



NACIONALINĖ TEISMŲ ADMINISTRACIJA

Biudžetinė įstaiga, L. Sapiegos g. 15, LT-10312 Vilnius, tel. (8 5) 268 5186, el. p. info@teismai.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188724424

Teisėjų tarybai

2023-11-

Nr. 4R-

DĖL PRITARIMO TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ ATNAUJINIMO KONCEPCIJAI

Informuojame, kad Nacionalinė teismų administracija (toliau – Administracija) parengė Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepciją (toliau – Koncepcija), kuri š. m. gegužės 2-10 d. buvo pirmą kartą pateikta svarstyti Teisėjų Tarybos Biudžeto bei investicijų komitetui (toliau – Komitetas). Komitetas nusprendė, kad Koncepciją reikėtų tvirtinti kartu su automobilių atnaujinimo prioritetų vertinimo kriterijais (toliau – Kriterijai), o ne atskirai.

Administracija, siekdama atnaujinti Kriterijus, surinko iš teismų duomenis apie turimus automobilius, naujų automobilių poreikį, automobilių ridą, susistemino gautus duomenis ir papildė bei atnaujino Koncepcijos aprašymą š. m. spalio mėn. duomenimis. Kriterijų detalūs paaiškinimai pateikiami Koncepcijos 1 priede „Teismų automobilių parko vertinimo kriterijai“ ir 1.1 skyriuje „Esamos situacijos aprašymas“.

Komitetas š. m. lapkričio 16-27 d. elektroninio posėdžio metu pakartotinai svarstė Koncepcijos projektą, kurio metu buvo iškeltas pasiūlymas papildomo kriterijaus įtraukimui, tačiau didžioji dauguma Komiteto narių pritarė pirminei Koncepcijos versijai.

Administracija teikia Teisėjų tarybai svarstyti „Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepcijos“ projektą ir prašo jam pritarti.

PRIDEDAMA:

1. Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepcija, 27 lapai, *PDF* formatu.
2. Teisėjų tarybos nutarimo „Dėl Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepcijos“ projektas, 1 lapas.

Direktorė

Natalija Kaminskienė

Ričardas Strazdauskas, tel. 864716140, el. p. ricardas.strazdauskas@teismai.lt



LIETUVOS
TEISMAI





**LIETUVOS
TEISMAI**

Nacionalinė teismų
administracija

TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ ATNAUJINIMO KONCEPCIJA

2023

TURINYS

Išvadas.....	3
I. Teismų sistemos automobilių parko esamos situacijos bei poreikių analizė	3
1.1. Esama situacija.....	3
1.1.1. Teismų automobilių skaičius	4
1.1.2. Automobilių amžius.....	6
1.1.3. Teismų automobilių rūšys	8
1.2. Teismų automobilių parko atnaujinimo poreikiai ir investicijos.....	9
1.3. Teismų sistemos automobilių parko esamos situacijos bei poreikių apibendrinimas.....	11
II. Automobilių rinkos ir infrastruktūros situacijos apžvalga	12
2.1. Elektromobilių rinkos ir infrastruktūros situacija.....	12
2.2. Vidaus kuro degimo variklių atsisakymas.....	13
2.3. Technologijos	14
2.4. Elektros energijos naudojimo ekonomija ir tvarumas	14
2.5. Preliminarus automobilių vertės bei eksploatavimo palyginimas.....	15
2.6. Automobilių rinkos ir infrastruktūros situacijos apibendrinimas.....	17
III. Teismų sistemos automobilių atnaujinimo planas	18
PRIEDAS Nr. 1	21
Teismų automobilių parko vertinimo kriterijai.....	21
PRIEDAS Nr. 2	23
Teismams priklausančių tarnybinių automobilių ridos vidurkis	23
PRIEDAS Nr. 3	24
Teismų eksploatuojamų tarnybinių automobilių parkas 2023 m. rugsėjo 25 d. VĮ „Regitra“ duomenimis	24

IVADAS

Atsižvelgdama į paskutiniu metu vykstančius pokyčius automobilių rinkoje (išaugusias kainas, sunkiai prognozuojamą pristatymo laiką), transformacijas, vykstančias automobilių technologijų pramonėje, investicijų planavimo į ateitį bent 3 metams svarbą, Europos Sąjungos bei nacionalinius teisės aktus, kuriais siekiama sumažinti priklausomybę nuo naftos ir sušvelninti transporto poveikį aplinkai, Nacionalinė teismų administracija (toliau – Administracija) parengė Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepciją.

Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepcijos tikslas – išanalizuoti ir įvertinti esamą teismų sistemos automobilių parko situaciją, atlikti automobilių rinkos ir infrastruktūros situacijos apžvalgą bei parengti automobilių atnaujinimo planą, atsižvelgiant į siekį teismų sistemoje turėti efektyvų autoparką bei skatinti ekologiško transporto plėtrą.

I. TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ PARKO ESAMOS SITUACIJOS BEI POREIKIŲ ANALIZĖ

Šiame skyriuje vertinama teismų sistemos automobilių būklė, atsižvelgiant į transporto priemonių skaičių, amžių, rūšis, gautas ir numatomas investicijas bei atnaujinimo poreikį.

1.1. Esama situacija

Nuo 2016 m. Teisėjų tarybos Biudžeto ir investicijų komiteto sprendimu Lietuvos Respublikos teismų centralizuotą aprūpinimą automobiliais organizuoja Administracija iš programos „Teismų centralizuotas aprūpinimas“ priemonės „Įvertinus teismų poreikius ir programos galimybes, centralizuotai pirkti teismams prekes, paslaugas ir turtą“. Automobilių skaičiai, jų klasė, preliminarai investicijų suma bei paskirstymas teismams kasmet pateikiamas svarstyti Teisėjų tarybos Biudžeto ir investicijų komitetui. Iki 2016 m. lengvuosius automobilius teismai galėdavo įsigyti arba nuomotis neviršydami Teisėjų tarybos nustatyto tarnybinių lengvųjų automobilių skaičiaus bei gavę Teisėjų tarybos leidimą.

Centralizuoti automobilių pirkimai buvo pradėti 2016 m., atsižvelgus į teismų naujų automobilių poreikius, naujai nupirkti automobiliai yra paskirstomi atsižvelgus į teismų automobilių parko atnaujinimo prioritetus, kurie kasmet teikiami svarstyti Teisėjų tarybos Biudžeto ir investicijų komitetui.

Teismų automobilių parko vertinimo tikslas – nustatyti teismų prioritetų sąrašą, kuriems pirmiausiai būtų atnaujinami automobiliai, objektyviai palyginant teismų naudojamą tarnybinių transportą. Teismų automobilių parko atnaujinimo prioritetai nustatomi vertinant balais 6 kriterijus:

- automobilių skaičius, tenkantis 1 teismo rūmams;
- vidutinis automobilių amžius;
- naujausio teismo turimo automobilio amžius;

- vienu automobiliu aptarnaujamų teisėjų skaičius;
- suminis atstumas nuo teismo rūmų iki centrinių rūmų, tenkantis vienam automobiliui;
- atstumas iki Administracijos mokymo centro.

Teismų automobilių parko vertinimo kriterijų detalūs paaiškinimai pateikiami 1 priede.

Pasirenkant vertinimo kriterijus buvo atsižvelgta į tai, kad jie būtų konkretūs, lengvai išmatuojami bei apskaičiuojami, o pateikta informacija – nesudėtingai patikrinama.

Kiekvienas kriterijus gali būti įvertintas maksimaliai 3 balais. Balas apskaičiuojamas lyginant teismo kriterijaus reikšmę su apskaičiuota geriausia iš visų teismų kriterijaus reikšme. Už geriausią reikšmę skiriami 3 balai, už kitas reikšmes – balas proporcingai mažesnis. Teismų, kuriems turi būti skirti automobiliai prioriteto tvarka, sąrašas pagal šiuos kriterijus kasmet dinamiškai kinta, t. y., teismai, kurie pagal poreikį gauna naujus automobilius – sąraše krenta į žemesnes pozicijas, o kurių transportas yra pasenęs ir buvo senokai atnaujinamas – pakyla aukščiau.

Automobilių parko atnaujinimo prioritetai įprastai teikiami svarstyti Teisėjų tarybos Biudžeto ir investicijų komitetui kasmet kartu su Programos „Teismų centralizuotas aprūpinimas“ sąmatos projektu, ne vėliau kaip iki šios programos vykdymo metų vasario 1 d.

Paminėtina, kad Administracija svarstė įtraukti papildomą kriterijų – *automobilių ridos vidurkį*, kuris leistų palyginti nuvažiuoto atstumo vidurkį nuo automobilio naudojimo pradžios. Susisteminus teismų pateiktą informaciją apie eksploatuojamo transporto ridą (apibendrinta informacija pateikiama 2 priede), ir įtraukus automobilių ridos vidurkį į bendrą vertinimą, paaiškėjo, kad šis kriterijus didelės įtakos teismų prioritetų išsidėstymui neturi, t. y., tie teismai, kuriems pagal vertinimą priklausytų gauti naujus automobilius ir toliau būtų tame pačiame prioritetų sąraše, tik šoktelėtų arba nusileistų per vieną ar kelias eilutes. Atsižvelgus į tai, kad šio kriterijaus įvertinimui bus reikalingas kasmetinis duomenų surinkimas iš teismų ir tai, kad jo įtaka santykinai esminių pakeitimų nepadarė, buvo nuspręsta jo neįtraukti.

Taip pat buvo svarstyta skaičiuoti per praėjusius metus nuvažiuotą vidutinį kilometražą, tačiau toks kriterijus taip pat pareikalautų papildomos informacijos rinkimo, kaupimo ir sisteminimo iš teismų, tačiau nebūtų objektyvus, nes informacija sudėtingai patikrinama bei galimos klaidos.

1.1.1. Teismų automobilių skaičius

Teismų eksploatuojamų tarnybinių automobilių parką, šių metų spalio mėn. duomenimis, sudaro 87 automobilių (žr. 1 lentelę), iš kurių net 54 % yra senesni nei 12 metų (žr. 2–3 pav.). Pažymėtina, kad rekomendacijų ar nutarimų dėl tarnybinių automobilių skaičiaus teismuose nėra nustatyta, todėl automobilių skaičius kasmet kinta (žr. 1 pav.).

Vieniems apylinkės teismo rūmams tenka vidutiniškai po 1–1,5 automobilio (išskyrus Vilniaus miesto apylinkės teismą, kuriam tenka 3 vnt.), apygardos administraciniam teismams tenka 1,5–2 automobiliai. Nuo 2020 m. kiekvienas apygardos teismas naudoja 2 automobiliais. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas bei Lietuvos apeliacinis teismas eksploatuoja po 2 automobilius.

