



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

SPRENDIMAS

DĖL X. X. IR AAS „BTA BALTIC INSURANCE COMPANY“ GINČO NAGRINĖJIMO

2021 m. sausio 27 d. Nr. V 2021/(34.70.E-3403)-429-29
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėja) kreipimąsi, kuriuo pareiškėjas prašė išnagrinėti tarp jo ir AAS „BTA Baltic Insurance Company“, veikiančios Lietuvoje per įsteigtą filialą, (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

N u s t a t y t a:

2020 m. liepos 29 d. kelyje Šiauliai–Kelmė, Kukečių sen., įvyko eismo įvykis, kurio metu pareiškėjo vairuojamas automobilis „Mercedes-Benz E280“, valst. Nr. (*duomenys neskelbiami*), (toliau – automobilis *Mercedes*) susidūrė su Y. Y. vairuojamu automobiliu „Seat Alhambra“, valst. Nr. (*duomenys neskelbiami*), (toliau – automobilis *Seat*) (toliau – įvykis). Pareiškėjo ir Y. Y. ginčo dėl eismo įvykio aplinkybių nebuvo, Y. Y. pripažino savo kaltę, todėl eismo įvykio dalyviai užpildė eismo įvykio deklaraciją. Pareiškėjas, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCAPDĮ) 13 dalimi, kreipėsi į draudiką dėl žalos atlyginimo.

Draudikas nusprendė atsisakyti mokėti draudimo išmoką pareiškėjui, savo sprendimą grindė tuo, kad įvykis įvyko ne vairuotojų nurodomomis, o kitomis aplinkybėmis. Atsisakydamas išmokėti pareiškėjo prašomą draudimo išmoką, draudikas atsisakymą grindė 2020 m. rugsėjo 25 d. Specialisto išvada Nr. (*duomenys neskelbiami*) (toliau – Specialisto išvada), kurioje nurodyta, kad automobiliai tarpusavyje kontaktavo, tačiau ne vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis. Pareiškėjas su šiuo draudiko priimtu sprendimu nesutiko, todėl tarp šalių kilo ginčas.

Kreipimesi į Lietuvos banką dėl vartojimo ginčo nagrinėjimo pareiškėjas nurodė nesutinkantis su draudiko priimtu sprendimu. Pareiškėjo teigimu, toks draudiko sprendimas nemokėti draudimo išmokos yra neteisėtas ir nepagrįstas, todėl pareiškėjas reikalauja išmokėti draudimo išmoką. Pareiškėjo nuomone, draudiko pateiktoje Specialisto išvadoje yra nurodoma, kad skiriasi tik eismo įvykio dalyvių nurodomi automobilių greičiai, t. y. pareiškėjas nurodė, kad važiuojo apie 70 km/h greičiu, nors Specialisto išvadoje yra nustatyta, kad turėjo važiuoti 57 km/h greičiu, o eismo įvykio kaltininkas nurodo, kad važiuojo 10-20 km/h greičiu, nors Specialisto išvadoje yra nurodoma, kad automobilis stovėjo arba važiuojo itin lėtai (iki 5 km/h greičiu). Pareiškėjas pažymi, kad Specialisto išvadoje nebuvo paneigtas paties eismo įvykio faktas, t. y. specialistas, ištyręs eismo įvykio mechanizmą, konstatavo, kad per įvykį nurodytų transporto priemonių susidūrimas įvyko. Pareiškėjo teigimu, iš Specialisto išvadoje išdėstytų aplinkybių matyti, kad nurodyti eismo įvykio dalyvių greičiai nežymiai skiriasi, nes, kaip teigia pareiškėjas, yra labai sudėtinga nurodyti tikslų greitį, kai yra praėję daugiau nei du mėnesiai po įvykio. Be to, pareiškėjas pažymi, kad ir formuojamoje teismų praktikoje yra nustatyta, jog eismo įvykio dalyviai dėl susijaudinimo gali negebėti tiksliai nurodyti greičio, o nesutampančios aplinkybės dėl greičio negali būti pagrindas spręsti, kad draudžiamasis įvykis yra klajojamas ar imituojamas.

Atsižvelgdamas į tai, pareiškėjas nurodo, kad transporto priemonės, kurios vairuotojo civilinę atsakomybę buvo apdraudęs draudikas, vairuotojas pripažino kaltę dėl eismo įvykio, o ištyręs eismo įvykio medžiagą specialistas patvirtino eismo įvykio faktą, todėl draudiko priimtas sprendimas yra akivaizdžiai neteisėtas ir nepagrįstas.

