



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

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

2021-10-28 Nr. 429-389
Vilnius

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

N u s t a t y t a:

2021 m. vasario 5 d. įvyko eismo įvykis, kurio metu susidūrė pareiškėjos valdytas jai priklausantis automobilis *Mercedes Benz E500* (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*) ir Z. Z. (Z. Z.) valdomas automobilis *Chrysler Voyager* (valst. Nr. *(duomenys neskelbtini)*) (automobilio draudėjas – A. A. (A. A.)), važiuojęs ta pačia eismo juosta ir kryptimi ir atsitrenkęs į pareiškėjos automobilio galinę dalį. Eismo įvykio dalyviai įvykį įformino užpildę eismo įvykio deklaraciją, joje atsakomybę už eismo įvykį savo parašu patvirtino automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas.

2021 m. vasario 8 d. pareiškėja kreipėsi į šio automobilio valdytojų civilinę atsakomybę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu apdraudusį draudiką ir pranešė apie įvykį: nurodė, kad važiuodama iš *(duomenys neskelbtini)* link *(duomenys neskelbtini)* turėjo sukkti *(duomenys neskelbtini)* kryptimi, tačiau į ją iš galo atsitrenkė kitas automobilis. Draudikas pradėjo žalos administravimo procedūrą, pradėjo rinkti informaciją apie įvykį bei jo padarinius.

Kadangi pranešimas apie įvykį buvo pateiktas per draudiko partnerį, 2021 m. vasario 9 d. draudikas telefonu susisieikė su pareiškėja dėl įvykio aplinkybių patikslinimo, šalys susitarė, kad bus pateiktos automobilio nuotraukos, ir aptarė automobilio apžiūros galimybes. Pokalbio metu iš esmės buvo pakartotos pirmiau nurodytos aplinkybės, taip pat pareiškėja nurodė, kad žmonės per eismo įvykį nenukentėjo, savo kaltę pripažino automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas. Pareiškėja taip pat nurodė, kad draudimo išmoką labiau pageidautų gauti pinigais.

Tą pačią dieną apie įvykį draudikui telefonu pranešė ir automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas, jis paaiškino, kad, važiuodamas paskui pareiškėjos automobilį apie 30–40 metrų atstumu prasilenkė su priešinga kryptimi važiuoju kitu automobiliu ir, šiam „nuo kelio pakėlus sniegą“, nepastebėjo, kad pareiškėjos automobilis sustojo atlikti posūkio, todėl atsitrenkė į jo galą. Vairuotojas taip pat nurodė, kad automobilį buvo pasiskolinęs, tačiau paprašė reikiamus užpildyti dokumentus el. paštu siųsti jam pačiam. 2021 m. vasario 15 d. pareiškėja pateikė draudikui rašytinį prašymą išmokėti draudimo išmoką, jame pateiktas trumpas įvykio aprašymas: „Sustojus posūkyje į *(duomenys neskelbtini)* kaimą, pagrindiniame kelyje praleisti priešpriešinį automobilį, pajutau smūgį į automobilio galą.“

2021 m. kovo 10 d. draudikas telefonu susisieikė su pareiškėja tam, kad pasitiksintų įvykio aplinkybes. Pareiškėja paaiškino važiuojusi pro *(duomenys neskelbtini)* į *(duomenys neskelbtini)* pas draugę. Prieš sukdamą į kairę, sustojo praleisti priešais važiuojančio automobilio, tačiau vos tik šis pravažiavo, į ją atsitrenkė iš paskos važiuojęs automobilis. Nuotraukų įvykio vietoje nedarė, nes buvo tamsu. Po susidūrimo automobilis buvo nustumtas į priekį apie 8–10 metrų, kitas automobilis sustojo ant kelio, apie 4 metrus nuo pareiškėjos automobilio, automobiliai stovėjo vienas paskui kitą. Pareiškėja taip pat nurodė, kad automobilio *Chrysler Voyager* vairuotoją kelis kartus yra mačiusi, nes miestelis (*(duomenys neskelbtini)*) nedidelis, bet nežino, ar jis gyvena *(duomenys neskelbtini)*, ar kažkur netoliese.

2021 m. kovo 10 d. draudikas telefonu taip pat susisieikė su automobilio *Chrysler Voyager* vairuotoju. Šis nurodė automobilį pasiskolinęs iš pažįstamo asmens vardu A.¹. Apie 70 km per

¹ Ar vairuotojas turėjo omenyje faktinį automobilio draudėją A. A., ar kitą asmenį, byloje nenustatyta.

val. greičiu, gal šiek tiek greičiau, esant nelabai geroms oro sąlygoms, važiavo nuo (*duomenys neskelbtini*) link (*duomenys neskelbtini*), iš priešingos eismo pusės važiuojęs automobilis „pakėlė ant kelio buvusį sniegą“, dėl to pablogėjo matomumas ir jis nepastebėjo priešais sustojusio pareiškėjos automobilio. Pamatęs priešais sustojusį automobilį, ik kurio buvo likęs apie 10 metrų atstumas, pradėjo stabdyti, tačiau sustoti nespėjo. Po susidūrimo eismo įvykio vietos nefotografavo, bet atsimena, kad automobilis *Mercedes Benz E500* po susidūrimo nuriedėjo 5 ar daugiau metrų į priekį, o tarp automobilių buvo apie 2 metrų atstumas. Taip pat paaiškino, kad kito automobilio vairuotoją „iš akies“ pažįsta, nes (*duomenys neskelbtini*) visi visus pažįsta, bet nebendruoja. Draudiko ekspertui pasiteiravus, ar jis apgadintą automobilį nupirks iš savininko, *Chrysel Voyager* vairavęs asmuo nurodė, kad nežino, bet prieš savaitę matėsi su savininku ir šis nurodė, kad galbūt pirsks naują automobilį.

2021 m. kovo 10 d. draudikas telefonu susisiekė ir su automobilio *Chrysler Voyager* draudėju. Šis paaiškino nieko nežinąs apie minėtą įvykį, eismo įvykį sukėlusio automobilio neturi, nes jį pasiėmė buvusi sutuoktinė ir prieš mėnesį ar kelis pardavė pažįstamam asmeniui. Iki tol automobilis stovėjo nenaudojamas. Pirkimo ir pardavimo sutarties nurodė neturįs, tačiau mano, kad automobilis galėjo kainuoti apie 500 Eur. Taip pat paaiškino, kad automobilis buvo parduotas ne Z. Z., šio asmens nepažįsta, o pažįstamam asmeniui Y. Y.² (toliau – Y. Y.). Draudikui nurodžius, kad kito automobilio, kuris buvo apgadintas, vairuotoja yra pareiškėja, draudėjas nurodė, kad ji yra minėto asmens žmona.

