

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2025 m. spalio 27 d., Nr. 24-156VK

LVK PASIŪLYMAI KEISTI IR PILDYTI SUSISIEKIMO MINISTERIJOS SIŪLOMAS VYRIAUSYBĖS PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO PRIEMONIŲ PLANO PRIEMONES

Susisiekimo ministerijos siūloma arba LVK teikiama nauja priemonė	Siūlomas keitimas	Pasiūlymo pagrindimas
2 PRIORITETAS – TRANSPORTO SEKTORIAUS PLĖTRA		
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Siekiant didinti krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliais apimtį bei skatinti geležinkelių transporto konkurencingumą, sukurti ir įdiegti tvarų geležinkelių infrastruktūros finansavimo modelį, pakeičiant GTK ir susijusių teisės aktų bei viešosios geležinkelių infrastruktūros finansavimo sutarties nuostatas.	Šiuo metu vežimai geležinkeliu yra itin nekonkurencingi, krovinių vežimo kainos lyginant su kelių transportu kainuoja dešimtis kartų daugiau. Dėl to krenta geležinkelio konkurencingumas, krenta pervežimų geležinkeliu skaičius, auga pervežimų keliais skaičius, dėl ko dar labiau reikia kelti tarifus infrastruktūros išlaikymui. Tai turi pasekmių kelių infrastruktūros dėvėjimuisi, ir CO2 išmetimų transporto sektoriuje augimui. Raginame greitai metu suburti visas suinteresuotas šalis, tame tarpe ir Finansų ministeriją, ir spręsti klausimą dėl geležinkelio infrastruktūros finansavimo ateities ir konkurencingų geležinkelio paslaugų įkainių išlaikymo Lietuvos verslui.
<i>Komentaras</i>	<i>Komentaras</i>	Nepaisant prioriteto, apimančio visą transporto sektorių, pasigendama priemonių aviacijos sektoriaus plėtros srityje. Turėtų būti siekiama turėti bendrą susisiekimo strategiją, kuri integruotų visas transporto rūšis (kelių, geležinkelių, oro ir vandens), užtikrinant jų sąveiką, tvarią plėtrą, poveikio aplinkai mažinimą ir efektyvų viešojo bei privataus sektoriaus bendradarbiavimą.

		Šiuo metu tikslinga kalbėti apie viso transporto sektoriaus strategijos parengimą, nes rinkta mato poreikį, kad visos suinteresuotos šalys vadovautųsi bendru strateginiu susisiekiu sektoriaus matymu.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Darbuotojų trūkumo problemos aviacijos sektoriuje analizė ir sprendimo būdų parengimas rekomendacijų problemai spręsti parengimas. <i>LVK konkretesni pasiūlymai:</i> - Įdiegti automatines patikras tiems aviacijos sektoriaus darbuotojams, kurie jau turi leidimus dirbti ir yra pripažinti, kaip atitinkantys Aviacijos įstatymo reikalavimus. - Kartu su verslu ir kitomis institucijomis ieškoti būdų tobulinti Lietuvoje galiojančią asmenų reputacijos tikrinimo praktiką - Peržiūrėti aviacijos sektoriaus subjektus aptarnaujančių	Pagrindinis aviacijos sektoriaus iššūkis išlieka darbuotojų trūkumas. Ši problema turi eilę aspektų, dėl ko siūlytume kartu su verslo atstovais išanalizuoti situaciją ir pasiūlyti, kaip ją spręsti. LVK mano, kad šiuo klausimu SUMIN yra puikioje padėtyje imtis lyderystės šiame procese, nes būtent SUMIN yra atsakinga už Aviacijos įstatymą, kurį LVK nuomone, neišvengiamai reiktų keisti, siekiant išspręsti problemą, taip pat SUMIN yra parengusi Aviacijos sektoriaus plėtros gaires (žr. žemiau). Paaškinimai dėl konkrečių siūlymų: - Dėl automatinių patikrų. Tai leistų toliau sistemingai žengti skaitmenizavimo keliu ir mažinti resursų naudojimą ten, kur jis gali būti keičiamas automatizuojant procesus. Limituoti esami žmogiškieji resursai tuomet gali būti tikslingai naudojami ten, kur jie reikalingi labiausiai – naujų paraiškų vertinimui, asmenų tikrinimui ir naujų leidimų išdavimui. Gerosios praktikos pavyzdžių apstu ES šalyse. Viena paskutiniųjų įsidiegusių nuolatinio tikrinimo ir stebėjimo sistemą visiems, turintiems nepriekaištingos reputacijos atliktą patikrą ir dirbantiems padidinto saugumo zonose (pvz.: oro uostai) – Estija. - Dėl galiojančios asmenų reputacijos tikrinimo praktikos tobulinimo. Šiuo metu galiojanti praktika iš esmės neleidžia gauti ir turėti leidimo trečiųjų šalių piliečiams dirbti riboto priėjimo zonose – oro uostuose, lėktuvuose ar kitose

