



**LIETUVOS BANKO  
PRIEŽIŪROS TARNYBOS  
FINANSINIŲ PASLAUGŲ IR RINKŲ PRIEŽIŪROS DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

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

2019 m. lapkričio 20 d. Nr. 242-465  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo pareiškėjo D. L. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriame prašome išnagrinėti tarp pareiškėjo ir AB „Lietuvos draudimas“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

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

2019 m. liepos 16 d. automobilių stovėjimo aikštelėje įvyko eismo įvykis, per kurį susidūrė pareiškėjo sutuoktinės V. L. vairuojamas pareiškėjo automobilis „Seat Altea“ (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*) ir G. M. vairuojamas automobilis „Ford Fiesta“ (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*), priklausantis *(duomenys neskelbtini)* (toliau – bendrovė). Įvykio metu buvo apgadinti abu automobiliai. Vairuotojai užpildė eismo įvykio deklaraciją, joje savo atsakomybę už eismo įvykio metu padarytą žalą parašu patvirtino pareiškėjo automobilio vairuotoja. Bendrovė kreipėsi į pareiškėjo automobilio valdytojų civilinę atsakomybę pagal transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį (toliau – TPVCAPD sutartis) apdraudusią ADB „Gjensidige“.

2019 m. liepos 18 d. pareiškėjas apie įvykį informavo automobilio „Ford Fiesta“ valdytojų civilinę atsakomybę pagal TPVCAPD sutartį apdraudusį draudiką. Pareiškėjas užpildė pranešimo formą draudiko interneto svetainėje, joje aprašė įvykį: „V. L. automobilių stovėjimo aikštelėje važiuodama suko į kairę, o G. M. važiuojo tiesiai bei įvyko susidūrimas. G. M. automobilių stovėjimo aikštelėje turėjo laikytis „dešinės rankos“ taisyklės ir praleisti V. L. vairuojamą automobilį, sukantį į kairę.“ Tą pačią dieną telefoninio pokalbio metu pareiškėjas nurodė draudikui analogiškas aplinkybes apie eismo įvykį.

Pareiškėjas taip pat pateikė draudikui rašytinius paaiškinimus dėl eismo įvykio, juose nurodė: „autoįvykis įvyko kai mano žmona rodydama kairįjį posūkio signalą suko į kairę pusę, o automobilis iš kairės pusės važiuojo tiesiai. Asmenys sutarė ir užpildė eismo įvykio deklaraciją, kurioje kaltas asmuo yra mano žmona V. L. Dėl šio įvykio kaltininko, t. y. kad kaltas asmuo yra mano žmona, nesutinku, kadangi automobilių stovėjimo aikštelėse galioja „dešinės rankos“ taisyklė, todėl įvykio kaltininkas yra automobilį „Ford Fiesta“ <...> vairavęs asmuo <...>“ Anot pareiškėjo, „Ford Fiesta“ vairuotojas turėjo praleisti iš dešinės pusės važiuojantį jo automobilį, nes įvykio vietoje nėra jokių kelio ženklų ar kelio ženklinimo, kurie nurodytų važiuojančių transporto priemonių pirmumo teisę.

2019 m. liepos 29 d. automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojas el. paštu pareiškėjo automobilio valdytojų civilinės atsakomybės draudikui ADB „Gjensidige“ nurodė lyjant lietuviškai važiuojant apie 10 km/h greičiu, kai kito automobilio vairuotoja suko į kairę. „Ford Fiesta“ vairuotojas teigia, kad jau buvo įvažiuojant į kelią susikirtimą, tačiau kito automobilio vairuotoja jo tikriausiai nepastebėjo ir atsitrenkė į automobilio šoną, ji pripažino esanti kalta dėl eismo įvykio.