2021 m. kovo 16 d. draudikas dar kartą susisiekė su draudėju tam, kad pasitikslintų, ar draudėjas turi kokios nors naujos su įvykiu susijusios informacijos. Draudėjas nurodė, kad automobilis tikrai buvo atiduotas Y. Y., ir buvo pažadėta, kad jis „parašys kažkokį popieriuką“, tačiau jokio dokumento neišrašė ir įvyko įvykis. Draudėjas patikino nežinąs, kas yra Z. Z.: tokio asmens jis nepažįsta ir automobilio tokiam žmogui niekada neskolino.

2021 m. kovo 22 d. pareiškėja telefonu susisiekė su draudiku ir pasiteiravo, kokia nagrinėjamos žalos bylos būseną. Draudiko ekspertas nurodė, kad sprendimas nėra priimtas, nes pareiškėjos vyras buvo nusipirkęs Z. Z. paskolintą ir eismo įvykyje dalyvavusį automobilį *Chrysler Voyager* ir yra įtarimų, kad automobiliai susidūrė tyčia. Pareiškėja teigė, kad jai nerūpi, kas ir iš ko pasiskolino automobilį, rūpi jos pačios situacija. Ji teigė, kad draudikas nenori mokėti draudimo išmokos, todėl ir laiko, jog įvykis buvo tyčinis. Draudikas paaiškino, kad dėl eismo įvykio abejonių kilo dėl to, kad automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas nenurodė, kad automobilio savininkas yra pareiškėjos sutuoktinis, be to, pagal tas aplinkybes, kurias nurodė vairuotojai, įvykio mechanizmas turėjo būti šiek tiek kitoks. Toliau pokalbio metu draudiko darbuotojas dar kartą pasitikslino įvykio aplinkybes, pareiškėja paaiškino, kad įvykio metu buvo sniego, prieš susidūrimą ji sustojo praleisti priešinga kryptimi važiuojusio automobilio, jam pravažiavus vos pajudėjo ir iš karto pajuto smūgį. Kada tiksliai įvyko susidūrimas, pasakyti negalėjo, nes viskas įvyko labai greitai. Ar atsitrenkęs automobilis prieš susidūrimą buvo toli, ar ne, atsakyti taip pat negalėjo.

2021 m. balandžio 2 d. draudiko žalų tyrimo ekspertas parengė Ekspertinę pažymą Nr. 2575577 (toliau – Ekspertinė pažyma), kurioje aptariama su 2021 m. vasario 21 d. įvykiu susijusi surinkta informacija ir pateiktas įvykio aplinkybių vertinimas. Ekspertinėje pažymoje apibendrinami pareiškėjos ir automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo pateikti paaiškinimai apie įvykį, taip pat pateikiamos automobilių sugadinimų nuotraukos. Ekspertas, įvertinęs turimus duomenis, atliko eismo įvykio modeliavimą ir nurodė, kad modeliavimo rezultatai rodo, jog, eismo įvykiui įvykus vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, automobilis *Mercedes Benz E500* turėjo sustoti maždaug už 18 metrų nuo susidūrimo vietos dešinėje kelio pusėje, o automobilis *Chrysler Voyager* turėjo sustoti pasisukęs apie 45 laipsnių kampu pagal laikrodžio rodyklę maždaug už 6 metrų nuo sustojusio automobilio *Mercedes Benz E500*. Eksperto nuomone, modeliavimo rezultatai stipriai skiriasi nuo vairuotojų nurodytų aplinkybių, ir tai suteikia pagrindą teigti, kad automobiliai buvo sugadinti kitomis aplinkybėmis. Tą pačią dieną pranešimu draudikas informavo pareiškėją draudimo išmokos nemokėsiantis, nes atlikus tyrimą buvo nustatyta, kad automobiliai buvo sugadinti ne eismo įvykio dalyvių nurodytomis, o kitomis aplinkybėmis.

Pareiškėja nesutiko su draudiko sprendimu ir pateikė jam 2021 m. balandžio 12 d. pretenziją: joje nurodė, kad draudiko sprendimas nepagrįstas, deklaratyvus, neatitinka Lietuvos Respublikos teisės aktų. Pretenzijoje nurodyta, kad, pagal Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnio 8 dalį, atsisakydamas mokėti draudimo išmoką ar ją

² Bylos duomenų pagrindu nustatyta, kad draudėjo minimas asmuo, labiausiai tikėtina, yra Y. Y.

sumažindamas, draudikas privalo pateikti draudėjui, naudos gavėjui ar nukentėjusiam trečiajam asmeniui išsamų ir motyvuotą rašytinį paaiškinimą apie tokio sprendimo priežastis, tačiau draudikas jo nepateikė. Pretenzijoje taip pat teigiama, kad draudiko samprotavimai apie įvykio aplinkybes nėra pagrįsti ir tokie argumentai teismų praktikoje nepripažintini pakankamais įrodymais atsisakant mokėti draudimo išmoką. Anot pareiškėjos, draudikas savo sprendimą grindė Lietuvos Respublikos draudimo priežiūros komisijos 2004 m. balandžio 23 d. nutarimu Nr. N-47 patvirtintomis Standartinių transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutarties sąlygomis (toliau – Standartinės sąlygos), tačiau nenurodė Standartinių sąlygų punktų, kuriais vadovaujantis priimtas sprendimas. Pareiškėjos teigimu, nagrinėjamu atveju nebuvo įrodytas nė vienas iš Standartinių sąlygų 9 punkte įtvirtintų pagrindų, taip pat nebuvo nustatyta Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCPDĮ) 21 straipsnyje nurodytų papildomų atsisakymo mokėti draudimo išmoką pagrindų. Pareiškėja prašė pripažinti įvykį draudžiamuoju, nustatyti žalos dydį ir išmokėti draudimo išmoką.

