



**LIETUVOS BANKO  
FINANSŲ RINKOS PRIEŽIŪROS TARNYBOS  
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS  
DĖL X. X. IR AB „LIETUVOS DRAUDIMAS“ GINČO NAGRINĖJIMO**

2020 m. lapkričio 25 d. Nr. V 2020/(34.70.E-3403)-429-22  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo pareiškėjas prašė išnagrinėti tarp jo ir AB „Lietuvos draudimas“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

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

2020 m. kovo 3 d. pareiškėjas su draudiku sudarė įprastinę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – TPVCAPD sutartis), kuria Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCAPDĮ) nustatyta tvarka buvo apdrausta pareiškėjo automobilio *Mercedes Benz* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) valdytojų civilinė atsakomybė. Draudimo laikotarpis – nuo 2020 m. kovo 3 d. iki 2021 m. kovo 2 d.

Šalys taip pat sudarė savanorišką transporto priemonės draudimo (KASKO) sutartį, (*duomenys neskelbtini*), (toliau – KASKO sutartis), kuria Transporto priemonių draudimo taisyklių Nr. 021 (2018 m. vasario 13 d. redakcija, galioja nuo 2018 m. kovo 1 d.) (toliau – Taisyklės) pagrindu pareiškėjo automobilis buvo apdraustas nuo Taisyklėse nurodytų draudžiamųjų įvykių K<sup>1</sup>. Draudimo laikotarpis – nuo 2020 m. gegužės 19 d. iki 2021 m. gegužės 18 d.

2020 m. rugpjūčio 8 d. įvyko eismo įvykis, per kurį susidūrė pareiškėjo valdomas automobilis *Mercedes Benz* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) ir Y. Y. valdomas automobilis *Chrysler* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)). Pareiškėjas nepraleido pagrindiniu keliu ta pačia kryptimi važiuosio ir sankryžoje kairėn į šalutinį kelią sukusio automobilio *Chrysler*, bandė lenkti minėtą automobilį šiam atliekant posūkio į kairę manevrą ir automobilio *Mercedes Benz* dešinės pusės priekine dalimi atsitrenkė į automobilio *Chrysler* kairės pusės galinę dalį. Automobiliai po susidūrimo liko stovėti netoli susidūrimo vietos, užstodami visą priešpriešinio eismo juostą. Vairuotojai užpildė eismo įvykio deklaraciją, nuotraukose užfiksavo automobilių būklę ir padėtis po eismo įvykio. Atsakomybę už eismo įvykio metu padarytą žalą eismo įvykio deklaracijoje savo parašu patvirtino pareiškėjas.

2020 m. rugpjūčio 10 d. automobilio *Chrysler* vairuotojas kreipėsi į draudiką dėl patirtą žalą atlyginančios draudimo išmokos pagal pareiškėjo ir draudiko sudarytą TPVCAPDĮ draudimo sutartį, draudikui pateiktame prašyme nurodė, kad kitas automobilis jį lenkė neleistinoje vietoje ir kliudė kairės pusės galinę dalį, buvo apgadinta automobilio kairės pusės galinė dalis, važiuoklė, iššovė šoninė saugos oro pagalvė. Draudikas pradėjo žalos administravimą, užvedė žalos bylą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – TPVCAPD žalos byla).

Tą pačią dieną pareiškėjas kreipėsi į draudiką dėl draudimo išmokos pagal KASKO draudimo sutartį mokėjimo, prašyme mokėti draudimo išmoką nurodė, kad važiuodamas pagrindiniu keliu pradėjo lenkti priešais važiuosį automobilį *Chrysler*, tačiau šis netikėtai pasuko į kairę. Pareiškėjas nurodė savo automobilio dešine puse kliudęs kito automobilio kairės pusės galinį kampą, po susidūrimo kitas automobilis apsisuko. Prašyme pareiškėjas nurodė, kad automobilio *Chrysler* vairuotojo nepažįsta, taip pat paaiškino, kad automobilis *Mercedes Benz* po anksčiau įvykusio įvykio (per šį įvykį buvo apgadintas automobilio dešinės pusės kampas) nebuvo remontuotas. Nurodyti šie automobilio *Mercedes Benz* apgadinimai: išsiskleidusi vairuotojo saugos oro pagalvė ir diržo pirotechninis užtaisas, deformuota

<sup>1</sup> Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 7 punkte draudžiamasis įvykis K apibrėžiamas kaip apdraustos transporto priemonės sugadinimas dėl bet kokių staiga ir netikėtai įvykusių atsitikimų.

automobilio dešinės pusės priekinė dalis. Draudikas pradėjo žalos administravimą, užvedė žalos bylą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – KASKO žalos byla).

Administruojant TPVCAPD žalos bylą ir KASKO žalos bylą buvo apžiūrėti abu eismo įvykio metu apgadinti automobiliai, apgaditimai užfiksuoti nuotraukose ir aprašyti apžiūros aktuose. Taip pat buvo įvertinta abiejų eismo įvykio dalyvių patirta žala, kuri būtų atlyginama išmokant draudimo išmokas pareiškėjui (pagal KASKO draudimo sutartį) ir automobilio *Chrysler* valdytojui Y. Y. (pagal TPVCAPD draudimo sutartį), eismo įvykį pripažinus draudžiamuoju.

2020 m. rugsėjo 3 d. draudiko ekspertas telefonu susisiekė su pareiškėju dėl eismo įvykio aplinkybių patikslinimo. Pareiškėjas paaiškino išvažiavęs iš (*duomenys neskelbtini*) link (*duomenys neskelbtini*), pasibaigus (*duomenys neskelbtini*) miesteliui pradėjęs greitėti, matęs, kad priešais važiuojantis automobilis važiuoja lėtai, todėl nusprendęs jį aplenkti, tačiau, išvažiavus į priešpriešinę eismo juostą, automobilis *Chrysler* pradėjo sukti į kairę. Nurodė, kad dar bandė grįžti į savo juostą, bet susidūrimo išvengti nepavyko. Taip pat teigė kito vairuotojo nepažįstantis, bendravęs tik tiek, kiek buvo būtina. Važiavo apie 90–100 km/val. greičiu, prieš susidūrimą greitis galėjo būti 60–70 km/val. Be kitų aplinkybių, nurodė ir tai, kad išsiskleidė automobilio *Chrysler* vairuotojo pusės šoninė saugos oro pagalvė, bet ją vairuotojas sukišo atgal, nes negalėjo išlipti iš automobilio.

Tą pačią dieną draudikas telefonu susisiekė ir su automobilio *Chrysler* vairuotoju. Jis nurodė sukęs į kairę tuo pačiu metu, kai automobilis *Mercedes Benz* bandė jį lenkti. Greitis galėjo būti apie 30 km/val. Kas toks yra kitas vairuotojas, neįsivaizduoja, žino tik vardą, nes matė dokumentuose. Draudiko darbuotojui nurodžius, kad apžiūros metu nustatyta, jog automobilyje buvo išsiskleidusi šoninė vairuotojo pusės saugos oro pagalvė, bet jos nesimato eismo įvykio vietos nuotraukose, paaiškino, kad saugos oro pagalvę padedamas į įvykio vietą atvažiavusio draugo sukišo atgal, kad neiškristų važiuojant.

