



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

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

2016 m. rugpjūčio 31 d. Nr. 242-377

us

Lietuvos bankas gavo G. V. (toliau – pareiškėjas) atstovės advokatės Gintarės Raišutienės (toliau – pareiškėjo atstovė) kreipimąsi, kuriuo pareiškėjo atstovė prašė išnagrinėti tarp pareiškėjo ir AB „Lietuvos draudimas“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

N u s t a t y t a:

Pareiškėjas su draudiku sudarė transporto priemonių draudimo sutartį, kuria buvo apdraustas pareiškėjo automobilis „Toyota Avensis 2.2 D4D Combi“ (toliau – automobilis „Toyota“). Draudimo sutarčiai taikomos Transporto priemonių draudimo taisyklės Nr. 021 (2012 m. lapkričio 28 d. redakcija, galioja nuo 2013 m. sausio 1 d.) (toliau – Taisyklės), kurios yra sudedamoji draudimo sutarties dalis.

2015 m. gruodžio 2 d. įvyko eismo įvykis, kurio metu pareiškėjo automobilis „Toyota“, vairuojamas teisėto valdytojo V. K. (toliau – valdytojas), kelyje Alytus–Seirijai rikiuojantis į kitą eismo juostą, tapo nevaldomas, apsisuko 360 laipsnių kampu ir automobilio galu kliudė priešais atvažiuojantį automobilį. Po susidūrimo automobilis „Toyota“ nuslydo į pakelės griovį ir buvo apgadintas.

2015 m. gruodžio 2 d. pareiškėjas per atstovą V. K. pateikė prašymą draudikui išmokėti draudimo išmoką dėl įvykusio eismo įvykio.

2015 m. gruodžio 8 d. draudikas atliko automobilio „Toyota“ techninę apžiūrą ir surašė Transporto priemonės techninės apžiūros aktą (toliau – aktas Nr. 1): užfiksavo automobiliui padarytus sugadinimus, taip pat nustatė, kad automobilio „Toyota“ galinės kairės padangos protektoriaus gylis neatitinka minimalaus teisės aktuose leistino protektoriaus gylio reikalavimų.

Kadangi tarp šalių kilo ginčas dėl automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylio, draudikas 2015 m. gruodžio 14 d. pakartotinai apžiūrėjo automobilį „Toyota“ ir surašė Transporto priemonės techninės apžiūros aktą (toliau – aktas Nr. 2) – užfiksavo elektroniniu matuokliu nustatytą kiekvienos iš padangų protektoriaus gylį: priekinės kairės padangos protektoriaus gylis – 3,03 mm, priekinės dešinės padangos protektoriaus gylis – 3,38 mm, galinės kairės padangos protektoriaus gylis – 2,85 mm, galinės dešinės padangos protektoriaus gylis – 3,31 mm.

2015 m. gruodžio 28 d. draudikas, vadovaudamasis Taisyklių 8.1.5 papunkčiu, kuriame nustatyta, kad įvykis laikomas nedraudžiamuoju, kai transporto priemonė sugadinama arba sunaikinama dėl to, kad yra techniškai netvarkinga, 2015 m. gruodžio 2 d. eismo įvykį pripažino nedraudžiamuoju ir atsisakė išmokėti draudimo išmoką.

Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu įvykį pripažinti nedraudžiamuoju ir nemokėti draudimo išmokos, todėl 2016 m. balandžio 27 d. pateikė draudikui pretenziją prašydamas 2015 m. gruodžio 2 d. eismo įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti draudimo išmoką pagal pareiškėjo pateiktą automobilio „Toyota“ žalos vertinimo ataskaitą – 3 439 Eur.

Pareiškėjas pretenzijoje nurodė, pagal Taisyklių 8.1.5 papunktį, nedraudžiamaisiais įvykiais laikomi įvykiai, kai transporto priemonė yra sugadinama arba sunaikinama dėl to, kad ji

ir (arba) jos tempiama priekaba yra techniškai netvarkingos, t. y. kai ją naudoti draudžia Lietuvos Respublikos teisės aktai. Ši išlyga netaikoma, kai nėra priežastinio ryšio tarp įvykio ir transporto priemonės techninės būklės. Pareiškėjas pabrėžė, kad draudikas, pripažindamas įvykį nedraudžiamuoju ir atsisakydamas išmokėti draudimo išmoką, neįrodė sąlygų, būtinų įvykį pripažinti nedraudžiamuoju, nustatytų Taisyklių 8.1.5 papunktyje.

Pareiškėjas pažymėjo, kad, pagal Taisyklių 7.1 papunktį, „draudžiamasis įvykis yra apdraustos transporto priemonės sunaikinimas ar sugadinimas dėl bet kokių staiga ir netikėtai įvykusių atsitikimų (draudžiamasis įvykis) arba transporto priemonės vagystė pasireiškianti kaip transporto priemonės ar atskirų jos dalių pagrobimas ar užvaldymas plėšimo būdu (...), išskyrus įvykius, šiose Taisyklėse įvardytus kaip nedraudžiamieji.“ Pareiškėjo teigimu, atsižvelgiant į tai, kad eismo įvykio metu automobilis „Toyota“ susimėtė, atsitrenkė į kitą važiuojančią transporto priemonę ir nuvažiavo nuo kelio, darytina išvada, kad automobilis „Toyota“ buvo apgadintas staiga ir netikėtai, todėl eismo įvykis atitinka draudžiamąjį įvykio sąvoką, nustatytą Taisyklių 7.1 papunktyje.

Draudikas, atsakydamas į pareiškėjo pateiktą pretenziją, nurodė, kad draudiko suteikiama apsauga draudimo objektui nėra absoliuti ir draudikas, prisiimdamas draudimo riziką, nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas, kurios nustatomos draudimo taisyklėse ir draudimo liudijime aptartomis individualiomis sąlygomis. Draudikas pažymėjo, kad Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmoką, neįsitikinęs, kad draudžiamasis įvykis buvo. Draudiko teigimu, jis laikėsi įstatymo nustatytų pareigų: tinkamai ir išsamiai tyrė visas su įvykiu susijusias aplinkybes, jas ištyręs nustatė, kad pareiškėjo automobilis „Toyota“ buvo techniškai netvarkingas, o tai sąlygojo eismo įvykio kilimą, todėl vadovaudamasis Taisyklių 8.1.5 papunkčio nuostatomis priėmė sprendimą įvykį pripažinti nedraudžiamuoju ir nemokėti draudimo išmokos.

Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu ir kreipėsi į Lietuvos banką dėl ginčo nagrinėjimo. Pareiškėjo atstovė kreipėsi įrodinėjo, kad draudikas neteisingai aiškino nedraudžiamąjį įvykio sąvoką, nurodytą Taisyklių 8.1.5 papunktyje, ir neįrodė visų įvykio pripažinimui nedraudžiamuoju sąlygų, kurias draudikas privalo įrodyti, atsisakydamas mokėti draudimo išmoką Taisyklių 8.1.5 papunkčio pagrindu, t. y. draudikas privalo įrodyti, kad transporto priemonė buvo techniškai netvarkinga, ją draudžia naudoti Lietuvos Respublikos teisės aktai ir tai, kad ši aplinkybė turi priežastinį ryšį su eismo įvykio kilimu.

