LIETUVOS BANKO TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO DIREKTORIUS

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

2025-07-15 Nr. 429-155
Vilnius

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

N u s t a t y t a:

2024 m. lapkričio 19 d. draudikas buvo informuotas apie 2024 m. lapkričio 18 d. nutikusį eismo įvykį, kurio metu, važiuodamas tiesiai pagrindiniu keliu Y. Y. vairuojamas pareiškėjo automobilis *BMW 530D* (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*) susidūrė su į pagrindinį iš šalutinio kelio įvažiavusiu Q. Q. valdomu automobiliu *Volkswagen Jetta* (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*).

Remiantis eismo įvykio dalyvių užpildyta eismo įvykio deklaracija, atsakinga už eismo įvykį turėjo būti pripažinta automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotoja, atsitrenkusi į pagrindiniu keliu važiavusio automobilio *BMW 530D* dešinį šoną, todėl draudikas Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatyme (toliau – TPVCAPDĮ) nustatyta tvarka pradėjo žalos administravimą pagal su automobilio *Volkswagen Jetta* savininku sudarytą įprastinę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį (rinko įvykio aplinkybėms nustatyti reikalingą informaciją (gavo automobilių apgadinimų nuotraukas, nuotrauką iš eismo įvykio vietos, vairuotojų paaiškinimus apie įvykį ir atliko kitus žalos administravimo veiksmus).

Kilus abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, žalos administravimo metu surinkti duomenys buvo perduoti draudiko žalų tyrimo ekspertui. Jis atliko ekspertinio pobūdžio tyrimą ir 2024 m. gruodžio 10 d. parengė Ekspertinę pažymą (toliau – Ekspertinė pažyma). Ekspertinėje pažymoje įformintas eismo įvykio aplinkybių tyrimas, pateikta eismo įvykio deklaracijos kopija, nuotrauka iš eismo įvykio vietos ir automobilių apgadinimų nuotraukos, duomenys apie gautus vairuotojų paaiškinimus, eismo įvykio modeliavimo rezultatai, aptarta kita gauta informacija. Eismo įvykio mechanizmą vertinęs ekspertas nustatė, kad automobilių padėtys po susidūrimo, sumodeliuoto remiantis vairuotojų nurodytomis įvykio aplinkybėmis, iš esmė skiriasi nuo nurodomų (fiksuotų nuotraukose, vairuotojų nubraižytose eismo įvykio schemose), t. y. automobiliai, susidūrę vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, turėjo sustoti visiškai kitokiose padėtyse. Eksperto teigimu, automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis natūraliomis, o kitomis aplinkybėmis.

2024 m. gruodžio 11 d. raštu draudikas informavo pareiškėją apie priimtą sprendimą nemokėti draudimo išmokos, nes buvo nustatyta, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis ir natūraliomis, o kitomis aplinkybėmis.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir pateikė jam 2025 m. sausio 14 d. pretenziją, kuria remdamasis prašė kuo skubiau išmokėti draudimo išmoką. Pasak pareiškėjo, įvykį sukėlė automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotoja, apie įvykį jis tinkamai ir laiku pranešė draudikui, jis neįrodė, kad įvykis yra nedraudžiamasis, todėl privalo išmokėti draudimo išmoką.

2025 m. sausio 27 d. draudikas pateikė pareiškėjui atsakymą į pretenziją ir nurodė, kad spręsdamas dėl eismo įvykio dalyvio atsakomybės už padarytą žalą turi pareigą įsitikinti, kad tokio fakto pripažinimas atitinka įvykio aplinkybes, taip pat privalo ištirti įvykio aplinkybes ir nustatyti, ar transporto priemonių sugadinimai, padėtys po eismo įvykio ir kiti susiję elementai atitinka objektyviai vertinamus mechanikos dėsnius, eismo įvykio dalyvių pateiktus paaiškinimus ir kitą surinktą informaciją.

