



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos
Vyriausybei

Nr.

I Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS POZICIJŲ DĖL KLAUSIMŲ, SVARSTOMŲ EUROPOS SĄJUNGOS TRANSPORTO, TELEKOMUNIKACIJŲ IR ENERGETIKOS TARYBOS POSĖDYJE

Susisiekimo ministerija parengė ir teikia svarstyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės pasitarime Lietuvos Respublikos pozicijas dėl klausimų, svarstomų 2024 m. birželio 18 d. vyksiančiame Europos Sąjungos Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje.

PRIDEDAMA:

1. Pažyma dėl klausimų, svarstomų 2024 m. birželio 18 d. Europos Sąjungos Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje, 5 lapai.
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės sprendimo projektas, 1 lapas.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis

PAŽYMA
DĖL KLAUSIMŲ, SVARSTOMŲ EUROPOS SĄJUNGOS TRANSPORTO,
TELEKOMUNIKACIJŲ IR ENERGETIKOS TARYBOJE
2024 m. birželio 18 d.

2024 m. birželio 18 d. vyksiančio Europos Sąjungos Transporto, telekomunikacijų ir energetikos Tarybos posėdžio darbotvarkėje numatyti šie transporto srities klausimai:

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos jūrų saugumo agentūros ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 pakeitimo – Bendrasis požiūris

Klausimo esmė:

Komisijos parengtas pasiūlymas iš dalies pakeisti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) pakeitimo yra paskutinis iš penkių 2023 m. Komisijos pateikto Laivybos saugos paketo failų. EMSA reglamento pakeitimu buvo siekiama:

- 1) peržiūrėti ir atnaujinti dabartines EMSA užduotis ir tikslus, kad ji būtų teisiškai įgaliota jas vykdyti bei galėtų efektyviai teikti technines, veiklos priemones ir mokslinę pagalbą valstybėms narėms bei Komisijai siekiant užtikrinti jūrų saugą ir saugumą bei sektoriaus perėjimą prie ekologiškumo ir skaitmenizavimo;
- 2) Suderinti esamą EMSA reglamentą su jau anksčiau atnaujintais ir 2023-2024 m. jau patvirtintais Laivybos saugos paketo klausimais (Valstybės vėliavos reikalavimų direktyva, Uosto valstybės kontrolės direktyva, Taršos iš laivų direktyva, ir direktyva, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui)
- 3) užtikrinti, kad EMSA turėtų daugiau lankstumo efektyvinti vidinius sprendimų priėmimo procesus, kuriems skirtas vienas svarbiausių šio pasiūlymo elementų – naujo valdymo organo – Vykdančiosios valdybos įkūrimas.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti peržiūrėtam EMSA reglamento ir bendrajam požiūriui 2024-06-18 TTE Taryboje.

Diskusijų metu atnaujintas projektas ir naujai pasiūlyti jo elementai, pvz susiję su EMSA pagalba valstybėms įgyvendinant sankcijų Rusijai režimą ar EMSA vykdomas taršos rizikos vertinimo funkcijos Baltijos jūros regione turės pridėtinės vertės šio reglamento įgyvendinimui ES lygiu.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB (toliau – Direktyva), kuria nustatoma suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo ES vandens keliuose sistema, pakeitimo – Bendrasis požiūris

Klausimo esmė:

Pasiūlymu siekiama tobulinti techninius reikalavimus, specifikacijas ir sąlygas, užtikrinančias suderintas, sąveikas ir atviras upių informacijos paslaugas (UIP) ES vidaus vandens keliuose, užtikrinti jų kokybę ir geresnę integraciją su kitų transporto rūšių teikiamomis paslaugomis, įskatinant transporto intermodalumo plėtrą.

Pasiūlymo tikslai:

- palengvinti vidaus vandenų transporto integravimą į daugiarūšio transporto grandinę, atsižvelgiant į naujausią TEN-T reglamento tekstą;
- užtikrinti didesnę skaitmeninių sprendimų integravimą (duomenų apsikeitimą per eFTI, EMSWe, uostais, kt) ir duomenų apie uostų, vidaus vandenų, juose esančių įrenginių (šliuzų, prieplaukų, pakeliamų tiltų ir kt) pajėgumus, vandens lygį ir t.t.
- išplėsti Direktyvos taikymo apimtį į visus TEN-T vidaus vandenų kelius.
- numatyti aiškesnį direktyvos įgyvendinimo mechanizmą (įsteigti instituciją skundams dėl paslaugų teikimo vertinti, numatyti sankcijas dėl reikalavimų taikymo pažeidimų ir kt).