Įvertinus KASKO žalos byloje ir TPVCAPD žalos byloje surinktus duomenis apie 2020 m. rugpjūčio 8 d. eismo įvykį, draudikui kilo abejonių dėl automobilių sugadinimo aplinkybių pagrįstumo, todėl 2020 m. rugsėjo 7 d. draudiko žalų tyrimo ekspertas E. E. atliko tyrimą ir parengė Ekspertinę pažymą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – Ekspertinė pažyma). Įvertinęs surinktą informaciją apie eismo įvykį (eismo įvykio deklaracijoje pateiktą automobilių padėčių brėžinį, automobilių nuotraukas, jose užfiksuotų apgadinių pobūdį ir mastą, iki įvykio buvusius automobilių apgadinius, vairuotojų paaiškinimus apie automobilių greičius ir trajektorijas prieš susidūrimą, taip pat vairuotojų veiksmus, lėmusius eismo įvykį) ir atlikęs eismo įvykio aplinkybių simuliaciją specialia eismo įvykio aplinkybėms modeliuoti skirta kompiuterine programa *PC Crash*, konstatavo, kad automobiliai *Mercedes Benz* ir *Chrysler* buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis natūraliomis aplinkybėmis, o kitomis aplinkybėmis.

Tą pačią dieną draudikas, vadovaudamasis Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunkčiu, kuriame nustatyta, kad įvykis laikomas nedraudžiamuoju, jei draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (ar) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (ar) jo padarinius, priėmė sprendimą nemokėti draudimo išmokos pareiškėjui KASKO žalos byloje. Remdamasis Ekspertine pažyma, analogišką sprendimą draudikas priėmė ir TPVCAPD žalos byloje. Apie priimtus sprendimus informavo pareiškėją ir automobilio *Chrysler* valdytoją.

2020 m. rugsėjo 8 d. pareiškėjas el. paštu nurodė Ekspertinę pažymą rengusiam ekspertui, kad eismo įvykio aplinkybių simuliacija (modeliavimas) yra nieko verta, teoriniai skaičiavimai apie turėjusias būti automobilių padėtis po eismo įvykio yra klaidingi. Draudiko ekspertas paaiškino skaičiavimus atlikęs pagal pareiškėjo nurodytą informaciją. Tą pačią dieną pareiškėjas persiuntė draudiko ekspertui vienos minutės trukmės automobilyje *Mercedes Benz* sumontuoto vaizdo registratoriaus įrašą ir nurodė jį parsisiuntes į telefoną tik todėl, kad iš pradžių nemanė, jog yra įvykio kaltininkas. Pareiškėjas nurodė nesuprantas, kokie jo paaiškinimai apie įvykį neatitinka vaizdo įrašė matomų aplinkybių.

Pateiktame vaizdo įrašė matosi, kad automobilis *Mercedes Benz* stovi šalutiniame kelyje, galimai arčiau kelkraščio (pradėjus judėti matomas automobilio manevras į kairę pusę) (vaizdo įrašė nurodytas laikas 16 val. 20 min. 22–23 sek.) ir ne prie pat kelių važiuojamųjų dalių susikirtimo. Pagrindiniu keliu pravažiavus automobiliui *Chrysler*, pareiškėjas išsuko į pagrindinį kelią (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 20 min. 25 sek.) ir važiavo paskui automobilį *Chrysler*. Po maždaug 42 sekundžių nuo įsukimo į pagrindinį kelią (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 7 sek.) priekyje važiuojantis automobilis pradeda stabdyti, *Mercedes Benz* pradeda greitai artėti prie pastarojo. Po maždaug 48 sekundžių (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 13 sek.) automobilis *Chrysler* pradeda posūkio manevrą, o automobilis

*Mercedes Benz* kerta ištisinę skiriamąją liniją, iš dalies išvažiuoja į priešingą eismo juostą ir priartėja prie automobilio *Chrysler* kairės pusės galinio kampo. Prieš susidūrimą vaizdo įrašas pasibaigia (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 16 sek.), susidūrimo momentas neužfiksuotas.

2020 m. rugsėjo 9 d. draudiko ekspertas informavo pareiškėją, kad pateiktas vaizdo įrašas nepaneigia Ekspertinėje pažymoje nustatytų aplinkybių. Ekspertas taip pat paprašė pateikti vaizdo įrašą, kuriame matytųsi vaizdas 30 sek. prieš pradėdant judėti į pagrindinį kelią ir 30 sek. nuo tos vietos, kur įrašas baigiasi. Pareiškėjas dar kartą nurodė, kad eismo įvykio aplinkybės sumodeliuotos klaidingai, o kitų vaizdo įrašų teigė neturįs, nes jie liko vaizdo registratoriuje, „nauji įrašai buvo perrašyti ant viršaus“.

2020 m. rugsėjo 23 d. pareiškėjas informavo draudiko ekspertą dar kartą peržiūrėjęs Ekspertinę pažymą ir su ja vis tiek nesutinkąs. Taip pat pareiškėjas nurodė, kad jo pateiktame vaizdo įrašė matosi jo automobilio pagreitėjimas bei stabdymas supratus, kad nepavyks aplenkti priešais važiuojančio automobilio *Chrysler*. Pateiktas vaizdo įrašas įrodo aplinkybių tikrumą, o nuotraukose matomi išsilieję skysčiai patvirtina, kad suvaidinti įvyki ir pakeisti automobilių padėtis po eismo įvykio neįmanoma. Pareiškėjas taip pat nurodė nesutinkantis su draudiko teiginiais, kad *Chrysler* saugos oro pagalvė neišsiskleidė, nes jis pats matė ją išsiskleidusią.

2020 m. rugsėjo 25 d. draudikas nurodė pakartotinai peržiūrėjęs KASKO žalos bylą ir pateiktus papildomus dokumentus. Draudiko teigimu, vaizdo įrašė matomas automobilio suartėjimas su priekyje važiuojančiu automobiliu *Chrysler*. Automobiliui *Chrysler* pradėjus daryti posūkio manevrą, pareiškėjo automobilis staiga pradėjo lenkti. Paties smūgio momento nesimato, tačiau tikėtina, kad lenkiantysis automobilis priekiniu dešiniu kampu atsitrenkia į *Chrysler* galinį kairinį kampą, tai atitinka deklaruojamas aplinkybes. Iš pateikto įrašo matoma, kad automobilis *Chrysler* iš anksto rodo kairiojo posūkio signalą, todėl lenkimo manevras techniniu požiūriu sunkiai paaiškinamas, juolab kad pirmasis manevrą pradėjo automobilis *Chrysler*, o *Mercedes Benz* pradėjo lenkti vydamasis automobilį *Chrysler* pagal jo judėjimo trajektoriją. Įvertinus šias aplinkybes bei tai, kad prieš šį įvykį buvo apgadintas *Mercedes Benz* priekinis dešinysis kampas, draudiko nuomone, labiausiai tikėtina, kad deklaruojamasis įvykis įvyko ne natūraliai susiklosčiusiomis, bet kitomis aplinkybėmis. Filmuotoje medžiagoje nesimato paties smūgio momento, todėl negalima tvirtinti, kad *Chrysler* šoninės saugos oro pagalvės iššovė susidūrimo metu. Juolab kad *Chrysler* vairuotojas nurodė oro pagalves sukišęs po stogu prieš pat išvažiavimą, užpildžius eismo įvykio deklaraciją, tačiau pateiktose fotografijose aiškiai matosi, kad oro saugos pagalvės nėra išsiskleidusios.

