



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

**SPRENDIMAS  
DĖL X. X. IR IF P&C INSURANCE AS GINČO NAGRINĖJIMO**

2020 m. spalio 14 d. Nr. V 2020/(21.27.E-2101)-242-410  
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (X. X.) (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo prašoma išnagrinėti tarp pareiškėjo ir *If P&C Insurance AS*, veikiančios Lietuvoje per įsteigtą filialą, (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

N u s t a t y t a:

2020 m. kovo 17 d. įvyko eismo įvykis, per kurį susidūrė pareiškėjo vairuojamas automobilis *Volvo XC90* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) ir Y. Y. vairuojamas automobilis *Ford Mondeo* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)), abu automobiliai buvo smarkiai apgadinti. Eismo įvykio dalyviai užpildė eismo įvykio deklaraciją, joje atsakomybę už eismo įvykį savo parašu patvirtino automobilio *Ford Mondeo* vairuotojas, kurio civilinę atsakomybę pagal transporto priemonės valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartį (toliau – TPVCPD sutartis) yra apdraudęs draudikas. Draudikas, gavęs pranešimą apie įvykį, pradėjo žalos administravimą.

Žalos administravimo metu pareiškėjas (automobilio *Volvo XC90* vairuotojas) telefonu paaiškino apie 50 km/h greičiu važiuavęs į kalną ir pamatęs atbulomis į kelią išsukusį automobilį: susidūrimo išvengti nepavyko, *Volvo XC90* vairavęs pareiškėjas atsitrenkė į automobilio *Ford Mondeo* galą. Kitas vairuotojas eismo įvykio vietoje aiškino bandęs apsisukti. Pareiškėjas draudiko ekspertui nurodė kito automobilio vairuotojo nepažįstas, paaiškino, kad automobiliuose buvo tik vairuotojai. Automobilio remontas, pareiškėjo vertinimu, būtų netikslingas.

Draudiko ekspertas papildomai susiekė su pareiškėju tam, kad pareiškėjas patikslintų tam tikras įvykio aplinkybes. Pareiškėjas nurodė važiuavęs į (*duomenys neskelbtini*) kaimą apie 45–50 km/h greičiu, įjungęs trumpąsias automobilio šviesas. Kitą automobilį nurodė pastebėjęs, kai užvažiavo į įkalnę, kildamas kito automobilio nematė. Atbulomis iš kito kelio (įsukimo link kapinių) išvažiavusį *Ford Mondeo* pareiškėjas teigė pamatęs prieš pat susidūrimą ir bandęs stabdyti. Atrodė, kad automobilis *Ford Mondeo* riedėjo atbulomis vienodu greičiu, pareiškėjas matė, kad degė atbulinės eigos žibintas. *Ford Mondeo* galas buvo išsikišęs į pagrindinį kelią, kuriuo važiavo pareiškėjas, po susidūrimo *Ford Mondeo* apsisuko ir liko stovėti ant kelio, iš kurio išsukinėjo, o pareiškėjo automobilis liko stovėti tiesiai. Eismo įvykio deklaracijoje schemą nurodė nubraižęs pareiškėjas, deklaraciją pildė *Ford Mondeo* automobilyje.

Tyrimo metu draudiko ekspertas telefonu susisiekė ir su atsakomybę už eismo įvykį prisiėmusiu *Ford Mondeo* vairuotoju. Šis nurodė važiuavęs keliu link (*duomenys neskelbtini*) kaimo ir užsimanęs į tualetą, todėl pasuko į įvažiavimą kapinių link ir sustojo. Po to važiavo atbulomis atgal į pagrindinį kelią ir susidūrė su pagrindiniu keliu atvažiavusiu automobiliu. Prieš išvažiuojant atrodė, kad automobilių nėra. Automobilį *Ford Mondeo* vairavęs asmuo nurodė, kad automobilis priklauso ne jam, o senyvam asmeniui D. P., kuris yra pažįstamas ir automobilį paskolino neatlygintinai, saviems reikalams tvarkyti, automobiliu iki eismo įvykio buvo naudotasi apytiksliai savaitę. Kito eismo įvykio dalyvio *Ford Mondeo* vairuotojas nurodė nepažįstas. Taip pat paaiškino, kad automobilis *Ford Mondeo* apdraustas KASKO draudimu, todėl apie įvykį buvo informuota ir KASKO draudimu automobilį apdraudusi draudimo bendrovė *Seesam Insurance AS* (dabar – ADB „Compensa Vienna Insurance Group“) (toliau – KASKO draudikas).

2020 m. balandžio 22 d. pranešimu draudikas informavo pareiškėją priėmęs sprendimą nemokėti draudimo išmokos. Draudikas nurodė suabejojęs dėl eismo įvykio dalyvių nurodytų susidūrimo aplinkybių, todėl atlikęs įvykio aplinkybių tyrimą, kuriuo buvo siekiama detaliai įvertinti įvykio aplinkybes ir automobilių sugadinimus. Išnagrinėjęs visą su eismo įvykiu susijusią informaciją, draudikas nustatė neturįs pagrindo mokėti draudimo išmokos už automobilio *Volvo XC90* apgadinimus, nes atliekant tyrimą buvo nustatyta, kad automobiliai iš tikrųjų susidūrė ne eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis. Kartu su pranešimu draudikas pateikė pareiškėjui draudiko žalų eksperto išvadą Nr. IFTC0021356 (toliau – Išvada).