1 lentelė. Eksploatuojamų automobilių skaičius pagal teismus 2023 m. spalio mėn. duomenimis

Eil. Nr.	Teismo pavadinimas	Teismų rūmų skaičius	Automobilių skaičius ¹ , vnt.	Automobilių skaičius, tenkantis 1 rūmams, vnt.	Vidutinis automobilių amžius, metais
1	Lietuvos Aukščiausiasis Teismas	1	2	2	11,00
2	Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas	1	2	2	9,50
3	Lietuvos apeliacinis teismas	1	2	2	10,00
4	Vilniaus apygardos teismas	1	2	2	11,00
5	Kauno apygardos teismas	1	2	2	10,50
6	Klaipėdos apygardos teismas	1	2	2	2,50
7	Šiaulių apygardos teismas	1	2	2	10,00
8	Panevėžio apygardos teismas	1	2	2	11,00
9	Vilniaus miesto apylinkės teismas	1	3	3	7,33
10	Kauno apylinkės teismas	4	6	1,5	10,33
11	Klaipėdos apylinkės teismas	2	3	1,5	8,00
12	Šiaulių apylinkės teismas	6	8	1,3	12,0
13	Panevėžio apylinkės teismas	5	7	1,4	13,14
14	Alytaus apylinkės teismas	5	6	1,2	11,50
15	Marijampolės apylinkės teismas	4	5	1,3	11,20
16	Plungės apylinkės teismas	4	5	1,3	8,20
17	Tauragės apylinkės teismas	3	3	1	8,33
18	Telšių apylinkės teismas	3	4	1,3	10,25
19	Utenos apylinkės teismas	6	6	1	11,17
20	Vilniaus regiono apylinkės teismas	6	7	1,2	12,43
21	Vilniaus apygardos administracinis teismas	1	2	2	11,00
22	Regionų apygardos administracinis teismas	4	6	1,5	9,67
Iš viso:		62	87*	Metų vidurkis	10,04

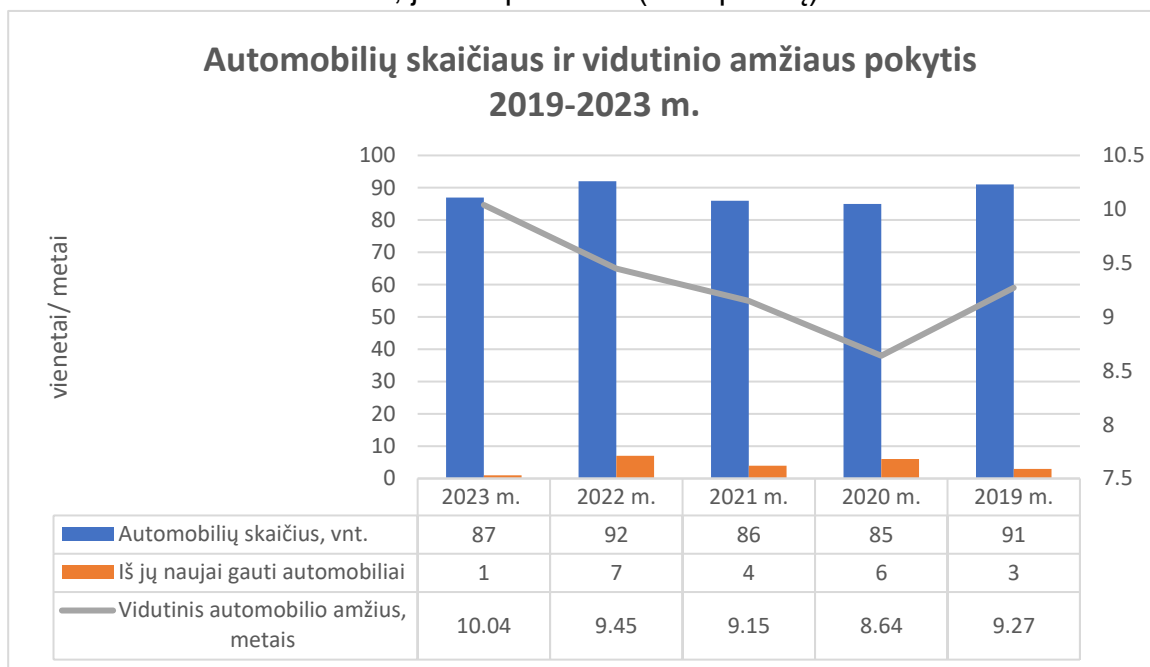
Išsami informacija apie kiekvieno teismo turimus automobilius pateikiama šio dokumento 3 priede.

*Pastaba – 2023 metais perkami 7 nauji automobiliai Tauragės apylinkės teismui, Telšių apylinkės teismui, Klaipėdos apylinkės teismui, Marijampolės apylinkės teismui, Alytaus apylinkės teismui, Vilniaus apygardos teismui bei Lietuvos Aukščiausiajam Teismui – kurie į teismus bus pristatomi 2024 m. pavasarį.

¹ Informacijos šaltinis – VĮ „Regitra“.

1.1.2. Automobilių amžius

2023 m. spalio mėn. duomenimis, vidutinis teismų automobilių amžius siekia 10,04 metų ir nuolatosis kinta (žr. 1 pav.). Didelę įtaką šiam rodikliui turi tai, kad daugelyje teismų vis dar eksploatuojami ir ganėtinai seni automobiliai (16–19 metų), kurių iki yra net 20 vnt., jie sudaro 23 % visų automobilių (žr. 3 pav.). Daugiausia 16–19 metų senumo automobilių turi Panevėžio apylinkės teismas (3 vnt.) bei Šiaulių apylinkės teismas, Kauno apylinkės teismas bei Regionų apygardos administracinis teismas, jie turi po 2 vnt. (žr. 3 priedą).



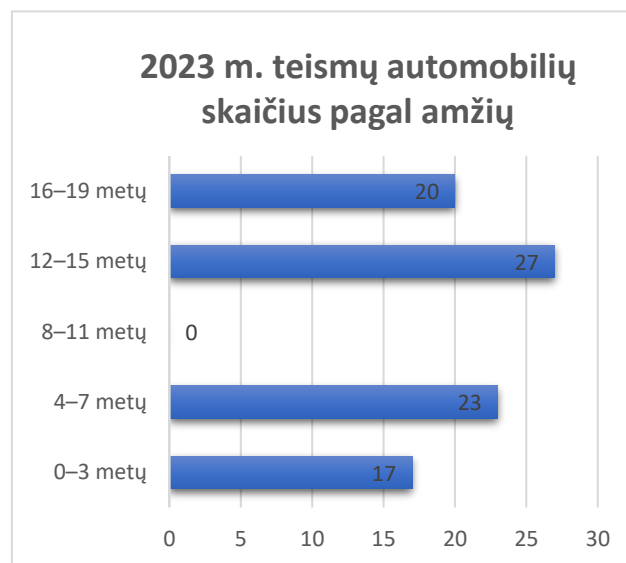
1 pav. Teismų automobilių skaičiaus ir vidutinio amžiaus pokytis 2019–2023 m.

Iš 1 paveiksle pateiktos diagramos matyti, kad 2019–2023 m. mažiausias vidutinis automobilio amžius buvo 2020 m., t. p. tuo metu buvo mažiausias ir eksploatuojamų automobilių skaičius bei santykinai didelis gautų naujų automobilių skaičius.

12–15 metų senumo automobiliai šiuo metu sudaro 31 % eksploatuojamų automobilių (žr. 2 pav.). Kadangi kasmet skiriamas finansavimas naujiems teismų automobiliams įsigyti yra nepakankamas, automobilių parkas nėra atnaujinamas taip greitai, kad būtų efektyvus.

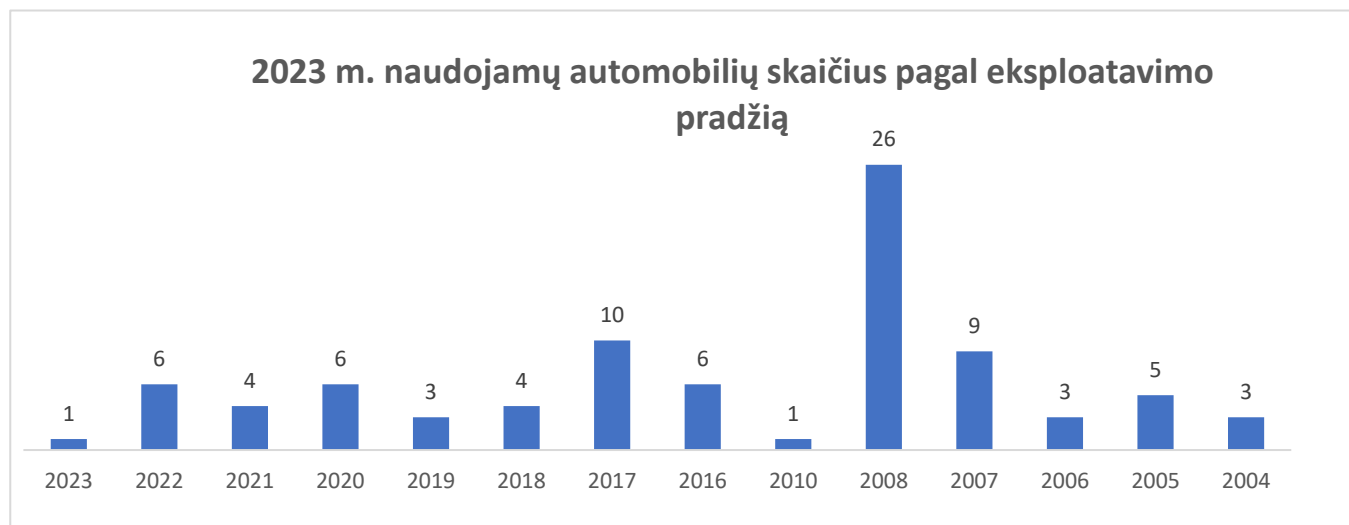


2 pav. Teismų automobilių parko amžius 2023 m.



3 pav. Teismų automobilių parko skaičius pagal amžių

Pažymėtina, kad 2008 m. teismai pradėjo eksploatuoti net 26 automobilius (žr. 4 pav.), kurių amžius 2024 metais bus 16 metų.



4 pav. Automobilių skaičius pagal eksploatavimo pradžią

Seniausi teismų automobiliai buvo pradėti eksploatuoti 2004 m., o naujausias pristatytas 2023 m.