Draudikas taip pat nurodė, kad atliekant eismo įvykio aplinkybių modeliavimą vadovautasi eismo įvykio dalyvių pateikta informacija. Peržiūrėjęs surinktus duomenis draudikas nustatė, kad vairuotojų nurodomi važiavimo greičiai, labiausiai tikėtina, buvo kitokie, nei nurodyti vairuotojų, t. y. automobilis *Chrysler* susidūrimo metu judėjo žymiai mažesniu greičiu, nei nurodė vairuotojas. Stipriai sumažinus automobilio *Chrysler* judėjimo greitį, užfiksuotas padėtis po susidūrimo techniniu požiūriu galima pagrįsti. Tačiau lėtas automobilio *Chrysler* judėjimas darant manevrą ir staigus pareiškėjo automobilio judėjimo krypties pakeitimas link į kairę sukančio automobilio, kelia abejonių dėl įvykio natūralumo ir patvirtina įtarimus dėl galimo įvykio inscenizavimo. Be to, draudikas nurodė, kad tiek pareiškėjas, tiek automobilio *Chrysler* vairuotojai žalų administravimo metu teigė esą nepažįstami, tačiau, draudiko žiniomis, vairuotojai ne tik pažįstami, bet net yra draugai. Šis faktas bei kitos pirmiau nurodytos aplinkybės, draudiko nuomone, patvirtina įtarimus, kad įvykis įvyko ne natūraliai susiklosčiusiomis, bet kitomis, galimai imituotomis aplinkybėmis, abiejų automobilių valdytojams siekiant gauti draudimo išmokas.

Pareiškėjas nesutiko su draudiko pozicija, todėl kreipėsi į Lietuvos banką dėl ginčo su draudiku nagrinėjimo. Pareiškėjas nurodė, kad draudikas iš pradžių teigė, kad įvykis suklastotas, nes, draudiko skaičiavimais, automobiliai turėjo sustoti kitose vietose. Įvertinęs vaizdo registratoriaus įrašą draudikas pripažino, kad įvykio aplinkybės lyg ir atitinka eismo įvykio dalyvių teiginius, tačiau atsisakė pakeisti priimtus sprendimus. Pareiškėjas nurodė, kad draudikas turi išmokėti draudimo išmokas tiek KASKO žalos byloje, tiek TPVCAPD žalos byloje, nes kitaip pareiškėjas patirs nuostolių, juk mokėjo draudimo įmokas, per eismo įvykį buvo sugadintas jo automobilis, be to, automobilio *Chrysler* vairuotojas nurodė, kad, draudikui neišmokėjus draudimo išmokos pagal TPVCAPD sutartį, jis reikalautų žalos atlyginimo tiesiogiai iš pareiškėjo.

Lietuvos banke buvo gautas draudiko atsiliepimas į pareiškėjo kreipimąsi, jame

draudikas nurodė administruodamas TPVCAPD ir KASKO žalos bylas surinkęs pakankamai įrodymų, leidžiančių teigti, kad eismo įvykis buvo inscenizuotas, o vairuotojai siekė nuslėpti nenatūralias eismo įvykio aplinkybes bei faktus ir pateikė draudikui klaidingą informaciją apie eismo įvykį. Draudikas nurodė esąs įsitikinęs, kad eismo įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju nei pagal TPVCAPD sutartį, nei pagal KASKO sutartį.

Draudiko teigimu, tai, kad įvykis įvyko nenatūraliomis aplinkybėmis, patvirtina didesnę nei 25 metų eismo įvykio aplinkybių vertinimo praktiką turinčio draudiko eksperto Ekspertinė pažyma, kurioje konstatuota, kad, modeliuojant eismo įvykį pagal vairuotojų nurodytas aplinkybes kompiuterine programa *PC Crash*, nurodžius, kad automobilis *Chrysler* važiuoja apie 30 km/h greičiu, o automobilis *Mercedes Benz* atsitrenkia į jį važiuodamas apie 60 km/h greičiu, modeliavimo rezultatai parodė, kad automobilis *Chrysler* turėjo būti nublokštas į kairiąją šalikelę už sankryžos, o automobilis *Mercedes Benz* turėjo sustoti iš karto už važiuojamųjų dalių susikirtimo, priešpriešinėje eismo juostoje. Iš vairuotojų pateiktų eismo įvykio vietos nuotraukų nustatyta, kad automobilių padėtys stipriai skiriasi nuo tyrimo metu nustatytų padėčių, o tai leidžia daryti išvadą, kad automobiliai važiavo ne vairuotojų nurodytais greičiais. Be to, draudiko teigimu, atsižvelgiant į vairuotojų paaiškinimus buvo atlikti kinematiniai skaičiavimai<sup>2</sup> ir gautas rezultatas, kad pareiškėjas sureagavo į kliūtį (pradėjo stabdyti) tuo metu, kai automobilis *Chrysler* dar nebuvo pradėjęs daryti manevro į kairę, t. y. jis nebuvo kliūtis lenkiančiam pareiškėjo automobiliui. Draudiko vertinimu, tai patvirtina, kad įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis.

Draudiko teigimu, Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.994 straipsnio 1 dalyje nustatyta draudiko teisė įvertinti konkretaus objekto draudimo riziką reiškia ir tai, kad, prisiimdamas tokią riziką, draudikas apibrėžia draudimo ribas, nustatydamas atvejus, kurie laikomi nedraudžiamaisiais įvykiais. Taigi, draudimo išmoka mokama tuomet, kai automobilio apgadavimo aplinkybės ir įvykio priežastis atitinka draudžiamą įvykio apibrėžtį. Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunktyje nustatyta, kad nedraudžiamuoju įvykiu pripažįstamas atvejis, jei draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (ar) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė žinomai klaidingus duomenis apie įvykį arba jo padarinius. Taigi, nustatęs, kad eismo įvykio dalyviai teikia neteisingą informaciją apie įvykį, draudikas turi teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką pagal KASKO draudimo sutartį.

Pasisakydamas dėl atsisakymo mokėti draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui (automobilio *Chrysler* valdytojui) pagrindo, draudikas nurodė, kad teismų praktikoje, nagrinėjant panašias bylas, kuriose reikalavimas keliamas pagal TPVCAPDĮ, o eismo įvykio dalyvių paaiškinimai neatitinka faktinių nustatytų eismo įvykio aplinkybių, įtvirtinta, kad „atsižvelgus į tai, kad eismo įvykio aplinkybės nėra aiškios, jis įvyko kitomis, nei nurodo vairuotojai, aplinkybėmis, nėra aišku kieno neteisėti veiksmai lėmė atsiradusią žalą, o nenustačius priežastinio ryšio, neteisėtų veiksmų apimtį ir priežasties, teigtina, kad draudėjui nekyla civilinė atsakomybė“ (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016).

Draudikas taip pat prašė Lietuvos banko įvertinti daugiau įtarimų keliančių faktų bei duomenų, patvirtinančių, kad eismo įvykio dalyviai sąmoningai klaidino draudiką. Pirmiausia, pareiškėjas pateikė automobilio *Mercedes Benz* vaizdo registratoriaus įrašą, tačiau įrašas sukėlė dar daugiau įtarimų, nes: 1) apie jį buvo pranešta tik draudikui priėmus skundžiamus sprendimus; 2) įrašo pradžioje matoma, kad automobilis stovi šalutiniame kelyje, bet ne prie kelių susikirtimo vietos, paženklintos pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) reikalavimus, kaip būna įprastai, kad būtų galima įsitikinti manevro saugumu, o toliau nuo kelių susikirtimo; 3) iš filmavimo trajektorijos ir to, kad pradėjęs judėti automobilis juda į kairę nuo kelio krašto, susidaro įspūdis, kad automobilis sustojęs taip, kad jį iš galo galėtų aplenkti kitas į pagrindinį kelią sukantis automobilis, laukė, kol pagrindiniame kelyje pasirodys kitas eismo įvykio dalyvis; 4) pareiškėjas pradėjo judėti tik pamatęs automobilį *Chrysler*, o vėliau stengėsi jį pavyti iki galimai numatytos eismo įvykio vietos; 5) iš vaizdo įrašo matyti, kad automobilis *Chrysler* jau kurį laiką važiavo su įjungtu kairės pusės posūkio signalu, todėl pareiškėjas turėjo suprasti apie būsiąją manevrą ir jį numatyti; 6) vaizdo įrašė matosi, kad būtent automobilis *Chrysler* pirmasis pradeda posūkio manevrą ir tik tada dėl nežinomų priežasčių pareiškėjas pasuka savo

