**Likumprojekta „Grozījumi Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| **I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība** |
| 1. | Pamatojums | Likuma grozījumu projekts izstrādāts, pamatojoties uz nepieciešamību pilnveidot un papildināt spēkā esošās Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma (turpmāk – OCTA likums) normas, atbilstoši precizējot dažas OCTA likuma normas, kas jau ieviestas ar Eiropas Savienības direktīvām OCTA jomā, kas konsolidētas ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīvu 2009/103/EK par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību (turpmāk – Direktīva 2009/103/EK), kā arī ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regulas (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II) prasības un Eiropas Savienības Tiesas (turpmāk – EST) 2014. gada 4.septembra spriedumu lietā C-162/13 Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas, kuru risināšanai tiesību akta projekts izstrādāts, tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | **OCTA likums tā šobrīd spēkā esošajā redakcijā**:1. **neregulē šādus jautājumus** sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (turpmāk - OCTA) jomā:
* to, kam jāslēdz OCTA līgums attiecībā uz tirdzniecībai paredzētiem Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar tirdzniecības numura zīmēm, jo atbilstoši spēkā esošajam regulējumam tirdzniecības uzņēmums (komersants) ar šādiem transportlīdzekļiem drīkst piedalīties izmēģinājuma braucienos,
* OCTA polises nepieciešamību speciālajai militārajai tehnikai, kas reģistrējama Nacionālo bruņoto spēku reģistrā, jo attiecīgi grozījumi veikti arī Ceļu satiksmes likumā, definējot, kas ir speciālā militārā tehnika un vienlaikus paredzot, ka šādu tehniku reģistrē Nacionālie bruņotie spēki (iepriekš to reģistrēja Valsts tehniskās uzraudzības aģentūras traktortehnikas un tās vadītāju informatīvajā sistēmā),
* neierobežo apdrošināšanas līguma spēkā stāšanās termiņu, t.i., OCTA likumā nav noteikts termiņš, cik ilgā laikā pēc līguma noslēgšanas līgumam jāstājas spēkā,
1. **ir dažādi interpretējams** attiecībā uz:
* lēmuma par apdrošināšanas atlīdzību pieņemšanu,
* apdrošinātāja un biedrības „Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” (turpmāk – LTAB) tiesībām iesniegt regresa prasības,
1. **satur** **daļu novecojušu normu**, t.i.,attiecībā uz**:**
* lietotajiem terminiem, piem., termins „rēķins-uzziņa” tiek aizstāts ar „īpašumtiesību apliecību”, jo attiecīgi grozījumi veikti arī Ceļu satiksmes likuma 12.panta otrās daļas 3.punktā,
* Konsultatīvās padomes sastāvā esošo institūciju nosaukumiem,
* apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājuma kompensēšanu no OCTA Garantijas fonda, kas izveidots atbilstoši Direktīvas 2009/103/EK prasībām,
1. **pilnveidojams** attiecībā uz:
* apdrošināšanas līguma izbeigšanos pirms termiņa,
* personai un mantai nodarīto zaudējumu pozīcijām un to novērtēšanas un aprēķināšanas kārtību (piem., nesaņemto ienākumu aprēķināšanas kārtību, to, ka tiesība uz apdrošināšanas atlīdzību par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem (nemantisko kaitējumu) ir personiska, t.i., ka šāda tiesība nav mantojama u.c.),
* izdevumu pozīcijām, kas sedzamas no OCTA Garantijas fonda,
* apdrošinātāja pienākumiem pēc tā izstāšanās no LTAB,
* LTAB sniegtajiem pakalpojumiem OCTA jomā, kas šobrīd nav atrunāti OCTA likumā (*informāciju par piedāvātajiem apdrošināšanas līgumiem tieši no apdrošinātājiem, informāciju par apdrošināšanas līguma prēmijas piemaksas vai atlaides klasi, informāciju par transportlīdzekļu zaudējumiem laika posmā, kamēr transportlīdzeklis ir reģistrēts Latvijas Republikā*),

Ar likumprojektu paredzēts OCTA likumā veikt grozījumus, lai:1. precizētu un pilnveidotu esošo regulējumu,
2. izslēgtu novecojošo regulējumu:
* LTAB pienākumu no OCTA Garantijas fonda kompensēt apdrošinātāju noteikto apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu OCTA likumā noteiktajos gadījumos,
1. noteiktu jaunu regulējumu attiecībā uz:
* apdrošināšanas līguma spēkā stāšanos ne vēlāk kā 3 mēnešu laikā pēc apdrošināšanas līguma noslēgšanas,
* OCTA nepieciešamību speciālajai militārajai tehnikai,
* tirdzniecības uzņēmuma (komersanta) pienākumu noslēgt OCTA līgumus attiecībā uz tirdzniecībā pieņemtiem Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem,
* apdrošinātāju un LTAB tiesībām noteiktās situācijās iesniegt regresa prasības,
* to, ka turpmāk no OCTA Garantijas fonda netiks segti zagtu transportlīdzekļu nodarītie zaudējumi.

Ar šo likumprojektu ieviesto izmaiņu OCTA likumā detalizēts apraksts:1. **visā OCTA likumā** vārdi „līzinga ņēmējs” tiek aizstāti ar vārdiem „transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs”, jo praksē apdrošinātājiem, slēdzot apdrošināšanas līgumus (it sevišķi, ja līgums tiek slēgts izmantojot distances saziņas līdzekļus) ne vienmēr ir iespējams pārliecināties par to, vai konkrētā persona ir līzinga ņēmējs.
2. **1.pantā**:
* 12.punkts papildināts ar jaunu nosacījumu, ka par transportlīdzekli OCTA likuma izpratnē ir uzskatāma arī speciālā militārā tehnika, kas reģistrējama Nacionālo bruņoto spēku reģistrā, jo speciālā militārā tehnika ir transportlīdzeklis, un atbilstoši Direktīvai 2009/103/EK katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka civiltiesiskā atbildība par to transportlīdzekļu lietošanu, kas parasti atrodas tās teritorijā, ir apdrošināta (Direktīvas 2009/103/EK 3.panta pirmā daļa). Direktīvas 2009/103/EK izpratnē „transportlīdzeklis” ir jebkurš mehāniskais transportlīdzeklis, kas paredzēts braukšanai pa sauszemi un ko dzen uz priekšu mehāniskā enerģija, un kas nav sliežu transports, un jebkura piekabe, neatkarīgi no tā, vai tā ir piekabināta (Direktīvas 2009/103/EK 1.panta 1.punkts).
* 14.punktā precizēts termins „transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs”:
* vārdu „pilnvaras” aizstājot ar vārdu „patapinājuma”, jo Civillikuma 2289. panta (*ar pilnvarojuma līgumu viena puse (pilnvarnieks, uzdevuma ņēmējs) uzņemas izpildīt otrai (pilnvaras devējam, pilnvarotājam, uzdevuma devējam) - zināmu uzdevumu, bet pilnvaras devējs apņemas pilnvarnieka rīcību atzīt sev par saistošu*) izpratnē pilnvarojuma līgums nav lietošanas tiesību piešķiršanas līgums, jo ar pilnvaru pilnvarotājs uzdod veikt pilnvarniekam konkrētus uzdevumus, nevis nodod sev piederošu lietu lietošanā,
* vārdus „ceļu satiksmē” aizstājot ar vārdiem „atbilstoši tam paredzētajai funkcijai”, ņemot vērā EST sprieduma lietā C-162/13 *Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d*  secinājumus (*Direktīvas 72/166/EEK 3.p.1.p. minētais jēdziens “transportlīdzekļu lietošana” aptver jebkādu transportlīdzekļa izmantošanu, kas atbilst šī transportlīdzekļa parastajai funkcijai, tādējādi šis jēdziens var attiekties uz traktora manevru saimniecības pagalmā, lai šķūnī novietotu piekabi, ar kuru šis traktors ir aprīkots),* kā arī lai apdrošinājuma ņēmējiem būtu skaidrība, ka OCTA attiecībā uz transportlīdzekļiem veicama ne tikai tad, ja transportlīdzekli izmanto ceļu satiksmē, bet arī jebkurā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, jo atbilstoši Ceļu satiksmes likuma 1.panta 7.punktā ietvertajai ceļu satiksmes negadījuma (turpmāk – CSNg) definīcijai CSNg var būt noticis jebkurā vietā, kur iespējama transportlīdzekļa braukšana, ja tajā iesaistīts transportlīdzeklis.
1. **3.pantā**:
* otrā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai saistībā ar grozījumiem OCTA likuma 1.panta 14.punktā izslēgtu vārdus „ceļu satiksmē” un noteiktu, ka transportlīdzekļa īpašniekam (izņemot līzinga gadījumā) ir pienākums noslēgt OCTA līgumu, ja to nav noslēdzis transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs;