Išvadoje, įvertinus žalos administravimo metu surinktus duomenis apie eismo įvykį (vairuotojų pateiktus paaiškinimus, nuotraukas iš eismo įvykio vietos, padarytas iš karto po eismo įvykio, taip pat padarytas po eismo įvykio, atlikus įvykio vietos apžiūrą, automobilių stovėjimo po eismo įvykio brėžinius ir kt.), taip pat kompiuterine eismo įvykių analizavimo ir modeliavimo programa *PC Crash 12.1* sumodeliuotas galimas automobilių padėtis po eismo įvykio, konstatuota, kad: 1) automobiliai susidūrė kitomis aplinkybėmis, nei nurodė eismo įvykio dalyviai; 2) automobilių padėtys būtų tokios, kokios matomos draudikui pateiktose nuotraukose iš eismo įvykio vietos iš karto po susidūrimo, jeigu automobilis *Ford Mondeo* būtų pastatytas apie 8 metrus iki kelių kraštinių susikirtimo ir prieš susidūrimą būtų stovėjęs vietoje, o automobilis *Volvo XC90* atsitrenktų į jį, važiuodamas 49 km/h greičiu; 3) eismo įvykio dalyvių nurodytas eismo įvykis galimai kilo nenatūraliomis sąlygomis.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir kreipėsi į Lietuvos banką dėl ginčo su draudiku nagrinėjimo: pareiškėjas prašė rekomenduoti draudikui pripažinti įvykį draudžiamuoju ir išmokėti 3 119 Eur draudimo išmoką, apskaičiuotą pagal paties draudiko nustatytos 4 025 Eur automobilio *Volvo XC90* rinkos vertės ir 906 Eur likutinės vertės skirtumą. Kreipimesi teigiama, kad *Ford Mondeo* išvažiavo atbulomis į kelio, kuriuo važiavo pareiškėjas, važiuojamąją dalį. *Ford Mondeo* vairuotojas pripažino savo kaltę, todėl policija į eismo įvykio kviesta nebuvo, vairuotojai užpildė eismo įvykio deklaraciją. Eismo įvykio išvengti pareiškėjas nurodė negalėjęs, nes susidūrimas įvyko ant kalno, tamsiu paros metu, automobilį *Ford Mondeo* pastebėjo iki jo likus mažam atstumui. Pareiškėjas taip pat nurodė, kad abu automobiliai buvo apgadinti stipriai, *Volvo XC90* išsiskleidė saugos oro pagalvės, šio automobilio remontas nėra ekonomiškai tikslingas.

Draudikas pateikė atsiliepimą į pareiškėjo kreipimąsi, jame nurodė manęs, kad priimtas sprendimas yra teisingas ir pagrįstas žalos administravimo metu surinktais duomenimis. Draudikas teigė, kad eismo įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis, nei nurodė eismo įvykio dalyviai, ir prašė pareiškėjo reikalavimą atmesti kaip nepagrįstą. Anot draudiko, žalos administravimo metu tariamas eismo įvykis kaltininkas negalėjo paaiškinti, kur ir kokiu tikslu važiavo, nurodė, kad automobilį iki įvykio naudojo apie savaitę, neatlygintinai, automobilis nuosavybės teise priklausė garbaus amžiaus vyriškiui, kurio asmeniškai nepažįsta. Kita vertus, pareiškėjas pirmojo pokalbio su draudiko ekspertu metu nurodė, kad *Ford Mondeo* ant kalno bandė apsisukti, o antrojo pokalbio metu nurodė vis dėlto nesąs tikras, ar automobilis *Ford Mondeo* bandė apsisukti (neva tai jam nurodė minėto automobilio vairuotojas), matė tik tai, kad *Ford Mondeo* važiavo atbulas.

Draudikui įtarimų dėl eismo įvykio dalyvių nurodytų aplinkybių realumo sukėlė ir tai, kad abu susidūrę automobiliai buvo įsigyti panašiu metu: *Ford Mondeo* buvo įregistruotas 2019 m. gruodžio 6 d., o *Volvo XC90* pareiškėjas nurodė naudojęs jau 2019 m. gruodžio mėn., tačiau užregistravęs 2020 m. vasario 4 d., kai suremontavo automobilio gedimus. Automobilis *Volvo XC90* yra 16 metų senumo, *Ford Mondeo* – 8 metų senumo, abiejų automobilių vertė panaši (apie 4 000 Eur), abu automobiliai transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu apdrausi trumpam laikui (3 mėnesiams), likus mėnesiui iki eismo įvykio, praktiškai tuo pačiu metu (*Ford Mondeo* – 2020 m. vasario 3 d., *Volvo XC90* – 2020 m. vasario 4 d.). Be to, draudikas teigė gavęs informaciją apie tai, kad automobilio *Ford Mondeo* KASKO draudikas atsisakė mokėti draudimo išmoką minėto automobilio savininkui nustatęs, kad įvykis įvyko ne eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis. Todėl, kilus abejonių dėl eismo įvykio aplinkybių, siekdamas detalai išsiaiškinti įvykio aplinkybes, draudikas atliko išsamų tyrimą, o draudiko ekspertas, mokantis dirbti su eismo įvykių modeliavimo kompiuterine programa *PC Crash*, parengė Išvadą.

