



**LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

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

2026-05-13 Nr. 429-159
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo prašoma 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 (kasko) sutartį Nr. (*duomenys neskelbtini*), kuria draudiko parengtų Transporto priemonių draudimo taisyklių Nr. 021¹ pagrindu nuo 2024 m. birželio 20 d. iki 2025 m. birželio 19 d. buvo apdrausti pareiškėjo turtiniai interesai, susiję su automobiliu *BMW X5* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) (toliau – KASKO sutartis).

2025 m. gegužės 15 d. draudikas gavo pranešimą apie tai, kad tą pačią dieną pareiškėjo valdomas jam priklausančias automobilis susidūrė su Q. Q. vairuojamu automobiliu *VW Transporter* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)). Remiantis eismo įvykio deklaracija, automobiliai susidūrė, kai pareiškėjas T formos sankryžoje, kurioje pagrindinis kelias sukasi į dešinę pusę pareiškėjo automobilio judėjimo kryptimi, važiuodamas tiesiai iš pagrindinio į šalutinį kelią, nepraleido priešinga kryptimi pagrindiniu keliu važiuvusio ir manevrą pagrindiniu keliu į kairę dariusio automobilio *VW Transporter*.

Gautos informacijos pagrindu draudikas pradėjo žalos administravimą pagal KASKO sutartį, rinko įvykio aplinkybėms nustatyti reikalingą informaciją (gavo eismo įvykio deklaraciją, automobilių apgadinimų nuotraukas ir nuotraukas iš eismo įvykio vietos, vairuotojų paaiškinimus apie įvykį ir atliko kitus žalos administravimo veiksmus). Vairuotojai, be kita ko, pateikė paaiškinimus apie automobilių greitį eismo įvykio metu. Abu eismo įvykio aplinkybių pranešimo protokoluose nurodė, kad automobiliai susidūrimo metu judėjo. Pokalbių su draudiko ekspertu metu pareiškėjas teigė, jog susidūrimo metu važiojo apie 50–60 km/h greičiu, o automobilio *VW Transporter* vairuotojas nurodė, kad į spidometrą nežiūrėjo, bet greitis galėjo būti apie 30–40 km/h, bet tiksliai pasakyti negali.

Kilus abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, žalos administravimo metu surinkti duomenys buvo perduoti draudiko žalų tyrimo ekspertui. Jis atliko ekspertinio pobūdžio tyrimą ir 2025 m. birželio 9 d. parengė Ekspertinę pažymą (toliau – Ekspertinė pažyma). Ekspertinėje pažymoje įformintas eismo įvykio aplinkybių tyrimas, pateikta eismo įvykio aplinkybių aprašo kopija, nuotraukos iš eismo įvykio vietos su užfiksuotomis automobilių padėtimis, automobilių apžiūrų metu padarytos sugadinimų nuotraukos ir pačios eismo įvykio vietos (kurioje įvyko eismo įvykis) nuotraukos, duomenys apie gautus vairuotojų paaiškinimus ir automobilių apgadinimų pobūdį bei suderinamumą. Taip pat pateikti eismo įvykio modeliavimo rezultatai, aptarta kita žalos administravimo metu gauta informacija ir jos analizės rezultatai.

Eismo įvykio mechanizmą vertinęs ekspertas nustatė, kad automobilių padėties po susidūrimo, sumodeliuoto remiantis vairuotojų nurodytomis įvykio aplinkybėmis, iš esmės skiriasi nuo užfiksuotų pateiktose nuotraukose iš įvykio vietos ir tokių, kurios susidarytų automobiliams susidūrus judant vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, t. y. jeigu automobiliai būtų susidūrę vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis, tai jie būtų sustoję iš esmės kitokiose padėtyse. Be to, eksperto vertinimu, trasologiniu požiūriu automobilių sugadinimai, jų pobūdis, apimtis ir vieta rodo, kad pareiškėjo automobilis susidūrimo metu stovėjo. Eksperto teigimu,

¹ 2024 m. kovo 5 d. redakcija, galioja nuo 2024 m. balandžio 4 d.

automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis natūraliomis, o kitomis aplinkybėmis.

