



**LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS
DĖL X. X. IR AAS „BTA BALTIC INSURANCE COMPANY“ GINČO NAGRINĖJIMO**

2024-07-18 Nr. 429-162
Vilnius

Lietuvos bankas gavo X. X. (toliau – pareiškėjas) kreipimąsi, kuriuo prašoma išnagrinėti tarp pareiškėjo ir AAS „BTA Baltic Insurance Company“, veikiančios Lietuvoje per įsteigtą filialą, (toliau – draudikas) kilusį ginčą.

N u s t a t y t a:

Pareiškėjas su draudiku sudarė savanorišką Sausumos transporto priemonių draudimo sutartį (*duomenys neskelbtini*) (toliau – KASKO sutartis), kuria draudiko parengtų Sausumos transporto priemonių draudimo taisyklių Nr. 03.01¹ (toliau – Taisyklės) pagrindu buvo apdrausti pareiškėjo turiniai interesai, susiję su automobiliu *Tesla Model S* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)). Draudimo laikotarpis – nuo 2023 m. birželio 9 d. iki 2024 m. birželio 8 d.

2024 m. sausio 30 d. pareiškėjas informavo draudiką apie 2024 m. sausio 27 d. įvykį: pervažiavus per ant kelio buvusią balą į automobilio bateriją pateko vandens ir ji sugedo. Gautų duomenų pagrindu draudikas pradėjo žalos administravimą.

2024 m. vasario 20 d. raštu draudikas informavo pareiškėją, kad per transporto priemonės apžiūrą nebuvo nustatytų baterijos mechaninių pažeidimų ar sulankstymų, nuo vandens nenukentėjo kitos automobilio dalys, jame taip pat nurodė, kad vanduo įvykio vietoje nebuvo išsiliejęs per tarp vandens telkinių vedantį kelią. Anot draudiko, baterija sugedo dėl eksploatavimo, senėjimo ir sandarinimo sujungimų nesandarumo. Rašte teigiama, kad žalos, atsiradusios dėl transporto priemonės remonto, senėjimo, korozijos ir (ar) nusidėvėjimo, taip pat dėl transporto priemonės techninio gedimo, laikytinos nedraudžiamaisiais įvykiais, todėl draudimo išmoka mokama nebus.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir kreipėsi į Lietuvos banką, šis teisės aktų nustatyta tvarka pareiškėjo pretenziją persiuntė draudikui ir paprašė pateikti motyvuotą atsakymą. Pareiškėjas teigė, kad automobilis sugedo įvažiavus į gilią ir vandens pripildytą duobę, kai baterija buvo apsemta. Remonto servise nuėmęs bateriją ir pradaręs jos šarvą meistras nustatė, kad vanduo pateko per alsuoklius, tvirtinimo elementus, vandens lygis buvo aukštas, matėsi nešvarumai. Anot pareiškėjo, žalos administravimo metu supratęs, kad remontas nebus pigus, draudikas pradėjo papildomą tyrimą ir priėmė neigiamą sprendimą, nesivadovaudamas oficialaus serviso meistro komentarais. Anot pareiškėjo, *Tesla* gamintojo atstovybė Varšuvoje žodžiu patvirtino, kad yra buvusių vandens patekimo į bateriją atvejų net važiuojant per didelį lietų, kai, baterijai aušinant, atsidarius alsuokliams, į bateriją patekdavo vandens. Pareiškėjo nuomone, įvykis atitinka vidaus degimo variklio hidrosmūgį ir draudikas turėtų kompensuoti žalą (išmokėti draudimo išmoką).

Atsakydamas į pareiškėjo pretenziją draudikas nurodė pagrindo keisti sprendimą nematęs. Draudikas teigė, kad automobilio patikros remonto įmonėje metu buvo nustatyta, kad į baterijos vidų per sujungimus pateko vandens, tačiau nebuvo nustatytų mechaninių baterijos pažeidimų, baterija sugedo dėl eksploatavimo, išsihermetinimo ir toks įvykis pagal Taisyklės laikomas nedraudžiamuoju. Pasisakydamas dėl pareiškėjo nurodytos aplinkybės apie *Tesla* centro Varšuvoje pateiktą informaciją, draudikas nurodė, kad jeigu pareiškėjas mano, jog automobilis yra brokuotas, tai dėl gamyklinio broko reiktų kreiptis į patį gamintoją, nes

¹ Redakcija, galiojanti nuo 2023 m. kovo 1 d.

nuostoliai, atsiradę dėl gamyklinio ar remontuojančios įmonės broko ištaisymo, pagal Taisykles taip pat neatlyginami (draudimo išmoka nemokama).

