LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS

SPRENDIMAS
DĖL X. X. IR AB „LIETUVOS DRAUDIMAS" GINČO NAGRINĖJIMO

2025-06-16 Nr. 429-131
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:

Pareiškėja su draudiku sudarė Transporto priemonių draudimo (kasko) sutartį, kuria draudiko parengtų Transporto priemonių draudimo taisyklių Nr. 021[1] (toliau – Taisyklės) pagrindu nuo 2024 m. lapkričio 29 d. iki 2025 m. lapkričio 28 d. buvo apdrausti pareiškėjos turtiniai interesai, susiję su automobiliu „Toyota CH-R", valst. Nr. *(duomenys neskelbiami)* (toliau – Sutartis).

Draudikas buvo informuotas apie tai, kad 2025 m. sausio 5 d., 17:30 val. Verduliukų g. 60, Šiauliuose, nelygiareikšmių kelių „T" formos sankryžoje, įvažiuodamas į pagrindinį kelią iš šalutinio kelio ir sukdamas į kairę, pareiškėjos vairuojamas automobilis „Toyota" susidūrė su pagrindiniu keliu iš dešinės važiavusiu automobiliu „Ford C-Max", valst. Nr. *(duomenys neskelbiami)* (toliau – Įvykis).

Po Įvykio buvo užpildyta eismo įvykio deklaracija (toliau – Deklaracija), atsakomybę už Įvykį prisiėmė pareiškėja. Gautos informacijos pagrindu draudikas pradėjo žalos administravimą pagal Sutartį. Kilus abejonių dėl Įvykio aplinkybių, žalos duomenys buvo perduoti draudiko žalų tyrimo grupės ekspertui. Šis atliko ekspertinio pobūdžio tyrimą ir 2025 m. sausio 23 d. parengė Ekspertinę pažymą (toliau – Ekspertinė pažyma). Ekspertas nustatė, kad automobiliai susidūrė ne Įvykio dalyvių nurodytomis natūraliomis, o kitomis aplinkybėmis.

2025 m. sausio 23 d. raštu draudikas informavo pareiškėją priėmęs sprendimą nemokėti draudimo išmokos, nes Įvykis pripažintas nedraudžiamuoju.

Pareiškėja dėl draudiko sprendimo pateikė pretenziją, kurios draudikui netenkinus, tarp šalių kilo ginčas.

Kreipimesi į Lietuvos banką pareiškėja prašė įpareigoti draudiką pripažinti Įvykį draudžiamuoju ir išmokėti draudimo išmoką. Pareiškėja pateikė UAB „Sovli" sudarytą automobilio remonto sąmatą, kurios suma – 18 337,59 Eur be PVM.

Draudikas su pareiškėjos reikalavimu nesutiko ir prašė jį atmesti.

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 44 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, ekonomiškumo ir bendradarbiavimo principų. Vartotojas ir finansų rinkos dalyvis privalo įrodyti tas aplinkybes, kuriomis remiasi kaip savo reikalavimų arba atsikirtimų pagrindu, išskyrus atvejus, kai remiamasi aplinkybėmis, kurių nereikia įrodinėti. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka ginčo šalių pateiktų įrodymų vertinimą ir jo pagrindu priima sprendimą.

Atsižvelgiant į ginčo šalių nurodytas aplinkybes ir pateiktus įrodymus, darytina išvada, kad šalių nesutarimas kilo dėl draudiko sprendimo pripažinti Įvykį nedraudžiamuoju.

---

[1] Redakcija, galiojanti nuo 2024 m. balandžio 4 d.

Siekiant išspręsti pareiškėjos ir draudiko ginčą, būtina įvertinti, ar draudikas pagrįstai Įvykį pripažino nedraudžiamuoju pagal šalių sudarytą Sutartį.

Lietuvos Respublikos 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 dalis).

