



**LIETUVOS BANKO  
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS  
DĖL X. X. IR ADB „GJENSIDIGE“ GINČO NAGRINĖJIMO**

2021-11-05 Nr. 429-410  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėja) kreipimąsi, kuriuo pareiškėja prašė išnagrinėti tarp jos ir ADB „Gjensidige“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

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

2020 m. gruodžio 30 d. įvyko eismo įvykis, kurio metu susidūrė pareiškėjos dukros vairuojama transporto priemonė „Seat Leon“, kurios valdytojų civilinę atsakomybę yra apdraudęs draudikas, ir automobilis „VW Multivan (toliau – Įvykis).

Pareiškėjos dukra 2021 m. sausio 2 d. draudikui pateikė Įvykio aplinkybių paaiškinimą (toliau – Transporto priemonės „Seat Leon“ valdytojos 2021 m. sausio 2 d. raštas), jame nurodė, kad, nors 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijoje savo parašu patvirtino prisiimanti atsakomybę už kilusį Įvykį, tačiau nesutinka, kad Įvykį lėmė jos neteisėti veiksmai prieš Įvykį.

Transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja 2021 m. sausio 2 d. rašte teigė prieš įvykstant Įvykiui važiuoti nuo Šilainių iki Sargėnų: „<...> man reikėjo persirikiuoti į greitėjimo juostą dešinėje. Greitėjimo juosta yra atskirta plačia brūkšnine linija, kurios brūkšnių ilgis tris kartus trumpesnis už tarpus ir žymi ribas tarp greitėjimo juostos ir kitos eismo juostos. Laikydama visų eismo taisyklių, iš anksto prieš pradėdama manevrą rodydama posūkio signalą, laukiau kol lygiagrečiai manęs, truputį priekyje, greitėjimo juosta judanti sunkiasvorė transporto priemonė užbaigs manevrą į kairę ir įsilies į srautą. Už sunkiasvorės transporto priemonės tolymoje dar mačiau automobilį, kuris judėjo išvažiuoju iš A5 kelio taip pat rodydamas posūkį į kairę ir ruošdamasis išvažiuoti iš greitėjimo juostos bei įsilieti į srautą, judantį Klaipėdos kryptimi. Pravažiavus sunkiasvoriui automobiliui, įsitikinau, kad šalia manęs nėra kitų transporto priemonių ir pradėjau manevrą į dešinę. Staiga pajutau smūgį į mano transporto priemonės galinę dalį, mano automobilis tapo nevaldomas ir vertėsi. Man išsivadavus iš sumaitoto automobilio, prie manęs priėjo mano automobilį taranavusio automobilio vairuotojas, atsiprašinėdamas sakė, kad manęs nepastebėjo. Į eismo įvykio vietą atvykę kelių eismo policijos pareigūnai kažką pakalbėjo su „VW Multivan“ vairuotoju ir po pokalbio tiek „VW Multivan“ vairuotojas, tiek pareigūnai pradėjo teigti, kad esu kalta dėl šio eismo įvykio. Policijos pareigūnai teigė, kad aš nesilaikiau dešinės rankos taisyklės. Nors Kelių eismo taisyklių 115 punkte numatyta, kai transporto priemonių vairavimo trajektorijos kertasi, o važiuojimo tvarka Taisyklėse neaparta, kelią privalo duoti vairuotojas, kuriam transporto priemonė artėja iš dešinės. O „VW Multivan“ vairuotojo tvarką nurodo 203 kelio ženklas ir kelių eismo taisyklių 112 punktas. Paveikta trauminio šoko po apsvertimo smūgio metu, išgąščio ir pareigūnų klaidinimų bei jų neįsigilिनimo į įvykusią situaciją, parašu patvirtinau, kad esu atsakinga už žalą, nors taip nėra.“

Draudikas 2021 m. kovo 15 d. raštu pareiškėją informavo, kad bendradarbiaudamas su *ERGO Insurance SE*, veikiančia Lietuvoje per įsteigtą filialą, įvertinęs Įvykio dalyvių paaiškinimus apie Įvykio aplinkybes bei išanalizavęs visą Įvykio situaciją, nustatė, kad už Įvykio kilimą yra atsakinga transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja. Draudikas pabrėžė, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja prieš įvykstant Įvykiui pažeidė 2002 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) 104 punkte įtvirtintus reikalavimus.

Pareiškėja, nesutikdama su draudiko sprendimu pripažinti, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja yra atsakinga už Įvykio kilimą, prašyme nagrinėti vartojimo ginčą iš

esmės pakartojo Transporto priemonės „Seat Leon“ valdytojos 2021 m. sausio 2 d. rašte nurodytas aplinkybes apie įvykį. Pareiškėja pabrėžė, kad draudikas neginčija, jog iki įvykio transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas važiavo „greitėjimo / lėtėjimo juosta“, o ne pirma juosta, kaip transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas draudikui buvo nurodęs pateiktuose paaiškinimuose apie įvykį. Pareiškėja nurodė, kad „Žemaičių pl. prisijungia prie A kelio greitėjimo / lėtėjimo juostos ir kelias jau yra bendrai Žemaičių pl., kuriuo, gruodžio 30 d. rytą judėdama link Sargėnų, S. M. staiga pajuto stiprų smūgį į jos vairuojamą transporto priemonę.“

