



**LIETUVOS BANKAS  
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO  
DIREKTORIUS**

**SPRENDIMAS  
DĖL X. X. IR AB „LIETUVOS DRAUDIMAS“ GINČO NAGRINĖJIMO**

2024-06-05 Nr. 429-118  
Vilnius

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

**N u s t a t y t a:**

Draudikas gavo pranešimą apie tai, kad 2023 m. lapkričio 5 d. apie 23.51 val. sankryžoje, esančioje adresu: (*Duomenys neskelbiami*), Kaunas, automobilis „BMW 525D“ (valst. Nr. (*Duomenys neskelbiami*)) (toliau – Automobilis), vairuojamas A. R., išvažiuodamas iš šalutinio kelio, atsitrenkė į jam iš dešinės pagrindiniu keliu važiuosią transporto priemonę „BMW X5“ (valst. Nr. (*Duomenys neskelbiami*)), kurią vairavo pareiškėjas (toliau - Įvykis).

Įvykio dalyviai užpildė eismo įvykio deklaraciją (toliau – Deklaracija), kurioje Automobilio valdytojas savo parašu patvirtino prisiimantis atsakomybę už Įvykį. Kadangi Automobilio valdytojo civilinė atsakomybė buvo apdrausta draudiko įmonėje, draudikas pradėjo žalos administravimo procesą.

Po Įvykio pareiškėjo transporto priemonė buvo pristatyta į aikštelę netoli pareiškėjo pasirinkto serviso. Draudikui informavus apie transporto priemonės apžiūros poreikį, pareiškėjas pateikė duomenis, kur galima apžiūrėti transporto priemonę, paliko jos raktą minėtame servise.

Po pareiškėjo transporto priemonės apžiūros ir aktualių tyrimų atlikimo, draudiko ekspertas parengė 2023 m. gruodžio 27 d. ekspertinę pažymą (toliau – Ekspertinė pažyma), kurioje nurodoma, kad pareiškėjo transporto priemonė sugedo eksploatacijos metu dėl netvarkingų elektroninių valdymų prietaisų bei papildomai buvo apgadinta ne Įvykio dalyvių nurodomomis, bet kitomis aplinkybėmis.

Surinktų duomenų pagrindu draudikas sprendė, kad jo draudėjui dėl Įvykio nekyla civilinė atsakomybė ir atsisakė mokėti draudimo išmoką pareiškėjui. Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu, kvestionavo atliktus transporto priemonės tyrimus ir teigė, kad galimai pats draudikas tyrimų metu sukėlė elektroninės transporto priemonės dalies, susijusios su oro pagalvėmis, gedimus. Draudikui nusprendus nekeisti savo sprendimo, pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką dėl vartojimo ginčo nagrinėjimo.

Kreipimesi į Lietuvos banką pareiškėjas kvestionavo atliktos Ekspertinės pažymos teisingumą ir objektyvumą. Pareiškėjo teigimu, draudikas nepašalino abejonių, kad dalis nustatytų transporto priemonės elektrinės dalies gedimų galėjo atsirasti dėl ekspertizės metu draudiko atliktų veiksmų. Pareiškėjas prašė pripažinti Įvykį draudžiamuoju ir atlyginti draudiko kliento sukeltą žalą.

Pateiktame atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas informavo su pareiškėjo reikalavimu nesutinkantis.

Draudikas nurodė, kad Įvykio dalyvių paaiškinimai sukėlė daug abejonių savo teisingumu – pvz., ar tikrai matomumas prieš Įvykį buvo toks prastas (Automobilio valdytojas teigė nematęs šalutinio kelio ženklo ir pareiškėjo transporto priemonės dėl stipraus lietaus, nors aktualus kelias yra gerai apšviestas, nuotraukose stiprus lietus nefiksuotas) ir kt.

Draudikas atmetė pareiškėjo abejones dėl Ekspertinės pažymos išvadų teisingumo. Minėtą pažymą parengė žalų tyrimo ekspertas, turintis išsilavinimą transporto inžinerijos srityje, taip pat ilgametę teismo eksperto ir darbo pas draudiką eismo įvykių tyrimų srityje patirtį. Ekspertinė pažyma parengta, įvertinus Deklaracijos duomenis, nuotraukas iš Įvykio vietos, apklausus Įvykio dalyvius bei atlikus aktualius tyrimus.

Įvykio aplinkybės ir jo galimos pasekmės vertintos, naudojant visuotinai pripažintą eismo įvykių modeliavimo programą „PC-crash 13.0“. Naudojant minėtą programą, gautos automobilių padėtys po įvykio ženkliai skyrėsi nuo užfiksuotos padėties pateiktose įvykio vietos nuotraukose. Pareiškėjo nurodytas oro pagalvių suveikimas jo transporto priemonėje taip pat neatitiko nustatytų aplinkybių.

