



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 teisingumo
ministerijai

I

Nr.

Nr.

DĖL DOKUMENTŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS PASITARIMUI VIZAVIMO DĖL KREIPIMOSI Į EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMĄ

Vadovaudamasis Europos Sąjungos reikalų koordinavimo taisyklių (2018 m. gruodžio 27 d. Lietuvos respublikos Vyriausybės nutarimo Nr. 1375 redakcija) 128 punktu pritariu Teisingumo ministerijos parengtam Lietuvos Respublikos pozicijos dėl kreipimosi į Europos Sąjungos Teisingumo teismą su prašymu iš dalies panaikinti Reglamentą (ES) 2020/1054, Reglamentą (ES) 2020/1055 ir Direktyvą (ES) 2020/1057 (Mobilumo paketas) projektui, taip pat Lietuvos Respublikos Vyriausybės rezoliucijos, kuria siūloma pritarti kreipimuisi į Teisingumo Teismą, projektui.

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos pozicijos projektas (8 puslapiai);
2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės rezoliucijos projektas (1 puslapis)

Susisiekimo ministras

Jaroslav Narkevič

L I E T U V O S R E S P U B L I K O S P O Z I C I J A
DĖL KREIPIMOSI Į EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMĄ SU PRAŠYMU IŠ
DALIES PANAIKINTI REGLAMENTĄ (ES) 2020/1054, REGLAMENTĄ (ES) 2020/1055 IR
DIREKTYVĄ (ES) 2020/1057 (MOBILUMO PAKETAS)

Kreipimosi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą aplinkybės

2020 m. liepos 9 d. priimti šie Europos Sąjungos teisės aktai: 1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1055, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 1071/2009, (EB) Nr. 1072/2009 ir (ES) Nr. 1024/2012, siekiant juos suderinti su pokyčiais kelių transporto sektoriuje; 2) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniaisiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais; 3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2020/1057, kuria nustatomos konkrečios su direktyva 96/71/EB ir direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės ir iš dalies keičiami direktyva 2006/22/EB, kiek tai susiję su vykdymo užtikrinimo reikalavimais, ir reglamentas (ES) Nr.1024/2012 (toliau kartu vadinami – Mobilumo paketu).

Atskiros šių Sąjungos teisės aktų nuostatos dėl privalomo transporto priemonės grąžinimo į įsisteigimo valstybę, kabotažo ribojimų, vairuotojų komandiravimo ir poilsio taisyklių įsigaliojimo, kai nėra užtikrinta atitinkama infrastruktūra, neatitinka toliau apibūdintų Lietuvos Respublikos politinių ir ekonominių interesų bei turės neigiamos įtakos Lietuvos verslui. Atsižvelgiant į tai, tikslinga ginčyti Mobilumo paketo teisėtumą bei siektinepalankių Lietuvai Sąjungos teisės aktų nuostatų panaikinimo. Teisminio proceso inicijavimas Europos Sąjungos Teisingumo Teisme (toliau – ESTT) teikiant ieškinį dėl ES teisės aktų panaikinimo yra teisinė priemonė, numatyta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau - SESV) 263 straipsnyje. Lietuvos Respublikos institucijos jau pasinaudojo kitomis galimybėmis pateikti pastabas Sąjungos institucijoms dėl teisėkūros pasiūlymų, tačiau į jas neatsižvelgta.

Palankaus ESTT sprendimo atveju ginčijamos Mobilumo paketo nuostatos būtų panaikintos nuo ES teisės aktų įsigaliojimo momento, o taip pat Lietuva įgytų naują derybinę poziciją dėl šių ES teisės aktų peržiūros. Nepalankaus teismo sprendimo atveju neigiamų pasekmių dėl teismo proceso inicijavimo

nenumatoma (atstovavimą teisme užtikrins Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, o bylinėjimosi išlaidos šios rūšies bylose kitoms proceso šalims neperkeliamos).

Atskiros Mobilumo paketo nuostatos taip pat turės neigiamos įtakos kitų valstybių narių interesams¹ (pavyzdžiui, Lenkijos, Latvijos, Estijos, Vengrijos, Rumunijos, Bulgarijos, Kipro, Maltos), todėl tikėtina, kad jos taip pat teiks savarankiškus ieškinius arba įsitrauks į kitų valstybių narių pradėtą teisminį procesą ESTT.