Pareiškėjos teigimu, nors draudikas neginčija ir pripažįsta faktą, kad „VW Multivan“ važiavo „greitėjimo / lėtėjimo juosta“, šiuo atveju turi būti taikoma „dešinės rankos“ taisyklė. Transporto priemonės „VW Multivan“ vairuotojas važiavo šalutiniu keliu ir turėjo vadovautis 203-iu kelio ženklu ir kelių eismo taisyklių 112 punktu. „VW Multivan“ vairuotojo kelyje, judant link greitėjimo juostos yra 203-ias kelio ženklas, kuris pagal Kelių eismo taisykles reiškia „duoti kelią“. Pareiškėja pabrėžė, kad „VW Multivan“ vairuotojas nesustojo, net nesumažino greičio, o gal net ir padidino jį prieš atsitrenkdamas į transporto priemonę „Seat Leon“, nes smūgis, apvertęs automobilį, buvo labai stiprus. Pareiškėjos nuomone, „galimai „VW Multivan“ vairuotojas nebuvo pakankamai atidus, todėl nepastebėjo ženklo arba Seat Leon automobilio ir neišvengė susidūrimo“. Pareiškėja atkreipė dėmesį, kad tai, kad nepastebėjo transporto priemonės „Seat Leon“, nurodė ir pats transporto priemonės „VW Multivan“ vairuotojas, įvykus įvykiui.

Pareiškėja taip pat pabrėžė, kad ne transporto priemonė „Seat Leon“ kliudė automobilį „VW Multivan“, o būtent šis automobilis trenkėsi į pareiškėjos dukters vairuojamą transporto priemonę „Seat Leon“. Pareiškėjos teigimu, transporto priemonės „Seat Leon“ „apgadinimo vietos ir šio automobilio vertimosi faktas patvirtina, kad smūgis įvyko būtent į Seat Leon, o ne priešingai. Transporto priemonės „VW Multivan“ vairuotojas nesilaikė Kelių eismo taisyklių, kelio ženklavimo bei ženklo reikalavimų, saugaus atstumo, galimai laiku nepastebėjo Seat Leon automobilio, todėl trenkėsi į jo dešinį galinį šoną savo automobilio priekiniu kairiu šonu. Autoįvykis įvyko maždaug 130 m nuo 203-io kelio ženklo, ne pravažiavus sankirtą, kaip teigia draudikas, o būtent pagrindinio kelio ir greitėjimo / lėtėjimo juostų sankirtoje, kelio ženklavimui dar leidžiant iš šios juostos važiuoti ir link Sargėnų, ir link Klaipėdos.“

Pareiškėja taip pat nurodė, kad 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracija nebuvo užpildyta išsamiai (pvz., nebuvo nubraižyta tiksli eismo įvykio schema (nėra pažymėtos eismo įvykio juostos, pagal kurių žymėjimą būtų galimybė nustatyti, kuriomis eismo juostomis iki susidūrimo judėjo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės, taip pat nėra galimybės nustatyti, ar transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas prieš įvykį buvo pradėjęs manevrą į kairę ir kt.).

Pareiškėja nurodė, kad draudikas sprendimą dėl įvykio nemokėti draudimo išmokos priėmė, nesurinkęs visos jam prieinamos informacijos ir vadovaudamasis netiksliai užpildytos 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijos duomenimis ir šioje deklaracijoje klaidingai pareiškėjos dukters prisiimta atsakomybes už kilusį įvykį. Pareiškėjos teigimu, draudikas neįsigilino į „kelio ženklavimo aplinkybę, todėl teigia, kad susidūrimo vietoje 203-ias kelio ženklas jau negaliojo, remiasi aplinkybe, kad susidūrimas įvyko 130 m nuo kelio ženklo ir tai yra per toli“. Pareiškėja, nesutikdama su draudiko pateiktu įvykio aplinkybių vertinimu, teigė, kad „Įvykis įvyko pasibaigus ištisinei juostai, Seat Leon automobiliui važiuojant pagrindiniu prisijungiančiu keliu, o VW Multivan atvažiavus iš greitėjimo / lėtėjimo juostos.“

Pareiškėja nurodė, kad, siekiant pagrįsti reikalavimą išmokėti draudimo išmoką, buvo kreiptasi į „Lietuvos automobilių kelių direkciją prie LR Susisiekimo ministerijos dėl išaiškinimo, kaip šioje sankryžoje turi elgtis vairuotojai“. Pareiškėja nurodė, kad iš minėtos institucijos buvo gautas atsakymas, kad „Eismo saugos skyriaus darbuotojų nuomone, kelio ženklas Nr. 203 būtent ir reiškia, kad vairuotojas privalo duoti kelią transporto priemonėms, važiuojančioms kertamu keliu ar prisijungiančiu keliu.“ Pareiškėja taip pat nurodė, kad buvo siekta surinkti įvykyje dalyvavusių policijos pareigūnų išaiškinimus apie įvykio aplinkybes, tačiau buvo gautas atsakymas, kad duomenų apie įvykį policijos pareigūnai neužfiksavo, nes įvykio dalyviai užpildė eismo įvykio deklaraciją.

Remdamasi tuo, kad 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijoje buvo nurodyti netikslūs duomenys ir kad įvykio situacijai turi būti taikomos KET 112 punkto nuostatos, pareiškėja teigia, kad draudikas nepagrįstai įvykį pripažino draudžiamuoju ir pagal pareiškėjos su draudiku sudarytą transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį (toliau – TPVCAPD sutartis) išmokėjo draudimo išmoką, atlyginančią

transporto priemonei „VW Multivan“ padarytą žalą.