2025 m. birželio 11 d. pranešimu draudikas informavo pareiškėją apie priimtą sprendimą nemokėti draudimo išmokos. Draudiko vertinimu, pareiškėjo automobilis buvo apgadintas kitomis aplinkybėmis, nei nurodė automobilių vairuotojai, todėl pagal Taisyklių 21.17 papunktį² įvykis laikomas nedraudžiamuoju.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir per atstovą pateikė draudikui 2025 m. rugpjūčio 29 d. pretenziją. Joje nurodyta, kad draudikas, vertindamas eismo įvykio aplinkybes, nepagrįstai rėmėsi prielaida, jog pareiškėjo automobilis susidūrimo metu judėjo apie 50–55 km/h greičiu. Pareiškėjo teigimu, šis greitis buvo nurodytas kaip transporto priemonės greitis iki įvykio, privažiuojant sankryžą, o ne susidūrimo momentu. Pretenzijoje taip pat pažymėta, kad draudiko pateiktame įvykio aplinkybių pranešimo protokole pateikti klausimai dėl transporto priemonių greičio buvo neaiškūs ir galėjo būti suprantami nevienareikšmiškai, todėl vien apytiksliai eismo įvykio dalyvių nurodyti greičiai negali būti laikomi pagrindu spręsti apie įvykio imitavimą ar sąmoningą draudiko klaidinimą.

Pretenzijoje taip pat teigiama, kad eismo įvykio faktą patvirtina eismo įvykio deklaracija, transporto priemonių apgadinimų pobūdis, suveikusios saugos oro pagalvės ir kiti objektyvūs duomenys, kurie paneigia draudiko prielaidą dėl įvykio inscenizavimo. Pretenzijoje ginčytas draudiko pasitelktos *PC-Crash 15.0* programos pagrindu atlikto modeliavimo pagrįstumas, nurodant, kad modeliavimas atliktas neatsižvelgus į aplinkybę, jog *BMW X5* susidūrimo metu buvo staigiai stabdomas ir galėjo būti sustojęs arba judėjo minimaliu greičiu, taip pat neaišku, kokie techniniai parametrai ir koeficientai buvo taikyti. Atsižvelgdamas į tai, pareiškėjas prašė draudiko pakartotinai įvertinti eismo įvykio aplinkybes, pateikti visą modeliavimo protokolą su naudotais duomenimis ir parametrais bei pripažinti įvykį draudžiamuoju.

2025 m. rugsėjo 15 d. draudikas pateikė atsakymą į pretenziją ir laikėsi pozicijos, kad sprendimas nemokėti draudimo išmokos yra pagrįstas. Draudikas nurodė atlikęs eismo įvykio aplinkybių kompleksinį tyrimą, įvertinęs eismo įvykio deklaraciją, nuotraukas, vairuotojų paaiškinimus ir transporto priemonių apžiūros duomenis, kurie, jo vertinimu, patvirtina, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis. Draudikas taip pat nurodė, kad vėliau (su pretenzija) pateikti paaiškinimai dėl pareiškėjo automobilio greičio ir stabdymo vertintini kritiškai, nes jie skiriasi nuo pirminių vairuotojų paaiškinimų. Draudiko teigimu, tyrimo metu nustatyta, kad susidūrimo metu pareiškėjo automobilis stovėjo, todėl vairuotojų nurodyta įvykio eiga techniniu požiūriu negali būti patvirtinta, o keisti priimtą sprendimą nėra pagrindo. Kartu su atsakymu į pretenziją draudikas pateikė automobilių susidūrimo modeliavimo ataskaitą.³

Draudikui atsisakius keisti priimtą sprendimą, pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką. Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu atsisakyti mokėti draudimo išmoką, teigdamas, kad draudikas rėmėsi ne susidūrimo metu, o prieš jį buvusiu važiavimo greičiu, be to, darė nepagrįstą prielaidą dėl galimo eismo įvykio inscenizavimo, nepateikdamas objektyvių tokios išvados įrodymų. Pareiškėjo vertinimu, draudikas rėmėsi tik savo atlikto tyrimo išvada, neįvertino visų pateiktų įrodymų ir tinkamai nepagrindė priimto sprendimo. Prašyme pažymėta, kad eismo įvykio realumą patvirtina abiejų transporto priemonių apgadinimai, suveikusios oro pagalvės ir po įvykio atlikta transporto priemonių diagnostika. Atsižvelgdamas į tai, pareiškėjas prašė rekomenduoti draudikui pripažinti įvykį draudžiamuoju ir atlyginti nuostolius (išmokėti draudimo išmoką).