Šalių sudaryta 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. Prisiimdamas draudimo riziką draudikas nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtose draudimo rūšies taisyklėse, tiek draudimo liudijime aptartose individualiosiose sąlygose.[2] Draudimo apsaugos apimtį lemia draudimo objektas, draudžiamųjų ir nedraudžiamųjų įvykių sąrašai ir kitos draudimo sutarties sąlygos. Šių sąlygų visuma nustato draudimo sutarties šalių įsipareigojimų turinį ir leidžia spręsti apie draudiko prisiimtos draudimo rizikos laipsnį.[3]

Draudžiamasis įvykis – tai draudimo sutartyje nurodytas atsitikimas, kuriam įvykus draudikas privalo mokėti draudimo išmoką. Teisine prasme draudžiamasis įvykis yra juridinis faktas, t. y. realaus gyvenimo reiškinys, su kuriuo įstatymas sieja teisinius padarinius, konkrečiai draudiko pareigą išmokėti draudimo išmoką.[4] Įstatyme ir konkrečiose draudimo rūšies taisyklėse nustatytos išimtys, kai draudėjo patirta žala visiškai ar iš dalies nekompensuojama, todėl, draudėjui kreipusis dėl draudimo išmokos išmokėjimo, draudikas turi teisę jos visiškai arba iš dalies nemokėti. Tokią teisę draudikas turi nedraudžiamojo įvykio atveju.[5] Nedraudžiamasis įvykis – draudžiamojo įvykio požymius turintis įvykis, tačiau taip pat atitinkantis įstatyme ar draudimo sutartyje apibrėžtus papildomus požymius, kuriems esant draudikas atleidžiamas nuo prievolės mokėti draudimo išmoką.[6]

Įvertinus bylos duomenis nustatyta, kad draudikas sprendimą pripažinti Įvykį nedraudžiamuoju priėmė vadovaudamasis Taisyklių 21.17 papunkčiu, pagal kurį įvykis laikomas nedraudžiamuoju ir draudimo išmoka nemokama, jeigu draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (arba) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (arba) jo padarinius.

Vertinant žalos administravimo metu surinktus ir Lietuvos bankui pateiktus duomenis, pažymėtina, kad savo sprendimą draudikas iš esmės grindė tyrimo, užfiksuoto Ekspertinėje pažymoje, išvadomis.

Ekspertinėje pažymoje nurodomas Įvykio laikas ir vieta, trumpai aprašomos Deklaracijoje nurodytos Įvykio aplinkybės, pateikiama Deklaracijos kopija. Po to aptariami užfiksuoti automobilių apgadinimai: „<...> Automobiliui „Ford C-Max" apgadinta priekinė dalis. Apgadinta automobilio priekinė dalis visame plotyje. Intensyviausios deformacijos lokalizuotos per visą plotį, nuo priekinio dešiniojo rato ašies iki priekinės plokštumos. Dešinėje pusėje įmušta variklio gaubto priekinė briauna. Suveikusios automobilio saugos oro pagalvės, sugadinimai automobiliui padaryti dėl deformuojančios jėgos poveikio kryptimi nuo automobilio priekio link galo frontalinės plokštumos atžvilgiu statmenai.

Automobiliui „Toyota CH-R" sugadintas dešinysis šonas. Dešinysis šonas apgadintas nuo automobilio vidurio (ilgio atžvilgiu) iki priekinio sparno (rato ašies), deformuojančios jėgos poveikiui veikiant kryptimi iš dešinės, intensyviausios deformacijos lokalizuotos priekinių dešinės

[2] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gegužės 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-283-695/2015.
[3] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007.
[4] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-316/2013.
[5] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. vasario 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3- 32/2009.
[6] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-426-684/2017.

pusės durų srityje ir sandūroje su dešiniu sparnu. Automobilio sugadinimai dešiniajame šone be išilginio praslydimo požymių, jų deformacijos zonoje nėra. Suveikusios automobilio saugos oro pagalvės."