Draudikas, bendradarbiaudamas su ADB „Gjensidige“, įvertino įvykio aplinkybes ir informavo pareiškėją apie nustatytą abipusę kaltę dėl eismo įvykio. Draudiko ekspertas nurodė, jog kaltę tokiais atvejais paprastai laiko abipusė, nes vietose, kur eismas vyksta riboto matomumo zonoje, abu eismo dalyviai turi važiuoti atsargiai. Draudiko eksperto nuomone, pareiškėjo automobilio vairuotoja, sukdamą į kairę (keisdama važiavimo kryptį), neįsitikino, kad tai bus saugu, ir atsitrenkė į jai iš kairės atvažiuojančio automobilio šoną,

nebandydama išvengti susidūrimo ir nestabdydama. Draudiko ekspertas pabrėžė, kad „Seat Altea“ vairuotoja įvykio vietoje prisiėmė kaltę, taigi, pripažino, kad buvo neatsargi. „Ford Fiesta“ vairuotojas nurodė, kad kito automobilio vairuotoja žiūrėjo į dešinę ir nematė jau per važiuojamųjų dalių susikirtimą judančio automobilio „Ford Fiesta“, dėl to vairuotoja įvykio vietoje atsiprašė ir prisiėmė kaltę. Eksperto nuomone, neatsargus šiuo atveju buvo ir „Ford Fiesta“ vairuotojas, nedavęs kelio iš dešinės artėjančiam automobiliui.

Pareiškėjas su draudiko eksperto išvada nesutiko, todėl 2019 m. rugsėjo 18 d. el. paštu pateikė pretenziją, joje nurodė manantis, kad eksperto išvada parengta vadovaujantis samprotavimais, o ne Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 patvirtintomis Kelių eismo taisyklėmis (toliau – KET), ir akivaizdžiais faktais, todėl išvada yra nepagrįsta ir neteisinga. Pareiškėjas pateikė nesutikimo su draudiko eksperto išvada motyvus, teigė, kad manevrą prieš susidūrimą „Seat Altea“ vairuotoja atliko vadovaudamasi KET 106, 109 ir 115 punktais, o automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojas galimai važiavo dideliu greičiu, todėl „Seat Altea“ vairuotoja neturėjo galimybės matyti artėjančios transporto priemonės ar išvengti susidūrimo. Taip pat nurodė, kad kaltę vairuotoja prisiėmė dėl šoko, nesuprato, kur ir už ką pasirašo.

Draudikas įvertino pareiškėjo pretenziją ir atsakė manantis, kad eismo įvykį sąlygojo abiejų vairuotojų veiksmai riboto matomumo kelio ruože, nes abu vairuotojai buvo neatsargūs ir būtent dėl to susidūrė. Draudikas teigė, kad priimtas sprendimas yra teisingas, todėl jį keisti nėra pagrindo.

Kreipimesi į Lietuvos banką pareiškėjas prašė išnagrinėti su draudiku kilusį ginčą ir rekomenduoti išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią visas automobilio remonto išlaidas. Pareiškėjo teigimu, jo automobilį vairavusi sutuoktinė, prieš tai įsitikinusi, kad nėra kliūtis iš dešinės (kaip to reikalauja KET 115 punktas), suko į kairę ir susidūrė su iš kairės pusės atvažiuojančiu automobiliu. Anot pareiškėjo, ištikta šoko ir nesuprasdama situacijos, eismo įvykio metu jo automobilį vairavusi sutuoktinė eismo įvykio deklaracijoje pasirašė esanti eismo įvykio kaltininkė. Draudikas teigia, kad kaltė dėl eismo įvykio yra abipusė, tačiau pareiškėjas mano, kad eismo įvykio kaltininkas yra „Ford Fiesta“ vairuotojas.

Draudikas pateikė Lietuvos bankui atsiliepimą į pareiškėjo kreipimąsi, jame nurodė, kad dėl įvykio kaltais pagrįstai pripažinti abu eismo dalyviai, ir prašė pareiškėjo reikalavimą atmesti. Jis pažymėjo neginčijantis „Ford Fiesta“ vairuotojo kaltės, tačiau nurodė esąs įsitikinęs, kad pastarojo vairuotojo veiksmai nebuvo vienintelė eismo įvykio kilimo priežastis.

