo, jog nėra objektyvių duomenų, kad atsakovas susidariusioje eismo situacijoje turėjo techninę galimybę išvengti susidūrimo su manevravusiu ir kliūtį jo automobilio judėjimui sudariusiu ieškovo automobiliu.

Vilniaus apygardos teismas, išnagrinėjęs bylą apeliacine tvarka, 1999 m. lapkričio 22 d. nutartyje nurodė, jog byloje nėra objektyvių duomenų, kurie patvirtintų, jog atsakovas M.Š. turėjo techninę galimybę išvengti susidūrimo. Išvada gali būti daroma tik iš šalių ir liudytojo parodymų, o

jie yra subjektyvūs. Dėl to teismas pagrįstai vadovavęsis ekspertizės išvada, kad ieškovo veiksmai buvo pagrindinė sąlyga žalai atsirasti.

Ieškovas kasaciniame skunde pateikė argumentus, kad teismai netinkamai įvertino atsakovo M.Š. paaiškinimus. Civilinėje byloje dėl administracinės nuobaudos panaikinimo atsakovas aiškines, jog ieškovo automobilio manevrą pastebėjo prieš 35-38 metrus. Kai ekspertai pateikė išvadą, jog atsakovo automobilio greičiui sumažinti iki priekyje kliūtimi tapusios ieškovo mašinos judėjimo greičio pakanka 18 metrų, atsakovas pakeitęs parodymus ir aiškines, jog manevrą pastebėjęs prieš 10-20 metrų. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus kolegija, 2000 m. balandžio 10 d. nutartimi palikdama žemesnių teismų sprendimą ir nutartį nepakeistus, konstatavo, jog teismai nepažeidė procesinės teisės normų, reglamentuojančių įrodinėjimą. Atsakovas nesukėlė pavojingos eismui situacijos, o ėmėsi priemonių išvengti žalos atsiradimo avarinėje situacijoje, kurią sukėlė ieškovas. Tokiu atveju atsakovo kaltė galėjo būti grindžiama tik patikimais duomenimis, aiškiai rodančiais, kad atsakovas neabejotinai galėjo, turėdamas techninę galimybę, nepadaryti žalos, bet be pateisinamų priežasčių taip nesielgė. Atsakovas, vairuodamas automobilį, kaip ir bet kuris asmuo, ribotai ir subjektyviai gali įvertinti, koku atstumu priekyje esanti transporto priemonė vykdo manevrą. Vien prieštarais atsakovo aiškinimais negalima pagrįsti išvados apie dalinę atsakovo kaltę (civilinė byla Nr. 3K-3-445). Civilinėje byloje dėl atlyginimo turinės žalos, padarytos didesnio pavojaus šaltinių sąveika šių šaltinių valdytojams, kaltė dėl sąveikos nepreziumuojama nė vienam iš valdytojų. Tai sudaro vieną iš ieškininių reikalavimų pagrindžiančių aplinkybių ir turi būti įrodyta šalies, nurodančios kaltę, kaip reikalavimų ar atsikirtimų pagrindą (CPK 58 str.).

Kiekvieno valdytojo kaltė išreiškiama procentais, o jų dydis parenkamas atsižvelgiant į kaltės laipsnį, pažeidimo aplinkybes ir kt.

Pavyzdžiui, Marijampolės rajono apylinkės teismas, nagrinėdamas J.J. ieškinį atsakovui R.Ž. dėl žalos atlyginimo, nustatė 80 procentų atsakovo ir 20 procentų trečiojo asmens A.J., vairavusio ieškovui priklausančią automobilį, kaltės ir atitinkamai sumažino priteistinos žalos atlyginimą. Teismas nurodė, kad žalai atsirasti padėjo ir paties nukentėjusiojo trečiojo asmens A.J. didelis neatsargumas. Tačiau pradinė eismo įvykio priežastis buvo atsakovo veiksmai, kuris, būdamas neblaivus, važiavo priešingos krypties eismo juosta prieš artėjantį šia eismo juosta ieškovo automobilį ir laiku nepasitraukė į savo eismo juostą, taip priveršdamas ieškovą stabdyti ir keisti važiavimo kryptį (įvažiavo į priešingą eismo juostą), dėl to šie automobiliai susidūrė. Trečiasis asmuo A.J. pažeisdamas KET 13.4 p. bei 14.2 p. reikalavimus, iškilus eismo saugumo grėsmei (suartėjant automobiliams), laiku nepasitraukė į savo eismo juostą kuo arčiau važiuojamosios dalies dešinio krašto. Kauno apygardos teismas, apeliacine tvarka išnagrinėjęs šią bylą, teismo sprendimo nepakeitė - nurodė, kad teismas pagrįstai nustatė skirtingą eismo įvykio dalyvių kaltės laipsnį dėl padarytos žalos (civilinė byla Nr. 2-2915/98).

Atskirais atvejais turi būti ištirta, ar nukentėjusysis, priverstas keisti važiavimo kryptį, greitį ar imtis manevro, turėjo techninę galimybę tai padaryti.

Pavyzdžiui, Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas, nagrinėdamas J.P. ieškinį atsakovui N.S. dėl žalos atlyginimo, sumažino išieškotinos žalos dydį 30 procentų. Atsakovas N.S., važiuodamas šalutiniu keliu, nelygiareikšmių kelių sankryžoje nedavė ieškovės J.P. vairuojamam automobiliui kelio, nors pastaroji prie sankryžos važiavo pagrindiniu keliu (KET 17.1 p. pažeidimas). Teismas, remdamasis autotechninės ekspertizės aktu, nurodė, kad pačios ieškovės veiksmai turėjo įtakos avarijai kilti. Vilniaus apygardos teismas, peržiūrėjęs bylą apeliacine tvarka, apylinkės teismo sprendimą panaikino ir perdavė bylą nagrinėti iš naujo tam pačiam teismui.

Kolegija nurodė, kad teismas įžvelgė ieškovės kaltės dalį dėl autoįvykio, tačiau ši aplinkybė nėra pakankamai ištirta bei įrodyta. Ieškovės kaltė grindžiama tuo, kad ji išvažiavusi į priešpriešinio eismo juostą, ir tai prisidėjo prie įvykio kilimo. Iš tikrųjų susidūrimo metu ieškovės automobilis iš dalies atsidūrė priešpriešinio eismo juostoje, bet neištirta, ar dėl jos kaltės. Apylinkės teismas, išnagrinėjęs bylą iš naujo, nustatė, kad ieškovės kaltės autoįvykyje nėra, nes ieškovės automobilis išvažiavo į priešpriešinio eismo juostą dėl to, kad stabdymo metu slydo ir tapo nevaldomas. Stabdymas buvo sukeltas neteisėtų atsakovo veiksmų užkertant kelią (civilinė byla Nr. 2-1210/99).

Duomenys apie vairuotojų faktinius veiksmus, įvykio vietą ir kitos svarbios aplinkybės yra administracinio teisės pažeidimo medžiagoje, baudžiamojoje byloje ar tyrimo medžiagoje. Apie kiekvieną autoavarijos atvejį turi būti pranešama policijai, iškviečiant pareigūnus į įvykio vietą ištyrimui (KET 28. 1.3), arba, eismo dalyviams užfiksavus avarijos aplinkybes KET 28.3 p. nustatyta tvarka, nedelsiant jiems vykstant į policiją. Tuo sukurtos prielaidos užfiksuoti visų su avarija susijusių asmenų veiksmus ir teisiškai juos įvertinti, svarstant dėl administracinės ar baudžiamosios atsakomybės taikymo. Duomenys apie eismo įvykyje dalyvaujančių asmenų kaltę gaunami iš teismų nuosprendžių, sprendimų, pareigūnų nutarimų dėl administracinių nuobaudų paskyrimo. Nepriklausomai nuo to, ar buvo atliktas autoavarijos tyrimas administracinio ar baudžiamojo procesų nustatyta tvarka, ar buvo taikyta eismo įvykyje dalyvavusiems asmenims administracinė, baudžiamoji ar kitokia atsakomybė, žalą padariusio asmens kaltė gali būti tiesiogiai iškeliamą civilinėje byloje dėl žalos padarymo ir įrodinėjama visomis CPK 57 str. numatytais įrodinėjimo priemonėmis.

Vertinant liudytojų parodymus būtina vadovautis tuo, kad liudytoju gali būti kiekvienas asmuo, kuriam gali būti žinomos kokios nors aplinkybės, turinčios ryšio su byla. Be tų asmenų, kurie pagal CK 68 str. 2 d. negali būti šaukiami ir apklausiami kaip liudytojai, negali būti liudytojais asmenys, byloje turintys teisinį suinteresuotumą, dėl ko privalo būti įtraukti į bylą dalyvaujančiais asmenimis. Visi kiti asmenys nepriklausomai nuo giminystės, tarnybos santykių ar profesinių pareigų (kelių policininkai ir pan.) gali būti apklausiami liudytojais. Kelių eismo taisyklių 28.1.4 p. nurodymas, kad po autoavarijos su ja susijęs vairuotojas ar kitas eismo dalyvis privalo užrašyti autoavariją mačiusių liudininkų pavardes ir adresus, liudininkų rato nesusiaurina. Į šias aplinkybes galima atsižvelgti vertinant jų parodymų objektyvumą ir pagrįstumą. Tai teisingai nurodė Vilniaus apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus kolegija civilinėje byloje Nr. 2A-583 pagal ieškovo D.S. ieškinį atsakovui A.J. dėl žalos atlyginimo.

