



LIETUVOS RESPUBLIKOS FINANSŲ MINISTERIJA

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2024-

Nr.

**DĖL VYRIAUSYBĖS 2004 M. GEGUŽĖS 26 D. NUTARIMO NR. 634 PAKEITIMO
PROJEKTO**

Lietuvos Respublikos finansų ministerija, atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2024 m. balandžio 5 d. išvadoje Nr. NV-767 (toliau – išvada) pateiktas pastabas, teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 26 d. nutarimo Nr. 634 „Dėl Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo projektas), išsamiau pagrindimu dėl Nutarimo projektu siūlomų teisinio reguliavimo pakeitimų papildytą Nutarimo projekto teikimą, taip pat atliktų Nutarimo projekto antikorporcinio ir numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimų pažymas.

Nutarimo projekto tikslas – prisidėti prie Nacionaliniame oro taršos mažinimo plane, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2019 m. balandžio 17 d. nutarimu Nr. 371 „Dėl Nacionalinio oro taršos mažinimo plano patvirtinimo“ (toliau – Planas), nustatytų tikslų ir uždavinių, susijusių su oro taršos mažinimu, įgyvendinimo.

Nutarimo projekto tikslui pasiekti siūloma tikslinti Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 26 d. nutarimu Nr. 634 „Dėl Bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių perdavimo, apskaitymo, saugojimo, realizavimo, grąžinimo ir pripažinimo atliekomis taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės), 4.6 papunktį, jame nustatant, kad Valstybinei mokesčių inspekcijai prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – VMI) neperduodamos transporto priemonės, kurios pirmą kartą buvo užregistruotos prieš 20 metų ar anksčiau (išskyrus elektra varomas ar istorinėmis pripažintas motorines transporto priemones). Tokias transporto priemones atliekomis pripažintų ir perduotų jas atliekų tvarkytojui valstybės institucija, kurios žinioje minėtos transporto priemonės yra.

Siekdami pagrįsti Nutarimo projektu siūlomus teisinio reguliavimo pakeitimus ir atsakyti į Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje iškeltą klausimą, kodėl siūloma nustatyti, kad transporto priemonės, kurios pirmą kartą buvo užregistruotos prieš 20 metų ar anksčiau (išskyrus elektra varomas ar istorinėmis pripažintas motorines transporto priemones), nebūtų perduodamos VMI, o jas atliekomis pripažintų institucijos, kurios žinioje yra valstybei perduotinos transporto priemonės, vadovas arba jo įgaliotas asmuo, norime atkreipti dėmesį į šiuo metu galiojantį teisinį reguliavimą, susijusį su bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių administravimu. Esamas teisinis reguliavimas bešeimininkio, konfiskuoto, valstybės paveldėto, valstybei perduoto turto, daiktinių įrodymų, lobių ir radinių administravimo srityje atskiria realizuotiną turtą nuo nerealizuotino, todėl valstybės perimto turto realizavimo teisę turi tik tos institucijos ar įstaigos, kurioms tokia teisė suteikta įstatymu, o nerealizuotino turto pripažinimu atliekomis ir perdavimu atliekų tvarkytojui užsiima tos valstybės ir savivaldybių institucijos ar įstaigos, kurioms realizavimo teisė nėra suteikta. Esant tokiam teisiniui

reguliavimui, pareiga nustatyti, ar turtas realizuotinas, nerealizuotinas ar mažavertis, taip pat administruoti realizuotiną turtą, atsižvelgiant į Taisyklių 2.3 papunkčio nuostatas, tenka VMI. Šie teisinio reguliavimo aspektai atskleidžiami Taisyklių nuostatose. Pagal Taisyklių 5 punkto nuostatas, valstybės institucijos, kurių žinioje yra valstybei perduotinas turtas, saugo minėtą turtą iki perdavimo VMI. Jeigu VMI Taisyklių nustatyta tvarka atsisako perimti valstybei perduotą turtą kaip nerealizuotiną, valstybės institucija, kurios žinioje yra valstybei perduotinas turtas, privalo šį turtą pripažinti atliekomis. Taisyklių 6 punkte nustatyta, kad, jeigu kituose teisės aktuose nenustatyta kitaip, VMI į apskaitą traukia tik tokį valstybės nuosavybės perduotiną turtą, kuris yra realizuotinas. Valstybės ar savivaldybės institucijos, kurių žinioje yra valstybės nuosavybės perduotinas nerealizuotinas turtas, tokį turtą pripažįsta atliekomis ir surašo turto pripažinimo atliekomis aktą. Pagal Taisyklių 20 punkto 2 dalį, VMI, atlikusi konfiskuoto turto apžiūrą ir surašiusi (priėmusi) šio turto netraukimo į apskaitą dokumentą, per 10 darbo dienų nuo šio dokumento surašymo (priėmimo) dienos pateikia jį institucijai, kurios žinioje yra konfiskuotas turtas. Šios institucijos sprendimu konfiskuotas turtas pripažįstamas atliekomis, surašomas turto pripažinimo atliekomis aktas. Taigi, visais minėtais atvejais, pagal Taisyklių nuostatas, institucija, kurios žinioje yra valstybei perduotinas turtas, jei minėto turto VMI netraukia į apskaitą, privalo šį turtą administruoti, jį pripažinti atliekomis ir perduoti atliekų tvarkytojui.

