

**VALSTYBINĖS KELIŲ TRANSPORTO INSPEKCIJOS PRIE SUSISIEKIMO
MINISTERIJOS
2010–2012 M. STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS**

Asignavimų valdytojo kodas	90.900.1642.
<p>Aplinkos ir išteklių analizė 1. Aplinkos analizė <u>Politiniai veiksniai</u></p> <p>Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Inspekcija) dirba kaip savarankiška valstybinė institucija, kuri vykdo valstybinio reguliavimo, priežiūros ir kelių transporto bei su juo susijusios veiklos kontrolės funkcijas. Inspekcijos strateginiai ir programų tikslai nustatomi atsižvelgus į Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos prioritetus, Valstybės ilgalaikės raidos strategijos, Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros iki 2015 metų ilgalaikės strategijos, Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos nuostatas. Inspekcijos veikla priklauso nuo valstybės transporto politikos, Europos Sąjungos transporto politikos, Europos Komisijos darbo grupių veiklos rezultatų, Europos Sąjungos šalių praktikos ir kitų veiksnių. Tobulinama kelių transporto ir su juo susijusios veiklos teisinė bazė lemia Inspekcijos veiklos pasikeitimus, naujų papildomų funkcijų atsiradimą. Didelę įtaką Inspekcijos veiklai daro bendra šalies ir transporto sektoriaus ekonominė situacija bei biudžeto kaita.</p> <p>Lietuvos transporto sistemos misija – sukurti susisiekimo sistemą, atitinkančią ES politikos pagrindinius principus, tikslus ir kriterijus, rekonstruoti ir modernizuoti transporto infrastruktūrą, sudaryti palankias verslo ir socialinės plėtros bei skaidrios konkurencijos sąlygas.</p> <p>Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2008–2012 m., įgyvendindama savo veiklos programą, siekia užtikrinti, kad Lietuvos transporto sistemos plėtra atitiktų svarbiausius ES transporto politikos prioritetus – aukšto lygio saugaus judrumo išlaikymą, socialinę ir ekonominę sanglaudą, aplinkos saugojimą, užtikrinant saugų energijos tiekimą, atvirumą naujovėms, ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą ir pažangų transporto projektų įgyvendinimą. Taip pat bus siekiama, kad kiekviena transporto rūšis būtų optimaliai panaudojama, taip pasiekiant kuo didesnę skirtingų transporto rūšių sąveikos efektyvumą. Vykdydama savo veiklą, Inspekcija sieks prisidėti prie šių artimiausio laikotarpio transporto politikos prioritetų, nurodytų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008–2012 m. veiklos programoje, įgyvendinimo:</p> <ul style="list-style-type: none">– kompleksinės šalies transporto sistemos plėtros;– automobilių kelių plėtros;– eismo saugumo. <p><u>Ekonominiai veiksniai</u></p> <p>Kelių transportas yra išskirtinė Lietuvos transporto sistemos sritis. Lietuvoje kelių transportu vežama apie 50 proc. visų krovinių ir apie 98 proc. keleivių. Apie pusę transporto sektoriaus sukuriama bendrojo vidaus produkto sudaro kelių transportas. Numatoma, kad ir ateityje transporto ir sandėliavimo paslaugos išliks labai svarbi nacionalinės ekonomikos dalis, nes didžiausias kelių transporto privalumas – galimybė patogiai gabenti krovinius nuo durų iki durų, o tai ypač svarbu tokioje teritoriškai nedidelėje valstybėje kaip Lietuva.</p> <p>2009 m. šalies ir pasaulio ekonomikos nuosmukis paveikė ir kelių transporto rinką. Ekonominė situacija tiek vidaus, tiek tarptautinėje keleivių ir krovinių vežimo rinkoje lėmė tai, kad žymiai sumažėjo krovinių ir keleivių apyvarta.</p> <p>2009 m. pabaigoje vežti krovinius tarptautiniais maršrutais turėjo teisę 3550 vežėjų, kurie eksploatavo 20,2 tūkst. transporto priemonių (78,2 proc. iš jų – atitinkančios „Euro“ ekologinius standartus). 2009 m. vežėjų skaičius sumažėjo 10,7 proc., o licencijuotų automobilių skaičius –</p>	

21,4 proc. 2009 m. Inspekcija Lietuvos vežėjams išdavė 196785 leidimus vežti krovinius tarptautiniais maršrutais, t. y. net 37,9 proc. mažiau, nei 2008 m. 2009 m. buvo sudėtingi krovinius tarptautiniais maršrutais vežantiems vežėjams ir dėl Rusijos Federacijos bendrųjų kelionės leidimų gavimo jaučiamos įtampos, kadangi šiais leidimais buvo keičiamasi kas ketvirtį, neaiškios ateinančių laikotarpių leidimų kvotos neleido tinkamai planuoti vežimų. Be to, šios šalies muitinės įstaigos vykdė griežtesnius patikrinimus, dėl to pasienyje su Rusijos Federacija susidarydavo didelės krovinių transporto priemonių eilės, vėlavo krovinių pristatymas – visa tai darė įtaką vežėjų konkurencingumui ir finansinei būklei. 2009 m. palyginti su 2008 m. labiausiai sumažėjo leidimų vežti krovinius į Rytų šalis išdavimas: į Rusijos Federaciją (40 proc.) ir į Baltarusijos Respubliką (38 proc.).

Verstis krovinių vežimo vidaus maršrutais veikla 2010 m. pradžioje turėjo teisę 2118 vežėjai, kurie eksploatavo 4868 transporto priemones. Per metus vežėjų, turinčių licencijas vežti krovinius vidaus maršrutais, skaičius padidėjo 5 proc., tuo tarpu transporto priemonių, dalyvaujančių tokiuose vežimuose, skaičius sumažėjo 8 proc.