Draudikas teigė išanalizavęs eismo įvykio deklaraciją, nuotraukas, gavęs ir įvertinęs eismo įvykio dalyvių paaiškinimus. Pirmiau nurodytų ir kitų duomenų pagrindu draudiko ekspertas atliko ekspertinį tyrimą ir, sumodeliavęs eismo įvykio aplinkybes specialia kompiuterine programa *PC-Crash 15*, nustatė, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis, o kitomis aplinkybėmis. Draudikas taip pat paaiškino, kad atliekant eismo įvykio modeliavimą buvo įvertinti visi aktualūs parametrai: automobilių markės ir modeliai, kelio dangos būklė, automobilių padėtys po susidūrimo ir kt. Anot draudiko, ekspertai atsižvelgia į galimus neatitikimus dėl galimai nevisiškai tiksliai vairuotojų nurodomos informacijos, tačiau šuo atveju neatitikimai yra esminiai, o vien automobilių susidūrimo faktas neįpareigoja draudiko pripažinti įvykį draudžiamuoju. Draudikas teigė, kad naujos informacijos apie įvykio aplinkybes, kurias būtų galima įvertinti techniniu požiūriu, nebuvo gauta, todėl sprendimas nebus keičiamas.

Draudikui atsisakius keisti priimtą sprendimą, pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką. Prašyme nagrinėti vartojimo ginčą pareiškėjas nurodė, kad draudikas atsisakė eismo įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti draudimo išmoką, motyvuodamas tuo, kad eismo įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis. Pareiškėjas prašė tokį draudiko sprendimą pripažinti neteisėtu ir įpareigoti jį įvertinti dėl automobilio *BMW 530D* apgadinimų patirtą žalą bei išmokėti pareiškėjui ją atlyginančią draudimo išmoką.

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas laikėsi pozicijos, kad jo priimtas sprendimas yra pagrįstas ir teisingas. Draudiko teigimu, remiantis vairuotojų pateiktais paaiškinimais apie eismo įvykį, pareiškėjo automobilis prieš susidurdamas važiavo apie 50–70 km/h, o kitas automobilis apie 50 km/h greičiu, tačiau atlikus ekspertinį tyrimą nustatyta, kad tokiu atveju automobilių išsidėstymas po eismo įvykio turėjo būti visiškai kitoks, nei užfiksuota nuotraukose ir nustatyta pagal vairuotojų pateiktus duomenis. Atlikus papildomą susidūrimo modeliavimą nustatyta, jog vairuotojų nurodytose padėtyse po susidūrimo automobiliai galėjo sustoti tuomet, jeigu automobilis *Volkswagen Jetta*, judėdamas apie 34 km/h greičiu, atsitrenktų į minimaliu 3–5 km/h greičiu važiuojantį arba stovinį pareiškėjo automobilį. Atsiliepime teigiama, kad vidutinių gebėjimų asmenys net ir neturėdami specialių žinių gali nurodyti esmines įvykio aplinkybes, įskaitant automobilio judėjimą ir automobilių padėtis po eismo įvykio, todėl tokie dideli sumodeliuotų eismo įvykio aplinkybių ir eismo įvykio dalyvių nurodytų aplinkybių skirtumai negali būti pateisinami kaip objektyvūs ir nežymūs ir yra esminiai.

Pasak draudiko, vien tai, kad vairuotojos nurodė draudikui tikrovės neatitinkančias aplinkybes, suponuoja savarankišką pagrindą pripažinti įvykį draudžiamuoju bei nemokėti draudimo išmokos. Kita vertus, draudiko teigimu, įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju ir draudimo išmoka negali būti mokama ir dėl to, kad nėra aišku, kuriai iš vairuotojų šiuo atveju kyla civilinė atsakomybė – pagrindiniame kelyje dėl neaiškių priežasčių stovėjusio arba vos judėjusio pareiškėjo automobilio vairuotojai ar kitai vairuotojai, kuri neva nepamatė kelyje esančios didelės kliūties ir jos neišvengė, o į ją trenkėsi. Taigi, nėra aišku, kieno veiksmai lėmė įvykį.

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.

Įvertinus ginčo šalių pateiktus dokumentus ir paaiškinimus, darytina išvada, kad ginčas kilo dėl draudiko sprendimo nepripažinti įvykio draudžiamuoju pagal TPVCAPDĮ ir nemokėti draudimo išmokos pagrįstumo.

Siekiant išspręsti pareiškėjo ir draudiko ginčą, būtina įvertinti, ar draudikui buvo pateikta teisinga informacija apie eismo įvykį ir ar draudikas pagrįstai konstatavo nesant automobilio Volkswagen Jetta valdytojos civilinės atsakomybės už pareiškėjui per eismo įvykį padarytą žalą sąlygų bei atsisakė mokėti pareiškėjui jo patirtą žalą atlyginančią draudimo išmoką

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą reglamentuoja TPVCAPDĮ ir šio įstatymo įgyvendinamieji teisės aktai (Eismo įvykio metu

padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklės[1] (toliau – Taisyklės) ir kt.).