<sup>2</sup> Draudikas paaiškino, kad kinematiniai skaičiavimai atliekami siekiant nustatyti automobilių tarpusavio padėtis bei padėtį kelio elementų atžvilgiu įvairiais laiko momentais. Nagrinėjamu atveju buvo nustatoma, koku atstumu nuo susidūrimo vietos buvo automobilis *Mercedes Benz*, kai jį vairavęs pareiškėjas pradėjo stabdyti.

automobilį į priešpriešinę eismo juostą ir susiduria su sukančiu automobiliu, tai rodo, kad pareiškėjui kliūtis atsirado ne iš anksto pradėjus lenkimo manevrą, o nenatūraliai pasukus vairą į posūkio manevrą atliekantį automobilį *Chrysler*; 7) pareiškėjas galėjo važiuoti įprastai, savo eismo juosta, ir jam nebuvo susidariusi kliūtis; 8) nors eismo įvykių tyrimo praktikoje pripažįstama, kad eismo įvykio dalyviai, pajutę grėsmę savo saugumui, instinktyviai vairą sukdamo nuo kliūtis, pareiškėjas vairą suko tiesiai į kliūtį, lyg siekdamas su ja susidurti; 9) automobilis *Chrysler*, atlikdamas posūkio manevrą, viduryje priešpriešinės eismo juostos kelis kartus stabdo transporto priemonę, lyg siekdamas, kad pareiškėjo automobilis spėtų atsitrenkti nebaigus manevro; 10) pareiškėjas prieš pat susidūrimą į dešinę pusę pasuko galimai siekdamas apgadinti tą automobilio vietą, kuri buvo apgadinta dar iki eismo įvykio (draudiko teigimu, administruojant žalos bylą nurodžius, kad buvo ankstesnis įvykis, pareiškėjas pripažino, kad automobilis nebuvo suremontuotas); 11) pareiškėjas atsisakė pateikti ilgesnės trukmės vaizdo įrašus, kuriuose matytusi smūgio momentas, galbūt dėl to, kad būtų nuslėptos aplinkybės, susijusios su automobilio *Chrysler* saugos oro pagalvių išsiskleidimu. Draudiko vertinimu, šios aplinkybės tik sustiprina įtarimus dėl įvykio inscenizavimo.

Antra, draudikas paaiškino, kad abu vairuotojai tvirtino, kad vienas kito nepažįsta. Pareiškėjas nurodė tik tai, kad kitas vairuotojas atrodė jaunas, gal 24 metų, o *Chrysler* vairuotojas per pokalbį su draudiko ekspertu nurodė neįsivaizduojantis, kas toks yra pareiškėjas, dokumentuose teigė matęs tik vardą. Tačiau draudikas nustatė, kad vairuotojai yra pažįstami, jie yra draugai socialiniame tinkle *Facebook*, minėtame socialiniame tinkle žymėjo kaip patinkančias vienas kito įkeltas nuotraukas, vairuotojų žmonos taip pat tarpusavyje bendrauja, nors abu vairuotojai teigė, kad vienas kito nepažįsta. Anot draudiko, užsiminus pareiškėjui apie tai, kad eismo įvykio dalyviai vienas kitą pažįsta, tiek pareiškėjas, tiek automobilio *Chrysler* vairuotojas savo paskyras socialiniame tinkle *Facebook* padarė nepasiekiamas.

Galiausiai, draudikas abejojo, ar per įvykį tikrai išsiskleidė *Chrysler* vairuotojo pusės šoninė saugos oro pagalvė, nes nuotraukose, padarytose iš karto po eismo įvykio, nesimato jokių išsiskleidusių oro pagalvių, nors pateikus automobilį apžiūrai saugos oro pagalvė buvo ištraukta. Be to, draudikas nurodė nustatęs, kad prieš eismo įvykį prastos būklės buvo ir automobilis *Chrysler*: šio automobilio priekiniai ir galiniai sparnai, slenksčiai ir kitos dalys buvo paveikti korozijos, kai kurios kėbulo dalys buvo apgadintos.

Draudiko vertinimu, visos nustatytos aplinkybės suponuoja ne tik neteisingų aplinkybių pateikimo draudikui faktą, tačiau ir galimą eismo įvykio tyčinį inscenizavimą. Iš turimų įrodymų galima kelti prielaidą, kad vairuotojai buvo iš anksto susitarę, kaip inscenizuoti įvykį. Šias prielaidas sustiprina tai, kad eismo įvykio dalyviai bandė nuslėpti savo ryšius, o draudikui apie tai užsiminus – ėmė mažinti socialiniuose tinkluose esančios medžiagos viešumą bei prieinamumą. Be to, abu automobiliai turėjo defektų, todėl buvo tinkami eismo įvykiui inscenizuoti.

#### 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, ekonomiškumo ir bendradarbiavimo principų. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka pateiktų įrodymų vertinimą, kurio pagrindu priimamas sprendimas.

Pažymėtina, kad ginčas tarp šalių kilo dėl draudiko sprendimų įvykį pripažinti nedraudžiamuoju ir nemokėti draudimo išmokos pareiškėjui pagal KASKO sutartį (Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunkčio pagrindu) ir automobilio *Chrysler* valdytojui pagal TPVCAPD draudimo sutartį pagrįstumo.

#### *Dėl įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju pagal KASKO sutartį (Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunkty) pagrįstumo*

Civilinio kodekso 6.987 straipsnyje nustatyta, kad draudimo sutartimi viena šalis (draudikas) įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką (premiją) sumokėti kitai šaliai (draudėjui) arba trečiajam asmeniui, kurio naudai sudaryta sutartis, įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytą draudimo išmoką, apskaičiuotą įstatyme ar draudimo sutartyje nustatyta tvarka, jeigu įvyksta įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytas draudžiamasis įvykis. Civilinio kodekso 6.156 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas sutarčių laisvės principas leidžia sutarties šalims

laisvai sudaryti sutartis ir savo nuožiūra nustatyti tarpusavio teises bei pareigas, jei tai neprieštarauja įstatymams. Teisėtai sudaryta ir galiojanti sutartis jos šalims turi įstatymo galią (Civilinio kodekso 6.189 straipsnio 1 dalį).

Pažymėtina, kad šalių sudaryta KASKO sutartis yra savanoriška, todėl draudikas, vadovaudamasis Civilinio kodekso 6.156 straipsnio 1 dalimi, tokio pobūdžio sutartyse gali savo nuožiūra pasiūlyti sąlygas, susijusias su teikiamos draudimo apsaugos apimtimi. Lietuvos kasacinis teismas savo praktikoje yra ne kartą konstatavęs, kad draudimo sutartimi draudimo objektui suteikiama apsauga nėra absoliuti. Draudikas, prisiimdamas draudimo riziką, nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtose draudimo rūšies taisyklėse, tiek draudimo liudijime aptartose individualiosiose sąlygose. Draudimo taisyklėse nustatomi atvejai, kurie laikytini draudžiamaisiais, taip pat tie, kurie tokiais nelaikytini (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gegužės 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-283-695/2015; ir kt.*). Pažymėtina, kad draudimo išmokos mokėjimas yra pagrindinė draudiko pareiga, kuri vykdoma įvykus draudžiamajam įvykiui. Tik nustatius, kad yra įvykęs teisiškai reikšmingas faktas – draudžiamasis įvykis, kyla draudiko pareiga mokėti draudimo išmoką. Nedraudžiamieji įvykiai pašalina draudiko pareigą mokėti draudimo išmoką *ab initio* (iš anksto).

