

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2026 m. rugpjūčio 5 d., Nr. 26–123AR

LIETUVOS VERSLO KONFEDERACIJOS PASIŪLYMAI VYRIAUSYBĖS PROGRAMOS NUOSTATŲ ĮGYVENDINIMO PLANUI

Vyriausybės programos punktas (punktai)	Siūlomos Vyriausybės programos projekto (darbo), iniciatyvos (priemonės), veiksmo pavadinimas	Pasiūlymo pagrindimas
Vyriausybės programoje atskira nacionalinės aprėpties skaitmeninio radijo tinklo priemonė nėra numatyta. Pasiūlymas susijęs su rengiamu Vyriausybės programos įgyvendinimo planu.	Nenumatyti (atsisakyti) Vyriausybės programos įgyvendinimo plane nacionalinės aprėpties skaitmeninio radijo tinklo diegimo priemonės.	Šiuo metu nėra vieningos institucijų ir rinkos dalyvių pozicijos dėl DAB+ diegimo poreikio. Transliuotojai nepritaria privalomam dalyvavimui projekte, o įvairios institucijos yra išreiškusios reikšmingas abejones dėl ekonominio pagrįstumo, finansavimo modelio ir FM transliacijų ateities. Atsižvelgiant į tai, nacionalinės aprėpties DAB+ tinklo diegimo priemonės įtraukimas į Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo planą šiuo metu būtų netikslingas. Jei ateityje atsirastų rinkos dalyvių iniciatyva ir ekonominis pagrindimas tokį projektą įgyvendinti komerciniais pagrindais (kaip FM transliacijas papildančią neprivalomą transliuotojams platformą), jis galėtų būti vystomas įprasta tvarka, nesiejant jo su Vyriausybės programos įsipareigojimais.
12. Gerinsime, plėtosime ir modernizuosime transporto infrastruktūrą, užtikrindami kokybišką, saugų, visiems prieinamą ir darnų susisiekimą bei stiprindami viešojo transporto sistemą.	Parengti ir įgyvendinti reguliaraus keleivių vežimo autobusais ir autobusų stočių veiklos modernizavimo priemonės: peržiūrėti autobusų stočių teisinį reguliavimą, nustatyti skaidrią ir ekonomiškai pagrįstą autobusų stočių paslaugų kainodaros metodiką, suvienodinti stočių veiklos reikalavimus bei užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas visiems keleivių vežėjams.	Autobusų stotys yra neatsiejama nacionalinės viešojo transporto sistemos dalis, tačiau šiuo metu nėra vienodų ir aiškių autobusų stočių paslaugų kainodaros principų. Dėl to skirtingose autobusų stotyse taikomi nevienodi paslaugų tarifai ir jų apskaičiavimo metodai, o tai sudaro nevienodas konkurencijos sąlygas keleivių vežėjams. Skaidri, objektyviais ekonominiais kriterijais pagrįsta kainodaros metodika užtikrintų vienodą reguliavimo praktiką visoje Lietuvoje, mažintų administracinius ginčus, skatintų investicijas į autobusų stočių infrastruktūrą bei

		gerintų keleivių aptarnavimo kokybę. Kartu tikslinga peržiūrėti autobusų stočių funkcijas ir veiklos reikalavimus, atsižvelgiant į skaitmenizacijos, elektroninių bilietų, keleivių informavimo sistemų ir viešojo transporto integracijos poreikius.
39. Atsižvelgdami į tarptautinę konkurenciją dėl vietos ir užsienio investicijų, sieksime, kad verslo finansavimo priemonės savo sąlygomis nenusileistų šalims konkurentams ir atitiktų gerąsias pasaulines investicijų paskatų praktikas.	Išplėsti ratifikuotą ir įsigaliojusią Keiptauno konvenciją Lietuvos prašymo teikimu UNIDROIT organizacijai dėl Orlaivių protokolo deklaracijų dėl VIII, X, XI ar XIII straipsnių ratifikavimo.	Lietuva ratifikavo Keiptauno konvenciją ribota apimtimi, kuri nesuteikia galimos naudos ir privalumų Lietuvos aviacijos industrijos konkurencingumui užtikrinti. Siūloma įgyvendinti kitą etapą kreipiantis į UNIDROIT (Tarptautinis privatinės teisės unifikavimo institutą), kuris yra atsakingas už Keiptauno konvencijos principų derinimą ir valdymą, dėl Orlaivių protokolo deklaracijų dėl VIII, X, XI ar XIII straipsnių ratifikavimo. Lietuva nėra įgyvendinusi Orlaivių protokolo XIII straipsnio (IDERA), nes prisijungdama prie Keiptauno konvencijos ir Orlaivių protokolo nepateikė deklaracijos pagal Protokolo XXX straipsnio 1 dalį dėl XIII straipsnio taikymo.
Siūloma priemonė įgyvendintų XXI-osios Vyriausybės programos 481 punktą „Stiprinsime viešąjį saugumą“ ir prisidėtų prie 487 punkto, kuriuo siekiama užtikrinti tinkamą ir savalaikį pareigūnų reagavimą į įvykius, įgyvendinimo. Priemonė taip pat sistemiškai prisidėtų prie 582–583 punktuose numatyto Lietuvos civilinės aviacijos ir oro uostų patrauklumo, atsparumo grėsmėms bei keleivių aptarnavimo kokybės stiprinimo.	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 Lietuvos pareigūnams imtis veiksmų prieš netinkamai besielgiančius keleivius. Išplėsta jurisdikcija padidintų Lietuvos institucijų ir pareigūnų veikimo galimybes, drausmintų ir mažintų nepaklusnių keleivių skaičių bei su tuo susijusių atvejų skaičių, kuris pastaruosius kelis metus tik auga. Monrealio protokolu taip pat pripažįstamas daugelio valstybių noras padėti viena kitai siekiant pažaboti nepaklusnų elgesį ir atkurti tvarką bei drausmę orlaiviuose.