Anot draudiko, Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCAPDĮ) 15 straipsnio 3 dalyje įtvirtinta, kad, nustatant eismo įvykio aplinkybes ir kaltininko atsakomybę, turi būti vadovojamasi eismo įvykio dalyvių pasirašyta eismo įvykio deklaracija ar kitu eismo įvykio dalyvių pasirašytu dokumentu apie eismo įvykio aplinkybes arba kompetentingų institucijų išduotais dokumentais apie įvykio aplinkybes. Analogiška taisyklė įtvirtinta ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 38 punkte, pagal kurį atsakingas draudikas, spręsdamas draudimo išmokos mokėjimo klausimą ir nustatydamas atsakingą už eismo įvykio metu padarytą žalą vairuotoją, vadovaujasi eismo įvykio deklaracijoje nurodyta ir eismo įvykio dalyvių parašais patvirtinta informacija ir nubraižyta schema.

Draudikas sutiko, jog minėtos aplinkybės nereiškia, kad sprendžiant žalos atlyginimo klausimą visais atvejais privaloma besąlygiškai vadovautis asmens atsakomybės už padarytą žalą pripažinimu, nes gali pasitaikyti situacijų, kai eismo įvykio dalyviai neteisingai kvalifikuoja savo atsakomybę ar atsakomybės pripažinimas išgaunamas kitokiu būdu, tačiau tiek Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos 2011 m. gegužės 17 d. posėdyje patvirtintoje Pozicijoje dėl eismo įvykio deklaracijoje išreikšto asmens atsakomybės už eismo įvykio metu padarytą žalą pripažinimo įrodomosios vertės (toliau – Pozicija), tiek teismų praktikoje pripažįstama, kad eismo įvykio deklaracijos keitimas yra išimtinis atvejis, turint objektyvių duomenų apie tai, kad atsakomybės pripažinimas deklaracijoje nėra teisingas.

Pasisakydamas dėl pareiškėjo nesutikimo su jo automobilį vairavusios sutuoktinės kalte, remdamasis tuo, jog automobilių stovėjimo aikštelėje galioja „dešinės rankos“ taisyklė, draudikas nurodė, kad pareiškėjas eismo įvykio vietoje nebuvo ir nežino tikrųjų įvykio aplinkybių, situaciją vertina teoriškai pagal KET reikalavimus. Draudiko teigimu, eismo įvykio dalyviai, buvę įvykio vietoje, geriausiai žino įvykio aplinkybes, o formalus situacijos

vertinimas vien pagal KET nuostatas nebūtinai yra teisingas, nes vairuotojai gali vieni kitus praleisti, geriausiai žino savo judėjimo greitį, trajektoriją, ir jų atsakomybės pripažinimas gali būti objektyvesnis duomuo.

Atsiliepime teigiama, kad draudiko ekspertas, atlikęs tyrimą, nustatė, kad „Ford Fiesta“ vairuotojo veiksmai (važiudamas per važiuojamųjų dalių susikirtimą, kuris nereguliuojamas kelio ženklais, nedavė kelio jam iš dešinės artėjančiam automobiliui) nėra leistini ir pateisintini, tačiau būtina atsižvelgti ir į „Seat Altea“ vairuotojos veiksmus.