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas pakartojo manąs, kad nustačius, jog pareiškėjas pateikė tikrovės neatitinkančią informaciją apie eismo įvykį, įvykis pagrįstai pripažintas nedraudžiamuoju pagal KASKO draudimo sutartį.

Pasak draudiko, sprendimas buvo priimtas įvertinus vairuotojų pirminius rašytinius ir telefonu pateiktus paaiškinimus, transporto priemonių sugadinimus, jų padėtis po susidūrimo ir *PC-Crash 15.0* programa atlikto modeliavimo rezultatus. Draudiko vertinimu, šie duomenys patvirtina, kad susidūrimo metu pareiškėjo automobilis stovėjo, nors pirminiuose paaiškinimuose buvo nurodyta, kad automobilis važiojo ir nestabdė. Draudikas taip pat pažymėjo neginčijantis paties transporto priemonių kontakto ir smūgio fakto, tačiau, jo vertinimu, oro pagalvių

² Remiantis šiuo Taisyklių papunkčiu, įvykis laikomas nedraudžiamuoju, jeigu draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (arba) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (arba) jo padarinius.

³ Draudikas paaiškino, kad siunčia vieno modeliavimo ataskaitą, o visų kitų modeliavimų parametrai buvo tokie patys, skyrėsi tik nurodomo greičio reikšmės, kurios aprašytos Ekspertinėje pažymoje.

suveikimas patvirtina tik susidūrimo faktą ir intensyvumą, bet neįrodo, kad įvykis įvyko vairuotojų nurodytomis aplinkybėmis. Todėl draudikas laikėsi pozicijos, kad vėlesni pareiškėjo paaiškinimai dėl stabdymo ir mažo greičio vertintini kritiškai, o keisti sprendimo nemokėti draudimo išmokos nėra pagrindo.

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.

Įvertinus ginčo šalių pateiktus dokumentus ir paaiškinimus, darytina išvada, kad ginčas kilo dėl draudiko sprendimo įvykį pripažinti nedraudžiamuoju pagrįstumo.

Siekiant išspręsti pareiškėjo ir draudiko ginčą, būtina įvertinti, ar draudikas pagrįstai nusprendė įvykį pripažinti nedraudžiamuoju pagal Taisyklių 21.17 papunktį, t. y. ar nagrinėjamu atveju buvo nustatytos aplinkybės, pagal šalių sudarytą KASKO draudimo sutartį sudarančios pagrindą atsisakyti mokėti draudimo išmoką.

Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.987 straipsnyje nustatyta, kad draudimo sutartimi viena šalis (draudikas) įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką (premiją) sumokėti kitai šaliai (draudėjui) arba trečiajam asmeniui, kurio naudai sudaryta sutartis, įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytą draudimo išmoką, apskaičiuotą įstatyme ar draudimo sutartyje nustatyta tvarka, jeigu įvyksta įstatyme ar draudimo sutartyje nustatytas draudžiamasis įvykis.

Civilinio kodekso 6.156 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas sutarčių laisvės principas leidžia sutarties šalims laisvai sudaryti sutartis ir savo nuožiūra nustatyti tarpusavio teises bei pareigas, jei tai neprieštarauja įstatymams. Sutarties laisvės principas reiškia civilinių teisinių santykių subjektų teisę laisvai spręsti, sudaryti konkrečią sutartį ar jos nesudaryti, pasirinkti, su kuo sudaryti sutartį, be to, savarankiškai spręsti dėl sutarties turinio (sutarties sąlygų ir jų pakeitimo) bei formos, išskyrus atvejus, kai tam tikras sutarties sąlygas (jų turinį) nustato imperatyviosios teisės normos arba tam tikrų sąlygų reikalauja viešoji tvarka, sąžiningumo, protingumo, teisingumo principai, gera moralė. Teisėtai sudaryta ir galiojanti sutartis jos šalims turi įstatymo galią (Civilinio kodekso 6.189 straipsnio 1 dalis).

