



**LIETUVOS BANKO  
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

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

2022-02-17 Nr. 429-50  
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:**

Lietuvos ir Vokietijos uždaroji akcinė bendrovė „Tuvlita“ (toliau – bendrovė) su draudiku sudarė Civilinės atsakomybės draudimo verslui sutartį (draudimo liudijimo (*duomenys neskelbtini*)), kuria Civilinės atsakomybės draudimo verslui taisyklių Nr. 034 (galioja nuo 2020 m. rugpjūčio 11 d.) (toliau – Taisyklės) pagrindu draudikas nuo 2021 m. rugpjūčio 12 d. iki 2022 m. birželio 14 d. apdraudė bendrovės turtinius interesus, susijusius su bendrovės civiline atsakomybe tretiesiems asmenims už žalą, padarytą patikėtam turtui – bendrovės klientų transporto priemonėms, kurioms atliekama techninė apžiūra ir (ar) kurios yra ant bandymų stendo, ir (ar) kurios bendrovei vykdant apdraustą veiklą yra bendrovės valdomos įmonės teritorijoje (toliau – Civilinės atsakomybės draudimo sutartis).

2021 m. rugsėjo 23 d. bendrovės patalpose jos darbuotojui atliekant pareiškėjo automobilio *VW Passat* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) techninę apžiūrą, automobilį ruošiant išmetamųjų dujų („dūmingumo“) patikrai, automobilis sugedo: prasidėjo savaiminis variklio sūkių greitėjimas, o darbuotojui užgesinus variklį automobilis nebeužsikūrė. Pareiškėjas pateikė bendrovei pretenziją, joje nurodė, kad automobilį, didindamas variklio apsukas, galimai sugadino bendrovės kontrolierius, taip pat nurodė, kad po įvykio automobilis neužsiveda, juo negalima naudotis. Pareiškėjas informavo apie sugadinimus pranešiąs vėliau, kai automobilį apžiūrės specialistai. Minėtą pretenziją bendrovė perdavė draudikui, šis atliko įvykio aplinkybių tyrimą.

2021 m. spalio 4 d. pranešimu Nr. S04-1157248 draudikas informavo pareiškėją apie priimtą sprendimą žalos byloje ir nurodė nustatęs, jog draudimo išmoka negali būti mokama. Anot draudiko, įvykis neatitinka draudžiamojo įvykio sąlygų. Draudikas paaiškino, kad civilinei atsakomybei kilti reikalingos keturios sąlygos: neteisėti veiksmai, kaltė, žala ir priežastinis ryšys tarp neteisėtų veiksmų bei atsiradusios žalos (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 6.245–6.249 straipsniai). Anot draudiko, vien žalos nustatymo faktas nesuponuoja įvykio pripažinimo draudžiamuoju, nes civilinei atsakomybei (taigi, ir draudimo išmokos mokėjimo pagrindui) nustatyti būtinos visos keturios sąlygos. Kadangi bendrovei nekilo civilinė atsakomybė dėl pareiškėjo patirtos žalos (automobilio gedimo), įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju.

Draudikas pranešime paaiškino, kad bendrovės kontrolierius išmetamųjų dujų patikrą atliko vadovaudamasis Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 2B-290 patvirtintų Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų (toliau – Reikalavimai) 2 priedo „Transporto priemonių techninė būklė ir būklės vertinimas“ nuostatomis. Anot draudiko, pagal Reikalavimų 2 priedo 8.2.2 papunkčio stulpelyje „Tikrinimo būdas“ įtvirtintos transporto priemonės parengimo tvarkos 1.2.2 papunktį, išmetimo sistema turi būti prapūsta ne mažiau kaip per tris laisvojo greitėjimo ciklus, akceleruojant nuo minimalių laisvosios eigos sūkių iki ribotuvo ribojamų sūkių. Bendrovės kontrolierius, prieš variklio savaiminio greitėjimo pradžią, pakartojo tik du laisvojo greitėjimo ciklus. Automobiliui privažiavus prie išmetamųjų dujų matavimo įrangos, išjungus pavarą buvo atliktas pirmasis apie 3 sekundes trukęs variklio prapūtimas, jo metu variklis pasiekė apie 5 100 sūkių per minutę ribą, variklio ribotuvus veikė. Atidaręs variklio

daugumą kontrolierius pritvirtino variklio sūkių daviklį, suvedė reikiamus duomenis į matavimo įrenginį, įrenginys užfiksavo laisvų sūkių dažnį, tuomet antrojo prapūtimo metu reikėjo užfiksuoti maksimalius sūkius. Antro prapūtimo, trukusio apie 3–4 sekundes, metu sūkių buvo padidinti iki 4 830 sūkių per minutę, tačiau prasidėjo variklio savaiminis greitėjimas, sūkių savaimė kilo iki maksimalių, iš išmetimo sistemos pradėjo sklisti balti dūmai. Variklį kontrolierius užgesino įjungdamas pavara, automobilis nebeužsivedė, o išmetamųjų dujų patikrinimo procedūra buvo nutraukta, pareiškėjui pasiūlius peržiūrėti įsiurbimo sistemą ir pašalinti į ją patekusią alyvą.

