



**LIETUVOS BANKO  
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

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

2021-12-10 Nr. 429-446  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėja) kreipimąsi, kuriuo prašoma išnagrinėti tarp pareiškėjos ir AB „Lietuvos draudimas“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

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

2021 m. liepos 3 d. įvyko eismo įvykis, kurio metu pagrindinio ir šalutinio kelių sankryžoje, kurioje pagrindinis kelias keičia kryptį, susidūrė tiesiai iš pagrindinio (su kietąja danga) į šalutinį kelią (be dangos) (*duomenys neskelbtini*) g. važiuojantis Q. Q. valdytas automobilis „VW Sharan“ (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) ir pagrindiniu keliu priešinga eismo kryptimi važiuojantis, posūkio į dešinę manevrą iš (*duomenys neskelbtini*) g. į (*duomenys neskelbtini*) g. (kelio atkarpa su kietąja danga) atlikęs pareiškėjos valdytas automobilis „Audi Q3“ (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)). Eismo įvykio dalyvės užpildė eismo įvykio deklaraciją, kurioje atsakomybę, patvirtindama savo parašu, prisiėmė pareiškėja, pažymėjusi, kad nepastebėjo kliūtis iš dešinės.

2021 m. liepos 5 d. pareiškėja kreipėsi į automobilio „VW Sharan“ valdytojų civilinę atsakomybę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartimi apdraudusį draudiką, nurodydama, kad po įvykio ramiai įvertinusi susiklosčiusią situaciją suabejojo savo kaltumu. 2021 m. liepos 7 d. pareiškėja papildomai nurodė draudikui prieš eismo įvykį važiuojanti pagrindiniu keliu, savo eismo juosta.

2021 m. liepos 8 d. pranešimu draudikas informavo pareiškėją, kad nemokės draudimo išmokos, nes nenustatyta automobilio „VW Sharan“ vairuotojos civilinė atsakomybė. Anot draudiko, žalos administravimo metu gautas automobilio „VW Sharan“ vaizdo registratoriaus įrašas, kuriame užfiksuotas eismo įvykis, leidžia daryti išvadą, kad susidūrimą lėmė pareiškėjos veiksmai, kai vairuodama savo automobilį ji „lygiareikšmių kelių sankryžoje sukdamą į dešinę išvažiavo į kairę kelio pusę ir nedavė kelio automobiliui, artėjančiam iš dešinės“<sup>1</sup>. Draudiko teigimu, pareiškėjos veiksmai prieštaravo Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) 99, 106, 108, 119 ir 155 punktų reikalavimams, o automobilio „VW Sharan“ vairuotojos veiksmuose KET reikalavimų nesilaikymo, galėjusio lemti eismo įvykį, draudikas nenustatė.

2021 m. liepos 9 d. pareiškėja el. paštu informavo draudiką, kad nesutinka su priimtu sprendimu ir pateikė patikslintą eismo įvykio schemą bei nuotraukas, jos teigimu, įrodančias pagrindinio kelio reikšmę. Pareiškėja teigė nesukėlusį avarinės situacijos ir prašė atsižvelgti į tai, kad kelias su kietąja danga šiuo atveju buvo pagrindinis. Prieš atlikdama posūkio manevrą ji įvertino eismo situaciją, laikėsi visų saugumo reikalavimų ir vadovavosi KET 107 punktu, nes prie pat sankryžos dešinėje pusėje stovi tvora ir auga matomumą ribojantys krūmai. Tik įsitikinusi, kad saugu, važiuojo į savo eismo juostą ir laikėsi kuo arčiau dešiniojo kelio krašto, kai netikėtai į jos eismo juostą prie pat tvoros ir krūmų įvažiavo automobilis „VW Sharan“, pareiškėjos vertinimu, nesilaikęs KET 99, 106, 108 ir 119 punktų reikalavimų, nepadėjęs stabdyti ar kitaip išvengti eismo įvykio ir sukėjęs neišvengiamą avarinę situaciją. Anot pareiškėjos, jeigu automobilio „VW Sharan“ vairuotoja būtų važiuojanti savo eismo juostoje, eismo įvykis nebūtų kilęs.

2021 m. liepos 14 d. draudikas informavo kartu su pareiškėjos civilinę atsakomybę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartimi apdraudusia draudimo bendrove nusprendęs nekeisti priimto sprendimo, nes „abi dangos

<sup>1</sup> Byloje nustatyta, kad sankryžoje susidūrė automobiliai, iš tikrųjų yra nelygiareikšmė su besikeičiančia pagrindinio kelio kryptimi.

asfaltuotos", o pareiškėja, keisdama važiavimo kryptį, nesilaikė „dešinės rankos“ taisyklės.

2021 m. liepos 16 d. pareiškėja el. paštu nurodė mananti, kad draudikas sprendimą priėmė neįvertinęs visų faktinių aplinkybių ir papildomai pateikė įvykio schemą su paaiškinimais. Anot pareiškėjos, įvertinus vaizdo registratoriaus įrašą galima matyti, kad automobilio „VW Sharan“ vairuotoja (*duomenys neskelbtini*) g. važiavo ne prie dešiniojo kelio krašto, o kelio viduriu, taip pažeisdama KET 199 punkto reikalavimus.

Tą pačią dieną draudiko darbuotojas informavo pareiškėją, kad ji neįvertino savo pačios padarytų KET pažeidimų ir nagrinėjo tik kitos vairuotojos judėjimą. Anot draudiko, automobilio „VW Sharan“ judėjimas nebuvo pagrindinė įvykio priežastis, o pareiškėjos pateikti brėžiniai situacijos vertinimo nekeičia, todėl sprendimas nebus pakeistas.