Bylos reikšmė Lietuvai ir pagrindiniai motyvai, dėl kurių teikiamas ieškinys

Lietuvos transporto sektoriaus įmonių didžiąją veiklos dalį sudaro vežimo operacijos kitose valstybėse narėse. Virš 40 tūkst. Lietuvoje registruotų sunkvežimių kasdien vykdo tarptautinius krovinių pervežimus. Lietuvos vežėjų tarptautinio krovinių vežimo dalis visame Lietuvos vežėjų krovinių transporte yra didžiausia ES (91,8 proc. pervežimų yra tarptautinis krovinių vežimas ir tik apie 8 proc. vietinis krovinių vežimas). Lietuvoje skaičiuojamas vienas didžiausių sunkvežimių parkų pagal gyventojų skaičių, o bendrai transporto sektoriuje Lietuvoje dirba apie 160 tūkst. žmonių. Taigi, Mobilumo paketo taisyklės turės reikšmingą poveikį Lietuvos interesams.

Prognozuojamo sprendimo šioje byloje poveikis Lietuvos Respublikos interesams įvertintas pagal 2016 m. gegužės 10 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės Europos Sąjungos komisijos protokoliniu sprendimu Nr. 239 patvirtintą Pavyzdinį Europos Sąjungos Teisingumo Teisme svarstomų bylų svarbos Lietuvai nustatymo kriterijų ir Lietuvos Respublikos pozicijos formulavimo gairių sąrašą (toliau – Sąrašas). Nustatyta, kad ieškinių teikimas yra tikslingas, kadangi būsimas sprendimas atitinka Sąrašo 5, 6, 7, 8, 11 punktuose nurodytas aplinkybes, turinčias įtaką Lietuvos Respublikos interesams.

Poveikis ES politikos prioritetams ir jų įgyvendinimui Lietuvoje. Mobilumo paketo nuostata dėl privalomo transporto priemonės gražinimo į įsisteigimo vietą neatitinka Europos žaliojo kurso tikslų ir siekio užtikrinti, kad ES iki 2050 metų taptų neutralizuoto poveikio klimatui regionu, kuriam pritarė Europos Vadovų Taryba. Nustačius pareigą gražinti sunkvežimį gali sumažėti transporto sistemos veiksmingumas ir padidėti nereikalingas išmetamųjų teršalų kiekis, tarša ir spūstys. Todėl Lietuvos Respublikos ieškiniu turi būti siekiama Sąjungos veiksmų transporto sektoriuje suderinamumo su kitomis Sąjungos politikos kryptimis, pavyzdžiui, aplinkos apsaugos. Su klimato kaita ir aplinkos apsauga susijusios priemonės yra grindžiamos solidarumo principu ir siekiant įgyvendinti su tuo susijusius bendrus tikslus privalu užtikrinti Sąjungos prioritetų suderinamumą. Kitu atveju, Lietuva ir kitos valstybės

¹ Mobilumo paketo poveikis periferinėms valstybėms akcentuojamas Leuven'o universiteto atliktoje studijoje, <https://www.tmluven.be/en/project/linava>.

narės negalės užtikrinti nacionalinių priemonių atitikties Sąjungos klimato kaitos ir aplinkos apsaugos prioritetams.

Poveikis ES teisės sistemos raidai. Mobilumo paketo nuostatos dėl privalomo transporto priemonės gražinimo į įsisteigimo vietą, kabotažo ribojimo ir darbuotojų komandiravimo taisyklių turės įtakos ne tik transporto sektoriaus reglamentavimui, bet ir bendrai vidaus rinkos teisinės sistemos raidai. Nurodytos taisyklės riboja vidaus rinkos laisvių (įsisteigimo laisvės, darbuotojų judėjimo ir laisvės teikti paslaugas) taikymą transporto srityje, keičia požiūrį į konkurenciją vidaus rinkoje. Todėl Lietuvos Respublikos pozicija turi būti siekiama skatinti vienodą požiūrį į vidaus rinkos veikimą visose Sąjungos politikos srityse, užkertant kelią vidaus rinkos segmentavimui, skirtingam vidaus rinkos laisvių ir konkurencijos taisyklių aiškinimui ir taikymui atskirose Sąjungos politikos srityse.