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti Tarybos bendrajam požiūriui dėl peržiūrėto Direktyvos, kuria nustatoma suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo ES vandens keliuose sistema, pakeitimo projektui.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų naudojimo bendroje Europos geležinkelių erdvėje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 – Bendrasis požiūris

Klausimo esmė:

Pasiūlymo tikslas – efektyviau išnaudoti geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, taip siekiant padidinti geležinkelių srautus. Pagrindinė problema nacionalinių infrastruktūros valdytojų nesusikalbėjimas ir konkurencija. Dėl to nukenčia klientų poreikiai, ypač krovinių vežimo srityje.

Tuo tikslu gerinamas geležinkelių infrastruktūros prieinamumas efektyviau planuojant ir paskirstant procesus bei sustiprinamas tarpvalstybinis koordinavimas, lyginant su dabartiniu krovinių vežimo geležinkeliais koridorių valdymu. Pagrindiniai pasiūlymo elementai:

- Sukuriamas organizacinis vienetas ENIM - nacionalinių infrastruktūros valdytojų tinklas, įskaitant, ir kai kuriuos trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojus. ENIM neturi jokių politikos formavimo ar reguliavimo įgaliojimų. ENIM parengs tris Europos pajėgumų valdymo sistemas, dėl eismo valdymo tarpvalstybinio koordinavimo, sutrikimų ir krizių valdymo koordinavimo ir geležinkelių infrastruktūros valdytojų veiklos rezultatų peržiūros, kuriomis vadovausis nacionaliniai infrastruktūros valdytojai, tačiau jos nebus privalomos. Valstybė narė gali nacionaliniam infrastruktūros valdytojui patvirtinti gaires, kuriomis ji gali įpareigoti geležinkelių infrastruktūros valdytojus iš anksto planuoti geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, padalinti intensyviai naudojamus arba perpildytus geležinkelių infrastruktūros pajėgumus, taikyti formalaus konfliktų sprendimo mechanizmą arba taikyti pajėgumų rezervavimą bendraisiais susitarimais arba vykdant einamąjį planavimą.
- Europos geležinkelių reguliatorių tinkas (ENRRB), organizacinis vienetas skiriamas prižiūrėti šios reglamento vykdymą ir prireikus įsikišti į naują pajėgumų valdymo procesą atliekant tyrimus ir teikiant rekomendacijas. ENRRB neturi jokių politikos formavimo ar reguliavimo įgaliojimų (Lietuvoje reguliavimo institucijos atitikmuo būtų RRT).
- Pasiūlyme numatyta nuobaudų infrastruktūros valdytojams ir pareiškėjams taikymo sistema, pagal pasiūlyme nustatytus kriterijus.

Svarstymo metu pasiūlymas patobulintas keliais esminiais aspektais:

- patobulinti tam tikri geležinkelių infrastruktūros pajėgumų planavimo ir paskirstymo procesai, sustiprintas valstybių narių vaidmuo ir supaprastinta geležinkelių infrastruktūros valdytojų veiklos rezultatų peržiūra bei teisinė priežiūra.
- Įtraukta išimtis dėl tranzitu teikiamos geležinkelių paslaugos (Kaliningrado tranzito klausimas), kuri dabar yra taikoma pagal Direktyvą 2012/34/ES, tačiau perkėlus dalį susijusių direktyvos nuostatų į pasiūlymą, išimtis kartu perkelta nebuvo.
- Valstybėms narėms suteikiama galimybė atsisakyti suteikti pareiškėjui infrastruktūros pajėgumus arba atšaukti infrastruktūros pajėgumų teises, jei jos nustato, kad tai reikštų rimtą pavojų viešajai tvarkai arba visuomenės saugumui, įskaitant *nacionalinį saugumą ir gynybą*. Tokia priemonė turės remtis kompetentingos valdžios institucijos, atsakingos už rizikų nacionaliniam saugumui įvertinimą, atlikto tyrimo išvadomis.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti Tarybos bendrajam požiūriui.

Tęsiant tolimesnes derybas (su EP) būtina išsaugoti pasiektas išimtis ir stengtis, kad neišsipildytų šios rizikos:

Pasiūlymo nuostatos dėl skirtingų geležinkelių transporto sistemų specifikos ir išsivystymo sudėtinga taikyti vienodai ir bent jau artimoje perspektyvoje kai kuriais atvejais kelia rimtų abejonių, ar nauji reikalavimai leis pasiekti visaapimančią, geresnę infrastruktūros valdymo efektą.

Infrastruktūros valdytojai galės veikti valstybei jautriose srityse savarankiškai be strateginio valstybės vertinimo ir įsikišimo, tai gali išbalansuoti jautresnes, su geležinkelių infrastruktūros naudojimu susijusias transporto sistemas ir neigiamai paveikti susijusius transporto rinkos dalyvius.