2021 m. balandžio 26 d. atsakyme į pretenziją draudikas paaiškino atlikęs eismo įvykio aplinkybių tyrimą ir nustatęs, kad pareiškėjos automobilis buvo apgadintas ne eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis. Tyrimo rezultatai buvo įforminti Ekspertinėje pažymoje ir jos pagrindu buvo priimtas sprendimas. Atsakyme taip pat teigiama, kad neįtikėtina yra automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo nurodoma aplinkybė, kad jis nepastebėjo, jog pareiškėja pradėjo stabdyti automobilį dėl to, kad priešais važiuojantis automobilis „pakėlė sniegą“ ir dėl to pablogėjo matomumas. Pareiškėja, savo ruožtu, nurodė sustojusi praleisti priešais atvažiuojančio automobilio, taigi, šis, anot draudiko, negalėjo pabloginti matomumo *Chrysler Voyager* vairuotojui, nes, pareiškėjai sustojus, priešais važiuojantis dar nebuvo prie jo privažiavęs. Atlikus eismo įvykio aplinkybių modeliavimą pagal eismo įvykio dalyvių nurodytas aplinkybes kompiuterine programa *PC Crash* buvo nustatyta, kad programos nurodytos automobilių padėtys po eismo įvykio neatitinka vairuotojų nurodomų aplinkybių ir tai suteikia pagrindą teigti, kad įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis. Faktas, kad eismo įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis, nei teigia vairuotojai, draudiko manymu, yra teisinis pagrindas konstatuoti draudžiamą įvykį nebuvimą (*Vilniaus apygardos teismo 2020 m. spalio 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e2A-21-619/2020*). Be to, draudiko teigimu, prievolė mokėti draudimo išmoką kyla tik dėl tokio įvykio, dėl kurio kyla transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015*). Draudikas nurodė nesužinojęs jokių naujų aplinkybių, kurias būtų galima nagrinėti techniniu požiūriu, ir neturįs pagrindo keisti sprendimo. Draudikas papildomai nurodė apskaičiavęs 3 776 Eur žalą (automobilio vertės prieš eismo įvykį ir likutinės vertės skirtumą) ir automobilį laikęs sunaikintu (automobilio remontas ekonomiškai netikslingas).

2021 m. gegužės 13 d. Jono Pikūno individualios įmonės turto vertintojas Jonas Pikūnas pareiškėjos užsakymu atliko automobilio *Mercedes Benz E500* vertinimą, kad būtų nustatytos automobilio rinkos vertės prieš įvykį ir po jo, taip pat atkuriamoji vertė. 2021 m. gegužės 25 d. parengtoje Vertinimo ataskaitoje Nr. 21-039 (toliau – Vertinimo ataskaita) nurodyta pareiškėjos automobilio rinkos vertė prieš eismo įvykį – 5 380 Eur, vertė po eismo įvykio – 1 556 Eur, o atkuriamoji vertė – 11 296 Eur (automobilio rinkos ir likutinės vertės skirtumas – 3 824 Eur). Turto vertintojas konstatavo, kad automobilio atkūrimas iki buvusios techninės būklės yra ekonomiškai netikslingas.

2021 m. liepos 21 d. Lietuvos banke buvo gautas pareiškėjos kreipimasis su prašymu išnagrinėti šalių ginčą. Pasisakydama dėl faktinių aplinkybių, pareiškėja nurodė vykdžiusi visus draudiko reikalavimus teikti informaciją, taigi, pateikė visą žinomą arba preliminariai žinomą informaciją (nes tikslūs atstumai tarp automobilių, pasisukimų kampai ir pan. nebuvo nustatyti), tačiau gavo draudiko sprendimą atsisakyti mokėti draudimo išmoką.

Pasisakydama dėl teisinių nesutikimo su draudiko sprendimu motyvų, pareiškėja pakartojo 2021 m. balandžio 12 d. pretenzijoje nurodytas aplinkybes, taip pat pateikė papildomų argumentų. Pareiškėjos teigimu, nėra suprantama, koku pagrindu draudikas siekia įžvelgti jos nesąžiningumą, nes situacija labai paprasta ir aiški: 1) pareiškėja važiuoja pagrindiniu keliu; 2) pastebėjusi priešais atvažiuojantį automobilį, įjungė posūkio į kairę signalą ir sustojo praleisti artėjančio automobilio; 3) automobiliui pravažiavus įsitikinusi, kad sukti į kairę yra saugu, pareiškėja pradėjo manevrą, tačiau pajuto smūgį į galinę automobilio dalį. Automobilio *Crysler Voyager* vairuotojo situaciją pareiškėja nurodė matanti taip: 1) vairuotojas važiuoja pagrindiniu keliu leistinu greičiu; 2) važiuodamas prasilenkė su priešais važiuojančiu transporto priemone, kuri dėl nenuvalytos kelio dangos „pakėlė sniegą“ ir aptaškė priekinį

stiklą; 3) prasilenkus vairuotojas priekyje pastebėjo judėti pradedantį pareiškėjos automobilį, pradėjo stabdyti, tačiau nespėjo sustoti ir atsitrenkė.

Kreipimesi teigiama, kad draudikas dėl nesuprantamų priežasčių nurodo, kad pravažiuojanti kita transporto priemonė negalėjo apsunkinti matomumo automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojui. Pareiškėja nurodė nesiimanti vertinti kito automobilio vairuotojo dėmesingumo ar veiksmų vairavimo metu, tačiau, jos suvokimu, eismo įvykiai, kai vairuotojai dėl neapdairumo atsitrenkia į priešais sustojusio automobilio galinę dalį, yra dažna ir nieko nestebinanti situacija.

Pareiškėja teigė, kad draudiko Ekspertinė pažyma, kuria remtasi priimant sprendimą, taip pat yra nepagrįsta, nes: 1) modeliavimo metu naudotos aplinkybės yra išgalvotos ir neatitinka pareiškėjos nurodytų įvykio aplinkybių; 2) draudikas nepagrįstai suabsoliutino pareiškėjos ir kito eismo įvykio dalyvio duotus preliminarinius ir subjektyvius paaiškinimus apie automobilių greičius, padėtis ir pan. Anot pareiškėjos, Ekspertinės pažymos rezultatai yra netikslūs, nepatikimi ir negali būti pagrindas sprendimui pripažinti įvykį nedraudžiamuoju.

Pasisakydama dėl pirmojo argumento pareiškėja teigė, jog Ekspertinėje pažymoje pirmiausia nurodoma, kad *Chrysler Voyager* atsitrenkė į priekyje sustojusio pareiškėjos automobilio galinę dalį, tačiau vėliau nurodyta, kad pareiškėja, praleidusi priešais atvažiavusį automobilį, pradėjo judėti ir iš karto pajuto smūgį į automobilio galinę dalį. Galiausiai daroma išvada, kad pareiškėja pradėjo judėti iš karto praleidusi automobilį. Anot pareiškėjos, ji nuo pat pradžių laikėsi pozicijos, kad smūgį pajuto pajudėjusi iš vietos ir pradėjusi posūkio į kairę manevrą. Nepaisant to, Ekspertinėje pažymoje teigiama, kad *Chrysler Voyager* atsitrenkė į priekyje jo sustojusį automobilį, nors tai nėra tiesa.