Draudiko vertinimu, automobilio parengimas išmetamųjų dujų patikrai buvo atliktas vadovaujantis techninę apžiūrą reglamentuojančiais teisės aktais, ją atliko kvalifikuotas kontrolierius, kuriam yra suteikta teisė vykdyti technines apžiūras, automobilis buvo tinkamai parengtas, nebuvo pažeisti procedūriniai nurodymai, todėl draudikas nurodė laiką, kad jokių neteisėtų veiksmų, sukėlusių automobilio gedimą, nei bendrovė, nei jos darbuotojas neatliko, o įvykis galimai įvyko dėl nepakankamai geros automobilio techninės būklės.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir 2021 m. spalio 19 d. kreipėsi į Lietuvos banką, nurodydamas nesutikimo su draudiko sprendimu motyvus. Pareiškėjas manė, kad gedimas įvyko dėl bendrovės darbuotojo kaltės, nes šis variklio prapūtimą atliko stovėdamas ir viena koja spausdamas automobilio greičio pedalą ir tuo metu stebėjo ne automobilio prietaisų skydelį, o išmetamųjų dujų matavimo įrenginį, be to, spaudė greičio pedalą iki maksimalių apsučių. Pareiškėjo teigimu, varikliui pasiekus maksimalius sūkius, kontrolierius nesugebėjo iš karto užgesinti variklio, tam reikėjo papildomo laiko, o kol atsisėdo į automobilį ir variklį užgesino, įvyko sprogdimas. Jeigu kontrolierius būtų sėdėjęs automobilyje, variklio gedimo būtų buvę galima išvengti. Vadovaudamasis vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūrą reglamentuojančių teisės aktų nuostatomis, Lietuvos bankas atsisakė nagrinėti šalių ginčą ir pareiškėjo kreipimąsi su pretenzijomis dėl priimto sprendimo 2021 m. spalio 22 d. persiuntė draudikui, kartu paprašė pateikti pareiškėjui motyvuotą atsakymą.

2021 m. lapkričio 4 d. pranešimu Nr. SDR-9193 draudikas paaiškino dar kartą įvertinęs įvykio aplinkybes ir nenustatęs pagrindų keisti priimto sprendimo. Draudikas teigė, kad tai, ar kontrolierius stovėjo, ar sėdėjo transporto priemonėje, neturi jokios įtakos patikrinimo kokybei, jeigu patikrinimas atliekamas nustatyta tvarka. Anot draudiko, variklio savaiminis greitėjimas prasidėjo ne dėl to, kad kontrolierius akceleratoriaus pedalą spaudė stovėdamas, be to, jis negalėjo daryti įtakos savaiminiam variklio sūkių greitėjimui. Draudikas taip pat paaiškino nustatęs, kad kontrolierius greitai sureagavo į variklio savaiminį greitėjimą – per 3,5 sekundes išjungė variklį įjungdamas pavara, jokie „sprogimo“ vaizdo įrašai nesigirdi, kibirkščių, kurias taip pat minėjo matęs pareiškėjas, po automobilio dugnu nesimato. Variklio savaiminį greitėjimą, anot draudiko, galėjo lemti tik nepakankamai tvarkinga variklio sistema, o greitesnis variklio užgesinimas šiuo atveju nepanaikintų žalos atsiradimo, nes automobilis sugedo ir žala atsirado, kai įvyko variklio sūkių savaiminis greitėjimas.

Toks draudiko atsakymas pareiškėjo netenkino, todėl 2021 m. spalio 19 d. jis pakartotinai kreipėsi į Lietuvos banką su prašymu išnagrinėti tarp šalių kilusį ginčą. Prašyme pareiškėjas prašė Lietuvos banko rekomenduoti draudikui įvykį pripažinti draudžiamuoju ir išmokėti dėl automobilio gedimo patirtą žalą atlyginančią draudimo išmoką.

Pareiškėjas toliau laikėsi savo nuomonės, jog automobilis sugedo dėl kontrolieriaus kaltės, t. y. sprendimo automobilio variklio prapūtimą atlikti būnant automobilio išorėje, be to, greičio pedalą spaudžiant iki maksimalių apsučių. Pareiškėjas toliau teigė, kad kontrolierius nesugebėjo laiku užgesinti variklio ir tokiais veiksmais jį sugadino, o jeigu būtų sėdėjęs automobilyje, tai būtų užgesinęs variklį šio nesugadindamas. Dėl kontrolieriaus veiksmų automobilis yra netvarkingas, neužsikuria, yra netinkamas eksploatuoti.