Toliau ekspertas analizuoja pateiktose nuotraukose matomas aplinkybes: „Automobilių sugadinimai, jų padėtys po eismo įvykio, judėjimo pėdsakai ir aplinkos objektai buvo užfiksuoti pateiktose nuotraukose iš įvykio vietos. (žr. 2, 3 Pav.), kuriose automobiliai „Ford C-Max" ir „Toyota CH-R" užfiksuoti sustoję įvykio vietoje po susidūrimo tamsiu paros metu, važiuojamoji dalis padengta sniegu, ant jos išlikę ratų padangų judėjimo pėdsakai. Automobilis „Ford C-Max" po įvykio užfiksuotas sankryžoje, priekine dalimi nukreiptas pirmine savo važiavimo kryptimi. Priekyje automobilio „Ford C-Max", taip pat sankryžoje skersai pagrindinio kelio važiuojamosios dalies užfiksuotas stovintis ir prieš laikrodžio rodyklę pasuktas Automobilis „Toyota CH-R". Link automobilio „Toyota CH-R" padėties po eismo įvykio, nuo vietos kurioje užfiksuota automobilio „Ford C-Max" priekinė dalis, ant sniegu padengtos kelio važiuojamosios dalies užfiksuoti ratų slydimo pėdsakai. Iš šalutinio kelio link vietos, kurioje užfiksuota automobilio „Ford C-Max" priekinė dalis, užfiksuoti tiesialinijiniai judėjimo (važiavimo) pėdsakai (pažymėti raudonomis rodyklėmis)."

Ekspertinėje pažymoje pateikiami Įvykio dalyvių pateikti paaiškinimai: „Apklausiama telefonu automobilio „Toyota CH-R" vairuotoja <...> paaiškino, kad važiavo šalutiniu keliu, pasirodė, kad spės pravažiuot, ir pajautė smūgį. Važiavo iš šalutinio kelio, ketino sukti į kairę. Kitas automobilis važiavo iš dešinės pagrindiniu keliu. Į šalutinio kelio ženklą prieš sankryžą neatkreipė dėmesio, skaudėjo galvą, viskas įvyko labai staigiai. Sankryžoje suko į kairę iki pat smūgio. Kitą automobilį artėjantį matė, atrodė, kad jis toli, po to pajautė smūgį. Smūgis įvyko sankryžos vidury jau sukant. Nuo smūgio jos automobilį pasuko. Viskas įvyko labai staigiai. Smūgis buvo toks, kad ją pasuko. Važiavo viena. Posūkio metu jos greitis galėjo būti gal 30 km/h. Nuotraukose automobiliai užfiksuoti po įvykio nejudinti.

Apklausiama telefonu automobilio „Ford C-Max" vairuotoja <...> paaiškino, kad jai važiuojant kitas automobilis, kurį vairavo mergina, išvažiavo į pagrindinį kelią. Ji (<...>) nespėjo sustabdyt, nes buvo slidu ir buvo ką tik pasnigę. Ir įvyko susidūrimas. Per sankryžą važiavo tiesiai, kitas automobilis tiesiog išlindo. Kaip supranta, kito automobilio vairuotoja jos nepastebėjo. Važiavo viena. Automobilis „Toyota CH-R" atvažiavo iš kairės pusės ir įvažiavo į sankryžą, o ji nespėjo sustabdyt. Viskas įvyko labai greitai. Prieš eismo įvykį važiavo negreit, apie 30 km/h. Kaip (kiek laiko, kokiu atstumu) stabdė prieš susidūrimą, nurodyti negali. Nuotraukose automobiliai užfiksuoti po įvykio nejudinti. Kokiu greičiu važiavo kita vairuotoja, pasakyti negali, gal panašiai apie 30 km/h."