Atsiliepime į pareiškėjos kreipimąsi draudikas nurodė, kad „registruodamas įvykį savo pranešime bendrovei automobilio VW MULTIVAN, (*duomenys neskelbtini*), vairuotojas R. J. nurodė, kad „2020-12-30 9 val. automobilis Seat persirikiuojant iš antrosios eismo juostos kliudė pirmąja juosta važiuojančio VW Multivan priekinį kairį sparną bei bamperį. Buvo iškviesta policija ir policijos pareigūnai padėjo užpildyti deklaraciją“. Savo 2021 m. sausio 2 d. pranešime Bendrovei automobilio SEAT LEON, (*duomenys neskelbtini*), vairuotoja S. M. taip pat nurodė, jog eismo įvykis įvyko jai manevruojant į dešinėje pusėje esančią eismo juostą. Bendrovei buvo pateikta eismo įvykio deklaracija, kurios 14 laukelyje pasirašė automobilio SEAT LEON, (*duomenys neskelbtini*), vairuotoja S. M., patvirtindama, jog yra atsakinga už padarytą žalą. Eismo įvykio deklaracijos 12 punkte („Aplinkybės“) taip pat yra pažymėta, kad eismo įvykis įvyko automobiliui SEAT LEON persirikiuojant.“ Draudikas pabrėžė, kad sprendimas įvykį pripažinti draudžiamuoju buvo priimtas išsamiai išanalizavus surinktų įrodymų visumą ir nustatčius, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytojai dėl įvykio kyla civilinė atsakomybė.

Kadangi pareiškėja ginčijo draudiko priimtą sprendimą, draudikas pakartotinai atliko įvykio aplinkybių vertinimą. Draudikas teigė kreipėsi į transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojų civilinę atsakomybę apdraudusią *ERGO Insurance SE*, veikiančią Lietuvoje per įsteigtą filialą, siekdamas surinkti minėtai draudimo įmonei automobilio „VW Multivan“ valdytojo pateiktus paaiškinimus apie įvykį, taip pat kreipėsi į nepriklausomą ekspertą, prašydamas atlikti įvykio aplinkybių tyrimą. Draudikas 2021 m. rugsėjo 15 d. raštu kreipėsi ir į Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją (toliau – Susisiekimo ministerija) dėl KET nuostatų taikymo eismo situacijoje, kuri susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo juosta.

Draudiko teigimu, UAB „Impulsana“ parengta Eksperto išvada (*duomenys neskelbtini*), (toliau – Ekspertinė išvada) patvirtinto automobilio „VW Multivan“ valdytojo 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu *ERGO Insurance SE*, veikiančiai Lietuvoje per įsteigtą filialą, nurodytus duomenis apie įvykio aplinkybes. Ekspertinės išvados duomenys patvirtino, kad iki susidūrimo automobilio „VW Multivan“ valdytojas nesirikiavo, juostos nekeitė ir važiojo tiesiai „lėtėjimo / greitėjimo juosta“, todėl jam nekilo pareiga duoti kelią persirikiavimo manevrą dariusiai transporto priemonei „Seat Leon“. Draudikas pabrėžė, kad Ekspertinėje išvadoje padarytas išvadas patvirtino ir Susisiekimo ministerijos pateikti išaiškinimai dėl eismo įvykių situacijų, kurios susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo juosta, teisinio reglamentavimo. Draudiko teigimu, tiek Susisiekimo ministerijos pateikti paaiškinimai, tiek Ekspertinės išvados duomenys patvirtino, kad įvykiui negali būti taikomos KET 112 punkto nuostatos. Remdamasis nurodytomis aplinkybėmis, draudikas teigia pagrįstai priėmęs sprendimą, kad už įvykio kilimą yra atsakinga transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja, prieš įvykį pažeidusi KET 104 punkto reikalavimus, ir pagrįstai išmokėjęs draudimo išmoką, atlyginančią transporto priemonei „VW Multivan“ padarytą žalą.

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

Vadovaujantis Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių, patvirtintų Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23, 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 ir jo pagrindu priimamas sprendimas.

Atsižvelgiant į ginčo šalių pateiktus dokumentus ir paaiškinimus, darytina išvada, kad šalių ginčas kilo dėl draudiko sprendimo įvykį pripažinti draudžiamuoju ir pagal pareiškėjos su draudiku sudarytą TPVCAPD sutartį išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią transporto priemonei „VW Multivan“ įvykio metu padarytą žalą.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 6.987 straipsnyje nustatyta, kad draudžiamasis įvykis yra juridinis faktas, kuriam įvykus draudikas privalo išmokėti draudimo išmoką. Draudžiamasis įvykis nustatomas draudimo sutartyje arba įstatyme.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo reglamentavimo ir teismų praktikos apžvalgoje Nr. AC-34-1 (Teismų praktika Nr. 34) konstatavo, kad transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo teisiniams santykiams būdinga tai, kad draudžiamasis įvykis yra nustatytas įstatymo. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCAPDĮ) 2 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad draudžiamasis eismo įvykis – eismo įvykis, kuriam įvykus pagal šį įstatymą turi

būti išmokama išmoka. TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad draudimo 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. Bendrosios civilinės atsakomybės sąlygos yra neteisėta veika, atsiradusi žala, priežastinis ryšys tarp neteisėtos veikos ir žalos bei kaltė (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 6.246–6.249 straipsniai). Tai reiškia, kad teisę į žalos atlyginimą nukentėjęs asmuo įgyja tik tada, kai žalą patiria dėl neteisėtos kito asmens veikos (veikimo ar neveikimo).

*1. Dėl eismo įvykių situacijų, kurios susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo juosta, teisinio reglamentavimo*

Vertinant, ar draudikas priėmė pagrįstą sprendimą, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojui nekyla civilinė atsakomybė dėl įvykio, pažymėtina, kad draudiko atsiliepime į pareiškėjos kreipimąsi nurodytos aplinkybės patvirtina, kad draudikas neginčija, kad nagrinėjamu atveju yra taikytinos KET nuostatos, reglamentuojančios eismo įvykių situacijas, kurios susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo juosta.

Pareiškėja nurodė, kad įvykiui turi būti taikomos KET 112 straipsnio nuostatos, ir pabrėžė, kad transporto priemonė „VW Multivan“ prieš įvykį atliko persirikiavimo manevrą. KET 112 punkte nustatyta, kad jeigu yra greitėjimo juosta, skirta įvažiuoti į kelią, vairuotojas privalo važiuoti ja ir įsilieti į transporto srautą, duodamas kelią juo važiuojančioms transporto priemonėms.