Pareiškėjas taip pat nurodė, kad draudiko sprendime minimas pasiūlymas patikrinti automobilio įsiurbimo sistemą ir pašalinti į ją patekusią alyvą skamba keistai ir yra neteisėtas. Pareiškėjas teigia, kad savo automobilius prižiūri, nuolat remontuoja, per paskutinius tris mėnesius iki vykimo atlikti techninę apžiūrą į automobilį investavo apie 500 Eur.

Lietuvos banke buvo gautas draudiko atsiliepimas į pareiškėjo kreipimąsi, jame draudikas nurodė manantis, kad pareiškėjo reikalavimai yra nepagrįsti. Draudikas iš esmės atkartojė 2021 m. spalio 4 d. ir 2021 m. lapkričio 4 d. pranešimuose nurodytus sprendimo nemokėti draudimo išmokos motyvus ir laikėsi pozicijos, kad gedimą sukėlė ne kontrolieriaus veiksmai, jis kilo dėl paties automobilio savybių (techninės būklės). Draudikas taip pat paaiškino, kad automobilio sūkių pakėlimas iki ribotuvo ribojamų sūkių nėra neteisėtas, tai yra privaloma techninės apžiūros procedūra, įtvirtinta Reikalavimuose, o kadangi pirmojo

prapūtimo metu kontrolierius nustatė, kad sūkių ribotuvus veikė, tai kontrolierius niekaip tyčia negalėjo viršyti maksimalių sūkių, kuriuos riboja ribotuvus. Anot draudiko, kontrolieriaus atliktas akceleravimas, jeigu automobilis būtų buvęs techniškai tvarkingas, niekaip negalėjo sukelti savaiminio sūkių greitėjimo bei automobilio gedimo.

Draudiko vertinimu, nagrinėjamu atveju nenustatyti bendrovės neteisėti veiksmai, kaltė, priežastinis ryšys tarp žalos (automobilio gedimo) ir bendrovės (jos darbuotojų) atliktų veiksmų), tad įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju.

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.

Iš ginčo šalių pateiktų duomenų matyti, kad ginčas kilo dėl 2021 m. rugsėjo 23 d. įvykio pripažinimo draudžiamuoju ir draudimo išmokos, atlyginančios pareiškėjo automobiliui padarytą žalą, mokėjimo.

Civilinio kodekso 6.987 straipsnyje nustatyta, kad draudimo sutartimi viena šalis (draudikas) įsipareigoja už sutartyje nustatytą draudimo įmoką 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. Civilinės atsakomybės draudimo sutarčiai taikomų Taisyklių I dalies 3 skyriaus „Veiklos civilinės atsakomybės draudimas“ 3.1 papunktyje įtvirtinta, kad veiklos civilinės atsakomybės draudimo sutartimi draudimo sutartyje numatyta apimtimi apdraudžiama draudėjo (bendrovės) civilinė atsakomybė už žalą trečiųjų asmenų turtui, sveikatai ir gyvybei. Pagal to paties skyriaus 3.1.3 papunktį draudžiama civilinė atsakomybė už žalą, kilusią draudėjui (bendrovei) vykdant draudimo liudijime nurodytą apdraustą veiklą draudimo liudijime nurodytoje teritorijoje.

Pažymėtina, kad bendrosios civilinės atsakomybės sąlygos ir pagrindai yra nustatyti Civiliniame kodekse. Civilinei atsakomybei taikyti būtina nustatyti šias sąlygas: neteisėtus veiksmus, žalą, priežastinį ryšį tarp asmens neteisėtų veiksmų ir atsiradusios žalos, ir kaltę (Civilinio kodekso 6.246–6.249 straipsnis). Vadovaujantis Civilinio kodekso 6.246 straipsnio 1 dalimi, civilinė atsakomybė atsiranda neįvykdžius įstatymuose ar sutartyje nustatytos pareigos (neteisėtas veikimas) arba atlikus veiksmus, kuriuos įstatymai ar sutartis draudžia atlikti (neteisėtas veikimas), arba pažeidus bendro pobūdžio pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai.

Pareiškėjo teigimu, bendrovei kilo civilinė atsakomybė, nes techninę pareiškėjo automobilio apžiūrą vykdęs bendrovės kontrolierius, pasirengimo išmetamųjų dujų patikrai metu atlikdamas variklio prapūtimą, automobilio greičio pedalą spaudė stovėdamas, variklio sūkius padidino iki maksimalių apsukų, o šioms pradėjus nevaldomai didėti, dėl to, kad stovėjo, nespėjo laiku atsisėsti į automobilį ir užgesinti variklio, todėl variklis sugedo. Draudikas, savo ruožtu, teigia, kad kontrolierius automobilio techninę apžiūrą ir pasirengimą išmetamųjų dujų patikrai vykdė laikydamasis teisės aktuose įtvirtintų reikalavimų, jo veiksmai neturėjo jokios įtakos pareiškėjo automobilio variklio savaiminiam greitėjimui ir dėl to atsiradusiems gedimams, todėl bendrovei nekilo civilinė atsakomybė ir pareiga atlyginti pareiškėjo patirtą žalą.

