



**LIETUVOS BANKO  
PRIEŽIŪROS TARNYBOS  
FINANSINIŲ PASLAUGŲ IR RINKŲ PRIEŽIŪROS DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS  
DĖL X. X. IR ERGO INSURANCE SE GINČO NAGRINĖJIMO**

2020 m. spalio 7 d. Nr. V 2020/(21.27.E-2101)-242-402  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo prašoma išnagrinėti tarp pareiškėjo ir *ERGO Insurance SE*, veikiančios per Lietuvoje įsteigtą filialą, (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

**N u s t a t y t a:**

2020 m. liepos 7 d. prie Tilžės g. viaduko Šiauliuose įvyko eismo įvykis, kurio metu susidūrė trys transporto priemonės. Eismo įvykio dieną tiek transporto priemonės „VW Transporter“, valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – automobilis „VW Transporter“), tiek transporto priemonės „Toyota Corolla“, valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – automobilis „Toyota“) valdytojo civilinę atsakomybę buvo apdraudęs draudikas.

Remiantis eismo įvykio deklaracijose vairuotojų nurodyta informacija, eismo įvykis įvyko tokiomis aplinkybėmis: automobilis „Toyota“ sustojo, paskui automobilį „Toyota“ važiuojantis automobilis „VW Transporter“ stabdė, tačiau dėl pasirinkto nepakankamo saugaus atstumo iki automobilio „Toyota“ nesuspėjo sustoti ir atsitrenkė į stovintį automobilį „Toyota“. Paskui automobilį „VW Transporter“ automobiliu „VW Golf“, valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau tekste – automobilis „VW Golf“) važiuojantis pareiškėjas taip pat nespėjo sustoti ir atsitrenkė į automobilį „VW Transporter“. Automobilio „Toyota“ vairuotojas nurodė, kad, viaduko pradžioje sustojus automobiliams, sustojo ir jo vairuojamas automobilis „Toyota“. Netrukus automobilio „Toyota“ vairuotojas pajuto 2 smūgius į automobilio „Toyota“ galinę dalį. Automobilio „VW Transporter“ vairuotojas nurodė, kad staiga stabdė priekyje važiuojantis automobilis „Toyota“ ir dėl to automobilio „VW Transporter“ priekis kontaktavo su automobilio „Toyota“ galine dalimi, o automobilis „VW Golf“ trenkėsi į automobilio „VW Transporter“ galinę dalį. Automobilio „VW Transporter“ vairuotojas eismo įvykio deklaracijoje pripažino savo kaltę dėl eismo įvykio.

2020 m. liepos 21 d. draudikas informavo pareiškėją, kad, įvertinęs eismo įvykio aplinkybes, priėmė sprendimą atsisakyti mokėti draudimo išmoką. Sprendimą draudikas motyvavo tuo, kad automobilio „VW Transporter“ vairuotojui nekyla civilinė atsakomybė dėl automobilio „VW Golf“ sugadinimo, nes už automobilio „VW Transporter“ galinės dalies sugadinimą yra atsakingas pats pareiškėjas.

Pareiškėjas nesutinka su draudiko sprendimu įvykį pripažinti nedraudžiamuoju ir tuo pagrindu atsisakyti mokėti draudimo išmoką. Kreipimesi į Lietuvos banką pareiškėjas pažymi, kad nepripažįsta savo kaltės dėl 2020 m. liepos 7 d. įvykusio eismo įvykio. Pareiškėjas nurodo, kad eismo įvykio deklaracijoje automobilio „VW Transporter“ valdytojas pripažino savo kaltę, todėl šalių susitarimu į eismo įvykio vietą nebuvo kviesta policija. Kreipimesi nurodoma, kad draudikas sprendimą įvykį pripažinti nedraudžiamuoju grindė saugaus atstumo ir leistino (saugaus) greičio nesilaikymo aplinkybe, tačiau pareiškėjas teigia laikęs saugaus atstumo ir leistino greičio reikalavimų. Pareiškėjas pažymi, kad automobilis „VW Transporter“ į priekyje buvusį automobilį „Toyota“ trenkėsi nestabdydamas, staiga, todėl pareiškėjas neturėjo kitos išeities, kaip tik atsitrenkti į automobilio „VW Transporter“ galinę dalį, nes pats sustabdyti nesuspėjo. Kreipimusi pareiškėjas prašo rekomenduoti draudikui apskaičiuoti ir atlyginti 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio metu jo valdomai transporto priemonei „VW Golf“ padarytą žalą.