Pažymėtina, kad VMI administruoja valstybei perduotą turtą vadovaudamasi Taisyklių nuostatomis, todėl kilnojamas turtas perduodamas VMI realizuoti, o ne pripažinti atliekomis ir perduoti atliekų tvarkytojui. Priešingu atveju VMI būtų perduodamas utilizuoti visas nerealizuotinas turtas, o ne tik transporto priemonės.

Reaguodami į Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje pateiktą pastabą, kad trūksta informacijos, ar buvo įvertintos pasekmės dėl papildomos administracinės naštos institucijoms, kurios turėtų pripažinti transporto priemones atliekomis ir jas perduoti atliekų tvarkytojams, pažymime, kad prieš 20 metų pirmą kartą užregistruotų valstybei perduotinių transporto priemonių (išskyrus elektra varomas ar istorinėmis pripažintas motorines transporto priemones) pripažinimas atliekomis ir jų perdavimas atliekų tvarkytojui nėra ir negali būti laikomas kaip nebūdinga ar papildoma kitų institucijų funkcija, nes minėtos institucijos tokią funkciją atlieka ir šiuo metu, kai VMI neperima nerealizuotinių transporto priemonių. VMI per 2023 metus neperėmė 1 210 vienetų (37 procentai) nerealizuotinių transporto priemonių, kurias pripažino atliekomis institucijos, kurių žinioje jos buvo. Be to, kai kitos valstybės institucijos ar įstaigos VMI neperduos 20 metų ar senesnių transporto priemonių, joms nereikės tokių transporto priemonių saugoti (turėti savo žinioje) iki 10 darbo dienų, t. y. tol, kol VMI spręs dėl jų perėmimo ar neperėmimo. Šiuo atveju šioms valstybės institucijoms ar įstaigoms sumažės transporto priemonių saugojimo išlaidos, patiriamos iki transporto priemonių perdavimo VMI. Todėl šioms valstybės institucijoms ar įstaigoms galimai sumažės, o ne padidės transporto priemonių administravimo kaštai.

Be to, svarbu pažymėti, kad jeigu VMI perimtų 20 metų ir senesnes transporto priemones dėl jų pripažinimo atliekomis ir perduotų jas atliekų tvarkytojams, būtų ilgesnis ir visiškai neracionalus tokių transporto priemonių utilizavimo procesas, nes VMI būtų papildoma institucija, kuri savo žinion perimtų kitos valstybės institucijos žinioje esančias nerealizuotinas transporto priemones ir spręstų dėl jų pripažinimo atliekomis ir perdavimo atliekų tvarkytojui, nežiūrint į tai, kad tokios transporto priemonės, būdamos kitos institucijos žinioje, kaip nerealizuotinos, jau turėtų utilizuotino turto statusą. Todėl 20 metų ir senesnių transporto priemonių pripažinimo atliekomis procedūras, atsižvelgiant į galiojančias teisės aktų nuostatas, turi vykdyti ta institucija, kurios žinioje jos yra.

Pagal iš VMI gautus duomenis, per 2023 metus VMI realizavo 1 152 vienetus senesnių nei 20 metų transporto priemonių už 698 tūkst. eurų. Jeigu šios transporto priemonės būtų likviduotos (utilizuotos), už jas būtų gauta 196 tūkst. eurų (170 eurų už 1 toną). VMI apskaičiavimu, tokių transporto priemonių administravimo kaštai sudarytų apie 129 tūkst. eurų. Valstybės biudžeto pajamų praradimas būtų 373 tūkst. eurų.