Atsiliepime nurodyta, kad draudiko ekspertas, įvertinęs eismo įvykio dalyvių paaiškinimus, po susidūrimo darytas automobilių ir įvykio vietos nuotraukas, įvykio vietos schemą, apžiūrėjęs įvykio vietą ir atlikęs jos matavimus, taip pat apžiūrėjęs abu eismo įvykio metu apgadintus automobilius, atliko eismo įvykio aplinkybių modeliavimą ir nustatė, kad eismo

įvykis įvykio kitomis aplinkybėmis, nei nurodė eismo įvykio dalyviai, susidūrimas buvo nenatūralus. Automobilių padėtys po eismo įvykio turėjo būti kitokios, nei nurodė eismo įvykio dalyviai, be to, automobilis *Ford Mondeo* susidūrimo metu turėjo stovėti, nors abu vairuotojai nurodė, kad jis judėjo atbuline eiga. Draudiko teigimu, ekspertas įvertino kelio reljefo ypatumus, matomumą įvykio vietoje ir kitas įvykio vertinimui reikšmingas aplinkybes, darė bandomuosius važiavimus, fiksavo po eismo įvykio likusius automobilių pėdsakus, todėl jo Išvada yra pagrįsta ir nėra pagrindo ją nesivadovauti.

Atsiliepime teigiama, kad, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCPDĮ) 19 straipsnio 6 dalimi, draudikas moka per eismo įvykį nukentėjusiam trečiajam asmeniui tik įrodymais pagrįstos per eismo įvykį padarytos žalos dydžio išmoką ir turi teisę atmesti nepagrįstus reikalavimus dėl žalos, padarytos per eismo įvykį, atlyginimo. Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalies 1 punkte nustatyta, kad draudikas neturi teisės išmokėti draudimo išmokos, neįsitikinęs, kad draudžiamasis įvykis buvo. Draudikas savo sprendimą taip pat grindė Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 patvirtintų Eismo įvykio metu padarytos žalos nustatymo ir išmokos mokėjimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 17 punktu, kuriame nustatyta, kad būtinos sąlygos įgyvendinant nukentėjusio trečiojo asmens reikalavimo atsakingam draudikui atlyginti žalą teisę yra draudžiamąjo įvykio fakto buvimas, žalos dydžio nustatymas ir ta aplinkybė, kad šiam asmeniui žala nėra atlyginta. Draudiko vertinimu, šiuo atveju nebuvo nustatyto draudžiamąjo įvykio fakto, todėl draudikui nekilo pareiga mokėti draudimo išmoką.

Draudiko teigimu, teismų sprendimuose nurodoma, jog nustačius, kad nėra aiškios eismo įvykio aplinkybės, o draudikui įrodžius, kad eismo įvykis įvyko kitomis, nei nurodo vairuotojai, aplinkybėmis, nėra aišku, kieno neteisėti veiksmai lėmė atsiradusią žalą, todėl, nenustačius priežastinio ryšio, neteisėtų veiksmų masto ir priežasties, negalima teigti, kad transporto priemonės valdytojui kyla civilinė atsakomybė. Nesant pagrindo eismo įvykį pripažinti draudžiamuoju, draudikui nekyla pareiga išmokėti draudimo išmoką (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016; Panevėžio apygardos teismo 2018 m. vasario 13 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 2A-95-544/2018*). Anot draudiko, minėtoje Panevėžio apygardos teismo nutartyje konstatuota, kad draudikas turi tik pagrįsti savo atsisakymo mokėti draudimo išmoką pagrindą, bet ne įrodyti, kokiomis iš tiesų aplinkybėmis įvyko eismo įvykis ar kad asmenys padarė nusikalstamą veiką.

Lietuvos bankas, nagrinėdamas šalių ginčą, kreipėsi į pareiškėją dėl papildomų paaiškinimų, susijusių su 2020 m. kovo 17 d. įvykusiu eismo įvykiu. Pareiškėjas pateikė Lietuvos bankui automobilio *Volvo XC90* pirkimo–pardavimo sutarties kopiją (joje nurodyta automobilio pirkimo data – 2020 m. sausio 5 d.), automobilį nurodė naudojęs kasdieniams reikalams tvarkyti, darbui, šeimai, kelionėms, taip pat teigė automobiliu vykęs į savo darbovietės padalinį Vokietijoje. Pasiteiravus, ar turi automobilio eksploatacijos metu atliktus remonto darbus patvirtinančius dokumentus (jie svarbūs vertinant, kokios būklės eismo įvykio metu buvo pareiškėjo automobilis), pareiškėjas nurodė, kad buvo keisti automobilio amortizatoriai, kuro purkštukai, tepalai, atlikti kiti darbai, t. y. iš esmės atliktas viso automobilio remontas. Pareiškėjas teigė turįs senas detales, taip pat dalį remonto darbus patvirtinančių dokumentų, tačiau šių dokumentų Lietuvos bankui nepateikė.

