



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

**SPRENDIMAS
DĖL V. Ž. IR UADB „COMPENSA VIENNA INSURANCE GROUP“ GINČO
NAGRINĖJIMO**

2016 m. balandžio 28 d. Nr. 242-138
Vilnius

Lietuvos bankas gavo V. Ž. (toliau – Pareiškėja) kreipimąsi, kuriuo Pareiškėja prašo išnagrinėti ginčą, kilusį tarp jos ir per Lietuvoje įsteigtą filialą veikiančios *Compensa TU S. A. Vienna Insurance Group*, kurios teisės ir pareigos pagal draudimo sutartis buvo perleistos UADB „Compensa Vienna Insurance Group“, (toliau – Draudikas) dėl Draudiko veiksmų, kuriais galėjo būti pažeistos Pareiškėjos teisės.

N u s t a t y t a:

2015 m. spalio 9 d. UAB Kauno techninės apžiūros centre (toliau – KTAC) atliekant Pareiškėjai priklausančios transporto priemonės „Mazda CX-5“, indentifikavimo Nr. (*duomenys neskelbtini*), (toliau – Transporto priemonė) techninę apžiūrą, stabdžių tikrinimo stende patikrinus stabdžius, skilo Transporto priemonės priekinio reduktoriaus korpusas: Transporto priemonei įvažiavus į stabdžių tikrinimo stendą priekine ašimi, buvo atlikta stabdymo jėgos ir tolygumo matavimo procedūra. Išvažiuojant iš stabdžių tikrinimo stendo pasigirdo pašaliniai Transporto priemonės garsai, todėl buvo išjungtas stabdžių tikrinimo stendas ir Transporto priemonė buvo išstumta iš stendo. 2015 m. spalio 13 d. Pareiškėja Draudikui, kuris 2015 m. spalio 9 d. įvykio metu buvo apdraudęs KTAC civilinę atsakomybę įmonių kompleksinio draudimo civilinės atsakomybės draudimu, pateikė prašymą atlyginti Pareiškėjos žalą, patirtą pirmiau minėto įvykio metu.

2015 m. spalio 27 d. Draudikas priėmė sprendimą pripažinti 2015 m. spalio 9 d. įvykį nedraudžiamuoju ir nemokėti draudimo išmokos.

Pareiškėja nesutinka su Draudiko sprendimu. Kreipimesi ji nurodo, kad techninei apžiūrai Transporto priemonė buvo pateikta tvarkinga, tai patvirtina atlikta techninė apžiūra, nes jokių defektų nebuvo rasta, išskyrus sulaužytą reduktorių. Kreipimesi nurodoma, kad, kaip patvirtina kartu su kreipimusi pateiktas vaizdo įrašas iš KTAC, Transporto priemonė važiavo savo eiga, ją vairavo KTAC darbuotojas. Pareiškėja teigė, kad dėl 2015 m. spalio 9 d. įvykio konsultavosi su „Mazda“ automobilių atstovu Lietuvoje UAB „Inchcape motors“. Jai buvo paaiškinta, kad atliekant stabdžių patikrą kiekvieno rato patikrą turi būti atliekama atskirai, kad nebūtų sulaužomi agregatai, nes Transporto priemonė yra varoma keturiais ratais. Pareiškėjos teigimu, KTAC „naudoja patikros stendą BT420, kuris turėjo kiekvieno rato patikrą atlikti atskirai, tačiau stendas to nepadarė, nors ši funkcija yra, kas matosi filmuotoje medžiagoje. Konsultuojantis su įmonėmis, kurios atlieka automatinių pavarų ir reduktorių remontą, paaiškino, kad esminė klaida, kuri galėjo turėti įtakos agregato sulaužymui, yra tai, kad darbuotojas įjungė darbinę pavarą stendui sukantis pilnu pajėgumu, tačiau tai nerekomenduotina.“ Pareiškėja taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad pakeitus sulūžusį agregatą Transporto priemonei buvo atlikta stabdžių patikra, išduota techninės ekspertizės pažyma ir techninės apžiūros ataskaita, kad automobilis yra techniškai tvarkingas. Pareiškėja prašo įpareigoti Draudiką atlyginti jos patirtą žalą, apskaičiuotą pagal UAB „Kauno nepriklausomų autoekspertų biuras“ 2015 m. spalio 30 d. parengtą Transporto priemonės vertinimo ataskaitą Nr. (*duomenys neskelbtini*).

