



**LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

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

2026-06-03 Nr. 429-184
Vilnius

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

N u s t a t y t a:

2025 m. birželio 3 d. nutiko eismo įvykis, kurio metu susidūrė pareiškėjo valdomas automobilis *BMW 5ER Reihe* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) ir Q. Q. valdomas automobilis *Nissan X-Trail* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)), kurio valdytojų civilinę atsakomybę įprastine transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės sutartimi buvo apdraudęs draudikas.

2025 m. birželio 10 d. pareiškėjas apie įvykį informavo draudiką ir pateikė jam Kauno apskrities vyriausiojo policijos komisariato (AVPK) 2025 m. birželio 10 d. administracinio nusižengimo protokolą Nr. (*duomenys neskelbtini*) (toliau – Protokolas), kuriame nurodyta, kad eismo įvykį sukėlė automobilio *Nissan X-Trail* vairuotojas, nelygiareikšmių kelių sankryžoje išvažiavęs iš šalutinio į pagrindinį kelią, nedavęs kelio pagrindiniu keliu važiuosiam pareiškėjo automobiliui ir su juo susidūręs. Pranešimo pagrindu draudikas pradėjo žalos administravimą.

2025 m. birželio 25 d. draudiko pavedimu žalų reguliavimo bendrovės UAB „SMART CLAIMS“ įgaliotas asmuo apžiūrėjo pareiškėjo automobilį, užfiksavo automobilio apgadinimus nuotraukose ir parengė Transporto priemonės techninės apžiūros-defektų aktą (toliau – Apžiūros aktas). Jame nurodė, kurias automobilio dalis reikės remontuoti ir kurias keisti.

Draudikui įvertinus gautas nuotraukas, kilo įtarimų, jog dalis pareiškėjo automobilio apgadinimų būdingi atsirandantiems po kontakto su betoninėmis konstrukcijomis, todėl, draudiko prašymu, eismo įvykio dalyviai pateikė užpildytas eismo įvykio dalyvio anketas, taip pat papildomas abiejų automobilių apgadinimų nuotraukas.

Įvertinęs surinktą informaciją, draudikas manė, kad pareiškėjo automobilio sugadinimai (ypač pareiškėjo automobilio priekinio sparno pažeidimai (nelikę dalies konstrukcijos, paviršius stipriai pažeistas) nesutampa su automobilio *Nissan X-Trail* pažeidimais. Siekdamas nustatyti, ar automobiliai buvo sugadinti jų tarpusavio susidūrimo metu ir nurodytomis aplinkybėmis, draudikas kreipėsi į UAB „Impulsana“ su prašymu atlikti ekspertinį vertinimą ir parengti išvadą.

Žalos administravimo metu draudikas taip pat kreipėsi į Kauno AVPK dėl informacijos apie įvykį pateikimo. Šis informavo draudiką apie iš vairuotojų gautus paaiškinimus ir pateikė nuotraukas iš eismo įvykio vietos. Ši informacija kartu su kitais žalos bylos duomenimis buvo perduota UAB „Impulsana“.

2025 m. rugpjūčio 7 d. UAB „Impulsana“ ekspertas V. Mitunevičius parengė Eksperto išvadą Nr. MV 2025-50 (toliau – Ekspertinė išvada), kurioje buvo vertinamas automobilių susidūrimo ir apgadinimų susidarymo mechanizmas, taip pat pareiškėjo pateiktoje eismo įvykio dalyvio anketoje nurodyta aplinkybė, kad visi automobilio *BMW 5ER Reihe* sugadinimai atsirado dėl susidūrimo su *Nissan X-Trail*. Ekspertas konstatavo, kad dalies pareiškėjo automobilio sugadinimų techniniu požiūriu negalima pagrįsti susidūrimu su automobiliu *Nissan X-Trail*.¹

¹ Eksperto vertinimu, pareiškėjo automobilio užpakalinis dešinysis žibintas, užpakalinės dešinės pusės drelės ir variklio dangčio priekinis dešinysis kampas buvo apgadinti ne dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*, o priekinis dešinysis sparnas, priekinis dešinysis statramstis, priekinio bamperio apvalkalo dešinysis šonas, priekinės dešinės pusės drelės, užpakalinis dešinysis sparnas buvo apgadinti ne vien dėl minėto ginčui aktualaus susidūrimo. Ekspertas taip pat nurodė, kad tikėtina, jog ir kitos dešiniojo šono priekinės dalies kėbulo detalės (priekinis dešinysis žibintas, priekinio dešiniojo sparno rėmas ir posparnis bei kitos gretimos detalės) buvo apgadintos ne vien dėl minėto susidūrimo.

2025 m. rugpjūčio 18 d. pranešimu draudikas informavo pareiškėją, kad priėmė sprendimą įvykį pripažinti nedraudžiamuoju dėl to, kad pareiškėjas pateikė klaidinančią informaciją apie eismo įvykio aplinkybes, o galimas automobilių kontaktas įvyko kitomis aplinkybėmis, tikėtina, kad iš anksto susitarus.

2025 m. rugsėjo 17 d. pareiškėjas informavo draudiką, kad su priimtu sprendimu nesutinka, bei nurodė, jog šiuo metu automobilį tikrina nepriklausomas žalos ekspertas ir bus svarstoma dėl kreipimosi į draudimo priežiūros instituciją bei teismą. Pareiškėjas teigė, kad Ekspertinė išvada yra parengta neprofesionaliai ir neatidžiai išnagrinėjus aplinkybes.

2025 m. rugsėjo 18 d. draudikas informavo pareiškėją, kad Ekspertinę išvadą parengė technikos mokslų daktaras, turintis nepriekaištingą reputaciją ir ilgametę patirtį, tiriant eismo įvykio mechanizmus ir automobilių sugadinimus. Draudikas nurodė neturintis pagrindo keisti sprendimo.