Nesutikęs su draudiko sprendimu pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką, prašė išnagrinėti su draudiku kilusį ginčą ir pageidavo, kad draudikas atlygintų automobilio remonto išlaidas (išmokėtų draudimo išmoką). Kreipimesi taip pat teigiama, kad asfaltuotas kelias iki įvykio nebuvo šlapias, o gedimas atsirado būtent tą akimirką, kai automobilis paniro į balą iki durų apačios lygio, iki tol jokios klaidos nebuvo rodomos. Pareiškėjo teigimu, jeigu vanduo baterijoje būtų kaupęsis dėl nusidėvėjimo, tai jis būtų kaupęsis po truputį, o šiuo atveju vandens kiekis baterijoje buvo didelis. Vandens nustatymas priekinėje baterijos dalyje, anot pareiškėjo, įrodo, kad, panirus į balą ir stumiant vandenį buferiu, buvo sudaryta didesnė vandens banga, o tai taip pat turėjo įtakos baterijos apsėmimui. Pareiškėjas nurodė, kad automobilis buvo suremontuotas asmeninėmis lėšomis, šiuo metu yra eksploatuojamas ir jokių gedimų po remonto nėra. Už remonto darbus pareiškėjas nurodė sumokėjęs iš viso 3 500 Eur.

Lietuvos banke buvo gautas draudiko atsiliepimas į pareiškėjo kreipimąsi, jame draudikas nurodė su pareiškėjo reikalavimais nesutinkąs. Draudikas pakartojo, kad baterija nebuvo pažeista mechaniškai, jos gedimas atsirado dėl eksploatavimo, išsihermetinimo, toks įvykis laikytinas nedraudžiamuoju ir draudimo išmoka nebus mokama.

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

Vadovaujantis Lietuvos banko valdybos 2012 m. sausio 26 d. nutarimu Nr. 03-23 patvirtintų Vartotojų ir finansų rinkos dalyvių ginčų neteisminio sprendimo procedūros Lietuvos banke taisyklių 44 punktu, vartojimo ginčai Lietuvos banke nagrinėjami laikantis rungimosi, ginčų nagrinėjimo operatyvumo, koncentracijos, 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.

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

Siekiant išspręsti tarp šalių kilusį ginčą, būtina įvertinti administruojant žalą nustatytas įvykio aplinkybes ir nustatyti, ar draudikas pagrįstai įvykį pripažino nedraudžiamuoju.

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

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

Šalių sudaryta KASKO sutartis yra savanoriška, todėl draudikas, vadovaudamasis Civilinio kodekso 6.156 straipsnio 1 dalimi, tokio pobūdžio sutartyse gali savo nuožiūra pasiūlyti sąlygas, susijusias su teikiamos draudimo apsaugos apimtimi. Lietuvos kasacinis teismas savo praktikoje yra ne kartą konstatavęs, kad draudimo sutartimi draudimo objektui suteikiama apsauga nėra absoliuti. Prisiimdamas draudimo riziką draudikas nustato draudimo sutartimi suteikiamos draudimo apsaugos ribas. Draudimo apsauga nustatoma tiek draudiko parengtose draudimo rūšies taisyklėse, tiek draudimo liudijime aptartose individualiosiose sąlygose². Draudimo apsaugos apimtį lemia draudimo objektas, draudžiamųjų įvykių, nedraudžiamųjų įvykių sąrašas

² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gegužės 22 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-283-695/2015.

ir kitos draudimo sutarties sąlygos, nustatančios draudimo sutarties šalių įsipareigojimų turinį, kuris leidžia spręsti apie draudiko prisiimtos draudimo rizikos laipsnį³.