2021 m. liepos 20 d. el. laišku pareiškėja informavo draudiką, kad nesutinka su priimtu sprendimu. Pareiškėjos teigimu, net jeigu sankryža ir būtų buvusi lygiareikšmė, tokioje sankryžoje vairuotojas privalo duoti kelią iš dešinės artėjančioms transporto priemonėms tik tokiu atveju, jeigu jų važiavimo trajektorijos kertasi. Anot pareiškėjos, jeigu ji būtų važiavusi tiesiai arba į kairę, tada galėtų KET 155 punkto reikalavimai, bet ji važiavo į dešinę, o automobilis „VW Sharan“ tiesiai (iš dešinės pusės). Kadangi kelio plotis toje vietoje 4 metrai, automobiliai galėjo prasilenkti. Nepaisant to, automobilio „VW Sharan“ vairuotoja važiavo (*duomenys neskelbtini*) g. viduriu ir įvažiuodama į sankryžą pasuko prie kairiojo kelio krašto, dėl to įvykis buvo neišvengiamas.

Tą pačią dieną atsakydamas į pareiškėjos pretenziją draudiko darbuotojas nurodė, kad abu automobiliai prie sankryžos artėjo lygiareikšmiais keliais. Pareiškėja, įvažiuodama į sankryžą, nedavė kelio iš dešinės artėjančiam automobiliui, nors pagal KET 3.2 papunktį reikalaujama sustoti ar nepradėti važiuoti, nedaryti jokio manevro, kuris priverstų kitus eismo dalyvius keisti judėjimo kryptį arba greitį (sukti į kelkraštį ar stabdyti).

2021 m. liepos 23 d. antstolis Y. Y. parengė Faktinių aplinkybių konstatavimo protokolą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – Protokolas Nr. 1), kuriame užfiksavo pareiškėjos automobilio sugadinimo faktą po 2021 m. liepos 3 d. eismo įvykio metu. Protokole Nr. 1 nurodyta, kad buvo užfiksuotas automobilio vaizdas (būklė), priekinės kairės pusės automobilio durelės apytiksliai atsidaro apie 2 cm, durelėms atsidaryti vizualiai trukdo priekinis kairysis sparnas. Prie Protokolo Nr. 1 pridėtos automobilio apgadinimo nuotraukos.

2021 m. liepos 30 d. raštu pareiškėja kreipėsi į Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją su prašymu paaiškinti: 1) ar sukant į dešinę iš (*duomenys neskelbtini*) g. į (*duomenys neskelbtini*) g. reikia vadovautis KET 3.14 punkto reikalavimais ir ar sankryža yra nelygiareikšmė; 2) ar asfaltuotam keliui keičiant kryptį sankryža tampa lygiareikšmė; 3) ar sukant į dešinę iš (*duomenys neskelbtini*) g. į (*duomenys neskelbtini*) g. taikytini KET 155 punkto reikalavimai; 4) ar 4 metrų pločio kelio pakanka automobiliams prasilenkti ir ar šioje sankryžoje vairuotojai turi laikytis KET 100 punkto; 5) koks KET punktas taikytinas sprendžiant dėl pėsčiųjų saugumo automobilių eismo atžvilgiu, atsitraukiant nuo dešiniojo kelio krašto ir nekludant kitoms transporto priemonėms (*duomenys neskelbtini*) g., kurioje iki posūkio yra įrengtas pėsčiųjų takas.

2021 m. rugpjūčio 30 d. Susisiekimo ministerija pateikė nuomonę dėl teisės aktų aiškinimo. Atsakyme teigiama, jog, pagal KET 3.14 papunktį, pagrindiniu, be kita ko, laikomas kelias su kietąja danga kelio su briauna danga ar kelio be dangos atžvilgiu. Ministerijos nuomone, asfaltuotas gatvių ruožas, sujungiantis (*duomenys neskelbtini*) ir (*duomenys neskelbtini*) gatves, laikytinas pagrindiniu keliu, (*duomenys neskelbtini*) g. atkarpos, esančios kairiau (*duomenys neskelbtini*) g., kuri yra be dangos, atžvilgiu, todėl vairuotojai tokioje sankryžoje turėtų vadovautis ne KET 155, o 154 punkto nuostatomis, jog nelygiareikšmių kelių sankryžoje šalutiniu keliu važiuojantis vairuotojas privalo duoti kelią transporto priemonėms, artėjančioms prie sankryžos pagrindiniu keliu. Jeigu pagrindinis kelias keičia kryptį ar jo trajektorija tampa neaiški, tokioje vietoje, pagal susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-83 patvirtintų Kelio ženklų įrengimų ir vertikaliojo ženklinimo taisyklių 94.2 papunktį, greta kelio ženklo „Pagrindinis kelias“ įrengiama papildoma lentelė „Pagrindinio kelio kryptis“, kurioje nurodoma reali pagrindinio ir šalutinio kelių konfigūracija. Kadangi pareiškėja nurodė, kad vertinamoje vietoje tokių kelio ženklų nėra, ministerijos nuomone, pagrindinis kelias toje vietoje krypties nekeičia, t. y. pagrindinis kelias, pagal KET 3.14 papunktyje įtvirtintą taisyklę, veda asfaltuotu keliu. Atsakyme taip pat nurodyta, kad 4 metrų pločio važiuojamosios dalies pakanka prasilenkti lengviesiems automobiliams, o jų vairuotojai, važiuodami gana siaurame, dėl vingio riboto matomumo kelio ruože, privalo vadovautis KET 99, 100, 119, 126, 127 ir kitais punktais, kad būtų užtikrinta eismo sauga ir nebūtų sukeltas pavojus kitų transporto priemonių

vairuotojams ar keliu einantiems pėstiesiems.