Nuosprendis baudžiamojoje byloje yra privalomas teismui, nagrinėjančiam civilines bylas dėl asmens, kuriam priimtas teismo nuosprendis, veiksmų civilinių teisinių pasekmių (CPK 62 str.). Dėl eismo įvykio kilimo teismų nuosprendžiuose gali būti nustatomi faktiniai asmenų veiksmai, kurie neatitinka Kelių eismo taisyklių ar kitų įstatymų nurodymų. Svarbu, kad konstatuota, kokie tai veiksmai ir koks asmuo juos atliko. Šių aplinkybių iš naujo įrodinėti nereikia. Pabrėžtina, kad svarbu konstatuoti, ar asmuo tokius veiksmus padarė, ir nėra reikšminga, ar jam paskirta bausmė.

Teismai nuosprendžiuose nustatytais aplinkybėmis, kaip turinčiomis prejudicinę galią, rėmėsi trijose bylose.

Dažniausiai buvo svarstyta dėl įsiteisėjusių teismo sprendimų administracinio teisės pažeidimo bylose, dėl administracinių nuobaudų panaikinimo. Teismai nevienodai vertino jais nustatytus faktus.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje pagal ieškovo Ž.S. ieškinį dėl žalos atlyginimo atsakovams D.C. ir T.C. pirmosios instancijos teismas sprendime nurodė, kad teismo

sprendimas, priimtas byloje dėl administracinės nuobaudos panaikinimo pagal pareiškėjo Ž.S. skundą, turi prejudicinę galią dėl atsakovo T.C. nustatytų veiksmų.

Vilniaus apygardos teismas, panaikindamas pirmosios instancijos teismo sprendimą ir perduodamas bylą nagrinėti iš naujo, nurodė, kad kaltės dėl žalos padarymo klausimas turi būti ištirtas žalos atlyginimo byloje, nes ginčijant administracinę nuobaudą jis nebuvo tirtas, byloje tie patys asmenys nedalyvavo (civilinė byla Nr.2A-1135/99).

Kaip analogiškus argumentus apeliacinės instancijos teismai nurodė, kad netaikytina prejudicija pagal CPK 61 str. Vilniaus m. 2-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-1726/99, Alytaus rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-190/99, Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-1939/99. Tokios išvados yra pagrįstos.

CPK 61 str. atleidžia nuo teismo sprendimu nustatytų faktų įrodinėjimo, kai jie nustatyti kitose civilinėje byloje. Šios taisyklės netaikomos faktams, nustatytiems administracinės teisės pažeidimų bylose, nors ir išnagrinėtose CPK 24 skirsnio tvarka, taip pat nagrinėjamos Administracinių bylų teisenos įstatymo tvarka. Įstatymų leidėjas nėra nustatęs, kad iš naujo neįrodinėjami faktai, nustatyti bylose dėl administracinių teisės pažeidimų. Be to, šiose bylose nenagrinėjami ginčai dėl teisės. Faktai, nustatyti įsiteisėjusiu teismo sprendimu administracinių teisės pažeidimų bylose, išnagrinėtose CPK galiojusia teise iš administracinių teisinių santykių, ir Administracinių bylų teisenos įstatymo numatyta tvarka, taip pat nustatyti pareigūno nutarimu administracinės teisės pažeidimo byloje ir medžiagoje dėl eismo įvykio tyrimo baudžiamojo proceso tvarka, neturi prejudicinės galios žalos atlyginimo civilinėje byloje. Nurodomi dokumentai vertinami kaip rašytiniai įrodymai kartu su kitais įrodymais. Turi būti patikrinta ir motyvuota, ar teisingai nustatytos šiuose dokumentuose nurodomos aplinkybės.

Svarbių faktinių duomenų šaltiniu yra ekspertų išvados. Išaiškinti klausimams, reikalaujantiems specialių žinių mokslo, meno, technikos ar amato srityje, gali būti skiriama ekspertizė (CPK 87 str.). Žalos atlyginimo bylose tokiu būdu gali būti sprendžiami klausimai, susiję su autoavarijos kilimo techninių priežasčių, transporto priemonių sugadinimo priežasčių tyrimu, žalos dydžio nustatymu ir kt. Gaunami faktiniai duomenys apie transporto priemonių susidūrimo mechanizmą, transporto priemonių judėjimą iki avarijos ir po jos. Jie padeda išspręsti kaltės klausimą, nes duoda atsakymą, kurio vairuotojo veiksmai buvo pagrindinė priežastis autoįvykiui kilti, ar vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti susidūrimo ir žalos padarymo.

Tačiau į eksperto kompetenciją neįeina klausimai dėl teisės normų, reguliuojančių ginčą, taikymo ir kaltės nustatymo.

Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje 1999 m. balandžio 30 d. nutartimi paskirta autotechninė ekspertizė, kuriai užduoti ir tokie klausimai: Ar trečiasis asmuo pažeidė Kelių eismo taisykles? Kas iš vairuotojų yra autoįvykio kaltininkas? Ekspertas, vadovaudamasis Lietuvos CPK 89 str., nurodė, jog šių klausimų sprendimas nepriklauso eksperto kompetencijai (civilinė byla Nr. 2-1148/99).

Eksperto išvada turi būti vertinama pagal CPK 65, 92 straipsnių reikalavimus ir neturi teismui išankstinės galios. Teismo nesutikimas su eksperto išvada turi būti motyvuojamas bylos sprendime ar nutartyje, o jos neaiškumas ar neišsamumas turi būti pašalinami teisminio nagrinėjimo metu (CPK 202, 203 str.). Atmetant eksperto išvadą turi būti įvertinta, ar jos išvados iš esmės nepagrįstos, ar yra nedideli netikslumai, kurie nesudaro pagrindo visiškai ja nesivadovauti.

Vilniaus rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-159/99 buvo remiamasi eksperto išvada apie automobilių "Opel Omega" ir "Volga" susidūrimo mechanizmą. Ekspertas klaidingai nurodė, jog "Opel Omega" priekinio bamperio dešinysis kraštas galėjo kontaktuoti su GAZ užpakaliniu kairiuoju ratu. Byloje šis apsirikimas buvo ištaisytas, ekspertė teismo posėdyje paaiškino, jog klaida įvyko rašant. Tai visiškai patvirtino duomenys apie automobilių sugadinimą, užfiksuoti įvykio vietos protokole, pasirašytame šalių. Pirmosios instancijos teismas pagrįstai eksperto išvada rėmėsi kaip vienu iš įrodymų.

Vilniaus apygardos teismas, išnagrinėjęs bylą apeliacine tvarka, panaikindamas pirmosios instancijos teismo sprendimą ir atmesdamas ieškinį, nurodė, kad eksperto išvada buvo pasiremta kaip įrodymu, neatsižvelgiant į jos ydingumą, nes ekspertė nurodė aplinkybes, kurių faktiškai nebuvo. Toks apeliacinės instancijos argumentas neteisingas, nes neatsižvelgta į eksperto pateiktą išvados išaiškinimą teisme, kurį patvirtino kiti objektyvūs bylos duomenys.

Ekspertinio tyrimo metu ne visada gaunami pakankami ir tikslūs duomenys, reikalingi bylai išnagrinėti. Jeigu eksperto išvada yra ne kategoriška, o siejama su tam tikrų faktinių aplinkybių egzistavimu, tai teismas savo išvadas gali paremti eksperto išvada tik tada, jei eksperto nurodomas galimas faktines aplinkybes konstatuoja.

Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-1148/ 99 ekspertas pateikė tokią išvadą: "Jeigu avarijos metu Naujojo uosto gatvėje buvo leistas didžiausias gyvenvietėse važiavimo greitis (60 km/h), jeigu prieš avariją automobilio "Volkswagen Passat" darbinė stabdžių sistema buvo tvarkinga, Naujojo uosto gatvės važiuojamosios dalies dangą - sausas asfaltas, tai prieš avariją automobilio vairuotojo E.L. veiksmai - viršijo leistiną greitį ir todėl jis negalėjo sustabdyti automobilio iki kliūties...". Tokia išvada rodo, jog konstatuoti, kad vairuotojas E.L. viršijo leistiną greitį ir negalėjo sustabdyti automobilio iki kliūties, galima tik gavus duomenis apie: 1) didžiausią leistiną greitį įvykio vietoje; 2) automobilių stabdžių sistemos būklę įvykio metu; 3) kelio dangos būklę įvykio metu. Tokie duomenys paprastai turi būti surenkami ir pateikiami ekspertizei atlikti, o jei jų nepateikta - tolesnio teismo nagrinėjimo metu.

Dėl draudimo organizacijų atsakomybės

Atkreiptinas dėmesys į tokius atvejus, kai įstatymų ar sutartyje numatytais atvejais žalą atlygina draudimo įmonė arba ją padaręs asmuo ir draudimo įmonė. Draudiko atsakomybė yra sutartinė, todėl atsiranda tik tokiais pagrindais, kurie numatyti draudimo sutartyje (draudimo polise). Draudimo sutartis sudaroma draudimo rūšies taisyklių pagrindu (CK 462 str.), todėl teismas turi ištirti atitinkamos draudimo įmonės draudimo taisykles. Pagal jų nurodymus sprendžiama, ar draudikas prisiėmė atsakomybę už atsakovo padarytą žalą, ar jis atsako už visus išieškomus nuostolius, ar įvykis yra draudiminis ir pan. Šiuo atveju teismai pagal draudimo sutarties nurodymus turi spręsti, kas yra teisėtas transporto priemonės valdytojas.