Draudikas nesutinka tenkinti pareiškėjo reikalavimo ir atsiliepime nurodo, kad įvykis yra laikomas draudžiamuoju tik tuo atveju, jeigu nustatomos visos apdraustos transporto

priemonės valdytojo deliktinės civilinės atsakomybės sąlygos. Draudikas, remdamasis kasacinio teismo praktika, pažymi, kad eismo įvykio deklaracija nėra vienintelis dokumentas, kuriuo vadovaudamasis draudikas priima sprendimą dėl eismo įvykio pripažinimo draudžiamuoju (nedraudžiamuoju). Pagal Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktiką, remiantis draudikui taikomu rūpestingumo ir apdairumo standartu, tuo atveju, jeigu draudikui kyla abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, atsižvelgiant į įvykį, eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytą informaciją ar kitas aplinkybes (pavyzdžiui, kai eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytos aplinkybės nesutampa su kitomis aplinkybėmis ar informacija), jis privalo neapsiriboti vien eismo įvykio deklaracijoje užfiksuotų aplinkybių tyrimu ir daryti atitinkamas išvadas, ištyręs įrodymų visumą. Draudikas atkreipia dėmesį į Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) 126 punktą, kuriame nustatyta, kad vairuotojas, atsižvelgdamas į greitį, privalo laikytis tokio atstumo, kad neatsitrenktų į priekyje važiuojančią transporto priemonę, jeigu ji būtų stabdoma, taip pat KET 127 punktą, kuriame nustatyta, kad vairuotojas privalo važiuoti neviršydamas leistino greičio. Pirmiau nurodytos aplinkybės, draudiko vertinimu, pagrindžia, kad pareiškėjas nesilaikė minėtų KET reikalavimų ir dėl to automobilis „VW Golf“ įvažiavo į automobilį „VW Transporter“ galinę dalį. Draudiko manymu, jei pareiškėjas būtų pasirinkęs eismo sąlygas atitinkantį greitį ir saugų atstumą iki automobilio „VW Transporter“, nebūtų kontaktavęs su automobiliu „VW Transporter“. Draudikas pažymi, kad iš automobilio „VW Transporter“ vairuotojo draudikui pateiktų paaiškinimų matyti, kad minėtas automobilio vairuotojas eismo įvykio deklaracijoje pripažino savo kaltę dėl eismo įvykio, nes niekuomet per vairavimo laikotarpį neturėjo eismo įvykio ir dėl to buvo šoko būsenos. Atsižvelgdamas į tai, kad automobilio „VW Transporter“ vairuotojas neatliko jokių neteisėtų veiksmų, kurie būtų galėję lemti automobilio „VW Golf“ sugadinimus, draudikas prašo atmesti pareiškėjo reikalavimą kaip nepagrįstą.

**K o n s t a t u o j a m a:**

Vadovaujantis Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23 patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 45 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, ekonomiško ir bendradarbiavimo principų. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka pateiktų įrodymų vertinimą, kurio pagrindu priimamas sprendimas.

Remiantis pareiškėjo kreipimesi ir kartu su juo pateiktuose dokumentuose dėstomomis aplinkybėmis, darytina išvada, kad ginčas tarp šalių kilo dėl įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju ir atsisakymo šiuo pagrindu mokėti draudimo išmoką, atlyginančią per eismo įvykį pareiškėjui priklausančiai transporto priemonei padarytą žalą.

Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCPDĮ) 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išmoka šio įstatymo nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė. To paties įstatymo 19 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad draudikas moka tik įrodymais pagrįstos per eismo įvykį padarytos žalos dydžio išmoką, neviršijančią šio įstatymo 11 straipsnyje nustatytų draudimo sumų, ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo įvykį, atlyginimo.

Civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos, pagrindai ir bendrieji žalos atlyginimo principai nustatyti Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse. Remiantis Civilinio kodekso nuostatomis, civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus, žalą, priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos ir kaltę (Civilinio kodekso 6.246–6.249 straipsniai).

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 17 punkte draudžiamą įvykio fakto egzistavimas įvardijamas kaip viena iš būtinųjų sąlygų, įgyvendinant nukentėjusio trečiojo asmens reikalavimo teisę į draudimo išmokos mokėjimą. Pagal Taisyklių 38 punktą, draudikas priima sprendimą dėl draudimo išmokos mokėjimo, atsižvelgdamas į dokumentus ir informaciją, įrodančius draudžiamą įvykio faktą. Taisyklių 47 punkte nustatyta, kad draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas dėl žalos padarymo asmuo (nesant TPVCPDĮ nurodytų išimčių), draudžiamą įvykio faktas, aplinkybės ir žalos dydis.

Atsižvelgiant į nurodytą teisinį reglamentavimą, darytina išvada, kad draudiko pareigos išmokėti draudimo išmoką pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį atsiradimas siejamas su draudžiamojo įvykio fakto nustatymu, kaip civilinės atsakomybės sąlygų buvimo įvertinimu. Pažymėtina, kad, pagal pirmiau minėtus teisės aktus, draudiko prievolė mokėti draudimo išmoką kyla ne dėl bet kurio įvykio, o tik dėl tokio, dėl kurio atsiranda transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 3 dalis, 3 straipsnio 1 dalis, 16 straipsnio 1 dalis). Vadinasi, nagrinėjamu atveju pareiga draudikui mokėti draudimo išmoką, atlyginančią automobiliui „VW Golf“ per 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykį padarytą žalą, kiltų, jei žala būtų atsiradusi dėl automobilio „VW Transporter“ valdytojo neteisėtų veiksmų ir būtų nustatytos kitos civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos – kaltė, žala ir priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos.

Pareiškėjas, nesutikdamas su draudiko sprendimu įvykį pripažinti nedraudžiamuoju, nenustačius automobilio „VW Transporter“ valdytojo neteisėtų veiksmų, teigia, kad draudikas nepagrįstai nesivadovauja vairuotojų užpildyta eismo įvykio deklaracija, kurioje būtų automobilio „VW Transporter“ valdytojas pripažino savo kaltę dėl įvykusio eismo įvykio ir pareiškėjo transporto priemonei padarytos žalos.

Draudikas, remdamasis kasacinio teismo praktika, savo ruožtu teigia, kad tais atvejais, kai draudikui kyla abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, jis privalo neapsiriboti vien eismo įvykio deklaracijoje užfiksuotų aplinkybių tyrimu ir daryti atitinkamas išvadas, ištyręs įrodymų visumą. Atsižvelgdamas į 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio aplinkybes ir įvertinęs KET reikalavimus, draudikas mano, kad jei pareiškėjas būtų pasirinkęs eismo sąlygas atitinkantį greitį ir saugų atstumą iki automobilio „VW Transporter“, pareiškėjas nebūtų kontaktavęs su automobiliu „VW Transporter“.

#### *Dėl eismo įvykio deklaracijos įrodomosios vertės*

Pirmiausia pažymėtina tai, kad po eismo įvykio jame dalyvavusių automobilių vairuotojai užpildė eismo įvykio deklaraciją, kuri apibrėžiama kaip eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų eismo įvykio vietoje užpildyta ir pasirašyta forma, kurioje fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos aplinkybės ir braižoma schema (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 4 dalis, KET 3.3 papunktis).