Šalių sudaryta KASKO sutartis yra savanoriška, todėl draudikas, vadovaudamasis Civilinio kodekso 6.156 straipsnio 1 dalimi, tokio pobūdžio sutartyse gali savo nuožiūra pasiūlyti sąlygas, susijusias su teikiamos draudimo apsaugos apimtimi. Lietuvos kasacinis teismas savo praktikoje yra ne kartą konstatavęs, kad draudimo sutartimi draudimo objektui suteikiama apsauga nėra absoliuti. Prisiimdamas draudimo riziką draudikas nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtose draudimo rūšies taisyklėse, tiek draudimo liudijime aptartose individualiosiose sąlygose.⁴ Draudimo apsaugos apimtį lemia draudimo objektas, draudžiamųjų ir nedraudžiamųjų įvykių sąrašai ir kitos draudimo sutarties sąlygos. Šių sąlygų visuma nustato draudimo sutarties šalių įsipareigojimų turinį ir leidžia spręsti apie draudiko prisiimtą draudimo riziką laipsnį.⁵

Draudžiamasis įvykis – tai draudimo sutartyje nurodytas atsitikimas, kuriam įvykus draudikas privalo mokėti draudimo išmoką. Teisine prasme draudžiamasis įvykis yra juridinis faktas, t. y. realaus gyvenimo reiškiny, su kuriuo įstatymas sieja teisinius padarinius, konkrečiai draudiko pareigą išmokėti draudimo išmoką.⁶ Įstatyme ir konkrečiose draudimo rūšies taisyklėse nustatytos išimtys, kai draudėjo patirta žala visiškai ar iš dalies nekompensuojama, todėl, draudėjui kreipusis dėl draudimo išmokos išmokėjimo, draudikas turi teisę jos visiškai arba iš dalies nemokėti. Tokią teisę draudikas turi nedraudžiamąjo įvykio atveju.⁷ Nedraudžiamasis

⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gegužės 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-283-695/2015.

⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. lapkričio 29 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2007.

⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-316/2013.

⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. vasario 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-32/2009.

įvykis – draudžiamąjį įvykio požymius turintis įvykis, tačiau taip pat atitinkantis įstatyme ar draudimo sutartyje apibrėžtus papildomus požymius, kuriems esant draudikas atleidžiamas nuo prievolės mokėti draudimo išmoką.⁸

Įvertinus bylos duomenis nustatyta, kad draudikas sprendimą pripažinti įvykį nedraudžiamuoju priėmė vadovaudamasis Taisyklių 21.17 papunkčiu, pagal kurį įvykis laikomas nedraudžiamuoju ir draudimo išmoka nemokama, jeigu draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (arba) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti išmoką ar ją padidinti, suklastojo arba pateikė klaidingus duomenis apie įvykį ir (arba) jo padarinius.

Vertinant žalos administravimo metu surinktus ir Lietuvos bankui pateiktus duomenis, pažymėtina, kad savo sprendimą draudikas iš esmės grindė tyrimo, užfiksuoto Ekspertinėje pažymoje, išvadomis. Anot draudiko, nors pareiškėjas teigė, jog jo automobilis prieš susidūrimą važiojo apie 55 km/h greičiu, ekspertinio tyrimo rezultatai rodo, kad tokiomis aplinkybėmis nutikusio eismo įvykio pasekmės (automobilių išsidėstymas po susidūrimo) būtų visiškai kitokios, nei buvo nustatytos.

Įvertinus Ekspertinę pažymą, matyti, kad joje iš pradžių pateikiama eismo įvykio aplinkybių aprašo kopija, nurodomas įvykio laikas ir vieta, aprašomi automobilių apgaditimai ir pateikiamos nuotraukos iš eismo įvykio vietos su matomais automobilių apgaditimais bei automobilių apžiūrų metu padarytos nuotraukos su prie automobilio pridėta masteline linijuote. Taip pat pateikiamos nuotraukos su eismo įvykio vietoje eismo tvarką nurodančiais kelio ženklais.