Draudžiamasis įvykis – tai draudimo sutartyje nurodytas atsitikimas, kuriam įvykus draudikas privalo mokėti draudimo išmoką. Teisine prasme draudžiamasis įvykis yra juridinis faktas, t. y. realaus gyvenimo reiškiny, su kuriuo įstatymas sieja teisinius padarinius, konkrečiai – draudiko pareigą išmokėti draudimo išmoką⁴. Įstatyme ir konkrečiose draudimo rūšies taisyklėse nustatytos išimties, kai draudėjo patirta žala visiškai ar iš dalies nekompensuojama, dėl to, draudėjui kreipusis dėl draudimo išmokos išmokėjimo, draudikas turi teisę jos visiškai arba iš dalies nemokėti. Tokią teisę draudikas turi nedraudžiamojo įvykio atveju.⁵ Nedraudžiamasis įvykis – draudžiamojo įvykio požymius turintis įvykis, tačiau taip pat atitinkantis įstatyme ar draudimo sutartyje apibrėžtus papildomus požymius, kuriems esant draudikas atleidžiamas nuo prievolės mokėti draudimo išmoką.⁶

Šalių sudarytos KASKO sutarties pagrindu pareiškėjo interesai buvo apdrausti visų rizikų draudimu. Pagal Taisyklių Specialiosios dalies 4.1 papunktį, draudžiamasis įvykis yra bet koks draudimo sutarties galiojimo laikotarpiu atsitikęs įvykis, kurio metu dėl tiesioginio, staigaus ir nenumatyto mechaninės jėgos poveikio iš išorės ar dėl gaisro, sprogoimo buvo sugadinta, sunaikinta apdrausta transporto priemonė, taip pat jei apdrausta transporto priemonė (jos dalis (-ys)) buvo pavogta ar užvaldyta plėšimo būdu.

Taisyklių 5 skyriuje, kita vertus, yra įtvirtinti atvejai, kai draudimo išmoka nemokama (nedraudžiamieji įvykiai). Pavyzdžiui, nedraudžiamaisiais laikomi įvykiai, kai žala susidarė dėl transporto priemonės remonto, senėjimo, korozijos, nusidėvėjimo (Taisyklių 5.2.5 papunktis), dėl transporto priemonės techninio gedimo (Taisyklių 5.2.6 papunktis) ir kitų Taisyklių 5 skyriuje nurodytų aplinkybių.

Remiantis pareiškėjo ir draudiko nurodytomis aplinkybėmis, matyti, kad pareiškėjas laikosi pozicijos, jog automobilis sugedo dėl staigaus ir netikėto vandens poveikio, kai netikėtai įvažiavus į gilią balą per įprastas automobilio ertmes pateko vandens ir dėl to sugedo automobilio baterija. Draudikas, savo ruožtu, teigia, kad gedimas atsirado dėl ilgalaikių baterijos pažeidimų. Atitinkamai toliau vertinami duomenys, kuriais grindžiami šalių paaiškinimai.

Lietuvos bankui buvo pateiktas specializuoto *Tesla* gamintojo remonto serviso *TS Vilnius UAB* 2024 m. birželio 25 d. paaiškinimas (toliau – Paaiškinimas). Jame nurodyta, kad *Tesla Model S* aukštos įtampos baterija yra sukurta ir pagaminta taip, kad, jai esant tvarkingai, net automobilį eksploatuojant per lietu ar važiuojant per balas, į bateriją vanduo iš išorės neturi patekti, o tai galėtų nutikti tik ją panardinus į vandenį ir palikus jame ilgesnį laiką. Tokius pažeidimus Paaiškinimą parengęs specialistas nurodė praktikoje pastebėjęs „skendusiuose“ automobiliuose, atgabentuose iš potvynių zonos. Paaiškiniame taip pat nurodyta, kad standartinio eksploatavimo sąlygomis vanduo į bateriją patekti ir ją sugadinti gali dėl nesandarių baterijos elementų. Specialistas taip pat įvertino draudiko pateiktas išardytos baterijos nuotraukas ir nurodė, kad jose matomi stiprūs oksidacijos židiniai baterijos valdymo sistemos (BMS) skyriaus dangtelyje, taip pat matoma daug purvo. Automobilio (jo baterijos) defektų nuotraukose užfiksuoto lygio korozija ant baterijos pirštelių ir oksidacija bei korozija ant baterijos valdymo plokštės (BMB) valdymo plokštės, remiantis specialisto praktika, yra ilgalaikio drėgmės poveikio pasekmė.

