



**LIETUVOS BANKO
TEISĖS IR LICENCIJAVIMO DEPARTAMENTO
DIREKTORIUS**

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

2026-04-17 Nr. 429-122
Vilnius

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

N u s t a t y t a:

2025 m. lapkričio 8 d. eismo įvykyje buvo apgadintas pareiškėjo automobilis „Mercedes Benz GL450“, valst. Nr. (duomenys neskelbtini), (toliau – automobilis *Mercedes Benz*) (toliau – Įvykis). Pareiškėjas kreipėsi į Įvykio kaltininko automobilio „BMW 520“, valst. Nr. (duomenys neskelbtini), (toliau – automobilis *BMW*) valdytojų civilinę atsakomybę įprastiniu transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu (toliau – TPVCAPD) apdraudusį draudiką ir pateikė pretenziją dėl per Įvykį automobiliui padarytos žalos atlyginimo. Pranešime apie Įvykį pareiškėjas nurodė: „važiavau viaduku aukštyr ir atsitrenkiau į priekyje neleistinoje vietoje sustojusią, be įspėjamųjų avarinių šviesų transporto priemonę. Manau, kad BMW automobilio vairuotojas sukėlė avarinę situaciją, sustojęs neleistinoje vietoje.“¹

2025 m. lapkričio 12 d. draudikas kreipėsi į automobilio *BMW* vairuotoją, prašydamas pateikti išsamią informaciją apie Įvykio aplinkybes.

2025 m. lapkričio 13 d. automobilio *BMW* vairuotojas pateikė papildomus paaiškinimus: „važiuojant į viaduką (duomenys neskelbtini) staiga teko stabdyti automobilį BMW (duomenys neskelbtini), kad išvengti susidūrimo su gyvūnu. Iš paskos važiuojantis automobilis Mercedes Benz (duomenys neskelbtini) trenkėsi į automobilio BMW (duomenys neskelbtini) galą.“

Draudikas, surinkęs papildomus duomenis apie Įvykio aplinkybes ir abiejų eismo įvykyje dalyvavusių automobilių vairuotojų paaiškinimus, nustatė, kad abiejų automobilių vairuotojai padarė Kelių eismo taisyklių² (toliau – KET) pažeidimus. 2025 m. gruodžio 31 d. draudikas elektroniniu paštu informavo pareiškėją apie sprendimą kaltę dėl Įvykio paskirstyti tokiu principu: automobilio *Mercedes Benz* vairuotojo kaltė – 80 proc., automobilio *BMW* vairuotojo – 20 proc. Atsižvelgdamas į tai, draudikas apskaičiavo pareiškėjui mokėtiną draudimo išmoką – 436,97 Eur³.

Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu ir 2026 m. sausio 1 d. pateikė draudikui prašymą kaltės paskirstymą įvertinti iš naujo bei pateikti detalią automobilio remonto sąmatą, nes apskaičiuota automobilio *Mercedes Benz* remonto kaina yra per maža. 2026 m. sausio 13 d. draudikas pareiškėją informavo, kad sprendimas keičiamas nebus.

Pareiškėjas nesutiko su draudiko sprendimu ir kreipėsi į Lietuvos banką, prašydamas įpareigoti draudiką persvarstyti sprendimą dėl automobilių vairuotojų kaltės paskirstymo. Pažymėtina, kad pareiškėjas kreipėsi į Lietuvos banką neginčijo draudiko nustatyto nuostolio automobiliui dydžio.

Lietuvos bankas gavo draudiko atsiliepimą, jame draudikas paaiškino nustatęs, kad abiejų automobilių vairuotojai kalti dėl Įvykio, t. y. abu vairuotojai pažeidė KET 9 punkto reikalavimus, o automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas pažeidė ir KET 126 ir 127 punktų reikalavimus.

¹ Automobilio *BMW* vairuotojas dėl žalos atlyginimo taip pat kreipėsi į automobilio *Mercedes Benz* valdytojų civilinę atsakomybę privalomuoju draudimu apdraudusį draudiką ADB „Compensa Vienna Insurance Group“.

² Patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950.

³ Pareiškėjui mokėtinos draudimo išmokos dydis buvo apskaičiuotas, įvertinus automobilio remonto sąmatą – 2 184,85 Eur, ir ją sumažinus 80 proc. (2 184,85 x 20 proc.).