Draudiko nuomone, itin svarbu tai, kad „Seat Altea“ atsitrenkė į „Ford Fiesta“ automobilio šoną: tai leidžia teigti, kad „Ford Fiesta“ automobilis jau judėjo per važiuojamųjų dalių susikirtimą ir buvo beveik pravažiavęs pro automobilį „Seat Altea“, kai šis pradėjo manevrą. Draudiko vertinimu, „Ford Fiesta“ vairuotojui galėjo susidaryti įspūdis, kad jis bus praleistas, taigi, vairuotojas galėjo nesitikėti, kad jam važiuojant „Seat Altea“ pradės savo manevrą ir judės kelyje jau esant kliūčiai. Be to, neaišku, ar, esant ribotam matomumui, automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojas, įvažiuodamas į važiuojamųjų dalių susikirtimą, galėjo suvokti, jog sudarys realią kliūtį atvažiuojančiam automobiliui „Seat Altea“, juk važiuojamųjų kelio dalių susikirtime automobilis „Seat Altea“ savo priekine dalimi atsitrenkė į važiuojančio „Ford Fiesta“ dešinį šoną, o ne pastarasis automobilis į „Seat Altea“ kairįjį šoną. Atsižvelgdamas į per žalos administravimą nustatytas aplinkybes, taip pat ir į automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojo nurodytą aplinkybę, jog susidūrimo metu automobilio „Seat Altea“ vairuotoja žiūrėjo į dešinę, draudiko ekspertas priėjo prie išvados, kad pareiškėjo sutuoktinės veiksmai taip pat buvo pavojingi ir turėjo įtakos eismo įvykio kilimui, nes riboto matomumo zonoje, automobilio judėjimo trajektorijoje esant kitam automobiliui, vairuotoja nebuvo atsargi, nestebėjo kelio, dėl to iškilus grėsmei eismo saugumui nesugebėjo išvengti susidūrimo.

Draudiko teigimu, KET 115 punkto nuostata, kurioje įtvirtinta „dešinės rankos“ taisyklė, neatleidžia kito eismo įvykio dalyvio nuo pareigos laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, stebėti kelią, iškilus grėsmei eismo saugumui sulėtinti greitį, net visiškai sustabdyti transporto priemonę nesukeliant pavojaus kitiems eismo dalyviams (KET 9 ir 128 punktai<sup>1</sup>). Draudikas teigė, jog pareiškėjo argumentai, kad jo automobilį vairavusi sutuoktinė, sukdamą į kairę pusę, stebėjo tik dešinę kelio pusę, taigi, vadovavosi „dešinės rankos“ taisykle, tik patvirtina, kad vairuotoja elgėsi neatsargiai, t. y., sukdamą į kairę, stebėjo tik dešinę kelio pusę. Draudiko vertinimu, KET 115 punkto negalima aiškinti taip, kad eismo įvykio dalyvis, važiuodamas teritorijoje, kurioje nėra nustatytos transporto priemonių judėjimo tvarkos, gali elgtis neatsargiai, prieš važiuodamas per važiuojamųjų dalių susikirtimą neįsitikinti, kad nėra kliūties iš abiejų kelio pusių. Anot draudiko, nustatytos aplinkybės patvirtina, kad pareiškėjo automobilio vairuotojos veiksmai taip pat lėmė eismo įvykio kilimą.

Atsiliepime draudikas kaip nepagrįstą atmetė pareiškėjo 2019 m. rugsėjo 18 d. pretenzijoje nurodytą teiginį, kad „Seat Altea“ vairuotoja nespėjo sustabdyti automobilio, nes „Ford Fiesta“ galimai važiavo dideliu greičiu. Draudikas teigė įvertinęs po eismo įvykio padarytas nuotraukas, automobilių išsidėstymą ir jų sugadinimus ir priėjęs prie išvados, kad „Ford Fiesta“ vairuotojas važiavo ne didesniu nei leistinu greičiu. Automobilis „Ford Fiesta“ sustojo apie 2–3 metrus nuo susidūrimo vietos, o toks atstumas, draudiko eksperto teigimu, nuvažiuojamas per 1 sekundę, važiuojant 7–11 km/h greičiu (10 km/h greitį nurodė minėto automobilio vairuotojas).

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

Vadovaujantis Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių, patvirtintų Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio

<sup>1</sup> KET 9 punkte nustatyta: „Eismo dalyviai privalo laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, nekelti pavojaus kitų eismo dalyvių, kitų asmenų ar jų turto saugumui ir aplinkai, nesudaryti kliūčių jų eismui, taip pat siekdami išvengti nuostolingų padarinių arba juos sumažinti privalo imtis visų būtinų priemonių, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to kiltų pavojus jų pačių, kitų žmonių gyvybei ar sveikatai arba tokios priemonės padarytų dar daugiau žalos, palyginti su ta, kurios būtų galima išvengti.“ KET 128 punkte nustatyta: „Jeigu atsirado kliūtis ar iškilo grėsmė eismo saugumui, vairuotojas (jeigu jis gali tai pastebėti) privalo sulėtinti greitį, net visiškai sustabdyti transporto priemonę arba apvažiuoti kliūtį nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams.“

26 d. nutarimu Nr. 03-23, 45 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, ekonomiškumo ir bendradarbiavimo principų. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka pateiktų įrodymų vertinimą ir jo pagrindu priimamas sprendimas.