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas nurodė nesutinkąs su pareiškėjo reikalavimu ir prašo jį atmesti. Draudiko teigimu, eismo įvykio dalyviai nurodė ne tik netikslius automobilių

greičius įvykio metu, tačiau automobilio *Seat* vairuotojas paaiškino, kad suko į dešinę ir nepraleido pagrindiniu keliu važiuojančio automobilio *Mercedes*. Draudikas nurodo, kad „analizuojant deklaruojamo eismo įvykio vietos orto fotografiją ir specializuotą kompiuterinę programą „PC-crash 12.0“ atkurta labiausiai tikėtina susidūrimo eiga matyti, kad automobilio *Seat* važiavimo trajektorija nėra dešiniojo posūkio“. Draudikas pažymi, kad, pagal Specialisto išvados iliustraciją, automobilis *Seat* susidūrimo metu turėjo būti nedideliu kampu pasisukęs į kairę, tačiau iš Specialisto išvadoje pateikiamų iliustracijų matyti, kad tokia padėtis yra nenatūrali ir automobilio pasisukimo į kairę kampas nėra pakankamas posūkio manevrui užbaigti neišvažiuojant už kelio ribų. Dėl šios priežasties draudikas teigia, kad eismo įvykio dalyvių nurodomomis aplinkybėmis eismo įvykis negalėjo įvykti.

Be to, draudikas atkreipia dėmesį ir į tai, kad automobilio *Seat* vairuotojas nurodė, kad įvykio dieną važiavo iš Papilės į Raseinius, tačiau patikrinus maršrutą *maps.google.lt* tinklalapyje buvo gauti duomenys, kad važiuojant iš Papilės link Raseinių artimiausiu ir greičiausiu keliu pro eismo įvykio dalyvių nurodomą įvykio vietą nepravažiuojama. Draudiko teigimu, norint iš kelio Papilė–Raseiniai patekti į įvykio vietą, reikia važiuoti žymiai ilgesniu maršrutu žvyrkeliu, o tai, draudiko nuomone, yra nepatogu ir neįtikėtina.

Draudikas pažymi, kad, pagal Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCAPDĮ) 19 straipsnio 5 dalį, išmoka mokama, kai yra nustatytas draudžiamąjį įvykio faktas. Pagal to paties įstatymo 16 straipsnio 1 dalį, atsakingas draudikas arba Biuras moka išmoką, jeigu transporto priemonės valdytojui dėl padarytos žalos nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda civilinė atsakomybė. Draudikas nurodo, kad šiuo atveju atlikus žalos administravimo veiksmus buvo nustatyta, kad eismo įvykio dalyviai nurodė tikrovės neatitinkančias įvykio aplinkybes, todėl šiuo atveju nėra galimybės nustatyti, kuriam iš eismo įvykio dalyvių kyla civilinė atsakomybė.

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas taip pat teigia nereikalaujantis iš eismo įvykio dalyvių nurodyti tikslų judėjimo greitį (to padaryti neįmanoma, nes negalima tikėtis, kad eismo įvykio dalyviai visuomet stebės greičio matuoklį, tai, be visa ko, trukdytų ir saugiam dalyvavimui eisme), todėl vien netikslus greičio nurodymas nesudaro pagrindo teigti, kad įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis. Tačiau, draudiko teigimu, kiekvienas eismo įvykio dalyvis neklysdamas gali pasakyti, ar eismo įvykio metu stovėjo, ar judėjo. Draudikas nurodo, kad Specialisto išvadoje nustatyta, kad automobilis *Seat* įvykio metu stovėjo arba važiavo iki 5 km/h greičiu. Draudiko nuomone, 5 km/h greičio paklaida nustatyta kaip leistina trasologinio tyrimo metodologijoje vien dėl to, kad susidūrimo liekamieji reiškiniai gali nesiskirti judant iki 5 km/h arba transporto priemonei stovint. Tačiau draudikas akcentuoja tai, kad 5 km/h greitis yra viršutinė paklaidos riba, nors natūralus transporto priemonės dalyvavimas eisme iki 5 km/h greičiu yra neįmanomas. Draudiko manymu, toks automobilio *Seat* vairuotojo nurodyto 10–20 km/h ir realaus greičio per eismo įvykį skirtumas yra 2–4 kartus mažesnis, be to, eismo dalyvis turi žinoti, ar eismo įvykio metu judėjo, ar stovėjo. Draudiko teigimu, esant 10–20 km/h greičiui, eismo įvykio požymiai jau būtų visiškai kitokie, t. y. susidarytų dinaminiai (slystamieji) transporto priemonės apgaditimai, palyginti su transporto priemonės stovėjimu arba judėjimu iki 5 km/h greičiu.