- trešajā daļā tiek noteikts, kādām personām nav nepieciešams veikt OCTA:1) tiesīgajam lietotājam, kas ir darba tiesiskajās vai dienesta attiecībās *(kā līdz šim bija noteikts spēkā esošajā OCTA likuma 3.panta otrās daļas redakcijā*); 2) transportlīdzekļa īpašniekam, kurš normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā no uzskaites noņemtu transportlīdzekli nodevis tirdzniecībai tirdzniecības uzņēmumam (komersantam) (*jauna norma, kura konceptuāli saskaņota ar Ceļu satiksmes drošības direkciju (turpmāk – CSDD). Grozījuma būtība ir noteikt, ka turpmāk tirdzniecības uzņēmums (komersants) būs atbildīgs par OCTA veikšanu tirdzniecībai paredzētiem transportlīdzekļiem un līdz ar to transportlīdzekļa īpašniekam nebūs jābūt atbildīgam par OCTA veikšanu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas nodoti tirdzniecībā*),3) personai, kura ar tirdzniecībai paredzētu transportlīdzekli, kas aprīkots ar tirdzniecības numura zīmēm piedalās ceļu satiksmē izmēģinājuma braucienā (*jauna norma, kura konceptuāli saskaņota ar CSDD. Grozījuma būtība ir saistīta ar iepriekšējo grozījumu (OCTA likuma 3.panta trešās daļas 2.punkta piedāvāto redakciju) un paredz noteikt, ka personai, kura ar tirdzniecībai paredzētu transportlīdzekli piedalās ceļu satiksmē izmēģinājuma braucienā, nav nepieciešams noslēgt OCTA līgumu, jo tirdzniecības uzņēmums (komersants) būs atbildīgs par OCTA veikšanu šādiem transportlīdzekļiem. Transportlīdzekli nododot tirdzniecības uzņēmumam (komersantam), apdrošināšanas līgums automātiski zaudēs spēku pirms termiņa, un transportlīdzekļa īpašniekam, kas transportlīdzekli būs nodevis tirdzniecībā tirdzniecības uzņēmumam (komersantam), pastāvēs iespēja saņemt atpakaļ neizmantoto apdrošināšanas prēmijas daļu.*  1. **5.pantā**:
* pirmās daļas 2.punktā aizstāti vārdi „citā valstī” ar vārdiem „Eiropas Ekonomikas zonas valstī vai Šveices Konfederācijā”, lai konkretizētu, kas domāts ar vārdiem „citā valstī” un būtu saprotams, ka ar vārdiem „citā valstī” nav domātas trešās valstis, piem., Krievija, Baltkrievija u.c., bet gan Eiropas Ekonomikas zonas valstis vai Šveices Konfederācija, jo atbilstoši Direktīvas 2009/103/EK 15.panta 1.punktam, ja transportlīdzekli nosūta no vienas dalībvalsts uz otru, tad par riska dalībvalsti uzskata galamērķa dalībvalsti 30 dienas no dienas, kurā pircējs ir akceptējis piegādi, pat ja transportlīdzeklis nav oficiāli reģistrēts galamērķa dalībvalstī. No kā izriet, ka dalībvalstij, uz kuru nosūta transportlīdzekli, jānodrošina, ka attiecībā uz šādu transportlīdzekli ir veikta OCTA.
* pirmās daļas 5.punkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai papildus jau spēkā esošajam regulējumam atrunātu to, ka tirdzniecības uzņēmums (komersants) slēdz standartlīgumu arī attiecībā uz Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti tirdzniecībai. Atbilstoši spēkā esošajam OCTA likuma regulējumam tirdzniecības uzņēmumam (komersantam) nav pienākuma noslēgt apdrošināšanas līgumus attiecībā uz Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem, kas paredzēti tirdzniecībai, savukārt transportlīdzekļa īpašniekam, nododot transportlīdzekli tirdzniecībā, nepastāv iespēja izbeigt spēkā esošo OCTA līgumu. Turpmāk transportlīdzekli nododot tirdzniecības uzņēmumam (komersantam), apdrošināšanas līgums automātiski zaudēs spēku pirms termiņa, un transportlīdzekļa īpašniekam, kas transportlīdzekli būs nodevis tirdzniecībā tirdzniecības uzņēmumam (komersantam), pastāvēs iespēja saņemt atpakaļ neizmantoto apdrošināšanas prēmijas daļu.
1. 6.panta pirmā un otrā daļa tiek papildināta, lai precizētu un atsevišķi noteiktu, ka robežapdrošināšanas līgums ir spēkā arī Šveices Konfederācijā, jo praksē līdz šim ar Eiropas Ekonomikas zonas (turpmāk – EEZ) valstīm tika saprasta arī Šveices Konfederācija, tomēr Šveices Konfederācija nav EEZ valsts.
2. **9.pantā**:
* Pirmās daļas 3.punktā aizstāti vārdi “citā valstī” ar vārdiem „ Eiropas Ekonomikas zonas valstī vai Šveices Konfederācijā”, lai konkretizētu, kas domāts ar vārdiem “citā valstī” un būtu saprotams, ka ar vārdiem “citā valstī” nav domātas trešās valstis, piemēram, Krievija, Baltkrievija u.c., bet gan Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācija,
* pirmās daļas 6.punkts precizēts, lai noteiktu, ka attiecībā uz visiem tirdzniecībai paredzētiem transportlīdzekļiem, ko tirdzniecības uzņēmums (komersants) aprīkojis ar tirdzniecības numura zīmēm transportlīdzekļu pārvietošanai uz tirdzniecības vai glabāšanas vietu vai arī izmēģinājuma braucieniem ar šādu transportlīdzekli, slēdzams standartlīgums uz tirdzniecības numura zīmes derīguma termiņu, vai uz 12 mēnešiem Valsts tehniskās uzraudzības aģentūras izsniegtām tirdzniecības numura zīmēm tirdzniecībai paredzētajiem transportlīdzekļiem, kā arī vārdi „tirdzniecības numura karte” aizstāti ar vārdiem „tirdzniecības numura zīme”, ievērojot 03.11.2015. grozījumus Ministru kabineta 2007. gada 18. decembra noteikumos Nr.876 "Transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumi", no kuriem izriet, ka tirdzniecības numura zīmes izsniedz un tām atbilstošas tirdzniecības numura kartes transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā noformē CSDD tirdzniecībai paredzētu transportlīdzekļu pārvietošanai uz tirdzniecības vai glabāšanas vietu vai izmēģinājuma braucieniem ar tirdzniecībā pieņemtiem transportlīdzekļiem (*spēkā esošo noteikumu 62.punkts*). Līdz ar to atbilstoši spēkā esošajam regulējumam CSDD nevis izsniedz tirdzniecības numura kartes, bet tās noformē transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā.
* ceturtā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai konkretizētu brīdi, kad apdrošināšanas līgums stājas spēkā un papildus spēkā esošajam regulējumam tiek noteikts, ka apdrošināšanas līgumam jāstājas spēkā ne vēlāk kā 3 mēnešu laikā pēc tā noslēgšanas, lai samazinātu to gadījumu skaitu, kad OCTA līgumi stājas spēkā pēc apdrošināšanas sabiedrībai izsniegtās licences apdrošināšanas veikšanai darbības apturēšanas.
* pants tiek papildināts ar piekto daļu, t.i., OCTA likuma 9.panta spēkā esošās ceturtās daļas 2.teikums par apdrošināšanas līguma termiņa beigām tiek izteikts kā 9. panta piektā daļa.
1. **9.1 pantā**:
* pirmās daļas 2.punkta „b” apakšpunkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai precizētu to, kas domāts ar vārdiem „citā valstī” un vienlaikus termins „rēķins-uzziņa” tiek aizstāts ar „īpašumtiesību apliecību”, jo attiecīgi grozījumi veikti arī Ceļu satiksmes likuma 12.panta otrās daļas 3.punktā, to izslēdzot, t.i., izslēdzot no likuma dokumentu „rēķins — uzziņa”, kuru izsniedzis komersants, kas nodarbojas ar transportlīdzekļu tirdzniecību, kā vienu no īpašumtiesību apliecinošiem dokumentiem, jo tā vietā tiek izsniegta īpašumtiesību apliecība atbilstoši 03.11.2015. grozījumiem Ministru kabineta 2007. gada 18. decembra noteikumos Nr.876 "Transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumi".
* pirmās daļas 2.punkta „e” apakšpunkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai precizētu normas, kas attiecas uz nepieciešamajiem datiem apdrošināšanas līguma noslēgšanai gadījumos, kad transportlīdzeklis nodots tirdzniecībā tirdzniecības komersantiem (uzņēmumiem), atsakoties no datiem, kas norādīti tirdzniecības numura kartēs, un tā vietā iekļaujot nosacījumu, ka līguma slēgšanā izmantojami dati, kas norādīti transportlīdzekļu tirdzniecībai paredzētā reģistrā atbilstoši 03.11.2015. grozījumiem Ministru kabineta 2007. gada 18. decembra noteikumos Nr.876 "Transportlīdzekļu un to numurēto agregātu tirdzniecības noteikumi".
1. **10.pantā**:
* panta ievaddaļa tiek papildināta, paredzot iespēju izbeigt apdrošināšanas līgumu pirms termiņa līzinga gadījumā arī transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam transportlīdzekļa turētājam (ja tas noslēdzis attiecīgo apdrošināšanas līgumu), jo atbilstoši Komerclikuma normām (466.p.) pēc līzingā nodotās lietas pieņemšanas par visiem riskiem ir atbildīgs līzinga ņēmējs. Līdzīgi grozījumi veikti arī 10.panta piektās daļas ievaddaļā, paredzot iespēju līzinga gadījumā arī transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam transportlīdzekļa turētājam saņemt atpakaļ neizmantoto apdrošināšanas prēmijas daļu,
* pirmās daļas 4.punkts tiek precizēts, lai vienādotu regulējumu attiecībā uz līguma izbeigšanu fiziskām un juridiskām personām:
* 4.punktu attiecinot uz juridiskās personas likvidācijas gadījumiem (ja tiek likvidēta juridiska persona - transportlīdzekļa īpašnieks vai līzinga gadījumā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais turētājs),
* 5.punktu attiecinot uz gadījumiem, kad mainās juridiskās personas nosaukums (*līdzīgi kā esošajā regulējum*ā) un ja tiek mainīts fiziskas personas vārds vai uzvārds (*jauna norma, jo bieži praksē ir gadījumi, kad mainās tieši fiziskas personas uzvārds, un persona vēlas izbeigt apdrošināšanas līgumu pirms termiņa, bet normatīvais regulējums tādu iespēju neparedz*).
* pirmā daļa tiek papildināta ar jauniem punktiem, kad apdrošināšanas līgumu var izbeigt pirms termiņa:
* ja apdrošinātājam anulēta licence OCTA veikšanai, lai personai pastāvētu iespēja izbeigt esošo apdrošināšanas līgumu un noslēgt jaunu (ja persona tā vēlas). Licences anulēšanas gadījumā atbilstoši Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likuma 149.panta pirmajā daļā noteiktajam apdrošināšanas sabiedrība nedrīkst slēgt jaunus līgumus, grozīt spēkā esošo apdrošināšanas līgumu nosacījumus vai pagarināt to darbības termiņu, bet turpina pildīt no noslēgtajiem apdrošināšanas līgumiem izrietošās saistības. Informācija par licences anulēšanu tiek publicēta oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis”, līdz ar to atbilstoši Oficiālo publikāciju un tiesiskās informācijas likuma 2.panta otrajā daļā noteiktajam oficiālā publikācija ir publiski ticama un saistoša, un var kalpot kā pierādījums, iesniedzot apdrošinātājam pieteikumu par apdrošināšanas līguma izbeigšanu pirms termiņa.
* ja uzsākta apdrošinātāja likvidācija, lai personai pastāvētu iespēja izbeigt esošo apdrošināšanas līgumu un noslēgt jaunu (ja persona tā vēlas). Sabiedrības likvidācijas gadījumā atbilstoši OCTA likuma 11.panta otrajā daļā noteiktajam, apdrošināšanas līgumos noteiktās saistības izpilda likvidācijas komisija vai likvidators, bet, ja sabiedrībai nepietiek līdzekļu – LTAB, nodrošinot saistību izpildi no Garantijas fonda. Apdrošināšanas un pārapdrošināšanas likuma 163.panta pirmajā daļā ir noteikts, ka apdrošināšanas sabiedrības likvidācijas gadījumā saistības, kas izriet no apdrošināšanas līgumiem, kurus noslēgusi attiecīgā sabiedrība, izpildāmas tāpat kā saistības, kas izriet no citiem šīs sabiedrības noslēgtajiem apdrošināšanas līgumiem. Ziņas par likvidācijas procesa uzsākšanu tiek publicētas oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis”, un līdz ar to šī informācija ir publiski ticama un saistoša un var kalpot kā pierādījums, iesniedzot apdrošinātājam pieteikumu par apdrošināšanas līguma izbeigšanu pirms termiņa. Vienlaikus ziņas par likvidācijas procesa uzsākšanu tiek publicētas Finanšu un kapitāla tirgus komisijas mājaslapā internetā un Eiropas Savienības oficiālajā izdevumā "Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis",
* ja transportlīdzeklim mainās identifikācijas numurs - praksē šādi gadījumi ir ļoti reti, kad transportlīdzeklim tiek mainīts identifikācijas numurs, bet tomēr šādi gadījumi ir sastopami, līdz ar to labāks risinājums šādos gadījumos ir nevis apdrošināšanas līguma izbeigšana automātiski, kā tas ir spēkā esošajā redakcijā (*ja transportlīdzekli pārreģistrē tādēļ, ka mainās identifikācijas numurs, apdrošināšanas līgums pārreģistrācijas brīdī zaudē spēku automātiski*), bet, ja persona vēlas, paredzot viņai iespēju izbeigt apdrošināšanas līgumu pirms termiņa, iesniedzot pieteikumu apdrošinātājam.
* piektās daļas 2.punkts tiek precizēts, paredzot iespēju OCTA likuma 10.panta pirmās daļas 5., 6., 7. un 8.punktā minētajos gadījumos saņemt atpakaļ neizmanto apdrošināšanas prēmijas daļu.
* sestā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, to pārstrukturizējot un sadalot esošo regulējumu apakšpunktos, lai vieglāk būtu uztvert normas būtību, kā arī veikti nelieli precizējumi esošajā regulējumā:
* izslēgta norma par to, ka līgums zaudē spēku automātiski transportlīdzekļa pārreģistrācijas brīdī,  ja transportlīdzeklim mainās identifikācijas numurs, jo tādi gadījumi praksē ir ļoti reti un ar jaunajiem grozījumiem, ja persona vēlēsies šādos gadījumos izbeigt līgumu, viņa turpmāk varēs to izbeigt pēc pašas vēlēšanās,
* esošais regulējums tiek papildināts ar jauniem gadījumiem, kad līgums automātiski zaudē spēku transportlīdzekļa pārreģistrācijas brīdī: 1) transportlīdzeklis, kam ir ārvalsts numura zīme, tiek reģistrēts Latvijas Republikā (*iepriekš šāds regulējums OCTA likumā nebija atrunāts; praksē apdrošināšanas līgums, kas tika slēgts uz 30 dienām saskaņā ar OCTA likuma 9.panta pirmās daļas 3.punktu attiecībā uz transportlīdzekli, kas reģistrēts citā EEZ dalībvalstī vai Šveices Konfederācijā un no attiecīgās dalībvalsts tika pārvests uz Latviju, pie transportlīdzekļa reģistrācijas Latvijā nezaudēja spēku, ja apdrošināšanas polisē norādītais transportlīdzekļa īpašnieks citā valstī reģistrēto transportlīdzekli reģistrēja Latvijā uz sava vārda (t.i., sevi norādīja kā transportlīdzekļa īpašnieku), bet, ņemot vērā Direktīvas 2009/103/EK preambulas 27.punktā minēto ([..]jāveic pasākumi, lai atvieglotu apdrošināšanas seguma saņemšanu par transportlīdzekļiem, kas ievesti no vienas dalībvalsts otrā, pat ja transportlīdzeklis vēl nav reģistrēts galamērķa dalībvalstī. Būtu jāparedz iespēja piemērot pagaidu izņēmumu no vispārējā noteikuma, kas nosaka riska dalībvalsti. Trīsdesmit dienas pēc dienas, kurā transportlīdzeklis pircējam piegādāts, darīts pieejams vai nosūtīts, galamērķa dalībvalsts būtu jāuzskata par riska dalībvalsti), nav pieļaujams, ka šādi apdrošināšanas līgumi turpina darboties arī pēc transportlīdzekļa pārreģistrācijas Latvijā, jo mērķis noslēgt OCTA līgumu uz 30 dienām ir noteikts, lai šādu citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli nogādātu līdz Latvijai un tad attiecīgi saskaņā ar normatīvo aktu prasībām to reģistrētu Latvijā un veiktu citas nepieciešamās darbības, lai ar transportlīdzekli piedalītos ceļu satiksmē*),