Tame pačiame Paaiškiniame specialistas nurodė, kad baterijos dugnas yra ir automobilio dugnas, o baterijos alsuokliai, per kuriuos per automobilio apžiūrą buvo išpiltas vanduo, yra gamykliškai išdėstyti aukščiau baterijos dugno. Specialisto vertinimu, važiuojant per jam pateiktose nuotraukose nurodytą balą alsuokliai negalėjo būti paskandinti, nes įvykio vietoje dėl žemėjančių kelio kraštų negalėjo susiformuoti gilesnis nei 20 cm gylio „baseinas“, be to, įvažiavus į gilesnę duobę su vandeniu vienu ar dviem ratais, automobilio dugnas ir baterija turėjo pakibti ant centrinės kelio dalies ir neleisti svirti į balos pusę.

Lietuvos bankui pateikus papildomų klausimų, draudikas taip pat pateikė *TS Vilnius UAB* 2024 m. liepos 2 d. Paaiškinamąjį raštą (toliau – Paaiškinamasis raštas). Jame nurodyta, kad gamintojas suprojektavo ir sukūrė hermetišką aukštos įtampos bateriją. Eksploatuojant kasdieninėmis sąlygomis tvarkingą bateriją su prijungtomis jungtimis, panardinus bateriją 20 cm į vandenį (tokiame aukštyje yra baterijos aušinimo dalis – alsuokliai) į ją vanduo patekti neturi,

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

⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. birželio 26 d. nutartis civilinėje byloje 3K-3-316/2013.

⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. vasario 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3- 32/2009.

⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. lapkričio 23 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-426-684/2017.

tačiau gali patekti palikus bateriją panardintą ilgam laikui (valandas ar paras). Anot specialisto, tvarkingos baterijos, net ir nuvažiavus 200 000 km, tiek baterijos piršteliai, tiek BMS bei BMB plokštės yra blizgančios, ant jų nebūna ne tik korozijos, bet net ir kalkių nuosėdų. Tvarkingoje baterijoje neturi būti vandens, joje nesusidaro kondensatas, neatsiranda apnašų. Paaiškinamajame rašte nurodyta, kad pagrindinė vandens patekimo į bateriją priežastis yra alsuokliai, kai dėl susikaupusio purvo tarp alsuoklio vožtuvo gumos ir vožtuvo lizdo alsuoklio vožtuvo vieta ir taip pat ir baterija, tampa labai nestipriai, bet nesandari. Dėl tokio vieno nesandaraus vožtuvo ilgalaikėje perspektyvoje į vidų patenka oras su drėgme, kuri vėliau virsta į kondensatą. Šis procesas, anot specialisto, gali tęstis mėnesius ar metus, dėl to ir atsiranda korozijos požymių, kurie negali atsirasti per dieną ar kelias dienas po baterijos paskendimo.

Draudiko ekspertas transporto inžinierius papildomai parengė Specialisto išvadą (toliau – Išvada), kurioje įvertino galimą balos, per kurią pervažiavus, anot pareiškėjo, sugedo automobilis, gyli, savybes. Remdamasis Lietuvos hidrometeorologijos tarnybos pateiktomis duomenimis apie klimato sąlygas, įvykio vietos nuotraukomis, darytomis 2024 m. sausio 31 d. (kitą dieną po pranešimo apie įvykį) ir 2024 m. vasario 14 d., priėjo prie išvados, kad kelio sankasa įvykio vietoje yra pakilusi 1-1,5 metro virš vandens, vanduo ant važiuojamosios dalies neužsilaiško ir nubėga į greta esančius vandens telkinius. Sankasų dėl sniego valymo ties važiuojamosios dalies kraštais nebuvo, todėl vanduo kaupėsi ant kelio neturėjo galimybės, be to, kritulių kiekis nebuvo pakankamas tam, kad keliu važiuojantis automobilis „paskęstų“. Išvadoje taip pat pateikta *Tesla Model S* automobilio ir greta pridėtos matinės liniuotės iliustracija, iš kurios matyti, kad automobilio buferis ir slenksčių apdailos yra maždaug 17–18 cm aukštyje nuo atraminio paviršiaus. Eksperto teigimu, nurodomo įvykio metu buvo naudojama orinė automobilio pakaba, leidžianti automobilį pakelti 5–7 cm, todėl tam, kad vanduo pasiektų bateriją, reikėjo įvažiuoti į 25–27 cm gylio brastą. Išvadoje teigiama, kad giliausios fiksuotos balos buvo apie 10 cm gylio, tačiau dėl kelio savybių (dangos netolygumų, nesimetriško duobių išsidėstymo ir pan.) negali būti, kad ir kairiu, ir dešiniu ratu automobilis vienodai įvažiuotų į duobę su vandeniu ir nesusidaro galimybė paskandinti apatinę automobilio dalį. Be to, anot eksperto, jeigu ir būtų buvusių gilesnių duobių, tai į jas įvažiavus būtų kliudyta automobilio vidurinė dalis (priekinis ir galinis buferis, apsaugos ir kitos dalys), tačiau jokių pažeidimų šiose vietose nebuvo nustatyta.

