



**LIETUVOS BANKAS
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

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

2025-09-18 Nr. 429-216

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:

2024 m. birželio 3 d. įvyko eismo įvykis, kurio metu susidūrė pareiškėjo vairuojamas automobilis *BMW* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)) ir Y. Y. vairuojamas automobilis *Honda* (valst. Nr. (*duomenys neskelbtini*)). Eismo įvykio dalyviai nesutarė dėl eismo įvykio kaltininko, todėl į įvykio vietą buvo iškviesta policija, ji nusprendė, kad dėl eismo įvykio kaltas pareiškėjas¹, ir surašė jam administracinio nusižengimo protokolą su administraciniu nurodymu.

Automobilio *Honda* valdytojų civilinę atsakomybę transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartimi apdraudęs draudikas, atsižvelgdamas į tai, kad policija pareiškėją pripažino įvykio kaltininku, laikė, kad *Honda* vairuotojai nekilo civilinė atsakomybė už pareiškėjui padarytą žalą, ir 2024 m. birželio 7 d. raštu informavo pareiškėją, kad draudimo išmokos jam nemokės.

Pareiškėjas nesutiko, kad yra kaltas dėl eismo įvykio, ir apskundė jo atžvilgiu priimtą nutarimą administracinio nusižengimo byloje. Skundo nagrinėjimo metu Lietuvos teismo ekspertizės centras (toliau – LTEC) 2024 m. spalio 30 d. parengė Ekspertizės aktą Nr. 11-1879 (toliau – Ekspertizės aktas). Ekspertizės akte nurodyta, kad automobilio *Honda* vairuotojos veiksmai – iš šalutinio kelio įvažiavo į sankryžą, nedavė kelio pagrindiniu keliu judančiam automobiliui *BMW* ir į jį atsitreškė – techniniu požiūriu buvo pagrindinė eismo įvykio kilimo sąlyga, o automobilio *BMW* vairuotojo veiksmai – sankryžoje sukdamas į kairę įvažiavo į priešpriešinio eismo juostą – tikėtina, turėjo įtakos eismo įvykio kilimui. Pareiškėjo skundas buvo patenkintas.

2024 m. lapkričio 8 d. automobilio *Honda* vairuotojai buvo surašytas administracinio nusižengimo protokolą su administraciniu nurodymu pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 417 straipsnio 3 dalį.²

2024 m. lapkričio 13 d. draudiko žalų tyrimo ekspertas O. O. parengė Ekspertinę pažymą (toliau – Ekspertinė pažyma), kurioje nurodė, kad eismo įvykio kilimą sąlygojo abiejų vairuotojų veiksmai: pareiškėjas, atlikdamas posūkio kairėn manevrą, nesilaikė Kelių eismo taisyklių³ (toliau – KET) reikalavimų, įvažiavo į priešpriešinį eismą ištisine kelio ženklinimo linija pažymėtame ruože ir sudarė kliūtį automobiliui *Honda*, o šio vairuotoja galimai nedavė kelio pagrindiniu keliu važiuojančiam pareiškėjo automobiliui.

¹ Policijos pareigūnai vertino, kad automobiliai susidūrė lygiareikšmėse sankryžoje, pareiškėjui nepraleidus kitos transporto priemonės.

² „Reikalavimo duoti kelią pradedant važiuoti, įvažiuojant į kelią, persirikiuojant ir kitaip keičiant važiavimo kryptį nevykdymas, įvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą pažeidžiant Kelių eismo taisyklių reikalavimus, apsisukimas geležinkelio pervažose, vietose, kur kelio matomumas bent viena kryptimi mažesnis kaip 100 metrų, draudimo vairuotojams, transporto priemonei dalyvaujant viešajame eisme (išskyrus atvejus, kai transporto priemonė stovi), naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, kai jomis naudojamos rankomis, išskyrus mobiliojo ryšio priemonių valdymą naudojant laisvų rankų įrangą, kai mobiliojo ryšio priemonė pritvirtinta specialiaje laikiklyje, ar naudojant transporto priemonės įrangą, nesilaikymas užtraukia baudą vairuotojams nuo šešiasdešimt iki devyniasdešimt eurų.“

³ Patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

2024 m. gruodžio 18 d. automobilio *Honda* vairuotojos atžvilgiu buvo priimtas nutarimas administracinio nusižengimo byloje pagal ANK 417 straipsnio 3 dalį. Nutarime nurodyta, kad automobilio *Honda* vairuotoja iš šalutinio kelio įvažiavo į sankryžą, nedavė kelio pagrindiniu keliu judančiam automobiliui BMW ir į jį atsitrenkė, tai techniniu požimiū buvo pagrindinė eismo įvykio kilimo sąlyga. Šis nutarimas 2025 m. sausio 7 d. automobilio *Honda* vairuotojos buvo apskūstas, tačiau 2025 m. vasario 26 d. Kauno apylinkės teismo nutarimu nuspręsta apskūstą nutarimą palikti nepakeistą ir skundo netenkinti.

2025 m. gegužės 8 d. pranešimu draudikas informavo pareiškėją dėl abipusės kaltės išmokėsiantis 2 250 Eur draudimo išmoką (apskaičiuotą 3 750 Eur žalos dydį sumažinus 40 proc. (dėl automobilio *Honda* vairuotojai tenkančios 60 proc. kaltės). Draudikas laikėsi pozicijos, kad pareiškėjo veiksmai techniniu požimiū taip pat lėmė eismo įvykio kilimą.