		saugomose vietose. Dėl šios priežasties šių asmenų įdarbinimas yra negalimas. Tokia situacija daro didelę neigiamą įtaką aviacijos sektoriaus veiklai, riboja norimas aviacijos investicijas Lietuvoje bei mažina Lietuvos konkurencingumą tarptautinėje rinkoje, nes kitose šalyse, su kuriomis verslas Lietuvoje konkuruoja, tokia problema nekyla. Kitose ES šalyse nėra sudaroma kliūčių gauti teigiamus išsamios reputacijos tikrinimo atsakymus iš tikrinančiųjų institucijų. Siūlome kartu nagrinėti kitų šalių gerąją praktiką ir ieškoti sprendimo būdų.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Stiprinti TKA ir LTSA: gerinti teikiamų paslaugų kokybę bei stiprinti atsakingų darbuotojų kompetencijas <i>Konkretesni pasiūlymai:</i> - TKA reformos užbaigimas - TKA arba LTSA sukurti kompetentingą komandą, atsakingą už tvaraus aviacijos kuro (SAF) klausimais.	Konkrečių priemonių paaiškinimas: - Dėl TKA reformos užbaigimo: Siūlome pabaigti įgyvendinti TKA reformą ir veiklos modelio pertvarką, siekiant užtikrinti efektyvų ir kokybišką paslaugų teikimą Lietuvos aviacijos sektoriui, stiprinti darbuotojų kompetencijas. Reforma, kuri pradėta dar 2016 m., dar nėra iki galo įgyvendinta, o TKA veiklos modelis neatitinka rinkos poreikių. - Tarptautinės aviacijos reguliacinės institucijos ir organizacijos vis intensyviau akcentuoja tvaraus aviacijos kuro (SAF) svarbą. Reguliavimo tempas spartėja, o kartu su juo daugėja reikalavimų valstybėms ir verslo subjektams – nuo aviakompanijų ir kuro tiekėjų iki oro uostų infrastruktūros bei kitų industrijos dalyvių. Šiuo metu, nacionaliniu lygiu trūksta šio klausimo ekspertų, tai sudaro iššūkių užtikrinant sėkmingą tarptautinių reikalavimų įgyvendinimui.
Išplėsti Vilniaus tarptautinį oro uostą – pastatyti T5 atvykimo terminalą	Išplėsti ir efektyvinti Vilniaus tarptautinį oro uostą – pastatyti T5 atvykimo terminalą ir didinti atnaujintų terminalų prekių, krovinių bei žmonių srautų patikros produktyvumą.	Atsinaujinęs T4 ir ateityje atsidarysiantis T5 terminalai kelia iššūkių paslaugas teikiantiems darbuotojams. Sklandžiam ir saugiam krovinių bei žmonių patikros procesui būtina atnaujinti skenavimo įrangą, kad ji atitiktų srautus ir krovinių dydį. Tai ypač svarbu VNO ir KUN oro uostuose. Aviacija susiduria su dideliu darbuotojų trūkumu,

