LIETUVOS RESPUBLIKOS SPECIALIŲJŲ TYRIMŲ TARNYBA

Biudžetinė įstaiga, A. Jakšto g. 6, LT-01105 Vilnius,
tel. 0 706 63 335, el. p. dokumentai@stt.lt
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188659948

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai Į 2026-03-05 Nr. 2-800
E. pristatymo informacinė sistema

ANTIKORUPCINIO VERTINIMO IŠVADA
DĖL SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO (TAIS NR. 26-3029)

2026 m. d. Nr. 4-01-

Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba (toliau – Specialiųjų tyrimų tarnyba), vadovaudamasi Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo 8 straipsnio 5 dalies 2 ir 4 punktų nuostatomis, atliko Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 2, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 17[1], 25, 26, 29, 29[1] ir 33 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto Nr. 26-3029[1] (toliau – Projektas) antikorupcinį vertinimą.

Siekdami mažinti korupcijos rizikos veiksnių pasireiškimo tikimybę ir teisinio reguliavimo išsamumo, nuoseklumo, skaidrumo bei atsparumo korupcijai, dėl Projekto teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Kritinės antikorupcinės pastabos ir pasiūlymai:

1.1. *Projekto nuostatos gali sudaryti prielaidas papildomoms korupcijos rizikoms, neužtikrinti objektyvaus ir nešališko traktorių patikrinimo bei turėti neigiamos įtakos eismo saugumui*

Projekto 2 straipsnio 14 dalimi siūloma pakeisti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 2 straipsnio („Pagrindinės šio įstatymo sąvokos“) 71 dalį ir nustatyti, kad (pateikiame lyginamąjį keičiamų nuostatų variantą):

„71. Techninis patikrinimas kelyje (toliau – techninis patikrinimas) – policijos ir (ar) Lietuvos transporto saugos administracijos atliekamas netikėtas M_2, M_3, N_2, N_3, O_3, O_4 klasių transporto priemonių, T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, $T_{4.1b}$, $T_{4.2b}$, $T_{4.3b}$ ir T_5 kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausiasis projektinis greitis yra didesnis kaip 40

[1] Prieiga internetu: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAP/0244bcd018c111f1a9c8d1c199560a47?positionInSearchResults=1&searchModelUUID=14ad6097-a056-4926-bf66-45928885b706

km/h, techninės būklės, krovinio išdėstymo ir (ar) pritvirtinimo patikrinimas ~~kelyje~~. Techninį patikrinimą sudaro pradinis techninis patikrinimas kelyje ir esant pagrįstam poreikiui išsamesnis techninis patikrinimas**, kuris priklausomai nuo tikrinamos transporto priemonės rūšies, atliekamas** techninės apžiūros įmonėje **arba savivaldybės mero ar jo įgalioto savivaldybės administracijos direktoriaus nustatytoje vietoje**.“

Specialiųjų tyrimų tarnybos vertinimu, minėtos Projekto nuostatos svarstytinos dėl šių aspektų:

1.1.1. Pagal galiojančio Įstatymo nuostatas išsamesnis nurodytų transporto priemonių patikrinimas *yra atliekamas techninės apžiūros įmonėse*. Tuo tarpu pagal Projektu siūlomas nuostatas T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, $T_{4.1b}$, $T_{4.2b}$, $T_{4.3b}$ *ir* T_5 *kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausiasis projektinis greitis yra didesnis kaip 40 km/h* (toliau – traktoriai), techninės būklės, krovinio išdėstymo ir (ar) pritvirtinimo išsamesnis patikrinimas būtų atliekamas ne tokiose įmonėse, *o savivaldybės mero ar jo įgalioto savivaldybės administracijos direktoriaus nustatytoje vietoje*.

Nors, manytina, minėtos nuostatos siūlomos atsižvelgiant į tai, kad šalyje veikiančios techninės apžiūros įmonės neteikia traktorių techninės apžiūros paslaugų, atkreipiame dėmesį, kad Specialiųjų tyrimų tarnyba yra įgyvendinusi Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatyme nustatytas priemones[2], kurių metu identifikuotos (taip pat jas pagrindžiant praktiniais pavyzdžiais ir faktinėmis aplinkybėmis) korupcijos rizikos traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų techninės apžiūros srityje (pavyzdžiui, kad techninės apžiūros atliekamos nepakankamai patikrinus techninę būklę; egzistuoja galimybės subjektyviai vertinti technikos atitiktį nustatytiems reikalavimams; nepakankama techninės apžiūros veiklos kontrolė ir kt.). Svarbu yra tai, kad nustatytos korupcijos rizikos susijusios būtent su savivaldybės atstovų veikla ir techninės apžiūros procesų įgyvendinimu. Nors reaguojant į Specialiųjų tyrimų tarnybos išvadas traktorių techninę apžiūrą reglamentuojantys teisės aktai buvo tikslinami, korupcijos rizikos veiksniai, kad transporto priemonių techninę apžiūrą atliekančių savivaldybės darbuotojų kontrolė yra nepakankama ir nevykdoma, o taip pat jų atžvilgiu netaikomi jokie kvalifikaciniai reikalavimai, išlieka aktualūs.