Poveikis ES teisės akto teisėtumui ir galiojimui. Lietuvos Respublikos pozicija turi būti siekiama išvengti ES teisės aktų taikymo tais atvejais, kai yra abejojama jų teisėtumu. Lietuvos institucijos nuosekliai teisėkūrinio proceso metu įvairiomis priemonėmis ir būdais prieštaravo aptartoms Mobilumo paketo nuostatomis. Todėl įvertinus Lietuvos institucijų pozicijas teisėkūros procese ir siekiant išvengti neigiamų pasekmių Lietuvai taikant atskiras Mobilumo paketo nuostatas, reikėtų teikti ieškinį dėl ES teisės aktų panaikinimo. Teismas įvertins ginčijamų ES teisės aktų teisėtumą, be kita ko, Lietuvos institucijų argumentus, bei nuspręs dėl aptartų Mobilumo paketo teisės aktų ar atskirų jų nuostatų galiojimo.

Poveikis Lietuvos ūkio subjektų konkurencingumui ir teisėtiems interesams. Lietuvos Respublikos pozicija siekiama užtikrinti, kad Lietuvos ūkio subjektai nepatirtų diskriminavimo, nelygių konkurencijos sąlygų ir Lietuvos ūkio subjektams nebūtų taikomi nepagrįsti ir neproporcingi reikalavimai, kuriais siekiama panaikinti jų konkurencinį pranašumą vieningoje ES rinkoje. Mobilumo paketo nuostatos dėl privalomo transporto priemonės gražinimo į įsisteigimo vietą, kabotažo ribojimo bei darbuotojų komandiravimo ir atnaujintų kasdienio bei kassavaitinio poilsio taisyklių įsigaliojimo datos, Lietuvos transporto sektoriaus įmonių ir jas atstovaujančių organizacijų teigimu, dirbtinai perskirstys krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis rinką, apribos Lietuvos vežėjų verslo galimybes kitose valstybėse narėse, kas nulems neigiamą įtaką jų užimamai rinkos daliai. Taigi, dėl įvedamų apribojimų Lietuvos krovinių transporto sektorius patirs ekonominius praradimus.

Poveikis valstybės finansams. Lietuvos Respublikos pozicija turi būti siekiama apsaugoti Lietuvos Respublikos finansinius interesus, išsaugant planuojamas biudžeto pajamas bei užtikrinant, kad nedidėtų biudžeto išlaidos. Atliktos studijos² skaičiavimais Lietuvos transporto sektorius patirs praradimus,

² Baltic Institute for Research and Development studija „Lietuvos krovinių vežimo automobiliais sektoriaus konkurencingumo ekonominė analizė. Tyrimo ataskaita“, http://www.linava.lt/wp-content/uploads/2019/10/BIRD_LINAVA_GALUTINE_ATASKAITA_20191206.pdf.

kurie labiausiai paveiks smulkias įmones. Prognozuojama, kad be darbo gali likti beveik 35 tūkstančiai šiame sektoriuje dirbančių asmenų, kurių nedarbo išmokoms gali pririnkti 111 mln. EUR (padidėjusios biudžeto išlaidos). Galimi biudžeto pajamų praradimai 102 mln. EUR (sumažėjusios biudžeto įplaukos). Prognozuojamas neigiamas poveikis šalies ekonomikai galėtų siekti 1,6 proc. BVP.

Ieškinio pagrindai ir argumentai

Grįsdama ieškinį Lietuvos Respublika remsis šiais pagrindais.