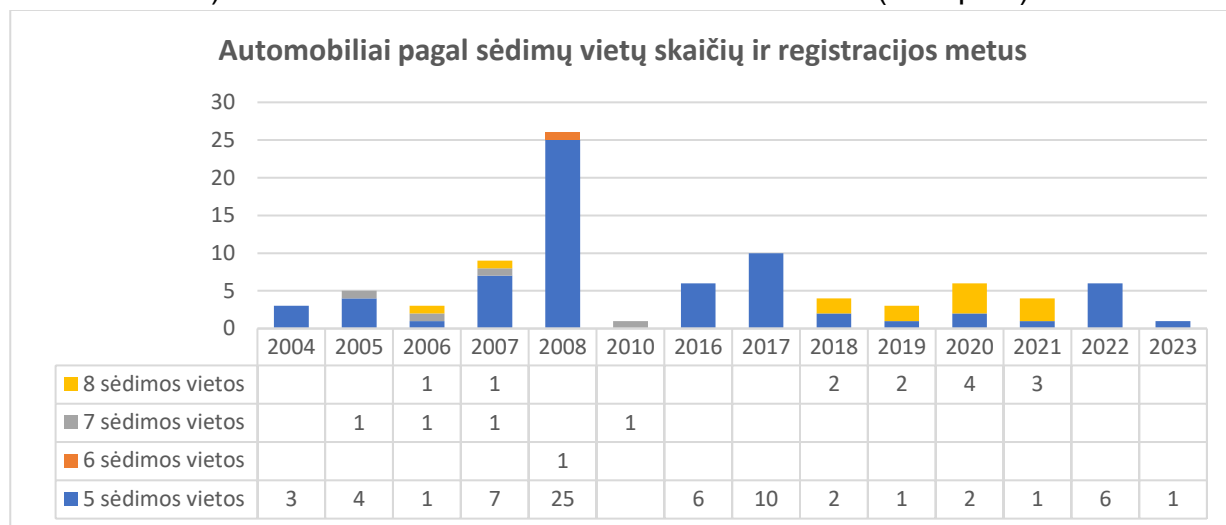
Atsižvelgiant į tai, kad per paskutinių 7 metų laikotarpį (2016–2022 m.) teismams buvo nupirka iš viso 40 automobilių (žr. 2 lentelę), t. y. vidutiniškai po 5,7 automobilio per metus, bei iš viso investuota 1030 tūkst. eurų, teismų autoparkas atnaujinamas lėtai, o jo vidutinis amžius vis didėja (žr. 1 pav.).

2 lentelė. Teismams nupirkti automobiliai 2016–2022 m.

Metai	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	Iš viso:
Nupirkti automobiliai, vnt.	7	4	6	3	4	10	6	40
Suma iš viso, tūkst. Eur	181	120	176	97	115	238	102	1 030

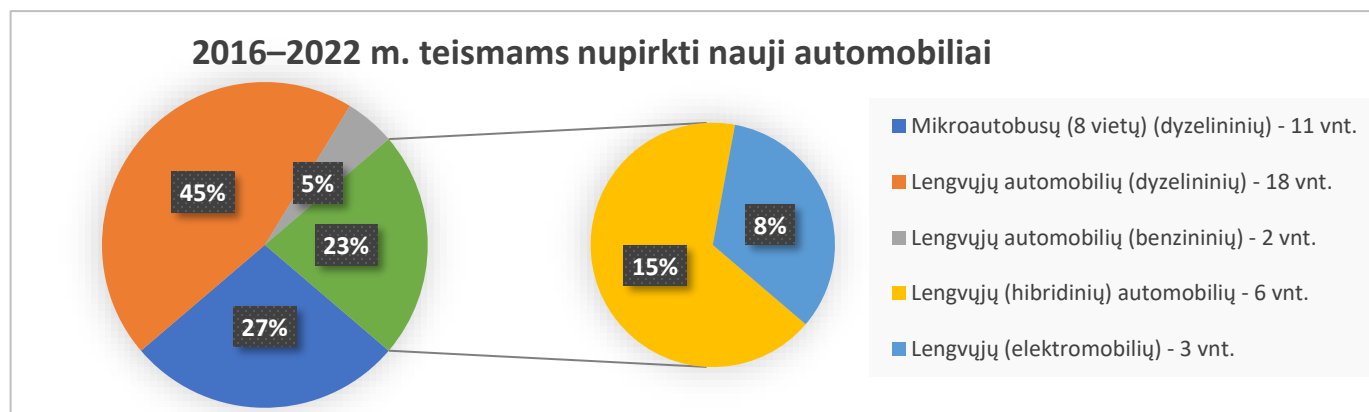
1.1.3. Teismų automobilių rūšys

Šiuo metu teismuose daugiausia eksploatuojami penkiaviečiai lengvieji automobiliai, iš viso – 69 vnt., iš kurių 37 vnt. yra benzininiai, 23 vnt. dyzeliniai, 6 vnt. hibridiniai ir 3 vnt. elektriniai automobiliai. Aštuonviečių (mikroautobusų), varomų dyzeline, teismuose yra 13 vnt., septynviečių (dyzelinas / benzinai) – 4 vnt. ir 1 šešiavietis benzininis automobilis (žr. 5 pav.).



5 pav. Automobiliai pagal sėdimų vietų skaičių ir registracijos metus

2016–2022 m. laikotarpiu Administracijos nupirktų teismams automobilių detalizacija pateikiama 6 pav. Daugiausia (45 %) buvo nupirkta penkiaviečių dyzelinių lengvųjų automobilių, iš viso 18 vnt., benzininių – 2 vnt. (5 %), aštuonviečių dyzelinių automobilių (mikroautobusų) – 11 vnt. (27 %). Hibridiniai ir elektriniai automobiliai sudarė 23 % visų nupirktų automobilių, iš viso 9 vnt., iš jų 6 vnt. hibridiniai (15 %) ir 3 vnt. – elektromobiliai (8 %).



6 pav. 2016–2022 m. teismams nupirkti automobiliai

Siekiant mažinti teismų sąnaudas kurui bei skatinti ekologiško transporto plėtrą teismų sistemoje skatinama įsigyti ekonominės klasės elektromobilių ir (arba) hibridinių automobilių. Šias transporto priemones teismams jau pradėta pirkti 2022 metais (5 hibridiniai automobiliai įsigyti Utenos, Plungės, Šiaulių apylinkių teismams, Regionų apygardos administraciniam teismui bei Klaipėdos apygardos teismui, taip pat 2 elektromobiliai – Vilniaus miesto apylinkės teismui bei Kauno apylinkės teismui). Iki 2022 m. tarnybinį elektromobilį eksploatavo tik Kauno apygardos teismas, o automobilį su hibridine sistema – Vilniaus regiono apylinkės teismas. Esminis Kauno apygardos teismo pastebėjimas dėl elektromobilio eksploatacijos buvo tas, kad kelionės turi būti labiau planuojamos, nes dažnai tenka skaičiuoti, kuriam atstumui užteks laiko nuvykti ir kiek galimai teks laukti, kol įsikraus elektromobilio baterija. Todėl perkant elektromobilius ateityje svarbu investuoti į elektromobilius su talpesnėmis baterijomis, kad jie galėtų įveikti didesnius atstumus.

Atkreiptinas dėmesys, kad 2022 m. automobilių viešajame pirkime iš automobilių tiekėjų buvo gauti to paties hibridinio automobilio modelio bei to paties elektromobilio modelio pasiūlymai, todėl tiekėjai varžėsi tik dėl žemiausios kainos, o iš kitų tiekėjų susidomėjimo konkursas nesulaukė. Tai indikuoja, kad skelbiamuose konkursuose galimai pretenduojama į panašius rinkoje siūlomus ekonominės klasės automobilius. Pažymėtina, kad galimybė tiekėjams siūlyti įkraunamus hibridinius automobilius (PHEV) yra neatmetama perkamų teismams hibridinių automobilių sąlygose. Deja, tiekėjai šio tipo įkraunamų hibridinių automobilių nesūlo, nes dažnu atveju šios modifikacijos automobiliai kainuoja brangiau už elektromobilius (EV), todėl tiekėjai, turintys galimybę pasiūlyti kelių tipų automobilius, įprastai siūlo pigesnę hibridinę automobilį (HEV).

Nors iki šiol skelbtuose automobilių teismams pirkimuose būdavo gaunamas bent vienas pirkimo sąlygas atitinkantis pasiūlymas ir pavykdavo teismams nupirkti norimus automobilius, tačiau pastebima rinkos tendencija, kad, esant tam tikroms automobilių įsigijimo ir pristatymo rizikoms (komponentų trūkumas, karas, prekybinių kelių suvaržymai, pailgėję gamybos terminai ir kt.), tiekėjai dažniau renkasi saugesnę naujų automobilių pardavimą – siūlo salone jau esančius automobilius, o ne užsako naujus automobilius iš gamintojų, taip vis mažiau rodydami suinteresuotumą dalyvauti viešuosiuose pirkimuose. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad 2022 metais Viešųjų pirkimų tarnyba pateikė rekomendacijas (https://vpt.lrv.lt/uploads/vpt/documents/files/mp/automobiliu_rekomendacijos.pdf), kuriose rekomenduojamas minimalus pristatymo terminas turėtų būti 9–12 mėnesiai. Taip pat maksimalus galimas išankstinis (avansinis) mokėjimas už įsigyjamus automobilius – 30 %, išskyrus teisės aktais nustatytas išimtis.

1.2. Teismų automobilių parko atnaujinimo poreikiai ir investicijos

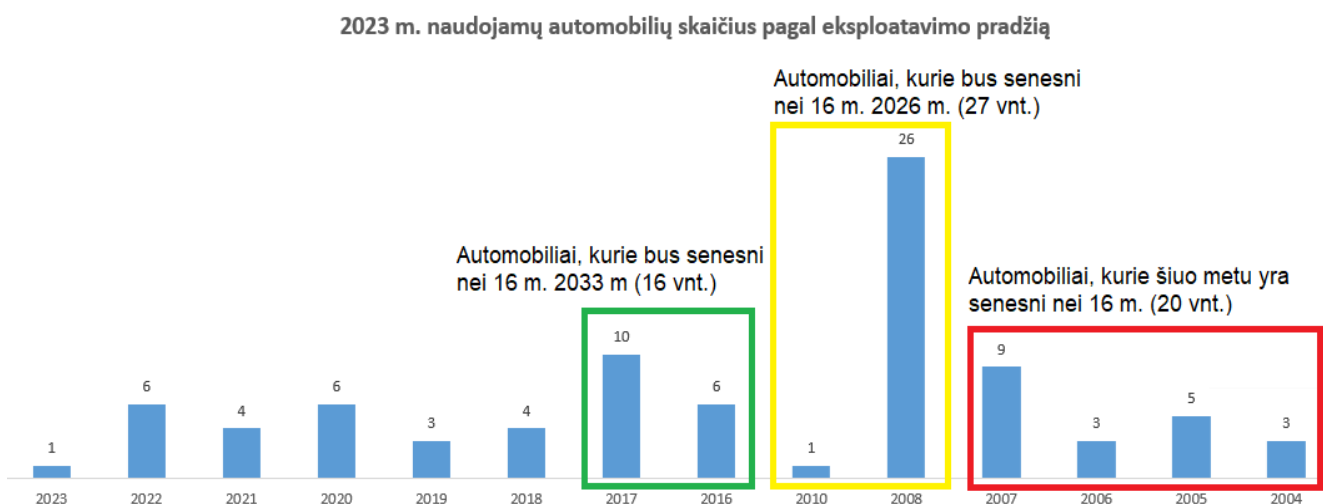
Vienas iš pagrindinių teismų poreikių išlieka eksploatuoti automobilius, skirtus kelionėms nedideliais atstumais. Šiam poreikiui užtikrinti, manytina, yra pakankamas nedidelis kompaktiškas bei ekologiškas automobilis hečbeko, sedano arba miesto visureigio kėbulu. Kitas teismų kelionių poreikis – tolimesnėms kelionėms Lietuvos teritorijoje ar užsienyje, kurioms, manytina, patogiau ir saugiau eksploatuoti automobilį su talpia bagažine sedano, universalų, hečbeko-sedano kėbulu.