Pasisakydama dėl pateiktų duomenų suabsoliutinimo, pareiškėja nurodė, kad jai nėra žinomos *Chrysler Voyager* vairuotojo nurodytos aplinkybės, todėl ji dėl jų negali pasisakyti. Tačiau draudikui nurodytos faktinės aplinkybės, jos nuomone, yra vertinamojo pobūdžio, nes nėra vienas iš eismo įvykio dalyvių neatliko tikslų automobilių atstumų ar stovėjimo pozicijų matavimų po eismo įvykio. Eismo įvykio deklaracijoje buvo pažymėta reikalaujama informacija, draudikas nereiškę pretenzijų dėl eismo įvykio deklaracijos, o telefonu pareiškėjos paklausė jos subjektyvaus vertinimo, kokiu atstumu ir kokiose maždaug pozicijose stovėjo transporto priemonės po eismo įvykio. Pareiškėja nurodė negalėjusi jų tiksliai įvardyti ir nurodžiusi apytikslius duomenis. Taigi, draudikas nepagrįstai suabsoliutino eismo įvykio dalyvių subjektyvius paaiškinimus.

Galiausiai, pateikdama poziciją dėl Ekspertinės pažymos netikslumo, pareiškėja nurodė, kad Ekspertinėje pažymoje pateikta eismo įvykio modeliavimo schema yra nepagrįsta ir sudaryta ignoruojant faktines aplinkybes, nes: 1) eismo įvykis buvo modeliuotas ant sausos dangos, nors įvykio metu oro sąlygos ir kelio būklė buvo itin prastos; 2) modeliavimas atliktas vertinant, kad automobilis *Chrysler Voyager* atsitrenkė į stovintį pareiškėjos automobilį, nors susidūrimas įvyko pareiškėjai pajudėjus iš vietos; 3) nėra žinoma, ar draudikas įvertino tai, kad pareiškėjos automobilio varas buvo pasuktas į kairę pusę; 4) draudikas, vadovaudamasis *Chrysler Voyager* vairuotojo paaiškinimais apie automobilio greitį, laikė, kad automobilis judėjo minimaliu 70 km per val. greičiu, tačiau neįvertino aplinkybės, kad automobilis buvo stabdomas.

Remdamasi kreipimesi nurodytomis aplinkybėmis, pareiškėja prašė Lietuvos banko rekomenduoti draudikui įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti jos patirtą žalą atlyginančią draudimo išmoką.

Lietuvos banke buvo gautas draudiko atsiliepimas į pareiškėjos kreipimąsi: draudikas nurodė manęs, kad priimtas sprendimas yra teisėtas ir pagrįstas. Atsiliepime draudikas pakartojo atsakyme į pareiškėjo pretenziją minėtą teismų praktiką ir laikėsi pozicijos, kad jam nekyla pareiga mokėti draudimo išmokos. Anot draudiko, TPVCAPDĮ ir Standartinėse sąlygose įtvirtinti draudimo išmokos nemokėjimo pagrindai taikomi, kai civilinė atsakomybė kyla, o šiuo atveju nenustatyta automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo civilinė atsakomybė, todėl pareiškėjos nurodyti draudimo išmokos nemokėjimo pagrindai nėra aktualūs. Draudiko nuomone, priešais pareiškėją priešinga kryptimi važiuojantis automobilis negalėjo pabloginti matomumo *Chrysler Voyager* automobilio vairuotojui, nes, pareiškėjos automobiliui sustojus, priešais važiuojantis automobilis nebuvo pravažiavęs, t. y. pareiškėja ir sustojo tam, kad praleistų dar nepravažiavusį automobilį. Sustoti praleisti pravažiavusį automobilį, anot draudiko, būtų nelogiška. Draudikas taip pat nurodė, kad žalos byloje nebuvo objektyvių duomenų, kurių pagrindų būtų galima nustatyti prieš eismo įvykį buvusį atstumą tarp susidūrusių automobilių, tačiau, įvertinus abiejų vairuotojų išdėstytas aplinkybes apie eismo įvykį ir jo padarinius,

nustatyta, kad nei vieno, nei kito automobilio vairuotojų versijos neatitinka nustatyto įvykio mechanizmo.

Pasisakydamas dėl pareiškėjos kreipimesi nurodytų aplinkybių, susijusių su pareiškėjos automobilio judėjimu prieš susidūrimą, draudikas paaiškino, kad apklausos metu pareiškėja nurodė, kad pradėdama važiuoti pajuto smūgį. Atsižvelgdamas į tai, draudikas darė išvadą, kad prieš susidūrimą pareiškėjos automobilis arba stovėjo, arba judėjo minimaliu greičiu, nes ant slidžios kelio dangos pradėdant važiuoti staigus įsibėgėjimas yra neįmanomas. Draudiko teigimu, iš nustatytos susidūrimo vietos, be kita ko, matosi, kad įvykis įvyko eismo juostoje, kuria važiavo pareiškėja, o pati pareiškėja tvirtina, kad tik pradėjo manevrą, tačiau jeigu pareiškėja būtų judėjusi, ji jau būtų išvažiavusi į kitą eismo juostą. Draudikas paaiškino, kad kuo greitesnis automobilio *Mercedes Benz E500* judėjimas būtų vertinamas atliekant skaičiavimus, tuo didesnis skirtumas būtų apskaičiuotas, palyginti su skaičiavimais, atliktais pagal vairuotojų nurodytas automobilių padėtis po eismo įvykio, todėl modeliuojant įvykį buvo vertinamos vairuotojams palankesnės aplinkybės. Tai, ar pareiškėja stovėjo, ar važiavo minimaliu greičiu (iki 5 km per val.), modeliavimui didelės reikšmės neturi, būtų tik nedidelė paklaida.

Atsižvelgdamas į pareiškėjos kreipimesi nurodytus motyvus dėl surinktos informacijos suabsoliutinimo, draudikas paaiškino nereikalaujantis iš eismo įvykio dalyvių atlikti itin tikslių matavimų. Eismo įvykio tyrėjai, anot draudiko, visada įvertina galima paklaidą ir skaičiavimams naudoja palankiausias eismo įvykio dalyviams reikšmes. Šiuo atveju atlikti skaičiavimai rodo, kad eismo įvykio mechanizmas iš esmės neatitinka nurodytų aplinkybių, todėl galimos paklaidos šių neatitikimų pagrįsti negali. Draudikas taip pat paaiškino, kad modeliuojant eismo įvykį buvo įvertinta, kad kelio danga buvo slidi, ir panaudotas didžiausias galimas padangų sukibimo koeficientas esant apsnigtai kelio dangai. Kuo reikšmė mažesnė – tuo modeliuojant nustatytos aplinkybės labiau skirtųsi nuo vairuotojų nurodytų aplinkybių. Pasisakydamas dėl vairo pasukimo įtakos modeliavimo rezultatams, draudikas nurodė, kad toks parametras nėra aktualus ir negali turėti esminės reikšmės tyrimo išvadai. Tokia pareiškėjos versija tik patvirtina faktą, kad jeigu automobilis *Mercedes Benz E500* iš tikrųjų būtų judėjęs, tai jis būtų išvažiavęs į priešingą eismo juostą (kadangi vairas buvo susuktas, automobilis negalėjo judėti tiesiai). Tai, kad automobilis *Chrysler Voyager* prieš susidūrimą buvo stabdomas, draudiko teigimu, taip pat buvo įvertinta.