		todėl tokie vertės nepridedantys darbai, kaip pvz. krovinių ardymas ir dėžių nešiojimas, norint jas peršviesti, mažina darbuotojų motyvaciją dirbti šioje pažangioje srityje.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Lietuvos aviacijos gairių atnaujinimas su tikslu ir toliau vystyti Lietuvos aviaciją. <i>Tikslesnės priemonės:</i> - <i>Stiprinti krovinių gabenimo oru sektorių, maksimaliai įveiklinant Šiaulių oro uostą (SQQ) ir Kauno oro uostą (KUN) krovinių gabenimo segmentą.</i>	Aviacijos plėtros gairėse iki 2030 m. yra numatyti ambicingi tikslai aviacijos srityje, ir nėra aišku, ar juos tikrai pavyks pasiekti. Atitinkamai, tikslinga aktyviai siekti tobulinti aviacijos sektoriaus verslo sąlygas. Atsižvelgiant į tai, su kiek iššūkių šiuo metu susiduria civilinės aviacijos sektorius, tikslinga peržiūrėti Lietuvos aviacijos gaires bendrai.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Sudaryti sąlygas 2014 m. Monrealio Protokolo ratifikavimui.	2014 m. Monrealio Protokolo (MP14) ratifikavimas būtų labai svarbus žingsnis civilinės aviacijos sektoriui, nes jis leistų ne tik orlaivio registravimo valstybei, bet ir kitoms šalims imtis veiksmų prieš netinkamai besielgiančius keleivius. Išplėsta jurisdikcija padidintų valstybių galimybes mažinti nepaklusnių keleivių skaičių bei su tuo susijusių atvejų skaičių. Monrealio protokolu taip pat pripažįstamas daugelio valstybių noras padėti viena kitai siekiant pažaboti nepaklusnų elgesį ir atkurti tvarką bei drausmę orlaiviuose.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Kartu su kitomis ministerijomis ir institucijomis įvertinti PVM sandėlių oro uostose steigimo poreikį.	Lietuvos oro uostose PVM sandėlių nėra, nors kitose šalyse tai yra įprasta praktika. Kaip ir akcizų atveju, prekės, kurioms neturi būti taikomas PVM mokestis gali būti perkamos ir gabenamos į PVM sandėlį ir PVM nebūtų mokamas. Mokėjimo prievolė atsirastų tik parduodant galutiniam klientui, kuriam PVM taikomas. Šiuo metu civilinės aviacijos įmonės turi perteklinį reikalavimą mokėti didžiules PVM sumas į biudžetą, vėliau prašant jas grąžinti. Tokia situacija

		didina kaštus, kai perkant skirtingomis valiutomis atsiranda ir valiutos keitimo išlaidos. Taip pat verslui mažėja apyvartinių lėšų kiekis, įšaldomos lėšos, kurias verslas galėtų panaudoti plėtrai, inovacijoms, žaliems sprendimams ir kitai veiklai, būti mažiau priklausomas nuo bankų ir jų finansavimo. Būtina aptarti įgyvendinimo ir kontrolės mechanizmus, siekiant užtikrinti efektyvų veikimą. Jei galimybė steigti PVM sandėlius bus įvertinta teigiamai, atlikti paruošiamuosius darbus jų įgyvendinimui. Ši iniciatyva, tinkamai įgyvendinta, galėtų suteikti reikšmingą papildomą naudą ir generuoti solidžias pajamas į Lietuvos biudžetą.
3 PRIORITETAS – SUSISIEKIMO SEKTORIAUS ŽALINIMAS, SKAITMENIZACIJA IR INOVACIJŲ SKATINIMAS		
„3 PRIORITETAS – SUSISIEKIMO SEKTORIAUS ŽALINIMAS, SKAITMENIZACIJA IR INOVACIJŲ SKATINIMAS“	„3 PRIORITETAS – SUSISIEKIMO SEKTORIAUS ŽALINIMAS, SKAITMENIZACIJA, IR INOVACIJŲ SKATINIMAS IR PERTEKLINĖS REGULIAVIMO NAŠTOS MAŽINIMAS“	Atsižvelgiant į Vyriausybės programos nuostatas, susijusias su perteklinės reguliavimo naštos ir vadinamojo „biurokratizmo“ mažinimu, siūlome numatyti papildomą prioritetą ir teikiamas priemones. Svarbu ir tai, kad dauguma kitų ministerijų įsitraukė biurokratijos mažinimą kaip vieną iš prioritetų, prašymus teikti siūlymus administracinės naštos mažinimui pateikė ir kai kurios priežiūros institucijos. Žemiau pateikiame konkrečius siūlymus dėl perteklinio reguliavimo šalinimo Ministerijos kompetencijos srityje.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Peržiūrėti ir supaprastinti teisės aktus, reglamentuojančius plačiajuosčio ryšio infrastruktūros diegimą, pašalinant nepagrįstus reikalavimus, kurie stabdo gigabitinių tinklų plėtrą.	Plačiajuosčio ryšio infrastruktūros plėtra yra būtina siekiant skaitmeninės ekonomikos augimo, inovacijų diegimo ir regioninės atskirties mažinimo. Lietuvoje šviesolaidinio tinklo aprėptis jau kelerius metus išlieka ties 78 procentais ir tai neleidžia pasiekti