2025 m. spalio 13 d. draudikas gavo pareiškėjo atstovo pretenziją. Pareiškėjo atstovas teigė, kad nėra pagrindo manyti, jog pareiškėjo automobilio sugadinimai atsirado ne deklaruoto įvykio metu ar kad įvykis buvo inscenizuotas, nes jis įvyko ne nukentėjusiojo gyvenamojoje vietovėje tarp nepažįstamų asmenų vėlų vakarą, o kilus ginčui dėl kaltės buvo iškviesta policija ir surašytas Protokolas. Pareiškėjo atstovo vertinimu, Ekspertinė išvada yra prieštaringa ir neišsami, nes joje pripažįstamas automobilių kontaktas bei dalies sugadinimų galimas susidarymas šio įvykio metu, tačiau tik tikėtina, o ne kategoriška forma abejojama dėl kai kurių pareiškėjo automobilio sugadinimų priežastinio ryšio, neįvertinus automobilio *Nissan X-Trail* detalių būklės, galimų važiuoklės pažeidimų, padangų ir transporto priemonių konstrukcinių ypatumų. Pretenzijoje laikomasi pozicijos, kad vien abejonės dėl dalies sugadinimų negali lemti viso įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju. Pareiškėjo atstovas taip pat pateikė draudikui UAB „Klasera“ turto vertintojo parengtą Kelių transporto priemonės vertinimo ataskaitą Nr. 25-0147² (toliau – Vertinimo ataskaita) ir prašė pripažinti įvykį draudžiamuoju bei išmokėti pagal Vertinimo ataskaitą apskaičiuotą draudimo išmoką – 9 250 Eur.

2025 m. spalio 24 d. atsakyme į pretenziją draudikas nurodė neturintis pagrindo abejoti eksperto kompetencija ir Ekspertinės išvados teisingumu. Pasak draudiko, palyginti su nustatytais ankstesniais pareiškėjo automobilio apgadinimais, 2025 m. birželio 3 d. įvykio metu buvo padaryti nežymūs nauji apgadinimai, ir tai patvirtina Ekspertinėje išvadoje pateikti duomenys. Draudikas taip pat pažymėjo, kad pareiškėjo pateiktą Vertinimo ataskaitą parengęs turto vertintojas ne atlieka eismo įvykio aplinkybių tyrimo ir automobilio apgadinimų analizę, ne nustato priežastinį ryšį su deklaruojamu įvykiu, o vertina visus automobilio pažeidimus, įskaitant eksploatacinius ir kitus trūkumus, remdamasis užsakovo pateikiama informacija.

Draudikui atsisakius keisti priimtą sprendimą, pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką. Pareiškėjas nesutinka su draudiko sprendimu įvykį pripažinti nedraudžiamuoju dėl neva pateiktos klaidinančios informacijos apie eismo įvykio aplinkybes. Pareiškėjas nurodė, kad policija užfiksavo automobilio apgadinimus ir patvirtino jo nekaltumą, o draudiko ekspertizė buvo atlikta nuotoliniu būdu, neapžiūrėjus automobilio ir neįvertinus visų reikšmingų aplinkybių. Pareiškėjas prašė pripažinti įvykį draudžiamuoju ir išmokėti 9 250 Eur draudimo išmoką.

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas pakartojo manąs, kad įvykis pagrįstai pripažintas nedraudžiamuoju, nes, įvertinus žalos byloje surinktą informaciją ir Ekspertinę išvadą, nustatyta, jog pareiškėjo automobilio sugadinimai atsirado ne vien dėl susidūrimo su *Nissan X-Trail* automobiliu, o dalis esminių sugadinimų buvo padaryta iki deklaruoto įvykio. Draudiko teigimu, pareiškėjas pateikė klaidinančią informaciją apie eismo įvykio aplinkybes, tikrosios įvykio aplinkybės, įskaitant tai, kaip ant pareiškėjo automobilio atsirado tam tikri apgadinimai, nėra aiškos, todėl nenustačius kaltės, neteisėtų veiksmų, tikrosios įvykio priežasties ir priežastinio ryšio nėra pagrindo konstatuoti automobilio *Nissan X-Trail* valdytojo civilinės atsakomybės. Draudikas prašė pareiškėjo reikalavimą atmesti kaip nepagrįstą.

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,

² Vertinimo ataskaitoje nustatyta, kad transporto priemonės rinkos vertė prieš apgadinimą buvo 11 950 Eur, jos atkūrimo kaštai – 13 488,86 Eur (remontas ekonomiškai netikslingas), likutinė vertė – 2 700 Eur, skirtumas tarp vertės prieš apgadinimą ir likutinės vertės – 9 250 Eur.

ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, ekonomiškumo ir bendradarbiavimo principų. Vartotojas ir finansų rinkos dalyvis privalo įrodyti tas aplinkybes, kuriomis remiasi kaip savo reikalavimų arba atsikirtimų pagrindu, išskyrus atvejus, kai remiamasi aplinkybėmis, kurių nereikia įrodinėti. Nagrinėdamas ginčą Lietuvos bankas atlieka 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 sprendimo pripažinti įvykį nedraudžiamuoju ir nemokėti pareiškėjui pagal Vertinimo ataskaitą apskaičiuotos draudimo išmokos 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 atsisakyti pripažinti įvykį draudžiamuoju.

Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (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 draudimo suma, taip pat užtikrinti transporto priemonių valdytojų turtinius interesus, susijusius su civiline atsakomybe, kilusia naudojant šiuo draudimu apdraustą transporto priemonę“³. Draudimo apsauga – tai draudiko įsipareigojimas sumokėti draudimo išmoką, įvykus draudžiamajam įvykiui – atsitikimui, nustatytam įstatyme ar draudimo sutartyje⁴. TPVCAPD sistemos veikimo teisinius pagrindus ir principus reguliuoja Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės draudimo įstatymas (TPVCAPDĮ).

Kasacinis teismas yra išaiškinęs, kad, „remiantis Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.987 straipsniu, Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 2 straipsniu, 98 straipsniu, TPVCAPDĮ 16 straipsnio 1 dalimi, draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką atsiradimas siejamas su draudžiamąjo įvykio fakto nustatymu. Draudžiamasis eismo įvykis TPVCAPDĮ 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 atsakomybė.“⁵

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 (TPVCAPDĮ 21 straipsnis); 2) jei atsakingas už žalos padarymą asmuo ar nukentėjęs trečiasis asmuo buvo nesąžiningi ir (ar) elgėsi neapdairiai ir nerūpestingai (TPVCAPDĮ 22 straipsnis)“⁶.

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 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 nebuvimo.“⁷

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

⁴ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.987 straipsnis, Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 2 straipsnio 11 dalis.

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

⁶ 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.

⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016.

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

Nagrinėjamu atveju draudikas atsisakymą išmokėti pareiškėjui draudimo išmoką iš esmės grindė tuo, kad pareiškėjas žalos administravimo metu draudikui pateiktuose paaiškinimuose nurodė klaidinančius duomenis apie įvykį, konkrečiai – apie įvykio padarinius pareiškėjo automobiliui ir automobilio būklę iki įvykio. Šias aplinkybes draudikas grindė UAB „Impulsana“ eksperto – technikos mokslų daktaro V. Mitunevičiaus parengta Ekspertine išvada.

Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad eksperto buvo prašoma atsakyti į šiuos klausimus: 1) koks automobilio *BMW 5ER Reihe* sugadinimų susidarymo mechanizmas?; 2) koks automobilių *BMW 5ER Reihe* ir *Nissan X-Trail* susidūrimo mechanizmas?; 3) ar techniniu požiūriu yra pagrįsti automobilio *BMW 5ER Reihe* vairuotojo (pareiškėjo) eismo įvykio dalyvio anketoje pateikti parodymai, kad visi automobilio apgadalinimai atsirado vien dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*.

Ekspertinės išvados dalyje „Pradiniai duomenys“ pateikiama Protokolo ištrauka, kurioje nurodyta, jog automobilio *Nissan X-Trail* vairuotojas nesilaikė visų būtinų atsargumo priemonių, kad nekeltų pavojaus kitų asmenų turto saugumui, nelygiareikšmių kelių sankryžoje nesilaikė kelio ženklų „Duoti kelią“ reikalavimo, išvažiavo iš šalutinio kelio į pagrindinį kelią, nedavė kelio pagrindiniu keliu važiuojančiam automobiliui *BMW 5ER Reihe* ir su juo susidūrė. Eismo įvykio metu buvo apgadinti abu automobiliai.

Ekspertinėje išvadoje taip pat pateikiamos abiejų eismo įvykio dalyvių užpildytos anketų eismo įvykio dalyviui kopijos, įskaitant jose pateiktas eismo įvykio schemas (su automobilių padėtimis iki susidūrimo, susidūrimo metu, po eismo įvykio). Pareiškėjas anketoje nurodė, kad jo automobilis jokių išorinių ir vidinių defektų iki eismo įvykio neturėjo, o po įvykio buvo sugadinta važiuoklė, lempa, priekinis sparnas, durys, priekinis buferis, automobilio priekis ir visas dešinės pusės automobilio šonas. Pareiškėjas taip pat teigė, kad pamatęs, jog gresia susidūrimas, jis automobilį stabdė, naudojo garsinį signalą, bandė išvengti susidūrimo ir suko į priešpriešinę eismo juostą. Automobilio *Nissan X-Trail* vairuotojas nurodė, kad jokių apgadalinimų jo automobilis neturėjo, tačiau per įvykį buvo apgadintos vairuotojo pusės duralės. Pareiškėjas taip pat teigė važiuojęs apie 75 km/h greičiu ir nežinąs, koku greičiu važiavo kitas vairuotojas, o automobilio *Nissan X-Trail* vairuotojas teigė važiuojęs apie 30 km/h bei nurodė manąs, kad pareiškėjas viršijo leistiną greitį. Pareiškėjas teigė, kad dėl įvykio, jo nuomone, kaltas *Nissan X-Trail* vairuotojas, o pastarasis asmuo nurodė manantis, jog nėra kaltas.

Toliau Ekspertinės išvados dalyje „Tyrimas“ ekspertas pateikė automobilių nuotraukas su matomais apgadalinimais ir juos aprašė. Pasak eksperto, nuotraukose užfiksuota, kad apgadintos, t. y. subraižytos ir nedaug deformuotos, abejos automobilio *Nissan X-Trail* kairiojo šono duralės, nedaug pažeisti abu šio šono sparnai ties sandūromis su duralėmis ir priekinio bamperio apvalkalo kairysis šonas, taip pat nutrauktos šių durelių apačioje ir ant kairiojo slenksčio tvirtinamos apdailos, pažeistos kairės pusės sparnų arkų apdailos bei matyti pažeidimai ir pėdsakai kairės pusės ratlankių paviršiuose. Eksperto teigimu, iš pateiktų nuotraukų, kuriose užfiksuota ir šalia automobilio pridėta mastelinė liniuotė, spręstina, kad didesni automobilio *Nissan X-Trail* pažeidimai yra išsidėstę iki 75 cm aukštyje, o didesniu nei 75 cm atstumu nuo atraminio paviršiaus įžiūrėti tik keli nedideli pažeidimai ar pėdsakai.