Pareiškėjas su draudiko sprendimu nesutiko ir teikė jam pretenzijas. Jose pareiškėjas pabrėžė, kad LTEC Ekspertizės akte nurodyta pagrindinė eismo įvykio priežastis – *Honda* vairuotojos veiksmai, paties pareiškėjo veiksmai nurodyti tik kaip tikėtina turėję įtakos. Pasak pareiškėjo, frazė „tikėtina turėjo įtakos“ reiškia spėjimą ar hipotezę, o ne konstatuotą faktą, tačiau draudikas šį teiginį ignoravo ir suteikė jam prasmę, kurios jis neturi. Pareiškėjas taip pat akcentavo, kad jam galiausiai nebuvo taikyta jokia administracinė atsakomybė, ir teigė, kad jo veiksmai buvo sąmoningi, atlikti bandant išvengti daug rimtesnių įvykio pasekmių: jeigu nebūtų koregavęs važiavimo trajektorijos, tai būtų įvykęs susidūrimas kaktomuša. Pareiškėjas reikalavo draudiko persvarstyti sprendimą ir išmokėti visą patirtą žalą atlyginančią draudimo išmoką.

2025 m. gegužės 19 d. atsakyme į pareiškėjo pretenzijas draudikas nurodė negavęs jokių naujų objektyvių duomenų, kurių pagrindu galėtų keisti priimtą sprendimą dėl abipusės kaltės ir atlyginti visą pareiškėjo žalą.

2025 m. gegužės 20 d. bendraudami el. paštu pareiškėjas ir draudikas teikė vienas kitam savo poziciją dėl priimto sprendimo ir nesutikimo su priimtu sprendimu pagrindžiančius motyvus, tačiau draudiko ekspertas teigė, kad yra įsitikinęs, jog draudikas priėmė pagrįstą sprendimą.

Galutinis draudiko sprendimas pareiškėjo netenkino, todėl jis kreipėsi į Lietuvos banką su prašymu išnagrinėti ginčą. Kreipimesi į Lietuvos banką pareiškėjas teigė, kad draudiko sprendimas priimtas subjektyviai ir netiksliai interpretuojant LTEC parengtą Ekspertizės aktą bei grindžiamas ne tikėtina, o kategoriška išvada dėl pareiškėjo veiksmų įtakos eismo įvykio kilimui. Pareiškėjo vertinimu, draudikas pažeidė draudimą reglamentuojančius teisės aktus ir jo teisę į skaidrų ir sąžiningą žalos atlyginimo procesą. Pareiškėjas prašė įvertinti draudiko veiksmų teisėtumą ir įpareigoti išmokėti visą žalą atlyginančią draudimo išmoką.

Atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi draudikas nurodė su pareiškėjo reikalavimu nesutinkantis. Draudiko teigimu, LTEC Ekspertizės akte nurodyta, kad ne tik automobilio *Honda* vairuotojos, bet ir pareiškėjo veiksmai, kai sukdamas į kairę pareiškėjas įvažiavo į priešpriešinio eismo juostą, tikėtina, turėjo įtakos eismo įvykio kilimui.

Pasak draudiko, Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklėse⁴ (toliau – Taisyklės) nustatyta, kad jeigu už padarytą žalą yra kalti keli asmenys, atitinkamai draudikai ir (arba) Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (toliau – Biuras) moka draudimo išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui proporcingai atsakingo už padarytą žalą asmens kaltei, kuri nustatoma įvertinus eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių vairuotojų pasirašytoje eismo įvykio deklaracijoje ar kitame Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo (toliau – TPVCPDĮ) 12 straipsnyje nurodytame dokumente užfiksuotą eismo įvykio faktą, aprašytas aplinkybes, nubraižytą schemą ir (arba) kompetentingų teisės saugos, teisėtvarkos institucijų surašytus dokumentus apie eismo įvykio aplinkybes ir eismo įvykio dalyvių atsakomybę.

Draudikas taip pat teigė, kad, sprendžiant dėl neteisėtų veiksmų, kaip vienos iš didesnio pavojaus šaltinio (automobilio) valdytojo civilinės atsakomybės sąlygų, egzistavimo, nebūtina konstatuoti esant pažeistą konkrečią teisės normą (pvz., KET). Tai, jog pareiškėjas nebuvo nubaustas dėl šio eismo įvykio kilimo administracinės teisenos tvarka, draudiko nuomone, neeliminuoja vertinimo, ar pareiškėjas, vairuodamas automobilį, buvo pakankamai rūpestingas, atidus, apdairus, ar jis negalėjo išvengti eismo įvykio ir taip žalos atsiradimo, laikydamasis atsargumo taisyklių.

⁴ Patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795 „Dėl Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių patvirtinimo“.

Draudikas nurodė esantis įsitikinęs, kad pareiškėjas, sukdamas į kairę, įvažiavo į priešpriešinio eismo juostą ir nesilaikė atsargumo taisyklių, todėl žalą laiko atsiradusia dėl abiejų vairuotojų veiksmų. Anot draudiko, jeigu pareiškėjas nebūtų įvažiavęs į priešpriešinio eismo juostą, tai automobiliai galimai nebūtų susidūrę.

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 matyti, kad šalių ginčas kilo dėl pareiškėjui mokėtinos draudimo išmokos dydžio.

Siekiant išspręsti tarp šalių kilusį ginčą, būtina nustatyti, ar draudikas pagrįstai įvykį kvalifikavo kaip nutikusį dėl abiejų vairuotojų mišrios kaltės ir tinkamai paskirstė šalims tenkančios kaltės proporcijas (atitinkamai – pareiškėjui tenkančia kaltės dalimi sumažino jo žalą atlyginančią draudimo išmoką).

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą reglamentuoja TPVCAPDĮ ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų (įskaitant Taisykles) nuostatos.