Keleivių vežėjai 2010 m. sausio 1 d. turėjo 360 Europos Bendrijos licencijų (13,7 proc. mažiau nei 2009 m. pradžioje) ir 959 Europos Bendrijos licencijų kopijas (16,8 proc. mažiau nei 2009 m. pradžioje), 397 licencijas (9,1 proc. daugiau nei metų pradžioje) ir 1525 licencijų korteles vežti keleivius tolimojo susisiekimo maršrutais (5,8 proc. daugiau nei metų pradžioje), 27 licencijas ir 10 licencijų kortelių vežti keleivius lengvaisiais automobiliais užsakomaisiais reisais tolimojo susisiekimo maršrutais bei 148 licencijas ir 124 licencijų korteles vežti keleivius lengvaisiais automobiliais užsakomaisiais reisais tarptautinio susisiekimo maršrutais.

Inspekcijos reguliavimo srityje 2010 m. pradžioje buvo 391 tolimojo ir 181 tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutai. Reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais keleivius vežė 50 vežėjų. Tiek vežėjų, tiek tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutų skaičius šiek tiek sumažėjo (2009 m. pradžioje buvo 53 vežėjai ir 395 maršrutai), nes kai kurie vežėjai dėl sunkios ekonominės padėties atsisakė šios veiklos. Nuo 2009 m. sausio 1 d. buvo panaikintas lengvatinis PVM tarifas vežant keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais. Vežėjai buvo priversti didinti keleivių vežimo tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais tarifus, tačiau, esant sunkiai gyventojų finansinei būklei, vežėjai nedidino vežimo tarifų tiek, kad padidėjusią mokestinę naštą perkeltų keleiviams. Todėl sumažėjo vežėjų pajamos atskaičius mokesčius. Buvo prognozuota, kad dalis vežėjų dėl padidėjusios mokestinės naštos ir kitų ekonominių priežasčių nutrauks veiklą, tačiau 2009 m. vyravusi mažesnė negu 2008 m. kuro kaina, sumažintos kitos išlaidos sudarė sąlygas vežėjams išsilaikyti ir vykdyti keleivių vežimą šiais maršrutais be didesnių pokyčių, nežiūrint PVM lengvatų keleivių vežimams panaikinimo.

2009 m. Lietuvoje pradėjo veiklą 18 naujų vairavimo mokyklų, iš viso 2010 m. sausio 1 d. įvairių kategorijų transporto priemonių vairuotojų pirminį mokymą vykdė 342 vairavimo mokyklos. Lyginant su 2009 m. sausio 1 d. duomenimis, vairavimo mokyklų skaičius sumažėjo nežymiai (8 vairavimo mokyklomis). Nuo 2009 m. liepos 1 d. atitinkamus reikalavimus atitinkančioms mokymo įstaigoms suteikiama teisė organizuoti ir rengti papildomą motorinių transporto priemonių vairuotojų, nuolat pažeidžiančių kelių eismo taisyklių reikalavimus ir už tai nubaustų administracine tvarka, įskaitant vairavimo teisės atėmimą, mokymą. Per 2009 m. Inspekcijos viršininko įsakymais tokia teisė buvo suteikta 14 mokymo įstaigų.

Analizuojant 2009 m. kelių transporto rinkos dalyvių aktyvumą, nepaisant bendrų apimčių mažėjimo tendencijų, buvo pastebėtas ir kai kurių Inspekcijos administracinių paslaugų poreikio padidėjimas: 2009 m. Inspekcija vežėjams išdavė 61,5 proc. daugiau kelių transporto veiklos licencijavimo dokumentų vežti keleivius ir krovinius šalies viduje ir tarptautiniais maršrutais nei 2008 m.. Išduotų licencijavimo dokumentų kiekis labai padidėjo, nes 2009 m. buvo pratęstos Europos Bendrijos licencijos ir leidimai bei jų kopijos, išduotos vežėjams iš karto po Lietuvos Respublikos įstojimo į Europos Sąjungą. Taip pat 62 proc. padaugėjo egzaminuotų vairuotojų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu kelių transportu, skaičius; 5 proc. padaugėjo transporto priemonių tinkamumo vežti tam tikrus pavojingus krovinius patvirtinimo sertifikatų skaičius; 45 proc. padaugėjo vairuotojų mokytojų ir vairavimo instruktorių išduotų liudijimų, suteikiančių teisę dirbti vairavimo mokyklose.

Kelių transporto rinkos plėtros kryptį pokyčiai turi įtakos ir Inspekcijos teikiamų paslaugų apimčiai – dėl to atsiranda didesnės galimybės koncentruotis į teikiamų paslaugų kokybę, geriau organizuoti „vieno langelio“ principo įgyvendinimą.

Inspekcija, vykdydama kelių transporto veiklos kontrolės funkcijas, siekia šalyje kurti nuoseklią, reguliarių tikrinimų keliuose sistemą, kad bet kuriuo paros metu būtų užtikrinta tinkama ir efektyvi transporto priemonių ir vairuotojų kontrolė. Dėl to nuo 2009 m. kovo 1 d. įvesta suminė pareigūnų, vykdančių kontrolės funkcijas, darbo laiko apskaita. 2009 m. Inspekcijos pareigūnai patikrino 20060 Lietuvos ir užsienio valstybėse registruotų transporto priemonių ir nustatė 7594 pažeidimus, 5613 vairuotojų paskyrė baudas arba surašė administracinių teisės pažeidimų protokolus. Patikrino 267 keleivius ir krovinius vežančias įmones dėl finansinio pajėgumo, profesinės kompetencijos ir kitų šios veiklos reikalavimų laikymosi. Už nustatytus pažeidimus vežėjams vienam mėnesiui buvo sustabdytas 136 Bendrijos leidimų ir (ar) licencijos kopijų ar kortelių galiojimas.

2009 m. Inspekcijos pareigūnai keliuose pasvėrė ir išmatavo 3983 (20 proc.) krovines transporto priemones. Už važiavimą be leidimo kelių transporto priemonėmis, kai viršijama ašių apkrova ar leidžiama bendroji masė, ar leidžiami matmenys, Lietuvos ir užsienio vežėjams surašyti 939 administracinių teisės pažeidimų protokolai ir paskirta 656,5 tūkst. Lt baudų.