[2] 2023-04-37 d. antikorupcinio vertinimo išvada Nr. 4-01-3541 „Dėl traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registravimo ir techninės apžiūros teisinio reglamentavimo“. Prieiga internetu: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/c5c92150e58411eda305cb3bdf2af4d8?positionInSearchResults=1&searchModelUUID=f6c972ee-d20f-4c5c-8490-bc4b6b7c496c; 2025-09-09 d. Korupcijos rizikos analizės išvada „Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų bei jų priekabų registravimo ir techninės priežiūros procesuose“. Prieiga internetu: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.stt.lt/data/public/uploads/2025/09/kra-isvada-traktoriai-siuntimui.pdf.

Atsižvelgiant į tai, kad, Specialiųjų tyrimų tarnybos vertinimu, galiojantys teisės aktai kol kas[3] neužtikrina objektyvaus ir nešališko šių funkcijų vykdymo, Specialiųjų tyrimų tarnyba minėtas Projekto nuostatas vertina kaip ydingas antikorupciniu požiūriu.

1.1.2. Įgyvendinant Projekte siūlomas nuostatas gali susidaryti situacija, kai policijai ir (ar) Lietuvos transporto saugos administracijai atlikus pradinį traktoriaus techninės būklės, krovinio išdėstymo ir (ar) pritvirtinimo patikrinimą, išsamesnio patikrinimo metu būtų nustatyti techninių reikalavimų neatitikties pažeidimai, kurių nenustatė (galimai ir veikdami neteisėtai) pagal galiojančius teisės aktus traktoriaus techninę apžiūrą „atlikę“ savivaldybės atstovai. Pagal Projekto nuostatas tokiais atvejais išsamesnis traktoriaus patikrinimas būtų atliekamas savivaldybės mero ar jo įgalioto savivaldybės administracijos direktoriaus nustatytoje vietoje ir, tikėtina, jį atliktų tas pats subjektas – savivaldybės atstovas. Specialiųjų tyrimų tarnybos vertinimu, tokiu atveju Projekto nuostatų įgyvendinimas sudarytų prielaidas pasireikšti papildomiems korupcijos rizikos veiksniams, nes, pavyzdžiui, tiek traktoriaus valdytojas, tiek jo techninę apžiūrą atlikęs ir išsamesnį patikrinimą atliekantis subjektas (savivaldybės atstovas) yra suinteresuoti, kad išsamesnio patikrinimo rezultatai neprieštarautų anksčiau atliktos techninės apžiūros rezultatams. Be to, Projekto nuostatos neužtikrintų objektyvaus ir nešališko šių funkcijų vykdymo.

1.1.3. Atkreipiame dėmesį, kad Projekto nuostatos susijusios su teisiniu reglamentavimu, kuris būtų *taikomas traktoriams, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose*.

Kadangi Projekto nuostatų įgyvendinimas neužtikrintų objektyvaus ir nešališko išsamesnio traktorių techninės būklės patikrinimo, tai gali turėti neigiamos reikšmės įstatymu saugomoms vertybėms (pavyzdžiui: eismo dalyvių sveikatai ir gyvybei).