2) transportlīdzeklim izsniegtas taksometru numura zīmes (*Šobrīd praksē ļoti bieži transportlīdzekļa īpašnieki pēc OCTA polises iegādes transportlīdzekli, kuram sākotnēji nav izsniegtas taksometru numura zīmes, pārreģistrē un saņem taksometra numura zīmes, lai transportlīdzekli izmantotu citiem transportlīdzekļa izmantošanas mērķiem, nekā sākotnēji norādīts, slēdzot OCTA līgumu. Grozījumu būtība ir turpmāk nepieļaut šādas situācijas un nodrošināt to, ka apdrošinātāji spēj noteikt atbilstošu apdrošināšanas prēmijas apmēru līguma noslēgšanas brīdī atkarībā no patiesā transportlīdzekļa izmantošanas mērķa, kā to paredz OCTA likuma 12.panta pirmā daļa),*3) ja transportlīdzeklis noņemts no uzskaites un nodots tirdzniecībā tirdzniecības uzņēmumam (komersantam). * sestā prim daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai papildus spēkā esošajam regulējumam noteiktu, ka arī līzinga gadījumā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam transportlīdzekļa turētājam ir tiesības saņemt atpakaļ neizmantoto apdrošināšanas prēmijas daļu, ja apdrošināšanas līgums zaudē spēku automātiski transportlīdzekļa pārreģistrācijas brīdī,
* septītās daļas 1.punkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai noteiktu, ka līzinga gadījumā apdrošināšanas līgums nezaudē spēku transportlīdzekļa pārreģistrācijas brīdī, ja mainās transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa īpašnieks (līzinga kompānija), bet transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs nemainās.
1. **13.panta** otrā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, precizējot, ka, slēdzot apdrošināšanas līgumu līzinga gadījumā, apdrošināšanas prēmijas apmēra noteikšanai transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs (*spēkā esošajā redakcijā – līzinga ņēmējs*) tiek pielīdzināts transportlīdzekļa īpašniekam, jo attiecībā uz šo normu, nebija iespējams piemērot tehnisko grozījumu, ka visā likuma tekstā termins „līzinga ņēmējs” (attiecīgā locījumā) tiek aizstāts ar vārdiem „transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs” (attiecīgā locījumā).
2. **14.pantā** paredzēts izslēgt ceturto daļu, lai turpmāk Garantijas fondam nebūtu jākompensē OCTA likuma 14.panta otrajā un trešajā daļā noteiktie apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumi. Turpmāk šādu sociālo lomu, piešķirot noteikta veida atlaides OCTA likumā minētajiem subjektiem, varētu uzņemties tikai OCTA apdrošinātāji, jo apdrošinātāji ir tie, kas nosaka apdrošināšanas prēmijas apmēru, ievērojot transportlīdzekļa veidu, izmantošanas mērķi un citus risku ietekmējošos faktorus (OCTA likuma 12.panta pirmā daļa). Turklāt papildu finansiālais slogs nebūtu jāuzliek saskaņā ar OCTA likumu izveidotajam Garantijas fondam, kura izveidošanas nepieciešamība un funkcijas ir noteiktas Direktīvā 2009/103/EK. Šāds regulējums par to, ka apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājums valsts līmenī tiek noteikts ar likumu un turklāt vēl tas ir kā pienākums arī attiecībā uz Garantijas fondu segt šo samazinājumu, nav vērojams ne Lietuvā, ne Igaunijā, nedz arī citās Eiropas Savienības dalībvalstīs. Saistībā ar grozījumiem OCTA likuma 14.pantā attiecīgi grozījumi nepieciešami OCTA likuma 51.panta trešās daļas 2.punktā, to izslēdzot, un 57.panta pirmajā daļā, izslēdzot pirmās daļas 2.teikumu par to, kā tiek rēķināta parakstītā apdrošināšanas prēmija gadījumos, kad apdrošinātājs noteicis apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu, ko atbilstoši spēkā esošajam regulējumam kompensē no Garantijas fonda.
3. **17.pantā:**
* ceturtā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai papildus spēkā esošajam regulējumam noteiktu to, ka ne tikai institūcijām, bet arī apdrošinātājiem ir tiesības no OCTA informācijas sistēmas saņemt datus bez maksas,
* septītā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai papildus spēkā esošajam regulējumam noteiktu to, ka gadījumos, kad apdrošinātājs vairs nav LTAB biedrs un/vai ir uzsākta apdrošinātāja likvidācija, apdrošinātājam vai tā tiesību pārņēmējam ir jāievēro spēkā esošie normatīvie akti, tai skaitā LTAB saistošie norādījumi, kas attiecas uz apdrošināšanas atlīdzību regulēšanas procesu. Šāds grozījums nepieciešams, lai apdrošinātājam būtu iespēja izmantot OCTA informācijas sistēmu un tam būtu pienākums ievadīt OCTA informācijas sistēmā OCTA likuma 59.panta trešajā daļā paredzēto informāciju, vienlaikus sedzot arī administratīvās izmaksas, kas saistītas ar sistēmas uzturēšanu.

12) **18.pants** izteikts jaunā redakcijā, lai papildus spēkā esošajam regulējumam noteiktu, ka tiesība uz apdrošināšanas atlīdzību par nemateriālajiem zaudējumiem (nemantisko kaitējumu) ir personiska, t.i., ka šādas tiesības nepārriet uz cietušās personas mantiniekiem, jo cietušā prasība par morālā kaitējuma (par personai nodarīto nemateriālo zaudējumu) atlīdzināšanu ir tīri personiska un saistīta tikai un vienīgi ar cietušā personu, cietušās personas ciešanām. Arī Civillikuma 704.pantā noteikts, ka “Tiesības, kas bijušas piešķirtas vienīgi mantojuma atstājēja personai, uz mantiniekiem nepāriet”. Civillikuma 1770. pants paredz, ka ar zaudējumu jāsaprot katrs mantiski novērtējams pametums. Tāpat arī Civillikuma 1772. pantā par jau cēlušos zaudējumu ir norādes uz zaudējumu jēdziena saturu – tagadējās mantas samazinājums, vai arī sagaidāmās peļņas atrāvums. Ņemot vērā, ka termins “nemateriālie zaudējumi” neatbilst civiltiesību teorijā nostiprinātajam zaudējumu jēdzienam, jo zaudējumi ir tikai mantiski novērtējamas vērtības, 18.pants tiek precizēts, lai tiktu lietota juridiski atbilstoša terminoloģija.1. **19.pants papildināts ar ceturto daļu**, lai juridiskās noteiktības nolūkā precizētu, ka OCTA likuma 19.panta trešajā daļā ietvertie apmēri ir attiecināmi vienīgi uz bezstrīdus kārtībā izskatāmajiem gadījumiem. Ja šādā kārtībā izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība nesniedz pilnīgu apmierinājumu CSNg cietušajai trešajai personai, uzskatot, ka aprēķinātā apdrošināšanas atlīdzība naudas izteiksmē ir lielāka nekā saskaņā ar OCTA likuma 19. panta trešajā daļā noteikto kārtību, tad trešajai personai ir tiesības, iesniedzot pamatojumu, vērsties pie apdrošinātāja vai LTAB (ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda) ar lūgumu pārskatīt pieņemto lēmumu par apdrošināšanas atlīdzību, nepieciešamības gadījumā vēršoties tiesā ar prasības pieteikumu pret apdrošinātāju vai LTAB (ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksājama no Garantijas fonda).
2. **20.panta** pirmā daļa tiek precizēta, papildus spēkā esošajam regulējumam 1.punktā atrunājot, ka ārstēšanās izdevumos ietilpst arī ceļa izdevumi par nogādāšanu mājās no ārstniecības iestādes, kurā CSNg cietusī persona nogādāta vai griezusies pati pēc CSNg, un to, ka atlīdzināmi ir izdevumi arī par neatliekamās medicīniskās palīdzības brigādes sniegto palīdzību cietušajai personai, un 2.punktā nosakot, ka zaudējumi sakarā ar cietušās personas ārstēšanu ir arī personas, kas kopj CSNg cietušo bērnu, nesaņemtie ienākumi par ārstniecības iestādes apliecināto darbnespējas laiku, kas aprēķināti OCTA likuma 21.pantā noteiktajā kārtībā.
3. **21.pantā**:

otrā daļa precizēta attiecībā uz to, kā aprēķināmi nesaņemtie ienākumi:* 1.punktā attiecībā uz cietušo personu, kura CSNg brīdī uzskatāma par darba ņēmēju, paredzot, ka no aprēķinātās cietušās personas vidējās izpeļņas atskaitāmi ir arī „nodokļi (ja tādi maksājami)”.
* 2.punktā attiecībā uz cietušo personu, kura CSNg brīdī nav uzskatāma par darba ņēmēju, bet gūst ienākumus, precizējot, ka nesaņemtos ienākumus veido summa, kuru aprēķina, iepriekšējo 12 mēnešu ienākumu summu dalot ar mēnešu skaitu, un no kuras atskaitīti nodokļi (ja tādi maksājami) un pēc veselības kaitējuma nodarīšanas cietušajai personai piešķirtie slimības pabalsti.
* No OCTA likuma tiek izslēgta atsauce uz Darba likumu, jo arī Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atlīdzības likumā tiek noteikts, kā tiek rēķināta vidējā izpeļņa.
* trešā daļa papildināta, nosakot, ka apdrošinātājam vai LTAB ir pienākums atlīdzināt arī darba devēja samaksāto iedzīvotāja ienākuma nodokli (turpmāk – IIN) un sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas (turpmāk – SAOI) cietušās personas pārejošas darbnespējas laikā. Iepriekš praksē nebija vienotas pieejas par to, vai, atlīdzinot cietušās personas darba devējam tā izmaksāto slimības naudu, vienlaikus tam būtu jāatlīdzina arī samaksātais IIN un SAOI.

 1. **22.pantā**:
* ceturtā daļa izteikta jaunā redakcijā, papildus spēkā esošajam regulējumam nosakot arī to, ka cietušajai personai, kas CSNg brīdī ir nepilngadīga vai mācās vispārējās, profesionālās vai augstākās izglītības iestādē un kurai nav apgūta profesija, darba spēju zuduma gadījumā, apdrošinātājs vai LTAB pēc vienošanās ar cietušo sedz mācību maksu, jo šobrīd OCTA likums regulē tikai gadījumus, ja profesija jau ir bijusi, bet nekas nav teikts par gadījumiem, ja cieš bērns/skolnieks, kas nav vēl neko apguvis. Līdz ar to OCTA likumā nepieciešams atrunāt par jaunas profesijas apguvi, ja cietušajam vispār profesija nav bijusi.
* pants papildināts ar piekto daļu, lai noteiktu, ka situācijā, kad izglītības ieguve nav iespējama personas dzīvesvietas valstī un to iespējams iegūt ārvalstīs, tad, saskaņojot ar apdrošinātāju vai LTAB, iespējams saņemt arī atlīdzību par mācībām ārvalstīs.
1. **23.panta** pirmās daļas pirmais un otrais punkts tiek precizēts, konkretizējot izglītības iestādes, kurās mācās bērni un adoptētie līdz pilngadības sasniegšanai.