Pareiškėjo atstovė pasisakydama dėl automobilio „Toyota“ techninės būklės nurodė šiuos argumentus:

1) Draudikas neįrodė, kad automobilio „Toyota“ galinės kairės pusės padangos protektoriaus gylis yra 2,85 mm. Tokią išvadą pareiškėjo atstovė daro remdamasi šiomis faktinėmis aplinkybėmis: a) iš draudiko pateiktų administruojant žalos bylą surinktų dokumentų, 2015 m. gruodžio 8 d. bei 2015 m. gruodžio 14 d. automobilio „Toyota“ techninių apžiūros aktų bei pateiktų fotonuotraukų neįmanoma nustatyti, kokio konkrečiai automobilio padangos buvo fotografuojamos; b) iš draudiko pateiktų fotonuotraukų neįmanoma nustatyti, kad padangų protektoriaus gylis buvo išmatuotas laikantis visų taisyklių ir reikalavimų, o draudiko pateikti apžiūrų aktai bei fotonuotraukos tik įrodo, kad padangų protektoriaus gylio matavimas atliktas netinkamai, nekokybiškai, nesilaikant teisės aktų reikalavimų; c) iš draudiko pateiktos galinės kairės pusės padangos fotonuotraukos neįmanoma nustatyti, ar apskritai elektroninis matuoklis buvo pridėtas prie padangos ir kaip jis buvo pridėtas. Pareiškėjo atstovė nurodė, kad ši aplinkybė yra itin svarbi, nes elektroninį matuoklį tik šiek tiek labiau prispaudus prie padangos jis rodys gerokai mažesnę rodiklį nei tik pridėjus jį prie padangos be jokio minimalaus spaudimo; d) draudiko atliekamose automobilio „Toyota“ apžiūrose nedalyvavo draudėjas ir (arba) jo atstovas. Pareiškėjo atstovė pažymėjo, kad automobilio „Toyota“ apžiūrų aktuose nurodoma, kad apžiūrą atliko draudiko žalų ekspertė Raimonda Ambrulevičienė, tačiau iš draudiko pateiktų fotonuotraukų akivaizdžiai matyti, kad apžiūrą atliko vyras ir tai sudaro pagrindą abejoti atliktų apžiūrų patikimumu bei objektyvumu; e) nėra jokių duomenų, kad draudiko elektroninis matuoklis atitinka jam keliamus reikalavimus, ar jis kokybiškas, ar atlikta jo apžiūra.

2) Automobilis eismo įvykio metu buvo techniškai tvarkingas, nes 2014 m. lapkričio 19 d. buvo atlikta jo techninė apžiūra ir šios apžiūros rezultatų ataskaitoje Nr. 001-0966089 konstatuota, kad automobilis „Toyota“ atitinka techninius reikalavimus, o techninė apžiūra galioja iki 2016 m. lapkričio 15 d. Taip pat pareiškėjo atstovė nurodė, kad 2016 m. kovo 30 d. po eismo įvykio buvo atlikta dar viena automobilio „Toyota“ su tomis pačiomis padangomis techninė apžiūra, surašyta apžiūros rezultatų ataskaita Nr. 104-0058469. Joje konstatuota, kad automobilis „Toyota“ atitinka techninius reikalavimus. Pareiškėjo atstovė taip pat nurodo, kad pareiškėjo draudikui pateiktoje 2015 m. gruodžio 30 d. J. Pikūno atliktoje automobilio „Toyota“ vertinimo ataskaitoje Nr. 15-160 taip pat konstatuota, kad automobilio padangų protektoriaus gylis atitinka KET keliamus reikalavimus. Pareiškėjas pabrėžė, kad privalomasias technines apžiūras ir technines ekspertizes atlieka įmonės, kurioms suteikta teisė verstis šia veikla; jos turi būti akredituotos pagal tarptautinius standartus, todėl, remiantis Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso 197 straipsnio 2 dalimi, techninės apžiūros rezultatų ataskaitos turi būti laikomos oficialiais rašytiniais įrodymais ir turi didesnę įrodomąją galią. Minėtos ataskaitos yra oficialios, galiojančios ir nenuginčytos, todėl nėra pagrindo teigti, kad automobilis „Toyota“ eismo įvykio dieną buvo techniškai netvarkingas ir jį eismo įvykio dieną draudė naudoti įstatymai.

Pasisakydama dėl priežastinio ryšio tarp automobilio techninės būklės ir eismo įvykio pareiškėjo atstovė pažymėjo, kad draudikas, atsisakydamas mokėti draudimo išmoką, neįrodinėjo ir nenustatinėjo priežastinio ryšio tarp padangų protektoriaus gylio galimos neatitikties KET reikalavimams ir eismo įvykio kilimo. Pareiškėjas 2016 m. birželio 1 d. kreipėsi į teismo ekspertą R. Švarčą, turintį eismo įvykių bei transporto technologijos teismo eksperto kvalifikaciją, prašydamas atlikti eismo įvykio tyrimą darant prielaidą, kad automobilio „Toyota“ galinės kairės padangos protektoriaus gylis buvo 2,85 mm ir nesiekė techniniuose reikalavimuose nurodomo 3,00 mm gylio žiemos metu, o kitų trijų padangų protektoriaus gylis buvo didesnis nei 3,00 mm ir atitiko techninius reikalavimus, taip pat nustatyti, ar toks automobilio „Toyota“ kairiojo galinio rato padangos protektorius gylio nuokrypis nuo techninių reikalavimų turėjo arba galėjo turėti priežastinį ryšį su 2015 m. gruodžio 2 d. eismo įvykiu. 2016 m. birželio 2 d. specialisto R. Švarco išvadoje konstatuojama, kad, darant minėtą prielaidą, nėra jokio pagrindo teigti, kad toks minimalus kairiojo galinio rato padangos protektoriaus gylio 0,15 mm nuokrypis nuo reikalaujamo 3,00 mm gylio techniniu požiūriu turėjo arba galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui.