Draudikas paaiškino, kad po įvykio jam nebuvo atkleista svarbi aplinkybė, kad susidūrė, kaip vėliau nustatyta pokalbių su *Chrysler Voyager* vairuotoju, pareiškėja ir *Chrysler Voyager* automobilio draudėju metu, faktiškai sutuoktiniams priklausantys automobiliai: vienas iš jų pareiškėjos, kitas jos vyro. Oficialiai automobilio *Chrysler Voyager* sandoris patvirtintas nebuvo, tačiau šios aplinkybės, draudiko teigimu, pareiškėja neginčijo.

Galiausiai draudikas nurodė kitas, jo nuomone, galimam įvykio inscenizavimui reikšmingas aplinkybes. Draudiko teigimu, automobilis *Mercedes Benz E500* yra gana ilgai eksploatuojamas, tokio modelio automobilių einamasis remontas yra ganėtinai brangus. Pagal draudiko turimą informaciją, nuo 2015 m. automobilis yra patyręs ne mažiau nei 6 eismo įvykius, todėl galima manyti, kad jo techninė būklė neturėjo būti ideali, be to, neseniai automobilis pateko į pakankamai didelį eismo įvykį, per kurį buvo smarkiai apgadintas automobilio kėbulas, pažeista geometrija. Draudiko nuomone, tikėtina, kad po paskutinio įvykio automobilis buvo remontuotas pareiškėjos sutuoktinio valdomame automobilių remonto servise, kuris, draudiko žiniomis, užsiima ne tik automobilių remontu, bet ir naudotų automobilių detalių pardavimu. Eismo įvykiui inscenizuoti palanki buvo ir automobilio *Chrysler Voyager* būklė: automobilis pigus, važiuojantis, jo kaina iš esmės nepriklauso nuo to, ar šis patyrė įvykį, ar ne. Draudikas papildomai pateikė pareiškėjos pasirinkto maršruto vizualizaciją ir nurodė, kad maršrutas nėra logiškas, nes kelionės tikslą pareiškėja galėjo pasiekti tiesesniu keliu.

Pasisakydamas dėl žalos, susijusios su pareiškėjos automobilio apgadinimais, dydžio, draudikas nurodė sutinkantis su Vertinimo ataskaitoje nurodytais rinkos verčių dydžiais ir 3 824 Eur skirtumu tarp rinkos vertės prieš eismo įvykį ir likutinės vertės.

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 pateiktus duomenis, darytina išvada, kad ginčas tarp šalių kilo dėl 2021 m. vasario 5 d. įvykio pripažinimo draudžiamuoju ir draudimo išmokos, atlyginančios pareiškėjos patirtą žalą, mokėjimo.

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sistemos funkcionavimo teisiniai pagrindai ir principai yra įtvirtinti TPVCAPDĮ nuostatose, jas papildoma Draudimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) nuostatos.

Išmoka TPVCAPDĮ nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė (TPVCAPDĮ 3 straipsnio 1 dalis). Pažymėtina, kad civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygos, pagrindai ir bendrieji žalos atlyginimo principai nustatyti Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse. Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus (Civilinio kodekso 6.246 straipsnis), žalą (Civilinio kodekso 6.249 straipsnis), priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos (Civilinio kodekso 6.247 straipsnis) ir kaltę (Civilinio kodekso 6.248 straipsnis). Nenustačius nors vienos iš šių sąlygų – jos taikyti nėra pagrindo.

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

Taisyklių, reglamentuojančių žalą, padarytą eismo įvykio metu ar atsiradusios kaip jos padarinys, administravimą ir draudimo išmokos mokėjimą dėl draudžiamąjį eismo įvykį, kaip jis apibrėžtas TPVCAPDĮ, 17 punkte draudžiamąjį įvykį egzistavimas įvardijamas kaip viena iš būtinų sąlygų, įgyvendinant nukentėjusio trečiojo asmens reikalavimą mokėti draudimo išmoką. Pagal Taisyklių 38 punktą, draudikas priima sprendimą dėl draudimo išmokos mokėjimo, atsižvelgdamas į dokumentus ir informaciją, įrodančius draudžiamąjį įvykį faktą. Taisyklių 47 punkte nustatyta, kad draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas už žalą padarymą asmuo (nesant TPVCAPDĮ nurodytų išimčių), draudžiamąjį įvykį faktas, aplinkybės ir žalos dydis. Remiantis nurodytomis teisės aktų nuostatomis, darytina išvada, kad draudiko prievolės mokėti draudimo išmoką pagal teisinį reglamentavimą ir draudimo sutartį atsiradimas siejamas su draudžiamąjį įvykį fakto nustatymu.

Atsižvelgiant į nurodytą teisinį reglamentavimą ir ginčo šalių nurodytas aplinkybes, pažymėtina, kad draudiko prievolė mokėti draudimo išmoką kyla ne dėl bet kurio įvykio, o tik dėl tokio, dėl kurio atsiranda transporto priemonės valdytojo civilinė atsakomybė (TPVCAPDĮ 2 straipsnio 3 dalis, 3 straipsnio 1 dalis, 16 straipsnio 1 dalis). Todėl draudikui pareiga mokėti draudimo išmoką, atlyginančią dėl automobilio *Mercedes Benz E500 apgadinimų atsiradusią žalą*, kiltų, jei būtų nustatytos visos automobilio *Crysler Voyager* vairuotojo civilinės atsakomybės sąlygos.