Dėl minėto pobūdžio situacijų Susisiekimo ministerija inicijavo KET 102 ir 112 punktų patikslinimus. Lietuvos Respublikos Vyriausybei kartu su Susisiekimo ministerijos 2021 m. birželio 25 d. raštu Nr. 2-2767 „pateikto Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo projekto (toliau – Projektas) 17 punkte nustatyta, kad „KET 104 ir 112 punktų pakeitimais siekiama aiškiau reglamentuoti ir išspręsti daug ginčų ir konfliktų keliuose keliančią eismo situaciją, kuri susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo eismo juosta. Tokioje situacijoje greitėjimo juosta į transporto srautą ketinančiam įsilieti (persirikiuoti) vairuotojui pagal KET 112 punktą privalo duoti kelią juo važiuojančioms arba į lėtėjimo juosta persirikiuojančioms transporto priemonėms. Jei greitėjimo juosta važiuojantis vairuotojas neketina persirikiuoti, įsilieti į gretimoje eismo juostoje judantį transporto srautą, o tęsia judėjimą ta pačia eismo juosta, kuri iš greitėjimo juostos pereina į lėtėjimo juosta, tokioje situacijoje kelią duoda iš kelio išvažiuojantis ir į lėtėjimo juosta besirikiuojantis transporto priemonės vairuotojas (KET 104 punkto pirmasis sakinyss).“

Remiantis draudiko 2021 m. rugsėjo 15 d. Susisiekimo ministerijai pateikto paklausimo duomenimis, nustatyta, kad draudikas šiai institucijai pateikė informaciją apie įvykio vietą: „Automobilis A, atvažiuoja nuo Šilainių mikrorajono Žemaičių plentu, pirma juosta, ir juda link Sargėnų, tam atlieka persirikiavimo manevrą į greitėjimo-lėtėjimo juosta. Greitėjimo juosta juda automobilis B. Automobilių susidūrimas įvyksta po antruoju tiltu, maždaug apie 130 metrų nuo kelio ženklo Nr. 203 „Duoti kelią“. Preliminari transporto priemonių susidūrimo vieta – WGS 54.939238, 23.883906.“ Draudikas Susisiekimo ministerijos prašė „pateikti išaiškinimą, kurio automobilio vairuotojas būtų laikomas pažeidusiu KET reikalavimus ir atsakingu dėl eismo įvykio sukėlimo, jeigu: automobilio B vairuotojas atlieka persirikiavimą, siekdamas įsilieti į gretimoje eismo juostoje judantį transporto srautą, Žemaičių plentu; automobilio B vairuotojas nekeičia važiavimo krypties ir tęsia judėjimą ta pačia eismo juosta, kuri iš greitėjimo juostos pereina į lėtėjimo juosta“.

Susisiekimo ministerija draudikui pateiktame atsakyme nurodė: „Situacijoje, kai automobilio (B) vairuotojas ketina iš greitėjimo juostos įsilieti į transporto srautą, privalo duoti kelią juo važiuojančioms transporto priemonėms (KET 112 p.). Situacijoje, kai automobilio (B) vairuotojas neketina įsilieti į srautą (nesirikiuoja), t. y. toliau važiuoja savo eismo juosta, kuri pereina į lėtėjimo juosta, mūsų nuomone, KET 112 punktas netaikytinas, o automobilio (A) vairuotojui, kuris ketina persirikiuoti į lėtėjimo juosta, taikomi KET 101 ir 104 punktų reikalavimai. Susisiekimo ministerija draudikui adresuotame rašte taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad „Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2021 m. rugsėjo 15 d. nutarimu Nr. 7442 pritarė KET pakeitimams (tarp jų ir KET 104 ir 112 punktų pakeitimai), kurie įsigalioja 2022 m., tačiau, mūsų nuomone, eismo tvarka bendrose lėtėjimo–greitėjimo juostose iš esmės nėra keičiama, o KET 104 ir 112 punktų nuostatos tik patikslintos, siekiant aiškumo.“

Remiantis Susisiekimo ministerijos pateiktais KET nuostatų išaiškinimais, pažymėtina, kad, vertinant draudiko nurodytas aplinkybes dėl transporto priemonės „Seat Leon“ valdytojos

atsakomybės už įvykio kilimą, svarbu nustatyti, ar transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas prieš įvykį ketino iš greitėjimo juostos įsilieti į transporto srautą, ar minėto automobilio vairuotojas nesirikiavo, o toliau važiavo savo eismo juosta, kuri pereina į lėtėjimo juosta.

## 2. Dėl pareiškėjo reikalavimo įvykiui taikyti KET 112 punkto nuostatas pagrįstumo

Siekdama pagrįsti, kad įvykio situacijai yra taikytinos KET 112 punkto nuostatos, prašyme nagrinėti vartojimo ginčą pareiškėja nurodė, kad draudikas, priimdamas sprendimą įvykiui netaikyti KET 112 punkto, rėmėsi klaidingai užpildytos 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijos duomenimis. Pareiškėja pabrėžė, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas eismo įvykio deklaracijoje „transporto priemonės nupiešė sukeistas vietomis, nepavaizduota eismo įvykio schema, nėra parodyta, kokiomis kryptimis judėjo transporto priemonės iki susidūrimo, todėl liko neaišku, ar transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas nebuvo pradėjęs manevro į kairę“. Taip pat pareiškėja rėmėsi aplinkybėmis, kad transporto priemonė „VW Multivan“ atsitrenkė į automobilį Seat Leon“, o ne atvirkščiai. Be to, pareiškėjos teigimu, transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas prieš įvykį galėjo viršyti leistiną greitį, nebuvo pakankamai atidus ir „nesivadovavo 203-iu kelio ženklu“.