Socialiniai veiksniai

Ekonomikai augant (2006–2007 m. ir 2008 m. pradžioje) dėl didelio tarptautinių vežimų vairuotojų poreikio Lietuvoje buvo iškilusi kvalifikuotos darbo jėgos trūkumo problema, kuri iš dalies buvo sprendžiama įdarbinant iš ne ES valstybių atvykusius vairuotojus. Inspekcija, išduodama vairuotojų liudijimus ir jų kopijas vežėjams, įdarbinusiems vairuotojus, ne Europos Sąjungos valstybių piliečius, kasmet stebėjo didėjančią iš ne ES valstybių atvykstančių vairuotojų poreikį: 2006 m. buvo išduota 667 minėti liudijimai, 2007 m. – 1837, 2008 m. – 2599. 2009 m. nepaisant Lietuvoje didėjančio nedarbo, vis vien buvo stebimas minėtų liudijimų poreikis – per metus buvo išduotas 1221 liudijimas.

Didelę įtaką eismo saugai bei vairuotojų socialinių sąlygų gerėjimui daro 2006 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85. Lietuva privalo organizuoti patikrinimus taip, kad patikrinimų skaičius padidėtų net keturis kartus: po 2008 m. sausio 1 d. privalomų patikrinti darbo dienų skaičius privalėjo būti padidintas mažiausiai iki 2 proc., po 2010 m. sausio 1 d. – mažiausiai iki 3 proc., o po 2012 m. – mažiausiai iki 4 proc. Tikrindami vairavimo ir poilsio režimą Lietuvos Respublikos keliuose ir pasienio punktuose, Inspekcijos pareigūnai patikrino 50,15 tūkst., o vežėjų įmonėse – 93,16 tūkst. vairuotojų dirbtų darbo dienų tachografų registracijos lapų ar duomenų, perkeltų iš transporto priemonių skaitmeninių tachografų ar vairuotojų kortelių. Siekiant nustatyti ar vairuotojai neveda vairavimo ir poilsio režimo apskaitos apgaulės būdu, taip nuslėpdami vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus, bei atsižvelgiant į 2009 m. sausio 23 d. Europos Komisijos rekomendaciją 2009/60/EB, dėl tachografų tikrinimo keliuose ir įgaliotose dirbtuvėse gerosios patirties gaires, 2009 m. pareigūnai pradėjo vykdyti vairavimo ir poilsio režimo apskaitos vedimo apgaulės būdu paiešką, tikrindami ar kelių transporto priemonėse nėra naudojama įranga, skirta tachografui ar atskiroms jo funkcijoms atjungti, bei tachografų dirbtuvių patikrinimus.

Kiti socialiniai kelių transporto srities pokyčiai yra susiję su 2008 m. pradėta įgyvendinti Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB. Nuo 2008 m. rugsėjo 10 d. naujai vairuotojų pažymėjimus įgiję ir keleivių vežimo srityje ketinantys dirbti transporto priemonių vairuotojai bei nuo 2009 m. rugsėjo 10 d. krovinių transporto priemonių vairuotojai turi turėti pradinę kvalifikaciją, t. y. privalo būti išklause specialius kursus ir gauti atitinkamus pažymėjimus. 2010 metų pradžioje Lietuvoje buvo dešimt profesionalių vairuotojų mokymo įstaigų.

Nuo 2001 metų pradžios Inspekcija, dalyvaudama įgyvendinant Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymą, atlygina vežėjams dėl važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų negautas pajamas. Iš viso 2001–2009 m. dėl minėtų lengvatų vežėjai negavo 164,2 mln. Lt. pajamų, kurias įvertinusi ir patikrinusi vežėjų pateiktas ataskaitas Inspekcija atlygino valstybės biudžeto lėšomis. 2010 m. Inspekcija ir toliau vykdydys vežėjų dėl keleiviams taikomų

važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų negautų pajamų atlyginimo funkcijas, tačiau dėl nepakankamo finansavimo metų pabaigoje subsidijoms gali pritrukti iki 6 mln. Lt.

Technologiniai veiksniai

Svarbiu technologiniu pokyčiu, susijusiu su kelių transporto veikla, ypač vairuotojų darbo ir poilsio režimo kontrole, tapo skaitmeninių tachografų naudojimas kelių transporto priemonėse. Nuo 2005 metų Inspekcija užtikrina skaitmeninių tachografų sistemos veikimą Lietuvoje. Prieš išduodant skaitmeniniuose tachografuose naudojamą kortelę, „Testa“ kompiuterių tinklo „Tachonet“ sistema apsisiekimas duomenimis apie išduotas korteles ir jų būklę su kitų ES valstybių kompetentingomis institucijomis padeda užtikrinti, kad asmuo vienu metu neturėtų dviejų galiojančių tos pačios rūšies kortelių. Šiuo metu skaitmeninių tachografų kortelės jau išduodamos trečiuoju viešųjų elektroninių paslaugų teikimo lygiu, kai klientai (juridiniai asmenys) siunčia visus kortelei išduoti reikalingus duomenis, taip pat ir vairuotojų nuotraukas, elektroniniais kanalais, ir į Inspekciją ateina tik vieną kartą – atsiimti pagamintos kortelės. Per 2008 m. buvo išduotos 11898 skaitmeninių tachografų kortelės, 2009 m. – sumažėjus rinkos dalyvių aktyvumui – 5324 kortelės.