Siūloma priemonė įgyvendintų XXI-osios Vyriausybės programos 582 punktą, kuriuo siekiama didinti Lietuvoje veikiančių oro uostų patrauklumą. Darbuotojų trūkumo problemos sprendimas, reputacijos tikrinimo procesų tobulinimas ir jų skaitmeninimas prisidėtų prie aviacijos sektoriaus konkurencingumo didinimo ir efektyvesnio viešojo administravimo. Priemonė taip pat prisidėtų prie 583 punkto įgyvendinimo, sudarydama geresnes sąlygas tvariai oro uostų ir aviacijos sektoriaus plėtrai.	Atlikti darbuotojų trūkumo problemos aviacijos sektoriuje analizę ir parengti pasiūlymus dėl problemos sprendimo būdų. LVK siūlo: - Suskaitmeninti nepriekaištingos reputacijos patikras jas vykdant nuolat, o ne periodiškai pildant popierines formas, oro uostų darbuotojams, kurie jau turi leidimus dirbti oro uosto teritorijoje ir yra pripažinti, kaip atitinkantys Aviacijos įstatymo reikalavimus. - Kartu su verslu ir kitomis institucijomis ieškoti būdų tobulinti Lietuvoje galiojančią asmenų reputacijos tikrinimo praktiką, įgyvendinant gerąsias kitų šalių praktikas skaitmeninant ir automatizuojant procesą.	Pagrindinis aviacijos sektoriaus iššūkis išlieka darbuotojų trūkumas. Problema yra kompleksinė, todėl tikslinga kartu su aviacijos sektoriaus socialiniais partneriais ir verslo atstovais atlikti išsamią situacijos analizę bei parengti sisteminius sprendimus. Susiekimo ministerija yra puikioje padėtyje imtis lyderystės šiame procese, nes būtent ji yra atsakinga už Aviacijos įstatymą, kurį, LVK nuomone, neišvengiamai reiktų keisti, siekiant išspręsti problemą. Taip pat Susiekimo ministerija yra parengusi Aviacijos sektoriaus plėtros gaires. Paaškinimai dėl konkrečių siūlymų: - Dėl automatinų nuolatinių sisteminių patikrų, kurios būtų vykdomos skenuojant įvairių sistemų informaciją, taip pakeičiant periodinį popierinių dokumentų rinkimą ir vertinimą. 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.
23. Puoselėsime valstybės institucijų ir verslo bendruomenės dialogą, stiprindami tarpusavio pasitikėjimą. Efektyvinsime tarpinstitucinį bendradarbiavimą, būtiną sprendžiant verslo investicijoms kylančius iššūkius. 94. Gerinsime Lietuvos oro uostų susisiekimą su svarbiausiais Europos miestais, investuosime į turizmo verslo atgaivinimą, daug dėmesio skirdami vietas ir sveikatingumo turizmui, laikydami tai viena iš valstybės prioritetinių kryptių.	Atnaujinti Lietuvos aviacijos gaires, siekiant toliau vystyti Lietuvos aviaciją. Tikslesnės priemonės: – Stiprinti krovinių gabenimo oru sektorių, maksimaliai įveiklinant Šiaulių oro uostą (SQQ) ir Kauno oro uosto (KUN) krovinių gabenimo segmentą. – Auginti MRO sektorių KUN ir SQQ oro uoste, atliepian ir šalies saugumo garantijas (civilinės aviacijos panaudojimas esant karinėms grėsmėms). – Plėsti skrydžių geografiją užtikrinant patogų susisiekimą verslui plėtoti; ir dažninti pagrindinių kryptių skrydžius.	Lietuvos aviacijos gairėse iki 2030 m. numatyta nemažai tikslų jau yra įgyvendinta. Siekiant toliau stiprinti aviacijos sektorių ir užtikrinti jo tvarią plėtrą, būtina peržiūrėti ir atnaujinti gaires, nustatant naujus tikslus, kurie atlieptų sektoriaus poreikius ir pasikeitusią geopolitinę situaciją.
Siūloma Priemonė įgyvendintų XXI-osios Vyriausybės programos 582 ir 583 punktus, prisidėdama prie Lietuvos oro uostų konkurencingumo didinimo, jų veiklos ekosistemos stiprinimo ir palankesnių sąlygų verslui sudarymo.	Kartu su kitomis institucijomis įvertinti PVM sandėlių oro uostuose steigimo poreikį.	Lietuvos oro uostuose 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 bei prisidėtų prie biurokratijos mažinimo.
--	--	--

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai

Generalinė direktorė



Ineta Rizgelė

Originalas nebus siunčiamas. Akvilė Razumienė, el. p. akvile@lvk.lt, mob. +37060151897.