2021 m. rugsėjo 15 d. antstolis Y. Y. parengė Faktinių aplinkybių konstatavimo protokolą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (Protokolas Nr. 2), kuriame konstatavo, kad 2021 m. rugsėjo 9 d. (*duomenys neskelbtini*) g. ir (*duomenys neskelbtini*) g. trijose vietose buvo matuojamas asfaltuotos dangos plotis ir skirtingose vietose nustatytas 400–440 cm plotis. Prie protokolo pridėtos skirtingų kelio vietų su pridėta matavimo juosta nuotraukos.

2021 m. rugsėjo mėn. pareiškėja kreipėsi į (*duomenys neskelbtini*) dėl automobilio „Audi Q3“ remonto išlaidų įvertinimo, o 2021 m. rugsėjo 27 d. remonto sąmatoje Nr. 140 ši bendrovė nustatė, kad automobilio remontas, pritaikius išskaitą už naudotų dalių būklės pagerinimą, su PVM kainuotų 4 083,54 Eur.

2021 m. spalio 1 d. pareiškėja kreipėsi į Lietuvos banką su prašymu išnagrinėti tarp šalių kilusį ginčą ir rekomenduoti draudikui pripažinti įvykį draudžiamuoju bei išmokėti draudimo išmoką. Kreipimesi pareiškėja nurodė važiavusi (*duomenys neskelbtini*) g. link (*duomenys neskelbtini*) g., artėdama prie posūkio žvilgtelėjusi į priešais pastatytą kelio vaizdo veidrodį, per kurį iš dalies matomas (*duomenys neskelbtini*) g. vaizdas. Kadangi kitų eismo dalyvių nesimatė, pristabdžiusi pažiūrėjo į kairę pusę ir įvertinusi, kad nėra kliūtis, toliau važiavo šiek tiek atsitraukusi nuo dešinės kelio pusės, nes prie posūkio vaizdą užstojo medžiai, krūmai ir tvora, be to, dešinėje pusėje įrengtas šaligatvis, kuriuo vaikšto pėstieji. Posūkyje pasukusi į dešinę, pareiškėja teigė priartėjusi prie savo važiuojamosios dalies dešiniojo kelio krašto ir bandžiusi užbaigti saugų, kitiems eismo įvykio dalyviams nepavojingą ir, tikėtina, matomą manevrą, kai netikėtai, nestabdydamas atvažiavo automobilis „VW Sharan“. Pareiškėja atsakomybę už eismo įvykį teigė prisiėmusi dėl šoko, nes manė nepraleidusi kliūtis iš dešinės, tačiau vėliau ramiai įvertinusi situaciją ir peržiūrėjusi vaizdo įrašą pastebėjo, kad eismo įvykio deklaracijoje nubraižyta schema neatitinka realių eismo įvykio aplinkybių.

Pareiškėja nurodė mananti, kad draudikas neįvertino visų eismo įvykio aplinkybių, pačios pareiškėjos veiksmus vertino netinkamai ir vienašališkai, o kitos vairuotojos veiksmų iš viso nevertino, abstrakčiai teigdamas, kad ji jokių KET nuostatų nepažeidė. Anot pareiškėjos, (*duomenys neskelbtini*) g. važiavusi „VW Sharan“ vairuotoja, įvažiudama į sankryžą, nesilaikė arčiau dešiniojo kelio krašto, važiavo kelio viduriu ir galiausiai netgi pasuko arčiau kairiojo kelio krašto, taip nesilaikydama KET 99 ir 119 reikalavimų, o šios aplinkybės prieštarauja draudiko įvykio aplinkybių vertinimui. Be to, draudikas neįvertino automobilio „VW Sharan“ vairuotojos reakcijos laiko ir stabdymo kelio, nors vairuotoja įvykio metu galimai buvo atitraukus dėmesį nuo kelio ir būtent tai galėjo lemti eismo įvykį. Pareiškėjos nuomone, draudiko atliktas vertinimas prieštarauja Susisiekimo ministerijos išaiškinimams, kad antstolio patvirtinto kelio pločio eismo įvykio vietoje užteko automobiliams prasilenkti.

Lietuvos bankui pateiktame atsiliepime į pareiškėjos kreipimąsi draudikas nurodė nesutinkantis su pareiškėjos keliamais reikalavimais. Draudikas teigė, kad tais atvejais, kai eismo įvykio dalyviai nepraneša apie eismo įvykį policijai, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo draudikui sprendžiant klausimą dėl draudimo išmokos išmokėjimo ir siekiant nustatyti eismo įvykio aplinkybes bei atsakingą už eismo įvykio metu padarytą žalą vairuotoją (jo, kaip kaltininko, atsakomybę), eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas yra pagrindinis ir pirminis dokumentas, kuriuo turi vadovautis draudikas (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018). Draudikas pažymėjo, kad, vadovaujantis 2011 m. gegužės 17 d. posėdyje patvirtinta Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos Pozicija dėl eismo įvykio deklaracijoje išreikšto asmens atsakomybės už eismo įvykio metu padarytą žalą pripažinimo įrodomosios vertės (toliau – Pozicija), eismo įvykio deklaracijoje išreikštu atsakomybės pripažinimu galima nesivadovauti tik nustačius objektyvių duomenų, o ne remiantis vien subjektyvia ją pasirašiusio asmens nuomone, nes toks asmuo yra suinteresuotas galutiniu sprendimu.