Trečia, tolimesnėms kelionėms Lietuvos teritorijoje ar kelionėms į užsienio šalis taip pat naudinga eksploatuoti didesnį, kuriame telpa daugiau keleivių ir teismų reikmėms reikalingos prekės (bylų viršeliai, vokai, apsaugos priemonės ir pan.), mikroautobusą arba talpų vienetinio kėbulo automobilį.

Atkreiptinas dėmesys, kad teismuose vieni populiariausių automobilių, kurie užtikrina teisėjų, teismo darbuotojų bei teismui skirtų priemonių gabenimą, yra dyzeliniu varikliu varomi mikroautobusai. Šiuo metu rinkos pasiūla juos pakeisti į elektrinius arba hibridinius didesnio tūrio automobilius labai ribota. Didesnė specializuoto komercinio transporto pasiūla, jo kaina dažnai yra ženkliai didesnė, o nuvažiuojamas atstumas ribotas. Siekiant racionaliai naudoti perkamas transporto priemones, mikroautobusai teismams perkami tolimesnėms kelionėms Lietuvoje ar užsienyje ir dėl galimybės transportuoti didesnių gabaritų ar svorio prekes. Šiuo metu elektrinis mikroautobusas neužtikrintų minimalių nuvažiuojamo atstumo ir efektyvaus naudojimo poreikių. Kol rinkoje neatsiras mikroautobusų su talpesnėmis baterijomis, alternatyviais inovatyviais sprendimais, galinčiais užtikrinti didesnį nuvažiuojamą atstumą, manytina, jog efektyvus elektrinių mikroautobusų eksploatavimas turi apsiriboti miesto ribose.

Atsižvelgiant į teismų poreikiams reikalingus lengvuosius automobilius, ypač tuos, kurie skirti tolimesnėms kelionėms Lietuvoje ar užsienyje, su talpia bagažine, siekiama orientuotis į elektromobilius su talpesnėmis baterijomis, kurie 2022 metais ekonominių automobilių segmente yra 10–15 % brangesni (žiūrėti 2.5 skyrių) už įprastus ekonominės klasės elektromobilius. Siekiant užtikrinti minimalaus nuvažiuojamo atstumo poreikius, racionaliai naudoti valstybės biudžeto lėšas, skirtas teismų automobiliams įsigyti, bei užtikrinti teismų automobilių parko atnaujinimą, teismams siūlomas *hibridinio* automobilio (benzinas / elektra) tipas, kuris suteiks galimybę nesustojant įveikti ilgus atstumus Lietuvoje, taip pat iš dalies naudos elektros regeneravimo sistemą, leisiančią sutaupyti išlaidas kurui, ir bus draugiškesnis aplinkai.

Šiuo metu teismų sistemoje yra 20 senesnės negu 16 m. transporto priemonės. Iki 2026 m. šis skaičius turėtų pasipildyti dar 27 papildomais, šiuo metu naudojamais automobiliais, kurie per ateinančius 3 metus viršys 16 metų amžiaus ribą. Iki 2033 m. papildomai 16 m. amžiaus ribą viršys dar 16 šiuo metu naudojamų automobilių (žr. 7 pav.).



7 pav. Automobilių skaičius pagal eksploatavimo pradžią

Norint, kad iki 2033 m. 100 % teismų autoparko sudarytų naujesnės nei 16 m. transporto priemonės, reikia atnaujinti tiek šiuo metu senesnes nei 16 m., tiek per ateinančią dešimtmetį šią ribą viršysiančias transporto priemones. Iš viso tokių automobilių yra 63, todėl norinti iki 2033 m. šį rodiklį sumažinti iki 0 %, reikia atnaujinti vidutiniškai po 6,3 transporto priemonės per metus. Iš minėtų 63 transporto priemonių 56 vnt. yra penkiaviečiai, o likę 7 vnt. 6–8 vietų automobiliai. Skaiciuojama, kad norint preliminarai įvertinti galimas investicijas per artimiausius trejus metus, šiuo metu esantiems senesniems nei 16 metų automobiliams, kurių yra 20 vnt., pakeisti iš viso reikės apie 740 tūkst. Eur (žr. 3 lentelę), darant prielaidą, kad 1 penkiavietis automobilis gali kainuoti apie 32 tūkst. eurų, o 8 vietų – 47 tūkst. eurų (transporto priemonių kaina nustatyta remiantis galimų tiekėjų apklausa 2023 m. spalio mėnesį).

3 lentelė. Reikalingų investicijų dydis automobiliams atnaujinti per 2024–2026 m.

Investicijų metai	Numatomi pakeisti 5 sėdimų vietų automobiliai, (vnt. kaina 32 tūkst. Eur)		Numatomi pakeisti 8 sėdimų vietų automobiliai, (vnt. kaina 47 tūkst. Eur)		Iš viso:
	vnt.	Preliminari pirkimo vertė, tūkst. Eur	vnt.	Preliminari pirkimo vertė, tūkst. Eur	
2024	4	128	2	94	222
2025	4	134	2	99	233
2026	7	235	1	49	285
iš viso:	15	498	5	242	740

Pastaba: 2025–2026 m. kaina skaičiuojama 5 % didesnė nei 2024 m, įvertinus galimą infliaciją

1.3. Teismų sistemos automobilių parko esamos situacijos bei poreikių apibendrinimas

✓ Automobilius teismams centralizuotai perka Administracija. Tokios praktikos reikėtų laikytis ir toliau.

✓ Teismai, kuriems yra perkami automobiliai, reitinguojami atsižvelgiant į teismų automobilių parko atnaujinimo prioritetus (pagal surinktą didžiausią suminį balą).

✓ Teismų eksploatuojamų tarnybinių automobilių parką, 2023 m. spalio mėn. duomenimis, sudaro 87 automobilių. Vieniems teismo rūmams tenka vidutiniškai po 1–3 automobilius.

✓ 2023 m. duomenimis, vidutinis teismų automobilių amžius siekia 10,04 metų, nes didelę dalį teismų eksploatuojamų automobilių sudaro 16–19 metų senumo autotransportas.

✓ Šiuo metu teismuose eksploatuojami daugiausia penkiaviečiai lengvieji automobiliai, iš viso – 69 vnt. (benzininiai, dyzeliniai, hibridiniai ir elektriniai), aštuonviečių (dyzelinių mikroautobusų) – 13 vnt., septynviečių (dyzelinas / benzinai) – 4 vnt. ir 1 – šešiavietis benzininis automobilis.

✓ Pagrindiniai teismų poreikiai – eksploatuoti automobilius, skirtus kelionėms nedideliais atstumais, tolimesnėms kelionėms Lietuvos teritorijoje ar užsienyje, ir didesnius automobilius – mikroautobusus, kuriuose tilptų daugiau keleivių ar prekių.

✓ Norint, kad iki 2033 m. 100 proc. teismų autoparko sudarytų naujesnės nei 16 m. transporto priemonės, reikia atnaujinti vidutiniškai po 6,3 transporto priemonės per metus.

✓ Norint pakeisti šiuo metu esančius seniausius automobilius (20 vnt. 16 metų ir daugiau) per artimiausius trejus metus iš viso reikės apie 740 tūkst. Eur.

Dažnu atveju teismų, kuriems yra perkami nauji automobiliai, poreikiai jau būna žinomi, tačiau atsižvelgiant į skiriamą finansavimą ir renkantis brangesnes transporto priemones dėl talpesnių baterijų proporcingai mažėja galimybė nupirkti daugiau automobilių ir taip aprūpinti teismus naujomis transporto priemonėmis. Siekiant racionaliai naudoti valstybės biudžeto lėšas ir išlaikyti savalaikį teismų automobilių parko atnaujinimą, reikia atsakingai įvertinti:

- ar norima kelionėms rinktis tvaresnes transporto priemones, tačiau aprūpinti jomis per metus tik kelis teismus ir atitinkamai sumažinti teismų automobilių parko atnaujinimą (*iš anksto nusimatant preliminarūs el. įkrovimo stotelių bei jų įrengimo kaštus*);

- ar norima daugiau teismų aprūpinti transporto priemonėmis ir taip užtikrinti spartesnį savalaikį transporto priemonių parko atnaujinimą.

II. AUTOMOBILIŲ RINKOS IR INFRASTRUKTŪROS SITUACIJOS APŽVALGA

Šiame skyriuje analizuojama Lietuvos elektromobilių rinkos ir infrastruktūros situacija, vertinama Europos Sąjungos bei nacionalinių teisės aktų, kuriais skatinama sumažinti išmetamą CO₂ kiekį, įtaka teismų sistemos autoparkui, atliekamas automobilių tipų, eksploatavimo išlaidų palyginimas bei analizuojama automobilių technologinė pažanga.

2.1. Elektromobilių rinkos ir infrastruktūros situacija

Nepaisant ženkliai didėjančios elektromobilių paklausos, šiuo metu Lietuvoje dar nėra pakankamai išvystyta infrastruktūra, kuri leistų nevaržomai planuoti keliones elektromobiliu. Dauguma elektromobilių vairuotojų elektromobilius eksploatuoja tik didžiuosiuose miestuose ir daugiausia tik nedideliais atstumais, o kelionė, pvz., iš Vilniaus į Klaipėdą tampa iššūkiu arba reikalauja papildomo planavimo. Taip pat dėl menkai Lietuvoje išvystytos el. įkrovimo stotelių infrastruktūros, esant viešai prieinamų elektromobilio įkrovimo stotelių gedimui, atsiranda papildomų rizikų laiku nepasiekti kelionės tikslo.

