



**LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS
DĖL X. X. IR ADB „GJENSIDIGE“ GINČO NAGRINĖJIMO**

2025-06-13 Nr. 429-128
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo pareiškėjas prašė išnagrinėti tarp jo ir ADB „Gjensidige“ (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

N u s t a t y t a:

2024 m. gruodžio 16 d. pareiškėjas draudiką, apdraudusį transporto priemonės „Toyota C-HR“ valdytojų civilinę atsakomybę, informavo apie 2024 m. gruodžio 14 d. eismo įvykį (toliau – Įvykis), nurodydamas, kad jo valdomai transporto priemonei „BMW M2“ dėl automobilio „Toyota C-HR“ valdytojos kaltės buvo padaryta žala ir prašydamas dėl Įvykio išmokėti draudimo išmoką.

2025 m. vasario 13 d. draudikas gavo jo iniciatyva parengtą UAB „Impulsana“ eksperto išvadą MV (*duomenys neskelbtini*) (toliau – Eksperto išvada). Eksperto išvadoje nurodyta, kad pareiškėjo automobilis iki Įvykio turėjo esminių sugadinimų ir kad Įvykis negalėjo įvykti Įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis.

Draudikas, vadovaudamasis Įvykio administravimo metu surinkta informacija, priėmė sprendimą pareiškėjui išmokėti 374,46 Eur draudimo išmoką už transporto priemonės „BMW M2“ priekinio buferio sugadinimą, kuris galėjo būti padarytas automobilių „BMW M2“ ir „Toyota C-HR“ kontakto metu.

Pareiškėjas, nesutikdamas su draudiko išmokėtos draudimo išmokos dydžiu, rėmėsi turto vertintojo X. Y. parengtos Transporto priemonių vertinimo ataskaitos Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – Vertinimo ataskaita) duomenimis. Pareiškėjas nurodė, kad Vertinimo ataskaita patvirtina transporto priemonei „BMW M2“ dėl Įvykio padarytos 25 588,38 Eur žalos dydį. Pareiškėjas taip pat ginčijo Eksperto išvados duomenų pagrįstumą. Remdamasis Vertinimo ataskaitos duomenimis, pareiškėjas draudikui kėlė reikalavimą perskaičiuoti transporto priemonei „BMW M2“ padarytą žalą ir išmokėti papildomą draudimo išmoką, atlyginančią automobilio remonto išlaidas.

Draudikas pateiktame atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi nurodė, kad Eksperto išvadoje, be kitų nurodytų aplinkybių, buvo konstatuota, kad „sprendžiant iš automobilių BMW ir TOYOTA kontakto požymių, jų sąlytis nebuvo stiprus ir dėl to negalėjo ženkliai pasikeisti automobilio BMW važiavimo kryptis. Įvertinant šią aplinkybę bei iš nustatytų automobilio BMW padėčių, darytina išvada, kad šio automobilio nuvažiavimas nuo važiuojamosios dalies nebuvo neišvengiamas, nes šiam vairuotojui pasukus vairą tik kiek mažesniu kampu į dešinę, automobilis BMW būtų išlikęs asfaltuotos kelio dangos paviršiuje.“

Draudikas atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi pabrėžė, kad Eksperto išvados duomenys patvirtina, jog Įvykis įvyko ne Įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis. Draudiko vertinimu, reikšmingais pripažintini duomenys, kad transporto priemonės „BMW M2“ ratų pėdsakai (riedėjimo pėdsakai, be šoninio slydimo) ant šaligatvio susidarė šiam automobiliui judant daug mažesniu greičiu (apie 20 km/h arba mažesniu greičiu), nei nurodė automobilio vairuotojas.