		Skaitmeninio dešimtmečio plane nustatytų tikslų – 86 procentų aprėpties iki 2025 metų ir 98 procentų iki 2030 metų.
<i>LVK teikia naujas priemones</i>	Nustatyti reguliavimą, kuris lanksčiau leistų tiesti ryšių kabelius tiesti kelių, gatvių ir geležinkelių infrastruktūros zonoje, taip išvengiant perteklinių derinimų ir dubliuojamų procedūrų.	Lėtas ryšių plėtros pažangos tempas susijęs su sudėtingu ir pertekliniu teisiniu reguliavimu, kuris stabdo investicijas, didina sąnaudas ir ilgina projektų įgyvendinimo terminus. Siekiant iš esmės paspartinti gigabitinės infrastruktūros diegimą, būtina peržiūrėti nacionalinius teisės aktus ir panaikinti nepagrįstus reikalavimus. Svarbu aiškiai nustatyti, kad ryšių kabeliai ir kanalai jiems tiesti laikomi neatsiejama kelių, gatvių ir geležinkelių infrastruktūros dalimi, nes tai leistų išvengti perteklinių derinimų ir dubliuojamų procedūrų. Pažymėtina, kad šis klausimas, kilus reakcijai iš visuomenės, buvo išspręstas iš esmės tik kelių projektų atžvilgiu, tačiau dauguma investuotojų, vis dar susiduria su šia problema.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Kartu su visomis suinteresuotomis institucijomis ir šalimis įvertinti galimybę supaprastinti reikalavimus statybų, geodezijos ir kartografijos, saugomų teritorijų, specialiųjų žemės naudojimo sąlygų bei elektros energetikos srityse, kad šios taisyklės nepagrįstai nestabdytų tinklų plėtros.	Analogiškai būtina įvertinti ir supaprastinti reikalavimus statybų, geodezijos ir kartografijos, saugomų teritorijų, specialiųjų žemės naudojimo sąlygų bei elektros energetikos srityse, kad šie reikalavimai nepagrįstai nestabdytų tinklų plėtros.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Siekiant spartinti 5G ir plačiajuosčio ryšio tinklų plėtrą, pripažinti ryšio bokštus, kurie	Vienas svarbiausių žingsnių šioje srityje būtų sprendimas dėl iki 30 metrų aukščio ryšio bokštų pripažinimo kilnojamaisiais daiktais. Tai