Paprašius patikslinti įvykio aplinkybes, susijusias su stabdymu prieš susidūrimą ir automobilio *Ford Mondeo* judėjimu, pareiškėjas nurodė, kad stabdyti pradėjo likus 3–5 metrams iki kito automobilio, nes iš pradžių, važiudamas į kalną ir pamatęs atbuline eiga važiuojantį automobilį, nesuprato, kas vyksta. Pareiškėjas paaiškino, kad kaltininko automobilis važiavo atbulas, matėsi degantys atbulinės eigos žibintai, bet susidūrimo metu automobilis galėjo būti ir pristabdęs.

Draudiko paprašius pateikti papildomus paaiškinimus apie nustatytas įvykio aplinkybes ir atsikirtimus į pareiškėjo pateiktus papildomus duomenis, Lietuvos bankui buvo nurodyti papildomi argumentai, kurie, draudiko vertinimu, leidžia įvykį vertinti kaip kilusį neįprastomis aplinkybėmis. Draudikas paaiškino apžiūros metu matęs, kad transporto priemonės amortizatoriai buvo pakeisti, tačiau nesupratęs, kodėl jie buvo pakeisti. 2019 m. lapkričio 29 d. buvo atlikta automobilio techninė apžiūra, jos metu nebuvo nustatytų jokių automobilio trūkumų, tačiau, kaip teigė pareiškėjas, per mėnesį automobilis visiškai sugedo: buvo keičiami amortizatoriai, sugedo kuro įpurškimo sistema, keturių ratų traukos blokavimo sistema ir kt. Draudikas taip pat paaiškino, kad *Volvo XC90* kėbulo ir salono būklė dar iki eismo

įvykio buvo prasta, ir pateikė automobilio išorės bei salono nuotraukas. Draudiko teigimu, automobilio salono būklė neatitinka odometro parodymų, pagal kuriuos automobilis yra nuvažiavęs tik 270 000 kilometrų, nes salono būklė rodo, kad automobiliu nuvažiuota daugiau kaip 500 000 kilometrų.

Draudikas taip pat paaiškino, kad *Volvo XC90* apžiūros metu užfiksuota stabdžių diskų būklė (diskai pažeisti korozijos) rodo, kad automobilis iki įvykio ilgą laiką nebuvo eksploatuojamas. Draudikas pateikė nuolat eksploatuojamų automobilių stabdžių diskų nuotraukas, taip pat nuotrauką iš kitos žalos bylos, kurioje užfiksuota dvi savaites nenaudoto automobilio stabdžių disko būklė. Draudiko ekspertas paaiškino, kad nuolat naudojamo automobilio stabdžių diskų paviršius būna švarus (blizgus), juose gali matytis rievės, tačiau korozijos nebūna, nes stabdžių trinkelės stabdant intensyviai liečiasi su besisukančiu stabdžių disko paviršiumi. Transporto priemonės neeksploatuojant, ant diskų atsiranda korozijos židinių, korozijos greitis priklauso nuo oro sąlygų ir paties metalo savybių. Draudiko ekspertas prašė Lietuvos banko atkreipti dėmesį į tai, kad *Volvo XC90* stabdžių diskas yra paveiktas korozijos, matoma tik juostelė korozijos nepaveikto nusitrynusio paviršiaus, o tai rodo, kad intensyvus stabdymas vyko tik viename plote.

Be to, draudikas teigė, kad pareiškėjo automobilio priekinė dalis iki įvykio buvo remontuota, tačiau remontas atliktas nesilaikant remonto technologijų, pavyzdžiui, kairės pusės priekinis lonžeronas buvo klijuotas kliais. Draudikas nurodė manąs, kad pareiškėjas galimai bandė suremontuoti transporto priemonę, tačiau remontas nepasiteisino, o gedimai kartojosi (tai, draudiko nuomone, patvirtina pareiškėjo nurodytos aplinkybės ir nustatyta aplinkybė, kad automobilis buvo retai eksploatuojamas). Su tokiais defektais automobilių parduoti dėl koronavirusinės infekcijos *COVID-19* paskelbtos pandemijos metu būtų sudėtinga, todėl eismo įvykis galėjo būti imituotas siekiant gauti draudimo išmoką.

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

Vadovaujantis Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23 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 2020 m. kovo 17 d. įvykio pripažinimo nedraudžiamuoju pagrįstumo ir draudimo išmokos, atlyginančios pareiškėjo 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 Taisyklių 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 nustatytą 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 draudžiamojo įvykio buvimu.

Taisyklių, reglamentuojančių žalą, padarytą eismo įvykio metu ar atsiradusią kaip jos padarinys, administravimą ir draudimo išmokos mokėjimą dėl draudžiamojo eismo įvykio, kaip jis apibrėžtas TPVCAPDĮ, 17 punkte draudžiamojo įvykio 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 draudžiamojo įvykio faktą. Taisyklių 47 punkte nustatyta, kad draudimo išmoka mokama, kai nustatomas atsakingas dėl

žalos padarymo asmuo (nesant TPVCAPDĮ nurodytų išimčių), draudžiamąjį įvykio faktas, aplinkybės ir žalos dydis. Remiantis nurodytomis teisės aktų nuostatomis, darytina išvada, kad draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką pagal teisinį reglamentavimą ir draudimo sutartį atsiradimas siejamas su draudžiamąjį įvykio 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 automobiliui *Volvo XC90* padarytą žalą, kiltų, jei būtų nustatytos visos sąlygos atsakomybę už eismo įvykį prisiėmusio transporto priemonės vairuotojo civilinei atsakomybei kilti (neteisėti veiksmai ir kt.) ir kai tokios aplinkybės yra pagrįstos įrodymais.