Nors reglamentas ir numato reikalavimą reglamento įgyvendinimo procedūras skaitmenizuoti, numatomų procedūrų nauda Lietuvai nėra neaiški, kadangi jų gausa, kaip ir pati skaitmenizacija neabejotinai sukels

papildomą administracinę naštą ir generuos administravimo kaštus, kurie gali naudą nusverti. Tikėtina, jog didžiausias poveikis nacionaliniams biudžetams numatomas per pirmuosius 5 metus dėl būtinų IT investicijų. Visgi, ilgalaikėje perspektyvoje tikimasi, kad pasiūlymu vežėjų vykdomos operacijos galiausiai bus palengvintos.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos kuria iš dalies keičiama Direktyva 92/106/EEB dėl paramos sistemos intermodaliniam krovinių transportavimui ir keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2020/1056 dėl išorinių kaštų taupymo apskaičiavimo ir suvestinių duomenų generavimo – Pažangos ataskaita

Klausimo esmė:

Pasiūlymu siūloma iš dalies pakeisti šiuo metu galiojančią direktyvą, siekiant toliau skatinti krovinių transporto perėjimą nuo kelių prie aplinkai nekenksmingesnių transporto rūšių, tokių kaip geležinkeliai, vidaus vandenų keliai ir trumpųjų nuotolių laivyba, siekiant sumažinti išorines transporto išlaidas. Sąjungos transporto sistema.

Siekiant šio tikslo, pasiūlyme nustatoma bendra paramos sistema, skirta įvairiarūšio transporto, visiškai arba iš dalies vykdomam Sąjungos teritorijoje, įsisavinimui. Svarbiausia, kad jame nustatomos specialios paskatos, skatinančios kombinuoto transporto, apibrėžiamo kaip intermodalinio transporto dalis, kuri sutaupo tam tikrą išorinių sąnaudų lygį, konkurencingumą.

Kombinuoto transporto direktyvoje taip pat siūloma iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (eFTI), kad eFTI platformos galėtų apskaičiuoti išorines sąnaudas ir generuoti apibendrintus duomenis, kad būtų galima geriau stebėti, taip pakeisdamos popierinius dokumentus.

Pasiūlymas yra trečiasis bandymas iš dalies pakeisti 1992 m. direktyvą, kuri laikoma pasenusia ir ribota. 1998 m. ir 2017 m. Komisijos pasiūlymai dėl teisės akto peržiūros vėliau buvo atšaukti.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti pažangos ataskaitai.

Susirūpinimą kelia kai kurių šalių mėginimai direktyvoje mažinti įsipareigojimus. Siekiant sukurti vieningą, efektyviai veikiančią intermodalinio krovinių transporto sistemą ES lygiu, direktyvoje turėtų būti numatyta kuo daugiau unifikuotų ir valstybės nares įpareigojančių reikalavimų vystyti intermodalinio transporto tinklą, vykdančių kombinuoto transporto operacijas. Krovinių vežimas kombinuotu transportu gali likti susiskaldęs ir atitinkamai nepatrauklus vežėjams.

Įvertinant tai, kad Lietuvoje kombinuoto transporto operacijos nėra skatinamos, priešingai, nei didžiosios valstybės, kurios turi skatinimo sistemas ir papildomi įsipareigojimai joms nereikalingi, Lietuva gali palaikyti eFTI platformos privalomą naudojimą, taip pat įpareigojimą valstybėms narėms pasitvirtinti nacionalinę politikos sistemą.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 96/53/EB, nustatančią tam tikrų Bendrijoje važinėjančių kelių transporto priemonių didžiausius leidžiamus matmenis važiuojant nacionaliniu ir tarptautiniu eismu ir didžiausią leidžiamą masę tarptautinio eismo metu – Pažangos ataskaita

Klausimo esmė:

Pasiūlymo tikslas - užtikrinti laisvą sunkiasvorių transporto priemonių iki 44 tonų judėjimą Sąjungos teritorijoje, skatinti alternatyviais degalais varomų ir nulinės emisijos sunkiasvorių transporto priemonių naudojimą, siekiant žalinti krovinių transportą.

Pagal galiojančios direktyvos nuostatas virš 40 t. svorio transporto priemonės valstybė narė gali leisti naudoti tik savo teritorijoje. Tokiu būdu sudaromos nevienodos sąlygos skirtingų šalių vežėjams.

Alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms leidžiama padidinti svorį iki 1 t. ir nulinės emisijos - iki 4 t., tačiau maksimalus leistinas svoris neturi viršyti 46 t. Numatyta išimtis, pagal kurią nuo 2035 metų maksimalus 44 t. svoris išlieka tik nulinės emisijos transporto priemonėms.

Šiuo metu pasiūlyme siūloma 42 t. penkiaašes ir 44 t. šešiaašes sunkiasvores transporto priemonės naudoti tik intermodalinėse operacijose ir bent jau TEN-T pagrindiniame tinkle. Numatyta galimybė papildomai pridėti dar papildomas dvi tonas, tačiau tam turi būti priimtas valstybės narės sprendimas.

Taip pat siūloma Komisijai sutikus, valstybėms narėms taikyti išimtis, leisti apriboti virš 40 t. svorio transporto priemonių naudojimą savo teritorijoje, jeigu daromas neigiamas poveikis kelių infrastruktūrai, jų eismo saugumui, kitoms transporto rūšims, aplinkai.

EMS (autotraukiniai) leidžiama važiuoti tarptautiniame eisme, tačiau tik jeigu pati valstybė narė nusprendžia leisti.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti pažangos ataskaitai.

Lietuva palaiko svorio padidinimą alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms ir nulinės emisijos.

Lieka neišspręstas klausimas dėl sunkesnių iki 44 tonų transporto priemonių junginių judėjimo ES teritorijoje, kadangi tam kol kas negali pritarti reikšminga dalis valstybių narių. Lietuva palaiko šiuo metu esančias pasiūlyme nuostatas, pagal kurias siūloma 42 t. penkiaašes ir 44 t. šešiaašes sunkiasvores transporto priemonės naudoti tik intermodalinėse operacijose.

Susirūpinimą ir toliau kelia direktyvoje numatytas Europos modulinų sistemų (EMS) panaudojimas tarptautiniame eisme. Pirmiausiai, pasiūlyme neįvertintas Europos modulinų sistemų poveikis kelių saugumui, kelių infrastruktūrai, aplinkai, sąveikavimui su kitų rūšių transporto sistemomis. Lietuva siūlo apriboti EMS naudojimą tik tarp intermodalinių terminalų.

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl keleivių teisių multimodalinių kelionių kontekste – Pažangos ataskaita

Klausimo esmė:

Multimodalinių kelionių pasiūlymu siekiama sukurti teisinę sistemą, pagal kurią būtų nustatyti atitinkami įvairių kelionių paslaugų teikėjų, dalyvaujančių daugiarūšio transporto kelionėse, įsipareigojimai ir įsipareigojimai.

Pagrindinės Reglamento projekto nuostatos:

- keleivių nediskriminavimo transporto sąlygų ir bilietų suteikimo atžvilgiu užtikrinimas;
- minimalios ir tikslios informacijos teikimas keleiviams prieinama forma ir laiku;
- nustatyti keleivių teisės kelionės sutrikimo atveju, ypač dėl to, kai nepavyksta susisiekti skirtingomis transporto rūšimis;
- neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų nediskriminavimo ir pagalbos teikimo jiems užtikrinimas;
- paslaugų kokybės standartų apibrėžimas ir stebėseną;
- skundų nagrinėjimo taisyklės;
- bendrosios vykdymo taisyklės.

ES keleivių teisių teisės aktuose jau yra nustatyti keleivių, keliaujančių oro, geležinkelių, jūrų ir vidaus vandens keliais bei miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų keliais, apsaugos standartai. Šiuo pasiūlymu siekiama papildyti jau galiojančias taisykles užtikrinant, kad keleiviams būtų taikomas panašus apsaugos lygis, kai jie kelionės metu keliauja įvairiarūšiu transportu.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti pažangos ataskaitai.

d) Pasiūlymas dėl direktyvos dėl uždraudimo vairuoti Sąjungos mastu – Pažangos ataskaita

Klausimo esmė:

Pasiūlymo tikslas - sukurti Sąjungos sistemą, tam tikrais atvejais (t.y. vairavimas esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotikų, greičio viršijimas virš 30 km gyvenvietėse ir virš 50 km ne gyvenvietėse elgesys, pažeidžiant kelių eismo taisykles, kuris sukėlė mirtį arba sunkų kūno sužalojimą) sudarančią galimybę uždrausti vairuoti Sąjungos mastu, kad būtų užkirstas kelias santykiniam sunkių kelių eismo

taisyklių pažeidėjų, nerezidentų nebaudžiamumui. Komisija pasiūlymą priėmė, kaip kelių saugumo paketo dalį.

Lietuvos pozicija:

Siūloma pritarti pažangos ataskaitai.