Teismų praktikoje iškilo klausimų dėl CK 483 str. 4 d. taikymo, kai ieškinys buvo pareiškiamas žalą padariusiam ar už ją atsakingam asmeniui, o ne draudikui.

Ukmergės rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2- 1486/99 pagal ieškovo V.M. ieškinį atsakovei G.P. ieškinys buvo patenkintas, ir teismas nurodė, kad ieškovas nėra teisiniuose

santykiuose su trečiuoju asmeniu - draudimo įmone. Ieškovas gali, bet neprivalo reikalauti žalos atlyginimo iš trečiojo asmens (CK 175 str.), todėl atsakovą gali pasirinkti. Vilniaus apygardos teismas, palikdamas pirmosios instancijos teismo sprendimą nepakeistą, nurodė, jog CK 483 str. 4 d., numatanti draudimo įmonės (draudiko) ar žalą padariusio ir draudimo įmonės (draudiko) atsakomybę, nenumato asmens, padariusio žalą, atleidimo nuo atsakomybės.

Analogiškai buvo sprendžiamas žalą padariusio asmens atsakomybės klausimas, kai byloje dalyvavo ir draudikas (Kauno m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-17235/99, Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-213/99, Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 21029/99 ir kt.).

Šie argumentai ir išvados nepagrįsti. Turi būti atsižvelgiama, kad draudėjo turtinis interesas yra apdraustas. Civilinės atsakomybės draudimo atveju asmens turtinė atsakomybė už jo padarytą žalą pirmiausia yra užtikrinama draudimo įmonės lėšomis (rezervais, draudimo techniniais atidėjimais ir kt.). Tai išplaukia iš draudimo prievolės esmės. Draudiko atsakomybė yra sutartinė. Draudimo įmonės atlyginamų nuostolių dydį, rūšis ir tvarką apibrėžia draudimo sutartis ir civilinės atsakomybės draudimo taisyklės. Jeigu draudimo sutartyje nenumatyta kitokia žalos atlyginimo tvarka, tai draudikas privalo tiesiogiai atlyginti eismo įvykio metu padarytą žalą, esant draudimui įvykiui, neviršydamas draudimo sumos. Žalą gali atlyginti ją padaręs asmuo ir draudikas tuo atveju, jei žala viršija draudimo sumą, jeigu draudikas nėra įsipareigojęs atlyginti visų nuostolių rūšių (pvz., negautų pajamų, prekinės vertės netekimo ir kt.), jeigu draudėjas nepranešė draudikui apie žalos padarymą eismo įvykio metu, o tai sudaro pagrindą atsisakyti mokėti draudimo išmoką ar ją mažinti ir pan.

Draudiko civilinės atsakomybės atveju netaikytinas CK 175 str., kadangi trečiojo asmens atsisakymas nuo teisės reikalauti žalos atlyginimo iš draudiko prieštarautų prievolės iš draudimo sutarties esmei.

Teismai darė klaidų, kai vertino, kaip turi būti nustatomi draudiko atlyginami nuostoliai. Peržiūrėtose bylose teismų sprendimai buvo pakeisti dėl to, kad pirmosios instancijos teismai priteisdavo iš atsakovo - draudimo įmonės (draudiko) - nuostolius, nors tokių rūšių nuostolių atlyginimo nenumatė atitinkamos draudimo taisyklės.

Panevėžio m. apylinkės teismas civilinėje byloje Nr. 2-1979 patenkino ieškovo A.Š. reikalavimą atsakovui UAB "Hermis - draudimas" dėl žalos priteisimo, nes žala buvo atlyginta nevisiškai, draudikas į žalą įskaitė galimų panaudoti transporto priemonės likučių vertę.

Apeliacinės instancijos teismas panaikino šį teismo sprendimą ir ieškinį atmetė, nurodydamas, kad atsakovas yra sumokėjęs žalos atlyginimą, apskaičiuotą pagal atitinkamas civilinės atsakomybės draudimo taisykles. Jos numato, kad nustatant žalą dėl transporto priemonės sunaikinimo turi būti įskaičiuojama galimų panaudoti likučių vertė.

Manome, kad apeliacinės instancijos teismo išvados pagrįstos, kadangi draudiko atsakomybė yra sutartinė, ir atlyginami tokio dydžio ir rūšies nuostoliai ir tokia tvarka, kokia numatyta sutartyje.

Tokiais pat motyvais pakeistas teismo sprendimas civilinėje Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo byloje Nr. 2-213, o Vilniaus 2-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-3054 ieškovo L.B. ieškinys patenkintas iš dalies, nurodant, kad draudimo taisyklės nenumato atlyginti prekinės vertės netekimo.

Civilinėse bylose esančios draudimo taisyklės rodo, kad dažniausiai draudimo įmonės neprisiima atlyginti nuostolių dėl negalėjimo naudotis transporto priemone, dėl prekinės vertės netekimo, o į sunaikintų daiktų vertę turi būti įskaitoma galimų panaudoti liekanų vertė. Tai reiškia, kad draudikas neprisiėmė visiškos atsakomybės už padarytą žalą. Draudikas atlygins žalą tokiomis sąlygomis, kokiomis jis yra įsipareigojęs pagal sutartį, o likusi neatlyginta žala gali būti išieškoma iš draudėjo. Draudimo įmonės (draudiko) atsakomybės dydis gali nesutapti su ieškovui padaryta žala.

Teismai, sprenddami draudiko civilinės atsakomybės klausimą, turi išaiškinti, ar draudimo sutartis buvo įsigaliojusi ir galiojo žalos padarymo metu, ar žalos padarymo įvykis yra draudiminis, ar draudikas pagal Draudimo įstatymą ir atitinkamas draudimo taisykles atsako už visas reikalaujamų išieškoti nuostolių rūšis, taip pat ir kitas svarbias bylai aplinkybes.

Regreso į padariusį žalą asmenį teisė (CK 495 str.)

Civilinėse bylose dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, didesnio pavojaus šaltinio valdytojas atlygina šio šaltinio padarytą žalą todėl, kad pagal įstatymą yra už ją atsakingas. Tačiau valdytojas gali nesutapti su žala padariusiu asmeniu. Pavyzdžiui, didesnio pavojaus šaltinio valdytojas (darbdavys) atlygina jo darbuotojo šiuo šaltiniu padarytą žalą. Draudimo organizacija, išmokėdama draudimo išmoką už eismo įvykio metu sugadintą ar sunaikintą turtą, taip pat gali atlyginti kito asmens padarytą žalą.

Atgręžtiniam reikalavimui atsirasti būtina, kad:

- 1) asmuo žalą būtų atlyginęs;
- 2) žala būtų padaryta kito asmens;
- 3) nebūtų įstatymo numatytų apribojimų reikšti atgręžtinį reikalavimą.

Asmuo turi teisę iš žalą padariusio asmens prisiteisti žalą ar tą jos dalį, kuri atlyginta nesant paties regredento kaltės. Priteistinos žalos dydis nustatomas pagal tai, kiek atlyginimo yra išmokėjęs asmuo ir kiek tokio dydžio priteisimo neriboja įstatymas.

Atlyginant žalą, padarytą autoavarijoje, teismai išnagrinėjo 6 organizacijų ieškinius dėl atgręžtinio reikalavimo įmonių darbuotojams, kaltais veiksmais padariusiais žalą, vykdant darbo (tarnybos) pareigas, kurią organizacija jau atlygino tretiesiems asmenims. Teismai taikė atitinkamas DĮK normas dėl darbuotojo materialinės atsakomybės. Nustatant jos dydį, bylose buvo įrodymai apie darbuotojo darbo užmokestį, organizacijos realiai išmokėtą žalos atlyginimą tretiesiems asmenims ir patikrintas išmokų sumų pagrįstumas. Išnagrinėtose 9 bylose pagal draudimo organizacijų ieškinius teismai tikrino, ar draudimo organizacijos yra išmokėjusios žalos atlyginimą realiai, ar visas jos dydis yra pagrįstas, todėl CK 495 str. ir kitų įstatymų nurodymų iš esmės laikėsi.

Žalos atlyginimo būdas ir dydis (CK 496 str.)

Teisę į žalos atlyginimą turi sugadinto ar sunaikinto turto savininkas (CK 147 str.) arba asmuo, kuris nors ir nėra savininkas, bet valdo turta pagal įstatymus arba sutartį (CK 148 str.). Nuosavybės ir valdymo daiktinės teisės turi būti ginamos nuo bet kokių pažeidimų, todėl šių teisių turėtojai gali jas ginti reikšdami ieškinį.

Kiti asmenys, naudojantys transporto priemones teisės aktų nustatyta tvarka (pagal panaudos, nuomos ar kitas sutartis, juridinio asmens pažymėjimą ir kt.) gali neturėti daiktinės valdymo teisės. Tačiau dėl transporto priemonės sugadinimo jų interesai taip pat nukenčia. Teismams kėlė problemų, ar turi reikalavimo teisę dėl transporto priemonės sugadinimo padarytos žalos atlyginimo asmuo, nesantis jos savininku. Pavyzdžiui, Kretingos rajono apylinkės teismo civilinėse bylose Nr. 2-659/99, 2-127/99 apeliacinės instancijos teismas panaikino pirmosios instancijos teismo sprendimus dėl to, kad ieškinius pareiškė ne sugadintos transporto priemonės savininkas. Kitose bylose teismai ėmėsi priemonių CPK 37 str. tvarka ieškova - ne transporto priemonės savininką pakeisti kitu ieškovu - savininku. Tokia praktika neteisinga. Turi būti atsižvelgiama, jog teisės aktų nustatyta tvarka transporto priemonę naudojančio asmens interesai taip pat pažeisti, ir jie turi būti ginami (CPK 5 str.). Jam suvaržoma naudotis teisėtai gauta transporto priemone, sutrukdoma grąžinti savininkui tokios pat būklės turta, kokį gavo, ir pan. Todėl teisę į žalos atlyginimą turi asmuo, naudojantis transporto priemonę teisės aktų nustatyta tvarka (pvz., pagal panaudos, nuomos sutartis).