Vertinant minėtus pareiškėjos paaiškinimus kitų įrodymų kontekste, pažymėtina, kad 2021 m. sausio 30 d. eismo įvykio deklaracijos 12 laukelyje, kuriame turi būti pažymėtos faktinės eismo įvykio aplinkybės, transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas nepažymėjo jokių duomenų, kurių pagrindu būtų galima nustatyti, ar prieš įvykį šios transporto priemonės valdytojas atliko persirikiavimo (ketinimo įsilieti į transporto srautą) manevrą, ar tęsė judėjimą ta pačia eismo juosta (nepažymėti 9 ir (arba) 10 eismo įvykio deklaracijos 12 laukelio punktai). Atkreiptinas dėmesys, kad eismo įvykio deklaracijos duomenys turi būti vertinami kartu su kitais įrodymais.

2021 m. sausio 2 d. draudikui adresuotame rašte transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja teigė, kad automobilio „VW Multivan“ valdytojas ketino prieš įvykį atlikti persirikiavimo manevrą: „Už sunkiasvorės transporto priemonės toluoje dar mačiau automobilį, kuris judėjo išvažiavimu iš A5 kelio taip pat rodydamas posūkį į kairę ir ruošdamasis išvažiuoti greitėjimo juostos bei įsilieti į srautą, judantį Klaipėdos kryptimi.“

Draudikas teigė, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas jį informavo, kad 2020 m. gruodžio 30 d. 9 val. „automobilis Seat persirikiuojant iš antrosios eismo juostos kliudė pirmąja juosta važiuojančio VW Multivan priekinį kairį sparną bei bamperį“. Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad *ERGO Insurance SE*, veikianti Lietuvoje per įsteigtą filialą, 2021 m. rugsėjo 21 d. raštu kreipėsi į transporto priemonės „VW Multivan“ valdytoją ir informavo, kad atlieka papildomą įvykio aplinkybių tyrimą, todėl automobilio „VW Multivan“ valdytojo paprašė „pateikti kuo išsamesnius papildomus paaiškinimus dėl minimo įvykio aplinkybių: VW Multivan judėjimo trajektorija, važiavimo juosta, manevravimas / nemanavimas tarp juostų, transporto priemonių padėtis susidūrimo metu bei kitos svarbios susidūrimo aplinkybės.“

Transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas 2021 m. rugsėjo 28 d. *ERGO Insurance SE*, veikiančiai Lietuvoje per įsteigtą filialą, raštu pateiktuose paaiškinimuose nurodė: „2020 m. gruodžio 30 d. apie 9 val. ryto važiavau nuo Marijampolės pusės viaduko link Sargėnų Žemaičių plentu, dešiniąja kelio juosta. Važiavimo krypties nekeičiau, greitis buvo apie 60-70 km/h, kadangi buvo karantinas ir judėjimas buvo apribotas, nei šalia, nei gale automobilių nebuvo, tik priekyje važiavo sunkvežimis, jis persirikiavo į antrąją eismo juostą ir tuo metu lengvasis automobilis Seat dideliu greičiu atvažiavęs antrąja eismo juosta staigiai rikiavosi į pirmąją juostą, ko pasekoje kliudė mano vairuojamo automobilio priekinį kairį sparną, nesuvaldęs automobilio, Seat vairuotojas nulėkė nuo kelio ir kelis kartus apsvirtė. Padėjau vairuotojai išlipti iš automobilio. Paskambinau 112. Sužeistų nebuvo, todėl operatorė pasiūlė iškviesti tik policijos ekipažą eismo saugumui užtikrinti. Kol laukėme policijos Seat vairuotoja man aiškino, kad labai skuba pas klientus ir matė kaip sunkvežimis rikiavosi į antrą juostą, kad norėjo pralįsti tarp sunkvežimio ir manęs, todėl perjungė žemesnę pavarą ir padidino greitį. Atvažiavę du policijos ekipažai manęs klausė, kurioje juostoje aš važiavau. Man pasakius, kad važiavau pirma juosta, toliau jie kalbėjo ir aiškinosi tik su Seat vairuoja. Moteris policijos darbuotojams aiškino, kad yra jos pagrindinis kelias, nes jos vyras taip jai sakė. Policijos pareigūnai vairuotojai paaiškino, kad ji neteisi rodydama kitų eismo dalyvių pavyzdžiais, kurie tuo metu važiavo, kad taip persirikiuoti neteisinga. Toliau aš pokalbyje nedalyvavau, laukiau savo automobilyje. Pareigūnų ir vairuotojos pokalbis ir aiškinimai truko apie 10–15 min. Pareigūnams mane

pakvietus davė auto įvykio deklaraciją ir pasakė, kad įvykio kaltininkas yra Seat vairuotoja, patarė patiems užpildyti deklaraciją. Kol pildžiau deklaraciją vienas policijos ekipažas laukė, mes net kelis kartus klausėme, ar gerai pildome, kadangi nei aš, nei Seat vairuotoja nebuvo ankščiau pildę eismo įvykio deklaracijos. Užpildytą eismo įvykio deklaraciją parodėme policijos pareigūnams, šie patvirtino, kad viskas gerai ir išvažiavo.“

Remiantis Lietuvos bankui pateiktais įrodymais, nustatyta, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas *ERGO Insurance SE*, veikiančiai Lietuvoje per įsteigtą filialą, kartu su 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu pateiktais papildomais paaiškinimais taip pat pateikė eismo įvykio vietos nuotrauką (*Screenshot*), kurioje matyti „VW Multivan“ važiavimo juosta. Gavęs transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojo duomenis apie juostą, kuria jis judėjo iki įvykio, draudikas neginčijo, jog šios transporto priemonės valdytojas iki įvykio važiavo „greitėjimo / lėtėjimo juosta“, kurią įvardina „pirmąja“. Minėtas aplinkybes taip pat patvirtina draudiko 2021 m. rugsėjo 15 d. raštu Susisiekimo ministerijai pateikti paaiškinimai apie įvykio situaciją, draudikas paprašė pateikti kompetentingos institucijos išaiškinimus dėl eismo įvykių situacijų, kurios susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo juosta, teisinio reglamentavimo. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad transporto priemonės „VW Multivan“ vairuotojo paaiškinimuose nurodyta jo judėjimo juosta „pirma eismo juosta“ turi būti suprantama kaip „greitėjimo / lėtėjimo juosta“.