Ekspertinėje pažymoje nurodyta, kad 2025 m. sausio 20 d. apžiūros metu buvo nuskaityti pareiškėjos automobilio sistemose išsaugoti duomenys, kuriuos vertino ekspertas: „Oro pagalvių modulyje užfiksuotas oro pagalvių suveikimas nuo šoninio smūgio, esant užvedimo ciklo reikšmei 2 803 km. Automobilio odometro žymuo prietaisų skydelyje apžiūros metu – 43 196 km. Modulyje užfiksuoti automobilio „Toyota CH-R" judėjimą ir kitus parametrus apibūdinantys duomenys 5 s laiko intervale iki eismo įvykio (iki oro pagalvių suveikimo), esant odometro reikšmei 43 188 ir užvedimo ciklo reikšmei 2 799. Toliau pateikiamas nuskaitytų duomenų išrašo fragmentas: <...> Šių, paties automobilio išsaugotų, duomenų pagrindu nustatyta, kad iki šoninio atsitrenkimo į automobilį „Toyota CH-R", pastarasis stovėjo ne trumpiau kaip 5 sekundes su užvestu varikliu, buvo įjungta „P" stovėjimo pavara. Per 5-ias sekundes iki šoninio smūgio užvestame automobilyje nebuvo atlikta jokių jo valdymo (vairo pasukimo, akceleratoriaus, stabdžių pedalo paspaudimo) veiksmų."

Įvertinęs surinktus duomenis, ekspertas darė išvadą, kad tiek pareiškėjos, tiek automobilio „Ford" vairuotojos „nurodomos (kaip natūraliai susiklosčiusios) aplinkybės apie eismo įvykio kilimą ir jo eigą, o būtent automobilio „Toyota CH-R" judėjimą, ir tai, kad jis vairuotojos buvo valdomas šio eismo įvykio metu, nesutampa, yra nesuderinamos ir prieštarauja tyrimo metu nustatytiems duomenims, kad iki susidūrimo momento automobilis „Toyota CH-R" stovėjo su įjungta stovėjimo „P" pavara, jame nebuvo atlikta jokių natūraliam automobilio valdymui būdingų veiksmų. Į tai, kad automobilis „Toyota CH-R" susidūrimo metu sankryžoje stovėjo, techniniu požiūriu nurodo ir abiejų automobilių padėtys po eismo įvykio, sugadinimų pobūdis ir judėjimo pėdsakai, išlikę eismo įvykio vietoje ant sniegu padengtos kelio važiuojamosios dalies."

Ekspertinėje pažymoje pateikiama tokia galutinė išvada: „Padaryto tyrimo rezultatai suteikia pagrindą kategoriškai teigti, kad automobiliai „Toyota CH-R", <...>, ir „Ford C-Max",

<...>, buvo sugadinti ne vairuotojų <...> nurodomomis natūraliai susiklosčiusiomis, bet kitomis aplinkybėmis.“

Kaip matyti iš pareiškėjos draudikui teiktos pretenzijos, pareiškėja kritikavo Ekspertinę pažymą, nurodė, kad patikimas išvadas galėjo padaryti tik nepriklausomas, patyręs ir kvalifikuotas ekspertas. Pareiškėja nurodė, kad pagal automobilio oro pagalvių modulio duomenis nebuvo galimybės padaryti kategoriškos išvados apie Įvykio aplinkybes, įskaitant, kad Įvykio metu pareiškėjos automobilis stovėjo, nes minėtas modulis tokių duomenų nerodė (pasak pareiškėjos, jis rodė tik kad oro pagalvės suveikė nuo šoninio smūgio ir kada jos suveikė). Pareiškėjos teigimu, oro pagalvių valdymo modulis įprastai neregistruoja, kokia pavara buvo įjungta prieš pat įvykį. Pasak pareiškėjos, pavaros padėtį gali fiksuoti tik transmisijos valdymo modulis, tačiau net ir šie duomenys gali neatspindėti realių įvykio aplinkybių, nes stovėjimo „P“ pavara gali įsijungti automatiškai po stipraus smūgio, suveikus oro pagalvėms. Pareiškėja nurodė, kad daugelis modernių automobilių, įskaitant pareiškėjos automobilio modelio transporto priemones, turi tokią saugumo sistemą. Pareiškėjos teigimu, šiuo atveju nėra duomenų, kada įsijungė jos automobilio stovėjimo pavara. Pareiškėjos nuomone, jeigu stovėjimo pavara buvo įjungta, tikėtina, kad ji įsijungė ne prieš Įvykį, o po jo (po smūgio suveikus oro pagalvėms). Pareiškėjos teigimu, aplinkybę, kad jos automobilis Įvykio metu judėjo patvirtina ir sniege matomos slydimo žymės. Pareiškėja nurodė, kad draudikas nepagrįstai ignoravo tiek pateiktus įrodymus, tiek kitos Įvykio dalyvės paaiškinimus, bei elementarią logiką, darydamas prielaidą, kad pareiškėja būtų rizikavusi savo sveikata, sustojusi laukdama smūgio sankryžoje.