TPVCAPDĮ 12 straipsnio 1 dalies 3 punkte nustatyta, kad tais atvejais, kai eismo įvykio dalyviai sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir, vadovaudamiesi KET nuostatomis, nekviečia policijos į eismo įvykio vietą, – su įvykiu susiję transporto priemonių valdytojai privalo eismo įvykio deklaracijoje nubraižyti eismo įvykio schemą, aprašyti eismo įvykio aplinkybes ir duoti visiems eismo dalyviams pasirašyti. Taigi, teisės aktuose įtvirtinta eismo įvykio dalyvių pareiga užfiksuoti įvykį eismo įvykio deklaracijoje arba laisvos formos dokumente arba kviesti policiją, kai dėl eismo įvykio aplinkybių nesutariama.

Dėl eismo įvykio deklaracijos įrodomosios reikšmės yra išsamiai pasisakęs kasacinis teismas, kuris, vertindamas eismo įvykio deklaracijos 14 laukelio „Mano pastabos“ apatinės dalies „Patvirtinu, jog esu atsakingas (-a) už padarytą žalą“ užpildymą, konstatavo, kad teisiniu reguliavimu dėl eismo įvykio fiksavimo nekviesti policijos į eismo įvykio vietą nesiekama įpareigoti asmenis sudaryti juos teisiškai įpareigojančiai saistanti susitarimą dėl civilinės atsakomybės sąlygų nustatymo, minėto laukelio užpildymas iš esmės reiškia eismo įvykio dalyvių subjektyvų įvykio aplinkybių įvertinimą, t. y. eismo dalyvių nuomonės pateikimą. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo vertinimu, atsižvelgiant į tai, kad eismo įvykis nėra kasdienė situacija ir eismo įvykio dalyviai įprastai būna streso būsenos, nebūtų pagrįsta reikalauti, kad jie iš karto po eismo įvykio atliktų veiksmus, kuriais būtų sukuriamos, pakeičiamos ar panaikinamos civilinės teisės ir pareigos (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018).

Minėtoje nutartyje kasacinis teismas nurodė, kad teisinis reguliavimas, viena vertus, suponuoja, kad, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo draudikui sprendžiant klausimą dėl draudimo išmokos mokėjimo ir siekiant nustatyti eismo įvykio aplinkybes bei atsakingą už eismo įvykio metu padarytą žalą vairuotoją (jo, kaip kaltininko, atsakomybę), eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas, kai eismo įvykio dalyviai nepranešė apie eismo įvykį policijai, yra pagrindinis ir pirminis dokumentas, kuriuo turi vadovautis draudikas. Kita vertus, teisinis reguliavimas neatleidžia draudiko nuo pareigos ištirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti. Todėl, jei draudikui kyla abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių,

atsižvelgiant į įvykį, eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytą informaciją ar kitas aplinkybes, pavyzdžiui, kai eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytos aplinkybės nesutampa su kitomis aplinkybėmis ar informacija, jis privalo išsamiai ištirti eismo įvykio aplinkybes, siekdamas nustatyti draudžiamąjį įvykio faktą, pasekmes ir draudimo išmokos dydį.

Taigi, kasacinio teismo vertinimu, eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas, nors ir yra pagrindinis, tačiau nėra vienintelis dokumentas, esantis pagrindu draudikui spręsti apie aplinkybes, būtinas draudžiamąjį įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti. Tuo atveju, kai tarp draudiko, apdraudusio transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę TPVCAPD sutartimi, ir draudimo išmoką turinčio teisę gauti asmens iškyla ginčas dėl draudimo išmokos dydžio nustatymo (žalą padariusio asmens ir jo kaltės laipsnio), šios aplinkybės kiekvienu konkrečiu atveju turi būti įrodinėjamos remiantis įrodymų vertinimo taisyklėmis.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, teigtina, kad automobilių „Toyota“, „VW Golf“ ir „VW Transporter“ vairuotojų užpildyta eismo įvykio deklaracija nėra neginčijamas ir vienintelis įrodymas, sprendžiant dėl eismo įvykio kaltininko ir jo kaltės laipsnio, ir jos 14 laukelio užpildymas savaime nesukelia teisinių pasekmių eismo įvykio deklaraciją užpildžiusiems asmenims. Nagrinėjamu atveju eismo įvykio deklaracija, kaip vienas iš ginčo byloje esančių įrodymų, turėtų būti vertinama kitų duomenų ir nustatytų aplinkybių kontekste, siekiant įvertinti, ar būtent kaltę pripažinusio asmens elgesys neatitiko tokio eismo dalyvio elgesio modelio, koks tomis aplinkybėmis buvo privalomas, laikantis KET reikalavimų.