Pagal TPVCAPDĮ 2 straipsnio 5 dalį eismo įvykio žala laikoma per eismo įvykį padaryta žala nukentėjusio trečiojo asmens turtui, nukentėjusiam trečiajam asmeniui ir (ar) neturtinė žala arba žala, kuri atsirado vėliau kaip eismo įvykio padarinys. Eismo įvykio žala TPVCAPDĮ nustatyta tvarka atlyginama mokant draudimo išmoką. Pagal TPVCAPDĮ 2 straipsnio 2 dalį draudimo išmoka – transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės draudiko, Biuro ar kito šiame įstatyme nurodyto subjekto mokama nukentėjusiam trečiajam asmeniui pinigų suma arba kita teisės aktuose, reglamentuojančiuose žalos atlyginimą, nustatyta ir sutarta draudžiamąjo įvykio žalos nukentėjusiam trečiajam asmeniui atlyginimo forma, skirta draudžiamąjo įvykio žalai nukentėjusiam trečiajam asmeniui, nukentėjusio trečiojo asmens turtui ir (ar) neturtinei draudžiamąjo įvykio žalai atlyginti.

Eismo įvykio žalos administravimą ir draudimo išmokos dėl eismo įvykio mokėjimo tvarką reglamentuojančių Taisyklių 6 punkte įtvirtinta, kad eismo įvykio metu padarytos žalos dydis ir nukentėjusiems tretiesiems asmenims mokėtinos draudimo išmokos dydis nustatomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos civiliniu kodeksu, TPVCAPDĮ, kitų teisės aktų nuostatomis ir atsižvelgiant į draudimo įmonės, apdraudusios atsakingo už padarytą žalą asmens civilinę atsakomybę, ar Biuro įgaliotų asmenų (paskirtų ekspertų) ataskaitas ar išvadas dėl žalos, nukentėjusio trečiojo asmens, apdraustojo pateiktus dokumentus dėl žalos, eismo įvykio aplinkybių ir eismo įvykio dalyvių atsakomybės, kitų šiose Taisyklėse nurodytų asmenų pateiktus dokumentus, leidžiančius nustatyti eismo įvykio aplinkybes ir padarytos žalos dydį.

TPVCAPDĮ 15 straipsnio 3 dalyje yra įtvirtinta žalos dydžio nustatymo taisyklė: turtui padarytos žalos dydį nustato atsakingas draudikas, o TPVCAPDĮ 17 straipsnyje nurodytais atvejais – Biuras, vadovaudamasis įgaliotų asmenų ir (ar) turto vertintojų ataskaitomis ir dokumentais, kuriais įrodomos padarytos žalos aplinkybės, faktas ir dydis, nuotraukomis, vaizdo įrašais. Nustatant eismo įvykio aplinkybes ir kaltininko atsakomybę, vadovaujamosi eismo įvykio dalyvių pasirašyta eismo įvykio deklaracija arba šio dokumento skaitmenine kopija, elektronine eismo įvykio deklaracija ar kitu eismo įvykio dalyvių pasirašytu dokumentu apie įvykio aplinkybes arba kompetentingų institucijų išduotais dokumentais apie eismo įvykio aplinkybes.

Šią nuostatą atkartoja ir Taisyklių 13 punktas, kuriame nurodyta, kad žalos dydis nustatomas vadovaujantis atsakingo draudiko ar Biuro įgaliotų asmenų ir (ar) turto vertintojų ataskaitomis ar išvadomis, įmonės, kurioje remontuojamas sugadintas turtas, pateiktais šio turto remonto išlaidų skaičiavimais ir (ar) atsižvelgdamas į įmonės, kuri turi teisę remontuoti sugadintą turtą, pateiktus šio turto remonto išlaidų skaičiavimus ar remonto išlaidų pagrindimo dokumentus, taip pat į nukentėjusio trečiojo asmens pateiktus žalos dydį įrodančius dokumentus.

Pagal TPVCAPDĮ 19 straipsnio 9 dalį, jeigu už žalą yra atsakingi keli asmenys, atitinkami atsakingi draudikai ir Biuras moka išmoką nukentėjusiam trečiajam asmeniui proporcingai už žalą atsakingo asmens kaltei.

Taisyklių 34 punkte nustatyta, kad jeigu už padarytą žalą yra atsakingi keli asmenys, atsakingų už padarytą žalą asmenų kaltė nustatoma įvertinus eismo įvykio deklaracijoje su eismo įvykiu susijusių eismo dalyvių pateiktus duomenis apie užfiksuotą eismo įvykio faktą, aprašytas aplinkybes, nubraižytą schemą ir (ar) kompetentingų teisėsaugos, teisėtvarkos institucijų surašytus dokumentus apie eismo įvykio aplinkybes ir eismo įvykio dalyvių atsakomybę.

Taigi, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą reglamentuojančiuose teisės aktuose yra nustatyta, kad dėl eismo įvykio žalos galima ir mišri kaltė. Tokiu atveju, remiantis žalos administravimo metu surinktais duomenimis apie eismo įvykio aplinkybes, būtina įvertinti kiekvienam asmeniui tenkančią atsakomybės dalį už eismo įvykio žalą. Civilinės atsakomybės draudikai kyla pareiga išmokėti draudimo išmoką tik už tokią žalą, kuri tenka draudiko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartimi apdraustam eismo įvykio dalyviui.

Civilinės (deliktinės) atsakomybės, be kurios įvykio negalima pripažinti draudžiamuoju pagal TPVCAPDĮ ir Taisyklės, atsiradimo sąlygos, pagrindai ir bendrieji žalos atlyginimo principai nustatyti Lietuvos Respublikos civiliniame kodekse.

Deliktinė civilinė atsakomybė atsiranda esant visiems keturiems jos atsiradimo pagrindams – neteisėtiems veiksams, žalai (nuostoliams), priežastiniam ryšiui, kaltei, išskyrus atvejus, kai civilinė atsakomybė atsiranda be kaltės. Neteisėti veiksmai, kaip civilinės atsakomybės pagrindas, yra įstatymuose ar sutartyje nustatytos pareigos neįvykdymas arba įstatymu ar sutartimi draudžiamų veiksmų atlikimas arba bendro pobūdžio pareigos elgtis atidžiai ir rūpestingai pažeidimas. Neteisėti veiksmai nustatomi pagal tai, ar asmuo turėjo teisinę pareigą ir ar objektyviai šią pareigą įvykdė (Civilinio kodekso 6.246-6.249 straipsniai).