Toliau aptariami automobilių apgaditimai, nurodoma, kad pareiškėjo automobilio sugadintas dešinysis šonas ties automobilio priekiu, deformuojančios jėgos poveikiui veikiant kryptimi, artima statmenai iš dešinės, intensyviausios deformacijos lokalizuotos priekinio dešinės pusės rato dalyje. Automobilio *VW Transporter* apgadinta priekinė dalis, intensyviausios deformacijos lokalizuotos priekinės plokštumos centrinėje dalyje. Nurodoma, kad variklio gaubte susiformavę išilginiai įmušimai, lydimi gaubto klosčių. Sugadinimai padaryti dėl deformuojančios jėgos poveikio kryptimi, artima statmenai, nuo automobilio priekio link galo. Taip pat aprašoma (pagrindžiant nuotraukomis), kad išsiskleidė abiejų automobilių saugos pagalvės.

Aprašydamas automobilių išsidėstymą, draudiko ekspertas nurodė, kad pareiškėjo automobilis po įvykio užfiksuotas pasisukęs kelio ašinės linijos atžvilgiu iš dešinės į kairę beveik 90° kampu nuo susidūrimo vietos (žiūrint pirmine jo važiavimo kryptimi), o automobilis *VW Transporter* po įvykio užfiksuotas stovintis priekine dalimi įvažiavęs į sankryžą, pareiškėjo automobilio judėjimo kryptimi artimu stačiu kampu. Ekspertinėje pažymoje taip pat pateiktos įvykio vietos nuotraukos abiejų automobilių judėjimo kryptimi prieš sankryžą, kurioje įvyko susidūrimas.

Ekspertinėje pažymoje nurodyta, kad pareiškėjas paaiškino važiavęs tiesiai apie 50–60 km/h greičiu ir, manydamas, kad važiuoja pagrindiniu keliu, nesiėmė jokių veiksmų bei nestabdė, kito automobilio nematė, net nežiūrėjo į dešinę pusę. Taip pat teigiama, kad automobilio *VW Transporter* vairuotojas nurodė, kad jo, planuojančio sukti į kairę (pagrindiniu keliu), nepraleido nestabdydamas tiesiai važiavęs pareiškėjo automobilis. Remdamasis Ekspertinėje pažymoje aprašytais duomenimis ir vairuotojų paaiškinimais, ekspertas sumodeliavo įvykį kompiuterine programa *PC-Crash 15.0*.⁹

Gauti rezultatai parodė, kad automobiliai, jeigu būtų susidūrę nurodytomis sąlygomis, negalėjo sustoti taip, kaip užfiksuota nuotraukose. Tokią poziciją ekspertas grindė faktinę automobilių padėtį po eismo įvykį iliustruojančia schema ir modeliavimo rezultatus iliustruojančiomis schemomis, kuriose matoma, kad artimiausia faktinei situacija galėjo susidaryti, jeigu automobilis *VW Transporter*, važiuodamas 40 km/h greičiu, atsitrenkė į kelyje (eismo juostoje, pareiškėjo automobilio judėjimo iš pagrindinio į šalutinį kelią kryptimi) stovėjusį pareiškėjo automobilį. Eksperto vertinimu, tokią išvadą, be kita ko, leidžia daryti ir aplinkybė, jog ant automobilių nėra skersinio praslydimo pėdsakų.

Pažymėtina, kad Ekspertinėje pažymoje pateikti ir eismo įvykio modeliavimo kitokiomis aplinkybėmis rezultatai, pavyzdžiui, vertinta, kaip automobiliai po susidūrimo turėtų sustoti, jeigu: 1) pareiškėjas būtų važiavęs 40 km/h, o automobilis *VW Transporter* 20 km/h greičiu; 2) pareiškėjas 50 km/h, o *VW Transporter* 20 km/h greičiu; 3) pareiškėjas 50 km/h, o *VW Transporter* 10 km/h greičiu. Visais atvejais eismo įvykio modeliavimo rezultatai parodė, kad

⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-426-684/2017.