2007 m. rugsėjo 5 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva), įgyvendinant šią direktyvą Inspekcija, kaip Lietuvos įgaliota institucija, turės suteikti europinį tipo pripažinimą Lietuvoje pagamintoms transporto priemonėms, jų sistemoms ir atsarginėms dalims. Transporto priemonės galės būti registruojamos bet kurioje valstybėje narėje. Kartu su direktyvos įgyvendinimu Inspekcijai iškyta naujų funkcijų – techninių tarnybų (laboratorijų) bei gamybos priežiūra bei sertifikuojamų objektų kontrolė. Inspekcija taip pat turės užtikrinti gamintojų ir gamintojų atstovų veiksmingą kontrolę, kad parduodamos transporto priemonės, gaminamos sudėtinės dalys, mazgai ir transporto priemonės atitiktų patvirtintą tipą.

Rūpinantis sauga kelių transporte, aplinkos apsauga ir vienodų konkurencijos sąlygų sudarymu Lietuvoje, kaip ir kitose ES šalyse, vykdoma komercinių transporto priemonių, vežančių krovinius ir keleivius, techninės būklės kontrolė. 2009 m. patikrinta 2176 komercinių transporto priemonių techninė būklė. Nustatyti 938 techninės būklės trūkumai, keliantys eismo saugumo pavojų. 49 transporto priemonėms, nustačius didelių techninės būklės trūkumų, buvo uždrausta važiuoti toliau, o 15 transporto priemonių, pareigūnams nustačius netinkamą tachografų veikimą, buvo nukreiptos į tachografų dirbtuves.

Nuo 2010 m. prie magistralinio kelio A1, 302 km ties Klaipėda, įkurtas vienas moderniausių visoje Europoje stacionarusis krovinių transporto tikrinimo postas. Kontrolės postas yra pastatytas Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšomis siekiant iki minimumo sumažinti magistralinio kelio A1 ir kitų statinių ar įrenginių gadinimą transporto priemonėmis, vežančiomis sunkiasvorius ar pavojingus krovinius, ar važiuojant techniškai netvarkingomis transporto priemonėmis. Postui pradėjus veikti vykdoma sunkiasvorių ir didžiabagaričių transporto priemonių, pavojingus krovinius vežančių transporto priemonių, transporto priemonių techninės būklės bei vairavimo ir poilsio režimo kontrolė. Taip bus įgyvendintas vienas iš etapų siekiant šalyje kurti nuoseklią, reguliarių tikrinimų keliuose sistemą, kad bet kuriuo paros metu būtų užtikrinta tinkama ir efektyvi transporto priemonių ir vairuotojų kontrolė.

2009 m. buvo modernizuoti pagal „Dvynių projektą“ įsigyti programeriai. Modernizuotais programeriais galima tikrinti ne tik analoginius bet ir skaitmeninius tachografus ir greičio ribojimo prietaisus. Nuo 2009 m. gruodžio 28 d. įsigaliojus Inspekcijos inicijuotiems Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso pakeitimams, Inspekcijos pareigūnams suteikti įgaliojimai siųsti transporto priemonę į tachografų dirbtuves, jei pareigūnai nustato, kad yra klastojami tachografo rodmenys.

Inspekcija kontrolės funkcijoms vykdyti naudoja 16 specialiai kontrolei pritaikytų transporto priemonių, kuriose įrengtos mažiausiai dvi darbo vietos. Kontrolei skirtose transporto priemonėse sukomplektuota kontrolei reikalinga svėrimo ir matavimo įranga, elektros generatoriai, greitį ribojantys kelio ženklai ir kiti prietaisai bei įranga. Pareigūnai savo darbe naudoja personalinius kompiuterius, pažeidimo dokumentai surašomi ir spausdinami kontrolės vietoje.

Europos Sąjunga 2009 m. priėmė vadinamąjį „Kelių transporto paketą“, t. y. tris naujus

reglamentus: 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1071/2009, nustatantį bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinanti Tarybos direktyvą 96/26/EB, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantį reglamentą (EB) Nr. 561/2006. Šiuose reglamentuose numatyta naujovė – sukurti nacionalinius vežėjų registrus, kuriuose būtų kaupiami duomenys apie vežėjus, išduotas, sustabdytas, panaikintas licencijas, vežėjų vadovaujančius asmenis, jų geros reputacijos praradimą, vežėjų pažeidimus, sankcijas už pažeidimus, bei keistis šiais duomenimis su kitomis valstybėmis narėmis. Tokie registrai valstybėse narėse turės pradėti veikti išgaliojus reglamentams 2011 m. gruodžio 4 d., o iki 2012 m. gruodžio 31 d. šie registrai privalės keistis duomenimis.

2. Išteklių analizė

Teisinė bazė

Pagrindiniai teisės aktai, reglamentuojantys Inspekcijos veiklą, yra Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, taip pat kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimai, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymai ir Inspekcijos nuostatai.

Esamoms ir naujai priskirtoms kontrolės funkcijoms vykdyti būtini Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso papildymai ir pakeitimai dėl vairavimo ir poilsio režimo apskaitos tvarkymo, vairavimo mokyklų, tachografų dirbtuvių meistrų, techninių apžiūrų įmonių kontrolierių ir ekspertų, transporto priemonių valdytojų, eksploatuojančių transporto priemones, keliančias pavojų eismo saugumui, atsakomybės už padarytus pažeidimus didinimo. Reikalingi teisės aktų pakeitimai, kuriais Inspekcijos pareigūnams bus suteikti įgaliojimai uždrausti važiuoti, jei vairuotojas nepasinaudojo privalomojo kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpiu.

Organizacinė struktūra

Igyvendinant Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos kelių transporto kontrolės apimčių ir pajėgumų didinimo bei valdymo organizavimo tobulinimo kryptis 2006–2009 m., 2007 m. buvo pertvarkyta Inspekcijos organizacinė valdymo struktūra, kurią sudaro centriniai skyriai ir Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Šiaulių ir Panevėžio regionų departamentai. Inspekcijos skyriai buvo 10 miestų: Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje Alytuje, Marijampolėje, Tauragėje, Telšiuose ir Utenoje. 2010 m. sumažinus pareigybių ir darbuotojų skaičių struktūriniuose padaliniuose bei panaikinus Telšių skyrių, įsteigtas Klaipėdos regiono departamento Klaipėdos kontrolės skyriaus Stacionarusis transporto priemonių kontrolės poskyris prie kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (302,5 km).