Kaip matyti iš draudiko pateikto atsakymo, jis atmetė pareiškėjos abejones dėl draudiko eksperto kvalifikacijos ir nurodė, kad tyrimą atliko ilgametę eismo įvykių tyrimo patirtį turintis ekspertas, samdyti kito, nepriklausomo eksperto draudikas neprivalėjo. Draudikas paaiškino, kad specialiu įrenginiu buvo nuskaityta automobilio elektriniuose moduliuose saugoma informacija. Vienas iš minėtų modulių yra oro pagalvių valdymo modulis, atliekantis įvykio duomenų registratoriaus funkciją. Draudiko teigimu, oro pagalvių modulyje saugoma ir kitų automobilių elektroninių modulių informacija (automobilių sistemų būsenos, reikšmės, automobilio valdymo parametrai), susijusi su eismo įvykiu. Draudikas nurodė, kad modulyje užfiksuoti pareiškėjos automobilio judėjimą ir kitus parametrus apibūdinantys duomenys tiek susidūrimo metu, tiek ir 5 s iki Įvykio (oro pagalvių suveikimo). Taigi, paties pareiškėjos automobilio išsaugotų duomenų pagrindu nustatyta, kad iki smūgio pareiškėjos automobilis stovėjo su užvestu varikliu, įjungus stovėjimo pavarą „P“. Per minėtas 5 s nebuvo atlikta jokių automobilio valdymo (vairo pasukimo, akseleratoriaus, stabdžio pedalo paspaudimo ar kt.) veiksmų. Draudikas pažymėjo, kad automobilių padėtys po Įvykio, sugadinimo pobūdis ir judėjimo pėdsakai, išlikę Įvykio vietoje ant sniegu padengtos kelio važiuojamosios kelio dalies taip pat patvirtina, jog pareiškėjos automobilis sankryžoje Įvykio metu stovėjo, o ne judėjo.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotoje teisės aiškinimo ir taikymo praktikoje konstatuojama, kad konkretūs faktiniai duomenys, gauti ekspertinio tyrimo metu, gali būti atmesti kaip įrodymai, jei manoma, kad jie nepagrįsti, nepatikimi ar turi kitokių trūkumų. 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. Eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu šios išvados duomenys yra nuoseklūs ir išsamūs. Taip pat jei eksperto išvada neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių. Eksperto išvada laikoma pagrįsta, jeigu, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, eksperto išvados duomenys leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą.[7]

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad Ekspertinę pažymą parengė draudiko ekspertas, turintis specialių žinių ir profesinės patirties, reikalingų eismo įvykio aplinkybėms tirti.

Pažymėtina, kad pagal Taisyklių 74 punktą, nuostolio dydį nustato draudikas, vadovaudamasis draudimo sutarties sąlygomis ir surinktais dokumentais, pagrindžiančiais nuostolį ir jo dydį. Taigi, Sutartimi įvykių tyrimo prerogatyva suteikta draudikui.