Kartu pažymėtina, kad didesnio pavojaus šaltinio valdytojui atsakomybė kyla be kaltės, o didesnio pavojaus šaltinio valdytojams dėl šių šaltinių sąveikos padaryta žala atlyginama bendrais pagrindais (Civilinio kodekso 6.270 straipsnis).

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra konstatavęs, kad veiksmų neteisėtumas gali būti suprantamas ne tik kaip sutartyje ar įstatymuose nustatytos prievolės nevykdymas ar netinkamas vykdymas, įstatymo reikalavimų nepaisymas, bet ir bendro pobūdžio pareigos elgtis rūpestingai pažeidimas.⁵ Remiantis Civilinio kodekso 6.263 straipsnio 1 ir 3 dalimis, kiekvienas asmuo turi pareigą laikytis tokio elgesio taisyklių, kad savo veiksmais (veikimu, neveikimu) nepadarytų kitam asmeniui žalos, o už žalą asmeniui, turtui ir (ar) neturtinę žalą atsakingas asmuo turi ją visiškai atlyginti. Tai yra specialioji deliktinės atsakomybės norma, kurioje kartu su bendrąja Civilinio kodekso 6.246 straipsnio 1 dalies norma įtvirtintas vadinamasis generalinis deliktas, kurio esmė yra užtikrinti pagrindinę civilinės atsakomybės funkciją – kompensuoti nukentėjusiam asmeniui jo teisių pažeidimu padarytą žalą.

Pagal generalinio delikto taisyklę, atsakomybės pagrindas yra bendro pobūdžio rūpestingumo ir atsargumo pareigos pažeidimas, sukėlęs kitam asmeniui žalos. Pagal Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 3 dalį, laikoma, kad asmuo kaltas, jeigu atsižvelgiant į prievolės esmę bei kitas aplinkybes jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina. Ši norma asmens neteisėtus veiksmus, pasireiškusius bendro pobūdžio rūpestingumo pareigos pažeidimu, susieja su jo kalte, t. y. kaltė apima ir neteisėtus veiksmus. Tai reiškia, kad kiekvienu konkrečiu atveju turi būti vertinama, ar asmens elgesys atitiko tvarkingo, rūpestingo, padoraus asmens elgesio standartą, o nustačius tokio elgesio neatitiktį, konstatuojamas asmens kaltas elgesys, kuris kartu reiškia ir veiksmų neteisėtumą, ir kaltės elementą. Jeigu tokiu elgesiu sukelia žalos kitam asmeniui, tai yra pagrindas reikalauti žalos atlyginimo.

Taigi taikant generalinio delikto taisyklę, iš esmės yra tik trys civilinės atsakomybės sąlygos: asmens kaltė, kuri apima ir neteisėtus veiksmus, taip pat žala bei neteisėtų veiksmų ir žalos priežastinis ryšys. Tokį reglamentavimą atspindi ir Civilinio kodekso 6.248 straipsnio 1 dalis, kurioje numatyta, kad skolininko kaltė (išskyrus įstatymo numatytus atvejus) preziumuojama. Taigi, nustačius, kad asmuo pažeidė bendro pobūdžio atsargumo ir rūpestingumo pareigą, to pakanka kaltei ir neteisėtiems veiksams, kaip civilinės atsakomybės sąlygoms, konstatuoti. Be to, svarbu pabrėžti tai, kad, pagal Civilinio kodekso 6.248 straipsnio

⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. kovo 2 d. nutartis civilinėje byloje Nr. e3K-3-99-701/2017.

4 dalį, jeigu dėl žalos atsiradimo kaltas ir kreditorius, tai atlygintini nuostoliai mažinami proporcingai kreditoriaus kaltei arba skolininkas gali būti atleistas nuo civilinės atsakomybės. Šią nuostatą iš esmės atspindi TPVCPDĮ 19 straipsnio 9 dalis, numatanti atsakingo asmens kaltei proporcingos draudimo išmokos mokėjimą, kai už žalą yra atsakingi keli asmenys.

Ginčo aplinkybių kontekste svarbu pabrėžti, kad didesnio pavojaus šaltinio valdymas sukelia valdytojų didesnę nei įprasta rūpestingumo ir atsakingumo pareigą dėl jo priimtų rizikos valdyti didesnio pavojaus šaltinį: jo valdytojas vien dėl to, kad valdo didesnio pavojaus šaltinį arba užsiima didesnio pavojaus veikla, keliančia didesnę grėsmę, privalo elgtis ypač rūpestingai ir apdairiai. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pabrėžęs, kad transporto priemonės vairuotojui yra keliami didesni atidumo, atsargumo ir rūpestingumo reikalavimai, todėl, nepaisant to, kad kitas eismo dalyvis pažeidžia KET reikalavimus, tai neatleidžia automobilio vairuotojo nuo pareigos imtis maksimalių saugumo priemonių, elgtis taip, kad būtų išvengta bet kokio kontakto su kitu eismo dalyviu.⁶

Papildomai pažymėtina, kad aplinkybė, jog pareiškėjas nebuvo traukiamas administracinės atsakomybės, nereiškia, kad jam negali kilti deliktinė civilinė atsakomybė. Asmens veiksmai administracinio teisės pažeidimo byloje tiriami ir vertinami administracinės atsakomybės taikymo aspektu, tačiau to paties asmens veiksmai civilinėje byloje vertinami pagal civilinio proceso ir civilinių įstatymų reikalavimus. Įrodinėjimo dalykai administracinio teisės pažeidimo ir civilinėje byloje skiriasi. Civilinėje byloje asmens veiksmai vertinami civilinės atsakomybės požiūriu. Administracinio teisės pažeidimo ir civilinėje teisėje asmens veiksmų neteisėtumas ir kaltė vertinami pagal skirtingus kriterijus. Dėl to administracinės teisės požiūriu asmens veiksmai gali būti teisėti, o civilinės teisės – neteisėti.