Draudimo išmoka (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 2 dalis) TPVCAPDĮ nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė (TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 dalis).

Civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos, pagrindai ir bendrieji žalos atlyginimo principai nustatyti Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse. Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus (Civilinio kodekso 6.246 straipsnis), žalą (Civilinio kodekso 6.249 straipsnis), priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos (Civilinio kodekso 6.247 straipsnis) ir kaltę (Civilinio kodekso 6.248 straipsnis). Nenustačius nors vienos iš šių sąlygų, jos taikyti nėra pagrindo.

Remiantis TPVCAPDĮ 19 straipsnio 6 dalimi, draudikas moka tik įrodymais pagrįstos per eismo įvykį padarytos žalos dydžio išmoką, neviršijančią šio įstatymo 11 straipsnyje nustatytų draudimo sumų, ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo įvykį, atlyginimo. Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo, kurio nuostatos taikomos ir TPVCAPDĮ reglamentuojamiems teisiniams santykiams (jei TPVCAPDĮ nenustato kitaip), 98 straipsnio 3 dalies 1 punkte nustatyta, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmokos, neįsitikinęs draudžiamojo įvykio buvimu.

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). Todėl draudikui pareiga mokėti draudimo išmoką, atlyginančią dėl pareiškėjo automobilio apgadinimų atsiradusią žalą, nagrinėjamu atveju kiltų tuo atveju, jeigu būtų nustatytos visos transporto priemonės *Volkswagen Jetta* vairuotojos civilinės atsakomybės sąlygos (draudžiamojo įvykio faktas) ir nebūtų nustatytų kitų draudimo išmokos nemokėjimo pagrindų. Tokios aplinkybės turi būti pagrįstos įrodymais. Kitu atveju draudikui nekiltų pareiga mokėti draudimo išmoką pareiškėjui pagal su automobilio *Volkswagen Jetta* savininku sudarytą civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį.

Kartu akcentuotina, kad Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje konstatuojama, jog transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo santykiuose yra nustatytos išimtys, kada draudikas gali nemokėti draudimo išmokos ar reikalauti ją grąžinti, jos apima du atvejus: 1) jei įvykis yra nedraudžiamasis (TPVCAPDĮ 21 straipsnis); 2) jei atsakingas už žalos padarymą asmuo ar nukentėjęs trečiasis asmuo buvo nesąžiningi ir (ar) elgėsi neapdairiai ir nerūpestingai (TPVCAPDĮ 22 straipsnis).[2]

Kasacinis teismas yra pabrėžęs, kad, įvykus eismo įvykiui, kuris gali būti pripažintas draudžiamuoju, draudėjui, naudos gavėjui ir (ar) nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda pareiga pateikti draudikui visus turimus dokumentus ir informaciją apie draudžiamojo įvykio aplinkybes ir pasekmes, būtinus nustatant draudimo išmokos dydį, o draudikas turi pareigą tirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dėdamas reikiamas pastangas, turi teisę gauti informaciją apie įvykio aplinkybes ir padarinius iš bet kurio asmens (Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnis). Nurodyta draudėjo, naudos gavėjo ir (ar) nukentėjusio trečiojo asmens pareiga turi būti vykdoma sąžiningai. Draudėjo, naudos gavėjo ir (ar) nukentėjusio trečiojo asmens pateikta draudikui neteisinga, klaidinanti informacija apie įvykio aplinkybes gali lemti draudiko, šiam ištyrus visą prieinamą informaciją ir aplinkybes, išvadą dėl pareigos mokėti draudimo išmoką nebuvimo.[3]

Formuojamoje teismų praktikoje taip pat konstatuojama, kad draudikas kiekvienoje panašaus pobūdžio byloje neprivalo įrodyti, kad eismo įvykio, kurį nurodo buvus eismo įvykio dalyviai, iš tikrųjų nebuvo, ar įrodyti, kokiomis aplinkybėmis iš tiesų įvyko eismo įvykis. Priešingai, draudikui įrodžius, kad eismo įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis, nei teigia nukentėjęs trečiasis asmuo, yra teisinis pagrindas konstatuoti draudžiamojo įvykio nebuvimą.[4]

---

[1] Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 „Dėl Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių patvirtinimo".