Autoavarijos metu žala dažniausiai padaroma asmenims ar organizacijoms priklausančioms transporto priemonėms. Apibendrintų bylų nagrinėjimo laiku nebuvo teisinių aktų, reguliuojančių kelių transporto priemonių, kaip specifinės turto rūšies, įvertinimo kriterijus ir tvarką. Bendrieji nuostatai dėl žalos atlyginimo buvo CK 496 str., kur išdėstyti žalos atlyginimo būdai. Jame yra nurodymas, jog, be žalos atlyginimo natūra, turi būti visiškai atlyginami nuostoliai, nustatomi pagal CK 227 str. Be šių įstatymų, teismai turėjo taikyti ir kitus norminius aktus, kaip antai 1999 m. gegužės 25 d. Lietuvos Respublikos turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymą, kiek jame pateiktos nuostatos dėl turto vertinimo gali būti pritaikytos transporto priemonių ar kito turto vertei nustatyti.

Vertinant apibendrinimo medžiagą ir išvadas būtina pažymėti, jog Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro ir finansų ministro 2000 m. balandžio 17 d. Nr. 120/2000 m. balandžio 14 d. Nr. 101 įsakymu patvirtina Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka ir Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija, o tai formuos naują teisės aktais paremtą nuostolių, padarytų dėl kelių transporto priemonių apgadinimo, nustatymo praktiką. Šioje apibendrinimo dalyje paanalizuosime tuos atvejus, kai teismai darė principines klaidas.

CK 496 str. numato, kad žalą galima atlyginti natūra arba pilnutinai atlyginti padarytus nuostolius. Žalos atlyginimo natūra būdus numato pats įstatymas, išvardydamas jų nebaigtinį sąrašą. Atlyginant žalą bet kuriuo iš pasirinktų būdų turi būti siekiama atkurti iki teisės pažeidimo buvusią padėtį. Turtinės žalos atlyginimo atveju tai reiškia, kad turi būti atkurta arba ta turto būklė, kuri buvo prieš teisės pažeidimą, arba teisingai kompensuoti padaryti nuostoliai.

Žalos atlyginimo natūra įstatyme nurodyti būdai yra: 1) pateikti tos pat rūšies ir kokybės daiktą; 2) pataisyti sužalotą daiktą. Gali būti ir kiti panašūs žalos atlyginimo būdai, kurie užtikrintų nukentėjusiojo asmens turtinės padėties atkūrimą.

Įvairios aplinkybės lemia, kad atlyginti žalą natūra dažnai yra neįmanoma. Tai susiję su objektyviomis ir subjektyviomis priežastimis. Automobilio iki avarijos buvusią būklę ir kokybę apibūdina daug kriterijų: tai ir automobilio markė ("Ford", "Audi" ir pan.), ir modelis ("Ford Scorpio", "Audi A4" ir pan.), eksploataavimo trukmė, skaičiuojama nuo jo pagaminimo, automobilio variklio tūris ir galia, variklio naudojama kuro rūšis, automobilio rida, automobilio kuro padavimo sistema (įpurškimo ar karbiuratorinė), taip pat jo papildoma įranga, netgi spalva ir kt. Tokia kriterijų gausa, turint galvoje, kad turto savininkas ne visada pageidauja vietoj sugadinto automobilio gauti tokią pat, rodo, jog atlyginti žalą natūra šiuo būdu gali būti neįmanoma. Parenkant žalos atlyginimo būdą teismas turi atsižvelgti į įstatymo nurodymus, šalių interesus, taip pat ir ieškovo nuomonę dėl žalos atlyginimo būdo parinkimo.

Apibendrintose bylose teismai tokio žalos atlyginimo būdo netaikė.

Sužaloto daikto pataisymas numatytas kaip alternatyvus žalos atlyginimo natūra variantas, tačiau irgi nebuvo plačiai taikytas. Tai susiję su objektyviomis priežastimis. Su tokiu būdu turi sutikti ir atliekamo darbo kokybe turi būti užtikrintas nukentėjusysis. Bylose yra susitarimų dėl žalos atlyginimo, kai už žalą atsakingi asmenys geru juo įsipareigoja atlyginti žalą.

Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-255/99 atsakovai A.G. ir J.R. įsipareigojo iki 1999 m. kovo 10 d. atlikti sugadinto automobilio remontą, o po jo šalys susitarė remonto darbų kokybę ir automobilio techninę būklę įvertinti konkrečioje autoserviso įmonėje ir techninę būklę patvirtinti techninių apžiūrų centro aktu, leidžiančiu automobilį eksploatuoti. Daugiau ginčų byloje neiškilo.

Kretingos rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-39/99 ieškovė R.B. sudarė sutartį su atsakovu A.I. dėl jos autoįvykio metu sugadinto automobilio remonto, o atsakovas R.N., atsakingas už žalą, įsipareigojo tiekti detales ir apmokėti už darbą.

Ieškovė pareiškė reikalavimus atsakovui A.I. už remontui pateiktų detalių pasisavinimą, o atsakovui R.N. dėl žalos atlyginimo, nes remontą A.I. padarė nekokybiškai ir jai tenką jį remontuoti iš naujo. Teismai ieškinį atmetė, nes ieškinys A.I. nebuvo įrodytas, o dėl R.N. konstatavo, kad jis savo sutartinius įsipareigojimus vykdė.

Anykščių rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-15/99 atsakovas V.M. įsipareigojo suremontuoti automobilį, remonto eigoje pasirūpinti detalėmis ir medžiagomis, padengti visas remonto išlaidas, rūpintis automobilio remontu. Kai automobilis buvo suremontuotas nekokybiškai, ieškovas pareiškė reikalavimus priteisti jam kalkuliacijos būdu apskaičiuotą žalą. Ją sudarė būtina suma nekokybiško remonto trūkumams ištaisyti. Ieškinys buvo patenkintas.

Abiem atvejais teismas tinkamai įvertino šalių sudarytą susitarimą dėl žalos atlyginimo būdo. Kai deliktinių santykių dalyviai sudaro susitarimus dėl žalos atlyginimo būdo, žalos atlyginimas iš nesutartinių santykių virsta sutartiniais ir turi būti vykdomas pagal bendrusius prievolių vykdymo principus (CK 176 str.), o sutarties nutraukimas ar pakeitimas galimas CK 177 str. numatyta tvarka. Bendrieji prievolinės teisės nuostatai turi būti taikomi ir tada, kai atsakovai nevykdo susitarimų atlyginti žalą ne natūra, bet sumokant nuostolius. CK 227 str. 3 d. numato, kad nuostolių dydis gali būti nustatomas šalių susitarimu, todėl, esant susitarimui dėl žalos dydžio, ieškovas neprivalo kitais įrodymais patvirtinti nuostolių dydžio, o įgyja teisę reikalauti vykdyti iš sutarties kilusią prievolę (CK 165, 176 str.).

Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-6138/ 99 ieškovas pareiškė ieškinį atsakovui E.G. dėl 2800 Lt žalos atlyginimo ir pateikė atsakovo įsipareigojimą iki 1999 m. balandžio 31 d. sumokėti 2800 Lt už avarijos nuostolius. Teismas ieškinį patenkino, taikė CK 483 str. Manytume, kad šiuo atveju šalis siejo sutartiniai santykiai ir turėjo būti taikomi sutarčių vykdymo nuostatai (CK 176 str., 177 str.). Ieškovas neprivalo įrodinėti žalos padarymo fakto ir dydžio, jeigu įstatymo nustatyta tvarka nenuginčytas susitarimas dėl žalos atlyginimo dydžio ir būdo.

Apibendrintos bylos rodo, kad transporto priemonių sugadinimu padaryta žala buvo atlyginama nuostolių priteisimu už realiai atlikto remonto išlaidas, numatomo atlikti remonto apskaičiuotas išlaidas, priteisiant nuostolius už nepataisomai sugadintą automobilį, taip pat priteisiant kitos rūšies kreditoriaus nuostolius, numatytus įstatyme (CK 227 str.).

Transporto priemonės sugadinimo dydis nustatomas sudarant sugadintų detalių, mazgų ar agregatų sąrašą, įvertinant sugadinimo pobūdį ir mastą. Duomenys apie tai yra kelių eismo įvykio protokole, transporto priemonių apžiūros protokole ar kituose dokumentuose, atitinkančiuose CPK 57 str. Jei skirtinguose dokumentuose užfiksuoti nevienodi sugadinimai, tai turi būti kruopščiai ištirta ir nustatyta, kokie sugadinimai buvo padaryti autoavarijos metu. Reikėtų atsižvelgti į dokumentų surašymo sąlygas, galimybę jų surašymo metu apžiūrėti automobilio detales, mazgus ir agregatus, dokumentą surašiusiojo asmens kvalifikaciją ir kitas turinčias įtakos aplinkybes.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2- 93/99 pagal ieškovo S.P. ieškinį atsakovui UAB "Avižienių komunalininkas" pirmosios instancijos teismas 1999 m. sausio 18 d. sprendime argumentavo, kad detalių sugadinimai yra užfiksuoti kelių policijos pažymoje, administracinio teisės pažeidimo protokolo priede ir pagal lokalizaciją sutampa su avarinio automobilio apžiūros akte nurodytais apgadinimais. Didesnis jų kiekis paaiškinamas tuo, kad Kelių policijos pareigūnų atliekama sugadintų transporto priemonių apžiūra įvykio vietoje yra tik išoriška, atliekama ne specialisto.