Siekiant iširti įvykio aplinkybes, buvo bandyta „nuskaityti“ pareiškėjo transporto priemonės oro pagalvių valdymo modulyje fiksuotą informaciją, tačiau nesėkmingai. Šį tyrimą atliko Lietuvos teismo ekspertizės centras, tyrimo eigą ir išvadas fiksavęs 2023 m. lapkričio 30 d. ekspertizės akte (toliau – Ekspertizės aktas).

Remdamasis Ekspertizės aktu, draudiko ekspertas padarė išvadą, kad pareiškėjo transporto priemonės oro pagalvių moduliai yra techniškai netvarkingi ir neveikiantys, todėl jie įvykio metu „negalėjo duoti komandos suveikti saugos pagalvėms“.

Taigi, draudiko teigimu, įvykio dalyviai nurodė tikrovės neatitinkančias įvykio aplinkybes, kas yra savarankiškas pagrindas įvykį pripažinti nedraudžiamuoju. Kita vertus, įvykis negali būti pripažintas draudžiamuoju, nes šiuo atveju nėra aišku, kuriam iš vairuotojų šiuo atveju kyla civilinė atsakomybė, nėra galimybės įvertinti jos sąlygų buvimą.

#### 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 (toliau – Ginčų nagrinėjimo taisyklės) 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.

Atsižvelgiant į ginčo šalių nurodytas aplinkybes ir pateiktus įrodymus, darytina išvada, kad šalių nesutarimas kilo dėl draudiko sprendimo atsisakyti mokėti draudimo išmoką, atlyginančią pareiškėjo valdomai transporto priemonei įvykio metu padarytą žalą.

*Siekiant išspręsti tarp šalių kilusį ginčą, Lietuvos banko nuomone, būtina įvertinti draudiko sprendimo atsisakyti pareiškėjui mokėti draudimo išmoką už įvykį pagrįstumą.*

Remiantis Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo (toliau – TPVCAPD) įstatymo 16 straipsnio 1 dalimi, draudiko prievolės išmokėti draudimo išmoką atsiradimas siejamas su draudžiamojo įvykio fakto nustatymu. Draudžiamasis eismo įvykis TPVCAPD įstatymo prasme vertintinas kaip eismo įvykis, kai transporto priemonės valdytojui (už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę) dėl padarytos žalos nukentėjusiam trečiajam asmeniui atsiranda civilinė atsakomybė<sup>1</sup>.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje konstatuojama, jog TPVCAPD santykiuose nustatytos išimties, kada draudikas gali nemokėti draudimo išmokos ar reikalauti ją gražinti, apima du atvejus: 1) jei įvykis yra nedraudžiamasis (TPVCAPD įstatymo 21 straipsnis); 2) jei atsakingas už žalos padarymą asmuo ar nukentėjęs trečiasis asmuo buvo nesąžiningi ir (ar) elgėsi neapdairiai ir nerūpestingai (TPVCAPD įstatymo 22 straipsnis)<sup>2</sup>.

Kasacinio teismo praktikoje taip pat konstatuojama, kad Lietuvos Respublikos draudimo įstatymo 98 straipsnyje įtvirtinta nukentėjusio trečiojo asmens pareiga pateikti draudikui visus turimus dokumentus ir informaciją apie draudžiamojo įvykio aplinkybes ir pasekmes turi būti vykdoma sąžiningai<sup>3</sup>.

Be to, formuojamoje teismų praktikoje konstatuojama, kad draudikas kiekvienoje panašaus pobūdžio byloje neprivalo įrodyti, kad eismo įvykio, kurį nurodo buvus eismo įvykio dalyviai, iš tikrųjų nebuvo, ar įrodyti, kokiomis aplinkybėmis iš tiesų įvyko eismo įvykis.

<sup>1</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016.

<sup>2</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. balandžio 21 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-104-403/2021; 2019 m. liepos 5 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-257-1075/2019.

<sup>3</sup> Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nutartyje, 2016 m. gruodžio 22 d. priimtoje civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016.

Priešingai, draudikui įrodžius, kad eismo įvykis įvyko kitomis aplinkybėmis, nei teigia nukentėjęs trečiasis asmuo, yra teisinis pagrindas konstatuoti draudžiamojo įvykio nebuvimą<sup>4</sup>.