[2] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2019 m. liepos 5 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-257-1075/2019.

[3] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016.

[4] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016; Vilniaus apygardos teismo nutartis, 2020 m. sausio 10 d. priimta civilinėje byloje Nr. e2A-21-619/2020.

Vadovaujantis kasacinio teismo formuojama teismų praktika, darytina išvada, kad TPVCAPDĮ draudikas turi teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką eismo įvykį pripažinęs nedraudžiamuoju, taip pat kai nukentėjęs trečiasis asmuo pateikia klaidinančią informaciją. Be to, kaip minėta, įvykis nelaikytinas draudžiamuoju ir draudimo išmoka nemokama ir tuomet, kai nenustatyta atsakomybė asmens, dėl kurio veiksmais galinčios atsirasti žalos sudaryta įprastinė civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartis (TPVCAPDĮ 3 straipsnio 3 dalis). Taigi, draudimo išmoka jos reikalaujančiam asmeniui gali būti nemokama tiek bendrais (nesant draudžiamojo įvykio fakto), tiek specialiaisiais pagrindais, įtvirtintais atskirose TPVCAPDĮ normose.

Pažymėtina, kad teisės aktų pagrindu būtent draudikui yra suteikti įgaliojimai atlikti žalų, atsiradusių dėl su transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu susijusių įvykių, administravimą, aiškintis tokių įvykių aplinkybes ir padarytos žalos dydį. Nustatant eismo įvykio aplinkybes ir kaltininko atsakomybę, turi būti vadovaujamasi eismo įvykio dalyvių pasirašyta eismo įvykio deklaracija arba šio dokumento skaitmenine kopija, elektronine eismo įvykio deklaracija ar kitu eismo įvykio dalyvių pasirašytu dokumentu apie įvykio aplinkybes arba kompetentingų institucijų išduotais dokumentais apie eismo įvykio aplinkybes (TPVCAPDĮ 15 straipsnio 3 dalis). Pagal Taisyklių 38 punktą, atsakingas draudikas priima sprendimą dėl išmokos mokėjimo, atsižvelgdamas į dokumentus ir informaciją, kuriais įrodomas draudžiamojo įvykio faktas, eismo įvykio metu padarytos žalos aplinkybės, eismo įvykio dalyvių atsakomybė ir kt. Pagal Taisyklių 51 punktą, draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas už žalos padarymą asmuo, draudžiamojo įvykio faktas, aplinkybės ir žalos dydis.

Atsižvelgiant į pareiškėjo kreipimosi motyvus ir tai, kad reikalavimas draudikui keliamas iš esmės remiantis eismo įvykio deklaracija, pažymėtina tai, kad eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas, kasacinio teismo vertinimu, nors ir yra pagrindinis, tačiau nėra vienintelis dokumentas, esantis pagrindu draudikui spręsti apie aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti.[5]

Jei draudikui kyla abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, atsižvelgdamas į įvykį, eismo įvykio deklaracijoje nurodytą informaciją ar kitas aplinkybes (pavyzdžiui, kai eismo įvykio deklaracijoje 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. Tokie atvejai apima ir situacijas, kai kyla abejonių dėl eismo įvykio dalyvių eismo įvykio deklaracijoje pateiktos nuomonės dėl eismo įvykio kaltininko (pavyzdžiui, kai iš žinomų aplinkybių kyla abejonių dėl to, ar vairuotojai tinkamai interpretavo Kelių teismo taisyklių[6] (toliau – KET) reikalavimų pažeidimus), kai nesutampa vairuotojų nurodytos įvykio aplinkybės arba techniniu požiūriu kyla abejonių dėl nurodytų aplinkybių realumo ir kt.

Ginčo aplinkybių kontekste atkreiptinas dėmesys ir į Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros tarnybos parengtą poziciją dėl eismo įvykio deklaracijoje išreikšto asmens atsakomybės už eismo įvykio metu padarytą žalą pripažinimo įrodomosios vertės. Joje konstatuota, kad atsakomybės už padarytą žalą pripažinimas yra itin reikšmingas tais atvejais, kai po eismo įvykio tam tikras jo aplinkybes sunku objektyviai nustatyti. Pozicijoje eismo įvykio deklaracija taip pat apibrėžta ne kaip besąlygiškai eismo įvykio aplinkybes ir atsakomybę patvirtinantis dokumentas, o kaip dokumentas, kuriame nurodytos aplinkybės gali būti paneigtos. Taigi, nors remiantis eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis, įprastai tokioje situacijoje už eismo įvykį atsakinga turėtų būti laikoma šalutiniu keliu važiavusio ir pagrindiniu keliu važiavusio automobilio nepraleidusi vairuotoja, teisinis reguliavimas pripažįsta galimybę paneigti eismo įvykio deklaracijoje ar ją atitinkančiame dokumente nurodytą informaciją, jeigu tam yra pakankamai objektyvių duomenų.