Draudikas pabrėžė, kad pareiškėjo pateikta Vertinimo ataskaita nenuginčija Eksperto išvados duomenų, nes turto vertintojas, priešingai, nei Eksperto išvadą parengęs specialistas, neanalizavo Įvykio aplinkybių ir transporto priemonių susidūrimo mechanizmo. Draudikas nurodė, kad, remiantis draudiko gautais įrodymais, nustatyta, kad transporto priemonė „BMW M2“ yra dalyvavusi dideliame eismo įvykyje Jungtinėse Amerikos Valstijose. Draudiko vertinimu, didžioji dalis šio automobilio sugadinimų iki Įvykio galėjo būti nepašalinti, todėl Vertinimo

ataskaitoje gali būti nurodytos ir su įvykiu nesusijusios automobilio „BMW M2“ sugadinimų atkūrimo išlaidos.

Remdamasis nurodytomis aplinkybėmis, draudikas pabrėžė, kad priėmė pagrįstą sprendimą dėl pareiškėjui išmokėtos draudimo išmokos dydžio, todėl pareiškėjo draudikui keliamas reikalavimas mokėti papildomą draudimo išmoką, apskaičiuotą pagal Vertinimo ataskaitos duomenis, negali būti tenkinamas.

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

Vadovaujantis Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23 patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 44 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, ekonomiško ir bendradarbiavimo principų. Vartotojas ir finansų rinkos dalyvis privalo įrodyti tas aplinkybes, kuriomis remiasi kaip savo reikalavimų arba atsikirtimų pagrindu, išskyrus atvejus, kai remiamasi aplinkybėmis, kurių nereikia įrodinėti. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka ginčo šalių pateiktų įrodymų vertinimą ir jo pagrindu priima sprendimą.

Atsižvelgiant į ginčo šalių nurodytas aplinkybes ir pateiktus įrodymus, darytina išvada, kad šalių ginčas kilo dėl draudiko atsisakymo pareiškėjui išmokėti pagal Vertinimo ataskaitos duomenis apskaičiuotą papildomą draudimo išmoką pagrįstumo.

Siekiant išnagrinėti tarp pareiškėjo ir draudiko kilusį ginčą, būtina įvertinti, ar draudikas, vadovaudamasis teisiniu reglamentavimu, jo aiškinimo bei taikymo praktika ir įvykio administravimo metu surinktais įrodymais, priėmė pagrįstą sprendimą nemokėti pareiškėjo reikalaujamos papildomos draudimo išmokos.

Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (toliau – TPVCAPD) tikslas – garantuoti dėl šiuo draudimu apdraustos transporto priemonės poveikio eismo įvykio metu nukentėjusių ir patyrusių žalą trečiųjų asmenų nuostolių atlyginimą įstatyme ir sutartyje nustatyta TPVCAPD suma, taip pat užtikrinti transporto priemonę naudojančių valdytojų turtinius interesus, susijusius su civiline atsakomybe, kilusia naudojant šiuo draudimu apdraustą transporto priemonę¹. Draudimo apsauga – tai draudiko įsipareigojimas sumokėti draudimo išmoką, įvykus draudžiamajam įvykiui – atsitikimui, nustatytam įstatyme ar draudimo sutartyje².

Kasacinis teismas yra išaiškinęs, kad, „remiantis CK 6.987 straipsniu, Draudimo įstatymo 2 straipsniu, 98 straipsniu, TPVCAPD įstatymo 16 straipsnio 1 dalimi, draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką atsiradimas siejamas su draudžiamąjo įvykio fakto nustatymu. Draudžiamasis eismo įvykis TPVCAPD įstatymo prasme vertintinas kaip eismo įvykis, kai transporto priemonės valdytojui (už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę) dėl padarytos žalos nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda civilinė atsakomybė³.“

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje konstatuojama, „jog transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo santykiuose nustatytos išimties, kada draudikas gali nemokėti draudimo išmokos ar reikalauti ją grąžinti, apima du atvejus: 1) jei įvykis yra nedraudžiamasis (TPVCAPD įstatymo 21 straipsnis); 2) jei atsakingas už žalos padarymą asmuo ar nukentėjęs trečiasis asmuo buvo nesąžiningi ir (ar) elgėsi neapdairiai ir nerūpestingai (TPVCAPD įstatymo 22 straipsnis)⁴.“