Tačiau tokie neatitikimai ne visada įvertinami ir dėl to netiksliai nustatomas nuostolių dydis.

Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-5496/ 99 ieškovė Ž.Č. prašė priteisti 1207 Lt žalos atlyginimą iš atsakovo B.S., kuris, važiuodamas atbuline eiga, sugadino ieškovės automobilio galinį bamperį, galinį sparną, įbrėžė priekines dureles. Apeliacinės instancijos teismas, pakeisdamas pirmosios instancijos teismo sprendimą, 1999 m. lapkričio 25 d. nutartyje nurodė, kad kelių policijos pažymoje, autoįvykio schemeje nenurodyta, jog buvo sugadintos priekinės durelės. Atsižvelgiant į atsakovo automobilio judėjimo kryptį ir susidūrimo mechanizmą, ieškovės automobilio priekinės durelės nebuvo sugadintos šio autoįvykio metu. Žalos atlyginimas buvo sumažintas iki 862 Lt.

Kiekvienu žalos atlyginimo atveju teismas turi aiškintis, ar jau atliktas transporto priemonės remontas. Jeigu tai iš tikrųjų įvykę, tai turi būti reikalaujama pateikti įrodymus apie faktiškai remontui išleistas išlaidas, ir pagal jas nustatytinas padarytos žalos dydis.

Remonto kaštus sudaro remonto darbų vertė, dažymo darbų vertė, keičiamų dalių naujomis vertė (nuvertinant dalis dėl nusidėvėjimo), dažymo medžiagų vertė, papildomų išlaidų vertė. Skaičiuojant remonto darbų išlaidas taikomi vidutiniai remonto darbų įkainiai, atitinkantys technologijos lygį, ir vadovaujamosi gamyklų - gamintojų rekomenduojamais laiko normatyvais. Atsarginių dalių, reikalingų atstatomajam remontui, kainos, atsižvelgiant į Lietuvos rinkos sąlygas, yra pakoreguotos originalių dalių kainos.

Teismai ne visada remontui panaudotų atsarginių dalių vertę mažino pagal jų amortizacijos laipsnį. Šiuo atveju į automobilio nuvertėjimą dėl eksploataavimo atsižvelgti būtina, nes žalos atlyginimu siekiama sugadinto turto vertę atkurti iki tos, kuri buvo prieš teisės pažeidimą. Dėl to atsakovas turi atlyginti ne visą naujų keičiamų detalių vertę, o jos dalį, mat buvo sugadintos ne naujos detalės, o jau atitinkamai susidėvėjusios. Praktikoje teismai dažniausiai tuo vadovavosi, o jei remontui buvo naudojamos jau panaudotos detalės, tai nusidėvėjimas nebuvo skaičiuojamas.

Teismai turi reikalauti duomenų apie transporto priemonių nuvertėjimą. Klaipėdos m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-810/99 ieškovas AB "Sabinos autotransportas" prašė priteisti žalos atlyginimą 8331 Lt, iš kurių 7324 Lt sudarė naujų detalių pirkimo išlaidos. Teismas 1999 m. kovo 25 d. sprendimu ieškinį patenkino iš dalies, naujų remontui pirktų detalių vertę sumažino 20 proc., vadovaudamasis Komisijos privalomam registruoti turtui įvertinti prie Finansų ministerijos 1998 m. liepos 24 d. nutarimu Nr. 3 nustatytais nuvertėjimo normomis. Teismo išvada, kad naujų remontui panaudotų dalių nuvertinimas reikalingas, yra pagrįsta, bet netiksliai taikytas Komisijos privalomam registruoti turtui įvertinti prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos nutarimas. Šios komisijos nutarimais nustatomos vidutinės rinkos kainos brangiam turtui bei paveldimam ar dovanojamam nekilnojamam ar kilnojamam turtui, kuriam nustatyta teisinė registracija arba nustatyta dovanojimo nutarties sudarymo notarinė forma, bet jos netaikomos nuostoliams nustatyti žalos atlyginimo atvejais. Dabartiniu metu turi būti taikoma minėtos Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka ir Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija.

Teismai darė klaidų, nuvertindami ne vien remontui naudojamas detales, bet ir dažymo medžiagas. Pavyzdžiui, Šilutės rajono apylinkės teismas, 1999 m. gegužės 17 d. sprendimu priteisdamas žalą ieškovui R.M., sumažino nuostolių dydį 60 proc. dažymo medžiagų vertės, atsižvelgdamas į automobilio nusidėvėjimą. Apeliacinės instancijos teismas šį sprendimą paliko nepakeistą. Tokia pozicija neteisinga, nes automobilio remonto metu būtinos dažyti detalės gali būti padengiamos tik nauja dažų danga, šios išlaidos yra neišvengiamos, todėl nemažintinos. Tokia nuostata yra ir minėtoje Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijoje.

Praktikoje buvo bylų, kai ieškovai vietoje remontuotinių detalių įsigijo naujų ir reikalavo padengti realias tokio remonto išlaidas. Teismai tokius reikalavimus sprendė nevienodai.

Vilniaus m. 2-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2- 1055/99 ieškovas V.D. prašė priteisti iš atsakovo L.V. 2615 Lt, nes šis neatlygino visų nuostolių. Atsakovas pateikė atsikirtimus, kad ieškovas variklio dangtį, priekinį kairįjį sparną, galines kairės pusės duris ir ratų diskus ne remontavo, kaip tai nurodė specialistai, o keitė naujais. Apylinkės teismas ieškinį patenkino ir motyvavo, kad visos pakeistos detalės buvo sugadintos avarijos metu, ieškovas patyrė nuostolius, o atsakovas nepagrįstai atsisako juos atlyginti. Apeliacinės instancijos teismas 1999 m. kovo 22 d. nutartimi priteistą žalos atlyginimo sumą sumažino iki 758 Lt. Kolegija nurodė, kad nėra įrodymų, jog ieškovo išvardytos detalės turi būti keičiamos naujomis. Atsakovas privalo atlyginti detalių remonto išlaidas, todėl jos priteistinos pagal remonto išlaidų kalkuliaciją.

Tokia išvada yra pagrįsta, nes remiasi bendraisiais prievolių vykdymo principais. Prievolės turi būti vykdomos ekonomiškiausiu būdu, o žalos atlyginimo atveju tai reiškia, kad atsakovas turi kompensuoti tas išlaidas, kurios būtinos sugadinto turto pirmykštei būklei atkurti. Jeigu nustatyta, kad sugadintos detalės gali būti remontuojamos, bet neprivalo būti keičiamos, tai ekonomiškai tikslinga atlikti remontą būtent šiuo numatytu būdu. Ieškovas gali pasirinkti kitą remonto būdą - pakeisti naujomis detales, kurios gali būti suremontuotos. Tačiau šiuo atveju ieškovas vykdytų

netikslingą remontą, išleisdamas jam lėšų daugiau, negu racionaliai būtina sugadinto turto būklei atstatyti. Atsakovas neprivalo atlyginti visos tokio remonto sumos, o nuostoliai apskaičiuotini pagal tai, kiek būtina išleisti lėšų ieškovo sugadintam turtui pataisyti.

Atlyginant žalą už realiai atliktą remontą turi būti patikrinama, ar tikslinga buvo sugadintą transporto priemonę atkurti, nes šios aplinkybės turi įtakos atlygintinos žalos dydžiui. Jeigu atkūrimo kaštai siekia transporto priemonės rinkos vertę iki avarijos, tai gali būti daroma išvada, jog tokio automobilio atkūrimas yra netikslingas ir nuostoliai turėtų būti nustatomi nesiremiant remontui būtiniais kaštais ar realiai remontui išleistomis lėšomis. Apibendrintos bylos rodo, kad yra paplitusi tokia teismų praktika didesnių sugadinimų atveju: kai transporto priemonę atkurti netikslinga, laikyti ją sunaikinta, o nuostolių dydį nustatyti pagal transporto priemonės vardinę rinkos vertę prieš apgadinimą ir likutinę vertę po avarijos. Jeigu savininkas pasinaudojo ar ketina pasinaudoti automobilio likučiais (remontuoti, nors ir esant netikslingam remontui, realizuoti likusias dalis ar pan.), tai jų vertė įskaitytina į transporto priemonės rinkos vertę prieš apgadinimą, ir taip nustatoma padaryta žala. Jeigu savininkas nesiekia pasinaudoti automobilio likučiais, tai transporto priemonės vardinė rinkos vertė iki avarijos laikytina padarytais nuostoliais. Atsakovas įgyja reikalavimo teisę pripažinti jam nuosavybės teisę į sugadintą transporto priemonę, kaip išmokėjęs jos vertę (CK 4 str. 2 d. 4 p., Draudimo įstatymo 15 str. 2 d.).

Toks nuostolių nustatymo būdas ne visada buvo nuosekliai taikomas.