*Dėl automobilio „VW Transporter“ vairuotojo veiksmų atitikties KET reikalavimams ir įtakos eismo įvykio kilimui*

Atsižvelgiant į šias aplinkybes, toliau bus vertinama, ar draudiko pateikti paaiškinimai yra pakankami tam, kad būtų paneigtas automobilio „VW Transporter“ vairuotojo kaltės pripažinimas eismo įvykio deklaracijoje ir minėtam vairuotojui nekiltų civilinė atsakomybė už eismo įvykio metu pareiškėjo automobiliui padarytą žalą.

Sprendžiant tarp šalių kilusį ginčą, atkreiptinas dėmesys į tai, kad, pagal KET 126 punktą, vairuotojas, atsižvelgdamas į greitį, privalo laikytis tokio atstumo, kad neatsitrenktų į priekyje važiuojančią transporto priemonę, jeigu ji būtų stabdoma, taip pat palikti tokį tarpą iš šono, kad eismas būtų saugus. Rekomenduojama, kad atstumas iki priekyje važiuojančios transporto priemonės būtų ne mažesnis kaip per dvi sekundes nuvažiuojamas atstumas arba ne mažesnis kaip pusė spidometro rodmens, paversto metrais, pavyzdžiui, kai greitis 70 km/h, atstumas turi būti ne mažesnis kaip 35 m, jeigu eismo sąlygos nereikalauja kitaip. Pagal KET 127 punktą, vairuotojas privalo važiuoti neviršydamas leistino greičio. Pasirinkdamas važiavimo greitį, vairuotojas turi atsižvelgti į važiavimo sąlygas, ypač vietovės reljefą, kelio ir transporto priemonės būklę ir krovinį, meteorologines sąlygas, taip pat eismo intensyvumą, kad galėtų sustabdyti transporto priemonę iki bet kurios iš anksto numatomos kliūties. Jis turi sulėtinti greitį ir prireikus sustoti, jeigu to reikia dėl susidariusių aplinkybių, ypač kai blogas matomumas. KET 128 punkte yra nustatyta, kad tuo atveju, jeigu atsirado kliūtis ar iškilo grėsmė eismo saugumui, vairuotojas (jeigu jis gali tai pastebėti) privalo sulėtinti greitį, net visiškai sustabdyti transporto priemonę arba apvažiuoti kliūtį nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams.

Aplinkybė, kad pareiškėjo valdoma transporto priemonė atsitrenkė į priešais važiuojantį automobilio „VW Transporter“ galinę dalį, suponuoja išvadą, kad būtent pareiškėjas nesilaikė KET reikalavimų – pasirinkti eismo sąlygas atitinkantį greitį ir saugų atstumą iki priešais važiuojančios transporto priemonės, o tai lėmė, kad pareiškėjas nespėjo sustabdyti vairuojamo automobilio „VW Golf“, automobiliui „VW Transporter“ staiga sustojus. Pareiškėjas kreipimesi teigia, kad automobilis „VW Transporter“ atsitrenkė į priešais važiuojantį automobilį „Toyota“ nestabdymas, tačiau ginčo byloje nėra duomenų, kurie pagrįstų šią pareiškėjo nurodytą aplinkybę. Ginčo byloje taip pat nėra duomenų, kurie leistų teigti, kad automobilio „VW Transporter“ vairuotojo veiksmai pareiškėjo vairuojamo automobilio „VW Golf“ atžvilgiu būtų neatitikę KET reikalavimų. Priešingai, kaip minėta, remiantis ginčo byloje esančiais įrodymais, pagrįstai teigtina, kad būtent pareiškėjo veiksmai neatitiko KET reikalavimų ir tai lėmė žalos atsiradimą pareiškėjo valdomai transporto priemonei, šiai atsitrenkus į automobilį „VW Transporter“.