Kasacinio teismo pateiktuose paaiškinimuose taip pat nurodyta, kad, „įvykus eismo įvykiui, kuris gali būti pripažintas draudžiamuoju, draudėjui, naudos gavėjui ir (ar) nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda pareiga pateikti draudikui visus turimus dokumentus ir informaciją apie draudžiamąjo įvykio aplinkybes ir pasekmes, būtinus nustatant draudimo išmokos dydį, o draudikas turi pareigą tirti aplinkybes, būtiną draudžiamąjo įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dėdamas reikiamas pastangas, turi teisę gauti informaciją apie įvykio aplinkybes ir padarinius iš bet kurio asmens (Draudimo

¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. vasario 14 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-15/2013.

² Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.987 straipsnis, Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 2 straipsnio 11 dalis.

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

⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. balandžio 21 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-104-403/2021; 2019 m. liepos 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-257-1075/2019.

įstatymo 98 straipsnis). Nurodyta draudėjo, naudos gavėjo ir (ar) nukentėjusio trečiojo asmens pareiga turi būti vykdoma sąžiningai. Draudėjo, naudos gavėjo ir (ar) nukentėjusio trečiojo asmens pateikta draudikui neteisinga, klaidinanti informacija apie įvykio aplinkybes gali lemti draudiko, šiam ištyrus visą prieinamą informaciją ir aplinkybes, išvadą dėl pareigos mokėti draudimo išmoką nebuvimo⁵."

Remiantis kasacinio teismo suformuota praktika, darytina išvada, kad TPVCAPD draudikas turi teisę atsisakyti mokėti draudimo išmoką ne tik eismo įvykį pripažinęs nedraudžiamuoju, tačiau ir tada, kai nukentėjęs trečiasis asmuo pateikia klaidinančią informaciją.

Nagrinėjamu atveju draudikas, atsisakydamas pareiškėjui išmokėti papildomą draudimo išmoką, iš esmės rėmėsi aplinkybėmis, kad Įvykio dalyviai eismo įvykio deklaracijoje ir Įvykio administravimo metu draudikui pateiktuose paaiškinimuose nurodė klaidinančius duomenis apie Įvykį. Šias aplinkybes draudikas grindė Eksperto išvada.

Eksperto išvadoje nurodyta, kad iš Įvykio dalyvių „nurodytų eismo įvykio aplinkybių bei nuotraukų, kuriose užfiksuota situacija eismo įvykio vietoje, suprantama, kad visi užfiksuoti automobilio BMW sugadinimai turėjo susidaryti, šiam automobiliui susidūrus su automobiliu TOYOTA ir po to pervažiavus per ties važiujamosios dalies kraštu esantį bordiūrą bei atsitrenkus priekine dešine dalimi į betoninį šulinį".

Be kitų transporto priemonių susidūrimo mechanizmo ir transporto priemonės „BMW M2" sugadinimų pobūdžio vertinimo aplinkybių, Eksperto išvadoje nurodyta, kad, „sprendžiant iš eismo įvykio vietoje padarytų nuotraukų, automobilis BMW priekine kaire dalimi neturėjo kontakto su šalikelės elementais, todėl automobilio BMW priekinio kairio sparno ir priekinio bamperio apvalkalo pažeidimai, susidarė ne 2024-12-14 deklaruoto eismo įvykio metu. Priekinio kairio rato ratlankio ir padangos pažeidimai negalėjo susidaryti, automobilio BMW vairuotojui sukant į dešinę ir šiam ratui pervažiuojant per bordiūrą (nes šiuo atveju turėjo būti kliudyta vidinė šio rato pusė), o iš 1–3 nuotraukų spręstina, kad nuvažiavus nuo važiujamosios dalies iki atsitrenkimo į šulinį šis automobilis kairiais ratais nepervažiavo per kokius nors didesnius atraminiam paviršiuje buvusius objektus. Todėl negalima pagrįsti, kad 14 nuotraukoje pažymėti priekinio kairio rato ratlankio ir padangos pažeidimai susiformavo 2024-12-14 deklaruoto eismo įvykio metu."