Atsižvelgiant į ginčo šalių pateiktus argumentus, kuriais remiamasi kaip keliavimų reikalavimų ir atsikirtimų pagrindu, pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 1 punkte nustatyta, kad, užtikrindama eismo saugumą, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija arba jos įgaliotos institucijos, be kita ko, tvirtina techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus, nustato motorinių transporto priemonių ir jų priekabų trūkumų, aptinkamų privalomosios techninės apžiūros ir techninio patikrinimo metu, sąrašą ir jų kvalifikaciją ir kt. Remiantis pirmiau minėto teisės akto reikalavimais ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 21 d. įsakymu Nr. 3-13, tvirtinti techninius motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimus, nustatyti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų trūkumų, aptinkamų privalomosios techninės apžiūros metu ir techninio patikrinimo metu, sąrašą ir kvalifikaciją buvo įgaliota Lietuvos transporto saugos administracija. Ši, savo ruožtu, patvirtino Reikalavimus, kuriuose nustatyti reikalavimai Lietuvos Respublikos kelių eisme dalyvaujančioms ir privalomajai techninei apžiūrai teikiamoms motorinėms transporto priemonėms ir priekaboms,

taip pat įtvirtintos techninės apžiūros metu tikrinamos pozicijos, tikrinimo būdai, trūkumai ir jų vertinimo kriterijai.

Atliekant techninę apžiūrą privalomai tikrinamos pozicijos, nurodytos Reikalavimų 2 priede „Transporto priemonių techninė būklė ir būklės vertinimas“ (toliau – Priedas), o išmetamųjų dujų („dūmingumo“) patikros tvarka nustatyta Priedo dalies „Tikrinimo pozicija“ 8.2.2.2 papunktyje. Priedo dalies „Tikrinimo pozicija“ 8.2.2.2 papunktyje nurodytos pozicijos dalyje „Tikrinimo būdas“ nustatyta, kad „išmetamųjų dujų dūmingumas matuojamas varikliui įsibėgėjant laisvuju greitėjimui (be apkrovos, nuo tuščiosios eigos sūkių iki variklio ribojamų sūkių), pavaros perjungimo svirtį nustačius į neutralią padėtį (automobiliams su automatine transmisija pavarų perjungimo svirtį nustačius į padėtį „N“ arba „P“) ir esant įjungtai sankabai (sankabos pedalas atleistas), vadovaujantis žemiau pateiktu transporto priemonės parengimo ir matavimo procedūros aprašu.“

Toliau toje pačioje Priedo dalies „Tikrinimo pozicija“ 8.2.2.2 papunktyje nurodytos pozicijos dalyje „Tikrinimo būdas“ 1.1–1.2.3.2 papunkčiuose yra aprašyta transporto priemonės parengimo patikrai tvarka. Pagal 1.1 papunktį, „transporto priemonė gali būti tikrinama be parengties, tačiau saugos sumetimais reikėtų patikrinti, ar variklis įšilęs ir yra tinkamos mechaninės būklės“; 1.2–1.2.3.2 papunkčiuose yra įtvirtinti konkretūs pasirengimo patikrai veiksmai; 1.2.1 papunktyje nustatyta, kad „variklis turi būti visiškai įšilęs, t. y. variklio alyvos temperatūra, zondų išmatuota alyvos lygio vamzdyje, turi būti ne žemesnė kaip 80 °C arba įprastos darbinės temperatūros, jeigu ji yra žemesnė už nurodytąją (įprastinė darbinė temperatūra – temperatūra, kuri pasiekama varikliui veikiant didesniais (2000 ÷ 3000 min<sup>-1</sup>) tuščiosios eigos sūkliais per protingą laiką (nuo 3 iki 9 min.), ši temperatūra neturi būti mažesnė nei 60 °C, jei nenurodyta kitaip), arba variklio bloko temperatūra, išmatuota šiluminio spinduliavimo lygiu, turi būti bent lygiavertė.“ Tame pačiame papunktyje yra numatyta galimybė įprastą variklio darbinę temperatūrą nustatyti ir kitais būdais, pavyzdžiui, pagal variklio aušinimo ventiliatoriaus veikimą, automobilyje įrengtų kontrolinių prietaisų rodmenis ir kt.