Centriniam Kelių transporto veiklos reguliavimo, Kontrolės koordinavimo, Saugaus eismo ir Technikos skyriams išskirti kelių transporto politikos formavimo bei Inspekcijos strateginių tikslų įgyvendinimo metodikos ir priemonių nustatymo uždaviniai, Vidaus audito, Finansų, Teisės, Personalo, Informacinių technologijų ir kt. skyriams – įstaigos vidaus administravimo funkcijos. Regionų departamentams priskirtos paslaugų administravimo ir kontrolės funkcijos atskirtos ir paskirstytos tarp departamentuose įsteigtų paslaugų administravimo ir kontrolės skyrių.

Žmogiškieji ištekliai (etatai, kvalifikacija)

Pagrindiniai veiksniai, 2009 m. turėję įtakos Inspekcijos personalo valdymui ir žmogiškųjų išteklių plėtrai, buvo valstybės biudžeto lėšų ir didžiausio leistino valstybės tarnautojų ir darbuotojų, dirbančių pagal darbo sutartis, (toliau – darbuotojai) pareigybių skaičiaus mažinimas. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimais maksimalus leistinas Inspekcijos pareigybių skaičius 2009 m. buvo sumažintas nuo 208 iki 194. 2009 m. Inspekcijos darbo užmokesčio fondas buvo sumažintas 911 tūkst. Lt. Kad nereikėtų prarasti kvalifikuotų specialistų, kurių atitinkamai kvalifikacijai, kompetencijai ir patirčiai įgyti panaudotos valstybės lėšos, darbo užmokesčiui skirti asignavimai buvo taupomi darbuotojus leidžiant dviejų savaitių nemokamų atostogų. Siekiant nuo 2010 m. pradėti vykdyti kontrolę stacionariajame transporto priemonių kontrolės poste prie kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (302,5 km) ir atsižvelgiant į 2010 m. valstybės biudžeto lėšų sumažinimą, 2009 m. pabaigoje pakeista Inspekcijos valdymo struktūra – nuo 2010 m. sausio 1 d.

panaikintos 25 pareigybės bei įsteigtas Klaipėdos regiono departamento Klaipėdos kontrolės skyriaus Stacionarusis transporto priemonių kontrolės poskyris ir kitos Inspekcijos funkcijoms vykdyti reikalingos pareigybės. Aštuoniems darbuotojams, atitinkantiems įsteigtų pareigybių aprašymuose nustatytus specialiuosius reikalavimus, pasiūlyta užimti kitas pareigas, 16 darbuotojų 2009 m. gruodžio 31 d. atleista. Inspekcijoje 2009 m. pabaigoje dirbo 184 darbuotojai, o 2010 m. pradžioje – 170. Dėl biudžeto lėšų trūkumo minėtame kontrolės poskyryje numatyto pareigybių skaičiaus nepakanka kontrolei vykdyti visą parą.

Inspekcija turi tinkamai pasirengti pirmininkauti dviejose Europos Sąjungos Tarybos darbo grupėse. Vadovaujantis Darbo grupės Lietuvos pasirengimo pirmininkauti Europos Sąjungoje procesui nagrinėti ir koordinuoti, sudarytos 2007 m. liepos 11 d. ministro pirmininko potvarkiu Nr. 247, rekomendacijomis stiprinti institucijos ir žmoniškųjų gebėjimų poreikius Lietuvai rengiantis pirmininkauti Europos Sąjungoje, Inspekcijai preliminariais skaičiavimais 2010 m. reikalingos ne mažiau kaip penkios pareigybės vykdyti darbo grupių pirmininkų, jų asistentų, ekspertų ir kt. su pasirengimo procesu susijusias funkcijas. Būsima pirmininkavimo komanda jau 2010–2012 m. pagal nustatytą periodiškumą turėtų tobulinti kvalifikaciją sostinėje ir vykti stažuotis į nuolatinę Lietuvos atstovybę Europos Sąjungoje. Tačiau šiems tikslams taip pat trūksta biudžeto lėšų.

Planavimo sistema

Inspekcijoje taikomas strateginis planavimas, Sprendimų projektų poveikio vertinimo metodika. Veikia veiklos planavimo ir sprendimų priėmimo sistema. Kiekvienais metais sudaromas detalus kompleksinis veiksmų planas, padedantis Inspekcijoje įgyvendinti naujovių realizavimo ir pokyčių valdymo sistemą.

Finansiniai ištekliai

Inspekcija yra biudžetinė įstaiga, finansuojama iš Lietuvos Respublikos valstybės biudžeto. Vykdamas Krizės įveikimo planą bei siekiant taupymo ir efektyvaus mokesčių mokėtojų lėšų panaudojimo, 2009 m. visi darbuotojai buvo leidžiami po 10 darbo dienų nemokamų atostogų. Kadangi Inspekcijai 2010 m. patvirtinti asignavimai yra nepakankami, siekiant užsibrėžtų tikslų, yra nustatomi Inspekcijos veiklos prioritetai. Tai turi padėti efektyviau naudoti turimus išteklius įgyvendinti nustatytus uždavinius.

Apskaitos tinkamumas

Piniginių lėšų ir materialinių išteklių, finansinių įsipareigojimų apskaita kompiuterizuota ir vykdoma pagal nustatytas apskaitos taisykles bei reikalavimus. Nuo 2010 m. įgyvendinant valstybėje vykstančią viešojo sektoriaus buhalterinės apskaitos ir finansinės atskaitomybės reformą, ypač daug pastangų buhalterinės apskaitos srityje pareikalau perėjimas nuo apskaitos pinigų principu prie apskaitos kaupimo principu.