Draudikas nurodė sutinkąs, kad, vadovaujantis KET 3.14 papunkčiu, kelias su kietąja danga (asfalto danga) yra pagrindinis kelio su minkštąja danga ar be dangos atžvilgiu. Šiuo atveju abu eismo įvykio dalyviai važiavo pagrindiniu keliu, kuris keičia kryptį (sukasi iš (*duomenys neskelbtini*) g. dešinės į (*duomenys neskelbtini*) g. ir iš (*duomenys neskelbtini*) g. kairės į (*duomenys neskelbtini*) g.), nes kelio ženklų, kitaip žyminčių pagrindinį kelią, eismo įvykio vietoje nėra. Važiuojantys (*duomenys neskelbtini*) g. iš kairės (*duomenys neskelbtini*) g. pusės atvažiuoja šalutiniu keliu, tačiau automobilis „VW Sharan“ važiavo iš dešinės pusės, taip pat asfaltuota kelio danga, t. y. abu automobiliai važiavo pagrindiniu keliu. Draudiko teigimu, pagal KET 156 punktą, jeigu sankryžoje keičiasi pagrindinio kelio kryptis, pagrindiniu keliu

važiuojantys vairuotojai turi laikytis važiavimo per lygiareikšmių kelių sankryžas taisyklių, o pagal KET 155 punktą lygiareikšmių kelių sankryžoje vairuotojas privalo duoti kelią iš dešinės artėjančioms transporto priemonėms, todėl „dešinės rankos“ taisyklė ginčo situacijoje galėjo ir turėjo būti taikoma.

Draudikas taip pat nurodė įvertinęs pareiškėjos pateiktą sankryžos nuotrauką (kurioje sankryža užfiksuota iš viršaus) su pažymėtomis automobilių padėtimis. Anot draudiko, pareiškėjos kreipimesi į Lietuvos banką nurodyta, kad prie posūkio ji stabtelėjo truputį toliau nuo dešiniojo kelio krašto, tuomet, posūkyje pasukusi į dešinę, priartėjo prie savo važiuojamosios kelio dalies dešiniojo krašto menamoje savo kelio juostoje ir netrukdydama kitiems eismo dalyviams mėgino užbaigti manevrą, tačiau toks aplinkybių vertinimas, draudiko teigimu, neatitinka vaizdo įrašė užregistruotų aplinkybių. Draudiko teigimu, vaizdo įrašė matosi, kad pareiškėja ne tik nesustojo, bet ir iš viso nesumažino greičio, nors matomumas iš dešinės pusės buvo akivaizdžiai ribotas. Anot draudiko, būtent (*duomenys neskelbtini*) g. važiuojantiems vairuotojams yra pastatytas kelio veidrodis, suteikiantis galimybę įvertinti, ar (*duomenys neskelbtini*) g. atvažiuoja automobiliai. Jei pareiškėja, kaip teigė, būtų sustojusi, ji būtų pastebėjusi atvažiuojantį automobilį „VW Sharan“, kuris sankryžoje neatsidūrė staiga ir netikėtai. Be to, draudikas nurodė nustatęs, kad pareiškėja nevažiavo arčiau dešiniojo kelkraščio, kaip teigė paaiškinimuose ir pažymėjo pateiktoje sankryžos nuotraukoje su nupaišyta eismo įvykio schema, nes vaizdo įrašė matyti, kad pareiškėja nebuvo užsukusi savo automobilio į (*duomenys neskelbtini*) g., kaip nurodė parengtoje vizualizacijoje. Anot draudiko, tikslesnės automobilių padėtys užfiksuotos būtent eismo įvykio deklaracijoje.

Draudiko nuomone, pareiškėja subjektyviai vertino įvykio aplinkybes, o tam tikras aplinkybes nurodė siekdama jai palankaus sprendimo. Be to, pagal KET 106 punktą, prieš sukdamas į dešinę, į kairę arba apsisukdamas (išskyrus posūkį į sankryžą, kurioje eismas vyksta ratu) vairuotojas privalo iš anksto pasitraukti prie pat važiuojamosios dalies, skirtos važiuoti ta kryptimi, atitinkamo krašto, o pagal KET 108 punktą, reikia sukti taip, kad įvažiuodama į važiuojamųjų dalių sankirtą ir išvažiuodama iš jos transporto priemonė neatsidurtų priešpriešinio eismo juostoje.

Draudikas nurodė manęs, kad nagrinėjant ginčą svarbu įvertinti ir automobilio „VW Sharan“ vairuotojos vairavimo stilių. Draudiko teigimu, vaizdo įrašė matyti, kad vairuotoja važiuoja saugiu greičiu, prieš atlikdama manevrus automobilį sulėtina ir įsitikina, kad tai daryti saugu, sudėtinguose kelio ruožuose, esant prastesniam matomumui, laikosi kuo arčiau dešinės kelio pusės. Prieš sankryžą, kurioje įvyko eismo įvykis, vairuotoja taip pat sulėtino automobilio „VW Sharan“ greitį.

Apibendrinamas atsiliepimo motyvus draudikas nurodė nenustatęs jokių automobilio „VW Sharan“ vairuotojos neteisėtų veiksmų, galėjusių sukelti eismo įvykį, todėl neturįs pagrindo konstatuoti jos civilinės atsakomybės. Draudiko teigimu, būtent pareiškėja, nepraleidusi sankryžoje iš dešinės pusės važiuojančios transporto priemonės, nevažiuodama kuo arčiau dešiniojo kelio krašto ir nestabdydama atsitrenkusi į automobilį „VW Sharan“, pažeidė KET 106, 108, 119 ir 155 punktus. Draudiko nuomone, būtent vaizdo registratoriaus įrašas paneigė pareiškėjos išdėstytą poziciją.

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.

Atsižvelgiant į šalių pateiktus paaiškinimus darytina išvada, kad ginčas kilo dėl draudiko sprendimo pripažinti eismo įvykį nedraudžiamuoju pagal Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCPDĮ) nustatyta tvarka sudarytą automobilio „VW Sharan“ valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį pagrįstumo.

TPVCPDĮ 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išmoka šio įstatymo nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė. To paties įstatymo 19 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad draudikas moka tik įrodymais pagrįstos per eismo įvykį padarytos žalos dydžio išmoką, neviršijančią šio įstatymo 11 straipsnyje nustatytą draudimo sumą, ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo

įvyki, atlyginimo.