Kaip matyti, Ekspertinė pažyma buvo parengta remiantis Įvykio administravimo metu draudiko surinktais duomenimis: Deklaracijoje nurodyta informacija, Įvykio dalyvių paaiškinimais apie jo aplinkybes, nuotraukomis iš Įvykio vietos, automobilių apgadinimų

[7] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015.

nuotraukomis, taip pareiškėjos automobilio elektriniuose moduliuose išsaugotais duomenimis, kuriuos specialia įranga nuskaitė draudikas ir kurių ištrauka pateikta Ekspertinėje pažymoje.

Kaip matyti iš pareiškėjos pretenzijoje nurodomų argumentų, pareiškėja teigia, kad draudikas pagal nuskaitytus jos automobilio duomenis negalėjo daryti išvados, jog automobilis 5 s iki Įvykio nejudėjo, esant įjungtai stovėjimo („P") pavarai.

Pirmiausia pažymėtina, kad pareiškėja nesutikimą su Ekspertine pažyma grindė vien savo subjektyviais paaiškinimais bei nuomone, taigi, pareiškėjos teiginiai nėra patvirtinti specialių žinių turinčio asmens išvadomis.

Nors pareiškėja nurodo, kad draudikas pagal nuskaitytus jos automobilio duomenis negalėjo daryti išvados apie pareiškėjos automobilio stovėjimą ir įjungtą „P" pavarą 5 s iki Įvykio, Ekspertinėje pažymoje buvo pateikta specialiu įrenginiu nuskaitytų duomenų ištrauka. Kaip matyti, be kitos informacijos joje yra pateikti duomenys apie fiksuotą automobilio greitį (kuris aktualiu 5 s laikotarpiu yra 0 km/h), greičio pedalo paspaudimą (0 proc.), taip pat pavaros poziciją (P). Vertinant šiuos duomenis, sutiktina su draudiku, kad jie patvirtina automobilio stovėjimo aplinkybę prieš pat Įvykį su įjungtu varikliu. Taip pat pateikta nuskaitytų duomenų ištrauka patvirtina, kad 5 s iki Įvykio nebuvo atliekami jokie aktyvūs pareiškėjos automobilio valdymo veiksmai.

Nors pareiškėja teigė, kad, pavara „P" galėjo įsijungti dėl Įvykio, jau po jo, jokių tokius savo teiginius patvirtinančių objektyvių duomenų nepateikė. Šiuo atveju nėra pagrindo sutikti su pareiškėjos teiginiais, kad nėra objektyvių duomenų, kada įsijungė (buvo įjungta) jos automobilio stovėjimo pavara. Kaip minėta, draudiko nuskaityti pareiškėjos automobilio duomenys patvirtina, kad stovėjimo pavara buvo įjungta bent 5 s iki Įvykio ir tuo metu nebuvo atliekami jokie kiti aktyvūs automobilio valdymo veiksmai.

Kaip minėta, pokalbio su draudiku metu pareiškėja teigė, kad iki Įvykio ir jo metu jos Automobilis judėjo, smūgį ji pajuto posūkio metu. Kita Įvykio dalyvė taip pat nurodė, kad pareiškėjo automobilis tiesiog „išlindo" priekyje. Vis dėlto, pažymėtina, kad objektyvių įrodymų, kurie patvirtintų šiuos Įvykio dalyvių žodinius paaiškinimus (t. y. kad prieš pat Įvykį ir jo metu automobilis judėjo, buvo aktyviai valdomas pareiškėjos) nėra pateikta. Manytina, kad nustačius subjektyvių paaiškinimų ir pareiškėjos automobilio sistemose užfiksuotų duomenų prieštaravimus, draudikas turėjo pagrindą remtis techniniais duomenimis ir pagal juos vertinti situaciją.