Atsižvelgiant į teisinį reguliavimą ir jo taikymo praktiką, darytina išvada, kad pareiškėjo automobilio vairuotojos ir automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotojos užpildyta eismo įvykio deklaracija nėra neginčijamas ir vienintelis įrodymas, kuriuo remiantis turėtų būti sprendžiama dėl įvykio kaltininko ir įvykio aplinkybių, ir joje nurodytas atsakomybės prisiėmimas savaime nesukelia teisinių pasekmių. Šis dokumentas vertinamas kartu su kitais bylos duomenimis.

Vertinant žalos administravimo metu surinktus ir Lietuvos bankui pateiktus duomenis, pažymėtina, kad savo sprendimą nemokėti draudimo išmokos draudikas iš esmės grindė tyrimo,

---

[5] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018.

[6] Patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo".

užfiksuoto Ekspertinėje pažymoje, išvadomis. Anot draudiko, nors pareiškėjo automobilio vairuotoja teigė prieš susidūrimą važiavusi apie 50–60 km/h (automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotojos teigimu – apie 60–-70 km/h) greičiu, o automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotoja paaiškino judėjusi apie 50 km/h greičiu, ekspertinio tyrimo rezultatai rodo, kad tokiomis aplinkybėmis nutikusio eismo įvykio pasekmės (automobilių išsidėstymas po susidūrimo) būtų visiškai kitokios, nei buvo nustatytos.

Įvertinus Ekspertinę pažymą, matyti, kad joje iš pradžių pateikiama eismo įvykio deklaracijos kopija, nurodomas įvykio laikas ir vieta, trumpai aprašomos eismo įvykio deklaracijoje nurodytos įvykio aplinkybės, teigiama, kad, pagal deklaracijoje nurodytus duomenis, automobilis *Volkswagen Jetta*, važiuodamas šalutiniu keliu ir įvažiuodamas į pagrindinį, susidūrė su pagrindiniu keliu važiavusiu pareiškėjo automobiliu. Po to aptariami automobilių apgadinimai, nurodoma, kad automobilio *Volkswagen Jetta* apgadinimai išsidėstę visame priekinės dalies plotyje, intensyviau deformuotas priekinis dešinysis automobilio kampas, sugadinimai automobiliui padaryti dėl deformuojančios jėgos poveikio kryptimi nuo automobilio priekio link galo. Aprašant pareiškėjo automobilio apgadinimus, teigiama, kad sugadintas jo dešinysis šonas ties viduriu, veikiant jėgai iš dešinės, nurodyta, kad sugadinimų dešiniajame šone zonoje išilginio praslydimo požymių nėra.

Toliau ekspertas analizuoja duomenis apie eismo įvykio vietą ir nurodo, kad pagrindinis kelias eismo įvykio vietoje dengtas asfalto danga, yra apie 6 metrų pločio, žvyrkelio dangos šalutinis kelias išplatėdamas prisijungia prie pagrindinio kelio iš dešinės pusės (pareiškėjo automobilio judėjimo kryptimi). Anot eksperto, iš gautų duomenų taip pat matyti, kad įvykis nutiko tamsiu paros metu, esant šlapiai kelio dangai. Toliau detalizuojami duomenys apie automobilių išsidėstymą po susidūrimo: pareiškėjo automobilis sustojo kairėje pagrindinio kelio pusėje (žiūrint pirmine važiavimo kryptimi), kelio ašinės linijos atžvilgiu pasisukęs iš kairės į dešinę, o dešiniau, prie pat šio automobilio, pasisukęs į jo dešinį šoną priekine dalimi ir skersai pagrindinio kelio važiuojamosios dalies sustojo automobilis *Volkswagen Jetta*.