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

Civilinės atsakomybės, be kurios įvykio negalima pripažinti draudžiamuoju pagal TPVCAPDĮ ir Taisykles, atsiradimo sąlygos, pagrindai ir bendrieji žalos atlyginimo principai nustatyti Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse. Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus, žalą, priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos ir kaltę (Civilinio kodekso 6.246–6.249 straipsniai).

Atsižvelgiant į nurodytą teisinį reglamentavimą, 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 (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 3 dalis, 3 straipsnio 1 dalis, 16 straipsnio 1 dalis). Tai reiškia, kad įvykio pripažinimas draudžiamuoju ir draudimo išmokos mokėjimas pareiškėjai pagal draudiko ir draudėjo sudarytą įprastinę automobilio „VW Sharan“ valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį yra galimas tik tuo atveju, jeigu nustatoma, kad už pareiškėjai kilusią žalą (šiuo atveju automobilio „Audi Q3“ apgadinimą) yra iš dalies arba visiškai atsakinga automobilį „VW Sharan“ 2021 m. liepos 3 d. įvykio metu vairavusi vairuotoja.

Iš ginčo bylos duomenų matyti, kad eismo įvykio dalyvės po eismo įvykio užpildė eismo įvykio deklaraciją, kurios 14 laukelio dalyje „Patvirtinu, jog esu atsakingas (-a) už padarytą žalą“ pasirašė pareiškėja, tame pačiame laukelyje nurodžiusi „Nepraleidau kliūtis iš dešinės“. TPVCAPDĮ 12 straipsnio 1 dalies 3 punkte nustatyta, kad eismo įvykio deklaracija pildoma tais atvejais, kai eismo įvykio dalyviai sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir, vadovaudamiesi KET nuostatomis, nekviečia policijos į eismo įvykio vietą. Taigi po eismo įvykio tarp vairuotojų nebuvo ginčo dėl to, kuri iš jų (ar abi) atsakinga už eismo įvykį, nes atsakinga manė esanti pareiškėja. Tačiau po to, kai draudikas buvo informuotas apie įvykį, pareiškėja savo poziciją pakeitė ir nurodė mananti, kad eismo įvykį sukėlė KET reikalavimų nesilaikiusi automobilio „VW Sharan“ vairuotoja.

Kasacinis teismas yra konstatavęs, jog nei eismo įvykio deklaracijos apibrėžtis, nei kitos TPVCAPDĮ ir KET nuostatos nesuponuoja, kad deklaracijos arba ją atitinkančio dokumento tikslas būtų susitarti dėl už eismo įvykį atsakingo asmens atsakomybės ir (ar) jos sąlygų. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų kolegija išaiškino, kad deklaracijos 14 laukelio „Mano pastabos“ dalies „Patvirtinu, jog esu atsakingas (-a) už padarytą žalą“ užpildymas dar nereiškia eismo įvykio dalyvių tikslo siekti teisinių padarinių, t. y. sukurti eismo įvykio dalyvių teises ir pareigas, susijusias su civilinės atsakomybės sąlygų nustatymu. Tai tik reiškia eismo įvykio dalyvio subjektyvų įvykio aplinkybių įvertinimą, t. y. eismo dalyvių nuomonės pateikimą. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuomone, jei draudikui kyla abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, atsižvelgiant į įvykį, eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytą informaciją ar kitas aplinkybes (pavyzdžiui, kai eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytos aplinkybės nesutampa su kitomis aplinkybėmis ar informacija), jis privalo išsamiai ištirti eismo įvykio aplinkybes, siekdamas nustatyti draudžiamojo įvykio faktą, pasekmes ir draudimo išmokos dydį (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018).

Vis dėlto pažymėtina, kad minėtoje nutartyje pabrėžiama ir eismo įvykio deklaracijos svarba. Teisinis reguliavimas suponuoja, kad, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo draudikui sprendžiant klausimą dėl draudimo išmokos mokėjimo ir siekiant nustatyti eismo įvykio aplinkybes bei atsakingą už eismo įvykio metu padarytą žalą vairuotoją (jo, kaip kaltininko, atsakomybę), eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas, kai eismo įvykio dalyviai nepranešė apie eismo įvykį policijai, yra pagrindinis ir pirminis dokumentas, kuriuo turi vadovautis draudikas. Kasacinio teismo vertinimu, toks teisinis reguliavimas ne tik sudaro sąlygas su eismo įvykiu susijusiems eismo

dalyviams nustatytais atvejais nekviesti policijos į eismo įvykio vietą, bet ir užtikrina nukentėjusio asmens interesų apsaugą, įgalindamas draudiką efektyviai ir be uždelsimo spręsti draudimo išmokos mokėjimo klausimą, kartu užkerta kelią draudikui reikalauti perteklinių dokumentų ar informacijos ir taip nepagrįstai užvilinti su draudimo išmokos išmokėjimu susijusias procedūras (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018).

Aptartas teisinis reguliavimas suponuoja, kad eismo įvykio deklaracija nėra išskirtinę įrodomąją galią turintis ir vienintelis duomuo sprendžiant eismo įvykio dalyvių atsakomybės klausimą, tačiau ji yra pagrindinis ir pirminis dokumentas, kuriuo turi vadovautis draudikas ir kuris gali būti nuginčytas tik kitų objektyvių duomenų visuma. Nagrinėjamu atveju svarbu paminėti ir Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos parengtą Poziciją, kurioje konstatuota, kad atsakomybės už padarytą žalą pripažinimas yra itin reikšmingas tais atvejais, kai po eismo įvykio tam tikras jo aplinkybes sunku objektyviai nustatyti. Pažymėtina, kad eismo įvykio deklaracija šioje Pozicijoje neapibrėžta kaip besąlygiškai joje nurodytas aplinkybes ir atsakomybę pagrindžiantis dokumentas. Deklaracija gali būti paneigta, tačiau vien subjektyvūs atsakomybę pripažinusio asmens paaiškinimai, nepagrįsti objektyviais įrodymais, nėra pakankami jo atsakomybei paneigti.