Dėl šių priežasčių draudikas mano priėmęs pagrįstą sprendimą ir neturi jokio teisinio pagrindo jį keisti, t. y. pareiškėjo nurodomą įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti draudimo išmoką.

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 ginčo šalių paaiškinimus ir pateiktus įrodymus, darytina išvada, kad šalių ginčas kilo dėl draudiko priimto sprendimo atsisakyti pareiškėjui išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią įvykio metu pareiškėjo patirtus nuostolius, pagrįstumo.

Atsižvelgiant į ginčo šalių nurodytas aplinkybes, pažymėtina, kad TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad išmoka šio įstatymo nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė. To paties įstatymo 19 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad draudikas moka tik įrodymais pagrįstos per eismo įvykį padarytos žalos dydžio

išmoka, neviršijančią šio įstatymo 11 straipsnyje nustatytų draudimo sumų, ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo įvykį, atlyginimo.

Civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygas, pagrindus ir bendruosius žalos atlyginimo principus nustato Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (toliau – CK). Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus (CK 6.246 straipsnis), žalą (CK 6.249 straipsnis), priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos (CK 6.247 straipsnis) ir kaltę (CK 6.248 straipsnis).

Atsižvelgiant į nurodytą teisinį reglamentavimą, pažymėtina, kad draudiko prievolė mokėti draudimo išmoka 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 išmoka, atlyginančią automobiliui *Mercedes* per 2020 m. liepos 29 d. eismo įvykį padarytą žalą, kiltų, jei ši žala atsirado kaip 2020 m. liepos 29 d. eismo įvykio padarinys, taip pat būtų nustatytos kitos sąlygos transporto priemonės valdytojo civilinei atsakomybei kilti ir kai tokios aplinkybės yra pagrįstos įrodymais.

Remiantis Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalies 1 punktu, pažymėtina, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmokos, neįsitikinęs draudžiamąjį įvykio buvimu. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos nustatymo ir išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 17 punkte draudžiamąjį įvykio fakto egzistavimas taip pat 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 draudžiamąjį įvykio faktą. Taisyklių 47 punkte nustatyta, kad draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas už žalos padarymą asmuo (nesant TPVCAPDĮ nurodytų išimčių), draudžiamąjį įvykio faktas, aplinkybės ir žalos dydis. Remiantis nurodytomis teisės aktų nuostatomis, darytina išvada, kad draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoka pagal teisinį reglamentavimą ir draudimo sutartį atsiradimas siejamas su draudžiamąjį įvykio fakto nustatymu.

Iš pateiktų duomenų matyti, kad pareiškėjas draudikui teiktuose paaiškinimuose nurodė, kad 2020 m. liepos 29 d. važiavo senuoju plentu apie 80 km/h greičiu iš Šiaulių į Kelmę. Likus apie 14 kilometrų iki Kelmės, jis pastebėjo, kad iš dešinės pusės važiuojantis automobilis sumažino greitį, tačiau nesustojo. Automobilis įvažiavo į pagrindinį kelią ir nepraleido pagrindiniu keliu važiuojančio pareiškėjo. Pareiškėjas taip pat nurodė, kad trenkėsi į judantį automobilį *Seat*, tačiau koks buvo jo greitis, pasakyti negali. Be to, pareiškėjas tvirtina pats važiuojęs apie 70 km/h greičiu. Eismo įvykio kaltininkas teigė važiuojęs iš draugo, kuris gyvena Papilėje link namų į Raseinius, namų. Eismo įvykio kaltininkas tvirtino važiuojęs žvyrkeliu, privažiavęs pagrindinį kelią sustojęs apsižvalgyti ir įsitikinti, ar tikrai nėra mašinų. Apsižvalgęs pradėjo manevrą ir suko į dešinę (link Kelmės). Pagrindiniu keliu važiuojančio automobilio jis nepastebėjo, todėl įsukančio automobilio greitis galėjo būti apie 10-20 km/h. Eismo įvykio kaltininkas teigė, kad tik pradėjęs manevrą iš karto pajuto smūgį į priekinę automobilio dalį vairuotojo pusėje.