Vertinant eismo įvykyje dalyvavusių asmenų atsakomybės klausimą, pažymėtina ir tai, kad draudikas kartu su atsiliepimu Lietuvos bankui pateikė ir automobilio „VW Transporter“

vairuotojo draudikui 2020 m. rugpjūčio 28 d. teiktus paaiškinimus dėl 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio aplinkybių. Paaiškinimuose dėl minėto eismo įvykio aplinkybių automobilio „VW Transporter“ vairuotojas nurodė, kad po eismo įvykio buvo šoko būsenos, nes iki 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio nėra dalyvavęs jokiame eismo įvykyje kaip vairuotojas, todėl eismo įvykio deklaracijoje klaidingai prisiėmė atsakomybę dėl jo. „VW Transporter“ vairuotojo manymu, atsakomybę dėl minėto eismo įvykio (vertinant automobilių „VW Transporter“ ir „VW Golf“ susidūrimą) turėjo prisiimti būtent pareiškėjas.

Konstatuotos aplinkybės leidžia pagrįstai suabejoti eismo įvykio deklaracijoje nurodytu automobilio „VW Transporter“ vairuotojo kaltės pripažinimu dėl įvykusio eismo įvykio, t. y. pirmiau nurodytos ir ginčo nagrinėjimo metu nustatytos aplinkybės laikytinos automobilio „VW Transporter“ vairuotojo kaltės pripažinimą dėl įvykusio eismo įvykio paneigiančiais objektyviais duomenimis.

Kaip minėta pirmiau, eismo įvykio deklaracija nėra vienintelis duomuo, sprendžiant eismo įvykio dalyvių atsakomybės klausimą. Eismo įvykio deklaracija yra vienas iš įrodymų, vertinant eismo įvykio aplinkybes bei nustatant atsakingus už žalos padarymą (eismo įvykį) asmenis, todėl eismo įvykio deklaracijoje eismo įvykio dalyvių (vairuotojų) nurodytos aplinkybės (taip pat ir eismo įvykio dalyvių subjektyvus suvokimas, kokia jų atsakomybės už įvykusį eismo įvykį) gali būti nugincytos kitų objektyvių duomenų visumos pagrindu. Lietuvos banko vertinimu, pirmiau aptartos aplinkybės leidžia pagrįstai suabejoti eismo įvykio deklaracijoje išreikšta 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio dalyvių pozicija dėl atsakomybės už eismo įvykį. Taigi, Lietuvos banko vertinimu, nagrinėjamoje byloje draudiko pateikti įrodymai ir ginčo nagrinėjimo metu nustatytos aplinkybės paneigė eismo įvykio dalyvių užpildytoje eismo įvykio deklaracijoje nurodytą susidūrusių automobilių vairuotojų eismo įvykio aplinkybių vertinimą, t. y. buvo paneigtas eismo įvykio deklaracijoje nurodytas automobilio „VW Transporter“ vairuotojo kaltės pripažinimas, nes, kaip konstatuota pirmiau, jo veiksmų, kaip neatitinkančių KET reikalavimų, pareiškėjo atžvilgiu nenustatyta. Tai leidžia daryti išvadą, kad draudiko sprendimas atsisakyti mokėti draudimo išmoką pareiškėjui yra pagrįstas, todėl pareiškėjo kreipimesi keliamas reikalavimas rekomenduoti draudikui apskaičiuoti ir atlyginti 2020 m. liepos 7 d. eismo įvykio metu jo valdomai transporto priemonei „VW Golf“ padarytą žalą atmestinas kaip nepagrįstas.

Remdamasis tuo, kas išdėstyta, ir vadovaudamasis Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymo 27 straipsnio 1 dalies 3 punktu, Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimo Nr. 03-23 „Dėl Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių patvirtinimo“ 2 punktu ir šiuo nutarimu patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 59.3 papunkčiu, n u s p r e n d ž i u:

Atmesti pareiškėjo X. X. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl ginčo sprendimo kreiptis į teismą arba kitą ginčų nagrinėjimo instituciją įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio sprendimo apskundimu.

Direktorius

Mindaugas Šalčius