Ginčo nagrinėjimo metu draudikas, be kita ko, pateikė duomenis apie tai, kad 2023 m. gruodžio 27 d. pareiškėjas jau buvo kreipęsis į draudiką dėl to paties automobilio gedimo, t. y. pasinaudojo pagalbos kelyje draudimu ir pasinaudojo transportavimo paslauga. Draudikas kartu pateikė pokalbio su pareiškėju įrašą, kurio metu pareiškėjas mini, kad transportavimas į remonto įmonę reikalingas dėl to, kad automobilis sugedo: „gal drėgmės gavo ar kas, išmetė klaidą, serviso režimą, ir nei pirmyn, nei atgal nebegali važiuoti“. Pokalbio metu pareiškėjas nurodė, kad *Tesla* gamintojo atstovybei nuotoliniu būdu prisijungus prie automobilio sistemos matoma, kad „yra drėgmės, gal nuo kelių ar nuo druskų, kažkoks laidas gal korozuotas“.

Įvertinus ginčo šalių pateiktus paaiškinimus ir juos pagrindžiančius įrodymus, galima daryti išvadą, kad nebuvo gauta pakankamai objektyvių duomenų, kurie patvirtintų pareiškėjo poziciją, jog automobilio gedimą lėmė staigus ir netikėtas vandens prasiskverbimas į automobilio bateriją ir su ja susijusius komponentus. Atvirkščiai, sistemiškai įvertinus Paaiškinimą, Paaiškinamąjį raštą, Išvadą ir duomenis apie anksčiau nutikusį automobilio gedimą, manytina, kad yra pakankamai duomenų, suteikiančių pagrindą teigti, kad nustatyti gedimo požymiai rodo ilgalaikį drėgmės ir įvairių priemaišų (purvo, smėlio ir pan.) poveikį automobilio baterijai. Nagrinėjamu atveju buvo nustatyta korozijos ir drėgmės požymių, kurių pareiškėjo automobilio baterijoje neturėtų būti, jeigu ji būtų sandari, ir kurie negalėjo atsirasti netrukus po pareiškėjo nurodytų aplinkybių (įvykio) pasireiškimo. Jokių mechaninių automobilių apgadinių, atsiradusių pareiškėjo nurodomomis įvykio aplinkybėmis ir galėjusių pažeisti bateriją bei padaryti ją pralaidžią vandeniui, taip pat nefiksuota. Kitų objektyvių, specialiomis žiniomis grįstų rašytinių duomenų, kurie suteiktų pagrindą abejoti pirmiau nurodytais dokumentais, nebuvo gauta.

Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, kad draudiko sprendimas įvykį pripažinti nedraudžiamuoju yra pagrįstas, nes įvykis neatitinka staigus ir netikėto draudžiamąjo įvykio aplinkybių ir atitinka Taisyklių 5.2.5 papunktyje įtvirtinto nedraudžiamąjo įvykio sąlygas (automobilis, labiausiai tikėtina, sugedo dėl nusidėvėjimo ir korozijos), todėl pareiškėjo reikalavimas išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią automobilio remonto išlaidas, laikytinas nepagrįstu ir atmestinas.

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

Atmesti pareiškėjo X. X. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl tapataus ginčo dalyko kreiptis į teismą įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio sprendimo apskundimu. Ginčo šalys turi pareigą pranešti Lietuvos bankui, jeigu viena iš ginčo šalių pareiškia ieškinį bendrosios kompetencijos teismui prašydama nagrinėti tapatų ginčą iš esmės.

Direktorius

Arūnas Raišutis