1. **24.panta** otrā daļa tiesiskās skaidrības nolūkos, līdzīgi kā likuma 21.panta trešajā daļā, tiek izteikta jaunā redakcijā, papildinot pantu ar norādi, ka apdrošinātājs vai Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs atlīdzina valsts budžeta un pašvaldību budžetu līdzekļus, kas samaksāti valsts sociālās apdrošināšanas pakalpojumu, ieskaitot samaksāto iedzīvotāju ienākuma nodokli. Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra, pieprasot valsts budžeta līdzekļi atgūšanu, pieprasāmās summas apmērā iekļauj arī aprēķināto iedzīvotāja ienākuma nodokli, jo tas tiek izmaksāts no sociālās apdrošināšanas speciālā budžeta. Minētais regulējums nepieciešams, lai novērstu dažādas interpretācijas par atlīdzības apmēru. Saskaņā ar likumu “Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” nodokļa maksātājs ir pati fiziskā persona, kas nodokli maksā no sava ienākuma (šajā gadījumā – no pārejošas darba nespējas pabalsta), attiecīgi cietušās personas – iedzīvotāju ienākuma nodokļa maksātāja ar nodokli apliekamais ienākums likuma “Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” izpratnē ir valsts sociālās apdrošināšanas budžeta izmaksātais pakalpojums pirms iedzīvotāju ienākuma nodokļa nomaksas. Savukārt VSAA, kas ir ienākuma izmaksātāja, iedzīvotāju ienākuma nodokli tikai ietur un ieskaita budžetā.
2. **27.panta** otrā daļa tiek precizēta un papildināta:
* vārdu „autokapsētā” aizstājot ar vārdiem „transportlīdzekļa apstrādes uzņēmumā”, lai būtu lietota normatīvajam regulējumam atbilstoša terminoloģija,
* nosakot, ka apdrošinātāji vai LTAB:

atlīdzina izdevumus par transportlīdzekļa noņemšanu no uzskaites,izdevumus par transportlīdzekļa atlieku nogādāšanu transportlīdzekļa apstrādes uzņēmumā, kas tiek atlīdzināti personai, kas to uzņēmusies un iesniegusi pamatojošus dokumentus.* Šobrīd OCTA likums paredz atlīdzināt izdevumus tikai par izziņu, kas apliecina numurētā agregāta piederību, ja transportlīdzekļa īpašnieks piekrīt transportlīdzekļa atzīšanai par bojā gājušu, tomēr praksē netiek pieprasīta šo izdevumu atlīdzināšana. Praksē parasti šādos gadījumos transportlīdzekļa īpašnieks transportlīdzekli noņem arī no uzskaites, kas līdz ar to rada papildu izdevumus transportlīdzekļa īpašniekiem. Ir apdrošinātāji, kas atlīdzina šos izdevumus (kaut arī OCTA likums spēkā esošajā redakcijā to tieši neparedz), bet ir arī apdrošinātāji, kas tos neatlīdzina. Lai būtu vienota pieeja zaudējumu atlīdzināšanā, nepieciešami grozījumi OCTA likumā.
1. **31.pants** tiek papildināts ar 12.daļu (jaunu regulējumu), lai noteiktu, ka noteiktos gadījumos, kad izvērtējot CSNg apstākļus, ir noskaidrots zaudējumus nodarījušais transportlīdzeklis, bet nav iespējams noskaidrot zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa vadītāju, un zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieks vai transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs (ja transportlīdzekļa īpašnieks ir juridiska persona) vai līzinga gadījumā – transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs:

1) ir atradies zaudējumus nodarījušajā transportlīdzeklī, tad pieņem, ka tas ir bijis zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa vadītājs, ja tas nav sniedzis informāciju par šī transportlīdzekļa vadītāju un nav pierādīts pretējais *(Grozījums pastiprinās transportlīdzekļa īpašnieka vai transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītā transportlīdzekļa turētāja (ja transportlīdzekļa īpašnieks ir juridiska persona) vai līzinga gadījumā – transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītā transportlīdzekļa turētāja atbildību, lai tie apzināti neizvairītos sniegt informāciju, kuras sniegšanas pienākums tiem paredzēts likumprojekta 21.pantā. Likumprojekta 22.pants paredz veikt grozījumus OCTA likuma 36.pantā, to papildinot ar trešo prim daļu. Grozījums OCTA likuma 31.pantā atbilst arī Augstākās tiesas judikatūrai, t.i., fakts, ka transportlīdzeklis ir nodots citai personai, ir zināms tikai pašam transportlīdzekļa īpašniekam un, kamēr nav pierādīts pretējais, uzskatāms, ka transportlīdzekli lieto tā īpašnieks (2016.gada 8.aprīļa spriedums lietā Nr.A420617410, SKA-15/2016). Turklāt atbilstoši Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 149.4 panta devītajai daļai, paredzēta arī administratīvā atbildība par ziņu nesniegšanu par transportlīdzekļa tiesisko lietotāju, uzliekot naudas sodu transportlīdzekļa īpašniekam (valdītājam, turētājam) — fiziskajai vai juridiskajai personai — no četrdesmit līdz simt četrdesmit euro.*)2) nav atradies zaudējumus nodarījušajā transportlīdzeklī, tad tiek noteikts, ka apdrošināšanas atlīdzība maksājama visām zaudējumus nodarījušajā transportlīdzeklī esošajām cietušajām personām, apdrošināšanas atlīdzību proporcionāli samazinot par zaudējumiem, kas nav atlīdzināmi zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa vadītājam. (*Šāds grozījums nepieciešams, lai atrisinātu praksē pastāvošās situācijas, kad kriminālprocesa gadījumos no lietas materiāliem nav iespējams noskaidrot, kura persona ir bijusi transportlīdzekļa vadītājs, un kura persona transportlīdzeklī atradusies kā pasažieris, jo OCTA būtība ir segt zaudējumus no zaudējumus nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieka (tiesīgā lietotāja) OCTA polises.*)1. **35.pantā:**
* 14.punkts tiek izteikts jaunā redakcijā, izslēdzot divās vietās vārdus „līzinga ņēmējs” (attiecīgajā locījumā) un tā vietā lietojot vārdus „līzinga gadījumā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītā transportlīdzekļa turētāja” un „tai pašai personai”, jo attiecībā uz šo normu, nebija iespējams piemērot tehnisko grozījumu, ka visā likuma tekstā „līzinga ņēmējs” (attiecīgā locījumā) tiek aizstāti ar vārdiem „transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs” (attiecīgā locījumā);
* Pants tiek papildināts ar jaunu 15.punktu konkretizējot, ka netiek atlīdzināti zaudējumi, kas nodarīti ar transportlīdzekli veicot terora aktu;

Terorisma jautājums saistībā ar transportlīdzekļiem un to apdrošināšanu pēdējos gados kļuvis arvien aktuālāks visā Eiropas Savienībā. Latvijā spēkā esošajā vispārīgajā regulējumā, kas nosaka apdrošināšanas līguma saturu, terorisms kā izņēmums tieši nav norādīts, tomēr likuma „Par apdrošināšanas līgumu” 12.pantā noteikts, ka „Apdrošinātājs nav atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem, kuri radušies karadarbības, masu nemieru, radioaktīvās saindēšanās, radioaktīvā piesārņojuma, dabas katastrofu un citu līdzīgu apdrošināšanas līgumā noteikto gadījumu rezultātā, ja apdrošināšanas līgumā nav paredzēts citādi.” Tātad – likumdevējs noteicis, ka par lielu, neparedzamu risku uzņemšanos apdrošināšanas līgumā pusēm ir noteikti jāvienojas. Terorisms seku ziņā rada zaudējumus lielos apmēros, kas ir iepriekš neparedzami un neaprēķināmi, līdz ar to pielīdzināmi kara darbības vai masu nemieru radītu zaudējumu apmēriem.Valsts sekretāru sanāksmē izsludinātajā likumprojektā “Apdrošināšanas līguma likums” terorisms paredzēts kā izņēmums, blakus jau minētajiem apstākļiem – kara darbība, masu nemieri utml., skat., likumprojekta 21.pantu. Kas norāda uz to, ka likumprojekta izstrādātāji – Finanšu ministrija un Finanšu un kapitāla tirgus komisija uzskatījušas par nepieciešamu konkretizēt terorisma jautājumu un izvēli par šāda liela riska uzņemšanos atstāt līguma slēdzēju pušu ziņā. OCTA likums, kas kā obligātās apdrošināšanas veids nosaka OCTA līguma noteikumus, šobrīd neapskata terorisma jautājumu. OCTA likumā nav pateikts, vai šāds risks apdrošinātājam vai Garantijas fondam būtu jāsedz, vai tomēr tas būtu uzskatāms par izņēmumu no OCTA seguma. Nenoregulējot paralēli Apdrošināšanas līguma likuma vispārīgajam regulējumam terorisma jautājumu arī speciālajā regulējumā – OCTA likumā, var rasties plašas un pilnīgi pretējas interpretācijas iespējas, kas attiecīgi var novest pie ilgstošām tiesvedībām. Piemēram, uzskatot, ka OCTA līguma noteikumi imperatīvi noteikti OCTA likumā, savukārt ievērojot vispārējā regulējumā paredzēto atsevišķo vienošanos par terorisma kā liela riska iekļaušanu apdrošināšanas līgumā, var izdarīt secinājumu, ka OCTA nesedz terorisma dēļ radītos zaudējumus, jo tieši OCTA likumā tas nav atrunāts. Tomēr šādu interpretāciju būtu iespējams apstrīdēt, uzskatot speciālu regulējumu par prioritāru un pamatojot, ka visiem izņēmumiem, kas attiecināmi tieši uz OCTA līgumu, jābūt skaidri atrunātiem likumā un tā kā atrunāts nav – terorisms ir to risku vidū, kura radītie zaudējumi OCTA līguma segumā ietilpst. Aprakstītais piemērs pamato nepieciešamību skaidri noregulēt šo jautājumu OCTA likumā jau šobrīd, paralēli jautājuma regulējumam Apdrošināšanas līguma likumā, ne tikai tiesiskas skaidrības, bet arī ekonomisku apsvērumu dēļ. Ekonomiskos apsvērumus veido vismaz trīs pamata pozīcijas:1. Milzīgi, neprognozējami izdevumi, kas jāsedz no apdrošināšanas līguma vai OCTA garantijas fonda, ja terorisma veikšanā iesaistīts neapdrošināts transportlīdzeklis;
2. Arvien dārgāks un nepietiekams pārapdrošināšanas segums, ja līgumā paredzēts iekļaut terorisma rezultātā nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu;
3. Uz esošā fona ar OCTA prēmiju kāpumu vēl papildus, šobrīd neprognozējams, OCTA prēmiju pieaugums.