Siekdamas pagrįsti teiginį, kad nebuvo draudžiamąjį įvykio, draudikas vadovaujasi Specialisto išvados duomenimis. Kasacinio teismo jurisprudencijoje išaiškinta, kad kritiškai vertinti eksperto išvadą ar jos dalį galima tada, kai ekspertizės turinys prieštaringas, išvados neišplaukia iš tyrimo eigos, išvada pateikta neatlikus tyrimo arba jis atliktas neišsamiai ir kitais panašiais atvejais, kai kyla pagrįstų abejonių dėl ekspertinio tyrimo eigos ir rezultatų (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015*). Pažymėtina, kad eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu jos duomenys neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių, ir jeigu eksperto išvados duomenys, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą. Lietuvos bankas nenustatė, kad draudiko pateikta išvada prieštarauja faktiniams duomenims. Specialisto išvadoje pažymima, kad ji parengta, įvertinus skaitmenines spalvotas sugadintų automobilių *Mercedes* ir *Seat* nuotraukas, nuotrauką, fotografuotą eismo įvykio vietoje, 2020 m. liepos 29 d. eismo įvykio deklaraciją, eismo įvykio vietos apžiūros nuotraukas ir kelio elementų matmenų schemą, automobilio *Seat* vairuotojo ir automobilio *Mercedes* vairuotojo raštiškus paaiškinimus, schemas ir kitus su nuostolio dydžio nustatymu susijusius dokumentus.

Specialisto išvadoje nurodoma, kad „pagal 2020 m. liepos 29 d. eismo įvykio deklaracijos duomenis eismo įvykis įvyko trišalėje sankryžoje, kur automobilis *Mercedes* važiavo tiesiai, o

automobilis Seat į sankryžą įvažinėjo automobiliui Mercedes iš dešinės pusės. Po įvykio automobiliui Mercedes buvo sugadinta priekinė dalis, o automobiliui Seat – kairės pusės priekinė dalis (durelės, sparnas). Iš automobilio Mercedes nuotraukų matyti, kad apgadintos priekio dalys: variklio dangtis išsigaubęs į viršų, o jo priekinė dalis, kairiau nuo vidurio, įmušta link variklio skyriaus, išdaužti priekiniai žibintai, sulaužytos radiatoriaus grotelės, sulaužytas priekinis bamperis, sulankstytas priekinio valstybinio numerio ženklas; išsiskleidusi tik vairuotojo vairo oro pagalvė. Automobilio Seat nuotraukose užfiksuota, kad apgadinta kairės pusės priekinė sritis: vairuotojo durelės ir apačioje esantis slenkstis deformuoti link automobilio salono, išlaužtas priekinis kairysis ratas, jo viršutinė dalis sustumta link variklio skyriaus, priekinė kairė padanga dehermetizuota, priekinis kairysis sparnas deformuotas link vidinės automobilio pusės, nulaužtas kairiojo veidrodėlio korpusas.“ Specialisto išvadoje taip pat nurodyta, kad ekspertas nustatė, jog „iš eismo įvykio vietos nuotraukos matyti, kad po eismo įvykio automobilis Mercedes sustojo pravažiavęs sankryžą, kairėje eismo juostoje, žiūrint jo pirmine važiavimo kryptimi, dešiniaisiais ratais greta ištinės linijos. Automobilis Seat po eismo įvykio sustojo dešinėje kelio pusėje, žiūrint automobilio Mercedes pirmine važiavimo kryptimi, dešiniaisiais ratais išvažiavęs už asfaltuotos važiuojamosios dalies ribų, neprivažiavęs automobilio Mercedes.“