Aprašant pareiškėjo automobilio apgadalinimus, Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad yra deformuotos ir subraižytos kėbulo dešiniojo šono detalės – variklio dangčio priekinis dešinysis kampas, abu dešinės pusės sparnai ir abejos dešinės pusės duralės. Taip pat įbrėžtas priekinis dešinysis statramstis, priekinių dešinės pusės durelių rankena, galinio vaizdo dešiniojo veidrodėlio korpusas ir užpakalinio bamperio apvalkalo dešinysis šonas. Subraižytas ir sulaužytas priekinio bamperio apvalkalo dešinysis šonas, subraižyta dešiniojo slenksčio apdaila, pažeistas priekinio dešiniojo žibinto tvirtinimas, subraižytas ir įtrūkęs jo sklaidytuvas, nutrauktas dešinysis šoninis posūkio žibintas, nėra priekinio dešiniojo žibinto apdailos, įskilęs užpakalinio dešiniojo žibinto sklaidytuvas. Be to, nustatyta, kad pažeista priekinio dešiniojo rato pakaba, deformuota jos apatinė svirtis ir dešinė vairo traukė, pažeistas priekinis stabilizatorius, įbrėžti abu dešinėsios pusės ratų ratlankiai ir tikėtini kitų automobilio priekinėje dešinėje pusėje bei dešiniajame šone esančių detalių pažeidimai.

Eksperto vertinimu, vadovaujantis pareiškėjo anketoje nurodytais duomenimis, visi jo automobilio sugadinimai turėjo susidaryti jam susidūrus su automobiliu *Nissan X-Trail*. Ekspertas vertino, kad, atsižvelgiant į abiejų automobilių sugadinimų pobūdį ir mastą, turėjo įvykti

pakankamai intensyvus automobilių kontaktas, pareiškėjo automobilio dešiniam šonui slystamai kontaktuojant su automobilio *Nissan X-Trail*. Eksperto teigimu, tikėtina, kad prieš susidūrimą pareiškėjo automobilis galėjo būti stabdomas, todėl jo priekinė dalis galėjo pažemėti, o užpakalinė dalis pakilti iki 10 cm, t. y. galimas tam tikras šių automobilių suderinamų tarpusavyje pažeidimų neatitikimas aukščio atžvilgiu.

Kaip nurodyta Ekspertinėje išvadoje, iš tyrimui pateiktų nuotraukų matyti, kad stipriai subraižyta pareiškėjo automobilio priekinio buferio apvalkalo dešinioji kampinė dalis ir jo dešinysis šonas bei priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvai, taip pat deformuotas ir įbrėžtas variklio dangčio priekinis dešinysis kampas. Priekinio bamperio apvalkalo intensyvūs pažeidimai yra 40–65 cm aukštyje. Eksperto vertinimu, pareiškėjo automobilio priekinio bamperio apvalkalo subraižymai dešiniajame šone bent iš dalies galėjo susidaryti kontaktuojant su automobilio *Nissan X-Trail* kairės pusės durelių apatinėmis dalimis, o šių subraižymų kraštas, tikėtina, susiformavo kontaktuojant su šių durelių apačioje įtvirtintomis apdailomis. Tikėtina, kad nutraukiant automobilio *Nissan X-Trail* durelių apdailas galėjo susidaryti ryškūs subraižymai pareiškėjo automobilio priekinio buferio apvalkalo dešiniojo šono paviršiuje. Be to, priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvo pusė, orientuota į išorę, intensyviai subraižyta 60–75 cm aukštyje dėl kontakto su daugiau vertikaliu paviršiumi, tai gali būti paaiškinama intensyviu slystamo pobūdžio kontaktu su automobilio *Nissan X-Trail* kairės pusės durelių paviršiais.

Pasak eksperto, pareiškėjo automobilio variklio dangčio priekinis dešinysis kampas yra deformuotas ir apibraižytas 75–80 cm aukštyje. Iš įbrėžimų ant priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvo viršutinės dalies susidarymo krypties spręstina, kad šie įbrėžimai ir variklio dangčio priekinio dešiniojo kampo deformacija susidarė kryptimi daugiau iš dešiniojo šono, bet ne liestine kryptimi link pareiškėjo automobilio galo, kuria susidarė dominuojantys subraižymai ant priekinio bamperio apvalkalo dešiniojo šono ir priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvo. Kadangi iš tyrimui pateiktos medžiagos galima suprasti, kad po susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail* pareiškėjo automobilis nekontaktavo su kitais objektais tiriamojo eismo įvykio vietoje, eksperto vertinimu, pagal nustatytus požymius negalima pagrįsti, kad šie variklio dangčio priekinio dešiniojo kampo ir priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvo viršutinės dalies pažeidimai susidarė dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*.

Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad pareiškėjo automobilio priekinio dešiniojo sparno priekinė pusė stipriai subraižyta 70–85 cm aukštyje ir deformuota kryptimi link pareiškėjo automobilio galo. Iš dalies šie pažeidimai gali būti paaiškinami tuo pačiu deformuojančiu poveikiu, kurio metu buvo subraižytas priekinio bamperio apvalkalo dešinysis šonas ir priekinio dešiniojo žibinto sklaidytuvo išorinė dalis. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad išplėstas šio sparno arkos apatinės dalies fragmentas, atgal atlenktas sparno priekinis kraštas, o pats sparnas pastebimai pastumtas ir deformuotas kryptimi link pareiškėjo automobilio galo, šie esminiai pažeidimai paaiškinami sparno priekinės dalies užsikabinimu už atsikišančio standaus elemento.