Francijā, pēc Nicas terora akta, kuru izraisīja ar transportlīdzekli, ir aptuveni aprēķināti potenciālie zaudējumi, un paredzēts izmaksāt 300 – 350 miljonus EUR. Katrs apdrošinātājs, tāpat kā OCTA Garantijas fonds, savus riskus nodod pārapdrošinātājiem. Arī pārapdrošinātāji, vērtējot situāciju pasaulē, Eiropā un apzinoties zaudējumu apmērus, arvien lielākas prēmijas prasa par šādu risku uzņemšanos, tajā pašā laikā paredzot maksimālos limitus par gadījumu. Savukārt, OCTA apdrošinātāji kopā gada laikā paraksta nedaudz vairāk par 50 miljoniem EUR prēmiju (pēc Latvijas Apdrošinātāju asociācijas apkopotajiem datiem). OCTA Garantijas fonda apmērs šobrīd AAS „Balva” maksātnespējas dēļ svārstās ap 17 miljoniem EUR un apdrošinātāji jau šobrīd veic tajā regulāras iemaksas katru mēnesi. Papildus, jāņem vērā, ka OCTA likums regulē apdrošinātāja atbildības limitu un nosaka, ka maksimālā izmaksa par negadījumu Latvijā ir līdz 5 miljoniem EUR par personai nodarītajiem zaudējumiem, neatkarīgi no cietušo personu skaita, no kā izriet, ka pilnā mērā šādus zaudējumus vairāku simtu miljonu EUR apmērā, OCTA nesegtu, tomēr arī šādu, daļēju zaudējumu segšana limita ietvaros atstātu ievērojamas sekas uz OCTA sistēmu. No minētā nepārprotami secināms, ka OCTA sistēma, kas pamatā tiek veidota no katra transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja veiktajiem maksājumiem par apdrošināšanu, nevar būt gatava uzņemties zaudējumu segšanu, kas nodarīti terora akta rezultātā, līdz ar to ir nepieciešams konkretizēt speciālo regulējumu un OCTA likumā terorismu paredzēt kā izņēmumu, kas nav ietverts OCTA segumā. Protams, minētais neizslēdz, ka Latvijai būtu jādomā risinājumi, kā šādus zaudējumus kompensēt, tomēr to nevar uzņemties OCTA sistēma un auto īpašnieki.1. **36.pantā:**
* trešā daļa tiek precizēta, vārdus „līzinga ņēmējs” aizstājot ar vārdiem „transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītais transportlīdzekļa turētājs”,
* pants papildinātsar jaunu trešo prim daļu, kas paredz pienākumu transportlīdzekļa īpašniekam vai līzinga gadījumā transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam turētājam pēc CSNg sniegt informāciju par CSNg apstākļiem un transportlīdzekļa vadītāju apdrošinātājam vai LTAB piecu dienu laikā pēc tā pieprasījuma saņemšanas. Spēkā esošajā OCTA likuma 36.panta pirmās daļas redakcijā šāds pienākums ir noteikts tikai CSNg iesaistītajām personām, un ne vienmēr tas ir pats transportlīdzekļa īpašnieks. Praksē ir aktualizējiesjautājums par ārvalstu CSNg, par kuriem ir nepieciešama informācija, jo, ņemot vērā vairāku valstu dažādo praksi CSNg fiksēšanā, rodas problēmas fiksēt CSNg apstākļus. Ir parādījusies tendence uz vilcējiem kā darba spēku izmantot Bulgārijas, Moldovas pilsoņus, pie kam, šie vilcēji bieži vien vispār netiek atdzīti uz Latviju, jo veic reisus tikai pa Viduseiropu. Atbilstoši spēkā esošajiem tiesību aktiem pieprasījums par CSNg apstākļiem vispirms ir jāsūta vadītājam un tikai tad īpašniekam, taču, ja vadītājs ir kādas trešās valsts pilsonis, tad nemaz nav iespējams nosūtīt pieprasījumu, jo apdrošinātāji nav informēti par vadītāja kontaktinformāciju, bet īpašnieki ignorē pieprasījumus, nesniedzot informāciju apdrošinātājam vai LTAB pēc to pieprasījuma.
1. **37.pantā:**
* trešās daļas 1.teikums tiek precizēts, paredzot iespēju LTAB sertificētam ekspertam tehniskās ekspertīzes veikšanas procesā arī iesaistīt citu personu. Šobrīd OCTA likums un tam pakārtotie Ministru kabineta noteikumi paredz eksperta tiešu iesaisti ekspertīžu veikšanā. Ievērojot citu valstu praksi un pieredzi, nepieciešams veikt grozījumus, paredzot, ka veikt apskati, kā arī citas darbības (piemēram, zaudējumu novērtēšana un fotografēšana) varētu cita persona, ar nosacījumu, ka eksperts uzņemtos atbildību, pārbaudot un apstiprinot šīs personas veikto aprēķinu. Priekšlikumu būtība ir veicināt ātrāku apdrošināšanas atlīdzības saņemšanas procesu, vienlaikus samazinot apdrošinātāju administratīvos izdevumus. Turklāt daudzos gadījumos, kad klients dodas tieši uz servisu, kur tiks remontēts viņa transportlīdzeklis, nav uzreiz pieejami eksperti. Ja transportlīdzeklis tiek remontēts servisā, zūd nepieciešamība pēc detalizētas ekspertīzes, kas būtībā dublētu servisa tāmi.
* ceturtā daļa tiek precizēta:
* vārdu „ārvalstī” aizstājot ar vārdiem „citā valstī”,
* tiek izslēgts spēkā esošajā normā norādītais trīs dienu termiņš, kas praksē vairs netiek ņemts vērā, lai netiktu ierobežotas trešās personas tiesības un tiktu nodrošināta atbilstība Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regulai (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II) 4.pantam,
* tiek papildināts un paskaidrots, kas ekspertam ir jāņem vērā, aprēķinot zaudējumus, ja CSNg Latvijā cietis transportlīdzeklis, kas reģistrēts citā valstī.
1. **38.panta** ceturto daļu izteikt jaunā redakcijā, jo OCTA likuma 38.panta ceturtā daļa tā spēkā esošajā redakcijā neizdala atsevišķi noilguma termiņus prasībām pret apdrošinātāju vai LTAB, lai saņemtu apdrošināšanas atlīdzību par personas veselībai nodarīto kaitējumu. Būtiski ir izdalīt un noteikt atsevišķus prasības pieteikumus, jo ne apdrošinātāju, ne LTAB ziņā nav iespējams noteikt, kāda veida sāpes un ciešanas radušās cietušajai trešajai personai ceļu satiksmes negadījuma dēļ. Praksē pārsvarā cietušas trešās personas, iesniedzot pieteikumu apdrošinātājam vai LTAB, norāda, ka vēlas saņemt apdrošināšanas atlīdzību gan par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem (OCTA likuma 19.panta pirmā daļa), gan par personai nodarītajiem nemateriālajiem zaudējumiem (OCTA likuma 19.panta otrā daļa) un nekādas problēmas nerodas, tomēr pa retam gadās arī tādi pieteikumi, kur jāvērtē, vai nav nokavēts OCTA likuma 38.panta ceturtajā daļā noteiktas noilguma termiņš, piem., situācijā, kad sākotnēji pieteikums iesniegts tikai par personai nodarītajiem materiālajiem zaudējumiem un pēc kāda laika cietusī persona lūdz atlīdzināt arī personai nodarītos nemateriālos zaudējumus. Lai ieviestu skaidrību un nepastāvētu iespēja OCTA likuma 38.pantu interpretēt dažādi, kā arī lai apdrošinātāji spētu pildīt no apdrošināšanas līguma izrietošās saistības un veidot atbilstošas tehniskās rezerves, ir sagatavoti grozījumi. Turklāt, nav pieļaujama tāda situācija, kāda šobrīd ir izveidojusies Polijā, kad pēc vairākiem gadiem starpnieki, kas atpirkuši cietušo personu prasījuma tiesības, lūdz pārskatīt vecās prasības (apdrošinātāju pusē slēgtās lietas), jo tiesu praksē ir parādījies kāds jauns spriedums, ko var vai varētu attiecināt uz cietušās personas konkrēto prasību.
2. **39.pantu** papildināt ar ceturto pirm daļu saistībā ar grozījumiem OCTA likuma 39.panta sestajā daļā, kas ir spēkā ar 01.01.2017. un kas paredz, ka trešā persona lēmumu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu vai atteikumu var pārsūdzēt tiesā triju gadu laikā pēc tā pieņemšanas arī tad, ja šī persona neizmanto tiesības lūgt LTAB sniegt atzinumu par minēto lēmumu, kā arī ievērojot iepriekš aprakstīto problēmu, kāda rodas praksē saistībā ar OCTA likuma 38.panta piemērošanu praksē, arī OCTA likumā svarīgi ir atrunāt, ka jebkādas saistības, kuru noilgumu termiņš nav noteikts OCTA likumā, noilgst 3 gadu laikā. Trīs gadu noilguma termiņš ir pietiekami ilgs laika posms, lai ikviena persona (piemēram, vai tā būtu cietusī persona, trešā persona, apdrošinātājs) spētu realizēt savas tiesības.
3. **41.pantā:**
* pirmās daļas 1.punkta „b” apakšpunkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai noteiktu, ka turpmāk apdrošinātājam ir tiesības iesniegt regresa prasību pret transportlīdzekļa vadītāju, kurš vadījis transportlīdzekli bez attiecīgā transportlīdzekļa vadīšanas tiesībām (*kā līdz šim*), kā arī - pret transportlīdzekļa vadītāju, ja tas, CSNg brīdī ir vadījis transportlīdzekli ar mehānisko pārnesumkārbu, bet vadītāja apliecību ieguvis tādas automašīnas, kas aprīkota ar automātisko pārnesumkārbu, vadīšanai (*jauna norma*), jo arī Latvijas administratīvo pārkāpumu kodeksā (turpmāk - LAPK) ir paredzēta administratīvā atbildība par transportlīdzekļa vadīšanu, ja nav atbilstošas kategorijas transportlīdzekļu vadīšanas tiesību, nav iegūtas profesionālo vadītāju tiesības vai transportlīdzekļa vadītājs vada transportlīdzekli, kas neatbilst vadītāja apliecībā norādītajam ierobežojuma kodam, uzliekot naudas sodu transportlīdzekļa vadītājam no četrdesmit līdz divsimt astoņdesmit *euro* (LAPK 149.4 panta piektā daļa),
* pirmās daļas 1.punkts tiek papildināts ar „f” apakšpunktu, lai noteiktu, ka apdrošinātājam ir tiesības iesniegt regresa prasību pret transportlīdzekļa vadītāju, kurš vadījis transportlīdzekli, kas izgājis no īpašnieka, glabātāja vai lietotāja valdījuma nevis viņu vainas, bet citas personas prettiesisku darbību dēļ. Šādi grozījumi nepieciešami, jo likumprojekts paredz no OCTA likuma 51.panta pirmās daļas izslēgt 4.punktu, paredzot, ka turpmāk no Garantijas fonda netiks segti zaudējumi, kurus nodarījis transportlīdzeklis, kurš izgājis no īpašnieka, glabātāja vai lietotāja valdījuma nevis viņa vainas, bet citas personas prettiesisku darbību dēļ, vienlaikus nosakot, ka šādos gadījumos zaudējumus turpmāk segs apdrošinātāji. Līdz ar to attiecīgas regresa tiesības ir nepieciešams noteikt apdrošinātājiem šādās situācijās.
* pirmās daļas 2.punkts tiek papildināts ar „a” prim apakšpunktu. Ņemot vērā ar likumprojektu paredzētās izmaiņas OCTA likuma 36.pantā, ir izdarīti grozījumi arī OCTA likuma 41.panta pirmās daļas 2.punktā, to papildinot ar „a” prim apakšpunktu, paredzot, ka apdrošinātājam ir regresa tiesības pret īpašnieku vai turētāju, ja apdrošinātājam pēc tā pieprasījuma nav sniegta informācija par CSNg apstākļiem (tai skaitā transportlīdzekļa vadītāju). Atbilstoši OCTA likuma regulējumam apdrošinātājam, lai lemtu par apdrošināšanas atlīdzības izmaksu, ir jānoskaidro CSNg apstākļi, un CSNg iesaistītajai personai (tai skaitā transportlīdzekļa īpašniekam vai turētājam) ir pienākums apdrošinātājam sniegt informāciju par CSNg apstākļiem, tai skaitā par to, kam transportlīdzeklis nodots un kas to ir vadījis. Līdz ar to līdzīgi kā šīs normas „b” apakšpunktā, ja vadītājs nav sniedzis saskaņoto paziņojumu, apdrošinātājam ir regresa tiesības pret transportlīdzekļa īpašnieku vai līzinga gadījumā – turētāju, arī šajā gadījumā ir paredzētas apdrošinātājam regresa tiesības. Transportlīdzekļa īpašniekam vai transportlīdzekļa līzinga gadījumā – turētājam ir jāievēro pienācīga rūpība, lietojot transportlīdzekli, tajā skaitā, nododot transportlīdzekli arī citam tiesīgajam lietotājam, t.i., jābūt lietas kursā, kas vada šo transportlīdzekli. Turklāt atbilstoši spēkā esošajam regulējumam – 1) Civillikuma 2347. panta otrajai daļai tam, kura darbība saistīta ar paaugstinātu bīstamību apkārtējiem (transports, uzņēmums, būvniecība, bīstamas vielas u.tml.), ir jāatlīdzina zaudējumi, ko nodarījis paaugstinātas bīstamības avots, ja viņš nepierāda, ka zaudējums radies nepārvaramas varas dēļ, ar paša cietušā nodomu vai viņa rupjas neuzmanības dēļ,  2) Ceļu satiksmes likuma 44.panta trešajai daļai gadījumos, kad transportlīdzeklis ir nodots turētājam, par nodarītajiem zaudējumiem atbild turētājs, ja viņš nav vienojies ar īpašnieku par citādu zaudējumu segšanas kārtību. Tomēr, ja turētājs atrodas prombūtnē (ārpus valsts robežām), nav zināma viņa dzīvesvieta vai pilnīga zaudējumu piedziņa no viņa nav iespējama, par zaudējumu atbild transportlīdzekļa īpašnieks.
* pirmās daļas 2.punkts tiek papildināts ar c)1 apakšpunktu, paredzot, ka, ja konstatēti šā panta pirmās daļas 1.punkta “a)”, “b)”, “c)”, “d)” vai “e)” apakšpunktos noteiktie priekšnosacījumi regresa prasību tiesību izmantošanai pret transportlīdzekļa vadītāju, bet transportlīdzekļa vadītājs atrodas prombūtnē (ārpus valsts robežām), nav zināma viņa dzīvesvieta vai pilnīga zaudējumu piedziņa no viņa nav iespējama, apdrošinātājs ir tiesīgs iesniegt regresa prasību pret ceļu satiksmes negadījumā zaudējuma nodarījušā transportlīdzekļa īpašnieku vai – transportlīdzekļa līzinga gadījumā – līzinga ņēmēju, līdzīgi kā tas šobrīd ir noteikts Ceļu satiksmes likuma 44.pantā,
* pirmās daļas 5.punkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai precizētu apdrošinātāja tiesības, iesniedzot regresa prasību pret tirdzniecības uzņēmumu (komersantu), ja tas nav ievērojis kārtību, kādā tirdzniecībai paredzētie transportlīdzekļi piedalās ceļu satiksmē. Grozījumi nepieciešami, jo likumprojekts paredz veikt attiecīgus grozījumus arī OCTA likuma 5.panta pirmās daļas 5.punktā, lai papildus jau spēkā esošajam regulējumam atrunātu to, ka standartlīgums slēdzams arī attiecībā uz Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem, kurus tirdzniecības uzņēmums (komersants) pieņēmis tirdzniecībā, kā arī precizētu spēkā esošajā regulējumā neprecīzo atsauci uz OCTA likuma 5.panta pirmās daļas 3.punktu, kas izslēgts no OCTA likuma ar 22.09.2011. likumu,
* pirmā daļa tiek papildināta, nosakot, ka apdrošinātājam ir tiesības iesniegt regresa prasību pret personu, kas ieguvusi transportlīdzekli ar prettiesiskām darbībām. Šādi grozījumi nepieciešami, jo likumprojekts paredz no OCTA likuma 51.panta pirmās daļas izslēgt 4.punktu, paredzot, ka turpmāk no Garantijas fonda netiks segti zaudējumi, kurus nodarījis transportlīdzeklis, kurš izgājis no īpašnieka, glabātāja vai lietotāja valdījuma nevis viņa vainas, bet citas personas prettiesisku darbību dēļ, vienlaikus nosakot, ka šādos gadījumos zaudējumus turpmāk segs apdrošinātāji. Līdz ar to attiecīgas regresa tiesības ir nepieciešams noteikt apdrošinātājiem šādās situācijās,
* otrās daļas ievaddaļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai paskaidrotu, par ko tieši LTAB ir tiesīgs iesniegt regresa prasību, nosakot, ka regresa prasība iespējama par izmaksātās apdrošināšanas atlīdzības un OCTA likuma 51.panta trešās daļas 1.punktā minēto izdevumu atlīdzināšanu, jo šobrīd praksē pastāv dažāda interpretācija, kādas tieši summas LTAB ir tiesības atgūt OCTA garantijas fondā regresa kārtībā. Atbilstoši Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2015.gada 30.jūnija spriedumam, kas stājies likumīgā spēkā, ne tikai izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība no garantijas fonda, bet arī ar to saistīto pasākumu finansēšana rada LTAB mantiski novērtējamu pametumu jeb zaudējumus,
* otrās daļas 2.punkts tiek izteikts jaunā redakcijā, lai papildus spēkā esošajam regulējumam noteiktu, ka LTAB ir tiesības iesniegt regresa prasību pret personu, kas ieguvusi transportlīdzekli ar prettiesiskām darbībām. Šāds regulējums nepieciešams, jo tajos gadījumos, kad attiecībā uz transportlīdzekli OCTA nebūs veikta, bet zaudējumus būs nodarījusi persona, kas transportlīdzekli būs ieguvusi ar prettiesiskām darbībām, LTAB varēs regresa kārtībā atgūt no Garantijas fonda izmaksāto atlīdzību no šīs personas,
* otrā daļa tiek papildināta ar 10.punktu, paredzot LTAB regresa tiesības pret tirdzniecības uzņēmumu (komersantu), ja normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tirdzniecībai pieņemtais transportlīdzeklis nodarījis zaudējumus un attiecībā uz šo transportlīdzekli nav veikta OCTA. Šādi grozījumi nepieciešami, jo ar plānotajiem grozījumiem OCTA likuma 5.panta pirmās daļas 5.punktā turpmāk tirdzniecības uzņēmums (komersants) būs atbildīgs par OCTA veikšanu Latvijas Republikā no uzskaites noņemtiem transportlīdzekļiem, kas pieņemti tirdzniecībā, ja transportlīdzekļa īpašnieks nebūs devis piekrišanu transportlīdzeklim piedalīties ceļu satiksmē vai ja transportlīdzekļa īpašnieks būs devis piekrišanu, bet būs beidzies OCTA līguma derīguma termiņš,
* ceturtā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, papildinot un nosakot, kādas tieši summas LTAB ir tiesības atgūt regresa kārtībā OCTA garantijas fondā.,
* piektā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, ņemot vērā, ka Tiesu praksē ir aktualizējušies gadījumi, kad tiesas pasaka, ka OCTA likumā ir stingri noteikti tie gadījumi, kad apdrošinātāji var iesniegt regresa prasības, liedzot apdrošinātājiem izmantot tās atprasījuma tiesības, kas noteiktas Civillikumā. Proti,  pa retam nākas sastapties ar gadījumiem, kad tiesas ceļā vai citu apstākļu dēļ tiek noskaidrots, ka persona, kurai veikta atlīdzības izmaksa, pati ir bijusi līdzatbildīga  vai atbildīga par nodarītajiem zaudējumiem CSNg rezultātā,  kas ir par pamatu, lai apdrošinātājs atprasītu nepamatoto atlīdzības izmaksu, pamatojoties uz Civillikumu. Tiesu praksē un tiesu prakses apkopojumos izteiktas atziņas, ka Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likuma normas kā speciālās normas ierobežo vispārējā regulējuma spēku. Piemēram, attiecībā uz regresa prasībām, kuras rodas uz OCTA līguma pamata, – OCTA likuma 41.pantā (Augstākās tiesas Civillietu departamenta Prakse sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās 38.lpp).