Pažymėtina, kad būtent draudikui teisės aktuose 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 įgaliojimų 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 apdraustusius, 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 draudžiamąjį įvykio faktui, pasekmėms ir draudimo išmokos dydžiui nustatyti, dėdamas 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 draudžiamąjį 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 grąžinti neteisėtai gautą išmoką arba jos dalį. Šiame straipsnyje iš esmės yra įtvirtinama nukentėjusio trečiojo asmens prievolė teikti teisingą informaciją, reikšmingą draudžiamąjį įvykio faktui, jo aplinkybėms ir žalos dydžiui nustatyti, antraip draudikas turi teisę reikalauti grąžinti 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 abu eismo įvykyje dalyvavusius vairuotojus, apžiūrėjo eismo įvykio metu apgadintus automobilius, vyko į eismo įvykio vietą (atliko kelio ir po eismo įvykio likusių pėdsakų matavimus ir apžiūrą), atliko bandomuosius važiavimus. Kilus abejonių dėl eismo įvykio mechanizmo ir aplinkybių, draudiko ekspertas, baigęs mokymo kursą „Eismo įvykių analizė panaudojant kompiuterinę programą *PC Crash*“, naudodamasis kompiuterine eismo įvykių modeliavimo programa *PC Crash 12.1* atliko eismo įvykio aplinkybių modeliavimą ir parengė Išvadą.

Siekdamas pagrįsti teiginius, kad draudžiamasis įvykis nagrinėjimu atveju negali būti konstatuotas, draudikas visų pirma vadovavosi Išvada. Išvadą rengusio draudiko eksperto užduotis buvo įvertinti tai: 1) ar techniniu požiūriu pagrįsti eismo įvykio dalyvių paaiškinimai apie eismo įvykio aplinkybes ir iš karto po eismo įvykio užfiksuotos automobilių padėtys; 2) kokiomis eismo įvykio aplinkybėmis automobiliai turėtų susidurti, kad automobilių padėtys atitiktų matomas iš karto po eismo įvykio padarytose nuotraukose; 3) ar eismo įvykio dalyvių nurodomi veiksmai techniniu požiūriu yra galimi ir galėjo įvykti natūraliomis (įprastomis) eismo įvykio aplinkybėmis.

Minėtoje Išvadoje pateikiamos eismo įvykio vietos nuotraukos, kuriose matomos automobilių padėtys po susidūrimo, taip pat eismo įvykyje apgadintų automobilių nuotraukos

po eismo įvykio, nuotraukos iš eismo įvykio vietos, kuriose užfiksuoti po eismo įvykio ant kelio ir kelkraštyje likę automobilių ratų pėdsakai, taip pat važiuojamosios dalies matavimų duomenys, pareiškėjo pateikti eismo įvykio brėžiniai. Nuotraukose užfiksuotus duomenis draudiko ekspertas analizavo eismo įvykio dalyvių nurodytų aplinkybių kontekste. Galiausiai draudiko surinktus duomenis ekspertas įvertino modeliuodamas galimas eismo įvykio aplinkybes naudodamasis kompiuterine programa *PC Crash 12.1*, pateikė ir aptarė iliustracijas, rodančias, kokiose padėtyse po susidūrimo automobiliai turėjo atsidurti, jeigu būtų susidūrę eismo įvykio dalyvių nurodytomis aplinkybėmis, ir kokiose buvo iš tikrųjų, paaiškino, kokiomis aplinkybėmis automobiliai turėjo susidurti, kad atsidurtų nuotraukose užfiksuotose padėtyse.

Atlikdamas pirmąją užduotį, ekspertas įvertino iš karto po eismo įvykio padarytose nuotraukose matomas automobilių padėtis, išsiliejusio *Volvo XC90* automobilio aušinimo skysčio vietą, automobilio *Ford Mondeo* slydimo pėdsakus. Ekspertas Išvadoje pateikė 2020 m. kovo 27 d. padarytas eismo įvykio vietos nuotraukas, dalyje jų užfiksuoti po eismo įvykio likę pėdsakai, taip pat – įvykio vietos matavimų duomenys. Ekspertas nurodė nustatytą kelio plotį, abiejų eismo juostų plotį, įvertino kelio reljefą, matomumą įvykio vietoje, pagrindinio kelio ir kelio, iš kurio teigė bandęs išsukti *Ford Mondeo* vairuotojas, būklę. Pateiktose nuotraukose pažymėti automobilio *Ford Mondeo* galinio kairės pusės rato pėdsakai ir po įvykio nesisukusio dešinės pusės galinio rato tempimo žymės.