Draudikas Lietuvos bankui pateiktame atsiliepime nesutiko su pareiškėjo išdėstytais argumentais ir nurodė, kad draudimo sutartimi draudimo objektui suteikiama apsauga nėra absoliuti – draudikas, prisiimdamas draudimo riziką, nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtose draudimo rūšies taisyklėse, tiek draudimo liudijime aptartose individualiose sąlygose. Sudarydamos šią draudimo sutartį šalys laisva valia susitarė dėl draudimo sutarties sąlygų ir įsipareigojo laikytis draudimo sutarties (įskaitant Taisyklių) reikalavimų. Sudarydamos draudimo sutartį šalys susitarė dėl esminių jos sąlygų: draudiko prisiimtos rizikos, draudžiamųjų ir nedraudžiamųjų įvykių, šalių teisių ir pareigų. Šalys privalo vykdyti prisiimtus įsipareigojimus pagal minėtą sutartį, sudaryta sutartis šalims turi įstatymo galią (*pacta sunt servanda*). Taip pat draudikas pažymėjo, kad Draudimo įstatymo 98 straipsnio 2 dalis įpareigoja draudiką tirti aplinkybes, būtinas draudžiamąjį įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dedant reikiamas pastangas. To paties straipsnio 3 dalyje taip pat yra numatyta, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmokos ar atsisakyti ją išmokėti, neįsitikinęs, kad draudžiamasis įvykis buvo. Draudikas laikėsi įstatyme nustatytų prievolių, tinkamai administravo bylą, tyrė įvykio aplinkybes: buvo apžiūrėta pareiškėjo apgadinta transporto priemonė, nustatyti defektai užfiksuoti Transporto priemonės techninės apžiūros aktuose, padarytos sugadinimų nuotraukos. Išnagrinėjus visą turimą informaciją buvo nuspręsta 2015 m. gruodžio 2 d. įvykusį eismo įvykį pripažinti nedraudžiamuoju pagal Taisyklių 8.1.5 papunktį.

Draudikas pažymėjo, kad minėtą sprendimą priėmė, remdamasis surinkta informacija.

Transporto priemonės valdytojas prašyme išmokėti draudimo išmoką nurodė, kad 2015 m. gruodžio 2 d. rikiuodamasis į kitą eismo juostą automobilis susimėtė, tapo nevaldomas ir apsisuko 360 laipsnių kampu. Automobiliui tapus nevaldomam, vairuotojas bandė išvengti susidūrimo su kita transporto priemone, tačiau vis tiek ją kliudė ir nuslydo į griovį. 2015 m. gruodžio 8 d. draudikas atliko transporto priemonės apžiūrą ir surašė Transporto priemonės techninės apžiūros aktą. Jame pažymėjo, kad automobilio „Toyota“ padangos neatitinka teisės aktų reikalavimų. Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų, patvirtintų Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 2B-290, 1 priedo „Bendrieji motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimai“ 5.7.1 papunktyje nurodyta, kad M1 klasės transporto priemonių naudojamų padangų protektoriaus rašto gylis nuo lapkričio 10 d. iki kovo 31 d. turi būti ne mažesnis kaip 3,0 mm. Pirminės apžiūros metu draudikas apžiūrėjo pareiškėjo transporto priemonę ir naudodamas mechaninį matuoklį nustatė, kad automobilio „Toyota“ galinės kairės padangos protektoriaus gylis yra mažesnis kaip 3,0 mm. Tarp šalių kilus ginčui, draudikas 2015 m. gruodžio 14 d. dar kartą apžiūrėjo pareiškėjo automobilį ir elektroniniu padangų protektoriaus gylio matuokliu nustatė, kad kairės pusės priekinės padangos protektoriaus gylis buvo 3,3 mm, kairės pusės galinės – 2,85 mm, dešinės pusės priekinės – 3,38 mm, dešinės pusės galinės – 3,31 mm. Taigi įvertinęs visus šiuos duomenis draudikas nusprendė, kad pareiškėjas eksploatavo transporto priemonę, kuri įvykio metu buvo techniškai netvarkinga, t. y. neatitiko teisės aktų keliamų reikalavimų.

Atsikirsdamas į pareiškėjo argumentus, kad, įvykį pripažindamas nedraudžiamuoju ir atsisakydamas išmokėti draudimo išmoką, nevertino ir nebandė nustatyti priežastinio ryšio tarp automobilio „Toyota“ techninės būklės ir eismo įvykio kilimo, draudikas pažymėjo, kad buvo priešingai – jis nustatė priežastinį ryšį tarp įvykio ir transporto priemonės techninės būklės, kaip to reikalaujama Taisyklių 8.1.5 papunktyje. Draudiko teigimu, pareiškėjo nurodyta aplinkybė, kad persirikiuojant automobilis susimėtė ir pradėjo slysti, aiškiai įrodo, kad tai tiesiogiai lėmė netinkamas padangų protektoriaus gylis. Tai yra esminis rodiklis norint žiemos metu saugiai eksploatuoti transporto priemonę ir išvengti eismo įvykių. Transporto priemonės padangų charakteristikos rodikliai leidžia analizuoti ir nustatyti, ar sukibimas su kelio danga yra pakankamas. Draudikas pažymėjo, kad pareiškėjas važiavo apledėjusiu keliu, todėl jo valdomos transporto priemonės padangų protektoriaus gylio neatitikimai yra tiesiogiai susiję su eismo įvykio kilimo aplinkybėmis, nes važiuojant apledėjusiu keliu padangų būklė ir protektoriaus gylis turi tiesioginę įtaką transporto priemonės stabilumui ir valdymui. Draudikas taip pat pažymėjo, kad visos pareiškėjo automobilio „Toyota“ padangos yra susidėvėjusios, jų protektoriaus gylis artimas neleistinam, o vienos iš padangų protektoriaus gylis neatitinka jai keliamų reikalavimų.

Norėdamas paneigti pareiškėjo argumentus, kad iš draudiko pateiktų nuotraukų neįmanoma nustatyti, kad yra tikrinamas būtent automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis, draudikas atkreipė dėmesį į tai, kad iš pateiktų nuotraukų aiškiai matyti, kad buvo fotografuojamas būtent pareiškėjui priklausantis automobilis „Toyota“, o visą automobilio „Toyota“ apžiūrą stebėjo ir pareiškėjo atstovas, kuris savo parašu patvirtino, kad atlikta būtent automobilio „Toyota“ apžiūra, ir nuotraukose yra užfiksuotos būtent automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis. Dėl šios priežasties draudikas mano, kad minėti pareiškėjo kreipimesi išdėstyti argumentai yra atmestini kaip nepagrįsti.

Draudikas, nesutikdamas su pareiškėjo pateiktais argumentais, kad automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis buvo matuojamas netinkamai, nekokybiškai, nesilaikant reikalavimų, o iš pateiktų nuotraukų akivaizdu, kad matuoklis prie kiekvienos padangos buvo pridėtas ne keliose padangos vietose, o tik draudiko subjektyviai pasirinktoje, pažymėjo, kad, pagal teisės aktų nuostatas, neprivalo matuoti padangos protektoriaus gylio visose jos vietose. Pagal galiojančius teisės aktus, jei bent vienos iš padangų (bet kurios padangos vietos) protektoriaus gylis yra mažesnis nei 3,0 mm, tai automatiškai suponuoja išvadą, kad transporto priemonė yra techniškai netvarkinga. Draudikas atkreipė dėmesį, kad tokios transporto priemonės eksploatacija gruodžio mėnesį yra draudžiama būtent dėl jos nesaugumo. Minimalus 3 mm protektoriaus gylis