Pažymėtina, kad būtent draudikui teisė aktų pagrindu yra suteikti įgaliojimai atlikti žalų, atsiradusių dėl su transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu susijusių įvykių, administravimą, aiškintis tokių įvykių aplinkybes ir padarytos žalos dydį. Pagal TPVCAPDĮ 15 straipsnio 3 dalį, turtui padarytos žalos dydį nustato atsakingas draudikas arba TPVCAPDĮ 17 straipsnyje nurodytais atvejais Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras, vadovaudamasis įgaliotų asmenų ir (ar) turto vertintojų ataskaitomis ir dokumentais, įrodančiais padarytos žalos aplinkybes, faktą ir dydį. Nustatant eismo įvykio aplinkybes ir kaltininko atsakomybę, turi būti vadovaujama eismo įvykio dalyvių pasirašyta eismo įvykio deklaracija ar kitu eismo įvykio dalyvių pasirašytu dokumentu apie įvykio aplinkybes arba kompetentingų institucijų išduotais dokumentais apie įvykio aplinkybes (TPVCAPDĮ 15 straipsnio 3 dalis). Iš esmės analogiškos nuostatos įtvirtintos ir Taisyklių 13 punkte.

Vadovaudamasis Taisyklių 29 punktu, atsakingas draudikas ar Biuras, gavęs pranešimą apie eismo įvykį, atlieka jo tyrimą (apklausia įvykio liudytojus ir apdraustuosius, apžiūri eismo įvykio vietą, sugadintą ar sunaikintą turtą, daro nuotraukas, atlieka kitus reikalingus veiksmus). Draudimo įstatymo 98 straipsnio 2 dalyje nustatyta draudiko pareiga tirti aplinkybes, būtinas

draudžiamojo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dedant reikiamas pastangas. Draudimo įstatymo 98 straipsnio 1 dalyje nustatyta draudėjo, naudos gavėjo ir (ar) nukentėjusio trečiojo asmens pareiga pateikti draudikui visus turimus dokumentus ir informaciją apie draudžiamojo įvykio aplinkybes ir pasekmes, būtinus nustatant draudimo išmokos dydį.

Papildomai pažymėtina, kad, pagal TPVCAPDĮ 22 straipsnio 3 dalį, jeigu draudikui išmokėjus išmoką arba jos dalį nukentėjusiam trečiajam asmeniui paaiškėja, kad nukentėjęs trečiasis asmuo pateikė klaidingą informaciją ir dėl to buvo neteisingai apskaičiuota ir neteisėtai išmokėta išmoka ir atlyginta žala, draudiko reikalavimu nukentėjęs trečiasis asmuo privalo gražinti neteisėtai gautą išmoką arba jos dalį. Šiame straipsnyje iš esmės yra įtvirtinama nukentėjusio trečiojo asmens prievolė teikti teisingą informaciją, reikšmingą draudžiamojo įvykio faktui, jo aplinkybėms ir žalos dydžiui nustatyti, antraip draudikas turi teisę reikalauti gražinti išmokėtos draudimo išmokos (tais atvejais, kai po draudimo išmokos mokėjimo nustatomos minėtos aplinkybės) dalį ar visą draudimo išmoką.

Iš Lietuvos bankui pateiktų duomenų matyti, kad draudikas, gavęs pranešimą apie įvykį, pradėjo žalos administravimą: apklausė eismo įvykyje dalyvavusius vairuotojus ir automobilio *Chrysler Voyager* draudėją, apžiūrėjo pareiškėjos automobilį, surinko automobilio apgadinių nuotraukas. Kilus abejonių dėl eismo įvykio mechanizmo ir aplinkybių, draudiko ekspertas, naudodamasis kompiuterine eismo įvykių modeliavimo programa *PC Crash* atliko eismo įvykio aplinkybių modeliavimą ir parengė Ekspertinę išvadą. Būtent ja draudikas iš esmės ir grindė sprendimą nemokėti draudimo išmokos.

Ekspertinėje išvadoje, kaip minėta, pateikta apibendrinta apie 2021 m. vasario 21 d. įvykio aplinkybes surinkta informacija ir nurodyti atlikto aplinkybių vertinimo rezultatai. Draudiko eksperto teigimu, vadovaujantis vairuotojų paaiškinimais atlikto modeliavimo rezultatai stipriai skiriasi nuo tų aplinkybių, kurias nurodė vairuotojai, nes automobilis *Mercedes Benz E500* po susidūrimo turėjo sustoti maždaug už 18 metrų nuo susidūrimo vietos dešinėje kelio pusėje, o automobilis *Chrysler Voyager* turėjo sustoti pasisukęs apie 45 laipsnių kampu pagal laikrodžio rodyklę maždaug už 6 metrų nuo sustojusio automobilio *Mercedes Benz E500*. Tokie rezultatai stipriai skiriasi nuo vairuotojų nurodytų aplinkybių ir tai, draudiko eksperto nuomone, patvirtina, kad automobiliai buvo sugadinti ne šalių nurodytomis aplinkybėmis. Ekspertinėje išvadoje taip pat pateikta modeliavimo rezultatų iliustracija.

Atsižvelgdamas į pareiškėjos nurodytus nesutikimo su Ekspertine pažyma motyvus, Lietuvos bankas paprašė draudiko pateikti išsamesnius modeliavimų rezultatus, kurie patvirtintų, jog vertinant įvykio aplinkybes buvo atsižvelgta į galimą vairuotojų nurodytų duomenų netikslumą, įskaitant galimas skirtingas pareiškėjos automobilio ratų pozicijas (vairas pasuktas arba laikomas tiesiai), galimą pareiškėjos greitį (stovint arba lėtai judant), taip pat atsižvelgiant į automobilio *Chrysler Voyager* galimą greitį su paklaida, įvertinant stabdymo kelią, taip pat į galimą skirtingą sukibimo laipsnį.

Draudikas pateikė Lietuvos bankui papildomus modeliavimų rezultatus (ilustracijas) ir paaiškino, kad atliekant modeliavimus buvo pritaikytas maksimalus automobilio *Chrysler Voyager* lėtėjimas (0,3 koeficientas), t. y. buvo laikoma, kad automobilis stabdė efektyviausiai, kiek įmanoma atsižvelgiant į metodinėje literatūroje nurodytą 0,1–0,3 automobilių ratų sukibimo su sniegu padengta kelio danga koeficientą. Draudikas nurodė netaikęs mažesnio koeficiento, nes kuo mažesnės reikšmės lėtėjimas bus taikomas, tuo labiau eismo dalyvių nurodomos aplinkybės skirsis nuo tyrimų rezultatų. Atlikęs papildomą modeliavimą draudikas pateikė dvylika iliustracijų, kuriose vertintos automobilių padėties po susidūrimo.

Pirmiausia, pažymėtina, kad modeliavimo rezultatai rodo, jog visais tirtais atvejais, atsižvelgiant į galimas skirtingas aplinkybes (pareiškėjos automobilis stovi arba juda 5, 10 km per val. greičiu, pareiškėjos automobilio vairas pasuktas į kairę arba ne, automobilio *Chrysler Voyager* greitis prieš susidūrimą – 60, 70 arba 80 km per val.) nustatyta, kad bent vienas iš susidūrusių automobilių po susidūrimo sustoja priešingoje eismo juostoje, pasisukęs kampu, arba tos pačios eismo juostos kelkraštyje. Tai kelia pagrįstų abejonių dėl pareiškėjos nurodytos aplinkybės, jog automobiliai stovėjo vienas paskui kitą.