Tai reiškia, kad asmens veiksmai gali nesukelti administracinės atsakomybės, tačiau gali sukelti civilinius teisinius padarinius. Todėl tai, kad pareiškėjo atžvilgiu galiausiai nebuvo taikyta administracinė atsakomybė, nes, pareigūnų vertinimu, jo veiksmai nebuvo pagrindinė sąlyga eismo įvykiui kilti, nesudaro pagrindo teigti, kad jis nepažeidė bendro pobūdžio visiems eismo dalyviams ir specialių vairuotojams keliamų KET reikalavimų ir jam negali kilti deliktinė civilinė atsakomybė.

Vertinant, ar draudikas pagrįstai taikė mišrios kaltės institutą ir teisingai paskirstė eismo įvykio žalos dalis pagal kiekvieno eismo įvykio dalyvio kaltės laipsnį, pažymėtina, kad saugų eismą reglamentuojantys teisės aktai nustato taisykles, kurių eismo dalyviai privalo laikytis. Eismo dalyvių elgesys grindžiamas savitarpio pagarba ir atsargumu. Visi eismo dalyviai privalo žinoti KET ir jų laikytis. Transporto priemonių vairuotojų žinios, be kita ko, yra tikrinamos egzaminuose, taip užtikrinant, kad vairuotojai suvoktų eisme vykstančius procesus, galimus pavojus ir būdus jų išvengti. Eismo dalyviai privalo laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, nekelti pavojaus kitų eismo dalyvių, kitų asmenų ar jų turto saugumui ir aplinkai, nesudaryti kliūčių jų eismui, taip pat siekdami išvengti nuostolingų padarinių arba juos sumažinti privalo imtis visų būtinų priemonių, išskyrus tuos atvejus, kai dėl to kiltų pavojus jų pačių, kitų žmonių gyvybei ar sveikatai arba tokios priemonės padarytų dar daugiau žalos, palyginti su ta, kurios būtų galima išvengti (KET 4, 5, 6, 9 punktai).

Eismas Lietuvos Respublikoje vyksta dešine puse. Priešingų krypčių eismą važiuojamojoje dalyje, jeigu nėra kitaip nustatančių kelio ženklų ar ženklinimo, skiria menamoji išilginė važiuojamosios dalies ašis. Sukti reikia taip, kad įvažiuodama į važiuojamųjų dalių sankirtą ir iš jos išvažiuodama transporto priemonė neatsidurtų priešpriešinio eismo juostoje. Jeigu važiuojamoji dalis horizontaliojo ženklinimo linijomis ir (arba) kelio ženklais suskirstyta į eismo juostas, transporto priemonės turi važiuoti šiomis juostomis. Jeigu yra ištisinė horizontaliojo ženklinimo linija (vienguba ar dviguba), skirianti priešingų krypčių eismo juostas, vairuotojas privalo važiuoti dešiniau nuo jos. Vairuotojas privalo važiuoti kuo arčiau dešiniojo važiuojamosios dalies krašto. Jeigu atsirado kliūtis ar iškilo grėsmė eismo saugumui, vairuotojas (jeigu jis gali tai pastebėti) privalo sulėtinti greitį, net visiškai sustabdyti transporto priemonę arba apvažiuoti kliūtį nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams. Nelygiareikšmių kelių sankryžoje šalutiniu keliu važiuojantis vairuotojas privalo duoti kelią transporto priemonėms, artėjančioms prie sankryžos pagrindiniu keliu (KET 99, 100, 108, 117, 119, 128, 154 punktai).

Automobilio *Honda* vairuotoja nagrinėjamu atveju buvo patraukta administracinės atsakomybės pagal ANK 417 straipsnio 3 dalį, numatančią administracinę atsakomybę už

⁶ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2014 m. kovo 3 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-144/2014.

reikalavimo duoti kelią pradedant važiuoti, įvažiuojant į kelią, persirikiuojant ir kitaip keičiant važiavimo kryptį nevykdymą ir kitus minėtoje dalyje nurodytus KET reikalavimų pažeidimus. Tarp šalių nėra ginčo dėl to, kad esminė įvykio priežastis yra automobilio *Honda* vairuotojos veiksmai, tačiau, draudiko vertinimu, eismo įvykio dalyviams šiuo atveju taikytina mišri kaltė. Draudiko įsitikinimu, prie eismo įvykio didele dalimi (40 proc.) prisidėjo ir pats pareiškėjas, todėl automobilio *Honda* vairuotojai nekilo civilinė atsakomybė už atitinkamą (40 proc.) pareiškėjo patirtos žalos dalį, o draudikui – nekilo pareiga atlyginti visą pareiškėjo patirtą žalą (išmokėti draudimo išmoką). Pareiškėjas su tokiu sprendimu nesutinka ir teigia, kad už eismo įvykio žalą visa apimtimi yra atsakinga automobilio *Honda* vairuotoja. Savo reikalavimams ir atsikirtimams pagrįsti šalys pateikė Lietuvos bankui LTEC Ekspertizės aktą ir Ekspertinę pažymą, taip pat savo paaiškinimus dėl įvykio aplinkybių vertinimo.