Vertinant eismo įvykio situaciją ir jo dalyvių galimą kaltę dėl eismo įvykio kilimo, svarbu pabrėžti tai, kad ginčo šalys savo reikalavimus, visų pirma, grindžia civilinei atsakomybei kilti būtina neteisėtų veiksmų sąlyga. Civilinio kodekso 6.246 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad civilinė atsakomybė atsiranda neįvykdžius įstatymuose ar sutartyje nustatytos pareigos (neteisėtas veikimas) arba atlikus veiksmus, kuriuos įstatymai ar sutartis draudžia atlikti (neteisėtas veikimas), arba pažeidus bendro pobūdžio pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai. Ginčo šalys neteisėtus veiksmus (draudikas – pareiškėjos, pareiškėja – automobilio „VW Sharan“ vairuotojos) grindžia KET reikalavimų, t. y. įstatyme įtvirtintos eismo keliais tvarkos, nesilaikymu.

Pareiškėja, sprendama su draudiku kilusius nesutarimus, teigė, kad automobilio „VW Sharan“ vairuotoja nesilaikė KET 99, 106, 108 ir 119 punktų reikalavimų. KET 99 punkte nustatyta, kad eismas Lietuvos Respublikoje vyksta dešine kelio puse. KET 106 punkte nustatyta, kad prieš sukdamas į dešinę, į kairę arba apsisukdamas (išskyrus posūkį į sankryžą, kurioje eismas vyksta ratu) vairuotojas privalo iš anksto pasitraukti prie pat važiuojamosios dalies, skirtos važiuoti ta kryptimi, atitinkamo krašto, o KET 108 punkte nustatyta, kad reikia sukti taip, kad įvažiuodama į važiuojamųjų dalių sankirtą ir išvažiuodama iš jos transporto priemonė neatsidurtų priešpriešinio eismo juostoje. KET 119 punkte nurodyta, kad vairuotojas privalo važiuoti kuo arčiau dešiniojo važiuojamosios dalies krašto. Anot pareiškėjos, jeigu automobilio „VW Sharan“ vairuotoja būtų laikiusis arčiau dešiniojo krašto, eismo įvykio būtų išvengta.

Draudikas savo ruožtu teigė, kad KET 106, 108, 119, taip pat ir 155 (į kurį nukreipia KET 156 punktas) punktų reikalavimų nesilaikė pareiškėja ir būtent jos veiksmai lėmė eismo įvykį. Pažymėtina, kad pagal KET 155 punktą lygiareikšmių kelių sankryžoje vairuotojas privalo duoti kelią iš dešinės artėjančioms transporto priemonėms, jeigu transporto priemonių važiavimo trajektorijos kertasi, o pagal KET 156 punktą, jeigu sankryžoje keičiasi pagrindinio kelio kryptis, pagrindiniu keliu važiuojantys vairuotojai vieni kitų atžvilgiu turi laikytis važiavimo per lygiareikšmių kelių sankryžas taisyklių.

Vertinant šiuos ginčo šalių argumentus, buvo įvertinta Lietuvos bankui pateiktų rašytinių įrodymų visumą, taip pat peržiūrėtas automobilyje „VW Sharan“ sumontuoto vaizdo registratoriaus įrašas, kuriame užfiksuotas eismo įvykis ir šio automobilio judėjimas iki eismo įvykio. Atsižvelgiant į nustatytas įvykio aplinkybes pažymėtina, kad automobilio „VW Sharan“ vairuotoja negalėjo pažeisti KET 106 ir 108 punktų reikalavimų, nes trijų kelių sankryžoje, kurioje įvyko eismo įvykis, šis automobilis važiavo tiesiai, t. y. neatliko jokių KET 106 ir 108 punktuose įvardijamų posūkio į dešinę ar į kairę arba apsisukimo manevrų.

Peržiūrėjus pateiktą 1 min. 58 sek. trukmės vaizdo įrašą, atkarpoje prieš pat automobilių susidūrimą ir susidūrimo metu (vaizdo įrašo laikas 1 min. 18–25 sek.) vizualiai neįmanoma nustatyti, koks buvo automobilio „VW Sharan“ dešinės pusės atstumas nuo dešiniojo kelio krašto, nes vaizdo registratorius fiksuoja vaizdą pro priekinio automobilio langą į priekį. Vertinimą sunkina ir tai, kad kelio atkarpoje, kurioje įvykio eismo įvykis, kelias, kaip nustatyta

antstolio Protokole Nr. 2, yra tik 4–4,4 metro pločio<sup>2</sup>, priešingos eismo juostos nėra atskirtos horizontaliuoju ženkliniu<sup>3</sup>, o kuo siauresnis kelio plotis, tuo sunkiau vizualiai įvertinti automobilio atstumą nuo skirtingų kelio kraštų. Iš pateiktų eismo įvykio vietos nuotraukų matyti, kad kelio pakraščiai yra nusidėvėję, vietomis padengti smėliu, apaugę žole, nėra kietos ar birios dangos kelkraščio (važiuojamoji dalis ribojasi su pieva), todėl važiuoti pernelyg arti dešiniojo kelio krašto gali būti rizikinga eismo saugumo atžvilgiu. Pažymėtina ir tai, kad, važiuojant tiesiai (*duomenys neskelbtini*) g., už sankryžos kelias susiaurėja, tampa be dangos. Vizualiai matoma ir tai, kad kelyje yra nedidelis vingis, t. y. dešinysis kelio kraštas, važiuojant iš (*duomenys neskelbtini*) g. atkarpos su asfalto danga į atkarpą be dangos, šiek tiek keičia kryptį į kairę, o už sankryžos vėl dešiniau, todėl, važiuojant minėta atkarpa, automobilis turi pasukti šiek tiek kairiau į sankryžos pusę. Atsižvelgiant į šias aplinkybes ir remiantis eismo įvykio deklaracijos, kaip pirminio eismo įvykio aplinkybes patvirtinančio dokumento, kuris gali būti nuginčytas tik objektyviais duomenimis, teisine reikšme, konstatuotina, jog nėra įrodyta, kad automobilio „VW Sharan“ vairuotoja nesilaikė KET 99 ar 108 punktų reikalavimų.