Dar viena sąlyga, kurią reikėtų įgyvendinti norint teismams įsigyti elektromobilius, yra elektromobilių įkrovimo stotelių įrengimas teismuose. Prieš kelionę elektromobilio baterija turi būti įkrauta, todėl neišvengiamai kiekviename teisme, kuris eksploatuotų elektromobilį, reikalinga įrengti elektromobilio įkrovimo stotelę. Ši aplinkybė, priklausomai nuo teismo infrastruktūros galimybių, padidina poreikiui įgyvendinti reikalingas lėšas, o kai kuriais atvejais gali nebūti techninių galimybių įrengti ir saugiai eksploatuoti įkrovimo stotelių. Vidutinės galios el. įkrovimo stotelės (tik įrangos) kaina 0,55–2 tūkst. eurų, o greito įkrovimo – nuo 10 tūkst. eurų. Neapibrėžtos

išlaidos – elektromobilių įkrovimo stotelės įrengimas, kuris priklauso nuo teismo infrastruktūros galimybių. Pvz., 1 el. įkrovimo stotelė, skirta Kauno apygardos teismui, su įrengimo darbais kainavo 2,3 tūkst. eurų, o 1 el. įkrovimo stotelės, įrengtos Administracijoje, su įrengimo darbais kaina siekė 3,7 tūkst. eurų.

Atkreiptinas dėmesys, jog, planuojant elektromobilių įsigijimą teismams, reikėtų nusimatyti papildomų lėšų el. įkrovimo stotelėms bei atlikti šiuos papildomus veiksmus / darbus:

- įvertinti ir parinkti, kur bus laikomas bei kraunamas elektromobilis (pastate, prie pastato, požeminėje aikštelėje, garaže ar pan.);

- įvertinti įkrovimo stotelės įrengimo galimybes bei kaštus: galios poreikį, vidaus ir (ar) išorės tinklų galimybes, papildomas investicijas, susijusias su elektros energijos tiekimu, ir kt.;

- įvertinti papildomus lokalius įrengimo aspektus, susijusius su darbų atlikimu: ar pastatas nėra saugomas kultūros paveldo ar nėra kultūros paveldo zonoje, ar bus reikalingas projekto rengimas, statybos leidimas ir kt.;

- atlikti įkrovimo stotelės įrengimo darbų rinkos tyrimą: iš galimų potencialių tiekėjų gauti preliminaras sąmatas (pasiūlymus) stotelei projektuoti, įrengti, leidimams gauti ir kt. papildomoms sąnaudoms įvertinti.

Tik įvertinus šiuos poreikius ir reikalingus preliminarus kaštus būtų palengvinamos galimybės planuoti ateinančių metų lėšas bei poreikius, susijusius su elektromobilių įsigijimu ir įkrovimo stelių įrengimu. Atsižvelgiant į individualius elektromobilių įkrovimo stelių įrengimo poreikius, specifinę kiekvieno objekto situaciją ir santykinai nedidelius stelių įrengimo kaštus, preliminarų stelių įrengimo galimybių ir kainos įvertinimą galėtų atlikti patys teismai. Administracija, siekdama įgyvendinti kitų teismų pastatų, inžinerinių sistemų ir kt. priemonių remontų bei projektų savalaikį įgyvendinimą, siektų geranoriško bendradarbiavimo ir teismų pagalbos, įvertinant kiekvieno teismo elektromobilių įkrovimo stelių įrengimo galimybes bei preliminarus kaštus. Administracija galėtų teikti metodologinę pagalbą, kaip tai atlikti, konsultuoti ir teikti pagalbą dėl sudėtingesnių atvejų.

2.2. Vidaus kuro degimo variklių atsisakymas

Aktualu ir vis labiau suprantama, kad, norint užtikrinti švarų orą gyventojams ir pasiekti užsibrėžtus tikslus kovojant su klimato kaita, reikia riboti iškastinį kurą naudojančių transporto priemonių plėtrą. Lietuva yra įsipareigojusi ne tik sumažinti CO₂ išmetimą ne ATL (apyvartiniai taršos leidimai) sektoriuje 55 % 2030 m., lyginant su 1990 m., bet ir pasiekti mažiausiai 14 % alternatyviųjų degalų naudojimą. Elektrinės transporto priemonės yra vienas iš efektyviausių būdų tą padaryti šiame sektoriuje. Taip pat Lietuvą paveiks ir tai, kad nuo 2035 m. Europos Sąjungoje numatyta uždrausti pardavinėti transporto priemones su vidaus degimo varikliais. Su tarpiniais etapais 2025–2030 metais nustatytas siekis vykdyti prekybą 100 % „žaliomis“ transporto priemonėmis. Šiuo metu automobiliai sudaro 12 % visų ES bloko CO₂ emisijų, o transportas iš viso sudaro apie ketvirtadalį šio rodiklio.

Artimiausiu metu draudimas eksploatuoti automobilius su vidaus degimo varikliais neplanuojamas, tačiau tikėtina, kad ilgainiui šie automobiliai bus natūraliai pakeisti tvaresnėmis transporto priemonėmis. Taip pat šiuo metu neapibrėžtas ir transporto priemonių pateikimas į

žaliąsias zonas, kuriomis, tikėtina, greitai gali virsti didmiesčiai ir kurortų senamiesčiai – tokiu atveju galimai taršių automobilių savininkams gali būti pritaikyti papildomi taršos mokesčiai ar kiti ribojimai (šaltinis: <http://www.circulareconomy.lt/transporto-ateitis-elektra/>).

2.3. Technologijos

Šiuo metu pasaulyje vyksta gretutinių energijos šaltinių rinkos eksperimentai, kurie, atsižvelgiant į technologijų pagreitį, po truputį keičia transporto priemonių energijos veidą. Baterijomis varomų elektromobilių pardavimai visoje Europoje auga, o remiantis kasmetine „Global Electric Vehicle Outlook“ apžvalga (šaltinis: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/executive-summary>), šiuo metu kiekvieną savaitę jų parduodama daugiau nei per visus 2012 m.

Nepaisant augančio populiarumo, pagrindinių baterijų komponentų, tokių kaip ličio, nikelio ir kobalto, trūkumas kelia grėsmę elektromobilių tiekimui. Ši problema gamintojus verčia atsigręžti į alternatyvios energijos šaltinius – vandeniliu pagrįstą energiją. Priešingai nei Europoje, kur parduodama vos keletas vandeniliu varomų automobilių ir veikia maždaug 228 degalinės, Azijoje didelis dėmesys skiriamas vandenilio panaudojimo transporto sektoriuje galimybių plėtrai. Japonijos vyriausybė planuoja, kad iki 2030 m. keliuose važinės 800 000 vandenilinių transporto priemonių, o Kinija užsibrėžė ambicingą tikslą – iki 2035 m. jų bus 1 mln.

Atsižvelgiant į išaugusį netaišių transporto priemonių poreikį ir jų gamybos trukmę (dažnai pirkėjai automobilių laukia iki metų, o kartais dar ilgiau), kaina išlieka pagrindiniu kriterijumi, todėl tenka susitaikyti su tuo, kad technologijos kainuoja brangiai. Taip pat svarbus aspektas, kad baterijų gamyba dėl ribotų žaliavų išgavimų pajėgumų negali užtikrinti viso šiuo metu smarkiai išaugusio elektromobilių baterijų gamybos, taip pat ir elektromobilių poreikio.

2.4. Elektros energijos naudojimo ekonomija ir tvarumas

Renkantis elektromobilį vienas iš populiarių kriterijų yra ne tik elektros sąnaudos, bet ir vienu įkrovimu nuvažiuojamas atstumas. Norima, kad vieno įkrovimo pakaktų teismo poreikius užtikrinančio atstumo, kuris atitiktų galimas visos dienos maršruto keliones. Siekiant optimaliai planuoti keliones, esant galimybei taupyti lėšas sunaudojamai elektros energijai, automobilis neturėtų būti įkraunamas darbo valandomis, kad nebūtų trukdoma darbuotojams dėl kraunamo automobilio vykdyti darbo funkcijų.

Planuojant elektromobilio pirkimą, reikia atsižvelgti į elektromobilių naudojimo ypatumus. „Swedbank“, AB, išanalizavo keliuose automobiliuose įmontuotos stebėjimo ir kontrolės įrangos duomenis ir pastebėjo, kad automobilių ridos smarkiai skiriasi. Pavyzdžiui, vieno verslo kliento benzinu varomo automobilio vidutinė dienos rida buvo 145 km, tačiau metuose buvo 12 dienų, kai dienos rida viršijo 300 km. Taigi buvo sprendžiama, ar elektromobilis tinka, ar įmonei reikia turėti pakaitinių automobilių, nuvažiuojančių didesnius atstumus. To paties kliento turimo elektromobilio vidutinė dienos rida tesiekė 26 km. Paaiškėjo, kad nors maksimalus automobilio nuvažiuojamas atstumas vienu įkrovimu yra 220 km, buvo priimtas sprendimas šį automobilį eksploatuoti tik miesto ribose. Tai padidino naudojimosi dažnumą, bet smarkiai sumažino ridą. Taip pat

paminėtina, kad benzininiam automobiliui kuro pripilti pakanka kartą per savaitę, o elektromobilį reikia įkrauti kiekvieną dieną.

Nepaisant šių iššūkių, tendencija keisti turimą parką elektromobiliais tik stiprės. Svarūs argumentai yra didėjanti netaršių ar mažiau taršių automobilių pasiūla, ekonominė nauda, šiuo metu nemokamas elektromobilių parkavimas mieste ir galimybė naudotis autobusų eismo juosta. Taip pat svarbu paminėti netaikomus taršos mokesčius, atsakingą požiūrį į įmonės paliekamą CO₂ pėdsaką bei investiciją į reputaciją, kuriai įtakos turi augantys klientų ir partnerių lūkesčiai (šaltinis: <https://www.vz.lt/swedbank-verslui/2022/09/21/ar-imonems-jau-apsimoka-investuoti-i-elektromobiliu-parka>).

Apsisprendimą teismams daugiau naudotis elektromobiliais turėtų paskatinti ir tai, kad, specialistų vertinimu, kelionės naudojant elektros energiją leidžia taupyti išlaidas, ir valstybė imasi veiksmų įrengti daugiau elektromobilių įkrovimo prieigų Lietuvoje. Pvz., Lietuvos energetikos agentūros specialistai apskaičiavo, kad 2022 m. trečiąjį ketvirtį, nepaisant išaugusių visų rūšių degalų kainų, nuvažiuoti 100 km lengvuju automobiliu, naudojant elektros energiją, buvo 2 kartus pigiau nei naudojant gamtines dujas ar automobilių benzina ir 1,5 karto pigiau nei naudojant dyzeliną. Nustatyta, kad 100 km kelionė lengvųjų automobilių vairuotojams brangiausiai kainavo naudojant gamtines dujas – vidutiniškai 13,5 euro, o lengvųjų krovininių automobilių vairuotojams – vidutiniškai 27,1 euro. Lietuvos energetikos agentūra 2022–2026 m. planuoja paskirstyti 46 mln. eurų elektromobilių privačių įkrovimo prieigų plėtrai – planuojama įrengti per 53 tūkst. privačių elektromobiliams įkrauti prieigų (šaltinis: https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/1810441/elektra-pries-iprastus-degalus-specialistai-apskaiciavo-kiek-kartu-pigiau-vaziuoti-elektromobiliu?utm_medium=Social&utm_source=Facebook#Echobox=1666878295).