⁹ Specializuota kompiuterinė programa, leidžianti atkurti eismo įvykius pagal pateiktus duomenis, modeliuoti transporto priemonių judėjimą prieš susidūrimą ir po jo, įvertinti susidūrimo mechaniką ir kt.

automobilių padėtis būtų kardinaliai kitokia, nei užfiksuota nuotraukose, t. y. pareiškėjo automobilis, veikiamas inercijos, visais atvejais turėjo nuriedėti į priekį savo važiavimo kryptimi, o ne sustoti praktiškai susidūrimo vietoje, pasisukęs 90⁰ kampu, beveik lygiagrečiai su kitu automobiliu.

Remdamasis Ekspertinėje pažymoje pateiktais duomenimis, ekspertas darė išvadą, kad vairuotojų nurodomos aplinkybės prieštarauja nustatytoms aplinkybėms ir atlikto tyrimo metu gautiems rezultatams ir nėra su jais suderinamos, t. y. eismo įvykis kilo kitomis aplinkybėmis, nei nurodė vairuotojai.

Lietuvos bankas įvertino Ekspertinę pažymą ir joje aprašyto tyrimo aplinkybes kartu su kitais bylos duomenimis (pareiškėjo kreipimesi nurodytomis aplinkybėmis ir paaiškinimais apie įvykį, nuotraukomis po automobilių susidūrimo, informacija apie eismo įvykio vietą, vairuotojų užpildytais eismo įvykio aplinkybių pranešimo protokolais, draudiko pateiktais pokalbių su pareiškėju ir automobilio *VW Transporter* vairuotoju garso įrašais, nuotraukomis pagrįstais paaiškinimais apie automobilių sugadinimų pobūdį ir kt.) ir mano, jog Ekspertinė pažyma yra pagrįsta pakankamais įrodymais ir nėra pagrindo ją nesivadovauti.

Pažymėtina, kad ekspertinę pažymą parengė draudiko ekspertas, turintis specialių žinių ir profesinės patirties, reikalingų eismo įvykio aplinkybėms tirti. Ji parengta remiantis įvykio administravimo metu draudiko surinktais pakankamai išsamiais duomenimis. Vertinant įvykio aplinkybes buvo analizuotos automobilių judėjimo kryptys, jų galimi greičiai, įvertinta kelio dangos būklė, įvykio laikas, automobilių deformacijų dydžiai ir pobūdis, jų padėtys po susidūrimo. Kompiuterinio modeliavimo metu gauti duomenys parodė, kad labiausiai tikėtina¹⁰, jog susidūrimo aplinkybės iš tikrųjų buvo kitokios, nei nurodė eismo įvykio dalyviai.

Atsižvelgiant į pareiškėjo nurodomus motyvus, kuriais jis grindžia savo reikalavimą, taip pat pažymėtina, kad nors pareiškėjas ginčijo draudikui pateiktą pirminę informaciją apie automobilio judėjimo greitį, tai paneigia kiti paties pareiškėjo paaiškinimai, jog jis manė važiuojęs pagrindiniu keliu, kliūtis nematė, į ją iš esmės nesureagavo ir nestabdė. Todėl tokie pareiškėjo vėliau (draudikui priėmus sprendimą įvykį pripažinti nedraudžiamuoju) pateikti paaiškinimai nelaikytini patikimais.

Tai, kad automobiliams susidūrus išsiskleidė oro pagalvės, Lietuvos banko vertinimu, taip pat nėra savarankiškas pagrindas, leidžiantis kvalifikuoti įvykį draudžiamuoju arba nedraudžiamuoju pagal šalių sudarytą KASKO sutartį. Oro pagalvių suveikimas gali patvirtinti transporto priemonių tam tikro intensyvumo smūgio faktą, tačiau savaime nepatvirtina, kad eismo įvykis įvyko eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis. Todėl ši aplinkybė taip pat nepaneigia draudiko eksperto atlikto tyrimo išvadų ir modeliavimo rezultatų.