Finansų ministerija pažymi, kad, nepaisant poveikio valstybės biudžetui dėl negautų transporto priemonių pardavimo pajamų, svarbu atkreipti dėmesį į Plano 1 priedo 1 punkte iškeltą tikslą sumažinti aplinkos oro taršą sieros dioksido (SO₂), azoto oksidų (toliau – NO_x), amoniako (NH₃), kietųjų dalelių (toliau – KD_{2,5}) ir nemetaninių lakiųjų organinių junginių (NMLOJ) teršalais,

didžiausią dėmesį skiriant taršos mažinimui iš pagrindinių teršėjų, kurio vienas iš uždavinių, nurodytų Plano 1 priedo 1.2 papunktyje – sumažinti taršą NO_x, didžiausią dėmesį skiriant taršos sumažinimui transporto sektoriuje. Šio uždavinio tikslas – perėjimas prie mažiau taršių transporto priemonių. Minimam tikslui pasiekti Plano 2 priede numatyta priemonė Nr. P22 „Mažiau taršių kelių transporto priemonių įsigijimą ir registravimą skatinantis teisinis reglamentavimas“, kurios aprašyme nustatyta „Transporto priemonių registracijos mokesčiu riboti Euro 4 ir žemesnių emisijos klasių transporto priemonių registravimą“. Nors šios priemonės įgyvendinimo pradžia – 2027 metai, Taisyklėse nustačius, kad į VMI apskaitą neįtraukiamos transporto priemonės, kurios buvo pagamintos prieš 20 metų ar anksčiau, jau dabar galima būtų prisidėti prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės numatytų užduočių mažinant aplinkos oro taršą įgyvendinimo.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Planu siekiama įgyvendinti 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva 2001/81/EB (toliau – Direktyva 2016/2284), pagal kurią Lietuvai yra nustatytas oro teršalų (taip pat ir (NO_x) sumažinimo tikslas.

Pagal 2021 metų teršalų apskaitos duomenis, kelių transportas išmetė 55 procentus viso Lietuvoje išmesto NO_x ir 12,9 procento KD_{2,5} kiekio.

Pagal Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos pateiktą informaciją bei duomenis, oro tarša Pasaulio sveikatos organizacijos (toliau – PSO) Tarptautinės vėžio tyrimų agentūros paskelbta kancerogenine žmogui – sukeliančia plaučių vėžį, taip pat nustatytas tiesioginis ryšys tarp oro užterštumo ir padidėjusios šlapimo pūslės vėžio rizikos ir kt.; KD yra priskirtos prie kancerogeninių veiksnių. Sumažinus KD_{2,5} koncentraciją ore 10 µg/m³, maždaug 6 procentais gali sumažėti bendras mirtingumas, mirtingumo rizika nuo širdies ir kraujagyslių ligų bei plaučių vėžio – atitinkamai 12 procentų ir 14 procentų. Kelių transportas yra oro taršos KD_{2,5}, NO_x ir kitais teršalais bei šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis šaltinis. Aplinkos ministerija pabrėžė, kad, tarptautinių vertinimų duomenimis, kelių transporto išmetami NO_x dėl savo greito patekimo į žmogaus organizmą yra daug pavojingesni nei išmetami iš aukštų kaminų; dyzelinu varomi lengvieji automobiliai realiomis važiavimo sąlygomis (keliuose) išmeta 4–7 kartus daugiau NO_x nei išmetamųjų teršalų EURO standartuose patvirtintas kiekis; apie 10 tūkst. vyresnių nei 30 metų Europos Sąjungos (toliau – ES), taip pat Norvegijos ir Šveicarijos gyventojų priešlaikinės mirtys dėl KD_{2,5} ir ozono poveikio yra susijusios su dyzelinu varomų lengvųjų keleivinių ir lengvųjų krovininių automobilių išmetamais NO_x, pusės šių mirčių būtų galima išvengti, jei keliuose šie automobiliai atitiktų nustatytas normas. 2022 metais vidutinė metinė azoto dioksido (NO₂) koncentracija ore daugelyje valstybinio oro monitoringo sistemoje veikiančių oro kokybės tyrimo stočių (toliau – OKT) viršijo PSO rekomenduojamą lygį; KD_{2,5} koncentracija viršijo PSO rekomenduojamą lygį visose OKT, KD₁₀ – daugelyje OKT.