LTEC Ekspertizės akte nurodyta, kad tyrimą atlikusiam ekspertui buvo pateikti klausimai: 1) koks buvo transporto priemonių susidūrimo mechanizmas, atsižvelgiant į jų sugadinimų apimtį ir pobūdį, pėdsakus ant jų? 2) kurio iš eismo įvykio dalyvių veiksmai buvo pagrindinė sąlyga kilti šiam eismo įvykiui? Remiantis Ekspertizės aktu, eismo įvykio dalyviai nurodė skirtingas įvykio kilimo versijas: 1) pareiškėjas teigė, kad važiojo apie 30 km/h greičiu pagrindiniu keliu ir suko į kairę, kai tuo metu iš žvyrkelio atvažiuojo automobilis *Honda* kliudė dešinės pusės užpakalinį sparną; 2) automobilio *Honda* vairuotoja nurodė, kad važiojo per sankryžą ir kitas automobilis suko į kairę, jos nepraleisdamas. Tyrimui taip pat buvo pateikta eismo įvykio schema ir viena eismo įvykio nuotrauka, kuriomis remdamasis, paėmęs įvykio vietos ortofotografiją ir masteliu perkėlęs į programos „PC-Crash 14.1“ aplinką, ekspertas nubraižė eismo įvykio schemą, kurioje pažymėtos automobilių padėties, nurodyti eismo juostų, važiuojamosios dalies, automobilių išsidėstymo po eismo įvykio matavimų duomenys.

Ekspertizės akte teigiama, kad galima teigti, jog pareiškėjo automobilis, judėdamas kairiojo posūkio kreive, turėjo dešinio šono užpakalinės dalies kontaktą su tuo metu tiesiai važiuosio automobilio *Honda* priekinės dalies dešine puse. Taip pat, pasak eksperto, iš užfiksuotų galutinių transporto priemonių padėčių ir jų išorinių sugadinimų išsidėstymo galima teigti, kad susidūrimo metu tarp transporto priemonių išilginių ašių buvo smailus kampas, atviras link pareiškėjo automobilio priekinės dalies. Ekspertas paaiškino, kad po eismo įvykio automobilis *Honda* užfiksuotas stovintis artimai lygiagrečiai kelio ašinei linijai, su tiesiai nukreiptais ratais (nenusuktai į kurią nors pusę), o pareiškėjo automobilis stovi sankryžoje įvažiuojo į priešingos krypties eismo juostą su pasuktais į kairę priekiniais ratais.

Pasak eksperto, surinkti duomenys rodo, kad pareiškėjo automobilis, judėdamas Armoniškių gatve, nelygiareikšmių kelių sankryžoje pagrindiniu keliu suko į kairę, kai tuo metu per sankryžą tiesiai iš šalutinio kelio judėjo automobilis *Honda*. Pareiškėjo automobiliui važiuojant kairiojo posūkio kreive, į jo dešinio šono užpakalinę dalį, priekinės dalies dešine puse atsitrenkė automobilis *Honda*. Susidūrimo metu tarp transporto priemonių išilginių ašių buvo smailus kampas, atviras link pareiškėjo automobilio priekinės dalies. Po kontakto pareiškėjo automobilis pavažiavo šiek tiek į priekį, o automobilis *Honda*, tikėtina, sustojo ties susidūrimo vieta.

Toliau Ekspertizės akte paaiškinama, kad automobilio *Honda* vairuotoja privažiavusi sankryžą privalėjo duoti kelią pagrindiniu keliu kairiojo posūkio manevrą atliekančiam pareiškėjo automobiliui. Automobilio *Honda* vairuotojos veiksmai, pasak eksperto, techniniu požiūriu buvo pagrindinė sąlyga šio eismo įvykio kilimui.

Ekspertas taip pat nurodė, kad sankryžoje reikia sukti taip, kad įvažiuodama į važiuojamųjų dalių sankirtą ir išvažiuodama iš jos transporto priemonė neatsidurtų priešpriešinio eismo juostoje. Remiantis Ekspertizės aktu, pareiškėjas, sukdamas į kairę, įvažiojo į priešpriešinio eismo juostą, todėl jo veiksmai, tikėtina, taip pat turėjo įtakos šio eismo įvykio kilimui.

Taigi, remiantis Ekspertizės aktu, pagrindinė eismo įvykio priežastis – KET prieštaraujantys automobilio *Honda* vairuotojos veiksmai, tačiau pareiškėjo veiksmus ekspertas taip pat vertino kaip tikėtina turėjusius įtakos įvykio kilimui. Pažymėtina, kad Ekspertizės akte pateikto tyrimo ir jo išvadų nei pareiškėjas, nei draudikas iš esmės neginčija, nesutaria tik dėl joje nurodytos tikėtinumo aplinkybės interpretavimo.

Akcentuotina, kad civilinėje teisėje faktų įrodomumo problema sprendžiama remiantis vadinamąja tikėtinumo taisykle (tikimybių pusiausvyros principu). Kasacinio teismo jurisprudencijoje ne kartą pažymėta, kad įrodinėjimas civiliniame procese turi savo specifiką, nenustatyta, jog išvadą apie tam tikrų faktų buvimą galima daryti tik tada, kai dėl jų egzistavimo

absoliučiai nėra abejonių; išvadą apie faktų buvimą civiliniame procese galima daryti ir tada, kai tam tikros abejonės dėl fakto buvimą išlieka, tačiau byloje esančių įrodymų visuma leidžia manyti esant labiau tikėtina atitinkamą faktą buvus, nei jo nebuvus.⁷ Šia taisykle, nagrinėdamas ginčus, vadovaujasi ir Lietuvos bankas.

Draudikas, savo ruožtu, pateikė draudiko žalų tyrimo grupės vadovo eksperto parengtą Ekspertinę pažymą, joje taip pat įformintas ekspertinio pobūdžio tyrimas, kuriuo buvo siekta įvertinti vairuotojų kaltę dėl eismo įvykio kilimo. Ekspertinėje pažymoje teigiama, kad draudikui buvo pateiktos fotografijos, darytos eismo įvykio vietoje iš karto po susidūrimo. Kartu ekspertas pateikė dvi nuotraukas skirtingomis kryptimis, kuriose matomi po susidūrimo sustoję automobiliai, kelio būklė, kelio horizontalus ženklavimas.