Eksperto vertinimu, sprendžiant iš automobilio *Nissan X-Trail* kairiojo šono konstrukcijos, jo detalių sugadinimų pobūdžio ir ratų ratlankių stipinų išsidėstymo iki 50 cm atstumu nuo atraminio paviršiaus, pareiškėjo automobilio priekinio dešiniojo sparno sugadinimai tokios apimties, kuri užfiksuota tyrimui pateiktose nuotraukose, negalėjo susidaryti vien dėl slystamo kontakto su automobiliu *Nissan X-Trail*. Ekspertinėje išvadoje taip pat nurodyta, kad labai tikėtina, jog pareiškėjo automobilio priekinio bamperio apvalkalo fragmentas buvo išplėstas ne dėl kontakto su automobiliu *Nissan X-Trail*, o kitos priekinės dešinės pusės detalės buvo sugadintos ne vien dėl susidūrimo su šiuo automobiliu. Pasak eksperto, su stipriu poveikiu, veikusiu pareiškėjo automobilio priekinį dešinįjį sparną, dėl kurio šis sparnas buvo pastumtas atgal, sietini ir priekinio dešiniojo statramsčio apgadinimai, todėl tikėtina, kad jie susidarė ne vien dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*.

Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad ties pareiškėjo automobilio priekinio dešiniojo sparno, priekinių dešinės pusės durelių ir dešiniojo slenksčio sandūra susiformavo keli lanko formos pėdsakai, šių kėbulo detalių paviršių nubrozdinimai. Priekinių dešinės pusės durelių apatinė dalis subraižyta beveik iki šių durelių galinio krašto. Eksperto vertinimu, šie pareiškėjo automobilio dešiniojo šono kėbulo detalių pažeidimai galėjo susidaryti dėl kontakto su automobilio *Nissan X-Trail* kairės pusės vieno rato ratlankiu arba su abiejų kairės pusės ratų ratlankiais.

Toliau Ekspertinėje išvadoje pažymima, kad pareiškėjo automobilio galinio vaizdo dešiniojo veidrodėlio korpuso ir priekinių dešinės pusės durelių rankenos dažytų paviršių pažeidimai, t. y. nubrozdinimai, yra atitinkamai apie 100 cm ir apie 85 cm aukštyje, o jų

susidarymas paaiškinamas nestipriais liestiniais kontaktais su minėtame aukštyje buvusiais elementais. Taip pat nurodyta, kad tyrimui pateiktose nuotraukose neidentifikuojami automobilio *Nissan X-Trail* kairiojo šono detalių pažeidimai ar pėdsakai, kurie galėtų susidaryti dėl kontakto su pareiškėjo automobilio galinio vaizdo dešiniojo veidrodėlio korpusu ir priekinių dešinės pusės durelių rankena, nors tokio kontakto negalima atmesti.

Vertinant pareiškėjo automobilio sugadinimų pobūdį ir jų atsiradimo aplinkybes, Ekspertinėje išvadoje teigiama, kad pareiškėjo automobilio priekinių dešinės pusės durelių paviršiuje 55–90 cm aukštyje yra neintensyvių daugybinių pažeidimų plotas. Šiame plote susidarę įbrėžimai būdingi kontaktui su objektu, turėjusiu daugybinius plonus atsikišimus, kurių nėra automobilio *Nissan X-Trail* kairiojo šono kėbulo detalių paviršiuose. Todėl, eksperto vertinimu, negalima pagrįsti, kad šie pareiškėjo automobilio priekinių dešinės pusės durelių įbrėžimai susiformavo vien kontakto su automobiliu *Nissan X-Trail* metu. Analogiškai ekspertas vertino ir ant pareiškėjo automobilio užpakalinių dešinės pusės durelių 60–80 cm aukštyje esančius įbrėžimus.

Įbrėžimus ant pareiškėjo automobilio užpakalinio dešiniojo sparno ir užpakalinio bamperio apvalkalo dešiniojo šono, išsidėsčiusius 60–75 cm aukštyje, ekspertas taip pat vertino kaip būdingus kontaktui su objektu, turinčiu daugybinius plonus atsikišimus. Kita vertus, pasak eksperto, dalis subraižymų ant užpakalinio dešiniojo sparno galėjo susidaryti kontaktuojant ir su automobilio *Nissan X-Trail* kairiojo šono durelėmis.

Ekspertinėje išvadoje nurodyta, kad ant abiejų pareiškėjo automobilio dešinės pusės ratlankių yra tamsių antluoksninių pėdsakų. Jų susidarymas gali būti paaiškinamas kontaktais su automobilio *Nissan X-Trail* kairiųjų ratų padangų šoniniais paviršiais ir arba su jo kairės pusės durelių apačioje įrengiamomis apdailomis.

Toliau Ekspertinėje išvadoje pažymima, kad pareiškėjo automobilio nutrauktas ir iškritęs dešinysis šoninis posūkio žibintas siejamas su priekinį dešinįjį sparną veikusiais dinaminiais poveikiais. Kadangi šio sparno sugadinimai bent iš dalies nėra sietini su pareiškėjo automobilio ir automobilio *Nissan X-Trail* susidūrimu, pasak eksperto, negalima teigti, kad dešinysis šoninis posūkio žibintas buvo sugadintas dėl šių automobilių susidūrimo. Pareiškėjo automobilio užpakalinio dešiniojo žibinto sklaidytuvas, eksperto teigimu, skilęs dviejose vietose dėl tiesioginio dinaminio lokalaus poveikio arba dviejų lokalių poveikių, veikusių šį žibintą 80–85 cm aukštyje kryptimi link pareiškėjo automobilio priekio. Šio žibinto sklaidytuvo pažeidimų susidarymo, eksperto nuomone, negalima pagrįsti pareiškėjo automobilio ir automobilio *Nissan X-Trail* susidūrimu, nes nėra požymių, kad įvyko šių automobilių kontaktas per šio žibinto sklaidytuvą.