Priedo dalies „Tikrinimo pozicija“ 8.2.2.2 papunktyje nurodytos pozicijos dalies „Tikrinimo būdas“ 1.2.2 papunktyje nustatyta, kad „išmetimo sistema turi būti prapūsta ne mažiau kaip per tris laisvojo greitėjimo ciklus, akceleruojant nuo minimalių laisvosios eigos sūkių iki ribotuvo ribojamų sūkių iki ribotuvo ribojamų sūkių arba taikant lygiavertčius metodus“; 1.2.3 papunktyje įtvirtinta, kad „variklio galia neturi būti apribota ir turi veikti variklio sūkių ribotuvus, taip kaip nustatyta gamintojo“. Pagal 1.2.3.1 papunktį, „variklio sūkių ribotuvus patikrinamas iš lėto spaudžiant akceleratorių ir stebint alkūninio veleno sūklus. Leidžiama variklio alkūninio veleno sūklių paklaida, nuspaudus akceleratoriaus pedalą iki galo yra -15 proc. nuo mažesniosios nurodytos ribinių sūklių vertės ir +0 proc. nuo didesniosios nurodytos ribinių sūklių vertės. Variklio sūkių ribotuvo tikrinimas nedelsiant baigiamas, nenuspaudus akceleratoriaus pedalo iki galo, jei tikrinimo metu variklio alkūninio veleno sūkliai viršija didžiausią nurodytą ribojamų sūklių vertę.“ 1.2.3.2 papunktyje nustatyta, kad „patikrinimas, ar nėra apribota variklio galia (ar variklis tinkamai veikia), patikrinamas nuspaudžiant akceleratoriaus pedalą iki galo greičiau kaip per vieną sekundę, siekiant, kad įpurškimo siurblys (degalų tiekimo į cilindrų sistema) suveiktų didžiausiu pajėgumu (našumu), ir išlaikant bent jau žemiau nurodytą laiką.<sup>1</sup> Akceleratoriaus pedalo nuspaudimas neturi būti įnirtingas ir (ar) smūginio pobūdžio.“

Vadovaujantis bylos duomenimis, pareiškėjo automobilis sugedo būtent parengimo dūmingumo patikrai procedūros metu, t. y. atliekant ribotuvo ir variklio galios apribojimų patikrą, todėl nagrinėjant šalių ginčą vertintina, ar bendrovės darbuotojas laikėsi Reikalavimuose nustatytos patikros tvarkos, taip pat ar nepažeidė bendrų atidumo ir rūpestingumo reikalavimų ir taip nesukėlė pareiškėjui žalos.

Iš bylos duomenų (patikros vaizdo įrašo, kontrolieriaus paaiškinimų, matavimo liudijimo) nustatyta, kad dūmingumo patikra nebuvo atliekama be parengties, t. y. kontrolierius vykdė Priedo dalies „Tikrinimo pozicija“ 8.2.2.2 papunktyje nurodytos pozicijos dalies „Tikrinimo būdas“ 1.1–1.2.3.2 papunkčiuose nustatytus pasirengimo veiksmus. Įvertinus šalių pateiktus duomenis, konstatuotina, kad bendrovės kontrolierius, pareiškėjo automobiliu atvažiavęs į patikrinimo vietą prie dūmingumo matavimo įrangos, visų pirma nuspaudė automobilio greičio pedalą tam, kad atliktų variklio prapūtimą ir įvertintų, ar veikia automobilio variklio sūkių ribotuvus, ir vizualiai (vertindamas automobilio prietaisų skydelio rodmenis) nustatė, kad sūkių

<sup>1</sup> M1 ir N1 klasių transporto priemonėms (didžiausia techniškai leistina pakrautos transporto priemonės masė iki 3 500 kg) – per 3 sekundes.