2. Kitos antikorupcinės pastabos ir pasiūlymai:

2.1. *Projektu siūlomas teisinis reglamentavimas būtų taikomas tik motorinėms transporto priemonėms ir jų priekaboms, tačiau analogiškas reguliavimas nenumatomas kitoms transporto priemonėms, kurių techninės būklės kontrolė taip pat svarbi užtikrinant viešuosius visuomenės interesus*

Projekto 12 straipsniu siūloma Įstatymo 29 straipsnį („Motorinių transporto priemonių ir priekabų privalomoji techninė apžiūra ir techninė ekspertizė“) papildyti 1^1 dalimi ir nustatyti, kad:

„1^1. Nustačius, kad privalomoji techninė apžiūra buvo atlikta pažeidžiant nustatytus privalomosios techninės apžiūros atlikimo tvarkos reikalavimus arba atliekant techninės apžiūros įmonės vertinimą dėl akreditavimo šio įstatymo 29 straipsnio 4 dalyje nurodytam standartui nustatoma neatitiktis, kurios pašalinimui reikalingas išduotos privalomosios techninės apžiūros ataskaitos taisymas arba anuliavimas dėl galimai klaidingo kontrolės rezultato, techninės apžiūros įmonė,

[3]

išdavusi privalomosios techninės apžiūros ataskaitą, privalo nedelsdama imtis veiksmų, kad transporto priemonės valdytojas (savininkas) būtų informuotas apie tai, kad jo valdoma transporto priemonė gali kelti arba kelia grėsmę eismo saugumui, gali daryti arba daro kenksmingą (neigiamą) poveikį aplinkai.“

Projekto 12 straipsniu siūlomi Įstatymo 29 straipsnio 2 dalies pakeitimai (Projektu siūlomos nuostatos išskirtos pasvyruoju šriftu), kad:

„2. Šio įstatymo 25 straipsnio 6 ir 7*, 29 straipsnio 1*[1] dalyse nurodytais atvejais motorinių transporto priemonių, priekabų valdytojai privalo pateikti jas privalomajai neeilinei techninei apžiūrai. <...>“

Projektu siūlomų Įstatymo 29 straipsnio 1[1] ir 12 dalių nuostatų tikslas, kaip nurodo Projekto rengėjai, yra pašalinti teisinę spragą[4], nustatant teisinį reglamentavimą, kuris leistų, kilus pagrįstų abejonių dėl automobilių techninės apžiūros objektyvumo ir šių automobilių techninės būklės atitikties nustatytiems reikalavimams, įpareigoti transporto priemonių valdytojus (savininkus) pateikti transporto priemones neeilinei techninei apžiūrai, o to nepadarius – sudaryti teisines prielaidas panaikinti tokių transporto priemonių techninės apžiūros dokumentų galiojimą.

Specialiųjų tyrimų tarnyba atkreipia dėmesį, kad Projektu siūlomos nuostatos būtų taikomos tik motorinių transporto priemonių ir (ar) jų priekabų valdytojų atžvilgiu, tačiau nebūtų taikomos kitų transporto priemonių, kurioms taip pat taikomi techninės būklės atitikties nustatytiems reikalavimams reikalavimai, kurioms Įstatymu nustatyta prievolė atlikti privalomąją techninę apžiūrą ir kurių eksploatavimo saugumas taip pat svarbus užtikrinant viešuosius visuomenės interesus.

Atsižvelgdami į 1.1 pastaboje nurodytus Specialiųjų tyrimų tarnybos identifikuotus korupcijos rizikos veiksnius ir į tai, kad Projektu *nenumatomas* analogiškas teisinis reglamentavimas, kuris būtų taikomas ir kitų transporto priemonių (taip pat T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, $T_{4.1b}$, $T_{4.2b}$, $T_{4.3b}$ ir T_5 kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausiasis projektinis greitis yra didesnis kaip 40 km/h) atžvilgiu, siūlytume Projektą atitinkamai tobulinti.

2.3. *Projektas sudarytų sąlygas išsamesnio patikrinimo išlaidų naštą perkelti transporto priemonės valdytojui ar vairuotojui net ir tais atvejais, kai pirminio patikrinimo netikslumai ar*

[4] Projekto aiškinamajame rašte nurodyta, kad Specialiųjų tyrimu tarnybai 2023 m. atliekant ikiteisminį tyrimą dėl galimo kyšininkavimo ir prekybos poveikiu ikiteisminio tyrimo duomenys leido pagrįstai įtarti, kad tam tikrų automobilių techninės apžiūros buvo atliktos kontrolieriui už apžiūros atlikimą gavus nepagrįstą atlygį, dėl ko kilo pagrįstų abejonių dėl automobilių techninės apžiūros objektyvumo ir šių automobilių techninės būklės atitikties nustatytiems reikalavimams. Tačiau vėliau sekę šio konkretaus atvejo įvykai parodė teisinio reguliavimo spragas, kurios tokiais atvejais neleidžia pareikalauti, kad transporto priemonių valdytojai (savininkai) pateiktų transporto priemones neeilinei apžiūrai. Prieiga internetu: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/f7b2f01118c111f1a9c8d1c199560a47?jfwid=64pjfih3y.