Taip pat nė vienu modeliavimo atveju nepasitvirtina vairuotojų teiginiai apie atstumus tarp po eismo įvykio sustojusių automobilių. Automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas nurodė, kad po susidūrimo automobilis *Mercedes Benz E500* po susidūrimo nuriedėjo 5 ar daugiau metrų į priekį, o tarp sustojusių automobilių buvo apie 2 metrų atstumas, tačiau atlikto papildomo modeliavimo rezultatai rodo, kad pareiškėjos automobilis turėjo sustoti už 16,2–34,4 metrų nuo susidūrimo vietos. Šie atstumai akivaizdžiai didesni nei automobilio *Chrysler Voyager*

vairuotojo nurodytas 5 metrų atstumas, o skirtumas tarp šių atstumų, Lietuvos banko vertinimu, objektyviai suvokiamas ir neturint specialių žinių.

Ginčydama Ekspertinę išvadą pareiškėja taip pat teigė, kad modeliavimą draudikas atliko remdamasis aplinkybe, jog jos automobilis susidūrimo metu stovėjo, nors, pačios pareiškėjos teigimu, susidūrimas įvyko jai pajudėjus iš vietos. Be to, pareiškėja teigė, jog draudikas galimai nevertino, kad jos automobilio vairas buvo pasuktas į kairę. Iš papildomų modeliavimo rezultatų matyti, kad jeigu pareiškėjos automobilis būtų judėjęs 5 km per val. ir vairas būtų pasuktas, tai, priklausomai nuo automobilio *Chrysler Voyager* greičio (60, 70 ar 80 km per val.), pareiškėjos automobilis turėjo būti nublokštas į priekį 18–31,4 metro, o jeigu būtų judėjęs 10 km per val. greičiu, tai 20,2–34,4 metro. Taigi, net esant geriausiam ratų sukibimui su danga tokiomis oro sąlygomis, automobilis turėjo būti nublokštas beveik dvigubai toliau, nei nurodė pareiškėja.

Dar daugiau, modeliudamas įvykio mechanizmą naudojant pareiškėjos automobilio judėjimo kriterijų, draudikas gavo rezultatus, rodančius, kad po susidūrimo pareiškėjos automobilis (jeigu judėjo 5 arba 10 km per val. greičiu su į kairę pasuktu vairu) turėjo sustoti kirtęs tos pačios kelio pusės, kuria važiuo, kelkraštį ir pasisukęs apie 15–30 laipsnių kampu pagal laikrodžio rodyklę, o automobilio *Chrysler Voyager* galinė dalis visais tirtais atvejais turėjo persislinkti į priešingą eismo juostą ir automobilis turėjo sustoti pasisukęs apie 35–85 laipsnių kampu pagal laikrodžio rodyklę (atsižvelgiant į skirtingas aplinkybes, kuriomis remiantis atliktas modeliavimas). Taigi, jeigu pareiškėjos automobilis iš tiesų judėjo, tai automobiliai juo labiau negalėjo sustoti toje pačioje eismo juostoje vienas paskui kitą kelių metrų atstumu.

Pareiškėja taip pat teigė, kad draudikas, vadovaudamasis *Chrysler Voyager* vairuotojo paaiškinimais apie automobilio greitį, neįvertino, kad minėtas automobilis prieš susidūrimą buvo stabdomas, tačiau draudikas Ekspertinėje pažymoje buvo pateikęs skaičiavimus, kad efektyviam stabdymui pradėti reikalingas ne mažesnis nei 22 m atstumas, ir pateikė skaičiavimus, kuriais remdamasis tai nustatė. Be to, kaip minėta, papildomai draudikas modeliavo ir susidūrimą esant mažesniai (60 km per val.) automobilio *Chrysler Voyager* greičiui, tačiau automobilių padėtys po eismo įvykio vis tiek neatitinka padėčių, kurias nurodė vairuotojai. Be to, draudikas papildomai modeliavo situaciją ir laikydamas, jog automobilis *Chrysler Voyager* vis dėl to buvo efektyviai stabdomas 10 metrų iki susidūrimo vietos ir atsitrenkė į stovinį pareiškėjos automobilį, tačiau tokiu atveju gauti rezultatai taip pat neatitinka tų aplinkybių, kurias nurodė vairuotojai. Be to, iš modeliavimo rezultatų matoma tendencija, kad, remiantis aplinkybe, jog pareiškėjos automobilis judėjo nedideliu greičiu, nesutapimai tarp vairuotojų nurodytos informacijos ir nustatytos modeliuojant įvykius tik didėja.

Abejonių dėl įvykio aplinkybių natūralumo, t. y. dėl to, ar eismo įvykis įvyko vairuotojams įprastai dalyvaujant eisme, dėl atsakomybę prisiėmusio automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo neapdairumo, kelia ir kitos byloje nustatytos aplinkybės.

Pažymėtina, kad minėto automobilio vairuotojas pokalbio su draudiku metu nurodė, kad automobilį pasiskolino iš asmens vardu A. Ar vairuotojas, kalbėdamas apie tariamai automobilį paskolinusį asmenį, turėjo omenyje draudėją, ar kitą asmenį, nėra aišku, tačiau pats automobilio draudėjas draudikui pokalbio metu nurodė *Chrysler Voyager* vairuotojo nepažįstantis ir automobilio tokiam asmeniui niekada neskolinęs, apie jokiį įvykį negirdėjęs. Draudėjas taip pat paaiškino, kad automobilis *Chrysler Voyager* kurį laiką nebuvo naudojamas ir stovėjo kieme, bet prieš vieną ar kelis mėnesius draudėjo buvusi sutuoktinė pardavė automobilį pažįstamam asmeniui Y. Y., jis (*duomenys neskelbtini*) turi automobilio remonto dirbtuves, tačiau jokių sandorį patvirtinančių dokumentų pirkėjas nepateikė. Taip pat paaiškino, kad vasario mėnesį automobilio jau neturėjo. Draudikui nurodžius, kad eismo įvykio metu buvo apgadintas pareiškėjos automobilis, draudėjas informavo, kad pareiškėja yra automobilį nupirkusio asmens žmona. Pokalbio su pareiškėja metu nurodžius, kad neaiškios įvykio aplinkybės, nes automobilį *Chrysler Voyager* yra nupirkęs pareiškėjos vyras, pareiškėja šios aplinkybės neginčijo, tik teigė, kad nesvarbu, kam priklausė į ją atsitrenkęs automobilis. Minėti duomenys leidžia daryti išvadą, kad eismo įvykio metu susidūrė pareiškėjai priklausantis automobilis su pareiškėjos sutuoktiniui priklausančiu (draudėjo nurodytos informacijos, kad automobilį prieš įvykį nusipirko pareiškėjos sutuoktinis, pati pareiškėja neneigė) automobiliu (šios informacijos vairuotojai draudikui nebuvo nurodę), todėl kyla papildomų abejonių ir dėl vairuotojų teiktos informacijos, kad vienas kito jie nepažįsta, atitinkamai ir dėl nurodytų įvykio aplinkybių realumo.