Pasak draudiko eksperto, iš nuotraukų matoma, kad automobilių susidūrimas įvyko pareiškėjo automobiliui jau išvažiuojant iš sankryžos, t. y. praktiškai išvažiavus iš pavojaus zonos, kuria galėjo judėti į kairę sukančias pareiškėjo automobilis ir kuriam automobilis *Honda* turėjo duoti kelią. Eksperto teigimu, pareiškėjo automobilis prieš susidūrimą išvažiavo į priešpriešinio eismo juostą kelio ruože, pažymėtame ištisine kelio (horizontaliojo) ženklavimo linija, nors toks manevravimas yra neatsargus ir draudžiamas.

Ekspertinėje pažymoje teigiama, kad dėl nežinomų automobilių suartėjimo aplinkybių nėra galima objektyviai nustatyti, ar automobilio *Honda* vairuotoja galėjo suvokti, kad sudarys kliūtį pareiškėjo automobilio kelyje. Taip pat nurodoma, kad, atsižvelgiant į automobilių padėtis po susidūrimo, galima teigti, kad tikėtina, jog automobiliai nebūtų susidūrę, jeigu pareiškėjas būtų atlikęs manevrą į kairę taip, kaip to reikalauja KET reikalavimai, t. y. nebūtų išvažiavęs į priešpriešinio eismo juostą prieš pat iš sankryžos išvažiuojantį automobilį *Honda* ir nebūtų sudaręs netikėtos ir sunkiai išvengiamos kliūties. Pasak draudiko eksperto, įvertinus tai, kad prieš susidūrimą (iškilus grėsmei eismo saugumui) automobilis *Honda* buvo stabdomas, ir galima pareiškėjo automobilio judėjimo trajektoriją jam judant KET nustatyta tvarka, galima teigti, kad automobilis *Honda*, tikėtina, būtų pravažiavęs sankryžą nesudarydamas realios kliūties pareiškėjo automobiliui.

Lietuvos bankas, atlikęs bylos duomenų (LTEC eksperto ir draudiko parengtų ekspertinio pobūdžio tyrimų, juose pateiktų nuotraukų, iliustracijų, schemų, atskirai pateiktų nuotraukų iš įvykio vietos ir kitų duomenų) vertinimą, daro išvadą, kad draudikas pagrįstai sprendė, jog dėl kilusio įvykio yra kalta ne tik automobilio *Honda* vairuotoja, bet ir pareiškėjas.

Iš byloje pateiktų duomenų, ypač nuotraukų iš eismo įvykio vietos, matyti, kad pareiškėjo automobilis po susidūrimo yra sustojęs kairėje pusėje (į kurią pareiškėjas suko) buvusioje kelio atkarpoje, visiškai priešingoje eismo juostoje, kairiau nukreiptais ratais. Automobilis *Honda* yra sustojęs savo pradine judėjimo kryptimi. Iš nuotraukų matyti, kad automobilis *Honda* dešiniu priekiniu kampu kontaktavo su pareiškėjo automobilio dešinio šono galine dalimi, tai rodo, kad pareiškėjo automobilis susidūrimo metu jau beveik buvo pravažiavęs sankryžą.

Nuotraukose taip pat matoma kelio atkarpos, kurios link manevrą atliko pareiškėjas, horizontalusis ženklavimas – siaura ištisinė linija, skirianti priešingų krypčių transporto srautus ir draudžianti paženklinant kelio ruože važiuoti priešpriešinio eismo juosta. Iš šių duomenų, taip pat iš LTEC Ekspertizės akte ir draudiko Ekspertinėje pažymoje pateiktų duomenų (paaiškinimų, judėjimo pagal KET reikalavimus iliustracijos) galima pagrįstai konstatuoti, kad pareiškėjas posūkio į kairę manevrą atliko „iš anksto“, kirsdamas tiek atkarpos, kuria važiavo prieš susidūrimą (atsižvelgiant į važiuojamųjų kelio dalių sankirtos (KET 3.17 punktą) vietą ir menamą išilginę važiuojamosios dalies ašį (KET 100 punktą), priešpriešinio eismo juostą, tiek atkarpos, į kurią atliko manevrą, priešpriešinio eismo juostą (visas automobilis yra priešingoje eismo juostoje, visiškai kirtęs ištisinę liniją).

Atsižvelgiant į automobilių padėtis po eismo įvykio ir eismo įvykio mechanizmą, nėra pagrindo teigti, kad pareiškėjas manevrą atliko laikydamasis bendrųjų atsargumo ir rūpestingumo reikalavimų bei KET numatytų taisyklių. Kaip minėta, pagal KET eismo dalyvių elgesys grindžiamas savitarpio pagarba ir atsargumu. Eismas Lietuvos Respublikoje vyksta dešine puse ir vairuotojas privalo važiuoti kuo arčiau dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, dešiniau nuo ištisinės horizontaliojo ženklavimo linijos, ją draudžiama kirsti (išskyrus numatytas išimtis). Priešingų krypčių eismą važiuojamojoje dalyje, jeigu nėra ženklavimo, skiria menamoji išilginė važiuojamosios dalies ašis, o sukti reikia taip, kad transporto priemonė neatsidurtų

⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2008 m. rugpjūčio 25 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-304/2008; 2009 m. kovo 16 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-101/2009 ir kt.

priešpriešinio eismo juostoje. Lietuvos banko vertinimu, pareiškėjo veiksmai turi akivaizdžių minėtų KET reikalavimų pažeidimo požymių, ir tai, atsižvelgiant į įvykio aplinkybes, leidžia daryti labiau tikėtiną išvadą, kad pareiškėjo veiksmai turėjo įtakos įvykio kilimui. Jeigu pareiškėjas nebūtų atlikęs posūkio manevro kirsdamas priešpriešinio eismo juostas ir važiuojamųjų dalių sankirtoje nebūtų išvažiavęs į automobilio *Honda* judėjimo juostą, tai automobiliai, vairuotojams ėmusis atitinkamų veiksmų siekiant išvengti galimo pavojaus, galėjo ir nesusidurti.