Kartu pažymėtina, kad Lietuvos bankas, atsižvelgdamas į pareiškėjos kreipimesi nurodytus argumentus ir vadovaudamasis Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 32 punktu, papildomai kreipėsi į draudiką su prašymu pateikti informaciją apie automobilio „VW Sharan“ vairuotojos galimą reakcijos laiką ir stabdymo kelią tam, kad būtų įvertinta, ar šio automobilio vairuotoja neviršijo greičio ir ar galėjo objektyviai išvengti eismo įvykio.

Draudiko Lietuvos bankui pateiktoje 2021 m. gruodžio 1 d. Ekspertinėje pažymoje dėl 2021 m. liepos 3 d. eismo įvykio (toliau – Ekspertinė pažyma) įvertintas galimas automobilio greitis prieš susidūrimą, galimas vairuotojos reakcijos laikas stabdymui pradėti ir sustojimui reikalingas stabdymo kelias. Taip pat nurodyta, jog iš vaizdo įrašo ir Ekspertinėje pažymoje pateikto Žemės informacinės sistemos žemėlapio vaizdo kopijos matyti, kad nuo keliuko kairėje pusėje iki susidūrimo vietos automobilis „VW Sharan“ per 14 sekundžių nuvažiavo apie 152 metrų atstumą, o tai reiškia, kad automobilis šioje atkarpoje judėjo apie 39,1 km per val. greičiu. Draudiko eksperto vertinimu, susidūrimo metu automobilis, tikėtina, judėjo iki 35 km per val. greičiu, nes po smūgio į šoną jis praktiškai sustojo vietoje.

Įvertinęs automobilio „Audi Q3“ judėjimo trukmę automobilio „VW Sharan“ matymo lauke (kai „VW Sharan“ vairuotoja galėjo pastebėti automobilį „Audi Q3“) ir nustatęs, kad matomas judėjimas truko apie 1,5 sekundės, draudiko ekspertas, pasitelkęs matematinės formules, nustatė, kad, sankryžoje pasirodžius automobiliui „Audi Q3“, automobilis „VW Sharan“ nuo susidūrimo vietos buvo nutolęs 13,6 metro atstumu, o tam, kad 35 km per val. greičiu važiuojantis automobilis „VW Sharan“ būtų visiškai sustabdytas, įvertinus vairuotojo reakcijos, stabdžių pavaros suveikimo, lėtėjimo laikus ir maksimalų automobilio lėtėjimą, reikėtų bent 18,5 metro atstumo. Šie duomenys nesuteikia pagrindo išvadoms, jog automobilio „VW Sharan“ vairuotoja galėjo objektyviai išvengti įvykio.

Vertinant pareiškėjos automobilio judėjimą prieš eismo įvykį, pažymėtina, kad aplinkybės, matomos vaizdo įrašė, ir pareiškėjos nurodytos patikslintuose paaiškinimuose draudikui bei nubraižytos patikslintose įvykio schemose, yra prieštaringos. Visų pirma, nors pareiškėja teigė, kad jau buvo beužbaigianti posūkio manevrą ir begrįžtanti prie jos automobilio judėjimo juostos dešinės kelio pusės, tačiau susidūrimo metu jos automobilis buvo maždaug įpusėjęs manevrą, kai atsitrenkė į per sankryžą važiavusio automobilio „VW Sharan“ priekinį kairįjį kampą.

Taip pat pažymėtina, kad akivaizdžiai nesutampa pareiškėjos patikslintose schemose pažymėta ir vaizdo įrašė vizualiai matoma jos automobilio vieta bei judėjimo kryptis. Schema, kuri, pareiškėjos teigimu, atitinka faktinę situaciją, neatitinka ir eismo įvykio deklaracijoje nubraižytos bei abiejų vairuotojų parašais patvirtintos schemos. Ant sankryžos nuotraukos nubraižytoje schemoje pareiškėjos automobilis pažymėtas gerokai arčiau dešiniojo kelio krašto, nei matoma vaizdo įrašė (vaizdo įrašo laikas 1 min. 23–24 sek.). Vizualiai įvertinus vaizdo įrašą,

<sup>2</sup> Lietuvos Respublikos aplinkos ministro 2011 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. D1-993 patvirtinto Statybos techninio reglamento STR 2.06.04:2014 „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“ 15 punkte numatytas mažiausias vienos eismo juostos plotis, taikytinas tiesiant naujus ar rekonstruojant senus kelius (IV<sub>v</sub> kategorijos keliams), – 2,50 metro, o kelio atkarpoje, kurioje įvyko eismo įvykis, menamos (nepažymėtos) eismo juostos plotis siekia vos 2,20 metro.