Ekspertinėje pažymoje nurodyta, kad, remiantis vairuotojų pateiktais paaiškinimais (*Volkswagen Jetta* vairuotojos – kad ji važiavo apie 50 km/h greičiu, sankryžoje ketino sukti į kairę, buvo prastas matomumas, blogas oras, pareiškėjo automobilio vairuotoja važiavo apie 60–70 km/h greičiu ir automobilį pastebėjo staiga, iš anksto nematė, galėjo nuspausti stabdžių pedalą, tačiau iš karto nutiko smūgis, kitą automobilį po susidūrimo nustūmė kaip ir tiesiai, automobilis *Volkswagen Jetta* liko ant važiuojamosios dalies, nenuvažiavo į griovį; pareiškėjo automobilio vairuotojos – kad ji važiavo apie 50–60 km/h greičiu, kai į ją trenkėsi iš šalutinio kelio išvažiavęs automobilis *Volkswagen Jetta*, iš anksto automobilio nepastebėjo, nes buvo blogas matomumas, nespėjo stabdyti, nuo smūgio pareiškėjo automobilis buvo nustumtas į kitą pusę, o automobilis *Volkswagen Jetta* liko per vidurį kelio), įvykis buvo sumodeliuotas kompiuterine programa *PC-Crash 15.0*.[7]

Gauti rezultatai parodė, kad automobiliai negalėjo sustoti taip, kaip užfiksuota nuotraukoje iš eismo įvykio vietos ir nurodė vairuotojos. Aiškinant modeliavimo rezultatus ir pateiktą modeliavimo iliustraciją, kurioje vaizduojamos automobilių padėtys, turėjusios susidaryti įvykus eismo įvykiui pagal pirmiau nurodytas aplinkybes, Ekspertinėje pažymoje teigiama, kad pareiškėjo automobilis turėjo persislinkti ne lokaliai į kairę, o persislinkti į priekį savo pirmine judėjimo kryptimi, sukdamasis pagal laikrodžio rodyklę apie 25 metrų atstumą, o automobilis *Volkswagen Jetta* turėjo persislinkti į priekį pirmine savo važiavimo kryptimi, suktis pagal laikrodžio rodyklę ir sustoti pasisukęs apie 180° kampu pagal laikrodžio rodyklę, o ne judėti tiesiu stabiliu judesiu. Kartu su šiais paaiškinimais pateikiama iliustracija su pažymėtomis faktinėmis aplinkybėmis, nuotraukomis iš eismo įvykio vietos ir iš oro, su vairuotojų pateiktų eismo įvykio schemų bei paaiškinimų pagrindu pažymėtomis automobilių padėtimis po susidūrimo, taip pat vietomis, kurios gautos sumodeliavus eismo įvykį pagal vairuotojų nurodytus automobilių judėjimo prieš susidūrimą duomenis. Palyginus minėtas padėtis matoma didelių skirtumų.

Remiantis pirmiau nurodytais duomenimis, Ekspertinėje išvadoje prieinama prie galutinės tyrimo išvados, jog automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis natūraliomis eismo aplinkybėmis, bet kitomis aplinkybėmis.

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad Ekspertinę pažymą parengė draudiko

[7] Specializuota kompiuterinė programa, leidžianti atkurti eismo įvykius pagal pateiktus duomenis, modeliuoti transporto priemonių judėjimą prieš susidūrimą ir po jo, įvertinti susidūrimo mechaniką ir kt.

ekspertas, turintis specialių žinių ir profesinės patirties, reikalingų eismo įvykio aplinkybėms tirti. Ekspertinė pažyma buvo parengta remiantis draudiko surinktais duomenimis: eismo įvykio deklaracijoje nurodyta informacija, eismo įvykio dalyvių paaiškinimais apie įvykio aplinkybes (tai patvirtina ir Lietuvos bankui pateikti duomenys, tarp jų ir draudiko eksperto pokalbių su eismo įvykio dalyvėmis garso įrašai), taip pat duomenimis apie įvykio vietą ir jame dalyvavusių transporto priemonių sugadinimus, patvirtinančius galimą įvykio mechanizmą. Vertinant įvykio aplinkybes buvo analizuotos automobilių judėjimo kryptys, jų galimi greičiai, įvertinta kelio dangos būklė, įvykio laikas, automobilių deformacijų dydžiai ir pobūdis, jų padėtys po susidūrimo. Kompiuterinio modeliavimo metu gauti duomenys parodė, kad labiausiai tikėtina[8], jog susidūrimo aplinkybės iš tikrųjų buvo kitokios, nei nurodė eismo įvykio dalyvės. Jokių objektyvių duomenų, išskyrus deklaratyvų teiginį, kad draudiko sprendimas yra nemotyvuotas, suteikiančių pagrindo abejoti Ekspertine pažyma, negauta.