Vadovaujantis Eismo įvykio metu padarytos žalos administravimo ir draudimo išmokos mokėjimo taisyklių⁴ (toliau – Taisyklės) 34 punktu, 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.

Sprendimas dėl vairuotojų atsakomybės ir kaltės paskirstymo buvo suderintas su automobilio *Mercedes Benz* valdytojų civilinę atsakomybę privalomuoju draudimu apdraudusiu draudiku ADB „Compensa Vienna Insurance Group“. Atsižvelgdamas į tai, draudikas nurodė, kad draudimo išmoka buvo apskaičiuota pagrįstai nustačius abiejų automobilių vairuotojų kaltės laipsnį, ir prašė pareiškėjo reikalavimą atmesti kaip nepagrįstą.

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 pagrindą priima sprendimą.

Atsižvelgiant į šalių pateiktus duomenis ir paaiškinimus, darytina išvada, kad ginčas kilo dėl įvykio dalyvio kaltės laipsnio, kurį draudikas nustatė ir taikė apskaičiuodamas pareiškėjui mokėtiną draudimo išmoką.

Siekiant išspręsti tarp šalių kilusį ginčą, būtina įvertinti administruojant žalą nustatytas įvykio aplinkybes ir nustatyti, ar draudiko sprendimas pareiškėjui mokėtiną draudimo išmoką mažinti 80 proc. atitinka teisinį TPVCAPD reguliavimą ir yra pagrįstas.

Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą reglamentuoja TPVCAPD įstatymas.

TPVCAPD įstatymo 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad draudimo išmoka šio įstatymo nustatyta tvarka mokama dėl nukentėjusiems tretiesiems asmenims padarytos žalos, kai už žalą atsakingiems asmenims valdant ar naudojant transporto priemonę atsiranda civilinė atsakomybė. Pagal TPVCAPD sutartį, kaip nuostolių draudimo sutartį, mokama draudimo išmoka yra skirta atlyginti žalą, per eismo įvykį padarytą asmeniui, turtui ir neturtinei žalai, taip pat nuostoliams, atsiradusiems kaip eismo įvykio padarinys, kompensuoti (TPVCAPD įstatymo 2 straipsnio 2 ir 5 dalys). Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo tikslas – garantuoti dėl šiuo draudimu apdraustos transporto priemonės poveikio eismo įvykio metu nukentėjusių ir patyrusių žalą trečiųjų asmenų nuostolių atlyginimą įstatyme ir sutartyje nustatytos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo suma, taip pat užtikrinti transporto priemonę naudojančių valdytojų turtinius interesus, susijusius su civiline atsakomybe, kilusia naudojant šiuo draudimu apdraustą transporto priemonę.

Lietuvos bankui pateikti įrodymai patvirtina, kad draudikas, apskaičiuodamas pareiškėjui mokėtiną draudimo išmoką, vertino, kad ji turi būti mažinama 80 proc., nes pareiškėjo veiksmai neatitiko KET reikalavimų ir lėmė įvykio kilimą.

Pagal TPVCAPD įstatymo 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

⁴ Patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. birželio 23 d. nutarimu Nr. 795. Aktuali akto redakcija, galiojanti nuo 2024 m. liepos 30 d.

atsakomybę.

Taigi, TPVCAPD 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 draudikui kyla pareiga išmokėti draudimo išmoką tik už tokią žalą, kuri tenka draudiko transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sutartimi apdraustam eismo įvykio dalyviui.

Pareiškėjas kreipimesi į Lietuvos banką nurodo, kad išimtinai automobilio *BMW* vairuotojo veiksmai buvo pavojingos situacijos priežastis, nes automobilio *BMW* vairuotojas sustojo ant viaduko, neįjungė avarinių šviesų, o kadangi automobilis stovėjo važiuojamojoje kelio dalyje, sukūrė netikėtą ir nenuspėjamą kliūtį riboto matomumo vietoje. Pareiškėjas įsitikinęs, kad draudikas nepagrįstai pripažino, kad pareiškėjo pažeidė KET 126 ir 127 punktų reikalavimus. Pareiškėjas nurodė, kad automobilis *BMW* ne važiojo, o stovėjo, todėl KET 126 punktas šioje situacijoje netaikytinas, o stovintis automobilis ant viaduko be avarinių šviesų negali būti laikomas iš anksto numatoma kliūtimi KET 127 punkto prasme. Pareiškėjas nepateikė jokių objektyvių duomenų, pagrindžiančių tokį KET reikalavimų vertinimą.