Ekspertas pateikė abiejų automobilių apžiūros metu užfiksuotų sugadinimų nuotraukas, paaiškino, kad visi *Ford Mondeo* apgadinimai išsidėstę dešinės pusės galinėje dalyje, o vienoje nuotraukoje matomas ant *Ford Mondeo* kėbulo įsispaudęs *Volvo XC90* valstybinis numeris. *Volvo XC90* automobilio sugadinimai yra priekinėje dalyje, labiausiai deformuotas priekinės dalies centras. Įvertinęs apgadinimų pobūdį ekspertas nustatė automobilių padėtis susidūrimo metu ir pateikė jų padėčių iliustraciją brėžinyje, kuriame automobilių padėtys perkeltos ant palydovinės įvykio vietos nuotraukos. Ant tos pačios nuotraukos buvo perkelta ir iliustracija, nurodanti automobilių padėtis iš karto po eismo įvykio pagal pareiškėjo pateiktas nuotraukas.

Atsižvelgęs į vairuotojų pateiktus paaiškinimus ir surinktus duomenis, ekspertas atliko automobilių susidūrimo ir judėjimo po susidūrimo analizę kompiuterine programa *PC Crash 12.1*. Atliekant modeliavimą programoje buvo nurodyta, kad automobilis *Volvo XC90* važiuoja 46 km/h greičiu, o *Ford Mondeo* juda atbulomis 7 km/h greičiu. Gauti rezultatai parodė, kad jeigu automobilis *Ford Mondeo* būtų važiuojęs atbuline eiga tiesiai iš keliuko asfaltuota dalimi, automobilių padėtys būtų buvę kitokios, nei užfiksuota eismo įvykio vietoje, be to, tokiu atveju nebūtų galima paaiškinti, kaip susidarė nuotraukose matomi *Ford Mondeo* ratų slydimo pėdsakai, nes jie susidarė visai kitoje vietoje, nei turėjo susidaryti pagal modeliavimo rezultatus. Šių duomenų pagrindu ekspertas priėjo prie išvados, kad automobiliai susidūrė kitomis aplinkybėmis, nei nurodė eismo įvykio dalyviai.

Atlikdamas antrąją užduotį, draudiko ekspertas įvertino įvykio vietoje padarytas automobilių nuotraukas, kuriose matomos *Ford Mondeo* priekinių ratų slydimo žymės ir po susidūrimo išsiliejusio *Volvo XC90* aušinimo skysčio pėdsakai, ir nustatė, kad susidūrimas įvyko likus mažiausiai 8 metrams iki kelių kraštinių susikirtimo. Eksperto teigimu, nustatytos aplinkybės, taip pat tai, jog *Volvo XC90* valstybinis numeris yra įsispaudęs ant *Ford Mondeo* galinio buferio, leidžia daryti išvadą, kad *Ford Mondeo* eismo įvykio metu stovėjo vietoje, o ne važiuo atbulomis. Modeliuojant eismo įvykio aplinkybes pagal tai, kad pirminio smūgio metu dalis automobilio *Ford Mondeo* stovėjo kelkraštyje (jo galas buvo ant važiuojamosios dalies), susidūrimas įvyko likus ne mažiau nei 8 metrams iki kelių kraštinių susikirtimo, o *Volvo XC90* važiuo 49 km/h greičiu, kompiuterinė programa parodė, kad po tokiomis aplinkybėmis įvykusio susidūrimo automobiliai turėtų patekti į iš esmės analogiškas padėtis, kurios buvo užfiksuotos iš karto po eismo įvykio darytose nuotraukose. Ekspertas paaiškino, kad užfiksuoti automobilio *Ford Mondeo* ratų slydimo pėdsakai tokiu atveju taip pat atitiktų užfiksuotus nuotraukose.

Atlikdamas trečiąją užduotį, draudiko ekspertas nurodė analizavęs tyrimo metu surinktą medžiagą (vairuotojų paaiškinimus, apžiūros metu surinktą informaciją, modeliavimo rezultatus). Teigiama, kad abu eismo įvykio dalyviai nurodė, kad eismo įvykio metu jau buvo tamsu ir degė abiejų transporto priemonių žibintai. Ekspertas nurodė nustatęs, kad *Volvo XC90* prieš susidūrimą važiuo į įkalnę, tačiau kelias įkalnėje daugiau nei 200 metrų yra tiesus, matomumas geras, todėl nepaaiškinama, kodėl *Ford Mondeo* vairuotojas nematė jam iš galo atvažiuojančio automobilio priekinių žibintų. Ekspertas taip pat nurodė atlikęs eksperimentą ir nustatęs, kad, norint sustoti keliuke, vedančiame į kapines (jame teigė sustojęs *Ford Mondeo* vairuotojas), nebūtina į jį sukti stačiu kampu, nes keliukas ties pagrindiniu keliu išplatėja, o kelkraščio reljefas yra lygus: yra pakankamai vietos sulėtinus greitį įvažiuoti į keliuką skersai,

netrukdyti pagrindiniu keliu važiuojančioms transporto priemonėms. Be to, abu eismo įvykio dalyviai nurodė, kad susidūrimo metu automobilis *Ford Mondeo* važiavo atbuline eiga, tačiau, atlikus eismo įvykio modeliavimą ir įvertinus užfiksuotus automobilių sugadinimus, nustatyta, kad automobilis *Ford Mondeo* susidūrimo metu turėjo stovėti (jo galinė dalis buvo išsikišusi į kelio, kuriuo važiavo automobilis *Volvo XC90*, važiuojamąją dalį).