Eksperto išvadoje, atlikus transporto priemonės „BMW M2" sugadinimų pobūdžio vertinimą, konstatuojama, kad „priekinio dešinio rato ratlankio išorinė briauna yra subraižyta beveik per visą jos apskritimą (17 nuotrauka), tačiau šioje nuotraukoje nesimato būdingų lokalių pažeidimų, kurie galėtų susidaryti šiam judėjusio į dešinę automobilio BMW ratui važiujant per bordiūrą. Iš 1–3 nuotraukų spręstina, kad nuvažiavus nuo važiujamosios dalies iki atsitrenkimo į šulinį šis automobilis dešiniais ratais nepervažiavo per kokius didesnius nors atraminiam paviršiuje buvusius objektus. Todėl negalima pagrįsti, kad priekinio dešinio rato ratlankio išorinės briaunos apskritiminiai pažeidimai susiformavo 2024-12-14 deklaruoto eismo įvykio metu."

Eksperto išvadoje taip pat nurodyta, kad „užpakalinio bamperio apatinės apdailos pažeidimas susiformavo, tikėtina, dėl šioje vietoje kryptimi link automobilio priekio veikusio lokalaus poveikio (pvz., šia apdaila buvo kontaktuota su objektu, automobiliui BMW važiujant atbuline eiga, arba kito judėjusio objekto atitinkamame aukštyje buvusiam elementui susiliečiant su automobilio BMW užpakaliniu bamperiu, šio pažeidimo vietoje). Todėl šis aptartas automobilio BMW užpakalinio bamperio apatinės apdailos pažeidimas nesusijęs su 2024-12-14 eismo įvykiu."

Ekspertas atkreipė dėmesį į tai, kad „svarbus nustatytas šio tyrimo aspektas – kad automobilio BMW ratų pėdsakai (riedėjimo pėdsakai, be šoninio slydimo) ant šaligatvio susidarė šiam automobiliui judant daug mažesniu greičiu (apie 20 km/h, arba mažesniu greičiu), nei nurodė šio automobilio vairuotojas: važiujant šiuo greičiu, automobilio BMW vairuotojas tuo labiau turėjo techninę galimybę sustabdyti automobilį, nenuvažiujant nuo gatvės važiujamosios dalies per bordiūrą ant šaligatvio ir toliau į šalikelę. Todėl techniniu požiūriu negalima pagrįsti automobilio BMW nurodyto važiavimo (prieš pat eismo įvykį) greičio (apie 50 km/h) ir šio automobilio nuvažiavimo ant šaligatvio ir į šalikelę, kur šis automobilis susidūrė su šuliniu. Automobilio BMW nuvažiavimas nuo važiujamosios dalies 2024-12-14 deklaruoto eismo įvykio vietoje nepagrindžiamas nei būtinumu tiek staigiai manevruoti į dešinę tikslu išvengti susidūrimo su automobiliu TOYOTA, nei šį automobilį veikusiomis jėgomis po kontakto su

⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016.

automobiliu TOYOTA (nes šis automobilių sąlytis buvo visiškai nestiprus ir negalėjo reikšmingai paveikti automobilio BMW judėjimo trajektorijos).“