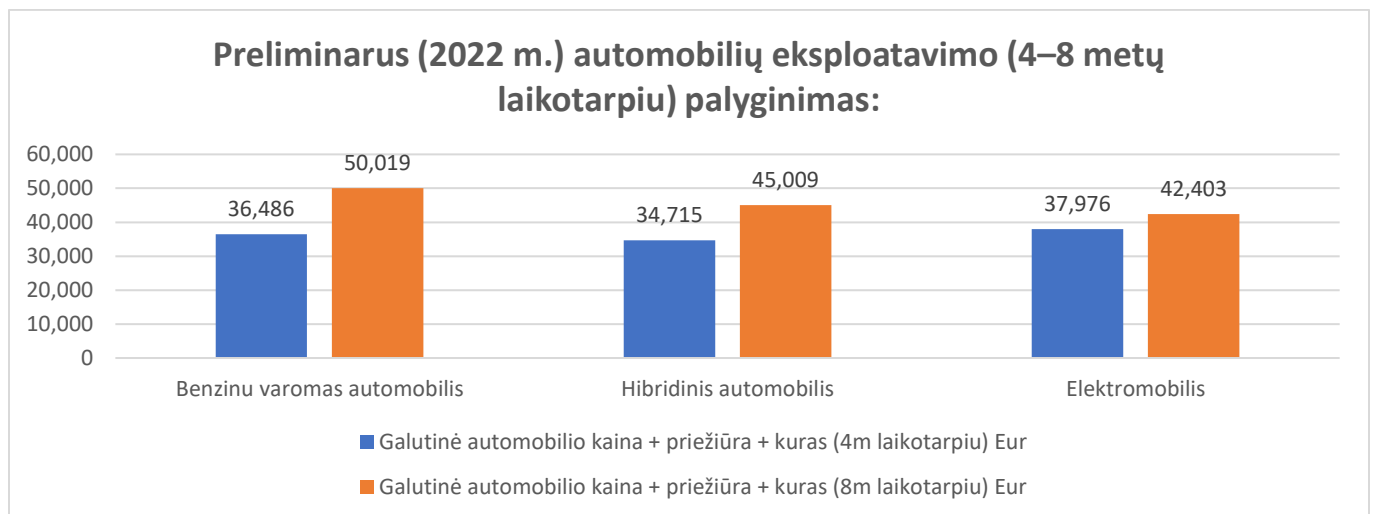
Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Administracijos siekiamybė yra optimizuoti teismų tarnybinio transporto naudojimą, taip įgyvendinant visas įmanomas galimybes modernizuotis kartu su rinka.

2.5. Preliminarus automobilių vertės bei eksploatavimo palyginimas

4 lentelė. Preliminarus (2022 m.) automobilių vertės bei eksploatavimo (4–8 metų laikotarpiu) palyginimas

Automobilio eksploatacija	Mato vnt.	Benzinu varomas automobilis	Hibridinis automobilis	Elektromobilis
Automobilis (PVZ.) 2022 m.		<i>Renault Megane</i>	<i>Toyota Corolla</i>	<i>Nissan Leaf</i>
Kaina	<i>Eur</i>	22,954	24,420	29,549
Energijos / kuro sąnaudos 100 km (pagal WLTP)	<i>kWh / l</i>	6,30	4,50	17,10
Energijos / kuro kaina (kai elektros kaina 0,167 Eur/kWh, benzino kaina 1,499 Eur/l) 100 km	<i>Eur</i>	9,44	6,75	2,86
Energijos / kuro sąnaudos 120 000 km ridai (4m) / 240 000 km ridai (8 m.)	<i>Eur</i>	11,332 / 22,665	8,095 / 16,189	3,427 / 6,854

Reguliarios techninės priežiūros kaštai 120 000 km ridai (4 m.) / 240 000 km ridai (8 m.)	<i>Eur</i>	2,200 / 4,400	2,200 / 4,400	1,000 / 2,000
Vidutinė elektros įkrovimo stotelės kaina (iki 22 kW, be įrengimo, be projekto ir kitų papildomų dalių)	<i>Eur</i>	-	-	1,000
Preliminari vidutinė elektros įkrovimo stotelės įrengimo kaina	<i>Eur</i>	-	-	3,000
CO2 emisija	<i>g/km</i>	138	102	0
CO2 emisija 120 000 km ridai (4 m.) / 240 000 km ridai (8 m.)	<i>g</i>	16,560.000 / 33,120.000	12,240.000 / 24,480.000	0
Galutinė automobilio kaina + priežiūra + kuras (4 m. laikotarpiu)	<i>Eur</i>	36,486	34,715	37,976
Galutinė automobilio kaina + priežiūra + kuras (8 m. laikotarpiu)	<i>Eur</i>	50,019	45,009	42,403



8 pav. Preliminarus automobilių eksploatavimo palyginimas

Įvertinus preliminarinius galimus kaštus elektromobilio įkrovimo stotelei įrengti, pateiktoje diagramoje (žr. 8 pav.) yra matoma, kad, lyginant trijų rūšių automobilius (paprastą benzininį automobilį, hibridinį (t. y. benzinu ir elektra varomą) automobilį bei elektromobilį), jų išlaidų visuma eksploataciniu vidutiniu 4 metų (arba vidutiniškai 120 000 ridos) laikotarpiu yra santykinai panaši, tačiau atkreiptinas dėmesys į didesnes benzininio automobilio išlaidas bei išmetamų teršalų (CO2 emisijos) kiekį. O grafiką papildžius 8 metų (arba vidutiniškai 240 000 ridos) automobilių eksploatavimo visuma, galima matyti, kad elektromobilio išlaidos labiausiai pasijus per ilgesnį eksploatacijos laiką.

Apibendrinant šeštą automobilių tipų palyginimo lentelę, bene didžiausias elektromobilių atsiperkamumas pastebimas per ilgesnį eksploatacijos laiką. 2022–2023 metais, ženkliai pabrangus elektros energijai, ekonominiai skaičiavimai nesuteikia elektromobiliams tokio pastebimo ekonominio pranašumo, kuris buvo ženklus iki 2022 metų. Tačiau brangstant visiems

energetiniams ištekliams ilgainiui tiesiog neliks kitokios išeities, kaip tik pereiti prie naujos kartos transporto.

2.6. Automobilių rinkos ir infrastruktūros situacijos apibendrinimas

✓ Siekiant toliau įgyvendinti teismų sistemos tvarią aplinkai kryptį, turėtų būti ir toliau centralizuotai įsigijami ekonomiškai ir aplinką tausojantys automobiliai, atsižvelgiant į teismų poreikius (planuojama vienam hibridiniam automobiliui (HEV ar PHEV) vidutiniškai išleisti 28–30 tūkst. eurų; vienam elektromobiliui (EV) nuo 35 iki 45 tūkst. eurų). Įvertinus elektromobilių su didesnės talpos baterijomis modelius ir kainas, buvo nustatyta, kad tokio elektromobilio kaina yra 15–20 % didesnė nei bazinės komplektacijos. Manytina, kad orientacinė vieno tokio elektromobilio (EV) kaina galėtų siekti nuo 40 iki 50 tūkst. eurų. Esant pagrįstam teismo poreikiui eksploatuoti elektromobilį su didesnės talpos baterija, galima pirkti šios modifikacijos elektromobilius, tačiau, priklausomai nuo skiriamo finansavimo, tokių elektromobilių būtų nuperkama mažiau.

✓ Hibridinių automobilių (HEV) kainos yra santykinai panašios kaip ir įprastų (iškastiniu kuru varomų) automobilių, todėl atsižvelgiant į papildomas hibridinių automobilių naudas (tokias kaip mažesnės degalų sąnaudos (skirtumas vidutiniškai nuo 1 iki 2 litrų), mažesnė tarša aplinkai (CO₂ emisija vidutiniškai mažesnė iki 20 %)) perkant automobilius, skirtus ilgesnėms kelionėms, teismams optimaliausias pasirinkimas būtų hibridinis modelis.

✓ Atsižvelgiant į aukštas vidutines įkraunamų hibridinių automobilių (PHEV) kainas ir jas palyginus su elektromobilių (EV) ar įprastų hibridinių automobilių (HEV) kainomis, siekiant užtikrinti poreikius, teismams palankiausia būtų pirkti elektromobilius (EV) ar įprastus hibridinius (HEV) automobilius. Atkreiptinas dėmesys, kad įkraunami hibridiniai automobiliai (PHEV) visada yra įtraukti į automobilių pirkimo sąlygas kartu su hibridiniais automobiliais (HEV), suteikiant tiekėjams galimybę siūlyti abiejų tipų automobilius.

✓ Elektrinį mikroautobusą (EV) pirkti įmanoma, tačiau jis tinkamesnis teismams, kurie planuotų jį eksploatuoti miesto ribose. Dyzeliniais mikroautobusais šios klasės rinkoje alternatyvų pasirinkimas yra labai mažas, elektromobiliai mikroautobusai dar tik pradeda atkelti į rinką, jų kaina yra aukšta, todėl kiekvienais metais turėtų būti iš naujo įvertinama šių transporto priemonių rinka ir kainos bei naudos santykis.

✓ Iki iškastiniu kuru varomų automobilių draudimo 2035 m. bei atsižvelgiant į vidutinę transporto priemonių teismuose eksploatavimo trukmę, manytina, jog racionalu automobilius įsigyti įprastine tvarka, orientuojantis į ekonomiškus ir aplinką tausojančius automobilius, ir siekti teismų sistemos tvarumo, perkant teismo poreikius atitinkančias transporto priemones. Atsižvelgiant į teismų perkamų automobilių poreikius ir iš anksto žinant, kuriems teismams bus perkami nauji elektromobiliai, taip pat nesant galimybės teismams elektromobilio įkrovimo stotelių įsirengti savo lėšomis, elektromobilių įkrovimo stotelės galėtų būti įrengiamos centralizuotai. Tokio įrengimo galimybės turėtų būti svarstomos individualiai, priklausomai nuo teismų infrastruktūros ir kitų galimybių.

III. TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ ATNAUJINIMO PLANAS

Teismų sistemos automobilių atnaujinimas turėtų būti orientuotas į Lietuvos rinkoje vykstančius pokyčius bei vyraujančias tendencijas, rinkos pasiūlą ir individualius teismų poreikius. Norint išlaikyti efektyvų teismų tarnybinio transporto parką, būtina tęsti šio parko atnaujinimą, mažinti teismų automobilių eksploatavimo laiką bei skatinti ekologiško transporto plėtrą.