Vadovaujantis kasacinio teismo formuojama teismų praktika, darytina išvada, kad TPVCAPD draudikas turi teisę atsakyti mokėti draudimo išmoką eismo įvykį pripažinęs nedraudžiamuoju, taip pat, kai nukentėjęs trečiasis asmuo pateikia klaidinančią informaciją.

Nagrinėjamu atveju draudikas ginčijamą sprendimą grindė Ekspertine pažyma, Ekspertizės aktu, Įvykio dalyvių paaiškinimais, nuotraukomis iš Įvykio vietos ir kitais žalos administravimo metu surinktais duomenimis.

Įvykio tyrimo metu Automobilio valdytojas draudiko ekspertui nurodė, kad prieš Įvykį važiavo (*Duomenys neskelbiami*) apie 50 – 60 km/h greičiu. Įvažiuodamas į sankryžą, vairuotojas nepastebėjo šalutinį kelią nurodančio kelio ženklo, pareiškėjo transporto priemonės nematė, todėl prieš susidūrimą nestabdė. Automobilio valdytojo teigimu, matomumas buvo prastas, Įvykio metu stipriai lijo.

Pareiškėjas draudikui pateiktuose paaiškinimuose nurodė, kad prieš Įvykį važiavo apie 30 – 60 km/h greičiu. Pareiškėjui buvo nukritę akiniai, todėl trumpam nukreipė dėmesį nuo kelio, jį ieškodamas. Pareiškėjas nurodė Automobilio nematęs, tik pajutęs smūgį bei iššovusias saugos pagalves. Po susidūrimo pareiškėjas teigė pradėjęs stabdyti ir sustojęs kelyje. Prieš susidūrimą pareiškėjas nestabdė, nes kito automobilio nematė, be to važiavo pagrindiniu keliu.

Po Įvykio draudikui buvo nurodyti tokie Įvykyje dalyvavusių automobilių apgadinimai: pareiškėjo transporto priemonėje suveikusios saugos pagalvės vairuotojo pusėje ir apgadinimas galinėje transporto priemonės dalyje, kairiajame kampe; taip pat fiksuotas kito Įvykio dalyvio Automobilio apgadinimas priekinėje dalyje, dešiniajame kampe.

Įvertinus surinktus duomenis, panaudojant specialią programą „PC Crash“, buvo atliktas Įvykio modeliavimas, nustatant labiausiai tikėtinas automobilių padėtis susidūrimo metu ir po jo. Modeliavimo vizualinė medžiaga ir išvados pateiktos Ekspertinėje pažymoje: „Modeliuojant eismo įvykį priimant minimalias vairuotojų nurodomas greičio reikšmes (30 km/h ir 50 km/h) gaunama, kad esant nurodomoms aplinkybėms, automobilis BMWX5, smūgio jėgos veikiamas turėjo sustoti gatvėje apsisukęs apie 90 laipsnių kampu prieš laikrodžio rodyklę, apie 14 m atstume nuo susidūrimo vietos (Pav. Nr. 8). Automobilis BMW525 turėjo sustoti priekiniu kairiuoju kampu įsiremęs į BMWX5 galinį kairinį kampą. Šios gautos padėtys stipriai ir iš esmės skiriasi nuo padėčių, užfiksuotų fotografijose. Priimant dar didesnius vairuotojų nurodomus važiavimo greičius, modeliuojant įvykį, gaunamos padėtys po susidūrimo dar labiau neatitinka fotografijose užfiksuotų padėčių. Pav. Nr. 9 pavaizduotos galimos automobilių padėtys, jei prieš susidūrimą automobilis BMWX5 judėjo galimu nurodomu 40 km/h greičiu, o automobilis BMW525 galimu nurodomu 60 km/h greičiu. Šie rezultatai suteikia pagrindą teigti, kad automobiliai buvo sugadinti ne vairuotojų nurodomomis, bet kitomis aplinkybėmis.“

Kaip minėta, draudikas vertino ne tik mechaninius apgadinimus bei fiksuotas automobilių padėtis po Įvykio, bet ir tyrė galimas saugos pagalvių „suveikimo“ priežastis. Pareiškėjo teigimu, oro pagalvės jo transporto priemonėje išsiskleidė Įvykio metu.