Draudikas nesutinka su Pareiškėjos reikalavimu ir atsiliepime Lietuvos bankui nurodo, kad administruodamas žalos bylą atliko sugadintos Transporto priemonės ir apgadinto agregato apžiūrą, gavo KTAC ir Transporto priemonės techninę stabdžių patikrą atlikusio darbuotojo paaiškinimus dėl įvykio aplinkybių ir reikalavimo pagrįstumo, atliko KTAC stabdžių patikrinimo stendo, kuriuo, kaip teigia Pareiškėja, buvo padaryta žala, apžiūrą, gavo šios įrangos Lietuvos metrologijos inspekcijos patikros sertifikatą, išanalizavo filmuotą medžiagą, darytą KTAC patalpose Transporto priemonės stabdžių tikrinimo procedūros metu. Atsiliepime nurodoma, kad Draudikas, įvertinęs filmuotą medžiagą, nustatė, kad buvo atlikta įprastinė stabdžių patikrinimo procedūra, tikrinęs asmuo jokių tokiam patikrinimui nebūdingų veiksmų neatliko. Draudiko teigimu, iš filmuotos medžiagos matyti, kad priekinės ašies ratų stabdžių patikrinimas buvo atliktas be jokių nesklandumų, o gedimo požymiai pasireiškė jau bandant išvažiuoti iš stendo, t. y. ne stabdžių bandymo metu. Draudikas paaiškinimuose teigia, kad „apgadinto neišardyto agregato fotonuotraukose matosi, kad šis mazgas buvo ardytas ne gamykloje. Tai patvirtina hermetiko likučiai tarp korpuso sudedamųjų dalių (siūlės) – Fotonuotraukos Nr. 1. Atliekant išardyto agregato apžiūrą buvo nustatyta, jog labai stipriai pažeisti (ištrupėję krumpliai) pagrindinės pavaros krumpliaračių poros krumpliaračiai. Būdinga tokių krumpliaračių pažeidimų atsiradimo priežastis – kieto pašalinio objekto (pvz.: guolio ar kitų metalinių dalių elementų, nuolaužų) patekimas tarp besisukančių krumpliaračių. Tai paaiškintų ir pagrindinės pavaros korpuso plyšimą – pašaliniam objektui patekus tarp besisukančių pagrindinės pavaros krumpliaračių, šie buvo vienas nuo kito stumiami – Fotonuotrauka Nr. 2.“ Draudikas teigia, kad, remiantis šiais objektyviais tyrimo rezultatais ir surinkta bylos medžiaga, buvo pagrįstai konstatuota, kad Transporto priemonės priekinės ašies reduktoriaus sugadinimo nesąlygojo KTAC darbuotojo neteisėti veiksmai, nes Transporto priemonės stabdžių techninės būklės patikrinimas buvo atliktas vadovaujantis tokių paslaugų teikimą reglamentuojančiais teisės aktais, o stabdžių patikrinimo stendas buvo tinkamos kokybės ir atitiko teisės aktuose nustatytus reikalavimus. Draudiko nuomone, kadangi tyrimo metu nebuvo nustatyta ir Pareiškėja nepagrindė KTAC darbuotojo neteisėtų veiksmų, lėmusių Pareiškėjos Transporto priemonės sugadinimą, ir kitų civilinės atsakomybės sąlygų, būtinų KTAC civilinei atsakomybei atsirasti, todėl nekyla ir Draudiko atsakomybė atlyginti Pareiškėjos patirtus nuostolius.

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

Vadovaujantis Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių, patvirtintų Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23 (2016 m. sausio 28 d. redakcija), 45 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, 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 pateiktų įrodymų vertinimą, kurio pagrindu priimamas sprendimas.

Kaip matyti iš Lietuvos bankui pateiktos medžiagos, nagrinėjamu atveju ginčas tarp šalių yra kilęs dėl Draudiko atsisakymo atlyginti Pareiškėjos nuostolius dėl Transporto priemonės sugadinimų, atsiradusių 2015 m. spalio 9 d. įvykyje. Ginčo šalys nesutaria dėl to, ar Transporto priemonės sugadinimus lėmė KTAC darbuotojo veiksmai.

Pažymėtina, kad, pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – Civilinis kodeksas) 6.245 straipsnį, civilinė atsakomybė yra turtinė prievolė, kurios viena šalis turi teisę reikalauti atlyginti nuostolius (žalą) arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius), o kita šalis privalo atlyginti padarytus nuostolius (žalą) arba sumokėti netesybas (baudą, delspinigius). Sprendžiant klausimą, ar Transporto priemonės gedimas atsirado dėl KTAC darbuotojo kaltės, o nagrinėjamu atveju – ar KTAC kyla civilinė atsakomybė ir atitinkamai, ar Draudikui kyla pareiga atlyginti su tuo susijusius Pareiškėjos nuostolius, turi būti nustatytos KTAC civilinės atsakomybės sąlygos.