Siekiant optimalaus varianto, sudarytas planas dėl naujų automobilių įsigijimo. Atlikus esamą teismų automobilių parko situacijos analizę bei automobilių rinkos ir infrastruktūros situacijos apžvalgą išskirti **teismų automobilių parko atnaujinimo trumpalaikiai tikslai, kurie galėtų būti pasiekti 2026 m.:**

1 tikslas. Sumažinti teismuose esančių senesnių kaip 16 metų automobilių skaičių.

Tikslui pasiekti keliama šie uždaviniai:

1.1. Uždavinys. 100 % teismuose esančių 2004–2007 metų registracijos automobilių pakeisti naujais.

Norint pakeisti šiuo metu esančius seniausius 22 vnt. (16 metų ir daugiau), per artimiausius trejus metus planuojama nupirkti po 7–8 naujus automobilius, kurie preliminarai kainuotų 240–270 tūkst. eurų per metus (žr. 1 skyriaus 3 lentelę).

1.2. Uždavinys. Siekti, kad teismų parko vidutinis automobilių amžius būtų ne daugiau kaip 10 metų.

Teismų turimi senesni nei 16 metų automobiliai, kurių 2023 m. iš viso yra 22 vnt. (registracijos metai 2004–2007 m.), turėtų būti nuosekliai išregistruojami. 2004–2007 m. registracijos automobilius skatintume parduoti įstatymų nustatyta tvarka bei nenaudoti pasenusių automobilių, kurių gedimo rizika yra didesnė, išlaikymas žymiai brangesnis, taip pat, lyginant su naujomis technologijomis, saugumo lygis mažesnis, ir taip sumažinti automobilių parko amžių. Teismai taip pat turi būti suinteresuoti tokius automobilius parduoti efektyviai ir net skatinami dalintis su kitais teismais gera automobilių pardavimo praktika.

Automobilių pirkimai turi būti suderinti su automobilių poreikiu, todėl rekomenduotina teismams, kurie turi nuolat naudojamus automobilius ir ketina vieną iš turimų senų automobilių parduoti, apie naujo automobilio poreikį iš karto informuoti Administraciją, kuri atitinkamai įtrauks tai į poreikius ir planuos pirkimą ateityje.

Po apylinkių teismų reformos siūlytina papildomai įvertinti automobilių naudojimo poreikius kiekviename teisme ir pagal tai nustatyti, kiek automobilių turėtų turėti kiekvienas teismas – nuo to priklausys tikslinis automobilių poreikis.

2 tikslas. Prisidėti prie neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimo – pirkti aukščiausius aplinkosauginius reikalavimus atitinkančius automobilius.

Tikslui pasiekti keliama šie uždaviniai:

2.1. Uždavinys. 50 % teismų centrinių rūmų nupirkti bent po vieną elektromobilį.

Atsižvelgiant į besivystančią infrastruktūrą, trejų metų laikotarpiu planuojama 50 % centrinių rūmų nupirkti bent po vieną elektromobilį vietinėms kelionėms miesto ribose arba pagal poreikį ir galimybes nupirkti po elektromobilį su didesnės talpos baterijomis.

2.2. Uždavinys. *Ne mažiau nei 20 % visų naujai perkamų transporto priemonių turėtų sudaryti elektra (arba kita alternatyvia atsinaujinančiąja energija) varomi automobiliai ir dar 40 % – hibridinių modelių.*

Siekiamybė visada turėtų būti modernizuoti teismų automobilių parką, kuris turėtų lengvinti teismų susisiekiimo galimybes ir efektyvinti transporto priemonių eksploatavimą, atsižvelgiant į metines rinkos tendencijas.

5 lentelėje pateikiama apibendrinta informacija apie numatomus pasiekti tikslus, uždavinius bei rodiklių reikšmes.

5 lentelė. Teismų automobilių parko atnaujinimo trumpalaikiai tikslai, uždaviniai bei rodiklių reikšmės.

Tikslas	Uždaviniai	Rodiklis	Reikšmė			
			2023 m.	2024 m.	2025 m.	2026 m.
1. Sumažinti teismuose esančių senesnių kaip 16 metų automobilių skaičių	1.1. 100 % teismuose esančių 2004–2007 metų registracijos automobilių pakeisti naujais	Teismams nupirkta naujos transporto priemonės	0 vnt.	7 vnt.	7 vnt.	8 vnt.
	1.2. Siekti, kad teismų parko vidutinis automobilių amžius būtų ne daugiau kaip 10 metų	Išregistruotų 2004–2007 metų senumo automobilių	0 %	36 %	70 %	100 %
2. Prisidėti prie neigiamo transporto poveikio aplinkai mažinimo – pirkti aukščiausius aplinkosauginių s reikalavimus atitinkančius automobilius	2.1. 50 % centrinių rūmų nupirkti bent po vieną elektromobilį	Teismų centrinių rūmų, kuriems nupirkta elektromobilis, dalis	13 %	22 %	36 %	50 %
	2.2. Ne mažiau nei 20 % visų naujai perkamų transporto priemonių turėtų sudaryti elektra (arba kita alternatyvia atsinaujinančiąja energija) varomi automobiliai ir dar 40 % – hibridinių modelių.	Nupirtų naujų elektra (arba kita alternatyvia atsinaujinančiąja energija) varomų automobilių dalis	0 %*	20 %	30 %	30 %
		Nupirtų hibridinių automobilių dalis	0 %*	40 %	50 %	50 %

*Pastaba – 2023 m. bus pradėtas automobilių viešasis pirkimas, sumokėtas avansas, o pristatymas ir galutinis apmokėjimas numatomas 2024 m.

Šiuo metu vykdomas apylinkių teismų tinklo optimizavimo projektas, kurį įgyvendinus ir galimai perskirsčius apylinkių teismų automobilius, didesnio automobilių poreikio neturėtų atsirasti ir esama situacija neturėtų pasikeisti. Atsižvelgus į galimai didesnius poreikius teisėjams važiuoti nagrinėti bylas į kitus rūmus nei jų nuolatinė darbo vieta ir po reformos matant, kad neužtektų esamo rūmų automobilių parko, turėtų būti svarstoma galimybė automobilius nuomoti.

Teismų sistemos automobilių atnaujinimo planas turėtų būti iš naujo peržiūrimas atsižvelgiant į automobilių rinkos, infrastruktūros ar teismų sistemoje vykstančius pokyčius.

PRIEDAS NR. 1

Teismų automobilių parko vertinimo kriterijai

Eil. Nr.	Vertinimo kriterijaus pavadinimas	Vertinimo paaiškinimas	kriterijaus	Kriterijaus reikšmės apskaičiavimo formulė	Balų paaškinimas	skaičiavimo
1.	Automobilių skaičius, tenkantis 1 teismo rūmams	Kriterijus skirtas palyginti teismui priklausančių ir (arba) valdomų tarnybinių automobilių skaičių, tenkantį vieniems teismo rūmams.		Bendras teismui priklausančių ir (arba) valdomų transporto priemonių skaičius padalinamas iš teismo rūmų skaičiaus.	Balas apskaičiuojamas lyginant teismo kriterijaus reikšmę su apskaičiuota mažiausia iš visų teismų vidutinio automobilių amžius kriterijaus reikšme. Už mažiausią reikšmę skiriami 3 balai, už kitas reikšmes - balas proporcingai mažesnis.	
2.	Vidutinis automobilių amžius	Kriterijus leidžia palyginti teismams priklausančių ir (arba) valdomų tarnybinių automobilių vidutinį amžių metais.		Bendra teismui priklausančių ir (arba) valdomų transporto priemonių amžiaus suma padalinama iš jų skaičiaus.		
3.	Naujausio automobilio amžius	Kriterijus parodo, prieš kiek metų teismas gavo naują automobilį.		Iš skaičiuojamųjų metų atimami naujausio automobilio registracijos metai (arba metai, kuriais yra numatytas automobilio perdavimas teismui).		
4.	Vienu automobiliu aptarnaujamų teisėjų skaičius	Kriterijus parodo, kiek konkretaus teismo teisėjų etatų yra aptarnaujami vienu teismo automobiliu.		Teismo teisėjų etatų skaičius padalinamas iš bendro teismui priklausančių ir (arba) valdomų transporto priemonių skaičius.	Balas apskaičiuojamas lyginant teismo kriterijaus reikšmę su apskaičiuota didžiausia iš visų teismų kriterijaus reikšme. Už didžiausią reikšmę skiriami 3 balai, už kitas reikšmes - balas proporcingai mažesnis.	
5.	Suminis atstumas nuo teismo rūmų iki centrinių rūmų, tenkantis vienam automobiliui	Kriterijus leidžia palyginti, koks atstumas kilometrais tenka vienam automobiliui nuo teismo rūmų iki centrinių rūmų.		Vadovaujantis www.maps.lt , ar kitu panašiu atstumo matavimo įrankiu, matuojamas optimaliausias automobilio vykimo kelias kilometrais nuo kiekvieno teismo rūmų iki centrinių teismo rūmų. Tuomet apskaičiuotas suminis atstumas dalinamas iš teismo eksploatuojamų automobilių skaičiaus. Jei teismą sudaro vieni rūmai, tuomet pasirenkama simbolinė reikšmė – 1 kilometras,		

	kuris yra dalinamas iš teismo eksploatuojamų automobilių skaičiaus.
6. Atstumas iki Administracijos mokymo centro	Kriterijus leidžia palyginti atstumus nuo centrinių teismo rūmų iki Administracijos mokymo centro. Vadovaujantis www.maps.lt , ar kitu panašiu atstumo matavimo įrankiu, matuojamas optimaliausias automobilio vykimo kelias kilometrais nuo centrinių teismo rūmų iki Administracijos mokymo centro. Tuomet apskaičiuotas suminis atstumas dalinamas iš teismo eksploatuojamų automobilių skaičiaus. Jei teismą sudaro vieni rūmai, tuomet pasirenkama simbolinė reikšmė – 1 kilometras, kuris yra dalinamas iš teismo eksploatuojamų automobilių skaičiaus.

Pastabos:

1) Automobiliai, kuriems teismai yra pradėjęs nurašymo ar pardavimo procedūras, t. y. nebeplanuoja jų eksploatuoti savo veikloje, į skaičiavimus neįtraukiami.

2) Jei yra sudaryta sutartis dėl naujo (-ų) automobilio (-ų) įsigijimo konkrečiam teismui, ir yra numatyta preliminarį pristatymo data, automobilis yra įraukiamas į vertinimą.