Atsižvelgdamas į vairuotojų nurodytas eismo įvykio aplinkybes, specialistas Robertas Švarcas, naudodamasis specialia eismo įvykio aplinkybių modeliavimo kompiuterine programa „PC Crash 12.0“, atliko ekspertinį tyrimą ir nustatė, kad „gretinant automobilių Mercedes ir Seat sugadinimus matyti, kad automobilis Mercedes priekine plokštuma trenkėsi į automobilio Seat kairiojo šono priekinę dalį, ties priekiniu kairiuoju sparnu ir vairuotojo durelėmis. Šio smūgio metu nuo automobilio Seat priekinio kairiojo ratlankio liko atspaudas ant automobilio Mercedes priekinio bamperio kairiojo šono; vertikali automobilio Seat durelių ir sparno brauna (standi vieta) paliko įmušimą ant automobilio Mercedes variklio dangčio ir priekinio bamperio bei už jo esančio stiprintuvo; automobilio Mercedes variklio dangčio horizontali briauna, esanti ties radiatoriaus grotelių viršumi, kontaktavo su automobilio Seat durelėmis ant jų paliekant horizontalų įlenkimą; automobilio Mercedes variklio dangčio briauna ties dešiniuoju šviesų žibintu įlenkė automobilio Seat durelės paliekant pusapskritimio formos įlenkimą; automobilio Mercedes priekinio bamperio dešinysis apatinis kampas ties apdailos juoste kontaktavo su automobilio Seat vairuotojų durelių apatine galine dalimi. Vertinant abiejų automobilių išorinių sugadinimų suderinamumą, pobūdį ir intensyvumą darytina išvada, kad nagrinėjamo smūgio metu tarp automobilių išilginių ašių buvo bukas, apie 110° kampas.“

Atsižvelgdamas į nustatytus duomenis, specialistas padarė išvadą, kad „eismo įvykio mechanizmo elementai buvo tokie: automobilis Mercedes važiavo Kelmės kryptimi pagrindiniu keliu pro trišalę nelygiareikšmių kelių sankryžą ir joje judėdamas apie 57 km/h greičiu susidūrė su stovinčiu arba itin lėtai judančiu (iki 5 km/h greičiu) automobiliu Seat. Pirminio smūgio automobilis Mercedes priekine dalimi trenkėsi į automobilio Seat priekinio kairiojo sparno sritį, priekinį kairįjį ratą, vairuotojo dureles ir po juo esantį slenkstį. Tuo metu tarp automobilių išilginių ašių buvo bukas, apie 110° kampas. Po šio susidūrimo, greta susidūrimo vietos ištekėjo automobilio Mercedes techniniai skysčiai ir susiformavo automobilių nuolaužų išsibarstymo epicentras. Po susidūrimo automobilis Mercedes judėjo Kelmės kryptimi ir įstrižai, jo važiavimo krypties atžvilgiu, į kairę, kol sustojo priešpriešinio eismo juostoje, tokioje padėtyje kuri užfiksuota nuotraukoje. Automobilis Seat po smūgio buvo apsuktas apie vertikalią jo ašį pagal laikrodžio rodyklę (žiūrint iš viršaus) ir bloškiamas pirmine automobilio Mercedes važiavimo kryptimi ir link dešinio kelkraščio, kol sustojo padėtyje, kuri užfiksuota nuotraukoje.“

Svarbu pažymėti, kad draudimo santykių ypatumai lemia šių santykių dalyvių pareigą ypač glaudžiai bendradarbiauti ir kooperotis, padedant įgyvendinti vienas kitam savo teises bei vykdyti pareigas (CK 6.38 straipsnio 3 dalis). CK 6.200 straipsnio 1 dalyje taip pat yra numatyta, kad šalys privalo vykdyti sutartį tinkamai ir sąžiningai. To paties straipsnio 2 dalyje yra reglamentuota, kad vykdydamos sutartį, šalys privalo bendradarbiauti ir kooperotis.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad specialisto nustatytos aplinkybės iš esmės skiriasi nuo eismo įvykio dalyvių pateiktų paaiškinimų, t. y. iš esmės skiriasi pateikti duomenys dėl paties eismo įvykio aplinkybių – dėl automobilių kontakto metu buvusio greičio ir automobilių padėčių prieš eismo įvykį. Abu eismo įvykio dalyviai nurodo, kad prieš eismo įvykį eismo įvykio kaltininkas, nors ir pristabdė, tačiau vis tiek judėjo sankryžoje, o eismo įvykio kaltininkas pažymi, kad suko į dešinę. Iš Lietuvos bankui pateiktoje Specialisto išvadoje nurodytų eismo įvykio vietos duomenų ir pateiktų modeliavimų, atliktų naudojantis „PC-Crash 12.0“ programa tam, kad automobiliai sustotų taip, kaip yra užfiksuota pareiškėjo draudikui pateiktoje

nuotraukoje (kuri buvo darytos iš karto po įvykio), matyti, kad tokiu atveju automobilis *Seat* turėjo sukti ne į dešinę (link Kelmės), o į kairę (link Šiaulių), nes jo važiavimo trajektorija yra tokia, lyg automobilis sankryžoje būtų sukęs į kairę. Be to, iš pateiktų duomenų matyti, kad, nors abu eismo dalyviai nurodo, kad automobilis *Seat* įvykio metu judėjo, tačiau iš nustatytų transporto priemonės sugadinimų matyti, kad kontaktas nebuvo slystamojo pobūdžio, t. y. automobilių sugadinimai yra statiniai, todėl šie duomenys patvirtina, kad eismo įvykio metu automobilis *Seat* sankryžoje stovėjo arba judėjo iki 5 km/h greičiu. Taigi, šios aplinkybės leidžia daryti išvadą, kad eismo įvykio dalyviai draudikui pateikė klaidinančią informaciją apie aplinkybes, reikšmingas draudžiamojo įvykio faktui patvirtinti.