Pažymėtina, kad kol kas lieka iki galo neišspręstas klausimas dėl skirtingų teisių atėmimo tipų skirtumų pagal nacionalinę sistemą ir kaip praktiškai įgyvendinti direktyvą, kai tam tikros Komisijos pasiūlyme apibrėžtų teisių atėmimo rūšys nenumatytos (pavyzdžiui, kai kuriose valstybėse narėse licencija negali būti atimta, o tik sustabdyta). Taip pat bus sprendžiamas klausimas dėl baudos taškų sistemos įtraukimo, taip pat kurios valstybės narės norėtų į direktyvą įtraukti papildomų pažeidimų rūšių, pavyzdžiui, vairuotojo atsisakymą pasitikrinti alkoholio ar narkotikų testą arba vairavimą neturint teisės. Be to, kai kurios delegacijos mano, kad abipusio pripažinimo mechanizmas turėtų būti taikomas ir vairuotojo pažymėjimui, ir teisei vairuoti.

Tarybos išvada dėl Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos 04/2024 dėl ES pastangų siekiant saugaus kelių eismo tikslų - Tvirtinimas

Klausimo esmė:

2024 m. kovo 12 d. Europos Audito Rūmai paskelbė savo specialiąją ataskaitą Nr. 04/2024 „ES kelių eismo saugos tikslų siekimas – laikas pagreitinoti“.

Taryba išvadose ataskaitą vertina palankiai, joje išsamiai nagrinėjama dabartinė kelių eismo saugumo padėtis ir tendencijos Europos Sąjungoje, įpusėjus 2021–2030 m. laikotarpiui. Išvadose palankiai vertinama kai kurių VN pažanga siekiant savo tikslo iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių keliuose ir sunkiai sužalotų žmonių skaičių, tačiau pripažįstama, kad dabartinės bendros VN pažangos nepakanka šiems tikslams pasiekti. Komisija apgailestauja, kad progresas ne toks greitas, koks norėtųsi.

Ataskaitoje išreiškiamas nerimas dėl didelio pėsčiųjų, dviratininkų, variklinių dviračių, e-paspartukų naudotojų žuvusiųjų skaičiaus kelių eismo įvykiuose tiek mieste, tiek kaime, kad pavojingas elgesys kelyje ir toliau yra pagrindinė avarijų priežastis, ypač greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, išsiblaškyimas ar pavargimas vairuojant ir vairavimas neprisisegęs saugos diržo, vaiko tvirtinimo sistemos naudojimas arba apsauginė įranga.

Atsižvelgta į neseniai priimtus reglamentus, turinčius įtakos automatizuotoms transporto priemonėms, ir prašoma Komisijos tęsti darbą, taip pat įtraukiant techninius reglamentus visiškai automatizuotoms transporto priemonėms, gaminamoms neribotomis serijomis, kuriose dėmesys skiriamas saugiam ir integruotam šių transporto priemonių įvežimui į ES kelius.

Įvertintos Komisijos pastangos pateikti techninius reikalavimus elektra varomiems asmeninio judėjimo įrenginiams (mikromobilumo įrenginiams), kuriuos naudoja vis didesnė eismo dalyvių grupė, dėl ko miršta ir sužeidžiama vis daugiau žmonių. Pripažįstama, kad valstybėse narėse labai skiriasi požiūris ir reglamentavimas, susijęs su šiais prietaisais, kuriais siekiama geriau apsaugoti aktyvius ir pažeidžiamus eismo dalyvius.

Lietuvos pozicija:

Pritarti siekiui patvirtinti Tarybos išvadą.

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 188620589, Gedimino pr. 17, 01103 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS POZICIJŲ DĖL KLAUSIMŲ, SVARSTOMŲ EUROPOS SĄJUNGOS TRANSPORTO, TELEKOMUNIKACIJŲ IR ENERGETIKOS TARYBOS POSĖDYJE
Dokumento registracijos data ir numeris	2024-06-11 Nr. 2-1978
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	–
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Marius Skuodis, Susisiekimo ministras, Vadovybė
Sertifikatas išduotas	MARIUS SKUODIS, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2024-06-11 15:54:11 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2024-06-11 15:54:17 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-A, Asmens dokumentu israsymo centras prie LR VRM LT
Sertifikato galiojimo laikas	2023-05-25 09:15:18 – 2026-05-24 09:15:18
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "DBSIS, Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, į.k.188774822 LT", sertifikatas galioja nuo 2022-05-19 16:48:06 iki 2025-05-18 16:48:06
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	2
Pagrindinio dokumento priedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	DBSIS, versija 3.5.77.2
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2024-06-12 08:10:50)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2024-06-12 08:10:50 DBSIS