Ja OCTA likuma 41.panta piektā daļa paliek spēkā esošajā redakcijā, tad varētu veidoties nepareiza tiesu prakse, pasakot, ka OCTA likumā kā speciālajā likumā ir noteikti konkrēti gadījumi atprasījuma/regresa tiesībām,  un CL kā vispārējā tiesību norma nav piemērojama. OCTA likuma 41.panta 5.daļa pieļauj interpretāciju, ka OCTA  likuma 41.panta 5.daļa ierobežo apdrošinātāja atprasījuma tiesības, paredzot atprasījuma tiesības tikai tajā paredzētajā gadījumā, šādi ierobežojot atprasījuma iespējas, kad pastāv citi atprasījuma pamati, piemēram: nepareizi noteikts apdrošināšanas atlīdzības apmērs; konstatējot apstākļus, saskaņā ar kuriem pastāv cits atbildības dalījums; gadījumā, kad apdrošinātās personas atbildība nepastāv; apdrošinātājs izmaksājis apdrošināšanas atlīdzību, būdams maldināts par ceļu satiksmes negadījuma apstākļiem vai zaudējumiem, to atlīdzināšanas priekšnosacījumu iestāšanos saskaņā ar OCTA likumu; citos gadījumos.Līdz ar ko nepieciešams veikt šīs normas grozījumus, paredzot, ka apdrošinātājam/LTAB  ir tiesības atprasīt izmaksāto apdrošināšanas atlīdzību, pastāvot saistību izpildījuma atprasījuma pamatiem saskaņā ar Civillikumu, ka arī tajā gadījumā - ja tiek konstatēti šobrīd spēkā esošajā 41.panta 5.daļā redakcijā paredzētie apstākļi.Uz to, ka šāda pieeja ir pamatota, t.i., ka apdrošinātājiem šādas atprasījuma tiesības ir, jau norādīts Augstākās tiesas Civillietu departamenta Praksē sauszemes transportlīdzekļu vadītāju civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas (OCTA) lietās (2015.g.), tomēr pat iepriekšējā tiesu praksē (pirms OCTA likuma grozījumiem, kuri stājušies spēkā 2017.gada 1.janvārī) šis jautājums tika risināts neviennozīmīgi un ir bijuši gadījumi, kad tiesa šādas apdrošinātāja tiesības nevēlējās atzīt.Tiesu prakses 2015.g. apkopojumā “Augstākās tiesas Civillietu departamenta prakse OCTA lietās” 5.4.sadaļā minēts, ka “Gadījumā, ja apdrošināšanas atlīdzība izmaksāta bez pamata, apdrošinātājam ir tiesības prasīt atmaksāt samaksāto apdrošināšanas atlīdzību. Tā tas ir, piemēram, ja izrādījies, ka par atbildīgo transportlīdzekļa vadītāju atzīta pavisam cita persona. Tomēr, lai varētu atprasīt samaksāto apdrošināšanas atlīdzību sakarā ar netaisnu iedzīvošanos, ir jābūt konstatētai citas personas atbildībai par notikušo ceļu satiksmes negadījumu. Piemēram, apdrošinātājs bija cēlis tiesā prasību pret cietušo par apdrošināšanas atlīdzības atmaksu, pamatojoties uz netaisnas iedzīvošanās normām. Prasība balstījās uz to, ka Valsts policijas lēmums par attiecīgā transportlīdzekļa vadītāja saukšanu pie administratīvās atbildības par braukšanu reibuma stāvoklī tika atcelts, taču nebija pieņemts lēmums par citas personas atbildību, kā rezultātā zudis apdrošināšanas atlīdzības izmaksas pamats. Atceļot apelācijas instances tiesas spriedumu, ar kuru apmierināta prasība, Civillietu departaments lietā Nr. SKC-66/2007 norādīja, ka tiesa nav konstatējusi, ka apdrošināšanas atlīdzība būtu izmaksāta (izpildījums izdarīts) uz spēkā neesoša tiesiska darījuma pamata, bet gan to, ka saskaņā ar apdrošināšanas polisi izmaksāta apdrošināšanas atlīdzība saistībā ar ceļu satiksmes negadījumu atbilstoši Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumam, proti, kad iestājusies civiltiesiskā atbildība. Izskatot lietu atkārtoti, Civillietu departaments atzina, ka samaksātās apdrošināšanas atlīdzības atprasījums saistībā ar netaisnu iedzīvošanos nevar būt pamatots, jo “konkrētajā gadījumā tiesiskās attiecības noteica līgums, tādējādi izpildījumam ir tiesisks pamats”.  Vienlaikus Civillietu departaments šajā lietā norādīja, ka “[t]iesa varētu vērtēt ceļu satiksmes negadījumā iesaistīto personu vainas un atbildības pakāpi, ja prasības pamatojums būtu nevis netaisna iedzīvošanās, bet gan nepamatoti izmaksāta apdrošināšanas atlīdzība saskaņā ar [CSN laikā spēkā esošā Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas] likuma 34.panta 2.punktu, kurš nosaka, ka zaudējumus neatlīdzina ceļu satiksmes negadījumu izraisījušā transportlīdzekļa īpašnieka vai tiesīgā lietotāja personai un mantai nodarītos zaudējumus, kas tādā gadījumā prasītājai būtu jāpierāda.”1. **44.pantā** otrās daļas 6.punktā tiek izslēgts vārds un skaitlis „un 50.1” (*pamatojumu šim grozījumam lūdzu skatīt pie grozījumiem OCTA likuma 50.pantā*),
2. **49.panta** pirmā daļa tiek precizēta, labojot divu institūciju nosaukumus (biedrība „Auto Asociācija”, Latvijas Nacionālās kravas ekspeditoru un loģistikas asociācija), kā arī ar grozījumiem ieviešot proporcionalitātes principu attiecībā uz LTAB un LTAB biedriem Konsultatīvās padomes sastāvā, kas savukārt nodrošinātu proporcionālu balsu skaitu Konsultatīvās padomes lēmumu pieņemšanas procedūrā, no vienas puses, starp OCTA likuma 49.panta pirmajā daļā minētajām institūcijām un, no otras puses, LTAB un LTAB biedriem.
3. **50.pants** tiek izteikts jaunā redakcijā, lai vienkopus OCTA likumā atrunātu jau spēkā esošajā regulējumā LTAB kā Informācijas centra pienākumus atbilstoši Direktīvai 2009/103/EK, kā arī OCTA likumā iekļautu tos LTAB sniegtos pakalpojumus, kas šobrīd nav atrunāti, bet kurus nodrošina LTAB, īstenojot OCTA likuma mērķi (OCTA likuma 2.pants) un LTAB darbības mērķus un uzdevumus, lai attīstītu OCTA sistēmas sekmīgu darbību Latvijā, veicinātu neapdrošināto transportlīdzekļu skaita samazinājumu un transportlīdzekļu drošību uz ceļiem, un darītu zināmu patērētājiem (potenciālajiem apdrošinājuma ņēmējiem) un citām ceļu satiksmē iesaistītajām personām LTAB sniegtos pakalpojumus: informāciju par:
* piedāvātajiem apdrošināšanas līgumiem tieši no apdrošinātājiem, tiešsaistē no apdrošinātāju datu apstrādes sistēmām (*LTAB mājas lapā* [*www.ltab.lv*](http://www.ltab.lv) *tiek apkopota informācija par visiem apdrošinātājiem, kas sniedz OCTA pakalpojumus, lai potenciālajiem apdrošinājuma ņēmējiem (patērētājiem – transportlīdzekļa īpašniekiem vai tiesīgajiem lietotājiem) būtu iespējams izvēlēties sev labāko risinājumu OCTA līguma noslēgšanai tieši pie pašiem apdrošinātājiem viņu mājas lapās internetā. Šāda pakalpojuma nodrošināšana no LTAB puses ir liels ieguvums patērētājiem, jo tas ir drošs avots, kur ērti un vienkārši salīdzināt OCTA produktus un izvēlēties sev vēlamāko apdrošinātāju, ar ko slēgt līgumu un kur patērētājs iegūst informāciju pa tiešo no pašiem pakalpojumu sniedzējiem, ko šobrīd nenodrošina neviens, tai skaitā brokeri (starpnieki*). *Turklāt tas atbilst* *Eiropas Komisijas mājas lapā minētajam, ka personām, kas vēlas noslēgt OCTA līgumu, tiek rekomendēts salīdzināt OCTA piedāvājumus, lai atrastu labāko risinājumu, un ka viens no risinājumiem ir šādu datu iegūšana internetā, ko īsteno dalībvalstīs uzraugošās iestādes[[1]](#footnote-1)*. *Līdzīgs pakalpojums veiksmīgi darbojas arī Igaunijā, kur tas tapis Igaunijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojam sadarbojoties ar Patērētāju tiesību aizsardzības biedrību*. *Vienlaikus šī pakalpojuma mērķis ir arī samazināt neapdrošināto transportlīdzekļu skaitu, tādā veidā tas ir arī ieguvums OCTA Garantijas fondam un OCTA sistēmai kopumā.*);
* apdrošināšanas līguma prēmijas piemaksas vai atlaides klasi (*Minēto datu pieejamība tiek nodrošināta ceļu satiksmes drošības veicināšanas plāna ietvaros, paredzot transportlīdzekļu īpašnieku un transportlīdzekļa līzinga gadījumā -* *transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītā transportlīdzekļa turētāju informēšanu par tās riska novērtējumu, kā arī paredzot, ka personām, kuru apdrošināšanas vēsturē nav apdrošināšanas gadījumu, par kuru iestāšanos tās ir atbildīgas, riska novērtējums ir zems, bet tām personām, kurām apdrošināšanas vēsturē ir viens vai vairāki apdrošināšanas gadījumi, riska novērtējums ir augsts);*
* transportlīdzekļu zaudējumiem laika posmā, kamēr transportlīdzeklis ir reģistrēts Latvijas Republikā (*Datu pieejamība tiek nodrošināta patērētāju informētības un patiesas informācijas pieejamības veicināšanas nolūkā, nodrošinot iespēju patērētājam (potenciālajam transportlīdzekļa ieguvējam) no pārdevēja (transportlīdzekļa īpašnieka) saņemt LTAB sagatavotu informāciju par transportlīdzekļa iesaisti apdrošināšanas gadījumos laika periodā, kad transportlīdzeklis ir reģistrēts Latvijas Republikā*).
1. **50.prim pants** izslēgts (*pamatojumu šim grozījumam lūdzu skatīt pie grozījumiem OCTA likuma 50.pantā*),
2. **51.pantā:**
* izslēgts pirmās daļas 4.punkts, jo paredzēts, ka turpmāk visos gadījumos, kad Latvijā reģistrēts zagts transportlīdzeklis nodara zaudējumus, apdrošināšanas atlīdzības izmaksu veic saskaņā ar noslēgto apdrošināšanas līgumu, nevis no Garantijas fonda kā tas šobrīd ir noteikts OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punktā. Vienlaikus šādos gadījumos:
* tiek saglabāts spēkā esošais regulējums, ka apdrošināšanas līgumu ir iespējams izbeigt pirms termiņa saskaņā ar OCTA likuma 10.panta pirmās daļas 2.punktu (*gadījumos, kad transportlīdzeklis izgājis no īpašnieka, glabātāja vai lietotāja valdījuma nevis viņu vainas, bet citas personas prettiesisku darbību dēļ un par to ir paziņots attiecīgajām tiesībaizsardzības iestādēm normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā*),
* apdrošinātājiem tiek paredzētas regresa tiesības pret vainīgo personu (OCTA likuma 41.panta pirmās daļas 1.punkta „f” apakšpunkts un pirmās daļas 6.punkts), kā arī tiek precizētas LTAB regresa tiesības (OCTA likuma 41.panta otrās daļas 2.punkts).