Trakų rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-877/99 pagal ieškovo Elektrėnų "Versmės" gimnazijos ieškinį atsakovui A.G. ieškovas prašė priteisti 1680Lt už numatomą atlikti remontą eismo įvykio metu sugadintam automobiliui IŽ-2715. Transporto priemonės vardinė vertė iki avarijos buvo nustatyta 1000 Lt, o likutinė vertė 203 Lt. Apylinkės teismas ieškinį visiškai patenkino ir motyvavo, kad ieškovo automobilis nebuvo visiškai sunaikintas, todėl turi būti atlyginamos jo pataisymo išlaidos.

Apeliacinės instancijos teismas 1999 m. liepos 1 d. nutartimi teismo sprendimą pakeitė, priteisė žalą atlyginimą sumažino iki 800 Lt ir nurodė, kad automobilio vardinės vertės prieš autoįvykį ir likutinės vertės po avarijos skirtumas sudarys atlygintinus nuostolius. Tokia apeliacinės instancijos išvada ir teismų praktika pagrįsta. Transporto priemonės sunaikinimas nereiškia fizinio šio objekto išnykimo. Tai toks jo ekonominės ar ūkinės vertės netekimas, kai transporto priemonės negalima naudoti pagal paskirtį be remonto, o jam reikalingos didelės išlaidos, lyginant su paties objekto verte. Toks įstatymo taikymas užtikrina realų nuostolių atlyginimą nukentėjusiajam ir orientuoja žalą prievolinių santykių dalyvių vykdyti žalą atlyginimo prievolę racionaliai, ekonomiškai bei neleidžia nukentėjusiajam pagerinti savo turčinės padėties labiau už tą, kuri buvo iki jo teisių pažeidimo.

Panašiai buvo sprendžiama nustatant nuostolių dydį tais atvejais, kai ieškovas neremontuotą automobilį pardavė. Neremontuotos transporto priemonės realizavimas bet koku būdu (parduodant, atiduodant į sąvartyną, mainant, dovanojant ar pan.) rodo, jog pasinaudota likutine transporto priemonės verte po avarijos. Ieškovui nenurodžius iš tikrųjų gautos sumos po realizacijos, teismai rėmėsi specialistų apskaičiuota likutine automobilio verte po avarijos.

Ignalinos rajono apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2- 56/99 ieškovas A.P. prašė priteisti 1818 Lt nuostolių, nes atsakovas UAB "Ignalinos autobusų parkas" neatlygino visos žalos. Automobilio atstatomojo remonto kaštai 3871 Lt, o nuostoliai kartu su kitomis išlaidomis sudaro 4424 Lt. Draudimo organizacija atlyginusi tik 2606 Lt

Pirmosios instancijos teismas nustatė, kad ieškovas automobilio neremontavo. Transporto priemonės vardinė vertė iki avarijos buvo 4656 Lt, o likutinė vertė po avarijos 2262 Lt. Ieškovas negalėjo nurodyti, už kokią realią sumą realizavo sugadintą automobilį, pirkimo-pardavimo sutartyje nurodyta 300 Lt. Teismas argumentavo, kad ieškovas pasinaudojo 2262 Lt likutine automobilio verte po avarijos, o 2606 Lt jam atlygino draudimo organizacija, todėl žala jam yra atlyginta, ir ieškinį atmetė.

Tokios išvados pagrįstos, todėl kad turi būti įskaitoma realiai panaudota likutinė transporto priemonės vertė po avarijos.

Pateikti pavyzdžiai rodo, kad svarbu tiksliai nustatyti automobilio vertę, buvusią iki avarijos. Pasitaikė klaidų, kai transporto priemonės vertė buvo supainiojama su pirkimo-pardavimo dokumentuose nurodoma kaina ir automobilio įsigijimo kaina laikoma transporto priemonės sunaikinimu padarytais nuostoliais.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje pagal ieškovo G.K., UAB "Automobilis", ieškinį atsakovui UAB "Butina" buvo atmesta ieškinio dalis dėl transporto priemonės sugadinimu padarytų nuostolių priteisimo, nes bendrovė automobilį įsigijo už 1427 Lt, o sugadintą pardavė pagal pirkimo-pardavimo sutartį už 2300 Lt ir nuostolių nepatyrė (civilinė byla Nr.2-482/99). Šio teismo civilinėje byloje pagal ieškovo R.K. ieškinį atsakovui Z. K. buvo atmesta ieškinio dalis dėl automobilio sugadinimu padarytų nuostolių, nes ieškovas pirkęs automobilį už 2000 Lt, o sugadintą pardavęs pagal pirkimo-pardavimo sutartį už 4000 Lt, todėl nuostolių neturėjęs.

Tokia pozicija neteisinga, nes nepagrįstai automobilio įsigijimui išleistos lėšos ar pirkimo-pardavimo sutartyje nurodytos sumos laikomos automobilio verte. Būtina vadovautis nuostatomis, jog kaina už konkretų turtą yra reliatyvus vertės patvirtinimas, padarytas konkrečių pardavėjų ir pirkėjų tam tikromis aplinkybėmis. Tuo tarpu žalos padarymo atveju netenkamas arba sumažinamas turto naudingumas, esantis tuo metu. Transporto priemonės naudingumą tam tikru metu nusako ne įsigijimo metu sumokėta pinigų suma, o jo vertė, kaip naudingumo tam tikru metu matas. Turto vertinimas apima duomenis apie turto būklę, jo tinkamumą naudoti ir tikėtiną piniginę vertę rinkoje, todėl yra pagrindo vadovautis atliktais vertinimais, nustatant nuostolių dydį transporto priemonių sunaikinimu ar nustatant atkūrimo (remonto) kaštus. Šie duomenys naudojami vertinant turtą, nepriklausomai nuo to, kieno jis - fizinio asmens, ar įmonės, kuri ilgalaikį turtą įkainoja ir rodo apskaitoje įstatymų nustatyta tvarka.

Vilniaus m. 4-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2- 383/99 pagal ieškovo Vilniaus pasienio policijos rinktinės ieškinį atsakovams A.P. ir V.K. buvo nustatyta, jog automobilis sunaikintas, o nuostoliai įvertinti kaip skirtumas tarp automobilio balansinės vertės 86 481 Lt pagal 1997 m. gruodžio 10 d. priėmimo-pardavimo aktą ir automobilio likutinės vertės 9285 Lt, nustatytos po avarijos, įvykusios 1998 m. rugpjūčio 9 d. Buhalterinės apskaitos pagrindų įstatymo 16 str. numato, kad įmonės ar organizacijos ilgalaikis turtas apskaitoje įkainojamas ir rodomas įsigijimo arba perkainota (iš naujo įvertinta) verte Vyriausybės nustatyta tvarka, balanse - likutine verte (įsigijimo arba perkainotos vertės ir nusidėvėjimo skirtumas). Turto vertės atvaizdavimas apskaitoje paprastai neatspindi tikrosios turto vertės rinkoje žalos padarymo metu. Buhalterinės apskaitos pagrindų įstatymo 16 str. leidžia perkainoti įmonės ar organizacijos turtą, todėl nustatyta tvarka įvertinus turtą gauta transporto priemonės vardinė vertė prieš autoavariją turi būti naudojama nustatant įmonei ar organizacijai padarytą žalą.

Teismai nevienodai aiškino įstatymą dėl nuostolių dydžio nustatymo, kai žalos atlyginimas užsitęsė, ir dėl objektyvių priežasčių pakito rinkoje buvusi sugadintos ar sunaikintos transporto priemonės vertė. Transporto priemonių vertinimo duomenys rodo, jog naudotų automobilių vertė rinkoje iki 2000 m. mažėjo. Tuo atveju, kai nuostoliai buvo apskaičiuojami taikant vardinę automobilio vertę iki avarijos, kilo klausimas, ar taikytina analogiško automobilio vertė avarijos metu, ar teismo sprendimo priėmimo metu. Pirmiausia būtina pabrėžti, kad nepriklausomai nuo transporto priemonės įvertinimo laiko, tai turi būti analogiško sugadintam automobiliui įvertinimas, t. y. tos pat markės, modelio, to paties ar panašaus variklio darbinio tūrio ir galingumo, o ypač maksimaliai tokios pat eksploataavimo trukmės, skaičiuojamos nuo automobilio pagaminimo.

Kauno apygardos teismas, nagrinėdamas bylą apeliacine tvarka, rėmėsi ieškovo automobilio, pagaminto 1989 m., sugadinto avarijoje 1993 m., įvertinimu, atliktu pagal 1995 metų rinkos kainas.

Ieškovas kasaciniame skunde nurodė, kad taikant 1995 m. rinkos kainas buvo gautas jo automobilio vertės neatitinkantis, ne 4, o 6 metų senumo automobilio įvertinimas. Toks argumentas pagrįstas ir kasacinės instancijos teismo nutartyje nurodyta, kad netinkamai įstatymas taikytas nustatant nuostolių dydį (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo civilinė byla Nr. 3K-3-481/2000).

Transporto priemonių sugadinimu ar sunaikinimu padaryti nuostoliai gali būti nustatomi visomis CPK 57 str. numatytomis įrodinėjimo priemonėmis. Dėl turto vertinimo instituto atsiradimo ir išvystymo būtina aptarti turto vertintojo parengiamų dokumentų įrodomąją reikšmę ir vietą tarp kitų įrodymų.

Turto vertinimas - tai nešališkas turto vertės nustatymas taikant įstatymo numatytus turto vertės nustatymo metodus, apimantis vertintojo nuomonę apie turto būklę, jo tinkamumą naudoti bei tikėtiną piniginę vertę rinkoje. Turto vertinimo ataskaita surašoma raštu ir turi juridinę galią, jeigu ji atitinka Turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymo 23 str. Ji laikoma teisinga, kol nenuginčyta įstatymų nustatyta tvarka.

Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka nurodo, jog transporto priemonės vertinimo dokumentai yra transporto priemonės apžiūrėjimo aktas, pažyma apie transporto priemonės rinkos vertę (likutinę vertę, prekinės vertės netekimą), įvertinimo ataskaita, kalkuliacija. Šie dokumentai gaunami turto vertintojui - fiziniam asmeniui, atitinkančiam nustatytus išsilavinimo ir profesinės patirties kvalifikacijos reikalavimus, vykdant savo veiklą. Todėl tai yra vienas iš rašytinių įrodymų rūšių (CPK 73 str.) ir vertintinas kartu su kitais įrodymais. Nors vertintojo išvada dažnai vadinama eksperto išvada, neretai ir teismų dokumentuose, tačiau tai neteisinga. Pagal Civilinio proceso kodekso 87-92 straipsnius eksperto išvada yra specialių žinių mokslo, meno, technikos ar amato srityje taikymo metu gautas aktas, kai ekspertizė skiriama, atliekama ir įforminama civilinio proceso įstatymo nustatyta tvarka. Turto vertintojo išvada, gauta nesilaikant Civilinio proceso kodekso nurodymų, nėra eksperto išvada. Jeigu byloje ginčijama turto vertintojo išvada, ar reikalingos specialios žinios žalos dydžiui nustatyti, teismas gali skirti ekspertizę (CPK 87 str.).

Kauno m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr.2-607/99 atsakovai apeliaciniame ir kasaciniame skunde kėlė klausimus dėl neteisingo transporto priemonių atkūrimo kaštų dydžio nustatymo ir ginčijo apskaičiuotą sugadinto automobilio rinkos vertę. Lietuvos apeliacinio teismo 1997 m. rugsėjo 9 d. nutartyje, panaikinant žemesnių instancijų sprendimus, teisingai nurodyta, jog atsakovams ginčijant žalos dydį, kuris apskaičiuotas UAB Kauno nepriklausomų autoekspertų biuro išvadoje, tikslinga paskirti ekspertizę.

Iš to darytina dar viena išvada, kad išlaidos, susijusios su turto įvertinimu, nelaikytinos išlaidomis ekspertams ar ekspertinėms organizacijoms (CPK 108 str. 1 p.), o laikytinos kreditoriaus kitomis išlaidomis (CK 227 str. 2 d.), reikalingomis sugadinimams nustatyti ir įkainoti.

Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-2455/99 ieškovė O.T. įrodinėjo jai padarytus nuostolius dėl UAB "Automobilių ekspertizė" atlikto atkūrimo kaštų apskaičiavimo. Transporto priemonės sugadinimu padaryta žala buvo įvertinta 2000 Lt. Pirmosios instancijos teismas, sumažindamas žalos dydį iki 1500 Lt, nurodė, kad esant tokiems automobilio sugadinimams neteisinga priteisti 2000 Lt (CPK 11 str. 7 d.).

Apeliacinės instancijos teismas, pakeisdamas teismo sprendimą teisingai nurodė, jog tokiu pagrindu sumažinti nustatyta tvarka apskaičiuotų nuostolių dydį negalima. Be atsakovo paaiškinimų, jog žalos dydis nerealus, nėra objektyvių įrodymų apie kitokį nuostolių dydį, o turi būti atlikta visų byloje esančių įrodymų analizė ir įvertinimas.

Autoavarijos metu padaroma žala ir kitam turtui arba kreditorius turi kitokių būtinų išlaidų, kurios pagal įstatymą turi būti atlyginamos (CK 227 str. 2 d.). Nuostoliais kaip kreditoriaus turėtomis išlaidomis teismai pripažino kelių transporto priemonės transportavimo iš įvykio vietos išlaidas, jos nugabenimo į remonto vietą, saugojimo išlaidas, sugadintų valstybinių transporto priemonės registracijos numerių įsigijimo išlaidas, skelbimų spaudoje, susijusių su bylos aplinkybių nustatymu, išlaidas, išlaidas sugadinimams įvertinti ir žalos dydžiui nustatyti ir kt. Kiekvienu atveju turi būti sprendžiama, ar jos buvo tikrai reikalingos.

Vilniaus m. 1-ojo apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-1210/99 ieškinys buvo patenkintas, be kitų išlaidų, priteista ir 304 Lt už kalkuliacijos sudarymą.

Vilniaus apygardos teismas 1999 m. balandžio 16 d. nutartimi šį teismo sprendimą pakeitė, ieškinio dalį dėl kalkuliacijos išlaidų priteisimo atmetė, kadangi kalkuliacija buvo atlikta po to, kai ieškovė suremontavo mašiną ir turėjo duomenis apie jos iš tikrųjų patirtus nuostolius, todėl skaičiuoti nuostolius nereikėjo.

Šie argumentai pagrįsti. Tačiau kreditorius nepraranda teisės į sugadinimų nustatymui ir įvertinimui išleistos sumos atlyginimą tada, kai kreipiasi į teismą dėl skaičiavimo būdu nustatytų nuostolių priteisimo, o vėliau automobilį suremontuoja ir nuostolių dydį nustato pagal realiai atlikto remonto išlaidas; kai nuostolių įvertinimas būtinas dėl to, kad sugadinimai yra dideli ir reikia nustatyti, ar tikslinga atlikti remontą, ar kitais panašiais atvejais, priklausomai nuo bylos aplinkybių.

Nemažai problemų teismams kėlė klausimas dėl nuostolių - kreditoriaus negautų pajamų - priteisimo. Negautos pajamos gali būti iš ūkinės veiklos ar įsipareigojimų vykdymo gautinos lėšos, kurios negautos dėl to, kad transporto priemonės ar kito turto sunaikinimu ar sugadinimu ūkinė veikla ar įsipareigojimų įvykdymas buvo sutrikdytas. Šias numatomas pajamas reikia tiksliai apskaičiuoti ir įrodyti, jog buvo realios galimybės jas gauti. Jos negali būti tik planuojamos, t. y. galėjusios būti, bet galėjusios ir nebūti.

Panevėžio m. apylinkės teismo civilinėje byloje Nr. 2-936/99 ieškovas prašė priteisti 259 Lt nuostolių dėl priverstinės prastovos, nes 25 dienas jis negalėjo dirbti pagal patentą dėl taksi automobilio sugadinimo.

Pirmosios instancijos teismas šią ieškinio dalį atmetė motyvuodamas, kad jis niekuo nepagrįstas, nes neįtikėtina, jog ieškovas nedirbo 25 dienas, kai sąmatoje nurodyta darbo laiko norma remontui yra 29 valandos.

Apeliacinės instancijos teismas apylinkės teismo sprendimą pakeitė ir nuostolius už prastovą priteisė, nes ieškovas dėl automobilio sugadinimo dirbti negalėjo.

Apeliacinės instancijos teismo pozicija pagrįsta tik iš dalies. Akivaizdu, kad ieškovo ūkinė veikla, iš kurios jis turėjo nuolatinės pajamas, buvo sutrikdyta. Jis neteko pajamų, jų gavimas ateityje buvo ne spėjamas, o realiai galimas, ir sutriko dėl transporto priemonės sugadinimo. Tik apeliacinės instancijos teismas be pagrindo nemotyavo, ar galėjo būti priteisiamos negautos pajamos už 25 dienas, įvertinus būtinas laiko sąnaudas sugadinimų dydžiui nustatyti, remontui pasiruošti (surasti remonto įmonę, prireikus pasirūpinti detalėmis ir pan.) ir jam atlikti. Teismas gali sumažinti negautų pajamų sumą, jei nustato, kad kreditorius nesiėmė visų priemonių transporto priemonę suremontuoti nedelsiant ir tuo prisidėjo prie nuostolių padidėjimo (CK 233 str. 2 d.).

Duomenys apie kreditoriaus negautas pajamas turi būti patvirtinti patikimais įrodymais. Vilniaus apygardos teismas 1999 m. lapkričio 11 d. nutartimi sumažino priteistą žalos atlyginimą 4080 Lt. Kolegija laikė, kad tokio dydžio negautos pajamos neįrodytos, nes ieškovas pateikė vienos dienos kasos pajamų orderį apie 120 Lt pinigų priėmimą už darbą savo automobiliu taksi įmonėje iki jo sugadinimo. Tokia išvada pagrįsta, kadangi vienos dienos įplaukos dar nerodo nuolatinių kreditoriaus pajamų, gaunamų naudojant transporto priemonę.

Dėl CK 497 str. taikymo

Šiame straipsnyje įtvirtintas mišrios kaltės bei atsakomybės principas. Mišri atsakomybė galima tada, kai dėl žalos atsiradimo yra ir nukentėjusiojo kaltė. CK 497 str. 1 d. numato, kad, įrodžius paties nukentėjusiojo kaltę dėl padarytos žalos atsiradimo arba padidėjimo, teismas privalo priklausomai nuo nukentėjusiojo kaltės laipsnio (o esant padariusiojo žalą kaltei, - priklausomai ir nuo jo kaltės laipsnio) atitinkamai sumažinti žalos atlyginimą arba reikalavimą atlyginti žalą atmesti. Kitaip sakant, nukentėjusiojo kaltė turi įtaką atsakovo civilinei atsakomybei - tiek jos taikymui, tiek ir atlygintinos žalos dydžio nustatymui. Pagal CK 497 str. 1 d. prasmę teismas turi atsižvelgti į nukentėjusiojo kaltę, pasireiškiančią dideliu neatsargumu. Paprastas neatsargumas jokios įtakos žalos atlyginimo dydžiui neturi ir nesudaro pagrindo mažinti žalos atlyginimą.