Galiausiai ekspertas konstatavo, kad automobiliai susidūrė kitomis aplinkybėmis, nei nurodė automobilių vairuotojai: tam, kad automobiliai liktų tokiose padėtyse, kurios matomos nuotraukose, padarytose iš karto po eismo įvykio, *Volvo XC90* turėjo atsitrengti į apie 8 metrus iki kelių sankirtos iš dalies kelkraštyje stovintį automobilį *Ford Mondeo*. Ekspertas, įvertinęs draudiko surinktus duomenis ir modeliavimo rezultatus, konstatavo, kad eismo įvykis galimai kilo nenatūraliomis sąlygomis.

Kasacinio teismo jurisprudencijoje išaiškinta, kad kritiškai 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 (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015*). Eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu jos duomenys neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių, ir jeigu eksperto išvados duomenys, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą. Lietuvos banko vertinimu, Išvada, kuria draudikas grindžia skundžiamą savo sprendimą ir atsikirtimus į pareiškėjo kreipimąsi, yra išsami, nuosekli, parengta remiantis surinkta pakankama informacija apie įvykio aplinkybes, išvados išplaukia iš atlikto tyrimo eigos, be to, byloje nėra duomenų, objektyviai prieštaraujančių Išvadoje nurodytiems duomenims, todėl nesivadovauti Išvada nėra pagrindo.

Tirdamas bylos įrodymus, Lietuvos bankas nustatė ir daugiau aplinkybių, leidžiančių pagrįstomis laikyti draudiko abejones dėl eismo įvykio dalyvių deklaruojamo įvykio aplinkybių natūralumo (įprastumo), t. y. leidžiančių įtarti, kad eismo įvykio dalyviai teikė draudikui realybės neatitinkančią informaciją apie eismo įvykį, o eismo įvykis galėjo būti ne natūralus, o imituotas, siekiant nepagrįstai gauti draudimo išmoką (pareiškėjui – pagal tariamo kaltininko ir draudiko sudarytą TPVCAPD sutartį, tariamam kaltininkui – pagal su KASKO draudiku sudarytą KASKO draudimo sutartį). Pavyzdžiui, tariamas eismo įvykio kaltininkas draudikui nurodė susidūrimo metu važiuojo atbulomis, o pareiškėjas draudiko ekspertui telefonu paaiškino, kad susidūrimo metu automobilis *Ford Mondeo* važiavo atbulomis vienodu greičiu, tačiau Išvados duomenys leidžia daryti išvadą, kad automobilis *Ford Mondeo* susidūrimo metu ne judėjo atbulomis vienodu greičiu, o stovėjo, jo galinė dalis buvo išsikišusi į kelio, kuriuo važiavo automobilis *Volvo XC90*, važiuojamąją dalį.

Nagrinėjant bylą nustatyta ir kitų duomenų, pagrįstai indikuojančių eismo įvykio imitavimo galimybę ir leidžiančių abejoti, ar vertinamas eismo įvykis atitinka draudžiamojo eismo įvykio apibrėžimą pagal TPVCAPDĮ. Pirmiausia pažymėtina tai, kad pokalbio su draudiku metu pareiškėjas nurodė automobilį parsivaręs ir turėjęs jau 2019 m. gruodžio mėn., tačiau kelias dienas pavažinėjęs pastebėjo, kad automobilis turi gedimų. Pareiškėjo pateikta automobilio *Volvo XC90* pirkimo–pardavimo sutarties kopija patvirtina, kad pats automobilio pirkimo–pardavimo sandoris įvyko vėliau – 2020 m. sausio 5 d. Pareiškėjas teigė, kad kurį laiką buvo remontuoti įvairūs automobilio gedimai, todėl automobilis buvo įregistruotas tik 2020 m. vasario 4 d. Lietuvos bankas sutinka su draudiku, jog neįprasta tai, kad per 2019 m. lapkričio 29 d. Jonavos techninių apžiūrų stotyje atliktą pirminę techninę automobilio apžiūrą nebuvo nustatytų jokių automobilio techninės būklės trūkumų (tai patvirtina bylos duomenys), tačiau gana greitai automobilis sugedo ir jau 2019 m. gruodžio mėn. – 2020 m. sausio mėn. turėjo daugybę gedimų. Be to, nors žinojo, kad automobilis turi trūkumų, pareiškėjas jį vis tiek įsigijo ir teigė atlikęs nemažai remonto darbų. Kita vertus, nors pareiškėjas teigė turįs keistas automobilio detales, tačiau nei draudikui, nei Lietuvos bankui nepateikė dalių įsigijimą ar atliktus remonto darbus patvirtinančių dokumentų (sąskaitų faktūrų, kvitų ar kt.).