ribotuvus suveikė ir neleido automobilio sūkiams didėti pasiekus maždaug 5 100 apskukų per minutę (šią aplinkybę kontrolierius vertino pagal prietaisų skydelio rodmenis). Išlipęs iš automobilio kontrolierius atidarė automobilio variklio dangtį ir uždėjęs sūkių matavimo daviklį jį užvėrė. Iš bylos duomenų galima daryti išvadą, kad uždėjęs sūkių matavimo daviklį kontrolierius į matavimo įrenginį suvedė dūmingumo patikrai atlikti reikalingus duomenis, įvedė prietaisų skydelyje nurodytą 90 °C variklio alyvos temperatūrą, kitus pasirengimo dūmingumo patikrai ir jai atlikti reikalingus duomenis. Įrenginys automatiškai užfiksavo sūkių matavimo daviklio nustatytą variklio sūkių dažnį automobilio varikliui veikiant laisva eiga – 830 apskukų per minutę. Tuomet, norėdamas atlikti antrą variklio prapūtimą ir kartu užfiksuoti automobilio variklio maksimalius sūkius (ribojamus ribotuvo), kontrolierius, žiūrėdamas į rodiklius matavimo įrenginyje, stovėdamas automobilio išorėje ir viena koja spausdamas greičio pedalą, atliko antrą variklio prapūtimą. Iš pateikto vaizdo įrašo galima daryti išvadą, kad jo metu sūkių ribotuvus veikė ir ribojo sūkius, nes variklis skleidė tolygų garsą, matavimo įrenginys užfiksavo 4 830 apskukų per minutę dažnį, tačiau, praėjus maždaug 4 sekundėms nuo greičio pedalo nuspaudimo momento ir kontrolieriui atleidus greičio pedalą, sūkliai, šiek tiek sumažėję, vėl pradėjo savaime kilti iki maksimalių. Abiejų ginčo šalių pateiktuose garso įrašuose girdisi, kad variklis vėl pradėjo veikti skleisdamas stiprų garsą, aplink automobilį susikaupė daugiau dūmų. Maždaug per 4–5 sekundes nuo variklio sūkių savaiminio kilimo pradžios kontrolierius, suvokęs, kas nutiko, atsisėdo į automobilį ir jį užgesino. Kaip nustatyta vertinant ginčo šalių pateiktus duomenis, užgesintas variklis daugiau nebeužsikūrė ir dūmingumo patikra buvo nutraukta.

Lietuvos bankas įvertino dokumentus, kuriuose nurodyti techninės apžiūros metu užfiksuoti variklio sūkliai, taip pat nurodytos aukščiausios ir žemiausios maksimalių ir laisvų sūkių normos, šių duomenų pagrindu nebuvo nustatyta, kad prieš antrąjį variklio prapūtimą buvo užfiksuoti neįprastai aukšti variklio sūkliai arba kad būta kitų aplinkybių, kurioms esant antrojo prapūtimo atlikimas būtų buvęs pavojingas ir dėl to kontrolierius būtų turėjęs nutraukti pasirengimą dūmingumo patikrai. Turimais duomenimis, variklio alyva taip pat buvo Priede nustatytos temperatūros, vaizdo įrašuose matomų ir jų garso takeliuose girdimų nukrypimų nuo Priede nustatytos variklio prapūtimo trukmės taip pat nenustatyta.

Kaip minėta pirmiau, pats pareiškėjas kontrolieriaus atsakomybę grindžia tuo, kad kontrolierius antrojo prapūtimo metu stovėjo, maksimaliai padidino variklio sūkius ir nespėjo laiku užgesinti automobilio, o ne pirmiau nurodytą pasirengimo patikrai reikalavimų nesilaikymu. Vis dėlto, Lietuvos banko nuomone, tokie pareiškėjo teiginiai nėra pagrįsti.

Visų pirma, pagal Reikalavimus, kontrolierius, atlikdamas pareiškėjo automobilio techninę apžiūrą, ne tik galėjo, bet, vadovaujantis Reikalavimais, ir privalėjo automobilio variklio sūkius papildini iki maksimalių ribotuvo ribojamų sūkių. Tai yra viena iš pirmiau aptartuose teisės aktuose įtvirtintų privalomų parengimo dūmingumo patikrai procedūrų, vėliau kartojama ir atliekant pačius išmetamųjų dujų matavimus.

Antra, byloje nėra duomenų, kuriais remiantis būtų pagrindo teigti, jog automobilio gedimą lėmė tai, kad kontrolierius, atlikdamas antrąjį variklio prapūtimą, stovėjo. Pareiškėjas, savo reikalavimą grįsdamas minėta aplinkybe, pateikė savo specialiomis žiniomis nepagrįstą nuomonę dėl galimų gedimo priežasčių, tačiau jos nepagrindė jokiais objektyviais kvalifikuotų specialistų duomenimis, kurie galėtų pagrįsti automobilio gedimą atsiradus dėl per vėlai užgesinto variklio, o ne dėl kitų, su kontrolieriaus teisėtais veiksmais (pavyzdžiui, Reikalavimuose nustatytos tvarkos įgyvendinimu) susijusių priežasčių. Kitų Reikalavimuose nustatytų tvarkų nesilaikymo dėl bendrovės (jos kontrolieriaus) kaltės fakto pareiškėjas taip pat negrindė.

Lietuvos bankas, siekdamas nuodugniai įvertinti automobilio variklio savaiminio greitėjimo priežastis, taip pat kontrolieriaus veiksmų galimą įtaką tokio gedimo kilimui, papildomai kreipėsi į draudiką, prašydamas paaiškinti galimas savaiminio variklio greitėjimo priežastis ir tokio įvykio pasekmes ir gavo draudiko specialisto, turinčio inžinieriaus (automobilių techninio eksploatavimo krypties) profesinę kvalifikaciją, paaiškinimus.