Atsižvelgiant į ginčo šalių pateiktus dokumentus ir paaiškinimus, darytina išvada, kad šalių ginčas kilo dėl draudiko sprendimo, kuriuo buvo pripažinta, kad už eismo įvykio kilimą iš dalies yra atsakinga automobilio „Seat Altea“ vairuotoja, pagrįstumo.

TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad draudimo išmoka šio įstatymo nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė. Bendrosios civilinės atsakomybės sąlygos yra neteisėta veikla, atsiradusi žala, priežastinis ryšys tarp neteisėtos veikos ir žalos bei kaltė (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.246–6.249 straipsniai). Tai reiškia, kad teisę į žalos atlyginimą nukentėjęs asmuo įgyja tik tuo atveju, kai žalą patiria dėl neteisėtos kito asmens veikos (veikimo ar neveikimo).

Draudikas, siekdamas pagrįsti, kad automobilio „Seat Altea“ vairuotojai kyta civilinė atsakomybė už eismo įvykio metu padarytą žalą, kuri, remiantis nustatytomis įvykio aplinkybėmis, turi būti mažinama proporcingai kito eismo įvykio dalyvio kaltei (50 proc.), nurodė, kad įvykis įvyko iš dalies dėl to, kad pareiškėjo sutuoktinė nesilaikė KET 9 ir 128 punktuose nustatytų pareigų, be to, ji eismo įvykio deklaracijoje patvirtino esanti kalta dėl eismo įvykio, todėl draudiko sprendimas ir taip yra palankesnis pareiškėjui.

Draudikas taip pat pateikė draudiko eksperto parengtą 2019 m. spalio 14 d. Pažymą dėl įvykio tyrimo (toliau – Pažyma), kurioje, pradėjus ginčo nagrinėjimą Lietuvos banke, buvo įforminta pareiškėjui pateikta išvada dėl transporto priemonių valdytojų kaltės. Pažymoje teigiama, kad „Ford Fiesta“ vairuotojas privalėjo vadovautis KET 115 punkto reikalavimais ir duoti kelią iš dešinės artėjančiai transporto priemonei, o „Seat Altea“ vairuotoja privalėjo vadovautis KET 9 ir 128 punktų reikalavimais, iškilus grėsmei eismo saugumui sustabdyti savo vairuojamą automobilį. Draudiko ekspertas, įvertinęs žinomas aplinkybes, priėjo prie išvados, kad eismo įvykį galėjo lemti abiejų vairuotojų veiksmai.

Pareiškėjas, nesutikdamas su draudiko eksperto išvada, teigė, kad automobilio „Seat Altea“ vairuotoja vadovavosi KET reikalavimais ir į kairę suko įsitikinusi, kad nėra kliūtis iš dešinės. Pareiškėjas teigė, kad draudikas nepagrįstai vadovaujasi vairuotojų užpildyta eismo įvykio deklaracija, nes ji yra neteisinga.

Atsižvelgiant į ginčo šalių nurodytus motyvus, sprendžiant dėl draudiko sprendimo laikyti, kad už eismo įvykio kilimą yra atsakingi abu vairuotojai ir mokėti 50 proc. žalos atlyginančią draudimo išmoką, pagrįstumo, toliau pasisakytina dėl eismo įvykio deklaracijos įrodomosios vertės ir transporto priemonės „Seat Altea“ vairuotojos veiksmų galimos įtakos eismo įvykio kilimui.

#### *Dėl eismo įvykio deklaracijos įrodomosios vertės*

Pirmiausia pažymėtina, kad po eismo įvykio automobilių vairuotojai užpildė eismo įvykio deklaraciją, kuri apibrėžiama kaip eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valdytojų eismo įvykio vietoje užpildyta ir pasirašyta forma, kurioje fiksuojamas eismo įvykio faktas, aprašomos aplinkybės ir braižoma schema (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 4 dalis, KET 3.3 papunktis).