Galiausiai, atlikus apgadinimų pobūdžio ir jų atsiradimo aplinkybių vertinimą, nurodyta, kad pareiškėjo automobilio priekinio dešiniojo rato pakabos elementų pažeidimai gali būti paaiškinami susidūrimu su automobiliu *Nissan X-Trail*. Vis dėlto, eksperto vertinimu, šiems pakabos sugadinimams susidaryti automobilių kontakto metu priekinis dešinysis ratas turėjo būti pasuktas į dešinę, o tai nesuderinama su pareiškėjo automobilio vairuotojo parodymais, kad jis bandė apvažiuoti kliūtį sudariusį automobilį *Nissan X-Trail*, sukdamas į kairę.

Toliau Ekspertinėje išvadoje, kartu pateikiant automobilių tarpusavio padėčių iliustracijas, išdėstomas eksperto vertinimas dėl eismo įvykio mechanizmo ir automobilių padėčių kontakto metu. Eksperto vertinimu, pirminio kontakto metu pareiškėjo automobilio priekinė dešinė pusė slystamai kontaktavo su *Nissan X-Trail* kairiu šonu ties jo užpakalinio kairiojo sparno ir užpakalinių kairės pusės durelių sandūra, esant nedideliame, iki 15 laipsnių, kampui tarp automobilių, pareiškėjo automobiliui judant kiek didesniu greičiu. Šio kontakto metu galėjo būti pažeistos pareiškėjo automobilio priekinės dešinės pusės detalės, priekinio dešiniojo rato ratlankis ir pakaba. Toliau kampas tarp automobilių kontaktavusių šonų mažėjo iki nulio, *Nissan X-Trail* užpakaliniam kairiajam ratui kontaktuojant su pareiškėjo automobilio dešiniu šonu ties priekinių durelių ir priekinio sparno sandūra. Šio kontakto metu galėjo susidaryti pareiškėjo automobilio dešiniojo slenkščio, priekinių dešiniųjų durelių apačios ir priekinio dešiniojo sparno galinės dalies pažeidimai, o automobilių greičiai buvo apytiksliai lygūs. Taip pat nurodyta, kad pareiškėjo automobilio dešiniojo šono slystamas kontaktas vyko iki *Nissan X-Trail* kairiojo šono priekinės dalies, o užpakalinio dešiniojo sparno ir užpakalinio bamperio apvalkalo pažeidimų susidarymo momentu pareiškėjo automobilis buvo nedideliu kampu pasisukęs *Nissan X-Trail* kairiojo šono atžvilgiu.

Tyrimo išvadų dalyje konstatuojama, kad techniniu požiūriu negalima pagrįsti pareiškėjo automobilio vairuotojo anketoje nurodytų aplinkybių, jog visi šio automobilio sugadinimai susidarė dėl susidūrimo su *Nissan X-Trail*, nes nustatyta, kad pareiškėjo automobilio užpakalinis

dešinysis žibintas, užpakalinės dešinės pusės durelės ir variklio dangčio priekinis dešinysis kampas buvo apgadinti ne dėl šio ginčui aktualaus susidūrimo. Taip pat nustatyta, kad priekinis dešinysis sparnas, priekinis dešinysis statramstis, priekinio bamperio apvalkalo dešinysis šonas, priekinės dešinės pusės durelės ir užpakalinis dešinysis sparnas buvo apgadinti ne vien dėl susidūrimo su *Nissan X-Trail*. Tikėtina, kad ir kitos pareiškėjo automobilio dešiniojo šono priekinės dalies kėbulo detalės, įskaitant priekinį dešinį žibintą, priekinio dešiniojo sparno rėmą, posparnį ir kitas gretimas detales, buvo apgadintos ne vien dėl šio susidūrimo.

Pažymėtina, kad pareiškėjas, nesutikdamas su draudiko sprendimu atsisakyti dėl įvykio išmokėti draudimo išmoką tuo pagrindu, kad pareiškėjo automobilio sugadinimai negalėjo būti padaryti vien tik šio įvykio metu, teigė, jog ekspertizė buvo atliekama nuotoliniu būdu, jo automobilis nebuvo apžiūrėtas, niekas su pareiškėju nebendravo, ekspertas rėmėsi tik nuotraukomis ir eismo įvykio dalyvio anketa. Pareiškėjas taip pat teigė, kad draudiko pasitelktas ekspertas galimai bandė nusišnešti tikruosius kaltininko automobilio sugadinimus, kurie daro įtaką sprendimui dėl pareiškėjo automobilio sugadinimų. Be to, pareiškėjas nurodė, kad anketoje jo buvo prašoma nupiešti automobilių padėtis po susidūrimo, tačiau automobilis buvo stumiamas ir nustumtas į kitą šalutinį žvyro kelią, kuris, pareiškėjo teigimu, yra su nuolydžiu, ir tai, pareiškėjo nuomone, galimai turėjo didelę įtaką apgadinimams, tačiau šios informacijos iš jo niekas neprašė. Pareiškėjas atkreipė dėmesį ir į tai, kad tiek įvykis, tiek apgadinimai buvo užfiksuoti policijos.