Rvšių sistema (informacinės ir komunikavimo sistemos)

2010 m. pradžioje Inspekcijoje veikė 160 stacionarių, 80 mobilių ir 72 egzaminavimo klasėse esančios kompiuterizuotos darbo vietos, Inspekcijos teritorinis kompiuterių tinklas jungiantis 10 lokalių kompiuterių tinklų, 20 tarnybinių stočių; veikė senoji kelių transporto veiklos informacinė sistema, jungianti veikiančias 26 lokalias kompiuterines programas, ir PHARE projekto lėšomis sukurtas modulis „Kontrolė“, bandomosios eksploatacijos stadijoje – skaitmeninių tachografų kortelių personalizavimo ir apskaitos informacinė sistema „Skaitis“ (toliau – IS „Skaitis“), konstravimo stadijoje – modernizuota kelių transporto veiklos informacinė sistema „Keltra“ (toliau – IS „Keltra“). 2009 m. pabaigoje IS „Skaitis“ buvo įteisinta kaip valstybės informacinė sistema.

Savo klientams Inspekcija teikia antrojo ir trečiojo lygio viešąsias elektronines paslaugas. IS „Skaitis“ funkcionalumas leidžia juridiniams asmenims, pageidaujantiems pateikti prašymus išduoti skaitmeninio tachografo korteles, naudotis trečio lygio elektrone paslauga (prašymą pateikti internetu, o pranešimą apie prašymo įvykdymą ar jo atmetimą gauti elektroniniu paštu) ir į Inspekciją atvykti tik vieną kartą – atsiimti kortelės. Artimiausio laikotarpio Inspekcijos veiklos prioritetinėse kryptyse numatoma kuo daugiau administracinių paslaugų perkelti į aukščiausius elektroninių paslaugų teikimo lygius.

Įvertinant 2009 m. spalio 21 d. priimtus Europos Tarybos ir Parlamento reglamentus (žr. dalį *Technologiniai veiksniai*) Inspekcija 2010–2012 m. turės sukurti ir duomenų mainams su kitomis ES šalimis parengti naują informacinę sistemą – vežėjų registrą.

Įgyvendindama elektroninio parašo naudojimą, Inspekcija yra pasirengusi tvarkyti elektroninius dokumentus, pasirašytus Lietuvoje sertifikuotu elektroniniu parašu (tam parengtas IS „Keltra“ dokumentų tvarkymo ir teisės aktų projektų rengimo komponentas), o turėdama kvalifikuotus elektroninius parašus – rengti ir kitoms valstybės institucijoms perduoti elektroninius dokumentus.

Visose stacionariose kompiuterizuotose darbo vietose buvo galima naudotis internetu ir elektroniniu paštu. Inspekcijoje interneto ryšys buvo ir ryšio priemonė su valstybės registrais, kitų valstybės institucijų ar juridinių asmenų informacinėmis sistemomis ir duomenų bazėmis.

Mažinant administracinę našta, klientams išduodant juridinę galią turinčius dokumentus naudojamosi Lietuvoje registruotų kelių transporto priemonių, Juridinių asmenų ir Adresų registru, VĮ „Regitra“, Valstybinės mokesčių inspekcijos duomenų apie sumokėtą valstybės rinkliavą bazės ir techninės apžiūros įmonių informacinės sistemos duomenimis. Galimybė elektroniniu būdu gauti reikiamus duomenis leidžia iš klientų nereikalauti, kad šie pateiktų popierinius mokėjimo dokumentus, įmonių registracijos liudijimus, transporto priemonių registracijos liudijimus ar transporto priemonių techninės apžiūros rezultatus patvirtinančius dokumentus bei Lietuvoje išduotus vairuotojų pažymėjimus.

Efektyviai veikia ryšių su visuomene sistema – Inspekcijos interneto svetainė leido nuolat operatyviai informuoti ūkio subjektus ir kitus visuomenės atstovus apie Inspekcijos reguliavimo srities aktualijas, Inspekcijos veiklą ir veiklos rezultatus, organizuojamus renginius. Informacinės visuomenės plėtros komitetas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. atliko visos Lietuvos institucijų interneto svetainių metinį vertinimą, naudodamas tiesioginio stebėjimo metodą ir kiekybinę duomenų analizę, ir Inspekcijos interneto svetainę įvertino kaip vieną iš geriausių Lietuvoje – jai skirta antroji vieta iš 850 valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų interneto svetainių. Inspekcijos interneto svetainės naudą ir teikiamos informacijos aktualumą parodo ir kasmet augantis interneto svetainės dienos lankytojų skaičius (vienas lankytojas skaičiuotas tik vieną kartą per dieną) – 2007 m. – 106 730, 2008 m. – 154 859, o 2009 m. – 195 404 lankytojai.

Gerinant verslo sąlygas, tobulinant klientų aptarnavimą, taikant „vieno langelio“ principą ir siekiant sudaryti kuo palankesnes sąlygas klientams, nuo 2007 m. Inspekcijoje veikia elektroninių kortelių skaitytuvų sistema, suteikianti galimybę nustatytas rinkliavas už Inspekcijos teikiamas paslaugas sumokėti banko kortelėmis tiesiogiai į Valstybinės mokesčių inspekcijos pajamų surenkamąją sąskaitą.

Vidaus kontrolės sistema

Užtikrinant teisėtą, patikimą ir skaidrą valstybės turto valdymą, naudojimą, apsaugą bei sutartinių įsipareigojimų vykdymą, parengtos Finansų kontrolės taisyklės, Inspekcijoje įsteigtas Vidaus audito skyrius. Inspekcijos viršininko 2006 m. liepos 1 d. įsakymu Nr. 2B-210 patvirtintas Inspekcijos pareigūnų atliktų patikrinimų pertikrinimo tvarkos ir duomenų suvedimo kontrolės aprašas. Taip pat, siekiant stiprinti vidaus kontrolę, Inspekcijos viršininko 2006 m. lapkričio 7 d. įsakymu Nr. 2B-324 patvirtintos Korupcinio pobūdžio veiklos draudimo taisyklės.