Draudiko specialisto teigimu tam, kad variklis pradėtų greitėti savaime, į jį turi būti įsiurbta papildomų degiųjų medžiagų iš nenumatyto šaltinio, o tai gali įvykti: 1) dėl degalų pylimo sistemos problemų, kai į variklį pumpuojama per daug dyzelino ir susidaręs degalų perteklius sukelia „pabėgimą“; 2) dėl iš įvairių šaltinių galinčio atsirasti alyvos nuotėkio, nes alyva bet kurioje tepimo sistemos vietoje gali būti įsiurbta į įsiurbimo kolektorių arba degimo kamerą, o tai gali sukelti „užsigazavimą“; 3) dėl sugedusių turbokompresoriaus sandariklių, kai alyva teka per turbokompresorių į degimo kamerą ir gali sukelti savaiminį variklio greitėjimą; 4) dėl degiųjų dujų patekimo, kai retais atvejais, dažniausiai pramoninėje aplinkoje su

stacionariais dyzeliniais varikliais, dėl dujų nuotėkio netoli variklio į jį gali patekti degių dujų ir tai taip pat gali sukelti „užsigazavimą“. Specialistas paaiškino, kad dūmingumo patikros metu variklis pasiekia maksimalius ribojamus sūkius, tokiu režimu variklis dirba maždaug 5 sekundes, o atleidus akceleratorių – grįžta iki nominalių, vadinamųjų tuščios eigos sūkių. Anot specialisto, variklio darbą reguliuoja daugybė elektroninių ir mechaninių sistemų, viena iš tokių – turbininis variklio pripūtimas (oro padavimas į variklio maitinimo sistemą) su tarpiniu paduodamo oro aušinimu. Oro aušinimas vyksta oro aušintuve, kitaip vadinamame „interkuleryje“. Specialistas nurodė, kad, sudilus turbinos veleno įvorėms, per jas į „interkulerį“ iš variklio tepimo sistemos pradeda skverbtis variklinė alyva, ji kaupiasi „interkuleryje“ ir, susiklosčius tam tikroms aplinkybėms, pavyzdžiui, staigiai nuspaudus akceleratoriaus pedalą lenkiant kitą automobilį ar atliekant variklio dūmingumo patikrą techninės apžiūros metu, iš „interkulerio“ patenka į variklio cilindrų degimo kameras. Į degimo kamerą patekus didesniai kiekiui alyvos (ji dega taip pat „sėkmingai“, kaip ir dyzelinas, tik skleidžia tirštų dūmų debesį), degimas tampa nevaldomas, o nieko nedarant variklio sūkliai kyla tol, kol variklis dažniausiai mechaniškai subyra – lūžta švaistikliai, alkūninis velenas, stūmoklių pirštai ir stūmokliai, lūžusios detalės pramuša variklio bloką, sugadina variklio galvutę.

Draudikas papildomai paaiškino, kad variklis dažniausiai mechaniškai subyra nieko nedarant, kai variklio sūkliai kyla, ir nurodė manęs, kad nagrinėjamu atveju kontrolierius sureagavo greitai ir tinkamai, todėl variklis subyrėti nespėjo. Variklio užgesinimas per 2 ar per 4 sekundes, anot draudiko, neturėjo jokios įtakos automobilio gedimui (gedimo mastui), nes variklis buvo užgesintas greitai. Jeigu variklį užgesinti būtų uždelsta, būtų kilusi grėsmė aplink esantiems žmonėms, nes dėl savaiminio greitėjimo mechaniškai subyrėjęs variklis greičiausiai sprogtų, o sprogtusio variklio detalės didžiąja jėga išsilakstytų į visas puses. Variklio stabdymas išminant sankabos pedalą, įjungiant pavarą, atleidžiant sankabą ir tuo pat metu laikant nuspaustą stabdžio pedalą, draudiko teigimu, yra priimtinas ir leidžia išvengti didesnės žalos automobiliui, jo varikliui ir aplinkiniams.

Byloje nenustatyta duomenų, kuriais remiantis būtų galima teigti, jog tai, kad variklio prapūtimo metu kontrolierius automobilio greičio pedalą spaudė stovėdamas, galėjo lemti automobilio gedimą. Iš bylos duomenų matyti, kad kontrolierius, suvokęs, kad automobilio variklis pradėjo veikti neįprastai, iš karto atsisėdo į automobilį ir užgesino variklį per 4-5 sekundes nuo vaizdo įrašuose girdimo sūkių greitėjimo pradžios. Lietuvos banko vertinimu, atsižvelgiant į trumpą laiko tarpą, per kurį automobilio variklis buvo užgesintas, taip pat į kitas faktines aplinkybes, galima tik spėlioti, kad sėdėdamas automobilyje kontrolierius galbūt galėjo šiek tiek greičiau užgesinti variklį (tai gali priklausyti nuo įvairių aplinkybių, individualios kontrolieriaus reakcijos, situacijos interpretavimo ir kt.). Kita vertus, laiko tarpas, per kurį kontrolierius nagrinėjamu atveju atpažino neįprastą automobilio variklio darbą, atsisėdo į automobilį ir užgesino variklį, Lietuvos banko nuomone, yra pakankamai trumpas, atitinkantis bendruosius apdairumo ir rūpestingumo reikalavimus.