turi būti visose padangose ir visose jos vietose, o padangų pardavėjai rekomenduoja padangas keisti anksčiau, nes 3 mm protektoriaus gylis gali neužtikrinti tinkamo sukibimo su kelio danga. Visos pareiškėjo automobilio padangos yra ties leistina minimalia riba, o viena iš jų neatitinka net minimalių reikalavimų. Matuodamas padangų protektoriaus gylį, draudikas visais atvejais matavo vidurinę padangos dalį, t. y. giliausią padangos vietą. Be to, iš pateiktų nuotraukų aiškiai matyti, kad elektroninis matuoklis matuojant visų padangų protektoriaus gylį yra pridėtas tiesiogiai prie padangos, o tai patvirtina, kad protektoriaus gylis buvo nustatytas teisingai ir sąžiningai. Draudikas atkreipė dėmesį, kad, kaip teisingai nurodė pareiškėjo atstovė, matuoklį laiko būtent pareiškėjo atstovas, dalyvavęs apžiūroje, todėl nepagrįsti pareiškėjos atstovės teiginiai, kad draudikas sukčiauja (įspaudžia matuoklį ar pan.). Draudikas matavimus atliko kruopščiai, naudodamas itin jautrų ir tikslų matuoklį, parodymus užfiksavo ne tik apžiūros akte (pasirašytame dalyvių), bet ir nuotraukose. Įvertinus tai, kas išdėstyta, manytina, kad draudiko atlikti padangos protektoriaus gylio matavimai yra tinkami ir kokybiški.

Atsakydamas į pareiškėjo atstovės teiginį, kad iš draudiko pateiktų nuotraukų matyti, kad apžiūrą atliko ne nurodyta ekspertė (moteris), o kitas asmuo (vyras), o tai sudaro pagrindą abejoti atliktos apžiūros patikimu ir objektyvumu, draudikas pabrėžė, kad administruojant žalos bylą buvo bendraujama su pačiu pareiškėju, nors jis nuolat buvo išvykęs į užsienį. Pareiškėjas nurodė, kad transporto priemonę bus galima apžiūrėti aikštelėje, ten transporto priemonę draudikui parodys pareiškėjo įgaliotas asmuo, turintis automobilio „Toyota“ raktus ir registracijos dokumentus. Dėl šios priežasties draudiko darbuotoja Raimonda Ambrulevičienė 2015 m. gruodžio 8 d. ir 2015 m. gruodžio 14 d. apžiūrėjo pareiškėjo automobilį „Toyota“ ir surašė apžiūros aktą Nr. 1 bei apžiūros aktą Nr. 2. Apžiūros metu dalyvavo nešališkas, paties pareiškėjo nurodytas įgaliotas asmuo, kuris pasirašė aktą Nr. 1 ir aktą Nr. 2 ir tuo patvirtino, kad apžiūros aktuose užfiksuoti teisingi duomenys. Pareiškėjo atstovas atidžiai stebėjo, kaip yra atliekamos apžiūros, padėjo jas atlikti ir nepriekaištavo, kad apžiūros atliekamos nesilaikant teisės aktų reikalavimų. Taigi minėtos aplinkybės tik patvirtina, kad abiejų transporto priemonės apžiūrų metu buvo apžiūrimas būtent pareiškėjui priklausantis automobilis „Toyota“, padangos protektorius išmatuotas tinkamai, sąžiningai ir nemandant dirbtinai sumažinti padangos protektoriaus gylio rodmenų. Be to, iš darbuotojos Raimondos Ambrulevičienės paaiškinimo matyti, kad minėta teritorija nėra saugoma aikštelė, o aktą pasirašė ne sargas, kaip nurodo pareiškėjos atstovė, o pareiškėjo atstovas, turėjęs transporto priemonės raktus ir dokumentus.

Norėdamas paneigti pareiškėjo atstovės argumentus neva nėra jokių duomenų, kad elektroninis matuoklis atitinka jam keliamus reikalavimus, kad jis kokybiškas ir kad atlikta jo patikra, draudikas nurodė esąs savo srities profesionalas, todėl visi naudojami prietaisai yra tinkami, kokybiški ir atitinka keliamus reikalavimus, o pareiškėjo atstovė kreipimesi išreiškia tik tam tikrus subjektyvius apmąstymus dėl matuokliui keliamų reikalavimų neatitikties teisės aktų reikalavimas, tačiau nepateikia jokių objektyvių duomenų, kad iš tikrųjų padangų protektoriaus gylio matuoklis neatitinka nustatytų standartų arba yra nekokybiškas. Draudikas pabrėžė, kad matavimai atlikti kelis kartus, be to, pareiškėjo atstovas dėl matuoklio nereikškė jokių pastabų, o iš padangų nuotraukų akivaizdžiai matyti, kad padanga (-os) yra plika (-os). Dėl šios priežasties visi šie pareiškėjo išdėstyti argumentai, draudiko nuomone, yra nepagrįsti jokiais objektyviais duomenimis ir nesąžiningi, todėl turi būti atmesti.

Atsakydamas į pareiškėjo argumentus, kad 2014 m. lapkričio 19 d. buvo atlikta automobilio „Toyota“ techninė apžiūra, kuri galiojo iki 2016 m. lapkričio 15 d., ir kad 2016 m. kovo 30 d. būtent su tomis pačiomis padangomis buvo atlikta techninė apžiūra, kurios metu konstatuota, kad transporto priemonė atitinka techninius reikalavimus ir techninės apžiūros galiojimo laikas pratęstas iki 2018 m. kovo 30 d, pažymėjo, kad vien tai, kad transporto priemonės techninė apžiūra atliekama kas 2 metus, nereiškia, kad minėtą laikotarpį transporto priemonė negali tapti techniškai netvarkinga. Šiuo atveju nustatyta, kad įvykio metu minėta transporto priemonė negalėjo būti eksploatuojama, nes ji neatitiko bendrųjų motorinių transporto priemonių ir jų priekabų eksploatavimo reikalavimų, todėl eismo įvykio dieną buvo techniškai netvarkinga. Taip pat draudikas atkreipė dėmesį į tai, kad pareiškėjas nepateikė jokių objektyvių

įrodymų, pagrindžiančių, kad atliekant techninę apžiūrą transporto priemonė buvo su tomis pačiomis padangomis, kurios buvo eismo įvykio dieną. Pažymėtina, kad nuo paskutinės draudiko atliktos apžiūros, t. y. nuo 2015 m. gruodžio 14 d., iki 2016 m. kovo 30 d. (techninės apžiūros atlikimo data) praėjo daugiau nei 3 mėnesiai, per tą laikotarpį draudėjo transporto priemonė turėjo būti suremontuota, nes po 2015 m. gruodžio 2 d. įvykusio eismo įvykio automobilis objektyviai nebūtų atitikęs techninių reikalavimų, todėl galėjo būti pakeistos ir padangos. Be to, draudikas pabrėžė, kad pareiškėjas jį telefonu informavo, kad automobilio „Toyota“ padangų, su kuriomis įvyko eismo įvykis, nebėra, todėl akivaizdu, kad transporto priemonė po remonto buvo eksploatuojama su kitomis padangomis. Manytina, kad visi minėti pareiškėjo argumentai objektyviai nepagrindžia teiginio, kad 2015 m. gruodžio 2 d. įvykusio įvykio metu transporto priemonė buvo techniškai tvarkinga ir atitiko teisės aktuose numatytus reikalavimus.