Kaip minėta, draudikui įtarimų sukėlė ir tai, kad automobilis iš esmės buvo prastos būklės, nuolat gedo, jo salono būklė neatitiko automobilio odometro rodmenų. Draudiko manymu, bloga automobilio būklė galėjo lemti tikslą imituoti įvykį ir gauti didesnę nei reali automobilio rinkos vertę draudimo išmoką. Pažymėtina, kad turimi duomenys (nuotraukos, pareiškėjo paaiškinimai apie įvykį) patvirtina tai, kad automobilio būklė buvo prasta, iš nuotraukų matyti, kad ir automobilio salonas yra smarkiai nusidėvėjęs. Be to, draudiko įtarimų pagrįstumą sustiprina aplinkybė, jog pirkimo–pardavimo sutartyje nebuvo nurodyti automobilio

*Volvo XC90* odometro duomenys (rida), nors, vadovaujantis Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2015 m. spalio 26 d. įsakymu Nr. 2B-231 patvirtintu Motorinės transporto priemonės pirkimo–pardavimo sutartyje privalomų nurodyti duomenų apie motorinę transporto priemonę ir jos trūkumus sąrašu, tokius duomenis nurodyti privaloma. Svarbu ir tai, kad automobilio pirkimo–pardavimo sutartyje nebuvo nurodyti ir automobilio trūkumai: nurodyta, kad jie pirkėjui žinomi, tačiau sutartyje trūkumai nėra pažymėti nurodytu būdu ar išvardyti atskirai. Nesant šių duomenų, nėra galimybės objektyviai įvertinti automobilio būklės, nusidėvėjimo lygio, tai sukeltų papildomų sunkumų draudimo bendrovėms, vertinančioms tokiam automobiliui padarytą žalą, nes būtų sunku nustatyti realiai patirtus nuostolius, automobilio apgadinimų ryšį su konkrečiu eismo įvykiu ir pan.

Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad pareiškėjas Lietuvos bankui nurodė automobiliu vykęs į darbovietę Vokietijoje, taip pat naudojęs automobilį kasdienėms šeimos reikmėms, kelionėms. Vis dėlto draudiko pateiktos *Volvo XC90* stabdžių diskų nuotraukos po eismo įvykio iš esmės paneigia tokius pareiškėjo teiginius. Iš pateiktų nuotraukų matyti, kad *Volvo XC90* stabdžių diskai yra paveikti korozijos, o tai, draudiko eksperto teigimu, rodo, kad automobilis iki eismo įvykio buvo praktiškai nenaudojamas. Draudikas pateikė Lietuvos bankui nuolat naudojamų automobilių stabdžių diskų nuotraukas ir paaiškino, kad nuolat naudojamo automobilio stabdžių diskai sukdamiesi liečiasi su stabdžių trinkelėmis, todėl jų paviršius būna švarus (blizgus). Automobilio kurį laiką nenaudojant ant stabdžių diskų atsiranda korozijos židinių, tačiau pareiškėjo automobilio stabdžių diskai yra akivaizdžiai paveikti korozijos, matoma tik maža nusitrynusi disko dalis, tai reiškia, kad „stabdymas automobilio naudojimo metu vyko tik nusitrynusiame disko plote“. Lietuvos bankas neturi pagrindo nesutikti su įvykio aplinkybes tyrusio draudiko eksperto teiginiais, nes pareiškėjo pateikta informacija, kad automobilis buvo nuolat naudojamas, neatitinka realybės.

Buvo nustatyta ir kitų aplinkybių, kurios, nors tiesiogiai nesuponuoja išvados, jog eismo įvykis įvyko nenatūraliomis (neįprastomis) aplinkybėmis ir buvo imituotas, tačiau yra svarbios pirmiau aptartų aplinkybių kontekste: abiejų eismo įvykyje apgadintų automobilių valdytojai transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu buvo apdrausti trumpam laikotarpiui (3 mėnesiams), TPVCAPD sutartys buvo sudarytos vienos dienos skirtumu (2020 m. vasario 3 d. ir vasario 4 d.), kaltininko automobilis buvo apdraustas KASKO draudimu (todėl sugadinto automobilio savininkas taip pat turi teisę reikalauti draudimo išmokos iš savo KASKO draudiko), kaltininkas automobilį gavo neatlygintinam naudojimui iš trečiojo asmens ir kt.

Vadovaujantis Civilinio kodekso 6.987 straipsniu, Draudimo įstatymo 2 straipsnio 19 dalimi ir TPVCAPD 16 straipsnio 1 dalimi, draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką atsiradimas siejamas su draudžiamąjį įvykio fakto nustatymu. Jo nesant, draudikas neturi teisės mokėti draudimo išmokos. Tik pripažinus, kad įvykis yra draudžiamasis, gali būti sprendžiamas klausimas dėl draudiko pareigos mokėti draudimo išmoką ir jos dydžio. Nagrinėjamu atveju draudikas nustatė ir įrodė, kad įvykio aplinkybės nėra aiškios, o nenustačius nė vieno eismo įvykio dalyvio neteisėtų veiksmų priežasties ir masto, nėra pagrindo teigti, kad automobilio *Ford Mondeo* vairuotojui kilo civilinė atsakomybė, kuri reikštų pagrindo mokėti draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui (šiuo atveju pareiškėjui) atsiradimą. Kadangi nenustatė būtinųjų civilinės atsakomybės sąlygų, draudikas pagrįstai atsisakė mokėti draudimo išmoką (Draudimo įstatymo 98 straipsnio 3 dalis).

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.

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.



Direktorius

Mindaugas Šalčius