Direktīvas 2009/103/EK 13.panta 2.punkts nosaka, *ja transportlīdzekļi ir nozagti vai iegūti vardarbīgi, dalībvalstis var paredzēt, ka 10. panta 1. punktā norādītā iestāde (kas izveidota, lai sniegtu kompensāciju vismaz obligātās apdrošināšanas līmenī par kaitējumu īpašumam vai miesas bojājumiem CSNg, kurus izraisījuši neidentificēti transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kam nav nokārtota OCTA, t.i., Latvijas gadījumā – Garantijas fonds) izmaksā kompensāciju apdrošinātāja vietā, ievērojot šā panta 1. punktā izklāstītos nosacījumus (t.i., kādos gadījumos iestāde veic izmaksu, pret ko šai iestādei ir regresa tiesības (pret zaudējumus nodarījušo personu), u.c.), kā arī paredz iespēju noteikt pašrisku, kas jāuzņemas pašam cietušajam (ne vairāk kā 250 EUR), t.i., daļa, ko var nesegt garantijas fonds, lai izvairītos no iespējamiem krāpniecības gadījumiem.*Saskaņā ar iepriekš norādīto regulējumu dalībvalstij (t.i., arī Latvijai) ir izvēles tiesības noteikt, vai attiecīgās valsts garantijas fonds veic kompensācijas izmaksu apdrošinātāja vietā par zagtu transportlīdzekļu nodarītajiem zaudējumiem vai neveic. Savukārt, ja dalībvalsts paredz regulējumu, nosakot, ka garantijas fonds veic izmaksu par zagtu transportlīdzekļu nodarītajiem zaudējumiem, tad šādā gadījumā:* zaudējumi sedzami, neatkarīgi no tā, vai šis transportlīdzeklis ir reģistrēts tajā pašā valstī, kur atrodas garantijas fonds, vai arī citā dalībvalstī (t.i., Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) valstī, Šveices Konfederācijā).
* garantijas fondam nav regresa tiesību pret zagtā transportlīdzekļa, ja tas parasti atrodas citā dalībvalstī, reģistrācijas valsts garantijas fondu, Zaļās kartes biroju vai Kompensācijas iestādi, bet ir regresa iespējas pret pašu zaudējumus nodarījušo personu, jo Direktīvas 2009/103/EK norma paredz piebildi, t.i., ja transportlīdzeklis parasti atrodas citā dalībvalstī, tad vienas dalībvalsts attiecīgā iestāde (garantijas fonds) nedrīkst neko pieprasīt no otras dalībvalsts iestādes.

Pie esošā tiesiskā regulējuma (OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punkta redakcijas) Latvijas OCTA tirgum kopumā jāuzņemas atbildība arī par citā dalībvalstī reģistrētu zagtu transportlīdzekļu nodarītajiem zaudējumiem Latvijā, jo Latvijas valsts savulaik ir izvēlējusies Direktīvā 2009/103/EK paredzēto iespēju noteikt, ka OCTA Garantijas fonds sedz zaudējumus apdrošinātāja vietā. Šāda atbildība Latvijai (OCTA Garantijas fondam) nebūtu jāuzņemas, ja Latvijas Garantijas fondam netiktu uzlikts par pienākumu segt zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus.Ņemot vērā to, ka ne visās EEZ dalībvalstīs Garantijas fonds sedz zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus apdrošinātāju vietā (piem., kā tas ir Austrijā, Somijā, Lielbritānijā, Nīderlandē, Dānijā), ar likumprojektu paredzēts ieviest līdzīgu regulējumu. Lai to īstenotu, nepieciešams izslēgt esošo OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punktu. Priekšlikumu būtība ir atbilstoša Direktīvā 2009/103/EK noteiktajām dalībvalsts tiesībām izvēlēties noteikt vai nenoteikt, ka Garantijas fonds sedz zaudējumus apdrošinātāja vietā. Turklāt, apdrošinātāji, kas sniedz OCTA pakalpojumus Latvijā, ir piekrituši šādas normas izslēgšanai. Plānotie grozījumi OCTA likumā, izslēdzot 51.panta pirmās daļas 4.punktu, nekādā veidā neietekmē CSNg cietušo personu tiesības saņemt apdrošināšanas atlīdzību, jo turpmāk zaudējumus segs apdrošinātāji, ja būs veikta OCTA, vai arī Garantijas fonds, ja nebūs veikta OCTA. * trešās daļas 1.punkts izteikts jaunā redakcijā, precizējot (skaidrojot), kādi izdevumi tiek segti no Garantijas fonda. Šāds grozījums (skaidrojums) nepieciešams, lai vēlāk LTAB, atgūstot no Garantijas fonda izmaksātos līdzekļus, nerastos neskaidrības attiecībās ar zaudējumus nodarījušajām personām, pret kurām LTAB var celt regresa prasību. Atbilstoši Latvijas Republikas Augstākās tiesas Civillietu departamenta 2015.gada 30.jūnija spriedumam, kas stājies likumīgā spēkā, ne tikai izmaksātā apdrošināšanas atlīdzība no Garantijas fonda, bet arī ar to saistīto pasākumu finansēšana rada LTAB mantiski novērtējamu pametumu jeb zaudējumus.

Tā kā vainīgais (zaudējumus nodarījušais transportlīdzekļa vadītājs) nav izpildinājis savu ar OCTA likumu noteikto obligāto pienākumu apdrošināties, būtiski ir, lai pilnīgi visi zaudējumi, kas rodas tādēļ, ka no Garantijas fonda ir veicama izmaksa, tiktu piedzīti no šīs atbildīgās personas. Ja visi zaudējumi netiek piedzīti no atbildīgās personas, tad attiecīgi kādam nākas tos segt, t.i., pārējiem apdrošinājuma ņēmējiem, pērkot OCTA polisi, nākas kompensēt šos papildu zaudējumus.* trešās daļas 2.punkts tiek izslēgts saistībā ar grozījumiem OCTA likuma 14.panta ceturtajā daļā.
1. **57.panta** pirmā daļa tiek izteikta jaunā redakcijā, lai konkretizētu, kas spēkā esošajā redakcijā tiek saprasts ar vārdiem „apdrošinājuma ņēmējs”, jo attiecīgi grozījumi ar likumprojektu tiek piedāvāti arī OCTA likuma 10.panta pirmās daļas ievaddaļā, paredzot iespēju apdrošināšanas līgumu pirms termiņa izbeigt ne tikai transportlīdzekļa īpašniekam, bet arī līzinga gadījumā - transportlīdzekļa reģistrācijas apliecībā norādītajam transportlīdzekļa turētājam. Vienlaikus saistībā ar grozījumiem OCTA likuma 14.panta ceturtajā daļā tiek izslēgts OCTA likuma 57.panta pirmās daļas 2.teikums, kas nosaka, kā tiek rēķināta parakstītā apdrošināšanas prēmija gadījumos, kad apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu kompensēja LTAB no OCTA Garantijas fonda. Turpmāk no Garantijas fonda netiks segts apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājums.
 |
| 3. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Finanšu ministrija, Valsts ieņēmumu dienests (turpmāk – VID), LTAB, Konsultatīvā padome, kas izveidota saskaņā ar OCTA likuma 49.panta pirmo daļu un kurā ir pārstāvētas OCTA likumā minētās institūcijas, LTAB un apdrošinātāji, kuriem ir tiesības veikt OCTA (turpmāk – Konsultatīvā padome). |
| 4. | Cita informācija | Nav |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību, tautsaimniecības attīstību un administratīvo slogu** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupas, kuras tiesiskais regulējums ietekmē vai varētu ietekmēt | Likumprojektā ietvertais tiesiskais regulējums attiecas uz šādām personām un institūcijām:1. transportlīdzekļa īpašniekiem un tiesīgajiem lietotājiem,
2. apdrošinājuma ņēmējiem, kas slēdz OCTA līgumus,
3. CSNg iesaistītajām personām,
4. LTAB un apdrošinātājiem, kuriem ir tiesības veikt OCTA, kā arī OCTA jomā sertificētajiem tehniskajiem ekspertiem,
5. tirdzniecības uzņēmumiem (komersantiem), kas transportlīdzekļus pieņēmuši tirdzniecībā,
6. transportlīdzekļu remonta nozares komersantiem.
 |
| 2. | Tiesiskā regulējuma ietekme uz tautsaimniecību un administratīvo slogu | Likumprojekta izpilde neietekmēs tautsaimniecību un administratīvo slogu.  |
| 3. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Likumprojekts neparedz jaunas izmaksas vai papildu administratīvās procedūras. |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **III. Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem** |
| *Likumprojekts šo jomu neskar.* |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. | Nepieciešamie saistītie tiesību aktu projekti | Lai samazinātu administratīvo slogu valsts institūcijām saistībā ar dokumentu iesniegšanas kārtību apdrošinātājiem vai LTAB, Finanšu ministrija ir sagatavojusi informatīvo ziņojumu „Par iespējām samazināt administratīvo slogu iestādēm saistībā ar dokumentu iesniegšanas kārtību apdrošinātājam vai biedrībai “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs””, kurā norādīti nepieciešamie grozījumi tiesību aktos, lai valsts institūcijas, apdrošinātāji un LTAB varētu saņemt darbam nepieciešamo informāciju tiešsaistē no OCTA informācijas sistēmas, tai skaitā no Kriminālprocesa informācijas sistēmas. Šobrīd norit darbs pie sagatavotā informatīvā ziņojuma saskaņošanas ar iesaistītajām ministrijām un institūcijām. |
| 2. | Atbildīgā institūcija | Nav. |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **V. Tiesību akta projekta atbilstība Latvijas Republikas starptautiskajām saistībām** |
| 1. | Saistības pret Eiropas Savienību | Ar likumprojektu tiek precizētas dažas OCTA likuma normas, kas OCTA likumā jau ieviestas ar Eiropas Savienības direktīvām OCTA jomā, kas konsolidētas ar Direktīvu [2009/103/EK](http://pro.nais.lv/naiser/esdoc.cfm?esid=32009L0103).Vienlaikus ar likumprojektu tiek veikti grozījumi OCTA likumā, lai nodrošinātu atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regulai (EK) Nr. 864/2007 par tiesību aktiem, kas piemērojami ārpuslīgumiskām saistībām (Roma II).Ar likumprojektu tiek precizēts OCTA likuma 1.panta 14.punktā ietvertais termins „transportlīdzekļa tiesīgais lietotājs”, lai definīcija atbilstu EST 2014.gada 4.septembra spriedumam lietā C-162/13 *Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d.* |
| 2. | Citas starptautiskās saistības | Nav.  |
| 3. | Cita informācija | Nav.  |