	yra žemesni nei 30 metrų aukščio, kilnojamaisiais daiktais.	leistų jų statybai netaikyti perteklinių leidimų procedūrų, kurios šiuo metu yra vienas pagrindinių veiksnių, ribojančių spartesnę 5G tinklų ir gigabitinės infrastruktūros plėtrą, ypač Lietuvos regionuose. Bokštai iki 30 metrų konstrukciškai atitinka kilnojamųjų daiktų apibrėžimą, jų įrengimas nesukelia papildomų grėsmių saugai ar aplinkai, o panašus požiūris jau taikomas elektros energetikos sektoriuje. Nėra pagrįstos priežasties, kodėl mobiliojo ryšio infrastruktūrai, kuri yra ne mažiau svarbi valstybės saugumui ir atsparumui, taikomi griežtesni reikalavimai, ypač esant sudėtingai geopolitinei situacijai. Toks sprendimas sumažintų administracinę naštą, paskatintų investicijas, sustiprintų šalies skaitmeninį atsparumą ir prisidėtų prie Vyriausybės patvirtintos darbų programos įgyvendinimo bei Skaitmeninio dešimtmečio tikslų pasiekimo
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Siekiant, kad valstybės valdomose įmonėse ir priežiūros institucijose būtų diegiamas į klientą orientuotas požiūris, kartu su socialiniais partneriais identifikuoti ir taisyti perteklinį reguliavimą Susisiekimo ministerijos reguliavimo srityse (įskaitant aktualių įstaigų ir bendrovių nustatomą reguliavimą).	Atsižvelgiant į Vyriausybės programos nuostatas, susijusias su perteklinės reguliavimo naštos ir vadinamojo „biurokratizmo“ mažinimu, siūlome numatyti į sistemine perteklinio reguliavimo peržiūrą orientuotą priemonę.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Siekiant plėtoti intermodalinių krovinių vežimo sprendimus, numatyti priemones, kurios sudarytų galimybes efektyviai sąveikauti skirtingoms transporto rūšims: oro, sausumos bei vandens, tam numatant reguliacines, mokestines ir skatinimo priemones.	Emisijų transporto sektoriuje mažinimas yra vienas svarbiausių ES prioritetų ir vienas sudėtingiausių uždavinių, kuris reikalauja įvairių priemonių rinkinio. Tokios paskatos, kaip pvz. CO ₂ kompensacija perkeltant kelių transportu vežtinus krovinius ant geležinkelio, taikoma Vokietijoje, Italijoje, Austrijoje, galima išsamiai ieškoti ir kitų priemonių.

Plėtoti alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio, biometano) įkrovimo (elektros tiekimo) ir pildymo infrastruktūrą visuose transporto sektoriuose, užtikrinant, kad bus įrengta 4 tūkst. viešai prieinamų įkrovimo prieigų, 4 vandenilio ir 15 biometano papildymo punktų, elektros tiekimo infrastruktūra vidaus vandenų, jūrų ir oro uostuose	<i>Komentaras</i> Plėtoti alternatyviųjų degalų (elektros, vandenilio, biometano) įkrovimo (elektros tiekimo) ir pildymo infrastruktūrą ir didinti alternatyviųjų degalų biometano paklausą visuose transporto sektoriuose, užtikrinant, kad bus įrengta 4 tūkst. viešai prieinamų įkrovimo prieigų, 4 vandenilio ir 15 biometano papildymo punktų, elektros tiekimo infrastruktūra vidaus vandenų, jūrų ir oro uostuose	Emisijų transporto sektoriuje mažinimas yra vienas svarbiausių ES prioritetų ir vienas sudėtingiausių uždavinių, kuris reikalauja įvairių priemonių rinkinio. Nepaisant to, Lietuva jau eilę metų susiduria su iššūkiais vykdyti savo atsinaujinančių išteklių dalies transporto sektoriuje įsipareigojimus. LVK pastebi, kad lyginant su praeitos Vyriausybės programos priemonių įgyvendinimo priemonėmis, siūlomi tikslai yra sumažinti, nepaisant to, kad Lietuva smarkiai atsilieka pasiekti išsikeltus transporto sektoriaus dekarbonizacijos tikslus. Pabrėžtina, kad šiuo metu Lietuvos netaršių transporto priemonių plėtrą riboja ir nepakankama netaršaus kuro paklausa. Paskutiniu metu Valstybės kontrolės vertinimu dėl „Naujos kartos Lietuva“ plano rodiklių, rodikliai, susiję su netaršių transporto priemonių įsigijimu, viešai prieinamų bei privačių įkrovimo prieigų įrengimu, nebus pasiekti dėl to, kad priemonės nėra paklausios.¹ Dėl to Lietuva ne tik gali negauti dalies europinių lėšų, tačiau ir nepasiekti visuomenei svarbių transporto dekarbonizacijos tikslų.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Siekiant užtikrinti tvarią institucinę sąrangą viešojo sektoriaus skaitmeninei transformacijai įgyvendinti, kartu su kitomis institucijomis įvertinti galimybę el. ryšių ir kitas kompetencijas koncentruoti Ekonomikos ir inovacijų ministerijoje.	Šiuo metu atsakomybės dėl elektroninių ryšių, skaitmeninių technologijų ir susijusių sferų vykdo skirtingos ministerijos (pirmiausia, Susisiekimo ir Ekonomikos ir inovacijų). Norint užtikrinti koordinuotus ir savalaikius sprendimus šiose srityse, siūlome stiprinti šių sričių atstovavimą Ekonomikos ir inovacijų ministerijoje, konsoliduojant skaitmeninių technologijų, elektroninių ryšių, informacinės visuomenės paslaugų ir kitų skaitmeninėmis inovacijomis arba jų taikymu grįstų sričių kompetencijas šioje ministerijoje.