Galiausiai akcentuotina, kad kasacinio teismo praktikoje, kurioje buvo vertinta eismo įvykio dalyvių galimybė suvokti savo valdomų transporto priemonių judėjimo greitį prieš įvykį, 15 km/h skirtumas tarp vairuotojo nurodyto ir eksperto nustatyto automobilio greičio buvo pripažintas kaip galimas sąžiningas vairuotojo suklydimas dėl savo valdomos transporto priemonės greičio.¹¹ Kita vertus, atsižvelgiant į vairuotojų galimybę esant stresinei situacijai dėl kilusio eismo įvykio nurodyti automobilio greitį su nedidele paklaida, teismų formuojamoje praktikoje taip pat konstatuojama, kad mažai tikėtina, jog vairuotojai galėtų klysti dėl to, ar automobilis stovi arba vos juda (iki 5 km/h), taip sukeldamas kliūtį eismui, ar važiuoja.¹² Be to, kiekvienu individualiu atveju būtina atsižvelgti ir į kitas reikšmingas aplinkybes, ne tik susijusias su automobilių judėjimo greičiais.

Taigi, nors pareiškėjas, kaip ir kitas eismo įvykio dalyvis, nebūtinai turi specialių žinių, reikalingų visiškai tiksliai identifikuoti eismo įvykio aplinkybes ir automobilių greičius prieš susidūrimą, tačiau tai nepaneigia vidutinių gebėjimų asmens galimybės paaiškinti eismo įvykio mechanizmą, orientacinį, pakankamai tikėtiną greitį ar panašias aplinkybes.

Nagrinėjamu atveju pareiškėjo nurodytas orientacinis automobilio judėjimo greitis (50–60 km/h) iš esmės neatitinka ekspertinio pobūdžio tyrimo metu nustatytų faktinių aplinkybių,

¹⁰ Civilinėje teisėje faktų įrodomumo problema sprendina remiantis vadinamąja tikėtinumo taisykle (tikimybių pusiausvyros principu). Kasacinio teismo jurisprudencijoje ne kartą pažymėta, kad įrodinėjimas civiliniame procese turi savo specifiką, – nenustatyta, kad išvadą apie tam tikrų faktų buvimą galima daryti tik tada, kai dėl jų egzistavimo absoliučiai nėra abejonių; išvadą apie faktų buvimą civiliniame procese galima daryti ir tada, kai tam tikros abejonės dėl fakto buvimo išlieka, tačiau byloje esančių įrodymų visuma leidžia manyti esant labiau tikėtina atitinkamą faktą buvus, nei jo nebuvus (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-101/2009).

¹¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 21 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-462-695/2017.

¹² Vilniaus apygardos teismo 2017 m. balandžio 18 d. sprendimas, priimtas civilinėje byloje Nr. 2A-367-258/2017.

kurioms esant automobiliai būtų sustoję nuotraukose užfiksuotose padėtyse. Vadovaujantis teismų formuojama praktika, toks neatitikimas negali būti laikomas pateisinamu ir protingai numanomu specialių žinių neturinčio, bet teisę vairuoti automobilį turinčio asmens suklydimu.

Lietuvos banko vertinimu, bylos duomenų visuma suteikia pakankamą pagrindą daryti išvadą, kad draudikui buvo pateikta neteisinga informacija apie eismo įvykio aplinkybes. Vadovaujantis Taisyklių 21.17 papunkčiu, įvykiai, apie kurių aplinkybes ir (arba) padarinius draudėjas, apdraustasis arba su draudėju ir (arba) apdraustuoju susijęs asmuo, siekdamas gauti draudimo išmoką ar ją padidinti, pateikia klaidingus duomenis, laikytini nedraudžiamaisiais ir draudimo išmoka, nustačius šias aplinkybes, nemokama.

Atsižvelgiant į tai, draudiko sprendimas pripažinti įvykį nedraudžiamuoju laikytinas pagrįstu ir teisėtu, o pareiškėjo reikalavimas įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią dėl automobilio apgadinimų patirtus nuostolius, laikytinas nepagrįstu ir yra atmestinas.

Remdamasis tuo, kas išdėstyta, ir vadovaudamasis Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymo 27 straipsnio 1 dalies 3 punktu, Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimo Nr. 03-23 „Dėl Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių patvirtinimo“ 2 punktu ir šiuo nutarimu patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 59.3 papunkčiu, n u s p r e n d ž i u:

Atmesti pareiškėjo X. X. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl 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