Draudikas sprendimą mažinti draudimo išmoką 80 proc. grindžia būtent tuo, kad automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas pažeidė KET 9, 126 ir 127 punktų reikalavimus ir jo veiksmai lėmė įvykio kilimą, automobilio *BMW* vairuotojas pažeidė tik KET 9 punkto reikalavimus, o jo veiksmai nebuvo esminiai, nulėmę įvykį.

KET 9 punkte įtvirtintas reikalavimas eismo dalyviams laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, nekelti pavojaus kitų eismo dalyvių, kitų asmenų ar jų turto saugumui ir aplinkai, nesudaryti kliūčių jų eismui, taip pat, siekiant išvengti nuostolingų padarinių arba juos sumažinti, 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 126 punkte nustatyta, kad vairuotojas, atsižvelgdamas į greitį, privalo laikytis tokio atstumo, kad neatsitrenktų į priekyje važiuojančią transporto priemonę, jeigu ji būtų stabdoma, taip pat palikti tokį tarpą iš šono, kad eismas būtų saugus. Minėtame punkte rekomenduojama, kad atstumas iki priekyje važiuojančios transporto priemonės būtų ne mažesnis kaip per dvi sekundes nuvažiuojamas atstumas arba ne mažesnis kaip pusė spidometro rodmens, paversto metrais, pavyzdžiui, kai greitis 70 km/h, atstumas turi būti ne mažesnis kaip 35 m, jeigu eismo sąlygos nereikalauja kitaip.

KET 127 punkte įtvirtinta: „Vairuotojas privalo važiuoti neviršydamas leistino greičio. Pasirinkdamas važiavimo greitį, vairuotojas turi atsižvelgti į važiavimo sąlygas, ypač vietovės reljefą, kelio ir transporto priemonės būklę ir krovinį, meteorologines sąlygas, taip pat eismo intensyvumą, kad galėtų sustabdyti transporto priemonę iki bet kurios iš anksto numatomos kliūties. Jis turi sulėtinti greitį ir prireikus sustoti, jeigu to reikia dėl susidariusių aplinkybių, ypač kai blogas matomumas.“

Draudikas atsiliepime į pareiškėjo kreipimąsi nurodė nustatęs, kad, išanalizavus turimas įvykio nuotraukas, šukių išsidėstymą, kontaktas tarp automobilių įvyko viaduko viršutiniame taške. Draudikas Lietuvos bankui pateikė draudiko eksperto parengtą 2025 m. lapkričio 8 d. įvykio aplinkybių tyrimą (toliau – įvykio aplinkybių tyrimas), kuriame konstatuota, kad matomumas įvykio vietoje yra pakankamas, kad, automobiliui *Mercedes Benz* važiuojant leistinu greičiu (50 km/h) ir vairuotojui laiku pradėjus reaguoti bei stabdyti, būtų išvengta susidūrimo su automobiliu *BMW*: automobilio sustabdymo kelias (staigiai stabdant buvus tam tikroms kelio sąlygoms) yra 32 m, o matomumas žymiai didesnis – apie 60 m. Automobilio *Mercedes Benz* vairuotojo veiksmai, prieštaravę Kelių eismo taisyklių 9, 126 ir 127 punktų reikalavimams, techniniu požiūriu buvo nepriimtini bei sąlygojo įvykio kilimą.

Įvykio aplinkybių tyrimo duomenimis, automobilio *BMW* vairuotojo sustojimas ant viaduko, siekiant išvengti susidūrimo su balandžiu, vertintinas kaip neatsargus veiksmas, neatitinkantis apdairaus vairuotojo elgesio standarto, nes balandis (smulkus, atsargus paukštis) negali būti vertinamas kaip objektyvus pavojus, pateisinantis staigų stabdymą. Vis dėlto automobilio *BMW* vairuotojo veiksmai (neatsargus sustojimas ant viaduko) nebuvo lemiantys eismo įvykio kilimą – automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas susidariusioje situacijoje turėjo techninę galimybę sustabdyti automobilį ir taip išvengti susidūrimo.

Pareiškėjas kreipimesi į Lietuvos banką ginčija draudiko eksperto įvykio aplinkybių tyrime nustatytas aplinkybes ir nurodo, kad „Draudiko pateikti stabdymo kelio skaičiavimai grindžiami

teoriniais duomenimis ir neįvertina realaus suvokimo momento, kada tampa aišku, jog transporto priemonė stovi.“

Vertinant šiuos pareiškėjo argumentus pažymėtina, kad 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. Kitiškai 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 nebuvimą⁵.