¹ [Lietuvos ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo plano rodiklių pasiekimo rizikų valdymas](#), Valstybės kontrolė, 2024-12-20.

		Siūloma priemonė pilnai atitinka Vyriausybės programos 77 p. „Užtikrinsime tvarią institucinę sąrangą viešojo sektoriaus skaitmeninei transformacijai įgyvendinti ir sieksime, kad skaitmeninė politika būtų formuojama centralizuotai“.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Parengti valstybės pagalbos priemonę elektromobilių krovimo stotelių operatoriams – galios mokesčio kompensavimą.	Galios mokestis tampa dideliu barjeru elektromobilių krovimo infrastruktūros plėtrai. LVK mano, kad tokia valstybės pagalbos priemonė būtų santykinai pigi ir reikšmingai prisidėtų prie elektromobilių krovimo infrastruktūros plėtros. Pristatymo metu buvo aptarta, kad problematika Ministerijai žinoma.
<i>LVK teikia naują priemonę</i>	Parengti ir taikyti kompensavimo mechanizmus elektroninių ryšių paslaugų teikėjams, kurie ekstremaliųjų situacijų, mobilizacijos ar karo metu užtikrina nenutrūkstamą viešųjų elektroninių ryšių tinklų ir paslaugų veikimą.	Kompensavimas turėtų apimti investicijas ir tinklų modernizavimo priemones, kurios nėra būtinos įprastinėms komercinėms paslaugoms teikti, tačiau būtinos padidintam tinklų atsparumui, patikimumui ir veiklos tęstinumui užtikrinti krizių metu. Elektroniniai ryšiai yra viena iš kritinės infrastruktūros sričių, nuo kurios priklauso valstybės institucijų veiklos tęstinumas, gyventojų saugumas ir verslo aplinka. Ekstremaliųjų situacijų, mobilizacijos ar karo metu tinklų patikimumo reikšmė dar labiau išauga, nes jie tampa pagrindiniu informacijos perdavimo kanalu tarp institucijų, gelbėjimo tarnybų ir visuomenės. Dabartinės operatorių investicijos daugiausia orientuotos į įprastinių komercinių paslaugų kokybę, todėl papildomos priemonės tinklų atsparumui ir veiklos tęstinumui užtikrinti viršija komercinės veiklos ribas. Tokios investicijos, pavyzdžiui, atsarginės energijos tiekimo sprendimai ar infrastruktūros fizinis sutvirtinimas, yra būtinos visuomenės saugumui, tačiau be valstybės įsitraukimo jos gali lemti papildomą finansinę naštą galutiniams vartotojams.

		Atsižvelgiant į geopolitinę situaciją ir augančias hibridines grėsmes, ryšių infrastruktūros atsparumas tampa ne tik technologiniu, bet ir nacionalinio saugumo klausimu. Tinklų sutrikimai krizės metu gali turėti didelių ekonominių padarinių, trikdyti tiekimo grandines, stabdyti kritinių viešųjų paslaugų veiklą ir mažinti verslo pasitikėjimą šalies infrastruktūra. Todėl būtina, kad valstybė priimtų aktyvų vaidmenį užtikrinant ryšių infrastruktūros atsparumą ir integruotų šią sritį į nacionalinio saugumo strategiją. Aiškus kompensavimo mechanizmas leistų kryptingai planuoti ir finansuoti būtinas priemones, kurios užtikrintų nenutrūkstamą ryšį net ir krizės metu bei sumažintų socialinius ir ekonominius padarinius.
--	--	--

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai

Generalinė Direktorė



Ineta Rizgelė

Originalas nebus siunčiamas. Vilius Kriaučiūnas, el.p. vilius@lvk.lt, mob. +37060898408.