Remdamasis nurodytomis aplinkybėmis, specialistas Eksperto išvadoje konstatavo, kad „techniniu požiūriu negalima laikyti susietais su 2024-12-14 deklaruotu eismo įvykio automobilio BMW sugadinimus, kurie galėjo susidaryti šiam automobiliui pervažįvus per bordiūrą (užpakalinio dešinio rato; taip pat galimai – jo pakabos ir vairo kolonėlės) bei susidūrus su šuliniu (priekinės dešinės pusės detalių) bei pasyvios saugos sistemos suveikimo. Pažymėtina, kad taip pat tarpusavyje nesuderinami automobilio BMW vairuotojo ir automobilio TOYOTA valdytojo nurodyti važiavimo prieš pat eismo įvykį greičiai (atitinkamai apie 50 km/h ir apie 30 km/h). Iš 12-13 nuotraukose matomų pėdsakų ant automobilio BMW priekinio bamperio kairio šono geometrinių požymių (pėdsakų forma yra panaši į apskritimo fragmentus, 13 nuotraukoje keli pėdsakai parodyti raudonomis linijomis), automobilių greičiai jų susilietimo metu turėjo būti maždaug vienodi. Atliktas tyrimas įgalina daryti išvadą, kad automobilio BMW sugadinimai, kurie techniniu požiūriu paaiškinami jo pervažiu per bordiūrą ir atsitrengimu į šulinį (detalizavimas – tiriamosios dalies 2.2 p.), susidarė kitomis aplinkybėmis, nei tai nurodė šio automobilio vairuotojas.“

Pareiškėjas, nesutikdamas su Eksperto išvados duomenimis, teigė, kad nors Eksperto išvadoje nurodyta, kad įvykyje dalyvavusių transporto priemonių pirminis kontaktas buvo nestiprus, tačiau transporto priemonės „Toyota C-HR“ valdytoja patvirtino, kad jos vairuojamas automobilis po smūgio „buvo stipriai sumėtytas į kairę ir dešinę“. Pareiškėjas nurodė, kad, siekdamas išvengti antrinio smūgio į automobilio „Toyota C-HR“ šoną, „pasuko vairą į dešinę, kliudė bortelius ir siekė išvengti stulpo, galimai pradėdamas stabdyti likus maždaug 20 metrų iki šulinėlio“. Pareiškėjo teigimu, minėtos aplinkybės patvirtina didesnę transporto priemonių susidūrimo jėgą, nei nurodyta Eksperto išvadoje.

Pareiškėjas taip pat teigė, kad transporto priemonės „Toyota C-HR“ sugadinimų akte yra nurodyti duomenys apie pakitusią važiuoklę, tačiau į juos nebuvo atsižvelgta, vertinant transporto priemonių sugadinimų pobūdį. Pareiškėjas taip pat nurodė, kad automobilio „Toyota C-HR“ „rato sugadinimai buvo ignoruoti, nors jie patvirtina smūgio stiprumą ir poveikį BMW kėbului“. Pareiškėjo teigimu, minėtos aplinkybės taip pat gali pagrįsti galimą „stipresnio smūgio poveikį automobilio konstrukcijai ir galimai pirmini smūgį ratas su ratu“.

Pareiškėjas taip pat nurodė, kad yra „matomi sutapimai tarp BMW priekinio kairiojo rato ir Toyota kontakto taškų, o Ekspertas neįvertino, kad ratai galėjo susikabinti, sukeldami transporto priemonių „pašokimą“ ar amortizaciją“.

Pareiškėjas, nesutikdamas su Eksperto išvadoje nurodytomis aplinkybėmis, kad įvykyje dalyvavusių transporto priemonių sugadinimai nėra suderinami su įvykio mechanizmu, nurodė, kad „atsižvelgiant į susidūrimo kampą, greitį ir automobilio amortizacijos galimybes, realu, kad „Toyota“ plastmasinė apdaila galėjo kontaktuoti su BMW sparnu. Pastarojo dažų sluoksnis, neseniai perdažytas, buvo jautresnis įbrėžimams.“

Pareiškėjas nesutiko ir su Eksperto išvadoje nurodytu transporto priemonės „BMW M2“ greičiu (apie 20 km/h). Pareiškėjas nurodė, kad jo valdoma transporto priemonė prieš įvykį judėjo apie 50 km/h greičiu. Pareiškėjo teigimu, „atsižvelgiant į pasekmes – „Toyota“ sumėtymą, BMW trajektorijos pokytį, bortelių kliudymą – akivaizdu, kad susidūrimo metu buvo perduota didesnė kinetinė energija. Be to, ekspertizėje pateikti modeliavimo duomenys rodo, kad BMW galėjo pasiekti didesnę greitį, o „Toyota“ greitis susidūrimo metu taip pat galėjo būti didesnis nei nurodyta.“