Norėdamas pakomentuoti pareiškėjo pateiktą turto vertintojo J. Pikūno parengtą 2015 m. gruodžio 30 d. vertinimo ataskaitą, kurioje nurodyta, kad transporto priemonės padangos atitinka Kelių eismo taisyklių (toliau - KET) reikalavimus, draudikas pažymėjo, kad joje nepriklausomas turto vertintojas automobilio „Toyota“ padangas įvertino tik apytiksliai, todėl, draudiko nuomone, ataskaitoje išdėstyti duomenys yra netikslūs ir neteisingi. Draudikas vertino tikslų kiekvienos automobilio „Toyota“ padangos protektoriaus gylį ir jį nustatė milimetro šimtosios dalies tikslumu, o nepriklausomas turto vertintojas tik apytiksliai konstatavo, kad visų automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis yra 3 milimetrai ir jos atitinka KET reikalavimus. Dėl šios priežasties, manytina, kad nepriklausomo turto vertintojo ataskaitoje nurodyti netikslumai yra esminiai, dėl jų tarp šalių ir kyla ginčas, todėl šiuo atveju J. Pikūno vertinimo ataskaitoje išdėstytais duomenimis dėl automobilio „Toyota“ protektoriaus gylio vadovautis būtų neteisinga.

Draudikas nesutinka su pareiškėjo pateikta 2016 m. birželio 2 d. eksperto R. Švarco išvada, kurioje ekspertas aiškiai pažymėjo, kad nėra jokio pagrindo teigti, kad toks minimalus kairiojo galinio rato padangos protektoriaus gylio nuokrypis techniniu požiūriu galėjo arba turėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui. Draudiko darbuotojai turi ilgametę darbo patirtį ir tinkamą kvalifikaciją. Įvertinę minėto specialisto išvadoje išdėstytus duomenis, jie nustatė, kad išvada parengta neįvertinus visos surinktos medžiagos ir faktinių aplinkybių. Ekspertas išvadoje remiasi eismo įvykio deklaracija, prašymu išmokėti draudimo išmoką, techninės apžiūros kortelėmis ir pažyma apie hidrometeorologines sąlygas, tačiau nevertina administruojant žalos bylą draudiko surinktų įrodymų, pagrindžiančių automobilio „Toyota“ padangų būklę, t. y. nuotraukų, iš kurių matyti padangų nusidėvėjimas. Dėl šios priežasties manytina, kad ekspertas R. Švarcas darydamas išvadą negalėjo tiksliai nustatyti, ar būtent tokios padangos galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui. Šiuo atveju netinkamas padangos protektoriaus gylis turėjo tiesioginės įtakos pačiam transporto priemonės sukibimui su važiuojamąja dalimi. Draudiko nuomone, įvertinus įvykį, akivaizdu, kad yra priežastinis ryšys, todėl manytina, kad eksperto R. Švarco 2016 m. birželio 2 d. pateikta specialisto išvada nėra pagrįsta visais administruojant žalos bylą surinktais duomenimis, todėl yra neteisinga ir nepagrįsta.

Draudiko įpareigotas įmonės darbuotojas Mindaugas Stakėnas, turintis ekspertinio darbo stažą nuo 1995 metų, dar kartą įvertino visus administruojant žalos bylą surinktus duomenis ir 2016 m. birželio 29 d. parengė ekspertinę pažymą Nr. 1655989. Joje aiškiai nurodyta, kad matuojant padangų protektoriaus gylį buvo nufotografuota ne labiausiai nudilusi vieta. Dėl šios priežasties tikėtina, kad automobilio protektoriaus mažiausias gylis gali būti dar mažesnis, nei išmatuota abiejų apžiūrų metu. Be to, draudiko darbuotojas, įvertinęs pačią automobilio „Toyota“ padangų būklę, taip pat nustatė, kad padangų protektoriaus grioveluose matomi suaižėjimai. Tai rodo, kad padanga jau seniai eksploatuojama ir yra prasidėjęs padangos gumos irimo procesas. Ilgalaikės eksploatacijos metu padangos guma praranda sukibimo su kelio danga savybes, nes guma laikui bėgant kietėja. Šios savybės praradimas ypač svarbus esant slidžiai kelio dangai, nes, esant ir taip silpnam sukibimui, kuo kietesnės padangos, tuo sukibimas su danga yra mažesnis. Taigi, manevruojant ant slidžios kelio dangos, net ir nedidelis padangų sukibimo su danga sumažėjimas gali turėti įtakos automobilio stabilumo praradimui. Be to, protektoriaus blokelių įpjovos vietomis visiškai išdilusios arba jų likutis minimalus. Minėtų įpjovų paskirtis – pagerinti

padangų sukibimą ant slidžios kelio dangos. Taigi, minėtų įpjovų nudilimas taip pat galėjo turėti įtakos padangų sukibimo su slidžia kelio danga sumažėjimui.

Atsižvelgdamas į tai, kas buvo išdėstyta, draudikas mano įrodęs, kad automobilio „Toyota“ padangų būklė turėjo tiesioginę ir esminę reikšmę eismo įvykio kilimui. Dėl šios priežasties draudikas teisingai ir pagrįstai vadovavosi Taisyklių 8.1.5 papunkčiu ir teisėtai atsisakė išmokėti draudimo išmoką.

Pasisakydamas dėl draudimo išmokos dydžio draudikas nurodė, kad jam nebuvo pateikti remonto faktą ir dydį patvirtinantys įrodymai, todėl draudimo išmoka apskaičiuota pagal Taisyklių 9.6.1.1 papunktį. 2015 m. gruodžio 2 d. pareiškėjas kreipėsi į draudiką, šis įvertino transporto priemonės sugadinimus ir sudarė teorinę apgadintos pareiškėjo transporto priemonės remonto sąmatą. Pareiškėjas nesutiko su draudiko apskaičiuotu teoriniu nuostolio dydžiu, todėl draudikui pateikė nepriklausomo turto vertintojo J. Pikūno sudarytą 2015 m. gruodžio 30 d. vertinimo ataskaitą. Gavęs minėtą ataskaitą draudikas nustatė, kad ji sudaryta nesiremiant tarp šalių sudarytos draudimo sutarties bei Taisyklių principais, nes pareiškėjo pateiktoje nepriklausomo turto vertintojo ataskaitoje nurodytos dalių kainos neatitinka rinkoje vyraujančių vidutinių dalių kainų (akivaizdžiai per didelės), nepriklausomas turto vertintojas nustatė kur kas didesnę remonto darbų įkainį, t. y. 25,00 Eur už darbo valandą, nors rinkoje vyrauja tik 21–22 Eur už darbo valandą. Įvertinę minėtą ataskaitą, draudiko darbuotojai taip pat nustatė, kad ji sudaryta neteisingai, nes skiriasi nepriklausomo turto vertintojo ataskaitoje pateikta sąmata ir „Audatex“ programa sudaryta transporto priemonės remonto sąmata. Draudikas pažymėjo, kad jeigu pareiškėjas transporto priemonę suremontuotų ir pateiktų tai patvirtinančius dokumentus, draudikas atlygintų realias pareiškėjo patirtas išlaidas, apskaičiuotas pagal iš anksto suderintus darbus ir detalių kainas, tačiau pareiškėjas pasirinko draudimo išmokos apskaičiavimo būdą pagal teorinę sąmatą, todėl draudikas ėmėsi visų priemonių, kad būtų nustatytas realus ir tikslus pareiškėjo patirtas nuostolis (CK 6.251 str.).