Aplinkos ministerija informavo, kad Europos Komisija (toliau – EK), keisdama ES oro kokybės direktyvas, siūlo vėliausiai 2030 metais reikšmingai sugriežtinti ES oro kokybės normas, jas priartinant prie PSO rekomenduojamų lygių. Lietuvoje iš antropogeninių šaltinių išmetamas teršalų, tarp jų NO_x, kiekis mažėja lėtai. Dėl nepasiekto Lietuvai Direktyvoje 2016/2284 nustatyto išmetamo NO_x kiekio sumažinimo, palyginti su 2005 metais išmestu kiekiu, tikslo (2020–2029 metais tikslas – 48 procentai, iki 2021 metų sumažinta tik 23,9 procento), 2023 m. sausio 26 d. Lietuvai yra pradėta ES teisės pažeidimo dėl Direktyvos 2016/2284 neįgyvendinimo Lietuvos nacionalinėje teisėje procedūra, 2023 m. lapkričio 26 d. jau gauta EK pagrįsta nuomonė¹. Be to, 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. kovo 16 d. nutarimu Nr. 245 „Dėl 2022–2030 metų plėtros programos valdytojos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos susisiekimo plėtros programos patvirtinimo“, nurodyta, kad daugiau kaip pusė eisme dalyvaujančių priemonių yra

¹ Pagrįsta nuomonė Nr. INFR(2022)2074C(2023)7289 final, skirta Lietuvai remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 258 straipsniu dėl to, kad nuo 2020 m. nesilaikoma pagal Direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo tenkančių įsipareigojimų sumažinti išmetamųjų teršalų amoniako (NH₃), azoto oksidų (NO_x) ir nemetaninių lakiųjų organinių junginių (NMLOJ) kiekį ir priimti bei įgyvendinti nacionalinę oro teršalų valdymo programą, kuria ribojamas metinis antropogeninės kilmės teršalų išmetimas.

techniškai netvarkingos. Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksa“ duomenimis, iš pirmo karto sėkmingai atlikusių privalomąją techninę apžiūrą (toliau – techninė apžiūra) transporto priemonių kiekis pagal klases 2022 metais buvo (procentais): M1 – 49,9; M2 – 43,8; M3 – 56,9; N1 – 52,9; N2 – 47,3; N3 – 57,1. Taip pat nustatyta, kad 6–10 procentų M1 ir N1 klasių transporto priemonių (t. y. 77 731 iš 777 316 2022 metais pateiktų techninei apžiūrai transporto priemonių) neatitiko į aplinką išmetamų teršalų reikalavimų (pvz., nustatytas per didelis išmetamųjų dujų dūmingumas, aptiktas eksploatacinių skysčių nuotėkis). Apytiksliai pusė transporto priemonių į techninę apžiūrą atvyksta netvarkingos techninės būklės (ir galimai kurį laiką iki apžiūros tokios techninės būklės dalyvauja viešajame eisme) ir apie 10 procentų jų neleistinai teršia aplinką.

Kriterijus pripažinti atliekomis transporto priemonėmis, kurios pirmą kartą užregistruotos prieš 20 metų ir anksčiau, pasirinktas atsižvelgiant į transporto priemonių techninės apžiūros statistinius duomenis, Lietuvoje registruotų transporto priemonių parko amžių. Siūloma nustatyti išimtį elektra varomoms ir istorinėms (didelę rinkos vertę turinčioms) transporto priemonėms.

Techninės apžiūros duomenys rodo, kad taršos reikalavimų neatitikties atvejų skaičius priklauso nuo transporto priemonės amžiaus, t. y. senesnės transporto priemonės taršos reikalavimų neatitinka dažniau (ypač 15 metų ir senesnės). Pavyzdžiui, techninei apžiūrai 2021 m. rugsėjo 1 d. – 2022 m. rugpjūčio 31 d. pateiktos senesnės nei 15 metų amžiaus M1, N1 klasių transporto priemonės (su benzininiais varikliais) anglies monoksido (toliau – CO) kiekio reikalavimų neatitiko 6,7 karto daugiau nei 5 metų amžiaus transporto priemonės. Dūmingumo reikalavimų senesnės nei 15 metų amžiaus M1, N1 klasių transporto priemonės (su dyzeliniais varikliais) neatitiko 6,8 karto daugiau nei 5 metų amžiaus transporto priemonės. Lietuvos transporto priemonių parkas atsinaujina lėtai, lengvųjų keleivinių (M1, N1 klasės) transporto priemonių parkas sensta. 2024 m. sausio 1 d. valstybės įmonės „Regitra“ duomenimis, vidutinis lengvųjų transporto priemonių amžius pagal klases buvo: M1 – 16,5 metų (2023 metais – 16,2 metų), N1 – 13 metų (2023 metais – 12,7 metų).