Be to, atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad informacija apie turto valdytoją svarbi sprendžiant, ar reikia taikyti TPVCAPDĮ 3 straipsnio 3 dalį, pagal kurią draudimo išmoka

nemokama dėl žalos padarymo atsakingam už žalos padarymą valdytojai, jo naudojamai transporto priemonei ir joje esančiam turtui bei kitam tos transporto priemonės draudėjo ar savininko turtui. Vadovaujantis minėta nuostata, jeigu būtų nustatyta, kad abu eismo įvykyje apgadinti automobiliai jungtinės nuosavybės teise priklauso pareiškėjai ir jos sutuoktiniui, būtų buvęs pagrindas spręsti dėl draudimo išmokos ar jos dalies nemokėjimo (galima situacija, kai žala, valdant sutuoktiniams jungtinės nuosavybės teisėmis priklausančią automobilį, padaryta kitam tais pačiais pagrindais ir tų pačių asmenų valdomam automobiliui).

Lietuvos bankui abejonių kelia ir vairuotojų nurodyta aplinkybė dėl neva priešingoje eismo juostoje važiuosio automobilio, „pakėlusio nuo kelio sniegą“, taip pabloginusio automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo matomumą ir, kaip teigė pats vairuotojas, lėmusio tai, jog jis nepastebėjo sustojusio pareiškėjos automobilio. Lietuvos banko vertinimu, kitaip, nei teigė draudikas, pravažiuojantis automobilis galėjo pabloginti matomumą automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojui, tačiau neaišku, kodėl minėto automobilio vairuotojas nematė ta pačia kryptimi važiuosio ir atvažiuojantį automobilį praleisti sustojusio pareiškėjos automobilio dar iki tol, kai pro automobilį *Chrysler Voyager* vairuotoją galimai pravažiavo „sniegą pakėlęs automobilis“ ir iki to momento, kai, vairuotojo teigimu, pablogėjo matomumas, automobilis nebuvo stabdomas. Pati pareiškėja nurodė, kad ji visiškai sustojo praleisti priešais atvažiuojančio automobilio, taigi, jos automobilis turėjo stovėti dar iki atvažiuojant priešinga kryptimi važiuosiam automobiliui. Manytina, kad, kol nebuvo pravažiavęs nei pro pareiškėjos automobilį, nei pro automobilį *Chrysler Voyager*, priešinga kryptimi važiuos automobilis negalėjo jo vairuotojui pabloginti matomumo, o atstumas tarp pareiškėjos ir *Chrysler Voyager* automobilių, kaip galima teigti įvertinus bylos duomenis, dar prieš galimai pablogėjant matomumui, buvo sąlyginai nedidelis. Kaip pranešdamas apie įvykį nurodė automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojas, atstumas tarp automobilių galėjo siekti apie 30–40 metrų, akivaizdu, kad vairuotojas pareiškėjos automobilį, dalyvaudamas eisme, matė.

Lietuvos banko vertinimu, modeliavimai atlikti atsižvelgus į protingą (ne per mažą ir ne per didelę) vairuotojų nurodytą aplinkybių paklaidą, nėra pagrindo laikyti, kad vairuotojų nuodytos aplinkybės buvo suabsoliutintos. Modeliavimų rezultatai leidžia daryti išvadą, kad tikrosios eismo įvykio aplinkybės nėra aiškios, ir, atsižvelgiant į juos bei kitas byloje nustatytas aplinkybes, labiausiai tikėtina, kad eismo įvykis įvyko ne natūraliai susiklosčiusiomis aplinkybėmis dėl vieno iš vairuotojų neapdairumo, bet kitomis, nei nurodė vairuotojai, aplinkybėmis, todėl yra pakankamas pagrindas įtarti, jog įvykis galėjo būti imituotas. Nagrinėjamu atveju nėra aišku, kieno konkrečiai neteisėti veiksmai lėmė atsiradusią žalą, o nenustačius kaltės, neteisėtų veiksmų apimtities ir tikrosios įvykio priežasties, nėra pagrindo konstatuoti, kad dėl įvykio metu padarytos žalos automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojui kilo civilinė atsakomybė ir įvykis, vadovaujantis TPVCAPDĮ ir Taisyklių nuostatomis, laikytinas draudžiamuoju. Kadangi nenustatė būtinųjų civilinės atsakomybės sąlygų, draudikas pagrįstai atsisakė mokėti draudimo išmoką (Draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalis).

Papildomai pažymėtina, kad, nenustačius automobilio *Chrysler Voyager* vairuotojo civilinės atsakomybės sąlygų, Standartinių sąlygų 9.1–9.4 papunkčiuose įtvirtinti specialieji draudimo išmokos nemokėjimo arba atleidimo nuo draudimo išmokos mokėjimo pagrindai netaikytini. Standartinių sąlygų 9.5 papunktyje įtvirtinta, kad draudimo išmoka nemokama arba nuo jos mokėjimo draudikas atleidžiamas kitais TPVCAPDĮ numatytais pagrindais, tačiau TPVCAPDĮ 21 straipsnyje įtvirtintų atleidimo nuo išmokos mokėjimo pagrindų taikymas nagrinėjamu atveju taip pat nėra aktualus, nes šie pagrindai taikytini tais atvejais, kai nustatomas žalą padariusio asmens civilinės atsakomybės faktas, tačiau yra kitų aplinkybių, kurias teisės aktų leidėjas įtvirtinto kaip suteikiančias pagrindą nemokėti draudimo išmokos. Tai, kad nagrinėjamu atveju nebuvo nustatyta nė vienos iš šių sąlygų, nei pareigoja draudiko mokėti draudimo išmokos, jeigu nėra nustatytas įvykio, kuriam įvykus pagal TPVCAPDĮ ir Taisykles mokama draudimo išmoka, faktas.

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 pareiškėjos X. X. reikalavimus.

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.

[Pareigų pavadinimas]

[Vardas ir pavardė]