Nagrinėjamu atveju draudikas savo sprendimą grindė Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunkčiu, pagal kurį įvykis laikomas nedraudžiamuoju, jeigu draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (ar) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti draudimo išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (ar) jo padarinius. Tai reiškia, jog, nustatius, kad pareiškėjas (draudėjas) KASKO žalos bylos administravimo metu (ar pranešdamas apie įvykį) teikė neteisingus (suklastotus) arba klaidingus duomenis apie įvykį arba jo padarinius, draudikas turi teisę įvykį laikyti nedraudžiamuoju ir nemokėti draudimo išmokos.

Pažymėtina, kad pareiškėjas, kreipdamasis į Lietuvos banką, iš esmės laikėsi pozicijos, kad visi draudikui pateikti duomenys atitinka realias eismo įvykio aplinkybes, jokių naujų duomenų nepateikė. Draudikas su pareiškėjo pozicija nesutiko, pateikė išsamius nesutikimo su pareiškėjo reikalavimais motyvus, taip pat įrodymus, draudiko nuomone, patvirtinančius, kad pareiškėjas draudikui teikė klaidingus duomenis, o įvykis buvo inscenizuotas.

Draudiko atsikirtimai, visų pirma grindžiami draudiko eksperto parengta Ekspertine pažyma. Kasacinio teismo jurisprudencijoje išaiškinta, kad kritiškai vertinti eksperto išvadą ar jos dalį galima tada, kai ekspertizės turinys prieštaringas, išvados neišplaukia iš tyrimo eigos, išvada pateikta neatlikus tyrimo arba jis atliktas neišsamiai ir kitais panašiais atvejais, kai kyla pagrįstų abejonių dėl ekspertinio tyrimo eigos ir rezultatų (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015*). Pažymėtina, kad eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu jos duomenys neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių, ir jeigu eksperto išvados duomenys, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą.

Ekspertinėje pažymoje pirmiausia nurodytos eismo įvykio aplinkybės ir vairuotojų nurodyti galimi automobilių greičiai prieš susidūrimą. Taip pat paaiškinama, kad pareiškėjas nurodė, kad važiojo apie 90–100 km/val. greičiu ir, priartėjęs prie automobilio *Chrysler* (iki jo likus apie 10–20 metrų atstumui), pradėjo daryti lenkimo manevrą, bet priekyje važiuojantis automobilis pradėjo sukti į kairę ir užtvėrė kelią. Pradėjus stabdyti automobilį ir pavykus sumažinti greitį iki maždaug 60 km/val., įvyko susidūrimas. Ekspertinėje pažymoje taip pat pateikiama automobilio *Chrysler* vairuotojo paaiškinimų apie įvykio aplinkybes santrauka: prieš įvykį suko į kairę, sukdamas judėjo apie 30 km/val. greičiu, kai pajuto smūgį į automobilio galinę dalį. Kito automobilio nepastebėjo, todėl prieš susidūrimą nestabdė, smūgio metu išsiskleidė šoninė vairuotojo pusės saugos oro pagalvė, vėliau įvykio vietoje vairuotojas ją sukišo atgal. Toliau pateikiamos dvi vairuotojų pateiktos nuotraukos iš eismo įvykio vietos ir abiejų automobilių pagrindinių apgadinių zonų nuotraukos, pateikta nuotrauka, kurioje užfiksuoti prieš eismo įvykį buvę *Mercedes Benz* apgadainimai, lokalizuoti dešiniojo šono priekinėje dalyje (ši automobilio zona buvo sugadinta ir per 2020 m. rugpjūčio 8 d. eismo įvykį), paaiškinta, kad automobilio *Chrysler* būklė prieš eismo įvykį buvo prasta, priekiniai ir galiniai sparnai, slenksčiai ir galinis kairės pusės lonžeronas paveikti korozijos, o priekinio buferio kairė pusė ir dešinės pusės galinės durelės apgadintos.

Toliau pateikiami eismo įvykio aplinkybių modeliavimo specialia kompiuterine programa *PC Crash* rezultatai. Ekspertas nurodė, kad modeliuojant buvo nurodyti vairuotojų nurodyti

automobilių greičiai susidūrimo metu (*Mercedes Benz* – 60 km/val., *Chrysler* – 30 km/val.). Atlikus modeliavimą nustatyta, kad automobilis *Chrysler* po susidūrimo turėjo būti nublokštas į kairės pagrindinio kelio pusės šalikelę už sankryžos, o automobilis *Mercedes Benz* turėjo sustoti iš karto už važiuojamųjų dalių susikirtimo, priešpriešinėje eismo juostoje, tačiau nuotraukose užfiksuotos automobilių padėties visiškai neatitinka gautų rezultatų. Ekspertas nurodė, kad ši aplinkybė suteikia pagrindo teigti, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, t. y. automobiliams judant mažesniu greičiu, nei nurodė vairuotojai.

Ekspertas nurodė atlikęs ir kinematinius skaičiavimus ir nustatęs, kad tuo metu, kai pareiškėjas pradėjo stabdyti, automobilis *Mercedes Benz* nuo susidūrimo vietos buvo nutolęs apie 49 metrus, o automobilis *Chrysler* – apie 16 metrų. Šie skaičiavimai, anot eksperto, patvirtina, kad automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas pradėjo stabdyti tuo metu, kai automobilis *Chrysler* dar nebuvo pradėjęs daryti manevro į kairę, t. y. pareiškėjo automobilio kelyje dar nebuvo kliūtis, nes automobilis *Chrysler* dar tik artėjo prie sankryžos ir iki jos buvo likę apie 10 metrų. Teigiama, kad šie požymiai suteikia pagrindo daryti išvadą, kad teiginys, jog eismo įvykis įvyko natūraliomis aplinkybėmis, iškilus grėsmei eismo saugumui, yra techniniu požiūriu nepagrįstas. Prie šių paaiškinimų pateikta iliustracija, kurioje pažymėtos nuotraukose užfiksuotos automobilių padėties po susidūrimo, padėties, kurios turėjo būti po susidūrimo pagal modeliavimo rezultatus, labiausiai tikėtinos automobilių padėties susidūrimo metu ir automobilių padėties kelyje tuo metu, kai *Mercedes Benz* vairuotojas sureagavo stabdymui.

Ekspertinėje pažymoje taip pat pateiktos eismo įvykio vietoje ir apžiūros metu padarytos automobilio *Chrysler* nuotraukos. Draudiko ekspertas paaiškino, kad nuotraukose iš eismo įvykio vietos nesimato, kad automobilio *Chrysler* vairuotojo pusės šoninė saugos oro pagalvė būtų išsiskleidusi, o apžiūros metu padarytose nuotraukose neva išsiskleidusi saugos oro pagalvė aiškiai matosi. Ją paslėpti, anot eksperto, ypač sudėtinga, ypač įvykio vietoje, todėl labiausiai tikėtina, kad minėta saugos oro pagalvė eismo įvykio metu iš viso nesuveikė. Galiausiai, įvertinęs Ekspertinėje pažymoje aptartus duomenis, ekspertas priėjo prie išvados, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis ir natūraliomis įvykio aplinkybėmis, bet kitomis aplinkybėmis.