Vertinant pareiškėjo argumentus, pažymėtina, kad nagrinėjamu atveju pareiškėjas draudikui pateiktoje eismo įvykio dalyvio anketoje nurodė, jog automobilis *BMW 5ER Reihe* iki eismo įvykio neturėjo jokių išorinių ar vidinių defektų, o po įvykio buvo sugadinta važiuoklė, žibintas, priekinis sparnas, durelės, priekinis buferis, automobilio priekis ir visas dešinės pusės šonas. Išsamiau apgadinimai aprašyti Apžiūros akte ir Ekspertinėje išvadoje, juos patvirtina automobilio apgadinimų nuotraukos. Taigi, pasak pareiškėjo, visi minėti automobilio sugadinimai atsirado būtent dėl nagrinėjamo eismo įvykio. Būtent šių teiginių pagrįstumas buvo vertinamas specialių žinių turinčio asmens parengtoje Ekspertinėje išvadoje, sprendžiant, ar automobilio *BMW 5ER Reihe* sugadinimų pobūdis, lokalizacija ir susidarymo mechanizmas yra suderinami su automobilių susidūrimo aplinkybėmis.

Įvertinus Ekspertinės išvados turinį, matyti, kad ekspertas neapsiribojo bendro pobūdžio išvadomis dėl pareiškėjo automobilio sugadinimų nesuderinamumo, išsamiai įvertino abiejų transporto priemonių sugadinimus, jų pobūdį, išsidėstymo aukščius, kryptis, intensyvumą, kontaktavusių paviršių savybes, automobilių tarpusavio padėtis kontakto metu ir padarė žalos administravimo metu surinktais objektyviais duomenimis pagrįstą išvadą, jog pakankamai didelė pareiškėjo automobilio apgadinimų dalis, įskaitant vizualiai ryškiausią priekinio dešiniojo sparno sugadinimą – intensyvią sparno deformaciją (sparno arkos fragmentų išplėsimą ir sulankstymą), pagal savo pobūdį negali būti paaiškinta vien kontaktu su automobiliu *Nissan X-Trail*. Tokia išvada paneigia pareiškėjo anketoje nurodytą aplinkybę, kad jo automobilis iki įvykio neturėjo jokių išorinių ar vidinių defektų ir kad visi po įvykio nustatyti sugadinimai atsirado būtent nagrinėjamo eismo įvykio metu.

Nors iš Ekspertinės išvados matyti, jog dalis pareiškėjo automobilio sugadinimų galėjo atsirasti automobilių kontakto metu, ši aplinkybė savaime nepaneigia draudiko išvados, kad pareiškėjo pateikta informacija apie automobilio būklę iki įvykio buvo klaidinanti. TPVCPD santykiuose reikšmingas ne vien pats transporto priemonių kontakto faktas, bet ir tai, ar galima nustatyti konkrečius dėl šio kontakto atsiradusius sugadinimus, jų priežastinį ryšį su įvykiu ir atlygintinos žalos dydį. Nagrinėjamu atveju Ekspertinėje išvadoje nustatyta, kad dalis pareiškėjo nurodytų sugadinimų atsirado ne dėl ir ne vien dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*. Dėl to draudikui pagrįstai galėjo kilti abejonių ne tik dėl atskirų sugadinimų kilmės, bet ir dėl galimybės patikimai nustatyti konkrečias būtent šio įvykio pasekmes bei mokėtinos draudimo išmokos dydį.

Pareiškėjo argumentai dėl Ekspertinės išvados atlikimo būdo taip pat nesudaro pagrindo jos išvadų vertinti kaip nepagrįstų. Nors pareiškėjas teigė, kad ekspertizė buvo atlikta nuotoliniu būdu, automobilis nebuvo apžiūrėtas gyvai, o ekspertas neva neatsižvelgė į tam tikras įvykio vietas aplinkybes, byloje nėra objektyvių duomenų, kurie patvirtintų šiuos teiginius ar minėtų aplinkybių nulemtus Ekspertinės išvados trūkumus ar klaidas. Pareiškėjas nepateikė Ekspertinę išvadą paneigiančio techninio pobūdžio vertinimo, papildomų, draudiko nustatytas aplinkybes paneigiančių transporto priemonių sugadinimų nuotraukų, nuotraukų iš įvykio vietas ar kitų objektyvių duomenų, kurie paneigtų eismo įvykio dalyvio anketose pateiktą informaciją ar

automobilių išsidėstymo schemas, ar eksperto identifikuotų sugadinimų mastą ir pobūdį, ar leistų spręsti, kad eksperto nustatytas sugadinimų susidarymo mechanizmas yra klaidingas.

Nors pareiškėjas teigė, kad draudikas galimai bandė nuslėpti tikruosius automobilio *Nissan X-Trail* apgadinimus, tokia pozicija taip pat nėra grindžiama jokiais objektyviais duomenimis: šio automobilio apgadinimų nuotraukos buvo gautos iš policijos (jos darytos įvykio vietoje), Ekspertinėje išvadoje taip pat remtasi ir automobilio *Nissan X-Trail* vairuotojo pateiktomis nuotraukomis, darytomis vėliau, po eismo įvykio, kuriose matomi analogiški automobilio sugadinimai.

Be to, iš Ekspertinės išvados matyti, kad ekspertas vadovavosi žalos administravimo metu surinktais duomenimis (eismo įvykio dalyvių paaiškinimais, schemomis, Protokolu, Apžiūros aktu, abiejų transporto priemonių sugadinimų nuotraukomis ir jose matomais pažeidimų požymiais ir kt.), išsamiai įvertino galimą susidūrimo mechanizmą, apgadinimų vietą, aukštį ir kt., tyrimo eigą nuosekliai ir išsamiai aprašė. Vien pareiškėjo nesutikimas su ekspertiniu vertinimu ir prielaidos dėl kitokių įvykio aplinkybių ar objektyviais duomenimis nepagrįsta kritika nėra pakankami, siekiant paneigti tinkamą kvalifikaciją vertinti transporto priemonių sugadinimų pobūdį ir jų atsiradimo priežastis turinčio specialisto atliktą vertinimą.