klaidingi techninės apžiūros rezultatai galėjo atsirasti dėl patikrinimą atlikusių subjektų nesąžiningo elgesio ar netinkamo pareigų atlikimo

Projekto 14 straipsnio 3 dalimi siūloma pakeisti Įstatymo 33 straipsnio („Transporto priemonės priverstinis nuvežimas arba uždraudimas toliau važiuoti“) 9 dalį ir nustatyti, kad (pateikiame lyginamąjį variantą):

„9. Išlaidas, susijusias su išsamesnio techninio patikrinimo atlikimu ~~techninės apžiūros įmonėje~~, transporto priemonės trūkumų šalinimu, padengia transporto priemonės valdytojas ir (ar) vairuotojas.“

Projektu siūlomose Įstatymo 33 straipsnio 3 dalies nuostatose reglamentuojami neigiami pradinio techninio patikrinimo kelyje ir išsamesnio M2, M3, N2, N3, O3, O4 klasių transporto priemonių bei T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b, T4.3b, T5 kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausiasis projektinis greitis yra didesnis kaip 40 km/h, patikrinimo padariniai, t. y. draudimas toliau važiuoti, laikinas transporto priemonės registracijos dokumentų paėmimas, kol bus pašalinti nustatyti dideli ir (ar) pavojingi trūkumai, bei privalomosios techninės apžiūros dokumentų galiojimo panaikinimas. Atsižvelgiant į šių padarinių reikšmingumą, Įstatymo 33 straipsnio 9 dalies nuostata, kad transporto priemonės valdytojas ir (ar) vairuotojas padengia išlaidas, susijusias su išsamesnio techninio patikrinimo atlikimu, iš esmės gali būti laikoma pagrįsta tais atvejais, kai pirminio patikrinimo metu nustatyti trūkumai pasitvirtina.

Tačiau pažymėtina, kad nei Projektas, nei galiojantis Įstatymas nereglamentuoja, kas turėtų atlyginti išsamesnio techninio patikrinimo išlaidas tais atvejais, kai atlikus tokį patikrinimą paaiškėja, jog pirminio patikrinimo rezultatai, kurių pagrindu transporto priemonė buvo nukreipta atlikti išsamesnį techninį patikrinimą, buvo nepagrįsti, neobjektyvūs ar neteisingi. Dėl tokio teisinio neapibrėžtumo Įstatymo 33 straipsnio 9 dalies nuostata gali būti aiškinama taip, kad net ir tais atvejais, kai išsamesnio techninio patikrinimo rezultatai paneigia pirminio patikrinimo išvadas, visas su tuo susijusias išlaidas vis tiek privalėtų padengti transporto priemonės valdytojas ir (ar) vairuotojas.

Specialiųjų tyrimų tarnybos vertinimu, toks teisinis reguliavimas kelia reikšmingą korupcijos riziką. Nesant aiškaus išlaidų paskirstymo mechanizmo ir atsakomybės tais atvejais, kai pirminis patikrinimas buvo atliktas nepagrįstai ar nesąžiningai, sudaromos prielaidos piktnaudžiavimui, neobjektyviam sprendimų priėmimui ir nepagrįstam asmenų teisių bei finansinių interesų suvaržymui. Nepagrįsti, neobjektyvūs ar neteisingi pirminio patikrinimo rezultatai gali būti nulemti ne tik žmogiškosios klaidos ar netinkamo pareigų atlikimo, bet ir nesąžiningo pirminį patikrinimą atlikusio subjekto elgesio ar piktnaudžiavimo tarnybine padėtimi. Tokiu atveju transporto priemonės valdytojui

ir (ar) vairuotojui nepagrįstai perkeliama ne tik finansinė našta, bet ir neigiamos teisinės pasekmės, atsiradusios dėl galimai neteisėtų ar netinkamų viešojo administravimo subjekto veiksmų.

Be to, toks teisinis reguliavimas neatitinka teisinio aiškumo, proporcingumo ir teisingumo principų, nes neįtvirtina nei aiškių garantijų asmenims, nei mechanizmo, leidžiančio išvengti nepagrįsto jų apmokestinimo tais atvejais, kai pirminio patikrinimo rezultatai nepasitvirtina. Taip pat nenustačius aiškios pareigos kompensuoti išsamesnio techninio patikrinimo išlaidas, kai pirminio patikrinimo išvados buvo nepagrįstos, lieka prielaidos neskaidriai praktikai ir nepakankamai subjektų veiklos kontrolei.