Įvertinus draudiko pasitelkto eksperto nuomonę bei kitus duomenis, pagrindo nesivadovauti draudiko pateiktame ekspertinių žinių turinčio specialisto parengtame įvykio aplinkybių tyrime daromomis išvadomis nenustatyta. Ekspertiniai duomenys yra nuoseklūs ir išsamūs, išvados neprieštarauja faktiniams duomenims.

Pareiškėjas Lietuvos bankui pateikė dokumentą⁶, kuriuo, manytina, grindžia savo nesutikimą su draudiko eksperto nustatytomis aplinkybėmis, susijusiomis su automobilio stabdymo kelio skaičiavimais. Pažymėtina, kad pateiktas dokumentas negali būti vertinamas kaip objektyvus įrodymas, pagrindžiantis pareiškėjo argumentus ir galintis motyvuotai paneigti draudiko pateikto įvykio aplinkybių tyrimo duomenis, nes pareiškėjo pateiktame dokumente nėra duomenų apie jį parengusį specialistą ir jo kvalifikaciją, dokumente yra tik pateiktos „Google Street View“ palydovo nuotraukos be papildomų paaiškinimų.

Vadovaujantis Lietuvos bankui pateiktais duomenimis, sutiktina su draudiko argumentu, kad pareiškėjo nurodyti automobilio *BMW* vairuotojo veiksmai – sustojimas ant viaduko bei galimai avarinių šviesų neįjungimas – nebuvo lemiantys eismo įvykio kilimą: įvykis įvyko šviesiu paros metu ir, kaip jau minėta, automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas turėjo techninę galimybę sustabdyti automobilį iki susidūrimo, laiku reaguodamas ir stabdydamas (automobilio sustabdymo kelias (staigiai stabdant buvus tam tikroms kelio sąlygoms) buvo 32 m, o matomumas žymiai didesnis – apie 60 m.). Taigi, draudikas, nustatęs, kad automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas pažeidė KET 9, 126 ir 127 punktų reikalavimus, vertino tai kaip didelį neatsargumą, kuris iš esmės nulėmė įvykio kilimą ir žalos atsiradimą, todėl taikė mišrios kaltės principą ir išmoką proporcingai mažino 80 proc.

Vertinant, ar draudikas pagrįstai taikė mišrios kaltės institutą, 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 jį 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).

Taigi, nagrinėjamu atveju draudiko ekspertas atliko įvykio mechanizmo vertinimą. Ekspertas nustatė, kad automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas pažeidė KET 9, 126 ir 127 punktų reikalavimus ir jo veiksmai iš esmės nulėmė įvykio kilimą. Taip pat ekspertas nustatė, kad nors automobilio *BMW* vairuotojas pažeidė KET 9 punkto reikalavimus ir jo veiksmai (sustojimas) prisidėjo prie įvykio kilimo, jie nebuvo lemiami ir pagrindinė įvykio kilimo priežastis. Dėl minėtų priežasčių draudikas padarė išvadą, kad kaltės paskirstymas tokiu principu: automobilio *Mercedes Benz* vairuotojo kaltė – 80 proc., automobilio *BMW* vairuotojo – 20 proc., yra proporcingas ir atitinka TPVCAPD reglamentuojančiuose teisės aktuose nustatytas taisykles.

Atsižvelgiant į tai, kas buvo išdėstyta, ir vadovaujantis Lietuvos bankui pateiktų

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

⁶ „Priedas_5_Nuotraukos_ir_schemos_stabdymo_kelias.pdf“

paaiškinimų ir įrodymų visuma, darytina išvada, kad tai, jog automobilio *Mercedes Benz* vairuotojas nesilaikė KET 9, 126 ir 127 punktų reikalavimų, buvo pagrindinė Įvykio kilimo priežastis, todėl draudiko sprendimas sumažinti draudimo išmoką, atlyginančią pareiškėjo dėl Įvykio patirtą žalą, 80 proc. laikytinas pagrįstu ir proporcingu, o pareiškėjo reikalavimas įpareigoti draudiką persvarstyti sprendimą dėl automobilių vairuotojų kaltės paskirstymo atmestinas kaip nepagrįstas.

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