Pareiškėjas taip pat pateikė, „naudojant AI Eismo įvykių analizės įrankius, jo sudarytą Toyota C-HR, valst. Nr. (duomenys neskelbtini) stabdymo kelio analizę“. Pareiškėjo vertinimu, „jei automobilio „Toyota C-HR“ valdytoja efektyviai stabdė, greitis iki smūgio galėjo būti apie 78–86 km/h. Jei stabdymas buvo silpnas arba kelias slidus, greitis galėjo būti artimas 60 km/h. Faktinis 48 m sustojimo kelias leidžia daryti išvadą apie galimą greičio viršijimą.“

Vertinant ginčo šalių nurodytas aplinkybes, pažymėtina, kad Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotoje teisės aiškinimo ir taikymo praktikoje konstatuojama, kad konkretūs faktiniai duomenys, gauti ekspertinio tyrimo metu, gali būti atmetami kaip įrodymai, jei manoma, kad jie nepagrįsti, nepatikimi ar turi kitokių trūkumų. Kitiškai vertinti eksperto išvadą ar jos dalį galima tada, kai ekspertizės turinys prieštaringas, išvados neišplaukia iš tyrimo eigos, išvada pateikta neatlikus tyrimo arba jis atliktas neišsamiai ir kitais panašiais atvejais, kai kyla pagrįstų abejonių dėl ekspertinio tyrimo eigos ir rezultatų. Eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu šios išvados duomenys yra nuoseklūs ir išsamūs. Taip pat, jei eksperto išvada

neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių. Eksperto išvada laikoma pagrįsta, jeigu, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, eksperto išvados duomenys leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą⁶.

Nagrinėjamu atveju pareiškėjas iš esmės teigė, kad Eksperto išvados duomenys neišplaukia iš tyrimo eigos, nes ekspertas vadovavosi netiksliais duomenimis apie įvykyje dalyvavusių transporto priemonių greičius ir netinkamai įvertino įvykyje dalyvavusių transporto priemonių sugadinimų pobūdį.

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad Eksperto išvada buvo parengta, vadovaujantis draudiko surinktais dokumentais (eismo įvykio deklaracija, įvykyje dalyvavusių automobilių apžiūrų aktų duomenimis, automobilių sugadinimų nuotraukomis, įvykio dalyvių pildytomis anketomis ir kt.). Svarbu pažymėti, kad Eksperto išvadą parengęs specialistas turi specialių žinių, reikalingų eismo įvykio aplinkybėms tirti. Tai yra nuolatinė ir įprasta jo veiklos dalis. Objektivių duomenų, leidžiančių abejoti draudiko Eksperto išvados pagrįstumu, Lietuvos bankui nebuvo pateikta.

Pareiškėjas aplinkybes, kad draudiko ginčijami automobilio „BMW M2“ sugadinimai gali būti susiję su įvykiu, iš esmės grindžia tik subjektyviais savo paaiškinimais. Pažymėtina, kad pareiškėjo pateikta jo paties parengta transporto priemonės „Toyota C-HR“ stabdymo kelio analizė nenuginčija Eksperto išvados duomenų, nes pareiškėjo pateikti duomenys negali būti prilyginti eksperto, turinčio reikiamą kvalifikaciją ir patirtį vertinti eismo įvykio dalyvių nurodytų įvykio aplinkybių pagrįstumą ir įvykyje dalyvavusių transporto priemonių sugadinimų priežastinį ryšį su įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis, parengtai Eksperto išvadai. Eksperto išvada buvo parengta naudojantis oficialiais informaciniais šaltiniais, o pareiškėjo pateiktas galimas įvykio mechanizmo vertinimas kelia abejonių dėl naudojantis dirbtiniu intelektu atlikto galimo eismo įvykio aplinkybių vertinimo patikimumo ir naudotų transporto priemonių stabdymo bei jų greičių prieš eismo įvykį duomenų objektyvumo.