Pareiškėjo argumentas, kad eismo įvykis ir automobilio apgadinimai buvo užfiksuoti policijos, taip pat nesudaro pagrindo abejoti draudiko sprendimu. Administracinio nusižengimo byloje esančiame sudarytame Protokole užfiksuotos aplinkybės yra reikšmingos, nustatant patį įvykio faktą, jo dalyvius ir administracinės atsakomybės traukiamo asmens veiksmus, tačiau šis dokumentas savaime nepatvirtina, kad visi pareiškėjo automobilio sugadinimai atsirado būtent šio įvykio metu ir būtent dėl susidūrimo su automobiliu *Nissan X-Trail*. Policijos pareigūnai, fiksuodami įprastą eismo įvykį ir sprendami administracinės atsakomybės klausimą, iš esmės neatlieka specialių žinių reikalaujančių ekspertinių tyrimų, nevertina kiekvieno konkretaus sugadinimo priežastinio ryšio su eismo įvykiu ir nenustato draudimo išmokos mokėjimui reikšmingos žalos apimtys, taip pat iš esmės vadovaujasi eismo įvykio vietoje eismo įvykio dalyvių pateiktais paaiškinimais. Todėl vien tai, jog eismo įvykis buvo užregistruotas policijoje, o Protokole nurodyti tam tikri automobilio apgadinimai, savaime negali būti tapatinama su išvada, kad visi sugadinimai neginčijamai yra šio eismo įvykio pasekmė.

Kadangi Ekspertinė išvada, kurios pagrindu draudikas grindė sprendimą atsisakyti mokėti draudimo išmoką, buvo parengta vadovaujantis įvykio administravimo metu surinktų įrodymų visuma ir specialių žinių reikalaujančiu techniniu vertinimu, joje pateikti duomenys yra nuoseklūs ir išsamūs, o išvados – pagrįstos paaiškinimais ir papildomais duomenimis⁸, ir ji nėra paneigta kitais objektyviais duomenimis, Lietuvos bankas neturi pagrindo abejoti Ekspertinės išvados įrodomąja reikšme ir ja nesivadovauti.

Atsižvelgiant į pareiškėjo prašymą pripažinti įvykį draudžiamuoju ir apskaičiuoti draudimo išmoką vadovaujantis Vertinimo ataskaitos duomenimis, taip pat pažymėtina, kad Vertinimo ataskaitą parengęs turto vertintojas tik užfiksavo matomus pareiškėjo automobilio sugadinimus ir nustatė jų remonto išlaidas, taip pat įvertino automobilio vertę prieš ir po įvykio. Turto vertintojas nevertino automobilio sugadinimų priežastinio ryšio su įvykio aplinkybėmis. Todėl Vertinimo ataskaitos duomenys taip pat nepaneigia Ekspertinėje išvadoje pateikto vertinimo ir jo teisingumo.

Apibendrinant Lietuvos banko nustatytas aplinkybes, konstatuotina, kad Ekspertinės išvados duomenys patvirtina, jog pareiškėjas draudikui pateikė klaidinančią informaciją apie automobilio būklę iki įvykio ir visų deklaruotų sugadinimų atsiradimą nagrinėjamo eismo įvykio metu. Turimi duomenys suteikia pakankamą pagrindą išvadai, kad ne visi pareiškėjo deklaruojami automobilio sugadinimai atsirado dėl nagrinėjamo eismo įvykio ir dalies apgadinimų atsiradimo mechanizmas nėra suderinamas su deklaruoto įvykio aplinkybėmis. Todėl, remiantis Lietuvos bankui pateiktų įrodymų visumos vertinimu, darytina išvada, kad draudikas objektyviais įrodymais pagrindė aplinkybes dėl klaidingos informacijos apie įvykį pateikimo.

Taigi darytina išvada, kad draudikas, vadovaudamasis kasacinio teismo suformuota praktika dėl TPVCAPDĮ 22 straipsnio 3 dalies pagrindo (suteikiančio teisę draudikui atsisakyti

⁸ Remiantis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartyje, priimtoje civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015, suformuota eksperto išvados duomenų pakankamumo vertinimo praktika, pažymėtina, kad eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jei jos duomenys yra nuoseklūs ir neprieštarauja kitiems žalos byloje esantiems įrodymams, taip pat kai eksperto išvados duomenys yra pateikti atlikus ekspertinį tyrimą bei gavus pagrįstus, neprieštaringo turinio ir išplaukiančius iš tyrimo eigos faktinius duomenis.

mokėti draudimo išmoką) taikymo ir remdamasis įvykio administravimo metu surinktais įrodymais, priėmė pagrįstą sprendimą atsisakyti mokėti draudimo išmoką, todėl pareiškėjo reikalavimas draudikui išmokėti Vertinimo ataskaitos duomenų pagrindu apskaičiuotą draudimo išmoką yra nepagrįstas ir atmestinas.

Į esminius šalių išdėstytus argumentus atsakyta, o kiti šalių nurodyti argumentai neturi esminės reikšmės sprendimo teisėtumui ir pagrįstumui, todėl dėl jų Lietuvos bankas plačiau nepasisako. Lietuvos banko pareiga priimti motyvuotą sprendimą neturėtų būti suprantama kaip reikalavimas detaliai atsakyti į kiekvieną šalių argumentą.⁹

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

⁹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. spalio 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-382/2010; 2010 m. gruodžio 20 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-536/2010 ir kt.