1. Reglamento (ES) 2020/1055, 1 straipsnis, kuriuo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnio 1 dalies b punktas, nustatantis, jog „*įmonė turi <...> organizuoti savo transporto priemonių parko veiklą taip, kad būtų užtikrinta, jog įmonės turimos transporto priemonės, kurios naudojamos tarptautiniam krovinių vežimui, grįžtų į vieną iš veiklos centrų toje valstybėje narėje ne vėliau kaip per aštuonias savaites nuo išvažiavimo iš jos*” prieštarauja:
 - SESV 26 straipsnyje nustatytam siekiui kurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą, bei SESV 49, 56 straipsniams, kadangi juo nustatomas reguliavimas, ribojantis vidaus rinkos laisvių taikymą vienoje iš Sąjungos politikos sričių, sukuriant precedentą taikyti skirtingą požiūrį į vidaus rinkos laisves atskirose Sąjungos politikos srityse;
 - Sąjungos solidarumo principui ir pareigai užtikrinti Sąjungos transporto politikos priemonių suderinamumą su kitomis Sąjungos politikos kryptimis, konkrečiai, aplinkos politikos klimato kaitos kryptimi;
 - SESV 91 straipsnio 2 daliai, pagal kurią patvirtinant priemones taikytinas tarptautiniam transportui turi būti atsižvelgiama į atvejus, kai tokių priemonių taikymas gali turėti didelės įtakos gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, kadangi Sąjungos geografiniuose pakraščiuose esančių valstybių narių vežėjai neigiamai bus paveikti labiau nei Sąjungos geografiniame centre esančių valstybių narių vežėjai (dėl ilgesnio nuvažiuojamo atstumo ir dėl to patiriamų papildomų kaštų);
 - SESV 91 straipsnio 1 dalyje nustatyti teisėkūros procedūrai, nes Komisija neatliko aptartos nuostatos poveikio vertinimo, dėl to tinkamai neįvertino poveikio vidaus rinkai, konkurencijai ir aplinkai bei klimato kaitai;
 - Proporcingumo principui, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė ginčijamas nuostatas neturėdamas pakankamai informacijos apie galimą priimamų priemonių poveikį, todėl jis

- negalėjo laikytis pareigos išnagrinėti, ar šios priemonės atitinka proporcingumo principą, t. y. ar jos yra tinkamos siekiamiems tikslams įgyvendinti ir neviršija to, kas būtina jiems pasiekti;
- SESV 94 straipsniui, nes Komisija neatsižvelgė į Sąjungos geografiniuose pakraščiuose esančių valstybių narių vežėjų ekonominę padėtį nustatant gabenimo sąlygas.
2. Reglamento (ES) 2020/1055, 2 straipsnis, kuriuo keičiamas Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnis, įterpiant 2a dalį, nustatant, jog „*Vežėjams neleidžiama atlikti kabotažo operacijų ta pačia transporto priemone arba – transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone toje pačioje valstybėje narėje keturias dienas po kabotažo operacijos, atliktos toje valstybėje narėje, pabaigos*” prieštarauja:
- SESV 96 straipsnio 1 dalyje nustatytam draudimui Sąjungoje atliekamoms transporto operacijoms taikyti sąlygas, susijusias su koku nors apsaugos elementu, iš kurio galėtų turėti naudos konkrečios įmonės, kadangi juo nustatoma taisyklė sauganti atskirų valstybių narių rinkas nuo kitų valstybių narių vežėjų, besinaudojančių vidaus rinkos laisvėmis, teikiamų paslaugų ir konkurencijos.
 - SESV 49, 56 straipsniams ir nediskriminavimo principui, kadangi paslaugų vykdymo valstybėje narėje įsisteigusiems vežėjams, teikiantiems analogiškas paslaugas, atitinkami operacijų skaičiaus ribojimai taikomi nebus. Kitaip tariant, su asmenimis, kurie yra panašioje situacijoje, bus elgiamasi skirtingai.
 - SESV 91 straipsnio 2 daliai, pagal kurią patvirtinant priemonės taikytinas tarptautiniam transportui turi būti atsižvelgiama į atvejus, kai tokių priemonių taikymas gali turėti didelės įtakos gyvenimo ir užimtumo lygiui tam tikruose regionuose, kadangi Sąjungos geografiniuose pakraščiuose esančių valstybių narių vežėjai neigiamai bus paveikti labiau nei Sąjungos geografiniame centre esančių valstybių narių vežėjai.
 - SESV 91 straipsnio 1 dalyje nustatyti teisėkūros procedūrai, nes Komisija neatliko aptartos nuostatos poveikio vertinimo, dėl to tinkamai neįvertino poveikio vidaus rinkai ir konkurencijai;
 - Proporcingumo principui, nes Sąjungos teisės aktų leidėjas priėmė ginčijamas nuostatas neturėdamas pakankamai informacijos apie galimą priimamų priemonių poveikį, todėl jis negalėjo laikytis pareigos išnagrinėti, ar šios priemonės atitinka proporcingumo principą, t. y. ar jos yra tinkamos siekiamiems tikslams įgyvendinti ir neviršija to, kas būtina jiems pasiekti.
3. Direktyvos (ES) 2020/1057, 1 straipsnio, kuriuo nustatomas reikalavimas taikyti (arba netaikyti) darbuotojų komandiravimo taisykles, atsižvelgiant į vežimo operacijos pobūdį, nuostatos prieštarauja:

- Vienodo požiūrio principui, kadangi vien dėl vežimo operacijos pobūdžio darbuotojams taikomos skirtingos taisyklės ir garantijos, t. y. su jais elgiamasi skirtingai, nors jų vykdomo darbo pobūdis yra panašus.
- SESV 91 straipsnio 1 dalyje nustatyta teisėkūros procedūrai, nes Komisija neatliko aptartos nuostatos poveikio vertinimo, ypač tuo požiūriu, jog ne visoms tarptautinio vežimo operacijoms bus taikomos komandiravimo taisyklės, tinkamai neįvertinus šiam sektoriui būdingo didelio darbo judumo, poveikio vidaus rinkai ir konkurencijai;

Be to, 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/957, kuria iš dalies keičiama Direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (toliau – Direktyva 2018/957), 3 straipsnio 3 dalis įtvirtina, kad ši direktyva kelių transporto sektoriui taikoma nuo teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamos Direktyvos 2006/22/EB nuostatos dėl vykdymo užtikrinimo reikalavimų ir nustatomos konkrečios su Direktyva 96/71/EB ir Direktyva 2014/67/ES susijusios kelių transporto vairuotojų komandiravimo taisyklės, taikymo pradžios dienos. Direktyvos 2018/957 15 konstatuojamojoje dalyje taip pat numatyta, kad tarptautinio kelių transporto sektoriui būdingas didelis darbo judumas, todėl šios direktyvos įgyvendinimas tame sektoriuje kelia ypatingų teisinių klausimų ir sunkumų; šie aspektai turi būti išnagrinėti judumo dokumentų rinkinyje nustačius konkrečias kelių transportui skirtas taisykles, be kita ko, skirtas kovai su sukčiavimu bei piktnaudžiavimu sugriežtinti. Lietuva derybose dėl 2016 m. kovo 8 d. Europos Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje nuosekliai pasisakė už balansą tarp darbuotojų apsaugos ir laisvės teikti paslaugas, taip pat buvo pasisakoma už susitarimą dėl specialių priemonių kelių transporto sektoriaus darbuotojams, įvertinant šiam sektoriui būdingą darbo mobilumą.

4. Reglamento (ES) 2020/1054, 3 straipsnis, kuris nustato jog Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimai (įskaitant ir jo 8 straipsnį, reglamentuojantį poilsio sąlygas) įsigalioja dvidešimtą dieną po akto paskelbimo (2020 m. rugpjūčio 20 d.) prieštarauja:
 - SESV 91 straipsnio 1 dalyje nustatyta teisėkūros procedūrai, nes Komisija neatliko su vairuotojų poilsio sąlygomis susijusios nuostatos poveikio vertinimo apgyvendinimo galimybių, transporto priemonių parkavimo, jų ir krovinių apsaugos aspektais;

- SESV 296 straipsnio antroje pastraipoje nustatyta pareiga motyvuoti, nes Komisija nepakankamai pagrindė numatytą Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio pakeitimų įsigaliojimo terminą be pereinamojo laikotarpio;
- bendradarbiavimo principui, kadangi valstybės narės pateikė Komisijai duomenis apie infrastruktūros poilsiai stygių, tačiau Komisija į tai neatsižvelgė, neįvertino galimybės taikyti pereinamojo laikotarpio nuostatų, ar nustatyti kitas nuostatas įgyvendinimui ir taikymui būtinas priemones.