Norėdamas tiksliai ir nešališkai nustatyti žalos dydį, draudikas kreipėsi į servisus (turinčius teisę remontuoti automobilius), siekdamas atlikti rinkos tyrimą ir gauti realius ir objektyvius komercinius remonto pasiūlymus. Paklausimai išsiųsti trims automobilių remonto įmonėms, kad būtų įvertintos ir sudarytos tikslios minėto automobilio remonto sąmatos. Draudikas gavo trijų autoservisų komercinius pasiūlymus (UAB „Akste autoservisas“ – 1 572,34 Eur, UAB „Remartas“ – 2 149,29, UAB „Meistritas“ – 2 213,33 Eur). Draudikas pabrėžė, kad šie autoservisų pasiūlymai yra ne teoriniai, o realūs, t. y. už tokią sumą autoservisas įsipareigoja suremontuoti pareiškėjo automobilį. Dėl šios priežasties draudikas, įvertinęs komercinių servisų pasiūlymus, remdamasis šalių sudaryta sutartimi, pareiškėjo nuostolio dydį apskaičiavo pagal vidurinę autoservisų pateiktą sąmatą (2 149,29 Eur). Draudikas pažymėjo ir tai, kad, apskaičiuodamas galutinę draudimo išmoką (jei įvykis būtų pripažintas draudžiamuoju), taip pat įvertino ir tai, kad, pagal sudarytos draudimo sutarties nuostatus, pareiškėjui taip pat privalo būti taikoma ir 115,00 Eur besąlyginė išskaita (numatyta draudimo liudijime). Dėl šios priežasties draudikas, jei įvykis būtų pripažintas draudžiamuoju, pareiškėjui išmokėtų 2 034,29 Eur 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 (2016 m. sausio 28 d. redakcija) patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių (toliau – Taisyklės) 45 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 pateiktų įrodymų vertinimą, kurio pagrindu priimamas sprendimas.

Įvertinus ginčo šalių Lietuvos bankui nurodytus argumentus darytina išvada, kad ginčas iš esmės kyla dėl įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju ir draudimo išmokos mokėjimo.

Pareiškėjas reiškia reikalavimą rekomenduoti draudikui išmokėti draudimo išmoką. CK 6.987 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad draudimo sutartimi draudikas įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką sumokėti draudėjui arba trečiajam asmeniui, kurio naudai sudaryta sutartis, įstatyme arba draudimo sutartyje nustatytą draudimo išmoką, apskaičiuotą įstatyme arba draudimo sutartyje nustatyta tvarka, jeigu įvyksta įstatyme arba draudimo sutartyje nustatytas draudžiamasis įvykis.

Aukščiausiojo teismo praktikoje pažymėta, kad draudimo sutartimi draudimo objektui suteikiama apsauga, tačiau ji nėra absoliuti – draudikas, prisiimdamas draudimo riziką, nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtomis draudimo rūšies taisyklėmis, tiek draudimo liudijime aptartomis individualiomis sąlygomis. Draudimo taisyklėse nustatomi atvejai, kurie laikytini draudžiamaisiais įvykiais, taip pat kurie tokiais nelaikytini (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2012 m. kovo 13 d. nutartis, priimta civilinėje byloje UAB „Vitulas“ v. UAB DB „Ergo Lietuva“, bylos Nr. 3K-3-91/2012; 2009 m. birželio 15 d. nutartis*).

Draudimo įstatymo 98 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad draudikas privalo tirti aplinkybes, būtinas draudžiamojo įvykio faktui, padariniams ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dėdamas reikiamas pastangas; 3 dalyje – kad draudikas neturi teisės: 1) išmokėti draudimo išmoką ar atsisakyti ją išmokėti, neįsitikinęs draudžiamojo įvykio buvimu; 2) atsisakyti išmokėti draudimo išmoką, nepatikrinęs visos jam prieinamos informacijos. Taigi pagrindas draudimo išmokai sumokėti yra faktas, patvirtinantis draudžiamojo įvykio buvimą. Atsižvelgiant į tai, sprendžiant dėl pareiškėjo pateikto reikalavimo pagrįstumo turi būti nustatyta, ar įvyko draudžiamasis įvykis.

Pagal Taisyklių 45 punktą, kiekviena ginčo šalis privalo įrodyti tas aplinkybes, kuriomis remiasi kaip savo reikalavimų arba atsikirtimų pagrindu, išskyrus atvejus, kai remiamasi aplinkybėmis, kurių nereikia įrodinėti. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad draudikas privalo įrodyti aplinkybes, atleidžiančias jį nuo draudimo išmokos išmokėjimo ar suteikiančias teisę sumažinti draudimo išmoką. Pažymėtina, kad įstatyme ir konkrečiose draudimo rūšies taisyklėse nustatomos išimtys, kai draudėjo patirta žala visiškai arba iš dalies nekompensuojama, dėl to, draudėjui kreipusis dėl draudimo išmokos mokėjimo, draudikas turi teisę jos visiškai arba iš dalies nemokėti. Tokią teisę draudikas turi nedraudžiamojo įvykio atveju, draudžiamajam įvykiui įvykus dėl įstatyme numatytos draudėjo kaltės formos, draudėjui pažeidus draudimo sutarties sąlygas, kitais nustatytais atvejais.

Taisyklių, esačių šalių sudarytos draudimo sutarties dalimi, 7.1 papunktyje nustatyta, kad draudžiamasis įvykis –tai apdraustos transporto priemonės sunaikinimas arba sugadinimas dėl bet kokių staiga ir netikėtai įvykusių atsitikimų arba transporto priemonės vagystė, pasireiškianti kaip transporto priemonės ar atskirų jos dalių pagrobimas arba užvaldymas plėšimo būdu, išskyrus įvykius, šiose Taisyklėse įvardytus kaip nedraudžiamieji.