TPVCAPDĮ 12 straipsnio 1 dalies 3 punkte nustatyta, kad tais atvejais, kai eismo įvykio dalyviai sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir, vadovaudamiesi KET nuostatomis, nekviečia policijos į eismo įvykio vietą, – su įvykiu susiję transporto priemonių valdytojai privalo eismo įvykio deklaracijoje nubraižyti eismo įvykio schemą, aprašyti eismo įvykio aplinkybes ir duoti visiems eismo dalyviams pasirašyti. Taigi, teisės aktuose įtvirtinta eismo įvykio dalyvių pareiga užfiksuoti įvykį eismo įvykio deklaracijoje arba laisvos formos dokumente arba kviesti policiją, kai dėl eismo įvykio aplinkybių nesutariama.

Dėl eismo įvykio deklaracijos įrodomosios reikšmės yra išsamiai pasisakęs kasacinis teismas, kuris, vertindamas eismo įvykio deklaracijos 14 laukelio „Mano pastabos“ apatinėje dalyje „Patvirtinu, jog esu atsakingas (-a) už padarytą žalą“ užpildymą, konstatavo, kad teisiniu reguliavimu dėl eismo įvykio fiksavimo nekviečiant policijos į eismo įvykio vietą nesiekama įpareigoti asmenis sudaryti juos teisiškai įpareigojančiai saistantį susitarimą dėl civilinės atsakomybės sąlygų nustatymo, minėto laukelio užpildymas iš esmės reiškia eismo

įvykio dalyvių subjektyvų įvykio aplinkybių įvertinimą, t. y. eismo dalyvių nuomonės pateikimą. Teisėjų kolegijos vertinimu, atsižvelgiant į tai, kad eismo įvykis nėra kasdienė situacija ir eismo įvykio dalyviai įprastai būna streso būsenos, nebūtų pagrįsta reikalauti, kad jie iš karto po eismo įvykio atliktų veiksmus, kuriais būtų sukuriamos, pakeičiamos ar panaikinamos civilinės teisės ir pareigos (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. birželio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-251-1075/2018*).

Minėtoje nutartyje kasacinis teismas nurodė, kad teisinis reguliavimas, viena vertus, 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.

Kita vertus, teisinis reguliavimas neatleidžia draudiko nuo pareigos ištirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti. Todėl, 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.

Teisėjų kolegijos vertinimu, nutartyje atlikta teisinio reguliavimo analizė patvirtina, kad eismo įvykio deklaracija ar ją atitinkantis dokumentas, nors ir yra pagrindinis, tačiau nėra vienintelis dokumentas, esantis pagrindu draudikui spręsti apie aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti. Tuo atveju, kai tarp draudiko, apdraudusio transporto priemonės valdytojo civilinę atsakomybę TPVCPD sutartimi, ir draudimo išmoką turinčio teisę gauti asmens iškyla ginčas dėl draudimo išmokos dydžio nustatymo (žalą padariusio asmens ir jo kaltės laipsnio), šios aplinkybės kiekvienu konkrečiu turi būti įrodinėjamos remiantis įrodymų vertinimo taisyklėmis.

Atkreiptinas dėmesys ir į Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros tarnybos 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. Pozicijoje eismo įvykio deklaracija taip pat apibrėžta ne kaip besąlygiškai eismo įvykio aplinkybes ir atsakomybę patvirtinantis dokumentas, kuris gali būti paneigtas. Kartu nurodyta, jog vien subjektyvūs atsakomybę pripažinusio asmens paaiškinimai, nepagrįsti jokiais objektyviais įrodymais, yra nepakankami jo atsakomybei paneigti.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, teigtina, kad automobilių „Seat Altea“ ir „Ford Fiesta“ vairuotojų užpildyta eismo įvykio deklaracija nėra neginčijamas ir vienintelis įrodymas sprendžiant dėl eismo įvykio kaltininko ir jo kaltės laipsnio, ir jo 14 laukelio užpildymas savaime nesukelia teisinių pasekmių, tačiau vis dėlto yra vienas iš pagrindinių ir pirminių dokumentų, paprastai implikuojantis, kad būtent pripažinusio kaltę asmens elgesys neatitiko tokio eismo dalyvio elgesio modelio, koks tomis aplinkybėmis buvo privalomas.