Taip pat pažymėtina, kad draudikas Lietuvos bankui pateikė užduoties draudiko ekspertui duomenis, iš kurių matyti, kad, siekdamas įvertinti, kokiomis faktinėmis aplinkybėmis automobiliai susidūrė, draudikas paprašė atlikti papildomą modeliavimą ir nurodyti, kokiais greičiais judant automobiliai galėjo sustoti taip, kaip nustatyta surinktų duomenų pagrindu. Atsakyme ekspertas nurodė, kad automobiliai įvykio dalyvių nurodytose padėtyse būtų galėję sustoti, jeigu orientaciniu apie 34 km/h greičiu važiavęs automobilis *Volswagen Jetta* būtų atsitrenkęs į minimaliu greičiu (3–5 km/h) važiuojantį arba stovintį pareiškėjo automobilį *BMW 530D*. Kartu Lietuvos bankui buvo pateikta modeliavimo rezultatą atspindinti iliustracija, kuri patvirtina, kad automobilių padėtys tokiu atveju būtų buvusios artimos vairuotojų paaiškinimams ir nuotraukoje iš eismo įvykio vietos matomai situacijai: pareiškėjo automobilis būtų buvęs pastumtas šonu į kitą pagrindinio kelio eismo juostą ir sustotų šalikelėje, o jo dešinėje pusėje, pasisukęs apie 90° kampu automobilio, tiesiai pirmiau buvusio judėjimo kryptimi, būtų sustojęs automobilis *Volkswagen Jetta*. Šie duomenys, Lietuvos banko vertinimu, patvirtina, kad realios eismo įvykio aplinkybės turėjo būti visai kitokios, nei nurodytos vairuotojų.

Atsižvelgiant į ginčo aplinkybes taip pat pažymėtina, kad kasacinio teismo praktikoje, kurioje buvo vertinta eismo įvykio dalyvių galimybė suvokti savo valdomų transporto priemonių judėjimo greitį prieš įvykį, 15 km/h skirtumas tarp vairuotojo nurodyto ir eksperto nustatyto automobilio greičio buvo pripažintas kaip galimas sąžiningas vairuotojo suklydimas dėl savo valdomos transporto priemonės greičio.[9] Kita vertus, atsižvelgiant į vairuotojų galimybę esant stresinei situacijai dėl kilusio eismo įvykio nurodyti automobilio greitį su nedidele paklaida, teismų formuojamoje praktikoje taip pat konstatuojama, kad mažai tikėtina, jog vairuotojai galėtų klysti dėl to, ar automobilis stovi arba vos juda (iki 5 km/h), taip sukeldamas kliūtį eismui, ar važiuoja.[10] Be to, kiekvienu individualiu atveju būtina atsižvelgti ir į kitas reikšmingas aplinkybes, ne tik susijusias su automobilių judėjimo greičiais.

Taigi, nors įvykio dalyvės, tikėtina, neturi specialių žinių, reikalingų visiškai tiksliai identifikuoti eismo įvykio aplinkybes ir automobilių greičius prieš susidūrimą, tačiau tai nepaneigia vidutinių gebėjimų asmens galimybės paaiškinti eismo įvykio mechanizmą, orientacinį, pakankamai tikėtiną greitį ar panašias aplinkybes. Vadovaujantis teismų formuojama praktika, darytina išvada, kad šiuo atveju nėra pagrindo galimą suklydimą dėl automobilių greičio pripažinti protingu ir leistinu specialių žinių neturinčio, bet teisę vairuoti turinčio asmens suklydimu. Manytina, kad įvykio dalyvių nurodytų aplinkybių ir Ekspertinėje pažymoje nustatytų įvykio aplinkybių skirtumai yra reikšmingi[11] ir, sprendžiant šalių ginčą, nelaikytini įprasta ir pateisinama, dėl stresinės situacijos galinčia atsirasti paklaida.