Pareiškėja teigė, kad transporto priemonė „VW Multivan“ prieš įvykį judėjo „greitėjimo / lėtėjimo juosta“. Draudiko Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojo judėjimo juostos „pirmąja eismo juosta“ įvardijimas neturėjo įtakos priimant draudiko sprendimą, ar įvykiui turi būti taikomos KET 112 punkto nuostatos.

Siekdamas nuginčyti KET 112 punkto nuostatos taikymą, draudikas Lietuvos bankui pateikė Ekspertinę išvadą, joje nurodyta, kad „iš automobilių sugadinimų, susidariusių dėl jų susidūrimo, intensyvumo nėra pagrindo teigti, kad automobilio VW greitis prieš pat susidūrimą buvo ženkliai didesnis, nei automobilio SEAT judėjimo greitis. Įvertinant šį aspektą bei automobilių vairuotojų paaiškinimuose nurodytus duomenis, techniniu požiūriu negalima spręsti, kad automobilio VW vairuotojas važiavo didesniu nei leistinas duotoje kelio situacijoje greičiu. Techniniu požiūriu automobilio SEAT manevras persirikiuojant į gretimą eismo juostą galėjo trukti trumpą laiką. Todėl nėra pagrindo teigti, kad automobilio VW vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti susidūrimo pastebėjus, kad automobilis SEAT persirikiuoja į dešinę. Vadovaujantis eismo įvykio dalyvių parodymais, automobilio SEAT vairuotoja rikiavosi į dešinėje esančią lėtėjimo juostą, todėl įvažiuojant į šią eismo juostą šis automobilis turėjo būti pasisukęs priekiu nedideliu kampu link važiuojamosios dalies dešinio krašto. Įvertinant šią aplinkybę bei vadovaujantis nustatytais automobilių padėtimis pirminio kontakto metu, sprendtina, kad prieš pat kontaktą automobilis VW važiavo greitėjimo / lėtėjimo juosta daugiau lygiagrečiai važiuojamosios dalies kraštui. Todėl iš šių nustatytų požymių darytina išvada, kad prieš automobilių kontaktą, automobilis VW judėjo greitėjimo / lėtėjimo eismo juosta tiesiai.“

Ekspertinėje išvadoje taip pat pabrėžiama, kad „automobilio SEAT vairuotoja, prieš persirikiuojant į dešinę (į lėtėjimo juostą) privalėjo vadovautis Kelių eismo taisyklių 104 p. ir nesukliudyti gretima eismo juosta judėjusio automobilio VW. Automobilio SEAT vairuotojos veiksmai – persirikiuojant į dešinę susidūrė su gretima eismo juosta (greitėjimo / lėtėjimo juosta) judėjusiu automobiliu VW, techniniu požiūriu buvo nepriimtini ir turėjo priežastinį ryšį su buvusio eismo įvykio kilimu, nes šiai vairuotojai įvykdžius Kelių eismo taisyklių 104 p. reikalavimą, buvęs eismo įvykis nebūtų kilęs. Techniniu požiūriu iš nustatytų aplinkybių nėra pagrindo teigti, kad automobilio VW vairuotojo veiksmai buvo nepriimtini ir turėjo priežastinį ryšį su 2020-12-30 eismo įvykio kilimu. Todėl šį eismo įvykį sąlygojo automobilio SEAT vairuotojos aukščiau paminėti techniniu požiūriu nepriimtini veiksmai.“

*ERGO Insurance SE*, veikianči Lietuvoje per įsteigtą filialą, gavusi transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojo 2021 m. rugsėjo 28 d. raštu pateiktus paaiškinimus apie įvykį, taip pat atliko papildomą įvykio aplinkybių tyrimą ir jos ekspertas parengė įvykyje dalyvavusių transporto priemonių sugadinimų vertinimo (toliau – Ekspertinis vertinimas) išvadą. Kadangi minėtas Ekspertinis vertinimas buvo parengtas, vertinant tas pačias įvykio aplinkybes ir tuos pačius tiek draudikui, tiek *ERGO Insurance SE*, veikiančiai Lietuvoje per įsteigtą filialą, įvykio dalyvių pateiktus įrodymus, Ekspertinio vertinimo duomenys yra reikšmingi, nagrinėjant tarp draudiko ir pareiškėjos kilusį vartojimo ginčą.