SSGG analizė

Stiprybės:

- veiklos kryptingumas, planingumas, operatyvumas ir lankstumas;
- pakankamas techninis aprūpinimas;
- narystė tarptautinėse organizacijose;
- bendradarbiavimas su užsienio kompetentingomis institucijomis, stiprinant valstybės tarnautojų administracinius gebėjimus;
- teisės aktų nuostatos įtvirtina pareigūnų teisę gauti kontrolei reikalingą informaciją.

Silpnybės:

- nepakankamas finansavimas nustatytoms ir naujoms funkcijoms vykdyti bei vežėjų subsidijoms mokėti;
- nepakankami valstybės tarnautojų administraciniai gebėjimai efektyviai vykdyti funkcijas, susijusias su atstovavimu ir būsimu pirmininkavimu ES;

- nepakankamai efektyvi darbuotojų skatinimo sistema;
- darbuotojų, mokančių užsienio kalbas, trūkumas;
- kvalifikuotų darbuotojų trūkumas;
- nepakankama teisinė bazė siekiant pažeidimų prevencijos;
- nepakankamas tarpinstitucinis bendradarbiavimas ir bendrų projektų koordinavimas;

Galimybės:

- plėtoti paslaugų teikimą elektroniniu būdu;
- padėti ūkio subjektams palaikyti ryšius su kitomis šalimis;
- stiprinti Inspekcijos gebėjimus tobulinant darbuotojų kvalifikaciją;
- tobulinti vidaus darbo organizavimą naudojant informacines technologijas;
- gerinti kontrolės ir monitoringo sistemą;
- gerinti paslaugų kokybę;
- gerinti Inspekcijos įvaizdį;
- efektyviau naudoti kitų valstybių patirtį;
- gerinti tarpžinybinį bendradarbiavimą;
- efektyviau vykdyti kontrolę panaudojant modernią kontrolės įrangą.

Grėsmės:

- krovinių ir keleivių srautų mažėjimas dėl ekonomikos sąstingio;
- vėluojantis Inspekcijos atsiskaitymas su verslo atstovais – keleivių vežėjais (negautų pajamų atlyginimas dėl transporto lengvatų taikymo), jei nebus laiku įvykdomas biudžeto surinkimo planas;
- neigiami kelių transporto saugos pažeidimų padariniai visuomenei ir aplinkai;
- neigiamas visuomenės požiūris į kontrolę atliekančius pareigūnus ir kitus valstybės tarnautojus;
- naujų funkcijų priskyrimas, neskiriant pakankamai lėšų ir etatų joms įgyvendinti;
- darbo kokybės pablogėjimas dėl didelio informacijos srauto, atliekamų funkcijų įvairovės ir darbo krūvio;
- kvalifikuotų darbuotojų praradimo rizika;
- padidėjusi korupcijos tikimybė padidėjus baudoms už pažeidimus;
- pažeidimų skaičiaus didėjimo rizika, blogėjant įmonių ekonominei situacijai;
- gamtos saugos ir kitų reikalavimų sugriežtinimas vežėjams, dirbantiems ES šalių rinkoje.

Strateginės išvados:

- Tobulinti Inspekcijos strateginį veiklos planavimą, siekiant kuo racionaliau panaudoti turimus išteklius.
- Rūpintis vežėjų administracinės naštos mažinimu, tobulinant teisinę bazę ir plečiant elektronines paslaugas, diegti patrauklesnes verslo konsultavimo ir metodinės pagalbos teikimo priemones.
- Ieškoti galimybių finansavimui iš Europos struktūrinės paramos fondo gauti Inspekcijos administracinių paslaugų perkėlimo į elektroninę erdvę (e-VKTI) ir vežėjų elektroninio registro informacinės sistemos sukūrimo projektams.
- Tobulinti darbuotojų kvalifikaciją, naudojant turimus finansinius ir žmogiškuosius išteklius bei užsienio valstybių kompetentingų institucijų pagalbą, ugdyti darbuotojų dalyvavimo ES institucijų veikloje, darbo komandoje, derybų gebėjimus, skatinti savarankiškai gerinti darbuotojų užsienio kalbų mokėjimą, dalyvauti mokymuose Lietuvos nuolatinėje atstovybėje ES.
- Geriau panaudoti Inspekcijos informacines sistemas ir duomenų bazių galimybes, siekiant efektyvesnės kontrolės kelyje.
- Užtikrinti informacinių sistemų tinkamą valdymą siekiant jų veikimo nepertraukiamumo.
- Perimti pažangią ES patirtį pažeidimų prevencijos srityje, plėtoti tarptautinį bendradarbiavimą keičiantis informacija apie kelių transporto pažeidimus su kitų valstybių institucijomis.
- Tobulinti kontrolės planavimo sistemą, objektus kontrolei pasirenkant pagal viešai paskelbtus vertinimo principus.
- Vertinti korupcijos pasireiškimo tikimybę ir numatyti konkrečias korupcijos prevencijos priemones.