Civilinės atsakomybės atsiradimo sąlygas, pagrindus ir bendruosius žalos atlyginimo principus nustato Civilinis kodeksas. Kaip yra išaiškines Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, bet kuriai civilinės atsakomybės rūšiai (tiek sutartinei, tiek deliktinei) taikyti reikia nustatyti visas būtinausias civilinės atsakomybės sąlygas: nukentėjusios šalies patirtą žalą (nuostolius) (Civilinio kodekso 6.249 straipsnis); atsakingos dėl žalos atsiradimo šalies neteisėtus veiksmus (neteisėtą neveikimą) (Civilinio kodekso 6.246 straipsnis); kaltę, kuri preziumuojama, išskyrus įstatymo numatytus atvejus (Civilinio kodekso 6.248 straipsnis), ir priešastinių neteisėtų veiksmų (neteisėto neveikimo) ir padarytos žalos (nuostolių) ryšį (Civilinio kodekso 6.247 straipsnis) (pvz., Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2011 m. gruodžio 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje A. R. v. J. A., bylos Nr. 3K-3-467/2011).

Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytas civilinės atsakomybės sąlygas, teismų praktikoje laikomasi pozicijos, jog „taikant civilinę atsakomybę atlyginami tik tie nuostoliai, kurie susiję priešastiniu ryšiu su tam tikrais skolininko veiksmais (Civilinio kodekso 6.247 straipsnis). Tiesioginė (reali) žala paprastai yra neteisėtų veiksmų tiesioginis rezultatas, kuris atsiranda iš karto, tiesiogiai veikiant tam tikrą objektą.“ Be to, tam, kad neteisėtus veiksmus atlikusiai sutarties šaliai būtų taikoma civilinė atsakomybė, turi būti nustatytas tiek žalos padarymo faktas, tiek padarytos žalos dydis. Rungimosi civiliniame procese principas lemia tai, kad įrodinėjimo pareiga ir pagrindinis vaidmuo įrodinėjant tenka įrodinėjamų aplinkybių nustatymu suinteresuotoms šalims¹.

Pažymėtina, kad Transporto priemonės gedimo priežasties nustatymas yra procesas, reikalaujantis specifinių techninių žinių, todėl nagrinėdamas šalių ginčą Lietuvos bankas vadovaujasi šalių pateiktais įrodymais, padedančiais įvertinti, ar yra pagrindas KTAC civilinei atsakomybei dėl Pareiškėjos Transporto priemonei padarytos žalos ir atitinkamai Draudiko pareigai mokėti draudimo išmoką kilti.

Pareiškėja mano, kad žala Transporto priemonei buvo padaryta dėl to, kad jos techninė apžiūra KTAC buvo atlikta netinkamai. Ji teigia, kad konsultavosi su įmonėmis, atliekančiomis automatinių pavarų ir reduktorių remontą, ir jai buvo paaiškinta, kad „esminė klaida, kuri galėjo turėti įtakos agregato sulaužymui yra tai, kad darbuotojas įjungė darbinę pavarą stendui sukantis pilnu pajėgumu, tačiau tai nerekomenduotina. Pagal stendų priežiūrą atliekančios įmonės *Stocker* rekomendacijas atliekant tech. apžiūrą 4 ratais varomam automobiliui stendo velenai negali sukintis, o turi stovėti vietoje (darbuotojai buvo apie tai informuoti).“ Atkreiptinas dėmesys, kad Pareiškėja kartu su kreipimusi Lietuvos bankui nepateikė jokių šiuos teiginius (Transporto priemonės sugadinimo pobūdį ir atsiradimo priežastį) pagrindžiančių įrodymų.