Ekspertiniame vertinime nurodyta, kad „automobilio VW Multivan priekinio kairės pusės besisukančio ratlankio kontaktų žymės atitinka vertikalios kontaktų žymes, esančias ant

automobilio Seat Leon galinių dešinės pusės durų (galinėje dalyje) bei galinio sparno prieš galinį ratą (priekinėje dalyje), visi kiti išvardinti ant automobilio Seat Leon esantys apgaditimai yra patirti automobiliui po kontakto apvirtus. Esančių ir tarpusavyje suderinamų abiejų automobilių apgaditimų visuma leidžia daryti išvadą, kad automobilių padėtys kontakto metu buvo artimos lygiagrečiai. Automobilio Seat Leon galinių dešinės pusės durų sugadinimų intensyvumas, deformacija yra koncentruota daugiau priekinėje durų dalyje, sugadinimų kryptis nukreipta nuo galinės dalies į priekį, tai neabejotinai nurodo, kad automobilis VW Multivan kontakto metu važiavo sąlyginai didesniu greičiu nei Seat Leon. Kad automobilis VW Multivan važiavo tiesiai, t. y. nekeisdamas važiavimo krypties į kairę, o automobilis Seat Leon keitė judėjimo kryptį į dešinę galima konstatuoti iš nesusidariusių ant automobilio Seat Leon galinio bamperio ir dešinės pusės galinio sparno apgaditimų, priešingu atveju automobiliui VW Multivan, važiuojant didesniu greičiu nei Seat Leon ir keičiant judėjimo kryptį į kairę bei kontaktuojant su važiuojančio tiesiai automobilio Seat Leon galinėmis durimis, kontakto metu automobilis Seat Leon pakeistų judėjimo kryptį į kairę ir savo galiniu bamperiu bei dešinės pusės galinio sparno galine dalimi (virš galinio dešinės pusės rato ir galinio bamperio) būtų neabejotinai turėjęs antrinį kontaktą su automobilio VW Multivan kairės pusės šonine dalimi už priekinio kairės pusės rato. Šiuo atveju automobilio VW Multivan kairės pusės šoninės detalės nėra apgadintos."

*ERGO Insurance SE*, veikiančios Lietuvoje per įsteigtą filialą, ekspertas, apibendrinamas atlikto tyrimo duomenis, konstatavo, „kad eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių apgaditimai – sugadinimų nebuvimas ant automobilio VW Multivan kairės pusės šoninių detalių už priekinio kairės pusės rato, bei automobilio Seat Leon galinio bamperio ir dešinės pusės galinio sparno galinėje dalyje (virš galinio dešinės pusės rato ir galinio bamperio) – patvirtina, jog VW Multivan nekeitė važiavimo krypties į kairę, transporto priemonių susidūrimas įvyko Seat Leon pakeitus judėjimo kryptį į dešinę pusę."

Vertinant Ekspertinio vertinimo ir Ekspertinės išvados duomenis, pažymėtina, kad 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, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015). 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.

Ekspertinio vertinimo ir Ekspertinės išvados duomenys yra išsamūs, nuoseklūs. Minėti techninio pobūdžio ekspertiniai vertinimai buvo parengti, remiantis surinkta pakankama informacija apie įvykio aplinkybes, išvados išplaukia iš atlikto tyrimo eigos. Todėl darytina išvada, kad pareiškėjos teiginiai, jog prieš įvykį transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas atliko persirikiavimo manevrą ir kad jis prieš įvykį galėjo viršyti leistiną greitį ir nebuvo pakankamai atsargus, negali paneigti specialistų parengtų išvadų apie įvykio situaciją.

Pareiškėjos nurodytos aplinkybės, kad iš karto po įvykio transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas nurodė, kad jos nepastebėjo, yra vertintinos kartu su Ekspertizės išvadoje nurodytais duomenimis, kad „techniniu požiūriu automobilio SEAT manevras persirikiuojant į gretimą eismo juostą galėjo trukti trumpą laiką. Todėl nėra pagrindo teigti, kad automobilio VW vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti susidūrimo pastebėjus, kad automobilis SEAT persirikiuoja į dešinę.“ Be to, vienu iš esminių argumentų, kuriuo pareiškėja siekė pagrįsti argumentus, kad įvykiui yra taikytinas KET 112 punktas, pareiškėja nurodė draudiko ginčijamą ženklą Nr. 203 vietoje, kurioje įvykis, galiojimą. Tačiau Susisiekimo ministerijos pateiktame paaiškinime nurodyta, kad „daugeliu atveju tokio tipo sankryžose prieš greitėjimo juostą įrengiamas pirmumo kelio ženklas Nr. 203 „Duoti kelią“, kuris papildomai informuoja greitėjimo juosta važiuojantį vairuotoją *apie pareigą įsiliejant į transporto srautą (rikiuojantis) duoti kelią kitiems vairuotojams.*“ Kadangi Susisiekimo ministerijos pateikti paaiškinimai patvirtina, kad jeigu greitėjimo juosta važiuojančio automobilio vairuotojas neketina įsilieti į srautą (t. y. nesirikiuoja), t. y. toliau važiuoja savo eismo juosta, kuri pereina į lėtėjimo juostą, persirikiavimui keliams reikalavimai duoti kelią gretima eismo juosta važiuojančiam transportui nėra taikomi. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad nagrinėjamu atveju ginčo šalių nurodytų aplinkybių dėl kelio ženklo Nr. 203 „Duoti kelią“ galiojimo ribų vertinimas yra teisiškai nereikšmingas.

Pareiškėja taip pat nurodė, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja nepagrįstai

2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijoje savo parašu patvirtino prisiimanti atsakomybę už kilusį įvykį. Pareiškėjos teigimu, po įvykio policijos pareigūnai bendravo su transporto priemonės „VW Multivan“ valdytoju. Jie, priešingai, nei nurodo minėtos transporto priemonės valdytojas, eismo įvykio deklaracijos įvykio dalyviams pildyti nepadėjo. Transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas 2021 m. rugsėjo 28 d. *ERGO Insurance SE*, veikiančiai Lietuvoje per įsteigtą filialą, pateiktuose papildomuose paaiškinimuose nurodė, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja po įvykio 10–15 minučių bendravo su policijos pareigūnais. Transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojo teigimu, policijos pareigūnai nurodė, kad automobilio „Seat Leon“ valdytoja yra atsakinga už įvykio metu padarytą žalą, įvykio dalyvių prašymu patikrino užpildytos eismo įvykio deklaracijos duomenis ir patvirtino, kad eismo įvykio deklaracija yra užpildyta teisingai.