<sup>3</sup> Susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-82 patvirtintų Kelių horizontaliojo ženklavimo taisyklių 4 punkte nustatyta, kad minimalus ženklinamos eismo juostos plotis, kurios pakanka automobiliams važiuoti viena eile, yra 3 metrai, o prireikus ženklinamos eismo juostos, kuria vyksta tik lengvųjų automobilių eismas ir yra atitinkami eismo apribojimai, plotis gali būti sumažintas iki 2,75 m.

jame pareiškėjos automobilio kairėje pusėje matomą smėlio ruožą ir pateiktą įvykio vietas nuotrauką (iš viršaus), galima susidaryti įspūdį, jog pati pareiškėja automobiliu važiavo labiau vidurine ar net kairiąja kelio dalimi. Eismo įvykio deklaracijoje nubraižytoje eismo įvykio schemoje pareiškėjos automobilis taip pat pavaizduotas beveik kelio, kuriuo automobilis važiavo, viduryje, o ne prie dešiniojo kelkraščio. Be to, vaizdo įrašė matyti, kad automobiliams susidūrus pirmasis kontaktas įvyksta su automobilio „Audi Q3“ dešiniąja priekine dalimi (ties automobilio dešinės pusės priekiniu žibintu), o ne su kairiuoju kampu, kaip ant sankryžos nuotraukos nubraižytoje schemoje nurodė pareiškėja. Kontakto su dešiniuoju automobilio priekiniu kampu buvimą patvirtina pačios pareiškėjos pateiktas antstolio Protokolas Nr. 1, kuriame užfiksuoti automobilio apgadinimai. Eismo įvykio metu nebuvo užfiksuota jokių kliūčių (įskaitant žmones), dėl kurių pareiškėja negalėjo į sankryžą įvažiuoti palei pat dešinįjį kraštą, o eismo sąlygas įvertinti, kaip minėta, galėjo pasinaudodama kelio veidrodžiu. Jeigu pareiškėja būtų važiavusi taip, kaip nubraižė minėtoje schemoje, automobilio priekinio dešiniojo kampo apgadinimai nebūtų atsiradę.

Pažymėtina, kad tarp šalių nekilo ginčo dėl to, ar eismo įvykis iš tikrųjų įvyko sankryžoje, kurioje pagrindinis kelias keičia kryptį (kaip nurodyta Susisiekimo ministerijos pareiškėjai pateiktame atsakyme), be to, bylos duomenys taip pat patvirtino, kad abu automobiliai prieš susidūrimą važiavo pagrindiniu keliu, kuris keičia kryptį. Pagal KET 156 punktą, kai keičiasi pagrindinio kelio kryptis, pagrindiniu keliu važiuojantys vairuotojai vienas kito atžvilgiu turi laikytis važiavimo per lygiareikšmes sankryžas taisyklių, o pagal KET 155 punktą, kaip minėta, lygiareikšmių kelių sankryžose vairuotojas privalo duoti kelią iš dešinės artėjančioms transporto priemonėms, jeigu transporto priemonių važiavimo trajektorijos kertasi. Pareiškėja teigė, kad nagrinėjamu atveju jos važiavimo trajektorija nesikirto su automobilio „VW Sharan“ važiavimo trajektorija, todėl ji neturėjo praleisti šio automobilio. Tačiau turimi duomenys (vaizdo įrašė užfiksuotas susidūrimo momentas, pareiškėjos automobilio apgadinimų vieta, duomenys apie kelio plotį ir savybes) leidžia daryti išvadą, kad pareiškėja pradėjo manevrą, kurį pabaigti galėjo kirtusi automobilio „VW Sharan“ (kurio vairuotojos KET pažeidimų nenustatyta) judėjimo trajektorija, tačiau šio automobilio nepastebėjo, nepraleido, kaip to reikalaujama KET 155 punkte, ir su juo susidūrė. Be to, pareiškėja savo kreipimesi teigė prieš manevrą pristabdžiusi, stebėjusi kelio veidrodį (kuriame atsispindi (*duomenys neskelbtini*) g. kelio ruožas) ir jame nemačiusi jokios artėjančios kliūties, tačiau, įvertinus nustatytą automobilio „VW Sharan“ judėjimo greitį prieš sankryžą (35–40 km per val.), manytina, kad pareiškėja galėjo pastebėti atvažiuojantį automobilį, jeigu būtų atidžiai įvertinusi eismo situaciją.

Pareiškėjos teiginiai, kad 4 metrų pločio kelio užtenka automobiliams prasilenkti, nagrinėjamu atveju neturi esminės reikšmės, nes automobiliai prieš susidūrimą nevažiavo vienas priešais kitą, nesusidūrė šonais važiuodami vienas šalia kito ar pan. Taigi ginčo dėl to, kad automobiliai tokio pločio gatvėje teoriškai gali apsilenkti, nekilo, tačiau net ir tokiu atveju atkreiptinas dėmesys į pareiškėjos nurodytus abiejų automobilių galimus pločius (1,88 metro). Tai reiškia, kad vienas priešais kitą važiuojančių automobilių bendras plotis (3,76 metro) būtų beveik lygus kelio pločiui (4 metrai), o vieno automobilio plotis (1,88 metro) – beveik lygus menamų eismo juostų, kuriomis turėtų važiuoti vienas priešais kitą judantys automobiliai, pločiui (2 metrai). Tai tik patvirtina aplinkybę, kad labiausiai tikėtina, jog atliekant posūkio manevrą būtų kirsta atvažiuojančio automobilio judėjimo trajektorija net ir tuo atveju, jeigu šis važiuotų idealiai prie važiuojamosios dalies krašto.

Atlikus bylos duomenų analizę, įvertinus šalių pateiktus paaiškinimus ir atsikirtimus, nenustatyta objektyvių duomenų, kurie pagrįstai leistų paneigti eismo įvykio deklaracijoje pareiškėjos prisiimtą atsakomybę už eismo įvykį ir teigti, kad ne pareiškėja, o automobilio „VW Sharan“ vairuotoja yra atsakinga už eismo įvykio kilimą. Dėl to konstatuojama, kad draudikas pagrįstai atsisakė mokėti draudimo išmoką, nenustačius draudžiamojo įvykio – automobilio „VW Sharan“ vairuotojos civilinės atsakomybės fakto (TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 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 pareiškėjos 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