Byloje taip pat nėra duomenų, kurie patvirtintų pareiškėjo teiginius, jog iš po automobilio apačios ėjo žiežirbos ir buvo girdimas sprogimas variklio srityje. Vaizdo įrašuose yra girdimas neaiškios kilmės pokštelėjimas prieš užgesinant variklį, tačiau nėra jokių kitų duomenų, kuriais remiantis būtų galima objektyviai vertinti girdimo pokštelėjimo kilmę ar priežastis. Neaišku, ar jis susijęs su variklio sistemos veikimu, ar su pavaros perjungimu siekiant užgesinti automobilio variklį, ar su kitų automobilio agregatų veikla. Be to, nesant duomenų apie automobilio gedimo pobūdį, nėra galimybės daryti išvados, kad, automobilį užgesinus šiek tiek greičiau, automobilis būtų buvęs mažiau apgadintas.

Kartu pažymėtina tai, kad pareiškėjas, įrodinėdamas bendrovės kontrolieriaus kaltę, savo poziciją siekė sustiprinti teiginiais, kad savo automobilius prižiūri, nuolat remontuoja, prieš techninę apžiūrą nemažai investavo, kad pagerintų automobilio būklę. Vis dėlto tokie teiginiai nėra pagrįsti jokiais dokumentais, be to, kaip matyti iš pateiktos Privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros rezultatų ataskaitos Nr. 001-2095605, dar prieš rengiantis dūmingumo patikrą, kurios metu automobilis sugedo ir tapo netinkamas patikrai, buvo nustatytas ne vienas automobilio trūkumas: netinkamai pritvirtinta, nepritvirtinta arba trumpąjį jungimą galinti sukelti akumulatoriaus baterija, klibėjimas lankstinėje jungtyje, sudilę galinio balkio „sailenbloklai“, netinkamai pritvirtintas duslintuvo ekranas gale. Dėl šios priežasties pareiškėjo nurodyti teiginiai nevertintini nei kaip pagrindžiantys gerą automobilio techninę būklę, nei kaip įrodantys bendrovės civilinę atsakomybę už pareiškėjo žalą.

Civilinėje teisėje faktų įrodomumui vertinti taikomas tikimybių pusiausvyros principas (faktas gali būti pripažintas įrodytu, jei šalies, kuri juo remiasi, pateikti įrodymai leidžia daryti

labiau tikėtina išvada, kad jis yra, nei kad jo nėra) (*Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugpjūčio 25 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-304/2008*). Kadangi Lietuvos bankui pateikti faktiniai duomenys negali pagrįsti, kad automobilio gedimus (kuriuos pareiškėjas grindė subjektyviu vertinimu, kokias automobilio detales reikia keisti arba remontuoti) lėmė bendrovės kontrolieriaus veiksmai, darytina labiau tikėtina išvada, kad žalą dėl sugadintos pareiškėjo transporto priemonės lėmė per techninę apžiūrą pasireiškę vidiniai automobilio gedimai, susiję su automobilio variklio veikimu ir su variklio veikimu susijusių sistemų technine būkle, dėl to ir įvyko variklio savaiminis greitėjimas ir (ar) galėjo atsirasti kitų su tuo susijusių gedimų. Duomenų, kad atsirado kitų su variklio savaiminiu greitėjimu nesusijusių apgadinimų, kuriuos galėjo sukelti kontrolierius, nebuvo nustatyta.

Civilinės atsakomybės draudimu buvo apdrausti bendrovės turiniai interesai, susiję su bendrovės civiline atsakomybe už žalą bendrovės klientų transporto priemonėms, kurioms atliekama techninė apžiūra ir (ar) kurios yra ant bandymų stendo, ir (ar) kurios bendrovei vykdant apdraustą veiklą yra bendrovės valdomos įmonės teritorijoje, tačiau nagrinėjamu atveju bendrovės civilinė atsakomybė už pareiškėjo patirtą žalą nenustatyta, t. y. yra nustatytas tik žalos faktas, tačiau nenustatyta bendrovės (jos darbuotojo) kaltė, neteisėti veiksmai ir jų priežastinis ryšys su atsiradusia žala. Atsižvelgiant į tai, draudikui nekyla pareiga mokėti pareiškėjo žalą atlyginančios draudimo išmokos, pareiškėjo reikalavimai laikytini nepagrįstais.

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. reikalavimus.

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 arba kitą ginčų nagrinėjimo instituciją 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