#### *Dėl automobilio „Seat Altea“ vairuotojos veiksmų atitikties KET reikalavimams ir įtakos eismo įvykio kilimui*

Sprendžiant tarp šalių kilusį ginčą, atkreiptinas dėmesys į tai, kad šalys nesiginčija dėl to, kad automobiliai susidūrė automobilių stovėjimo aikštelėje, važiuojamųjų kelio dalių sankirtoje. Taip pat nėra ginčo dėl to, kad automobilį „Ford Fiesta“ vairavęs asmuo nesilaikė KET 115 punkto, kuriame nustatyta, kad „kai transporto priemonių važiavimo trajektorijos kertasi, o važiavimo tvarka KET neaptarta, kelią privalo duoti vairuotojas, kuriam transporto priemonė artėja iš dešinės.“

Tačiau pareiškėjas nesutinka su draudiko eksperto išvada, kad eismo įvykį lėmė ne tik KET reikalavimus pažeidusio „Ford Fiesta“ vairuotojo, bet ir pareiškėjo automobilį vairavusios sutuoktinės veiksmai, kuriais buvo pažeisti KET 9 ir 128 punktai, ir sprendimu mokėti pusę (50 proc.) patirtos žalos atlyginančią draudimo išmoką. Pareiškėjas teigia, jo automobilį vairavusi sutuoktinė manevrą (posūkį į kairę) atliko pagal KET reikalavimus ir į kairę suko įsitikinusi, kad nėra kliūtis iš dešinės pusės. Kritiškai vertindamas draudiko eksperto išvadą

pareiškėjas 2019 m. rugsėjo 18 d. pretenzijoje, be kita ko, teigė abejojantis, ar „Ford Fiesta“ vairuotojas galėjo matyti, kad „Seat Altea“ vairuotoja manevro metu žiūrėjo į dešinę pusę, be to, nurodė manantis, kad automobilis „Ford Fiesta“ važiuo dideliu greičiu ir būtent todėl negalėjo pastebėti jam dešinėje pusėje esančios kliūties.

Lietuvos bankas pareiškėjo nesutikimo su draudiko priimtu sprendimu motyvus vertina kritiškai. Pirmiausia pažymėtina tai, kad byloje nėra duomenų (pavyzdžiui, vaizdo įrašo), leidžiančių iš naujo objektyviai įvertinti automobilių vairuotojų veiksmus susidūrimo vietoje ir konstatuoti, kad automobilio „Seat Altea“ vairuotoja esanti kalta už eismo įvykį nurodė per klaidą. Taip pat pažymėtina, kad nėra duomenų, jog pats pareiškėjas matė eismo įvykį arba važiuo viename iš automobilių, todėl jo pateikti paaiškinimai ir eismo įvykio aplinkybių vertinimas, nepateikiant jokių objektyvių duomenų (pavyzdžiui, automobilio vaizdo registratoriaus ar teritorijos vaizdo kamerų įrašų), laikytinas subjektyviu situacijos interpretavimu KET atžvilgiu, o ne objektyviais eismo įvykio deklaracijoje nurodytą „Seat Altea“ automobilio vairuotojos atsakomybę paneigiančiais duomenimis.

Taip pat svarbu atkreipti dėmesį į tai, kad pareiškėjas, kaip apgadinto automobilio, kurio vairuotoją draudikas laiko iš dalies kalta dėl eismo įvykio, savininkas yra suinteresuotas, kad jam būtų išmokėta visą automobiliui padarytą žalą atlyginanti draudimo išmoka (kitu atveju jis patirs žalos, susijusios su automobilio remonto išlaidomis), todėl subjektyvūs pareiškėjo paaiškinimai vertinami itin atidžiai.