---

[8] Civilinėje teisėje faktų įrodomumo problema spręstina remiantis vadinamąja tikėtinumo taisykle (tikimybių pusiausvyros principu). Kasacinio teismo jurisprudencijoje ne kartą pažymėta, kad įrodinėjimas civiliniame procese turi savo specifiką, – nenustatyta, kad išvadą apie tam tikrų faktų buvimą galima daryti tik tada, kai dėl jų egzistavimo absoliučiai nėra abejonių; išvadą apie faktų buvimą civiliniame procese galima daryti ir tada, kai tam tikros abejonės dėl fakto buvimo išlieka, tačiau byloje esančių įrodymų visuma leidžia manyti esant labiau tikėtina atitinkamą faktą buvus, nei jo nebuvus (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-101/2009).

[9] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 21 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-462-695/2017.

[10] Vilniaus apygardos teismo 2017 m. balandžio 18 d. sprendimas, priimtas civilinėje byloje Nr. 2A-367-258/2017.

[11] Kaip minėta Ekspertinėje pažymoje, pareiškėjo automobilis, jeigu būtų važiavęs vairuotojos nurodytu greičiu, veikiamas smūgio ir inercijos jėgų, turėjo pasislinkti į priekį savo judėjimo kryptimi apie 25 metrus ir sustoti pasisukęs pagal laikrodžio rodyklę (į dešinę pusę), o automobilis *Volkswagen Jetta* – į priekį savo judėjimo kryptimi ir sustoti pasisukęs apie 180° kampu pagal laikrodžio rodyklę.

Papildomai pažymėtina, kad, kaip minėta Ekspertinėje pažymoje, žalos administravimo metu taip pat nebuvo nustatytų išilginio praslydimo požymių turinčių pareiškėjo automobilio apgadinimų (tai leidžia manyti, kad automobilis susidūrimo metu judėjo minimaliu greičiu), remiantis eismo įvykio dalyvių paaiškinimais apie eismo įvykį – prieš susidūrimą į kliūtį vairuotojos iš esmės nesureagavo (tai suponuoja pagrindą teigti, kad automobiliai nebuvo efektyviai stabdomi, todėl jų greitis neturėjo būti daug mažesnis, nei vairuotojos nurodė draudikui). Neįprasta ir natūralių eismo sąlygų neatitinkančia laikytina ir eismo įvykio aplinkybių modeliavimo metu nustatyta aplinkybė, kad pareiškėjo automobilio vairuotoja, važiavusi tiesiai pagrindiniu keliu ir neketinusi atlikti jokių manevrų, judėjo ne didesniu nei 5 km/h greičiu.[12]

Šie duomenys ne tik kelia abejonių dėl draudikui nurodytų įvykio aplinkybių realumo ir teisingumo, bet ir itin apsunkina galimybę įvertinti eismo įvykio dalyvių veiksmų atitiktį KET reikalavimams (viena vertus, automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotoja įvažiavo iš šalutinio į pagrindinį kelią nepraleidusi pagrindiniu keliu važiavusio automobilio; kita vertus, automobilis *BMW 530D* – praktiškai stovėjo pagrindinio kelio važiuojamojoje dalyje, sudarydama kliūtį kitam automobiliui) ir nustatyti tikrąsias įvykio aplinkybes ir priežastis.

Lietuvos banko vertinimu, bylos duomenų visuma suteikia pakankamą pagrindą konstatuoti, kad draudikui buvo suteikta realybės neatitinkanti informacija apie eismo įvykio aplinkybes, o turimų duomenų nepakanka tam, kad būtų patvirtintas vairuotojų užpildytoje eismo įvykio deklaracijoje automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotojos prisiimtas atsakomybės faktas. Surinktų įrodymų nepakanka tam, kad būtų konstatuotos automobilio *Volkswagen Jetta* vairuotojos civilinės atsakomybės sąlygos (Civilinio kodekso 6.246–6.249 straipsniai). Nenustačius civilinės atsakomybės – nėra draudžiamojo įvykio fakto (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 3 dalis), o nenustačius pastarojo – draudikui nekyla pareiga mokėti pareiškėjui dėl apgadinto automobilio patirtą žalą atlyginančios draudimo išmokos (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 2 dalis).

Atsižvelgiant į tai, draudiko sprendimas nemokėti draudimo išmokos laikytinas pagrįstu, o pareiškėjo reikalavimas – nepagrįstu ir 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 pareiškėjo 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 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

[12] Nepaisant to, kad remiantis vairuotojų pateiktais paaiškinimais – jo greitis buvo apie 50–70 km/h.