Institucijos misija	
Vykdėti Lietuvos Respublikos kelių transporto veiklos viešąjį reguliavimą ir kelių transporto ūkio subjektų valstybinę priežiūrą, siekiant teigiamo poveikio ekonomikai ir visuomenei.	
Institucijos strateginiai tikslai ir efekto kriterijai	
Kodas	Institucijos strateginio tikslo pavadinimas
01	Užtikrinti vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas, gerinti saugą kelių transporte ir mažinti neigiamą įtaką aplinkai.
Tikslo aprašymas	
<p>Inspekcijos strateginis tikslas siejamas su pagrindiniais Lietuvos Respublikos Vyriausybės tikslais susisiekiimo ir komunikacijų srityse: užtikrinti, kad Lietuvos transporto sistemos plėtra atitiktų svarbiausius ES transporto politikos prioritetus – aukšto lygio saugaus judrumo išlaikymą, socialinę ir ekonominę sanglaudą, aplinkos išsaugojimą, užtikrinant energijos tiekimo saugumą, atvirumą naujovėms, ypač akcentuojant energijos vartojimo efektyvumą ir pažangaus transporto projektų įgyvendinimą.</p> <p>Siekdama sudaryti tinkamas sąlygas kelių transporto verslui Inspekcija tobulina teisinę bazę, licencijuoja krovinių vežimo vidaus ir tarptautiniais maršrutais bei keleivių vežimo tolimojo ir tarptautinio susisiekiimo maršrutais verslą, vykdo keleivių vežimo reguliarių maršrutų poreikio tyrimą, nustato maršrutus, atlygina vežėjams negautas pajamas dėl keleiviams suteiktų važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekiimo autobusais lengvatų.</p> <p>Vykdydama įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, laikymosi valstybinę priežiūrą, Inspekcija kontroliuoja keleivių ir krovinių vežėjų veiklą, jiems nustatytų reikalavimų laikymąsi.</p> <p>Siekiant sukurti nuoseklią reguliarių tikrinimų keliuose sistemą, kad bet kuriuo paros metu būtų užtikrinama tinkama ir efektyvi transporto priemonių ir vairuotojų kontrolė, Inspekcijos valstybės tarnautojų, vykdančių kontrolės funkcijas, darbas bus organizuojamas nenutrūkstamai, visą parą, įvedant suminę darbo laiko apskaitos sistemą.</p> <p>Inspekcija yra paskirta atsakinga institucija penkiose ir dalyvauja keturiose nuolat veikiančiuose ES darbo grupėse ir komitetuose. Nuo 2001 m. Inspekcija yra tarptautinės vairuotojų mokymo asociacijos narė. Siekdama sėkmingiau planuoti ir įgyvendinti eurointegracijos procesus, susijusius su vieningų kontrolės standartų taikymu kelių transporte, Inspekcija nuo 2007 m. sausio 1 d. tapo aktyvia stebėtoja ir dalyvauja Europos kelių kontrolės organizacijos (angl. <i>Euro Controle Route</i>) veikloje.</p> <p>Atsižvelgdama į geriausią ES praktiką bei stiprindama tarptautinę partnerystę ir tarpžinybinį bendradarbiavimą kontrolės srityje, dalį patikrinimų Inspekcija organizuoja kartu su Lietuvos ir užsienio valstybių kompetentingomis institucijomis.</p> <p>Siekdama skatinti socialinę pažangą ir pagerinti kelių transporto saugumą, Inspekcija, bendradarbiaudama su Darbo inspekcijos ir policijos pareigūnais, tikrina vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo laikymąsi.</p> <p>Formuojant ir įgyvendinant transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikties įvertinimo sistemą, siekiama visiems ūkio subjektams sudaryti vienodas konkurencines sąlygas naujų transporto priemonių patekimui į šalies rinką, spręsti techninio suderinamumo su ES reikalavimais klausimus.</p> <p>Vykdydama kitas pavestas funkcijas, Inspekcija formuoja kelių transporto priemonių techninės priežiūros sistemos plėtros kryptis. Pagal savo kompetenciją diegia priemones, gerinančias kelių transporto saugumą šalyje, nustato motorinių transporto priemonių ir jų junginių su priekabomis vairuotojų pirminio mokymo reikalavimus bei šeimos narių, siekiančių įgyti teisę vairuoti tam tikros kategorijos motorines transporto priemones, mokymo tvarką, vykdo vairavimo mokyklų, techninės apžiūros įmonių monitoringą, dalyvauja įgyvendinant kelių eismo saugumo grandžių efektyvumo gerinimo priemones.</p>	
<i>Strateginis tikslas vertinamas efekto kriterijumi – saugos kelių transporte, aplinkos apsaugos ir sąžiningos konkurencijos tikslais patikrintų ūkio subjektų ir visų su kelių transporto veikla susijusių sąlyginių rinkos dalyvių santykis – iki 10 proc.</i>	

Asignavimai ir numatomi finansavimo šaltiniai

(tūkst. litų)

Ekonominės klasifikacijos grupės	Asignavimai 2009 metams	Asignavimai biudžetiniams 2010 metams	Projektas 2011 metams	Projektas 2012 metams
1. IŠ VISO ASIGNAVIMŲ:	61719	38631	29130	28259
išlaidoms	52627	38231	29030	28159
iš jų darbo užmokesčiui	5953	5487	5656	5656
turtui įsigyti	9092	400	100	100
2. Finansavimo šaltiniai:				
2.1. Lietuvos Respublikos valstybės biudžetas	61719	38631	29130	28259
iš jo:				
bendrojo finansavimo lėšos				
ES lėšos				
kitos specialiųjų programų lėšos	100	100	100	100
2.2. Kiti šaltiniai				
3. Kita svarbi informacija.				
<p>Nuo 2010 m. Specialioji elektroninės informacijos teikimo pagal sutartis programa, finansuojama iš biudžetinių įstaigų pajamų įmokų sujungta su pagrindine Inspekcijos vykdoma programa „Kelių transporto plėtra, kontrolė ir priežiūra“. Pagal specialią programą 2010 m. sausio 1 d. negautų iš biudžeto ir nepanaudotų lėšų likutis buvo 211,4 tūkst. Lt. Lėšos kaupiamos stacionariojo transporto priemonių kontrolės posto prie kelio A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (302,5 km) įrangai ir baldams, kai postas bus perduotas Inspekcijai valdyti patikėjimo teise, ir kitiems Inspekcijos poreikiams finansuoti.</p>				

Pagrindiniai rodikliai

Įstaigos	Teikiama programų	Pareigybės (skaičius vienetais)
1	1	187

Strateginio veiklos plano priedai:

1 lentelė. 2010 metų programų, programų tikslų, uždavinių ir priemonių asignavimų suvestinė.

2 lentelė. 2009–2012 metų programų asignavimų suvestinė.

3 lentelė. Vertinimo kriterijų suvestinė.

1b forma. Programos „Kelių transporto plėtra, kontrolė ir priežiūra“ aprašymas.

Inspekcijos viršininkas

Vidmantas Žukauskas