Pažymėtina, kad, kaip matyti iš pateiktos Ekspertinės pažymos, darant išvadas, buvo vertinti ne tik pareiškėjos automobilio sistemų duomenys, tačiau ir nuotraukos iš Įvykio vietos, matomos automobilių padėtys, stabdymo žymės, taip automobilių apgadinimų nuotraukos. Ekspertas sprendė, kad nuotraukose fiksuoti duomenys patvirtina pareiškėjos automobilio elektrinio modulio informaciją, kad prieš pat Įvykį pareiškėjos automobilis nejudėjo. Šį ekspertinį vertinimą paneigiančių objektyvių duomenų nėra pateikta.

Taigi, įvertinęs pareiškėjos nurodytas abejones dėl eksperto atlikto tyrimo, Lietuvos bankas nenustatė objektyvaus pagrindo atmesti Ekspertinę pažymą kaip įrodymą.

Pirmiau minėtų aplinkybių kontekste, sprendžiant dėl Taisyklių 21.17 papunkčio taikymo pagrįstumo, svarbu akcentuoti, kad ginčas šiuo atveju kilo ne dėl aplinkybių, kurias tinkamai įvertinti būtina turėti specialių žinių, įgūdžių, patirties ar kitų savybių, tačiau dėl to, ar pareiškėjos automobilis judėjo ar stovėjo prieš pat Įvykį. Teismų praktikoje pažymima, jog stovėjimo būsena skiriasi nuo važiavimo ir vairuotojai turi tai suprasti – bet kuris pakankamai apdairus asmuo – vairuotojas šį skirtumą turi suvokti realiai, nes automobilio judėjimas artimu 30 km/h greičiu iš esmės skiriasi nuo būsenos transporto priemonei stovint[8].

Įvertinus Lietuvos bankui pateiktus įrodymus, manytina, kad yra pakankamas pagrindas išvadai, jog draudikui buvo pateikta tikrovės neatitinkanti informacija apie Įvykio aplinkybes. Vadovaujantis Taisyklių 21.17 papunkčiu, įvykiai, apie kurių aplinkybes ir (arba) padarinius draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (arba) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti draudimo išmoką ar ją padidinti, pateikia klaidingus duomenis, laikytini nedraudžiamaisiais ir draudimo išmoka, nustačius šias aplinkybes, nemokama. Draudikui nustačius klaidingų duomenų teikimą apie Įvykio aplinkybes, siekiant gauti draudimo išmoką, jis turėjo pagrindą pagal Taisykles pripažinti Įvykį nedraudžiamuoju.

[8] Vilniaus apygardos teismo 2016 m. balandžio 28 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-624-392/2016, 2017 m. balandžio 18 d. sprendimas civilinėje byloje Nr. 2A-367-258/2017.

Atsižvelgiant į tai, pareiškėjos reikalavimas atmestinas kaip nepagrįstas.

Į esminius šalių išdėstytus argumentus atsakyta, o kiti šalių nurodyti argumentai neturi esminės reikšmės sprendimo teisėtumui ir pagrįstumui, todėl dėl jų Lietuvos bankas plačiau nepasisako. Lietuvos banko pareiga priimti motyvuotą sprendimą neturėtų būti suprantama kaip reikalavimas detaliai atsakyti į kiekvieną šalių argumentą[9].

Remdamasis tuo, kas išdėstyta, ir vadovaudamasis 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 tapataus ginčo dalyko kreiptis į teismą įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio Lietuvos banko sprendimo apskundimu. Ginčo šalys turi pareigą pranešti Lietuvos bankui, jeigu viena iš ginčo šalių pareiškia ieškinį bendrosios kompetencijos teismui, prašydama nagrinėti tapatų ginčą iš esmės.

Direktorius Arūnas Raišutis

[9] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. spalio 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-382/2010; 2010 m. gruodžio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2010 ir kt.