|  |
| --- |
| **1. tabula** **Tiesību akta projekta atbilstība ES tiesību aktiem** |
| Parlamenta un Padomes 2009.gada 16.septembra direktīva [2009/103/EK](http://pro.nais.lv/naiser/esdoc.cfm?esid=32009L0103) par civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu saistībā ar mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu un kontroli saistībā ar pienākumu apdrošināt šādu atbildību. |
| [2009/103/EK](http://pro.nais.lv/naiser/esdoc.cfm?esid=32009L0103) | Aizpilda, ja ar projektu tiek pārņemts vai ieviests vairāk nekā viens ES tiesību akts, – jānorāda tā pati informācija, kas prasīta instrukcijas 55.1. apakšpunktā un jau tikusi norādīta arī V sadaļas 1. punkta ietvaros. |
| A | B | C | D |
| Attiecīgā ES tiesību akta panta numurs (uzskaitot katru tiesību aktavienību - pantu, daļu, punktu, apakšpunktu) | Projekta vienība, kas pārņem vai ievieš katru šīs tabulas A ailē minēto ES tiesību akta vienību | Informācija par to, vai šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības tiek pārņemtas vai ieviestas pilnībā vai daļēji.Ja attiecīgā ES tiesību akta vienība tiek pārņemta vai ieviesta daļēji, - sniedz attiecīgu skaidrojumu, kā arī precīzi norāda, kad un kādā veidā ES tiesību akta vienība tiks pārņemta vai ieviesta pilnībā.Norāda institūciju, kas ir atbildīga par šo saistību izpildi pilnībā. | Informācija par to, vai šīs tabulas B ailē minētās projekta vienības paredz stingrākas prasības nekā šīs tabulas A ailē minētās ES tiesību akta vienības.Ja projekts satur stingrākas prasības nekā attiecīgais ES tiesību akts, - norāda pamatojumu un samērīgumu.Norāda iespējamās alternatīvas (t.sk. alternatīvas, kas neparedz tiesiskā regulējuma izstrādi) - kādos gadījumos būtu iespējams izvairīties no stingrāku prasību noteikšanas, nekā paredzēts attiecīgajos ES tiesību aktos |
| 1.panta 1.punkts | Likumprojekta 2.pantā ietvertais OCTA likuma 1.panta 12.punkta papildinājums ar „c” apakšpunktu | Ieviests pilnībā. Ar likumprojektu tiek noteikts, ka OCTA likuma izpratnē ar terminu „transportlīdzeklis” tiks saprasta arī speciālā militārā tehnika, attiecībā uz ko turpmāk būs veicama OCTA. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| 3.panta pirmā daļa | Likumprojekta 2.pantā ietvertais OCTA likuma 1.panta 12.punkta papildinājums ar „c” apakšpunktu | Ieviests pilnībā. Ar likumprojektu tiek noteikts, ka OCTA likuma izpratnē ar terminu „transportlīdzeklis” tiks saprasta arī speciālā militārā tehnika, attiecībā uz ko turpmāk būs veicama OCTA. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| Likumprojekta 8.pantā ietvertais OCTA likuma 10.panta sestās daļas 2.punkta grozījums. | Ieviests pilnībā. Ar likumprojektu tiek noteikts, ka uz 30 dienām izsniegtais apdrošināšanas līgums attiecībā uz citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, to reģistrējot Latvijā, zaudēs spēku. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| 8.panta 1.punkts | Likumprojekta 5.pantā ietvertais OCTA likuma 6.panta pirmās un otrās daļas grozījums. | Ieviests pilnībā jau ar spēkā esošo OCTA likumu. Ar likumprojektu tiek precizēta terminoloģija, lai būtu saprotams, ka robežlīgums ir spēkā arī Šveices Konfederācijā. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| 13.panta 2.punkts | Likumprojekta 31.pantā ietvertais OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punkta grozījums (4.punkta izslēgšana). | Ieviests pilnībā jau bija ar spēkā esošo OCTA likumu, kad dalībvalstij (Latvijai) bija paredzēta rīcības brīvība noteikt, ka zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus cietušajai personai apdrošinātāja vietā sedz no Garantijas fonda. Ar likumprojektu tiks noteikts, ka turpmāk šādi zaudējumi netiks segti no Garantijas fonda apdrošinātāju vietā, bet tos segs apdrošinātājs. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| 15.panta 1.punkts |  - Likumprojekta 4.pantā ietvertais OCTA likuma 5.panta pirmās daļas 2.punkta grozījums. - Likumprojekta 6.pantā ietvertais OCTA likuma 9.panta pirmās daļas 3.punkta grozījums. - Likumprojekta 7.pantā ietvertais OCTA likuma 9.1 panta pirmās daļas 2.punkta „b” apakšpunkta grozījums. - Likumprojekta 8.pantā ietvertais OCTA likuma 10.panta sestās daļas 2.punkta grozījums. | Ieviests pilnībā jau ar spēkā esošo OCTA likumu. Ar likumprojektu tiek tikai precizēts, kas domāts ar vārdiem „citā valstī”, kā arī tiek noteikts, ka uz 30 dienām izsniegtais apdrošināšanas līgums attiecībā uz citā dalībvalstī reģistrētu transportlīdzekli, to reģistrējot Latvijā, zaudēs spēku. | Likumprojekts nenosaka stingrākas prasības kā ES tiesību akts. |
| Kā ir izmantota ES tiesību aktā paredzētā rīcības brīvība dalībvalstij pārņemt vai ieviest noteiktas ES tiesību akta normas.Kādēļ? | Rīcības brīvība attiecas uz likumprojekta 28.pantā ietvertā OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punkta grozījumu (4.punkta izslēgšanu).Ar spēkā esošo OCTA likumu, izmantojot Direktīvas 2009/103/EK 13.panta 2.punktā paredzēto rīcības brīvību, Latvija bija paredzējusi noteikt, ka zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus cietušajai personai apdrošinātāja vietā sedz no Garantijas fonda. Ar likumprojektu tiks noteikts, ka turpmāk šādi zaudējumi netiks segti no Garantijas fonda apdrošinātāju vietā.Pie esošā tiesiskā regulējuma Latvijas OCTA tirgum kopumā jāuzņemas atbildība arī par citā dalībvalstī reģistrētu zagtu transportlīdzekļu nodarītajiem zaudējumiem Latvijā, jo Latvijas valsts savulaik ir izvēlējusies Direktīvā 2009/103/EK paredzēto iespēju noteikt, ka OCTA Garantijas fonds sedz zaudējumus apdrošinātāja vietā. Šāda atbildība Latvijai (OCTA Garantijas fondam) nav jāuzņemas, ja Latvijas Garantijas fondam nav uzlikts par pienākumu segt zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus.Turklāt ne visās EEZ dalībvalstīs Garantijas fonds sedz zagtu transportlīdzekļu nodarītos zaudējumus apdrošinātāju vietā (piem., kā tas ir Austrijā, Somijā, Lielbritānijā, Nīderlandē, Dānijā).Plānotie grozījumi OCTA likumā, izslēdzot 51.panta pirmās daļas 4.punktu, nekādā veidā neietekmē CSNg cietušo personu tiesības saņemt apdrošināšanas atlīdzību, jo turpmāk zaudējumus segs apdrošinātāji, ja būs veikta OCTA, vai arī Garantijas fonds, ja nebūs veikta OCTA. (*Detalizētāku pamatojumu lūdzu skatīt anotācijas I sadaļas 2.punktā pie OCTA likuma 51.panta pirmās daļas 4.punkta grozījuma skaidrojuma.)* |
| Saistības sniegt paziņojumu ES institūcijām un ES dalībvalstīm atbilstoši normatīvajiem aktiem, kas regulē informācijas sniegšanu par tehnisko noteikumu, valsts atbalsta piešķiršanas un finanšu noteikumu (attiecībā uz monetāro politiku) projektiem | Likumprojekts šo jomu neskar. |
| Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **2. tabula** **Ar tiesību akta projektu uzņemtās saistības, kas izriet no starptautiskajiem tiesību aktiem vai starptautiskas institūcijas vai organizācijas dokumentiem.****Pasākumi šo saistību izpildei** |
| *Likumprojekts šo jomu neskar.* |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un komunikācijas aktivitātes** |
| 1. | Plānotās sabiedrības līdzdalības un komunikācijas aktivitātes saistībā ar projektu | Likumprojekta izstrādes gaitā notikušas konsultācijas ar LTAB un Konsultatīvo padomi, kas izveidota saskaņā ar OCTA likuma 49.panta pirmo daļu un kurā apvienojušās OCTA likuma 49.panta pirmajā daļā minētās institūcijas. Sabiedrības informēšanai un iesaistīšanai Likumprojekts tika ievietots Finanšu ministrijas mājaslapas sadaļā "Sabiedrības līdzdalība". |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Finanšu ministrijas mājaslapā tika ievietota iepriekšējā punktā minētā Uzziņa un notikušas minētās konsultācijas. |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Pēc Uzziņas publicēšanas tika saņemti privātpersonas priekšlikumi. Izvērtējot saņemtos priekšlikumus, tika precizēts OCTA likuma 21.panta otrās daļas 2) punkts.Konsultatīvās padomes 19.10.2015. sēdē, kur tika skatīti iesniegtie priekšlikumi grozījumiem OCTA likumā un atbalstīti.  |
| 4. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Finanšu ministrija, VID, LTAB, Konsultatīvā padome.  |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām un institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide, esošu institūciju likvidācija vai reorganizācija, to ietekme uz institūcijas cilvēkresursiem | Ar grozījumiem OCTA likumā tiks noteikts, ka OCTA informācijas sistēmā esošās institūcijas sniedz un saņem bez maksas no OCTA informācijas sistēmas.  |
| 3. | Cita informācija | Nav. |

Finanšu ministre D.Reizniece-Ozola

S.Kūliņš 67083857

silvestrs.kulins@fm.gov.lv

1. <http://ec.europa.eu/finance/insurance/consumer/motor/index_en.htm> - **EU residents looking to take out motor insurance are strongly advised to compare offers from different insurers** in order to find the best deal in terms of premiums and conditions. **Their best aid in comparing deals is the Internet – insurers providing services in EU countries are usually listed on national supervisors’ websites.** [↑](#footnote-ref-1)