Vertinant ginčo šalių argumentus dėl ginčijamo draudiko sprendimo pagrįstumo, pažymėtina, kad, nors pareiškėjas teigė, jog Ekspertinė pažyma yra nepagrįsta, draudiko eksperto atlikto eismo įvykio aplinkybių modeliavimo rezultatai klaidingi, tačiau nepateikė jokių Ekspertinėje pažymoje nurodytus modeliavimo rezultatus paneigiančių duomenų. Kita vertus, Ekspertinė išvada yra pakankamai išsami, nuosekli, pagrįsta eismo įvykio vietos ir apgadinimų nuotraukomis, joje aprašyti specializuota eismo įvykio modeliavimo programa *PC Crash* gauti rezultatai, aiškiai pažymėtos automobilių padėties susidūrimo metu ir po susidūrimo, taip pat padėties, kuriose pagal modeliavimo rezultatus automobiliai turėjo atsidurti, jeigu būtų važiuavę vairuotojų nurodytu greičiu (Ekspertinėje pažymoje nurodytų greičių pareiškėjas neginčijo).

Objektyviais įrodymais nepagrįsti pareiškėjo paaiškinimai dėl Ekspertinės pažymos nepatikimumo negali paneigti joje nurodytų išvadų. Kadangi Lietuvos bankui nebuvo pateiktų jokių Eksperto pažymą paneigiančių objektyvių įrodymų, nesutikti su draudiko eksperto išvadamis nėra pagrindo. Kvalifikuoto draudiko žalų eksperto išvados leidžia pagrįstai manyti, kad vairuotojai nurodė faktinių aplinkybių neatitikusius automobilių greičius prieš susidūrimą, taip pat kyla pagrįstų abejonių, ar eismo įvykio metu iš tikrųjų išsiskleidė automobilio *Chrysler* šoninė vairuotojo pusės saugos oro pagalvė, nes pateiktose eismo įvykio nuotraukose išsiskleisusios saugos oro pagalvės nesimato, o nuotraukoje, darytoje automobilio apžiūros metu, aiškiai matosi atšokusi stogo apdaila ir išlindusi saugos oro pagalvės dalis.

Papildomų abejonių dėl draudikui pateiktos informacijos apie įvykį teisingumo ir įvykio aplinkybių natūralumo kelia ir su automobilio *Mercedes Benz* vaizdo registratoriaus įrašo pateikimu susijusios aplinkybės bei pačiame vaizdo įrašė užfiksuoti vairuotojų veiksmai. Bylos duomenys patvirtina draudiko teiginius, kad apie vaizdo įrašą, kuriame užfiksuotas pareiškėjo automobilio judėjimas prieš susidūrimą, taip pat – automobilio *Chrysler* judėjimas, pareiškėjas draudiką informavo tik tuomet, kai sužinojo apie ginčijamus draudiko sprendimus, t. y. kai pareiškėjo, kad draudikas nemokės draudimo išmokų. Tai, kad pareiškėjas po eismo įvykio teigė išsisaugojęs ir galėjęs pateikti tik minutės trukmės vaizdo įrašą, kuriame matoma eismo situacija nuo tada, kai pareiškėjas išsuko į pagrindinį kelią, iki akimirkos prieš susidūrimą, taip pat suteikia pagrindo abejoti, ar pareiškėjas draudikui teikė visą turimą ir teisingą informaciją apie įvykį.

Kritiškai vertintina, jog KASKO draudimo sutartimi savo automobilį apdraudęs pareiškėjas, turintis Taisyklių I dalies Bendrosiose sąlygose nustatytas pareigas įvykus draudžiamajam įvykiui, pavyzdžiui, pranešti draudikui ar jo atstovui apie draudžiamą įvykį ir suteikti jam išsamią informaciją apie visas draudėjui žinomas tokio įvykio aplinkybes (13.2.11.3 papunktis), leisti draudikui atlikti draudžiamą įvykio priežasčių ir aplinkybių ir nuostolio dydžio tyrimą, suteikti jam visą turimą informaciją apie draudžiamą įvykį, jo dalyvius ir liudininkus, pateikti visus su įvykiu susijusius ir (ar) draudiko nurodytus dokumentus ir vykdyti visus draudiko teisėtus reikalavimus (13.2.11.16 papunktis), tariamai neišsaugojo vaizdo registratoriaus įrašų, kuriuose būtų matomas susidūrimo momentas ir vaizdai po susidūrimo, be to, nėra duomenų, jog apie vaizdo registratoriaus įrašų egzistavimą pareiškėjas būtų informavęs draudiką iki draudiko sprendimo priėmimo.

Šių aplinkybių kontekste pažymėtina tai, kad vienas iš pagrindinių draudimo sutarties požymių yra jų fiduciarinis pobūdis. Tai reiškia, kad draudimo sutartis yra grindžiama didžiausio šalių tarpusavio pasitikėjimo principu, todėl draudimo sutarties šalys privalo būti viena kitai absoliučiai atviros, atskleisti viena kitai visą informaciją, kuri gali būti reikšminga sutarties sudarymui ir (ar) vykdymui. Šis draudimo sutarties ypatumas lemia didesnę sutarties šalių pareigą bendradarbiauti ir kooperuotis (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. lapkričio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-518/2008; 2011 m. sausio 31 d. nutartį civilinėje byloje Nr. 3K-3-16/2011; kt.*). Tačiau vertinant įrodymus nustatytos aplinkybės, susijusios su informacijos apie vaizdo įrašą nepateikimu ir paties įrašo pateikimo momentu, leidžia manyti, kad pareiškėjas nebuvo atviras ir neteikė visos turimos informacijos apie įvykį, bei sustiprina abejones dėl draudikui teiktos informacijos teisingumo.

Lietuvos bankas taip pat įvertino draudiko pateiktą įrašą iš pareiškėjo automobilio vaizdo registratoriaus. Vaizdo įrašė matoma, kad automobilis *Mercedes Benz* (kurio priekyje pritaisytas vaizdo registratorius) stovi šalutiniame kelyje, arčiau kelkraščio, pastebimai toliau nuo šalutinio ir pagrindinio kelių važiuojamųjų dalių susikirtimo, pažymėto KET 3 priedo „Kelių ženklavimas ir jo charakteristikos“ 1.12 papunktyje nurodytu žymėjimu – iš trikampių sudaryta linija, rodančia vietą, kur vairuotojas privalo duoti kelią kertamuoju ar prisijungiančiuoju keliu važiuojančioms transporto priemonėms. Pagrindiniu keliu pravažiavus automobiliui *Chrysler*, pareiškėjas išsuko dešinėn į pagrindinį kelią (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 20 min. 25 sek.) ir pradėjo važiuoti paskui automobilį *Chrysler* ta pačia kryptimi. Vaizdo įrašė (nurodytas laikas – 16 val. 20 min. 22–23 sek.) matoma, kad pareiškėjo automobilis, prieš išsukdamas į dešinę pusę (pagrindinį kelią), pajuda šiek tiek kairiau, link šalutinio kelio vidurio, o tai leidžia manyti, kad pareiškėjo automobilis, prieš pajudėdamas, stovėjo arčiau dešinės pusės kelkraščio, todėl turėjo atlikti papildomą manevrą į kairę ir sugrįžti į šalutinio kelio važiuojamąją dalį.