Draudikas savo teiginiams pagrįsti kartu su atsiliepiamu pateikė KTAC 2015 m. spalio 23 d. raštą Nr. 73 „Dėl transporto priemonės Mazda CX-5 sugadinimo techninės apžiūros metu“. Minėtame rašte KTAC, remdamasis savo darbuotojo (techninę apžiūrą atlikusio ekspertizės vadovo P. G.) paaiškinimais, nurodo, kad 2015 m. spalio 9 d. Transporto priemonės stabdžių patikrinimo procedūros metu techninę apžiūrą atlikęs darbuotojas nepadarė nieko neleistino, kas būtų galėję lemti šios Transporto priemonės gedimą: „buvo atliekama įprasta stabdžių patikrinimo procedūra, kaip ir visiems automobiliams. Dėl ko automobilis sugedo, pasakyti negalime. Įmonė naudoja stabdžių stendus, kurie automatiškai atpažįsta, ar automobilis su 4 varančiais ratais ir ar jie nuolatinai sujungti, ar ne. Yra visureigių transmisijos konstrukcijų, kuriems stabdžių stendas vienos ašies ratus suka skirtingomis kryptimis, stabdžiai tikrinami po vieną ratą, yra tokių konstrukcijų, kai 4 ratais varomas automobilis tikrinamas įprastu būdu. Šiuo atveju tikrintam automobiliui stendas priekinės ašies ratus suko įprastai.“ Be to, Draudikas kartu su atsiliepiamu pateikė Lietuvos metrologijos inspekcijos patikros sertifikatą, kuriame nurodoma, kad Transporto priemonės stabdžių patikrai naudotas stendas yra tinkamas ir atitinka teisės aktų keliamus reikalavimus.

¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus 2015 m. rugpjūčio 6 d. nutartis civilinėje byloje R. L. V. R. J. ir E. Ž., Nr. 3K-3-456-684/2015.

Taigi, vadovaujantis ginčo nagrinėjimo metu nustatytais aplinkybėmis bei šalių pateiktais įrodymais, nėra pagrindo daryti išvados, kad būtent KTAC darbuotojo veiksmais buvo padaryta žalos Pareiškėjos Transporto priemonei, nes, remiantis ginčo nagrinėjimo metu nustatytais aplinkybėmis, tiek KTAC darbuotojo, atlikusio Transporto priemonės techninę apžiūrą, veiksmai, tiek apžiūrai naudotas standas atitiko teisės aktų keliamus reikalavimus.

Pažymėtina tai, kad aplinkybė, kad Transporto priemonė po sugadinto agregato pakeitimo buvo pripažinta techniškai tvarkinga, savaime neįrodo, kad ji buvo techniškai tvarkinga ir iki 2015 m. spalio 9 d. techninės apžiūros ir kad minėtos apžiūros metu Pareiškėjos patirta žala kilo būtent dėl KTAC darbuotojo veiksmų ar neveikimo. Kaip jau buvo minėta, Pareiškėja kartu su kreipimusi nepateikė įrodymų, kad KTAC darbuotojo veiksmai 2015 m. spalio 9 d. atliktos techninės apžiūros metu lėmė Transporto priemonės sugadinimą.

Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomosios techninės apžiūros atlikimo tvarkos ir Europos ekonominės erdvės šalyse atliktos privalomosios techninės apžiūros pripažinimo sąlygų ir tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. spalio 24 d. įsakymu Nr. 3-406, 50 punkte yra numatyta transporto priemonės valdytojo pareiga tinkamai parengti transporto priemonę prieš pristatant ją į privalomąją arba pakartotinę apžiūrą, kad transporto priemonės techninė būklė, sistemų, agregatų ir mazgų veikimas bei efektyvumas atitiktų gamintojo ir teisės aktų nustatytus reikalavimus. Minėtame punkte taip pat nurodyta, kad, jeigu transporto priemonė nebuvo tinkamai parengta, už gedimus, atsiradusius privalomosios, pakartotinės apžiūros ar kontrolinio tikrinimo metu, įmonė neatsako.

Atsižvelgiant į tai, kad Pareiškėja nepateikė įrodymų, leidžiančių patvirtinti jos teiginius, kad Transporto priemonės gedimas atsirado būtent dėl KTAC darbuotojo veiksmų, atliekant Transporto priemonės techninę apžiūrą, nesant KTAC civilinės atsakomybės, nėra teisinio pagrindo pripažinti 2015 m. spalio 9 d. įvykį draudžiamuoju, todėl Pareiškėjos reikalavimas įpareigoti Draudiką atlyginti jos patirtą žalą, apskaičiuotą pagal UAB „Kauno nepriklausomų autoekspertų biuras“ 2015 m. spalio 30 d. parengtą Transporto priemonės vertinimo ataskaitą Nr. (*duomenys neskelbtini*), atmestinas kaip nepagrįstas.

Remdamasis tuo, kas išdėstyta, ir vadovaudamasis Lietuvos Respublikos vartotojų teisių apsaugos įstatymo 27 straipsnio 1 dalies 1 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 bei 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 pareiškėjos V. Ž. reikalavimą.

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

Vilius Šapoka