Civilinėje teisėje nėra nustatyta aiškių kriterijų, kaip turi būti atskiriamas paprastas ir didelis neatsargumas.

Neatsargumas yra toks asmens elgesys, kuris neatitinka normalių, paprastai reikalaujamų atidaus, atsargaus elgesio reikalavimų.

Paprastu nukentėjusiojo neatsargumu gali būti laikoma nekonkretizuotų bendrojo pobūdžio nurodymų nevykdymas elgtis atsargiai ir rūpestingai, nes konkrečioje situacijoje asmeniui gali būti sunku nuspręsti, kaip jam būtina pasielgti norint išvengti neigiamų pasekmių.

Dalyvavimas eisme yra gana pavojinga ir nesaugi veikla, todėl kiekvienas asmuo turi būti ypatingai atidus ir apdairus. Eismo tvarką, dalyvavimo jame sąlygas detalčiai reglamentuoja Kelių eismo taisyklės. Jose išdėstyti labai konkretūs, akivaizdūs ir nesudėtingi reikalavimai, todėl jų nevykdymas gali būti vertinamas kaip didelis neatsargumas. Svarbu yra ir tai, kad motorinės transporto priemonės vairuotojas dėl teorinio ir praktinio pasiruošimo bei vėlesnės individualios patirties Kelių eismo taisyklių reikalavimus suvokia kaip įprastinius ir minimalius. Bet kuris vairuotojas supranta greičio viršijimo, distancijos nesilaikymo ir panašių pažeidimų pavojų. Kiti dalyvaujantys eisme asmenys dėl savo patirties ir nuovokos supranta ar privalo suprasti, jog transporto priemonės kelia didesnę pavojų ir reikia elgtis labai apdairiai, kad pavojinga išeiti į kelią priešais artėjantį transportą, kad nesaugu palikti kelyje daiktų, galinčių sudaryti kliūtį ir pan. Esant duomenims, jog nukentėjusysis pažeidė Kelių eismo taisykles ar kitokiu būdu buvo neatsargus, turi būti svarstoma, ar tai yra didelis nukentėjusiojo neatsargumas. Dalyvaujančio eisme nukentėjusiojo didelis neatsargumas yra tuomet, kai jis numatė ar privalėjo numatyti žalingas pasekmes, kurias jam gali padaryti didesnio pavojaus šaltinis, ir leido šioms pasekmėms atsirasti.

Nukentėjusiojo didelis neatsargumas yra pagrindas mažinti žalos atlyginimo dydį arba reikalavimą atlyginti žalą atmesti, jeigu nustatyta, kad paties nukentėjusiojo veiksmai lėmė ar sąlygojo žalos atsiradimą. Nukentėjusiojo kaltė nėra preziumuojama, ją turi įrodyti šalis, nurodanti šią aplinkybę kaip savo atsikirtimų pagrindą (CPK 58 str.). Konstatavus didelį nukentėjusiojo neatsargumą būtina taikyti CK 497 str.1d.

Kiekvienas eismo dalyvis turi laikytis eismo tvarkos, o jo padarytas teisės pažeidimas, susijęs su eismo įvykio kilimu, žalos atlyginimo civilinėje byloje turi būti įvertintas. Reikia apsvarstyti, ar šio asmens pažeidimas turėjo įtakos eismo įvykio kilimui arba žalos padidėjimui.

Pavyzdžiui, Panevėžio miesto apylinės teismas nagrinėjo bylą pagal T.B. ieškinį atsakovei E.T. dėl žalos atlyginimo. Atsakovė įvažiavo į pagrindinį kelią, nepraleisdama tuo keliu važiuojančio ieškovo automobilio. Teismas padarė išvadą, kad šalių kaltė dėl eismo įvykio yra vienoda, ir todėl žalos atlyginimą sumažino. Teismas nurodė, kad ieškovas, viršydamas leidžiamą 40 km/h greitį ir važiuodamas 60 km/h greičiu, taip pat kaltas dėl eismo įvykio. Panevėžio apygardos teismas nesutiko su apylinkės teismo išvada dėl vienodos šalių kaltės. Kolegija padarė išvadą, kad didesnė kaltės dalis tenka atsakovei. Buvo nustatyta, kad ieškovas, važiuodamas leidžiamu 40 km/h greičiu, nebūtų galėjęs išvengti eismo įvykio. Tačiau didelis ieškovo neatsargumas, pasireiškęs nustatyto greičio viršijimu, turėjo įtakos žalai padidėti. Dėl didesnio greičio buvo didesnė susidūrimo jėga ir atitinkamai padidėjo žala. Kolegija nukentėjusiojo kaltę dėl žalos padidėjimo nustatė 10 proc. ir teismo sprendimą atitinkamai pakeitė (civilinė byla Nr. 2-173/99).

CK 497 str. 2 dalyje numatyta galimybė sumažinti atlygintinos žalos dydį, atsižvelgiant į fizinio asmens, padariusio žalą, turtinę padėtį. Galimybė sumažinti priteisiamą žalos atlyginimą siejama su fizinio asmens turtine padėtimi, tačiau nenustato konkretesnių taikymo nuostatų. Įstatymuose nepasakyta, kokia turi būti pažeidėjo turtinė padėtis, kad teismas galėtų žalos atlyginimą sumažinti. Todėl turtinė padėtis ir galimybė sumažinti žalą svarstoma remiantis teisingumo ir protingumo kriterijais (CPK 11 str. 7 d.). Manytume, kad teismai turi atsižvelgti į tokią padariusio žalą asmens turtinę padėtį, kai ji iki žalos atsiradimo buvo ypač sunki.

Taip pat būtų priimtina atsižvelgti, kad visos padarytos žalos išieškojimas dėl didelės atlygintinos sumos iš vieno pusės ir kaltininko sunkios turtinės padėties iš kitos pusės rodytų esant realiai neįmanomą pateiktų reikalavimų patenkinimą. Įstatymo suteiktos galimybės mažinti žalos atlyginimą taikymas negali būti tokio pobūdžio, kad leistų išvengti turtinės atsakomybės tais

atvejais, kai yra galimybių žalą atlyginti. Būtų teisinga ir pagrįsta mažinti žalos atlyginimą dėl aplinkybių, susijusių su kaltininko turtine padėtimi, kurios rodytų sunkią kaltininko turtinę padėtį žalos priteisimo momentu ir jos ilgalaikį pobūdį. Išimtinai gali būti vertinami atvejai, kai kaltininko sunkią turtinę padėtį lėmė neteisėti kalti paties kaltininko veiksmai. Taikant šią normą gali būti atsižvelgiama ir į kitų asmenų, gyvenančių kartu ar išlaikomų kaltininko, interesus. Taigi fizinio asmens padarytos žalos atlyginimo dydis gali būti mažinamas atsižvelgiant ne tik į jo turtinę padėtį, bet ir įvertinus individualias šeimynines, sveikatos, socialinio pobūdžio bei kitas svarbias aplinkybes, turinčias įtakos jo turtinei padėčiai.

Priteistinos žalos atlyginimo dydžio sumažinimas įmanomas tik tada, kai yra faktinės prielaidos šiai normai taikyti, o parenkant sumažinimo dydį ypatingą reikšmę įgyja teisingų proporcijų nustatymas.

Pavyzdžiui, Plungės rajono apylinkės teismas, nagrinėdamas AB "Lietuvos draudimas" ieškinį atsakovams A.D. ir R.S. dėl 29 230,89 Lt žalos atlyginimo (regreso tvarka), atsižvelgė į atsakovų sunkią turtinę padėtį bei kitas aplinkybes ir priteistinos žalos dydį sumažino iki 18 000 Lt (išieškojo iš abiejų atsakovų dalinės atsakomybės būdu po 9000 Lt ieškovo naudai). Teismas sprendimą motyvavo tuo, kad ieškinio kaina yra didelė, o atsakovai neturi pajamų ieškiniui padengti: R.S. atlieka būtinąją karinę tarnybą, o A.D. niekur nedirba, gyvena gausioje šeimoje. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, peržiūrėjęs bylą kasacine tvarka, teismų sprendimą ir nutartį pakeitė. Priteistą iš atsakovo R.S. žalos atlyginimą padidino iki 14 615, 45 Lt, iš atsakovo A.D. - iki 13 000 Lt. Kolegija nurodė, kad teismai, vienodai įvertindami abiejų atsakovų turtinę padėtį ir daugiau nei trečdaliu sumažindami priteistiną žalą, neteisingai aiškino ir taikė CK 497 str. 2 d. Atsakovai žalą padarė būdami neblaivūs, grubiai pažeisdami vairuotojams privalomai žinotinus Kelių eismo taisyklių reikalavimus, todėl net ir esant pakankamai duomenų apie sunkią kaltininkų turtinę padėtį, tokio pobūdžio aplinkybės neleidžia žymiai mažinti priteisiamos žalos atlyginimo. (civ. byla Nr. 2-179/99).

Galimybės visiškai atleisti pažeidėją nuo padarytos žalos atlyginimo, atsižvelgiant į jo turtinę padėtį, įstatymas nenumato. Tuo atveju, jei žala padaryta tyčia, į turtinę padėtį neatžvelgiama.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo

Civilinių bylų skyrius