Didesnę senų transporto priemonių taršą NO_x, KD, CO ir angliavandeniliams rodo ir 2021 metais Vilniaus mieste atlikto transporto taršos nuotolinio matavimo rezultatai².

Pažymėtina, kad lyginant dyzelinu, benzinu ir dujomis varomų M1 klasės transporto priemonių (M1 klasės transporto priemonės sudaro didžiąją dalį konfiskuojamų transporto priemonių) taršos rodiklius (emisijos faktorius), nustatytus Teršalų išmetimo į orą apskaitos techniniame vadove (*angl. EMEP/EEA Emission inventory guidebook*)³, pagal kurį Lietuva ir kitos Europos Sąjungos valstybės narės kasmet rengia ir teikia EK nacionalines į aplinkos orą išmetamų teršalų apskaitos ataskaitas, dyzelinu varomos transporto priemonių tarša NO_x ir KD_{2,5} teršalais yra didesnė nei benzinu ir dujiniais degalais varomų transporto priemonių. Lyginant M1 klasės transporto priemonių išmetamų CO teršalų taršos rodiklius, benzinu ir dujiniais degalais varomos transporto priemonės yra taršesnės už varomas dyzelinu.

Techniškai netvarkingos viešajame eisme dalyvaujančios transporto priemonės ne tik kelia grėsmę eismo saugumui, didina aplinkos užterštumo lygį, bet ir kenkia sveikatai, kelia aktyvios ir norinčios gyventi švaresnėje aplinkoje visuomenės susirūpinimą ir nepasitenkinimą.

Aplinkos ministerija taip pat informavo, kad, Aplinkos apsaugos agentūros vertinimu, pripažinus atliekomis 2022 metais konfiskuotas 20 metų ir senesnes transporto priemones (VMI duomenimis, 2022 metais tokių transporto priemonių skaičius – 963) ir jas pašalinus iš viešojo eismo, į aplinkos orą būtų neišmesta 0,008 kt NO_x ir 0,001 kt KD_{2,5}. Papildomai įvertinta, kad į aplinką nebūtų išmesta 2,89 kt CO₂ ekv šiltnamio efektą sukeliančių dujų – anglies dioksido (CO₂) – tai teigiamai veiktų klimato kaitą.

Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Finansų ministerija mano, kad priėmus Nutarimo projektą bus sudarytos sąlygos mažinti viešajame eisme dalyvaujančių aplinką teršiančių, techniškai

²Matavimų ataskaitos (https://am.lrv.lt/uploads/am/documents/files/Aplinkos%20oras/OpusRSE_Lithuania-report-2021_Issue03_22-09-2021.pdf) 22, 32, 33, 41, 50 paveikslai.

³ M1 klasės transporto priemonių taršos rodikliai atsižvelgiant į naudojamų degalų rūšį ir išmetamųjų teršalų Euro standartą nurodyti Teršalų apskaitos techninio vadovo (<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2023>) B dalies skyriaus 1.A.3.b.i-iv Road transport 2023 3–17 ir 3–18 lentelėse.

netvarkingų transporto priemonių skaičių, pagerės aplinkos būklė ir viešojo eismo sauga, bus prisidėta prie Direktyvoje 2016/2284 nustatyto išmetamo NOx kiekio sumažinimo tikslo įgyvendinimo kuo greičiau.

Nutarimo projektas neprieštaruja Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programai.

Nutarimo projektu neperkeliami ir neįgyvendinami Europos Sąjungos teisės aktai.

Nutarimo projektas nenotifikuotinas Europos Komisijai pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus.

Vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu, atliktas Nutarimo projekto numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas.

Nutarimo projektas paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje.

Nutarimo projektą parengė Finansų ministerijos Valstybės turto valdymo departamento (direktorė Aušra Vičkačkienė, tel. (8 5) 239 0122) Valstybės turto valdymo politikos skyriaus (vedėja Laima Kalinauskienė, tel. (8 5) 239 0127) patarėja Rita Pūkienė (tel. (8 5) 239 0196).

PRIDEDAMA:

1. Nutarimo projektas, 2 lapai.
2. Nutarimo projekto lyginamasis variantas, 2 lapai.
3. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo pažyma, 3 lapai.
4. Teisės aktų projektų antikorpucinio vertinimo pažyma, 5 lapai.

Finansų ministrė

Gintarė Skaistė