Šalys nepateikė jokių draudiko sprendimą, kad „Seat Altea“ vairuotojos veiksmai turėjo įtakos eismo įvykio kilimui, paneigiančių duomenų. Kaip minėta, draudikas teigė, jog „Seat Altea“ vairuotoja nesilaikė KET 9 ir 128 punktų reikalavimų, o tai, draudiko vertinimu, buvo vienas iš eismo įvykį lėmusių veiksnių. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos teisės aktai draudikui suteikia įgaliojimus nustatyti turtui padarytos žalos dydį, spręsti dėl eismo įvykio dalyvių kaltės laipsnio ir atsižvelgiant į kaltės laipsnį apskaičiuoti draudimo išmokos dydį. Šiuo atveju, kilus abejonių dėl visiškos „Seat Altea“ vairuotojos atsakomybės už eismo įvykio kilimą, draudikas atliko KET nuostatų, pateiktų eismo įvykio vietos nuotraukų ir pareiškėjo ir automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojo nurodytų aplinkybių sisteminę analizę ir priėmė pareiškėjui palankesnę sprendimą, t. y. nusprendė, kad įtakos eismo įvykio kilimui turėjo abiejų automobilių vairuotojų veiksmai. Lietuvos bankas neturi pagrindo paneigti šios draudiko eksperto išvados (kuri yra įforminta Pažymoje), padarytos sistemiskai įvertinus galimus automobilių greičius susidūrimo metu, automobilių padėtis prieš ir po susidūrimo, stabdymo kelių ir automobilių apgadinius. Taip pat pažymėtina, kad byloje nėra duomenų, kad kalte „Seat Altea“ vairuotoja prisiėmė dėl prievartos, spaudimo ar yra kitų aplinkybių, dėl kurių ji savo veiksmus parašė eismo įvykio deklaracijoje patvirtino kaip turėjusius įtakos eismo įvykio kilimui.

Atsižvelgiant į tai, sutiktina, kad abu eismo įvykio dalyviai, važiuodami automobilių stovėjimo aikštelėje, atsižvelgdami į riboto matomo sąlygas, turėjo būti itin atsargūs ir laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, nekelti pavojaus kitiems eismo dalyviams, laikytis kitų KET reikalavimų. KET 115 punkto reikalavimas duoti kelią iš dešinės pusės artėjančiai transporto priemonei savaime nepašalina artėjančios transporto priemonės pareigos laikytis kitų KET reikalavimų.

Taisyklių 23 punkte nustatyta, kad jeigu už padarytą žalą yra kalti keli asmenys, atitinkamai draudikai ir (arba) Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras moka draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui proporcingai atsakingo už padarytą žalą asmens kaltei, kuri nustatoma įvertinus eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių vairuotojų pasirašytoje eismo įvykio deklaracijoje ar kitame TPVCPDĮ 12 straipsnyje nurodytame dokumente užfiksuotą eismo įvykio faktą, aprašytas aplinkybes, nubraižytą schemą ir (arba) kompetentingų teisėsaugos, teisėtvarkos institucijų surašytus dokumentus apie eismo įvykio aplinkybes ir eismo įvykio dalyvių atsakomybę.

Šiuo atveju nėra neginčijamų duomenų, kurių pagrindu būtų galima spręsti dėl automobilio „Ford Fiesta“ vairuotojo visiškos atsakomybės už eismo įvykį, todėl manytina, kad draudiko sprendimas laikyti, kad dėl eismo įvykio kilimo lygiomis dalimis yra atsakingi abiejų susidūrusių automobilių vairuotojai ir išmokėti pareiškėjui 50 proc. patirtos žalos atlyginančią draudimo išmoką yra pagrįstas, o pareiškėjo reikalavimas atmestinas.

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 pareiškėjo D. L. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl ginčo sprendimo kreiptis į teismą arba kitą ginčų nagrinėjimo instituciją įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio sprendimo apskundimu.

Direktorius

Mindaugas Šalčius