Atsižvelgdami į tai, siekiant pašalinti dviprasmiško Įstatymo 33 straipsnio 9 dalies aiškinimo galimybę, sumažinti piktnaudžiavimo riziką ir užtikrinti asmenų teisių apsaugą, siūlytume Projektą tobulinti, aiškiai nustatant, kas turi atlyginti išsamesnio techninio patikrinimo išlaidas tais atvejais, kai pirminio patikrinimo rezultatai nepasitvirtina.

3. Kitų pastabų ir pasiūlymų neturime.

Atlikus Projekto antikorupcinį vertinimą darytina išvada, kad minėtu teisės akto projektu siūlomas teisinis reglamentavimas gali būti ydingas antikorupciniu požiūriu, kadangi:

1) Projekto nuostatos gali sudarytų prielaidas papildomoms korupcijos rizikoms, neužtikrinti objektyvaus ir nešališko traktorių patikrinimo bei turėti neigiamos įtakos eismo saugumui;

2) Projektu siūlomas teisinis reglamentavimas būtų taikomas tik motorinėms transporto priemonėms ir jų priekaboms, tačiau analogiškas reguliavimas nenumatomas kitoms transporto priemonėms, kurių techninės būklės kontrolė taip pat svarbi užtikrinant viešuosius visuomenės interesus;

3) Projektas sudarytų sąlygas išsamesnio patikrinimo išlaidų naštą perkelti transporto priemonės valdytojui ar vairuotojui net ir tais atvejais, kai pirminio patikrinimo netikslumai ar klaidingi techninės apžiūros rezultatai galėjo atsirasti dėl patikrinimą neobjektyviai atlikusių subjektų nesąžiningo elgesio ar netinkamo pareigų atlikimo.

Vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos korupcijos prevencijos įstatymo 8 straipsnio 8 dalies nuostatomis, prašome per du mėnesius nuo antikorupcinio vertinimo išvados gavimo dienos Lietuvos Respublikos Seimo teisės aktų informacinėje sistemoje paskelbti informaciją, kaip atsižvelgta (planuojama atsižvelgti) į pateiktas pastabas ir pasiūlymus, arba, jeigu į antikorupcinio vertinimo

išvadoje pateiktas pastabas ir pasiūlymus neatsižvelgta, nurodyti priežastis ir motyvus antikorupcinio vertinimo išvados įgyvendinimo pažymoje, kurios forma nurodyta Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybos atliekamo teisės aktų ar jų projektų antikorupcinio vertinimo tvarkos aprašo 3 priede[5], ir pateikti Specialiųjų tyrimų tarnybai šios pažymos nuorodą.

Direktoriaus pavaduotojas Elanas Jablonskas

Gintas Kerbelis, tel. +370 706 63 294, el. p. gintas.kerbelis@stt.lt

[5] Prieiga internetu: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/6ae7e2224d6511ec86bdcb0a6d573b32?positionInSearchResults=0&searchModelUUID=9f575944-a544-4a78-aa6f-e1a39cfa9e4e.

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba 188659948, A. Jakšto g. 6, 01105 Vilnius, Lietuva
Dokumento pavadinimas (antraštė)	Antikorupcinio vertinimo išvada Dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projekto (TAIS Nr. 26-3029)
Dokumento registracijos data ir numeris	2026-03-26 Nr. 4-01-2801
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2026-03-26 Nr. 1-2893
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Elanas Jablonskas, Direktoriaus pavaduotojas
Sertifikatas išduotas	ELANAS JABLONSKAS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2026-03-26 08:48:33 (GMT+02:00)
Parašo formatas	XAdES-X-L
Laiko žymoje nurodytas laikas	2026-03-26 08:48:46 (GMT+02:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	EID-SK 2016, AS Sertifitseerimiskeskus EE
Sertifikato galiojimo laikas	2023-06-19 17:37:33 – 2028-06-17 23:59:59
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA-2, VI Registru Centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "LRSTT Dokumentų valdymo sistema, Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba, į.k.188659948 LT", sertifikatas galioja nuo 2025-08-11 08:39:38 iki 2028-08-10 08:39:38 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA-2, 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 2025-05-16 11:31:08 iki 2028-05-15 11:31:08
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Pridedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Pridedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Pridedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	DocLogix v12.8.7.0
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2026-06-02 08:10:29)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2026-06-02 08:10:29 DBSIS