Po maždaug 42 sekundžių nuo įsukimo į pagrindinį kelią (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 7 sek.) priekyje važiuojantis automobilis pradeda stabdyti, *Mercedes Benz* pradeda prie jo greitai artėti. Po maždaug 48 sekundžių (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 13 sek.) automobilis *Chrysler* pradeda manevrą, o automobilis *Mercedes Benz*, pravažiavęs kelio ženklą „Sankryža su šalutiniu keliu“ (KET 1 priedas „Kelio ženklai“, Nr. 108), nepaisydamas kelio ženklavimo (ištisinės linijos) (KET 3 priedo „Kelių ženklavimas ir jo charakteristikos“ 1.1 papunktis), kerta ištisinę skiriamąją liniją ir tuo metu, kai automobilis *Chrysler* pradeda posūkio manevrą į kairę ir išvažiuoja į priešpriešinę eismo juostą, taip pat dalinai išvažiuoja į priešingą eismo juostą ir priartėja prie automobilio kairiojo šono. Prieš pat susidūrimą automobilis *Mercedes Benz* manevruoja šiek tiek į dešinę pusę ir, kaip patvirtina bylos duomenys, atsitrenkia į automobilio *Chrysler* kairės pusės galinį kampą. Prieš pat susidūrimą vaizdo įrašas pasibaigia (vaizdo įrašė nurodytas laikas – 16 val. 21 min. 16 sek.), susidūrimo momentas neužfiksuotas. Vaizdo įrašė taip pat matoma, kad prieš pat susidūrimą automobilis *Chrysler*, atlikdamas posūkio manevrą į kairę pusę, stabdė. Būtent tuo metu į automobilio kairės pusės galinį kampą ir atsitrenkė pareiškėjo automobilis (vaizdo įrašė susidūrimo momentas neužfiksuotas). Taip pat matoma, kad prieš pradėdamas manevrą automobilis *Chrysler* kurį laiką rodė kairiojo posūkio signalą, nepaisydamas to, pareiškėjas vis tiek pradėjo lenkimo manevrą.

Peržiūrėjus vaizdo įrašą nustatytos aplinkybės leidžia sutikti su draudiko atsikirtimuose nurodytomis abejonėmis dėl sunkiai paaiškinamų eismo dalyvių, ypač – pareiškėjo, vairavusio automobilį *Mercedes Benz*, veiksmų iki susidūrimo. Kaip minėta, prieš pradėdamas judėti iš šalutinio kelio automobilis galimai stovėjo pasitraukęs link kelkraščio, nutolęs nuo šalutinio ir pagrindinio kelių važiuojamųjų dalių susikirtimo, pravažiavus automobiliui *Chrysler*, automobilis



*Mercedes Benz* pasuko iš paskos ir galiausiai, kaip teigė jo vairuotojas, bandė lenkti minėtą automobilį neleistinoje vietoje, nors kelio ženklavimas ir kelio ženklai, suponuojantys draudimą lenkti sankryžoje, buvo aiškiai matomi, mirksėjo automobilio *Chrysler* kairiojo posūkio žibintas. Be to, prieš pat susidūrimą pareiškėjas automobilį pasuko šiek tiek į dešinę pusę, o per susidūrimą buvo apgadinta būtent ta automobilio zona, kuri buvo apgadinta ir nesuremontuota po anksčiau įvykusio eismo įvykio. Pažymėtina, kad vien tik aplinkybė, jog transporto priemonės vairuotojas nesilaikė kelio ženklų ar kelio žymėjimo reikalavimų, paprastai nesuponuoja pagrindo abejoti dėl eismo įvykio natūralumo, tačiau Lietuvos bankas, sprenddamas šalių ginčą, vertina įrodymų visumą.

Įvertinus draudiko pateiktas nuotraukas iš eismo įvykio vietos (gautas iš eismo įvykio dalyvių), taip pat padarytas abiejų automobilių apžiūrų metu, pagrįstais laikytini draudiko teiginiai ir dėl per eismo įvykį galimai neišsiskleidusios automobilio *Chrysler* saugos oro pagalvės. Nuotraukose iš eismo įvykio vietos nesimato jokių išsiskleidusių automobilio *Chrysler* oro pagalvių, nei iš šono, nei iš galo (atidarius automobilio bagažinę) darytose automobilio nuotraukose nesimato, kad vidinė stogo apdaila būtų atšokusi, nors apžiūros metu užfiksuota stogo vidinė apdaila akivaizdžiai atšokusi, iš jos išlindę saugos oro pagalvės kraštai. Aplinkybes dėl tariamai išsiskleidusios saugos oro pagalvės būtų galima įvertinti peržiūrėjus vaizdo įrašus iš pareiškėjo automobilio vaizdo registratoriaus, tačiau, kaip minėta, vaizdo įrašo pareiškėjas nepateikė ir nurodė neturįs. Pažymėtina ir tai, kad nesutampa abiejų vairuotojų telefonu pateikti paaiškinimai apie tariamai po susidūrimo po stogo apdaila sukištą išsiskleidusią oro saugos pagalvę. Automobilio *Chrysler* vairuotojas nurodė, kad oro pagalvę padedamas vėliau atvykusio draugo sukišo atgal, prieš išvažiuodamas iš eismo įvykio vietos, tačiau išsiskleidusios oro pagalvės nesimato ir nuotraukoje, darytoje automobiliams dar vis užtvėrus kelią, t. y. automobiliams stovint padėtyse po susidūrimo. Pareiškėjas draudikui telefonu paaiškino, kad saugos oro pagalvę *Chrysler* vairuotojas, prieš išlipdamas iš automobilio po susidūrimo, kėlė aukštyn, kad galėtų išlipti, nes pagalvė ganėtinai ilga. Pagalvę pakaišiojo rankomis, atsidarė duris ir išlipo. Tačiau, kaip minėta, šis apgadinimas realiai buvo užfiksuotas tik per automobilio apžiūrą.

Galiausiai, atkreiptinas dėmesys, jog bylos duomenys leidžia pagrįstai abejoti, ar vairuotojai sakė tiesą draudikui teigdami, kad vienas kitą matė pirmą kartą ir nėra pažįstami. Iš pateiktų vaizdų iš socialinio tinklo *Facebook* matyti, kad socialiniame tinkle yra sukurta paskyra X. (atitinka pareiškėjo vardą) vardu (pavardė nenurodyta), paskyros valdytojo įkeltoje profilio nuotraukoje matomas asmuo yra vizualiai akivaizdžiai panašus į pareiškėją eismo įvykio metu padarytoje nuotraukoje ir pareiškėjo vairuotojo pažymėjimo nuotraukoje. Iš pateiktų duomenų taip pat matoma, kad minėto asmens paskyroje skelbiamą turinį kaip patinkantį yra pažymėję asmenys, valdantys Y. Y. (atitinka automobilio *Chrysler* vairuotojo vardą ir pavardę) ir Q. Q. vardu sukurtas paskyras, iš paskyrose skelbiamų nuotraukų galima manyti, jog pastarieji yra sutuoktiniai. Socialinio tinklo *Facebook* vaizdai taip pat patvirtina, kad minėti asmenys socialiniame tinkle tarpusavyje bendrauja, yra įtraukti į socialinio tinklo „draugų“ sąrašus. Be to, iš draudiko pateiktų duomenų galima matyti, kad Q. Q. vardu sukurtos paskyros draugų sąrašė yra F. F. (draudiko teigimu, pareiškėjas telefonu buvo nurodęs tokį savo sutuoktinės vardą), galimai automobilio „Chrysler“ vairuotojo sutuoktinė pastarosios skelbiamą turinį (nuotraukas) taip pat yra pažymėjusi kaip patinkantį. Šie turimi duomenys leidžia manyti, kad eismo įvykio dalyviai, kartu ir jų sutuoktiniai, yra tarpusavyje pažįstami, o vairuotojų teiginiai, kad neva vienas kitą matė pirmą kartą ir nebendrauja, neatitinka realybės.