Sprendime jau buvo minėta, kad pareiga įrodyti, kad įvykis, dėl kurio pareiškėjas reikalauja draudimo išmokos, yra nedraudžiamasis, t. y. eismo įvykis kilo ne dėl išorinių jėgų poveikio, o dėl apdrausto automobilio techninės būklės, kilo draudikui. Draudikas, atsisakydamas mokėti draudimo išmoką, remiasi automobilio „Toyota“ valdytojo po eismo įvykio pateiktais paaiškinimais apie eismo įvykio aplinkybes. Automobilio valdytojas paaiškino, kad „buvo labai slidu, sumėtė automobilį, bandžiau išlaviruoti, automobilis pradėjo suktis 360 laipsnių kampu, automobilio galu kliudėm priešpriešiais atvažiuojantį automobilį, po susidūrimo įlėkėm į griovį.“ Be to, draudikas remiasi ir po eismo įvykio atliktomis automobilio „Toyota“ apžiūromis ir 2015 m. gruodžio 8 d. ir 2015 m. gruodžio 14 d. po apžiūros surašytais transporto priemonės techninės apžiūros aktais. Juose nurodyta, kad automobilio „Toyota“ galinės kairės pusės padangos protektoriaus gylis yra mažesnis už minimalų leistiną, todėl neatitinka teisės aktų reikalavimų, o kitų padangų protektoriaus gylis yra artimas minimaliam leistinam, todėl pareiškėjas eksploatavo transporto priemonę, kuri yra techniškai netvarkinga, o tai tiesiogiai lėmė, kad automobilis „Toyota“ susimėtė ir nuslydo. Draudikas taip pat remiasi 2016 m. birželio 29 d. draudiko žalų eksperto Mindaugo Stakėno sudaryta ekspertine pažyma. Išnagrinėjus po eismo įvykio padarytas padangų nuotraukas, daroma išvada, kad „fotografijose, fiksuojant padangų protektorius gylį

nurodoma, kad protektoriaus gylis buvo matuojamas ne stipriausioje jo nudilimo vietoje, todėl tikėtina, kad mažiausias protektoriaus gylis gali būti dar mažesnis nei išmatuota pirminės apžiūros metu.“ Ekspertas pabrėžė, kad patikrinti užfiksuotų duomenų nėra galimybės, nes automobilio „Toyota“ vairuotojas nurodė, kad automobilio padangas išmetė. Ekspertas taip pat nurodė, kad „padangų protektoriaus grioveluose gumeje matomi suaižėjimai, o šis požymis rodo, kad yra prasidėjęs padangos irimo procesas.“ Ekspertas pabrėžė, kad „ilgalaikės eksploatacijos metu padangos suma praranda savo sukibimo su kelio danga savybes, nes guma laikui bėgant kietėja <...>, o ši savybė yra itin svarbi esant slidžiai kelio dangai, nes esant silpnam sukibimui, kuo kietesnės padangos tuo sukibimas su danga yra mažesnis, todėl manevruojant ant slidžios kelio dangos net ir nedidelis padangų sukibimo su danga sumažėjimas, gali turėti įtakos automobilio judesio stabilumui.“ Ekspertas taip pat konstatavo, kad „protektoriaus blokelių įpjovos vietomis yra pilnai išdilusios arba jų likutis yra minimalus, o šių įpjovų nudilimas taip pat galėjo turėti įtakos padangų sukibimo su slidžia kelio danga sumažėjimui.“ Apibendrinęs šiuos duomenis, ekspertas padarė išvadą, kad automobilio „Toyota“ padangų būklė galėjo turėti įtakos automobilio „Toyota“ judesio stabilumui ir 2015 m. gruodžio 2 d. eismo įvykio kilimui.

Pareiškėjas savo reikalavimą grindžia tuo, kad draudikas neįrodė, jog automobilio „Toyota“ galinio kairio rato padangos protektoriaus gylis yra 2,85 mm, nes iš draudiko pateiktų dokumentų, 2015 m. gruodžio 8 d. bei 2015 m. gruodžio 14 d. automobilio „Toyota“ techninių apžiūros aktų bei pateiktų nuotraukų neįmanoma nustatyti, kokio konkrečiai automobilio padangos buvo fotografuojamos, taip pat neįmanoma nustatyti, ar padangų protektoriaus gylis buvo išmatuotas laikantis visų taisyklių ir reikalavimų, Pareiškėjo teigimu, draudiko pateikti apžiūrų aktai bei nuotraukos tik įrodo, kad padangų protektoriaus gylio matavimas atliktas netinkamai, nekokybiškai nesilaikant teisės aktų reikalavimų. Pareiškėjas, kaip įrodymą, kad automobilis „Toyota“ buvo techniškai tvarkingas, pateikia 2014 m. lapkričio 19 d. automobilio „Toyota“ techninės apžiūros ataskaitą. Joje konstatuota, kad transporto priemonė atitinka visus techninius reikalavimus, o techninė apžiūra galioja iki 2016 m. lapkričio 15 d. Papildomai pareiškėjas remiasi 2016 m. kovo 30 d. po eismo įvykio atlikta automobilio „Toyota“ technine apžiūra ir surašytu techninės apžiūros aktu, kuriame konstatuota, kad transporto priemonė atitinka techninius reikalavimus. Pareiškėjas taip pat remiasi 2015 m. gruodžio 30 d. turto vertintojo J. Pikūno transporto priemonės apžiūros aktu, kuriame, be kita ko, nurodyta, kad visų automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis yra 3 mm.

Siekdamas paneigti priežastinį ryšį tarp galbūt netinkamo automobilio „Toyota“ galinio kairio rato padangos protektoriaus gylio ir kilusio eismo įvykio, pareiškėjas remiasi 2016 m. birželio 2 d. specialisto R. Švarco atlikta specialisto išvada, kurioje konstatuota, kad, darant prielaidą, kad automobilio „Toyota“ galinio kairiojo rato padangos protektoriaus gylis eismo įvykio metu buvo 2,85 mm, o kitų ratų padangų protektoriaus gylis buvo didesnis nei 3,00 mm, nėra jokio pagrindo teigti, kad toks minimalus kairiojo galinio rato padangos protektoriaus gylis 0,15 mm nuokrypis nuo reikalaujamo 3,00 mm gylis techniniu požiūriu turėjo arba galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui.

Vertinant pareiškėjo argumentus, kad draudikas neįrodė, jog galinio kairio rato padangos protektoriaus gylis neatitinka reikalavimų, atlikdamas protektoriaus gylio matavimus draudikas nesilaikė teisės aktų reikalavimų, pažymėtina, kad draudikas automobilio „Toyota“ apžiūrą atliko iš karto po eismo įvykio ir pareiškėjo atstovui dalyvaujant. Ir 2015 m. gruodžio 8 d., ir 2015 m. gruodžio 14 d. transporto priemonės techninės apžiūros aktus pasirašė ir draudikas, ir pareiškėjo atstovas. Abiejuose aktuose nurodyta, kad apžiūrimas automobilis „Toyota“. Pasirašydamas šiuos aktus, pareiškėjo atstovas nenurodė nesutinkąs su draudiko atliktais automobilio „Toyota“ apžiūros rezultatais, kad atlikta ne automobilio „Toyota“ apžiūra ar kad atlikta apžiūra neatitiko teisės aktų reikalavimų. Pareiškėjo atstovė, nurodydama, kad draudiko prietaisas, kuriuo buvo matuojamas padangų protektoriaus gylis, neatitiko teisės aktų reikalavimų, o padangų protektoriaus gylis buvo atliktas nekokybiškai, netinkamai, nesilaikant reikalavimų, nepateikė jokių įrodymų, galinčių pagrįsti šį teiginį. Mėgindamas paneigti draudiko apžiūros aktuose nustatytus automobilio „Toyota“ padangų protektoriaus gylis duomenis, pareiškėjas, remiasi