Tyrimo metu draudiko ekspertui kilo abejonių, ar, atsižvelgiant į Įvykio aplinkybes, pareiškėjo transporto priemonėje galėjo suveikti saugos pagalvės. Tai nurodyta ir Ekspertinėje pažymoje: „Techniniu požiūriu mažai tikėtina, kad nuo smūgio esant nurodomoms aplinkybėms galėjo suveikti automobilio BMWX5 vairuotojo saugos pagalvė, nes smūgio apkrovos nebuvo labai didelės, o smūgio jėgos vektorius kryptis neatitinka pagalvių suveikimui reikalingų parametrų (smūgis iš galo). Dėl šios priežasties buvo bandyta nuskaityti automobilio BMWX5 pagalvių valdymo modulyje fiksuojamą informaciją.“

Kaip minėta, draudikas dėl galimo oro pagalvių suveikimo kreipėsi į Lietuvos teismo ekspertizės centrą. Minėto centro parengtame Ekspertizės akte nurodoma, kad prie pareiškėjo transporto priemonės „per standartinę diagnostikos jungtį“ buvo prijungtas įrenginys, skirtas informacijai, „sukuriamai eismo įvykio metu ir saugomai automobilio elektroniniuose moduluose, tokiuose, kaip oro pagalvių kontrolės modulis, nuskaityti“. Vis dėlto, nuskaitymas nepavyko, nes nebuvo elektros srovės.

Nepavykus prisijungti per diagnostikos jungtį, buvo bandoma prie oro pagalvių valdymo modulių prisijungti, naudojant specialius kabelius, tačiau tokiu atveju buvo rodomi „klaidos pranešimai“.

<sup>4</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. gruodžio 22 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. e3K-3-531-701/2016; Vilniaus apygardos teismo nutartis, 2020 m. sausio 10 d. priimta civilinėje byloje Nr. e2A-21-619/2020.

Ekspertizės akte, aptariant vieno iš dviejų modulio tyrimą, nurodoma: „<...> nuskaitymas nesėkmingas, ataskaitos su eismo įvykio informacija negauta. Apžiūrėjus modulį iš išorės, rasta, kad modulio jungties kontaktinėje grupėje vienas iš kontaktų yra žymiai plonesnis ir trumpesnis nei aplinkiniai, daugelio kitų kontaktų spalva pakitusi. <...> Žalios spalvos apnašos ant minėtos kontakto kojėlės nurodo intensyvių korozijos poveikį, tikėtina, dėl drėgmės poveikio. <...> nesant patikimo kontakto jungtyje su moduliu, nuskaitymui skirta įranga negali nuskaityti informacijos.“

Ekspertizės akte nurodoma, kad antrojo oro pagalvių valdymo modulio duomenų, naudojant specialų kabelį, „nuskaityti“ taip pat nepavyko, nes buvo rodomas „klaidos“ pranešimas, be to, „<...> apžiūrėjus montажinę plokštę, nustatyta kad dalis detalių turi akivaizdžius pažeidimo požymius.“ Ekspertizės akte padaryta tokia išvada: „<...> dėl išorinio poveikio elektronikos dalims (drėgmės ar cheminio) oro pagalvių valdymo modulis sugedęs“.

Taigi, su draudiku nesusijęs ekspertas, atlikęs oro pagalvių modulių patikrą, padarė išvadą, kad pareiškėjo transporto priemonės oro pagalvių moduliai yra pažeisti išorinio (drėgmės ar cheminio) poveikio.

Draudiko ekspertas Ekspertinėje pažymoje vadovavosi Ekspertizės akte pateikta išvada: „Bandant prisijungti prie pagalvių modulio per OBD jungtį, to padaryti nepavyko, nes informacija per šią jungtį nepasiekama. Išėmus saugos pagalvių modulius ir bandant prie jų prisijungti tiesiogiai, bandymas nebuvo sėkmingas, t. y. moduliai yra neveikiantys. Ant modulių kontaktų ir mikroschemų matomi stiprūs korozijos požymiai, t. y. moduliai yra techniškai netvarkingi ir neveikiantys, dėl ko negalėjo duoti komandos suveikti saugos pagalvėms.“

Įvertinus visus surinktus duomenis, Ekspertinėje pažymoje padaryta tokia išvada apie pareiškėjo transporto priemonės sugadinimus: „<...> labiausiai tikėtina sugedo eksploatacijos metu dėl netvarkingų elektroninių valdymų prietaisų bei buvo apgadintas papildomai ne eismo dalyvių nurodomomis, natūraliai susiklosčiusiomis, įvykio aplinkybėmis, bet kitomis aplinkybėmis“.