Papildomų abejonių dėl draudikui pateiktos informacijos apie įvykį ir dėl įvykio aplinkybių natūralumo kelia ir Specialisto išvadoje nurodyta automobilio *Seat* stovėjimo padėtis eismo įvykio metu. Svarbu pažymėti tai, kad iš Specialisto išvadoje nurodytų eismo įvykio vietos matavimų ir vizualizacijos, kurioje nurodyta, kokiomis aplinkybėmis turėjo susidurti transporto priemonės, matyti, kad automobilio *Seat* pasisukimo kampas į kairę nėra pakankamas tam, kad būtų atliktas manevras į kairę, t. y. iš pateiktų duomenų matyti, kad automobilio *Seat* vairuotojas, sukdamas į kairę, galimai būtų nuvažiavęs nuo kelio dangos ir būtų turėjęs važiuoti kelkraščiu. Lietuvos banko vertinimu, šios aplinkybės taip pat leidžia pagrįstai abejoti, ar tokiomis aplinkybėmis pareiškėjo nurodomas eismo įvykis galėjo natūraliai susiklostyti.

Galiausiai kritiškai yra vertintinos ir eismo įvykio kaltininko nurodomos aplinkybės, kad jis eismo įvykio dieną važiavo iš Papilės į Raseinius. Iš draudiko pateiktų duomenų matyti, jog tam, kad eismo įvykio kaltininkas būtų atsidūręs eismo įvykio vietoje, reikėjo, kad jis ne tik išsuktų iš pagrindinio kelio, kuris jungia Papilę ir Raseinius, tačiau gana ilgą atkarpą važiuotų žvyrkeliu. Be to, automobilis eismo įvykiu metu sankryžoje turėjo judėti ne į dešinę (link Kelmės), tačiau buvo pasuktas į kairę (link Šiaulių), t. y. priešinga kryptimi, nei reikėtų važiuoti link Raseinių. Lietuvos banko vertinimu, šios aplinkybės taip pat leidžia pagrįstai abejoti, ar eismo įvykio kaltininko nurodomi duomenys apie eismo įvykį yra teisingi ir eismo įvykis įvyko būtent eismo įvykio dalyvių nurodomomis aplinkybėmis. Dėl šios priežasties, įvertinus pateiktus duomenis, galima daryti išvadą, kad eismo įvykio dalyviai nesilaikė teisės aktuose ir teismų praktikoje įtvirtintos bendradarbiavimo pareigos ir draudikui pateikė klaidinančią informaciją apie aplinkybes, reikšmingas draudžiamojo įvykio faktui patvirtinti.

Kadangi draudikas Lietuvos bankui pateikė Specialisto išvadą, kurioje aiškiai pažymėta, kad eismo įvykis įvyko ne vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, taip pat įvertinus faktą, kad Specialisto išvada nebuvo paneigta objektyviais įrodymais, darytina išvada, kad draudikas pagrindė savo sprendimą atsisakyti mokėti draudimo išmoką, atlyginančią pareiškėjo 2020 m. liepos 29 d. patirtus nuostolius. Kadangi Specialisto išvados duomenys patvirtina, kad įvykis turėjo įvykti kitomis aplinkybėmis, nei nurodo eismo įvykio dalyviai (automobilių greitis ir padėtys prieš eismo įvykį buvo kitokie, nei nurodo eismo įvykio dalyviai), remiantis TPVCAPDĮ 2 straipsnio 3 dalies ir 3 straipsnio 1 dalies nuostatomis, automobiliui *Mercedes* padaryta žala negali būti vertinama kaip 2020 m. liepos 29 d. eismo įvykio padarinys, o tai suponuoja išvadą, kad įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju. Nesant nustatyto draudžiamojo įvykio, neatsiranda draudiko prievolė mokėti draudimo išmoką (CK 6.987 straipsnis).

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 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.