Lietuvos banko nuomone, įvertinus nustatytą aplinkybių visumą (neteisingos informacijos apie įvykio aplinkybes teikimas, neįprasti vairuotojų veiksmai kelyje, vaizdo įrašo nepateikimas draudikui ir nepateikimas informacijos apie tokio vaizdo įrašo egzistavimą, vaizdo įrašo, kuriame užfiksuotas automobilių susidūrimas, tariamas neišsaugojimas, taip pat aplinkybės, susijusios su automobilių būkle prieš įvykį), galima priėti prie pagrįstos išvados, kad pareiškėjas, kreipęsis į draudiką su prašymu išmokėti draudimo išmoką, teikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (ar) jo padarinius. Nustatytos aplinkybės, vadovaujantis Taisyklių I dalies Bendrųjų sąlygų 8.1.17 papunkčiu, panaikina draudiko pareigą mokėti draudimo išmoką, todėl pareiškėjo reikalavimas dėl draudimo išmokos mokėjimo pagal KASKO sutartį laikytinas nepagrįstu.

*Dėl reikalavimo pripažinti įvykį draudžiamuoju pagal TPCAPD sutartį*

TPVCAPDĮ 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 nustatytą draudimo sumų, ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo įvykį, atlyginimo.

Civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygas, pagrindus ir bendruosius žalos atlyginimo principus nustato Civilinis kodeksas. Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus (Civilinio kodekso 6.246 straipsnis), žalą (Civilinio kodekso 6.249 straipsnis), priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos (Civilinio kodekso 6.247 straipsnis) ir kaltę (Civilinio kodekso 6.248 straipsnis). Turi būti nustatyta visų šių sąlygų visuma, jeigu bent vienos iš civilinės atsakomybės sąlygų nustatyti negalima, civilinė atsakomybė tariamam kaltininkui nekyla.

Atsižvelgiant į nurodytą teisinį reglamentavimą ir vertinant pareiškėjo nurodytas aplinkybes, kad draudikas, sudaręs TPVCPD sutartį, įsipareigojo nukentėjusiam trečiajam asmeniui mokėti draudimo išmoką dėl eismo įvykyje padarytos žalos, pažymėtina, kad draudiko prievolė mokėti draudimo išmoką kyla ne dėl bet kurio įvykio, o tik dėl tokio, dėl kurio atsiranda transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė (TPVCPDĮ 2 straipsnio 3 dalis, 3 straipsnio 1 dalis, 16 straipsnio 1 dalis). Todėl draudikui pareiga mokėti draudimo išmoką, atlyginančią automobiliui *Chrysler* per 2020 m. rugpjūčio 8 d. įvykį padarytą žalą, kiltų, jeigu būtų nustatytos visos sąlygos civilinei atsakomybei kilti, t. y. apdraustos transporto priemonės valdytojo neteisėti veiksmai, valdytojo kaltė, nukentėjusio trečiojo asmens patirta žala bei priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų ir žalos, taip pat kai tokios aplinkybės yra pagrįstos įrodymais. Remiantis Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalies 1 punktu, pažymėtina, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmokos, neįsitikinęs draudžiamojo įvykio buvimu.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos nustatymo ir išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 17 punkte draudžiamojo įvykio fakto egzistavimas taip pat įvardijamas kaip viena iš būtinų sąlygų, įgyvendinant nukentėjusio trečiojo asmens reikalavimo teisę į draudimo išmokos mokėjimą. Taisyklių 47 punkte nustatyta, kad draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas dėl žalos padarymo asmuo (nesant TPVCPDĮ nurodytų išimčių), draudžiamojo įvykio faktas, aplinkybės ir žalos dydis. Remiantis nurodytomis teisės aktų nuostatomis, darytina išvada, kad draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką pagal teisinį reglamentavimą ir draudimo sutartį atsiradimas siejamas su draudžiamojo įvykio fakto nustatymu.

Lietuvos bankas, vertindamas pareiškėjo reikalavimo pripažinti įvykį draudžiamuoju pagal TPVCPDĮ sutartį pagrįstumą, nekartoja pirmiau aptartų bylos duomenų ir, priimdamas sprendimą dėl šio pareiškėjo reikalavimo, vadovaujasi pirmiau pateiktu bylos įrodymų vertinimu, taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad draudikas pateikė automobilio *Chrysler* būklę patvirtinančias nuotraukas, iš kurių matyti, kad jose užfiksuotos automobilio dalys (visi keturi automobilio sparnai, slenksčiai ir galinis kairės pusės lonžeronas (būtent kairės pusės galinė automobilis dalis buvo apgadinta per eismo įvykį) yra paveiktos korozijos, apgadintas automobilio priekinis buferis, galinės dešinės pusės duralės.

Bylos duomenys patvirtina, kad abu automobiliai buvo apgadinti dar iki eismo įvykio, pats eismo įvykis įvyko keistomis, sunkiai paaiškinamomis aplinkybėmis, eismo įvykio vietoje nebuvo užfiksuota tariamai išsiskleidusi automobilio *Chrysler* saugos oro pagalvė, pareiškėjas neva neišsaugojo ir todėl nepateikė vaizdo įrašų, kuriuose būtų užfiksuotas susidūrimo momentas ir anksčiau, iki susidūrimo, užfiksuoti vaizdai, pareiškėjas kitą automobilį lenkė nepaisydamas to, kad jis rodė posūkį, stabdė, be to, – per ištisinę liniją, nepaisydamas to, kad prieš sankryžą stovėjo kelio ženklas „Sankryža su šalutiniu keliu“, be to, kaip teigė draudiko ekspertui telefonu, yra „vietinis“, gyvena netoli nuo eismo įvykio vietos (taigi, manytina, kad turėjo žinoti kelio ženklinimą eismo įvykio vietoje) ir kt. Byloje nustatytų aplinkybių visuma leidžia pagrįstai įtarti, kad eismo įvykis įvyko ne susiklosčius natūralioms eismo aplinkybėms, o buvo imituotas, siekiant nepagrįstai gauti draudimo išmoką (pareiškėjui – pagal KASKO sutartį, tariamam nukentėjusiam asmeniui – pagal pareiškėjo ir draudiko sudarytą TPVCPD draudimo sutartį).

Vadovaujantis Civilinio kodekso 6.987 straipsniu, Draudimo įstatymo 2 straipsnio 19 dalimi ir TPVCPDĮ 16 straipsnio 1 dalimi, draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką atsiradimas siejamas su draudžiamojo įvykio fakto nustatymu. Jo nesant, draudikas neturi teisės mokėti draudimo išmokos. Nagrinėjamu atveju draudikas nustatė ir įrodė, kad įvykio

aplinkybės nėra aiškios, o nenustačius nė vieno eismo įvykio dalyvio neteisėtų veiksmų priežasties ir masto, nėra pagrindo teigti, kad automobilio *Mercedes Benz* vairuotojui (pareiškėjui) kilo civilinė atsakomybė, kuri reikštų pagrindo mokėti draudimo išmoką automobilio *Chrysler* valdytojui atsiradimą. Kadangi nenustatė būtinųjų civilinės atsakomybės sąlygų, draudikas pagrįstai atsisakė mokėti draudimo išmoką (Draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalis).

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. reikalavimus.

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

Arūnas Raišutis