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja 2021 m. kovo 30 d. raštu kreipėsi į Lietuvos kelių policijos tarnybą ir prašė suteikti informaciją, kokie įvykio dalyvių paaiškinimai buvo surinkti, į įvykio vietą atvykus policijos pareigūnams, ir kokios įvykio aplinkybės policijos pareigūnų buvo užfiksuotos įvykio vietoje. 2021 m. balandžio 12 d. Kauno apskrities vyriausiojo policijos komisariato patrulių rinktinės raštu transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja buvo informuota, kad, įvykio dalyviams užpildžius eismo įvykio deklaraciją, įvykio aplinkybės policijos pareigūnų nebuvo užfiksuotos. Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad įvykio dalyvių prieštaraujantys paaiškinimai negali būti patikrinti, vadovaujantis rašytiniais įrodymais apie įvykio vietoje buvusių policijos pareigūnų užfiksuotas įvykio aplinkybes. Vis dėlto, vertinant įvykio dalyvių prieštaraujančius paaiškinimus apie eismo įvykio deklaracijos pildymą, reikšminga aplinkybe yra pripažįstami duomenys, kad Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerija ir Policijos departamentas neturėjo jokių pastabų dėl Projekte siūlomo KET 112 straipsnio tikslinimo. Taigi, šios nuostatos į įvykio vietą iškvieštų policijos pareigūnų turėjo būti vertinamos taip, kaip jas vertina Susisiekimo ministerija, pateikusi patikslinimus dėl galimo KET 112 straipsnio keitimo bei draudikui pateikusi paaiškinimus dėl įvykio situacijai taikomų KET nuostatų.

Kaip minėta, Susisiekimo ministerijos vertinimu, kai „greitėjimo juosta važiuojančio automobilio vairuotojas neketina įsilieti į srautą (t. y. nesirikiuoja), t. y. toliau važiuoja savo eismo juosta, kuri pereina į lėtėjimo juosta, ir ketina pasukti į dešinę, KET 112 punktas netaikytinas, o kito automobilio vairuotojui, kuris ketina persirikiuoti į lėtėjimo juosta, taikomi KET 101 ir 104 punktai“. KET 102 punkte nustatyta, kad, įvažiuodamas į kelią iš esančių šalia jo teritorijų, vairuotojas privalo duoti kelią juo važiuojančioms transporto priemonėms (dviračiams ir kitoms). KET 104 punktas įtvirtina, kad persirikiuodamas vairuotojas privalo duoti kelią transporto priemonėms, važiuojančioms gretima eismo juosta ta pačia kryptimi. Jeigu ta pačia kryptimi važiuojančios transporto priemonės persirikiuoja kartu, vairuotojas privalo duoti kelią dešinėje esančiai transporto priemonei.

Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad „automobilio SEAT vairuotoja, prieš persirikiuojant į dešinę (į lėtėjimo juosta) privalėjo vadovautis Kelių eismo taisyklių 104 p. ir nesukliudyti gretima eismo juosta judėjusio automobilio VW. Automobilio SEAT vairuotojos veiksmai – persirikiuojant į dešinę susidūrė su gretima eismo juosta (greitėjimo /lėtėjimo juosta) judėjusiu automobiliu VW, techniniu požiūriu buvo nepriimtini ir turėjo priežastinį ryšį su buvusio eismo įvykio kilimu, nes šiai vairuotojai įvykdžius Kelių eismo taisyklių 104 p. reikalavimą, buvęs eismo įvykis nebūtų kilęs.“ Kaip minėta, pareiškėjos teiginiai, jog įvykiui yra taikytinos KET 112 straipsnio nuostatos, negali nuginčyti kvalifikuotų specialistų išvadų. Be to, pareiškėja nepateikė jokių kitų įrodymų, kurie nuginčytų Ekspertinio vertinimo ir Ekspertinės išvados duomenis ir leistų suabejoti 2020 m. gruodžio 30 d. eismo įvykio deklaracijoje nurodytomis aplinkybėmis dėl automobilio SEAT vairuotojos prisiimtoms už kilusį įvykį atsakomybės. Kadangi abu įvykio dalyviai pateiktuose paaiškinimuose apie įvykį patvirtino, kad į įvykio vietą atvykę policijos pareigūnai taip pat nurodė, kad už įvykio kilimą yra atsakinga transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja, yra pagrindas teigti, kad policijos pareigūnų ir ekspertinės išvados parengusių specialistų išvados sutampa.

Kadangi draudiko pateikti įrodymai nuginčijo pareiškėjos teiginius, kad įvykiui turi būti taikomos KET 112 straipsnio nuostatos, įvertinus aplinkybę, kad Lietuvos bankui nebuvo pateikta objektyvių duomenų, galinčių pagrįsti, kad transporto priemonės „VW Multivan“ valdytojas iki įvykio pažeidė KET reikalavimus, o Lietuvos bankui pateiktų įrodymų visuma suteikia pagrindą konstatuoti, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytoja prieš įvykį nesilaikė KET 104 punkto reikalavimų ir minėti neteisėti veiksmai lėmė įvykio kilimą, darytina išvada, kad draudiko sprendimas, kad transporto priemonės „Seat Leon“ valdytojai dėl įvykio



kyla civilinė atsakomybė, yra pagrįstas. Kadangi Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad draudikas pagrįstai įvykį pripažino draudžiamuoju ir pagal pareiškėjos su draudiku sudarytą TPVCAPD sutartį išmokėjo draudimo išmoką, atlyginančią transporto priemonei „VW Multivan“ padarytą žalą, pareiškėjos draudikui keliamas reikalavimas panaikinti priimtą sprendimą dėl įvykio pripažinimo draudžiamuoju yra atmestinas.

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 pareiškėjos 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

Arūnas Raišutis