specialisto J. Pikūno surašytu 2015 m. gruodžio 30 d. transporto priemonės apžiūros aktu, kuriame nurodoma, kad visų automobilio padangų protektoriaus gylis yra 3 mm. Vertinant šio specialisto išvadą, reikėtų pažymėti, kad padangų protektoriaus gylio skaičiai yra suapvalinti iki vienetų, o draudiko pateikti padangų protektoriaus gylio matavimai yra nurodyti skaičių dešimtosiomis dalimis, jie buvo užfiksuoti iš karto po įvykio, dalyvaujant pareiškėjo atstovui. Taigi, vertintina, kad draudiko atlikti matavimai yra detalesni, o specialisto J. Pikūno pateikti padangų protektoriaus gylio matavimai yra tik apytiksliai. Be to, specialisto J. Pikūno apžiūra buvo atlikta siekiant nustatyti ne eismo įvykio kilimo priežastį, o automobilio „Toyota“ vertę, todėl šis įrodymas negali patikimai pagrįsti eismo įvykio kilimo priežasties. Remiantis pirmiau išdėstytais argumentais, galima teigti, kad pareiškėjas nepaneigė draudiko 2015 m. gruodžio 14 d. transporto priemonės techninės apžiūros akte nustatyto galinio kairio rato padangos protektoriaus gylio neatitikties minimaliam teisės aktais leistinam.

Pažymėtina, kad pareiškėjas, teigdamas, kad automobilio „Toyota“ techninė būklė atitiko teisės aktų reikalavimus ir ją buvo galima eksploatuoti, remiasi 2014 m. lapkričio 19 d. transporto priemonės techninės apžiūros aktu, kuriame konstatuota, kad automobilis „Toyota“ yra techniškai tvarkingas ir tinkamas eksploatuoti iki 2016 m. lapkričio 15 d. Taip pat pareiškėjas remiasi ir po eismo įvykio 2016 m. kovo 30 d. atliktos automobilio „Toyota“ techninės apžiūros aktu, kuriame konstatuojama, kad automobilis „Toyota“ yra techniškai tvarkingas. Vertinant šiuos įrodymus, kaip pagrindžiančius automobilio „Toyota“ padangų atitiktį teisės aktų reikalavimams eismo įvykio dieną, galima teigti, kad faktas, kad automobilis turėjo išduotą galiojantį techninės apžiūros taloną, nepaneigia draudiko nustatyto fakto, kad eismo įvykio metu galinės kairio rato padangos protektoriaus gylis buvo mažesnis už minimalų leistiną.

Pareiškėjas, siekdamas įrodyti, kad net ir galima galinio kairio rato padangos protektoriaus gylio neatitiktis minimaliam leistinam 0,15 mm reikalavimui, negalėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui, remiasi eksperto R. Švarco 2016 m. birželio 2 d. išvada, kurioje konstatuota, kad, darant prielaidą, kad automobilio „Toyota“ galinio kairiojo rato padangos protektoriaus gylis eismo įvykio metu buvo 2,85 mm, o kitų ratų padangų protektorius gylis buvo didesnis nei 3,00 mm, nėra jokio pagrindo teigti, kad toks minimalus kairiojo galinio rato padangos protektoriaus gylio nuokrypis 0,15 mm nuo reikalaujamo 3,00 mm gylio techniniu požiūriu turėjo arba galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui. Vertinant šią specialisto išvadą kaip įrodymą, reikėtų pažymėti, kad išvada daroma remiantis pateikta eismo įvykio medžiaga – eismo įvykio deklaracija, prašymu išmokėti draudimo išmoką, techninės apžiūros rezultatų kortele, vairuotojo pažymėjimu, pažyma apie hidrometeorologines sąlygas, tačiau specialisto išvada padaryta neįvertinus automobilio „Toyota“ padangų būklės.

Draudikas, mėgindamas pagrįsti priežastinį eismo įvykio ir automobilio „Toyota“ techninės būklės ryšį, tarp remiasi draudiko žalų eksperto Mindaugo Stakėno 2016 m. birželio 29 d. sudaryta ekspertine pažyma, kurioje konstatuota, kad automobilio „Toyota“ padangų būklė galėjo turėti įtakos automobilio „Toyota“ judesio stabilumui ir šio eismo įvykio kilimui. Įvertinus faktą, kad abiem ekspertams automobilio padangos nebuvo pateiktos pakartotinai apžiūrai, nes, kaip nurodė draudiko ekspertas, pareiškėjas jas išmetė, ir įvertinus tai, kad padangų būklė turi esminę reikšmę šio ginčo atveju, o pareiškėjo specialisto R. Švarčo išvada padaryta neišanalizavus automobilio padangų būklės, darytina išvada, kad draudiko žalų eksperto Mindaugo Stakėno 2016 m. birželio 29 d. parengta išvada, kad automobilio „Toyota“ padangų būklė galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui, yra tikslesnė. Pažymėtina, kad pareiškėjas nepateikė padangų specialistams pakartotinai iširti, esant tarp šalių ginčui, nesiėmė priemonių, kad specialistams būtų sudarytos sąlygos detaliau ir nuodugniau jas apžiūrėti ir priežastiniam ryšiui nustatyti.

Kaip jau buvo minėta, ginčas Lietuvos banke nagrinėjamas laikantis rungimosi principo. Šiuo atveju pareiškėjas ir draudikas privalo įrodyti tas aplinkybes, kuriomis remiasi kaip savo reikalavimų ir (ar) atsikirtimų pagrindu, išskyrus atvejus, kai yra remiamasi aplinkybėmis, kurių nereikia įrodinėti. Įvertinus šalių pateiktus faktinius duomenis ir juos pagrindžiančius įrodymus, pažymėtina, kad draudikas atliko išsamų aplinkybių tyrimą ir atidžiai apžiūrėjo automobilį, atliko

ekspertizę ir išdėstė išvadas, pagrindžiančias automobilio techninę būklę eismo įvykio metu, ir įrodė priežastinį automobilio „Toyota“ techninės būklės ir eismo įvykio kilimo ryšį.

Atsižvelgiant į tai, kas buvo išdėstyta ir į ginčo šalių rungimosi principą, laikytina, kad draudikas įrodė sąlygas, būtinas įvykį pripažinti nedraudžiamuoju pagal Taisyklių 8.1.5 papunktį. Kadangi įvykis pripažintas nedraudžiamuoju, draudikui nekyla pareiga mokėti draudimo išmokos, todėl dėl draudimo išmokos dydžio sprendime nepasisakoma.

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 bei 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 G. V. 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.

L. e. Finansinių paslaugų ir rinkų priežiūros
departamento direktoriaus pareigas

Vaidas Cibas