Be to, 2019 m. kovo 11 d. viešai paskelbtame Europos Komisijos tyrime³ dėl vilkikų stovėjimo vietų Europos Sąjungos šalių greitkeluose nustatyta, kad Europos Sąjungos šalyse trūksta 100 000 saugių sunkvežimių stovėjimo vietų. Sunkvežimių stovėjimo aikštelės prie greitkelių yra perpildytos, sunkvežimiai stovi ant įvažiavimo ar išvažiavimo į automobilių stovėjimo aikšteles rampų dėl vietų trūkumo. Tai ypač pavojinga kelių eismo saugumui, vairuotojams sukelia daug nepatogumų, o krovinį savininkams kelia nerimą, nes šios stovėjimo aikštelės daugeliu atvejų nesuteikia jokios apsaugos nuo vagysčių.

Rengiant ieškinį ir kitus teismui teikiamus procesinius dokumentus nurodyti pagrindai gali būti keičiami, tikslinami, papildomi, atsižvelgiant į gynybinę strategiją ar atliktą teisės analizę, tačiau bet kuriuo atveju bus siekiama šioje pozicijoje apibrėžto tikslo ginčyti atitinkamų Mobilumo paketo teisės aktų ar atskirų jų nuostatų teisėtumą ir jų galiojimą.

Lietuvos Respublikos pozicijos derinimas

Lietuvos Respublikos Vyriausybės pozicija parengta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos prašymu, atsižvelgiant į Lietuvos institucijų derybines pozicijas dėl Mobilumo paketo teisėkūros procese bei neformalias valstybių narių diskusijas dėl teismo proceso inicijavimo Europos Sąjungos Teisingumo Teisme. 2020 m. rugpjūčio 4 d. įvyko pasitarimas pozicijos projektui aptarti, kuriame dalyvavo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos, Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Lietuvos Respublikos užsienio reikalų ministerijos, Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos atstovai. Pagal institucijų pastabas patikslinta Lietuvos Respublikos pozicija teikiama Lietuvos Respublikos Vyriausybei pritarti.

³ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-study-on-safe-and-secure-parking-places-for-trucks.pdf>

Lietuvos Respublikos pozicijos rengėjas

Lietuvos Respublikos poziciją parengė Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Europos teisės departamento Atstovavimo ES teismuose skyriaus vyresnysis patarėjas Ričard Dzikovič (tel.: (8 5) 266 2939, el. paštas: r.dzikovic@tm.lt).



LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

REZOLIUCIJA

DĖL KREIPIMOSI Į EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMĄ SU PRAŠYMU IŠ DALIES PANAIKINTI REGLAMENTĄ (ES) 2020/1054, REGLAMENTĄ (ES) 2020/1055 IR DIREKTYVĄ (ES) 2020/1057 (MOBILUMO PAKETAS)

Nr.
Vilnius

Pritarti Lietuvos Respublikos kreipimuisi į Europos Sąjungos Teisingumo Teismą ir kitų procesinių veikslių atlikimui pagal pridedamą poziciją dėl Reglamento (ES) 2020/1054, Reglamento (ES) 2020/1055 ir Direktyvos (ES) 2020/1057 (Mobilumo paketas) dalinio panaikinimo.

Ministras Pirmininkas

Saulius Skvernelis

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 188620589, Gedimino pr. 17, 01505 Vilnius
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL DOKUMENTŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS PASITARIMUI VIZAVIMO DĖL KREIPIMOSI Į EUROPOS SĄJUNGOS TEISINGUMO TEISMĄ
Dokumento registracijos data ir numeris	2020-08-19 Nr. 2-4148
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2020-08-19 Nr. 6R-9581
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Jaroslav Narkevič, Susisiekimo ministras, Vadovybė
Sertifikatas išduotas	JAROSLAV,NARKEVIČ LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2020-08-19 16:03:37 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2020-08-19 16:03:55 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2019-08-22 10:32:03 – 2024-08-20 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k.188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2018-12-27 13:55:24 iki 2021-12-26 13:55:24 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avilys, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, į.k. 188604955 LT", sertifikatas galioja nuo 2019-09-25 15:37:33 iki 2022-09-24 15:37:33
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	2
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Dokumentų valdymo sistema Avilys, versija 3.5.28.1
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2020-08-19 16:34:00)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2020-08-19 16:34:00 Dokumentų valdymo sistema Avilys