Be to, nustatytos aplinkybės, kad įvykyje dalyvavusių transporto priemonių sugadinimai buvo užfiksuoti automobilių sugadinimų nuotraukose ir kad įvykio dalyviai pildytose anketose pažymėjo, jog įvykyje dalyvavę automobiliai iki įvykio neturėjo draudiko ginčijamų defektų, taip pat nepaneigia Eksperto išvados duomenų teisingumo.

Pareiškėjas, siekdamas pagrįsti draudikui keliamą reikalavimą dėl papildomos draudimo išmokos mokėjimo, taip pat rėmėsi aplinkybe, kad Vertinimo ataskaitoje buvo nurodyti transporto priemonės „BMW M2“ sugadinimai ir jų remonto išlaidos. Remdamasis nurodytomis aplinkybėmis, pareiškėjas siekė pagrįsti draudžiamą įvykio faktą ir draudikui kėlė reikalavimą išmokėti pagal Vertinimo ataskaitos duomenis apskaičiuotą draudimo išmoką.

Vertinant šias pareiškėjo nurodytas aplinkybes, sutiktina su draudiko argumentu, kad Vertinimo ataskaitą parengęs turto vertintojas tik užfiksavo matomus automobilio „BMW M2“ sugadinimus ir jų remonto išlaidas. Turto vertintojas nevertino automobilio sugadinimų priežastinio ryšio su įvykio metu padaryta žala, todėl ir Vertinimo ataskaitos duomenys nenuginčija Eksperto išvados duomenų teisingumo.

Apibendrinant Lietuvos banko nustatytas aplinkybes, darytina išvada, kad Eksperto išvados duomenys patvirtina, jog pareiškėjas draudikui pateikė klaidinančią informaciją, kad iki įvykio transporto priemonė „BMW M2“ neturėjo jokių sugadinimų. Eksperto išvadoje konstatuojama, kad minėto automobilio iki įvykio buvę sugadinimai buvo esminiai ir jų atsiradimo mechanizmas nėra suderinamas su įvykio aplinkybėmis. Kaip minėta, Lietuvos bankui nebuvo pateikta patikimų ir objektyvių įrodymų, galinčių nuginčyti Eksperto išvados duomenis, todėl, remiantis Lietuvos bankui pateiktų įrodymų visumos vertinimu, darytina išvada, kad draudikas įrodymais pagrindė aplinkybes, kad pareiškėjas jam pateikė klaidinančią informaciją ir kad pareiškėjo nurodyti transporto priemonės „BMW M2“ sugadinimai, kurių išlaidas atlyginančią papildomą draudimo išmoką prašo išmokėti pareiškėjas, nėra susiję su įvykiu.

Įvertinus Lietuvos banko nustatytas aplinkybes dėl draudiko sprendimo atsisakyti pareiškėjui mokėti papildomą draudimo išmoką, apskaičiuotą pagal Vertinimo ataskaitoje nurodytas transporto priemonės „BMW M2“ remonto išlaidas, darytina išvada, kad draudikas, vadovaudamasis kasacinio teismo suformuota praktika dėl TPVCAPD įstatymo 22 straipsnio 3 dalies pagrindo (suteikiančio teisę draudikui atsisakyti mokėti draudimo išmoką) taikymo ir

⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015.

vadovaudamasis surinktais įrodymais dėl Įvykio ir žalos, kurią atlyginančią draudimo išmoką prašoma išmokėti, priežastinio ryšio, priėmė pagrįstą sprendimą netenkinti pareiškėjo reikalavimo, todėl pareiškėjo draudikui keliamas reikalavimas išmokėti papildomą draudimo išmoką yra atmestinas kaip nepagrįstas.

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 X. X. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl tapataus ginčo dalyko kreiptis į teismą įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio sprendimo apskundimu. Ginčo šalys turi pareigą pranešti Lietuvos bankui, jeigu viena iš ginčo šalių pareiškia ieškinį bendrosios kompetencijos teismui prašydama nagrinėti tapatų ginčą iš esmės.

Direktorius

Arūnas Raišutis