Lietuvos bankas taip pat įvertino pareiškėjo draudikui nurodytas aplinkybes, jog susidūrimas buvo neišvengiamas, o jeigu pareiškėjas nebūtų atlikęs sąmoningo manevro į kairę ir nebūtų siekęs išvengti susidūrimo, tai automobiliai būtų susidūrę kaktomuša, t. y. būtų kilęs dar didesnis pavojus turto ir asmenų saugumui. Tokie pareiškėjo argumentai vertintini kritiškai.

Kaip minėta, iš pateiktų duomenų matyti, kad pareiškėjas nebuvo maksimaliai atidus ir rūpestingas, atliko posūkio manevrą neleistinoje vietoje, neprivažiavęs kelio važiuojamųjų dalių sankirtos, kirsdamas priešpriešinio eismo juostą. Iš pateiktų nuotraukų matyti, kad posūkio manevras buvo pradėtas, vizualiai vertinant, esant dar pakankamam atstumui iki važiuojamųjų dalių susijungimo ir ištisinės linijos, kurią draudžiama kirsti, pradžios. Automobilis *Honda*, savo ruožtu, sustojo beveik pravažiavęs (vizualiai vertinant LTEC Ekspertizės akte pateiktą schemą – likus mažiau nei 1 metrui) ištisine linija atskirtą eismo juostą, kuria turėjo važiuoti pareiškėjas, jeigu būtų laikęsis KET reikalavimų. Taigi, paties pareiškėjo veiksmai didele dalimi lėmė situaciją, kuri sukėlė pavojų eismo saugumui. Jeigu jų nebūtų buvę, tai nebūtų susiklosčiusi tariama kaktomušos galimybė.

Taip pat akcentuotina, kad jeigu pareiškėjas būtų buvęs maksimaliai atidus ir rūpestingas bei laikęsis KET reikalavimų, tai atlikdamas posūkio manevrą į kairę automobilis *Honda* būtų buvęs ne prieš pareiškėjo automobilį, o kairėje jo pusėje, važiuojantis priešinga kryptimi kita eismo juosta. Įvertinus ekspertų paaiškinimus, eismo organizavimą įvykio vietoje, susidūrimo aplinkybes, sąlyginai didesnį stabdymo kelią (dėl statesnio posūkio kampo), toks susidūrimo vengimas kertant visą iš šalutinio kelio neatsargiai įvažiavusio automobilio važiavimo kryptį, būtų techniniu požiūriu nepagrįstas, nes susidūrimo tokiomis aplinkybėmis būtų galima išvengti stabdant automobilį arba jį nukreipiant tiesiai į šalutinį kelią. Jei tam tikras manevras motyvuotas susidūrimo vengimu, jis, Lietuvos banko vertinimu, neturėtų sukurti naujos, didesnės rizikos. Dėl šių priežasčių Lietuvos bankas pareiškėjo motyvų, susijusių su tariamai būtinais maneivrais, siekiant išvengti didesnės žalos, nevertina kaip paneigiančių kitų bylos duomenų pagrindu padarytas išvadas.

Įvertinęs pareiškėjo veiksmus, turėjusius įtakos eismo įvykio kilimui, ir atsižvelgdamas į kitos eismo įvykio dalyvės neatsargius veiksmus ir pažeistus KET reikalavimus (įskaitant LTEC Ekspertizės akte nustatytą ir administracinės teisenos tvarka patvirtintą automobilio *Honda* vairuotojos veiksmų esminę reikšmę eismo įvykio kilimui), Lietuvos bankas sutinka su draudiko sprendimu dėl eismo įvykio dalyviams tenkančios atsakomybės už eismo įvykį proporcijų: 40 proc. – pareiškėjui ir 60 proc. – automobilio *Honda* vairuotojai.

Automobilio *Honda* vairuotojos KET priešingi veiksmai laikytini pagrindine priežastimi, dėl kurios susiklostė avarinė ir automobilių susidūrimą lėmusi situacija, nes jeigu ji būtų buvusi maksimaliai atidi ir atsargi, tai būtų praleidusi pagrindiniu keliu važiavusį pareiškėjo automobilį ir eismo įvykis nebūtų kilęs. Pareiškėjo veiksmai, nors nelaikytini lygiavertiškai pavojingais, taip pat buvo gana neatsargūs ir stipriai padidino automobilių susidūrimo riziką. Jeigu jų nebūtų buvusių, tai, net ir automobilio *Honda* vairuotojai nepraleidus pagrindiniu keliu važiuojančio pareiškėjo automobilio, būtų buvusi galimybė eismo įvykio išvengti ėmusis atitinkamų atsargumo priemonių. Todėl 40 proc. pareiškėjui tenkanti kaltės už eismo įvykį dalis laikytina protinga ir atitinkanti jo veiksmų pavojingumą ir įtaką automobilių susidūrimui. Mažesnė – reikštų nepakankamą objektyviai pavojingo manevro reikšmės žalos atsiradimui įvertinimą.

Atsižvelgiant į tai, konstatuotina, kad, esant tiek *Honda* vairuotojos, tiek pareiškėjo kaltės (nustačius mišrią kaltę) dėl įvykusio eismo įvykio, draudikas pagrįstai rėmėsi Taisyklių 34 punktu ir TPVCPDĮ 19 straipsnio 9 dalimi ir priėmė sprendimą išmokėti pareiškėjui 60 proc. jo patirtos žalos atlyginančią draudimo išmoką (apskaičiuotą proporcingai pagal automobilio *Honda* vairuotojai tenkančią kaltės dalį). Dėl šios priežasties pareiškėjo reikalavimas išmokėti visą jo patirtą žalą atlyginančią draudimo išmoką laikytinas nepagrįstu ir atmestinu.

Remdamasi tuo, kas išdėstyta, ir vadovaudamasi 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.

Licencijavimo skyriaus vadovė,
pavaduojanti departamento direktorių

Agnė Kazlauskienė