3) Pirminis duomenų šaltinis apie teismams priklausančius ir (arba) valdomus tarnybinius automobilius yra - VĮ „Regitra“ viešai skelbiami naujausi duomenys www.rekvizitai.vz.lt.

PRIEDAS NR. 2

TEISMAMS PRIKLAUSANČIŲ TARNYBINIŲ AUTOMOBILIŲ RIDOS VIDURKIS

Eil. Nr.	Teismo pavadinimas	Teismams priklausančių automobilių ridos vidurkis*
1.	Šiaulių apygardos teismas	207 116,00
2.	Šiaulių apylinkės teismas	157 787,50
3.	Panevėžio apylinkės teismas	142 386,86
4.	Kauno apylinkės teismas	129 820,40
5.	Telšių apylinkės teismas	128 210,50
6.	Vilniaus apygardos administracinis teismas	120 332,50
7.	Vilniaus miesto apylinkės teismas	119 238,50
8.	Panevėžio apygardos teismas	112 039,00
9.	Kauno apygardos teismas	105 191,50
10.	Marijampolės apylinkės teismas	104 220,00
11.	Utenos apylinkės teismas	103 548,40
12.	Klaipėdos apygardos teismas	101 083,50
13.	Vilniaus regiono apylinkės teismas	97 039,38
14.	Regionų apygardos administracinis teismas	95 250,20
15.	Tauragės apylinkės teismas	91 848,00
16.	Klaipėdos apylinkės teismas	90 537,67
17.	Alytaus apylinkės teismas	90 407,67
18.	Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas	87 975,00
19.	Plungės apylinkės teismas	87 262,75
20.	Lietuvos apeliacinis teismas	75 518,00
21.	Vilniaus apygardos teismas	72 277,00
22.	Lietuvos Aukščiausiasis Teismas	58 505,00
Automobilių ridos bendras vidurkis		112 817,64

*Pastaba: 2023 m. rugpjūčio mėn. duomenys, gauti iš teismų

PRIEDAS NR. 3

TEISMŲ EKSPLOATUOJAMŲ TARNYBINIŲ AUTOMOBILIŲ PARKAS 2023 M. RUGSĖJO 25 D. VĮ „REGITRA“ DUOMENIMIS

Teismo pavadinimas	Vnt. iš viso:	Markė	Pavadinimas	Kategorija	Masė, kg	Tūris, cm ³	Galia, kW	Degalai	CO ₂ , g/km	Vietų skaičius	Pirminė registracija
Lietuvos Aukščiausiasis Teismas	2	BMW	530D xDrive	<u>M1</u>	1770	2993	195	Dyzelinas	138	5	2017-12-18
		MERCEDES BENZ	VITO 109	<u>M1</u>	1815	2148	65	Dyzelinas	--	8	2007-01-09
Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas	2	CITROEN	JUMPY SPACETOURER	<u>M1</u>	1838	1997	130	Dyzelinas	143	8	2019-06-17
		HYUNDAI	SONATA	<u>M1</u>	1599	2359	119	Benzinas	--	5	2008-11-04
Lietuvos apeliacinis teismas	2	CITROEN	JUMPY SPACETOURER	<u>M1</u>	1838	1997	130	Dyzelinas	143	8	2019-06-17
		AUDI	A6	<u>M1</u>	1840	2967	171	Dyzelinas	--	5	2007-07-17
Vilniaus apygardos teismas	2	OPEL	INSIGNIA GRAND SPORT	<u>M1</u>	1613	1956	125	Dyzelinas	145	5	2018-07-20
		TOYOTA	HIACE	<u>M1</u>	1910	2494	75	Dyzelinas	--	8	2006-10-27
Kauno apygardos teismas	2	NISSAN	NISSAN LEAF 40KWH	<u>M1</u>	1580	--	--	Elektra	--	5	2019-07-09
		VW	SHARAN	<u>M1</u>	1801	1984	85	Benzinas	--	7	2006-03-22
Klaipėdos apygardos teismas	2	FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2381	1995	125	Dyzelinas	183	8	2018-09-12
		TOYOTA	COROLLA	<u>M1</u>	1440	1798	72	Hibridas	--	5	2023-03-10
Šiaulių apygardos teismas	2	OPEL	INSIGNIA GRAND SPORT	<u>M1</u>	1613	1956	125	Dyzelinas	145	5	2018-07-20
		VW	SHARAN	<u>M1</u>	1827	1896	85	Dyzelinas	--	7	2005-11-17
Panevėžio apygardos teismas	2	FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2381	1995	125	Dyzelinas	183	8	2018-09-12
		VW	PASSAT	<u>M1</u>	1464	1984	110	Benzinas	--	5	2006-12-21

Vilniaus miesto aplinkės teismas	3	NISSAN	NISSAN LEAF 40KWH	<u>M1</u>	1580	--	--	Elektra	--	5	2022-12-13
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
Kauno apylinkės teismas	6	AN	NISSAN LEAF 40KWH	<u>M1</u>	1580	--	--	Elektra	--	5	2022-11-30
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-30
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		VW	JETTA	<u>M1</u>	1409	1595	75	Benzinas	--	5	2007-11-27
		HYUNDAI	SONATA	<u>M1</u>	1538	2359	119	Benzinas	--	5	2005-12-29
		FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2332	1995	136	Dyzelinas	192	8	2020-12-14
Klaipėdos aplinkės teismas	3	SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
Šiaulių apylinkės teismas	8	TOYOTA	TOYOTA COROLLA	<u>M1</u>	1440	1798	72	Hibridas	--	5	2022-12-07
		FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2332	1995	136	Dyzelinas	192	8	2020-12-28
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-13
		VW	SHARAN	<u>M1</u>	1740	1968	103	Dyzelinas	175	7	2010-06-22
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-12-10
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
Panevėžio aplinkės teismas	7	SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1363	1595	75	Benzinas	--	5	2005-11-16
		NISSAN	PRIMERA	<u>M1</u>	1368	1769	85	Benzinas	--	5	2004-12-21
		CITROEN	SPACETOURER	<u>M1</u>	1839	1997	106	Dyzelinas	--	8	2021-12-16
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-13
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		VW	CADDY	<u>M1</u>	1575	1896	55	Dyzelinas	--	5	2007-12-28

Alytaus apylinkės teismas	6	SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1425	1984	110	Benzinas	--	5	2005-09-28
		VW	PASSAT	<u>M1</u>	1455	1984	96	Benzinas	--	5	2004-09-17
		CITROEN	JUMPY SPACETOURER	<u>M1</u>	1839	1997	106	Dyzelinas	--	8	2021-10-26
Marijampolės apylinkės teismas	5	SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		NISSAN	QASHQAI	<u>M1</u>	1482	1461	78	Dyzelinas	--	5	2007-11-20
		CITROEN	JUMPY SPACETOURER	<u>M1</u>	1839	1997	106	Dyzelinas	--	8	2021-10-26
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
Plungės apylinkės teismas	5	PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		VW	PASSAT	<u>M1</u>	1485	1984	110	Benzinas	--	5	2005-12-21
		TOYOTA	TOYOTA COROLLA	<u>M1</u>	1440	1798	72	Hibridas	--	5	2022-11-23
		RENAUL T	MEGANE	<u>M1</u>	1382	1332	103	Benzinas	124	5	2020-12-02
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-20
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
Tauragės apylinkės teismas	3	RENAUL T	MEGANE	<u>M1</u>	1382	1332	103	Benzinas	124	5	2020-12-02
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-20
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
Telšių apylinkės teismas	4	FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2332	1995	136	Dyzelinas	192	8	2020-12-14
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-20
		PEUGEO T	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25

Utenos apylinkės teismas	6	SKODA	SUPERB	<u>M1</u>	1513	1781	110	Benzinas	--	5	2007-02-01
		TOYOTA	TOYOTA COROLLA	<u>M1</u>	1440	1798	72	Hibridas	--	5	2022-11-23
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
Vilniaus regiono apylinkės teismas	7	FORD CNG TECHNIK	MONDEO HYBRID	<u>M1</u>	1696	1999	103	Benzinas / Elektra	94	5	2021-08-13
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		HYUNDAI	SONATA	<u>M1</u>	1599	2359	119	Benzinas	--	5	2008-10-22
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-29
		PEUGEOT	407	<u>M1</u>	1475	1749	92	Benzinas	--	5	2008-07-25
		FORD	MONDEO	<u>M1</u>	1391	1999	107	Benzinas	--	5	2004-11-17
Vilniaus apygardos administracinis teismas	2	SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	113	5	2017-10-17
		VW	CADDY	<u>M1</u>	1615	1896	77	Dyzelinas	--	5	2007-08-23
Regionų apygardos administracinis teismas	6	TOYOTA	TOYOTA COROLLA	<u>M1</u>	1440	1798	72	Hibridas	--	5	2022-12-07
		FORD	TOURNEO CUSTOM	<u>M1</u>	2332	1995	136	Dyzelinas	192	8	2020-12-14
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1332	1968	110	Dyzelinas	106	5	2016-12-13
		HONDA	FR-V	<u>M1</u>	1520	1799	103	Benzinas	--	6	2008-02-22
		MAZDA	5	<u>M1</u>	1475	1999	107	Benzinas	--	7	2007-12-18
		SKODA	OCTAVIA	<u>M1</u>	1425	1896	77	Dyzelinas	--	5	2007-11-29

TEISĖJŲ TARYBA

Protokolinis nutarimas

**DĖL PRITARIMO TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ ATNAUJINIMO
KONCEPCIJAI**

2023 m. gruodžio 1 d.
Vilnius

Pritarti Teismų sistemos automobilių atnaujinimo koncepcijai ir laikyti ją suderinta.

Pirmininkas

Sekretorius

DETALŪS METADUOMENYS	
Dokumento sudarytojas (-ai)	Nacionalinė teismų administracija
Dokumento pavadinimas (antraštė)	DĖL PRITARIMO TEISMŲ SISTEMOS AUTOMOBILIŲ ATNAUJINIMO KONCEPCIJAI
Dokumento registracijos data ir numeris	2023-11-28 Nr. 4R-1605-(1.17.E)
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	-
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	2
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	0
Parašo paskirtis	pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Natalija Kaminskienė Direktorius
Parašo sukūrimo data ir laikas	2023-11-28 10:30:57 GMT+02:00
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2023-11-28 10:31:05 GMT+02:00
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	ADIC CA-B
Sertifikato galiojimo laikas	2023-05-12 09:36:13 GMT+03:00 - 2026-05-11 09:36:13 GMT+03:00
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	-
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	Lietuvos teismų informacinė sistema
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja. (2023-11-28 10:44:31)
Elektroninio dokumento nuorašo atspausdinimo data ir ją atspausdinęs darbuotojas	Nuorašą suformavo LITEKO 2023-11-28 10:44:31
Paieškos nuoroda	-
Papildomi metaduomenys	-