Taigi, draudiko ekspertas, ištyręs ir įvertinęs surinktus duomenis, įskaitant specialia programa atlikto įvykio modeliavimo duomenis, padarė išvadą, kad įvykio dalyvių pateiktose nuotraukose fiksuota automobilių padėtis po įvykio ženkliai skyrėsi nuo tos, kuri turėjo būti pagal įvykio dalyvių nurodytas jo kilimo aplinkybes (tai aiškiai matyti, įvertinus minėta programa sumodeliuotas padėtis, pateiktas Ekspertinėje pažymoje). Be to, draudiko pasitelkti specialių žinių turintis asmenys patikrino transporto priemonės saugos pagalvių kontrolės modulį ir nustatė, kad jis pažeistas drėgmės ar cheminių medžiagų, neveikiantis. Šių išvadų pagrindu draudiko ekspertas konstatavo, kad oro pagalvės negalėjo suveikti įvykio metu ne tik dėl įvykio ir smūgio aplinkybių, bet ir dėl nustatytų modulio pažeidimų.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotoje teisės aiškinimo ir taikymo praktikoje konstatuojama, kad konkretūs faktiniai duomenys, gauti ekspertinio tyrimo metu, gali būti atmesti kaip įrodymai, jei manoma, kad jie nepagrįsti, nepatikimi ar turi kitokių trūkumų. 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 abejonų dėl ekspertinio tyrimo eigos ir rezultatų. Eksperto išvada pripažįstama pakankamu įrodymu, jeigu šios išvados duomenys yra nuoseklūs ir išsamūs, taip pat, jei eksperto išvada neprieštarauja faktiniams duomenims, gautiems iš tos pačios rūšies ar skirtingų įrodinėjimo priemonių. Eksperto išvada laikoma pagrįsta, jeigu, įvertinus ginčo šalių pateiktų įrodymų visumą, eksperto išvados duomenys leidžia daryti pagrįstą išvadą apie įrodinėjamų faktinių aplinkybių buvimą ar nebuvimą<sup>5</sup>.

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad Ekspertinė pažyma buvo parengta specialių žinių turinčio specialisto, atlikus išsamų įvykio tyrimą ir vadovaujantis jo metu surinktais įrodymais. Pažymėtina, kad Deklaracijos duomenys, įvykio dalyvių paaiškinimai ir įvykio vietos nuotraukos buvo įvertintos, panaudojant specialią eismo įvykių modeliavimo programą, taip pat pasitelkus nepriklausomus ekspertus papildomo tyrimo atlikimui (oro pagalvių mechanizmo patikrai).

Kaip matyti, Ekspertinė pažyma parengta, remiantis tyrimo metu surinktais objektyviais duomenimis (Įvykio modeliavimo duomenimis, Ekspertizės akto išvadamis). Pažymėtina, kad pareiškėjas savo reikalavimus ir nurodomas aplinkybes grindžia tik subjektyviais savo ir kito įvykio dalyvio paaiškinimais.

<sup>5</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. birželio 17 d. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 3K-3-386-469/2015.

Tokioje situacijoje, Ekspertinės pažymos išvadų nepaneigus jokiais objektyviais duomenimis, laikytina, kad draudikas pagrindė savo vertinimą, kad jam buvo suteikta klaidinanti informacija apie įvykio aplinkybes.

Pastebėtina, kad nors pareiškėjas kėlė abejones dėl galimai draudiko ekspertizės metu sukeltų transporto priemonės sugadinimų, jokių objektyvių įrodymų, patvirtinančių minėtas aplinkybes, nebuvo pateikta, tad jos laikytinos neįrodytomis ir nepagrįstomis.

Taigi, darytina išvada, kad draudėjas ir trečiasis nukentėjęs asmuo pažeidė pareigą draudikui suteikti visą teisingą informaciją apie esmines įvykio aplinkybes, be to, tokiu būdu iš esmės apribojo draudiko galimybes ištirti įvykį ir įvertinti draudėjo civilinės atsakomybės sąlygų buvimą. Įvertinus minėtas aplinkybes, konstatuotina, kad draudikas pagrįstai priėmė sprendimą atsisakyti pareiškėjui dėl įvykio mokėti draudimo išmoką.

Atsižvelgiant į tai, pareiškėjo reikalavimas draudikui išmokėti draudimo išmoką, atlyginančią įvykio metu jo transporto priemonei padarytą žalą, yra atmestinas kaip nepagrįstas.

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

Atmesti pareiškėjo X. X. reikalavimą.

Lietuvos banko sprendimas dėl ginčo esmės yra rekomendacinio pobūdžio ir teismui neskundžiamas. Vartotojui ir finansų rinkos dalyviui išlieka teisė dėl tapataus ginčo dalyko kreiptis į teismą įstatymų nustatyta tvarka. Kreipimasis į teismą po Lietuvos banko sprendimo dėl ginčo esmės priėmimo nelaikomas šio Lietuvos banko 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