



Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrui
Mariui Skuodžiui

2021-01-05 Nr. S.

DĖL PASIŪLYMŲ LRV PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO PRIEMONIŲ PLANUI

Lietuvos pramonininkų konfederacijos (LPK) bendruomenės vardu noriu pasveikinti Jus ir Jūsų komandą pradėjus darbą aštuonioliktoje LR Vyriausybėje.

LPK daugelį metų glaudžiai bendradarbiauja su Susisiekimo ministerija teikdama siūlymus tranzito per Lietuvą, skaitmeninės rinkos vystymo, uosto plėtros, keleivių vežimo, kelių transporto, infrastruktūros, logistikos ir kitais ministerijos kuruojamose srityse svarbiais pramonei ir verslui klausimais. Suprasdami, jog tik bendras veikimas bei dialogas gali užtikrinti išsikeltų valstybinių tikslų įgyvendinimą, tikime, jog mūsų partnerystė ir konstruktyvus dialogas bus vystomas ir plečiamas.

Siekdama prisidėti prie būtinos ekonomikos transformacijos ir esamų sektorių problemų sprendimo, gerinti verslo sąlygas bei formuoti palankią investicinę aplinką, LPK teikia pasiūlymus Vyriausybės 2020-2024 metų programos įgyvendinimo priemonių planui (transporto, infrastruktūros ir logistikos srityse):

1. Plėtoti mokslinius tyrimus, siekiant didinti Lietuvos logistikos, transporto ir infrastruktūros sektorių konkurencingumą ir inovacijų plėtrą.
2. **Atnaujinti Transporto ir tranzito komisijos veiklą.**

Kelių transporto sektoriaus konkurencingumo išsaugojimui:

3. Kelių transporto sektoriaus konkurencingumo išsaugojimui **diplomatiniėmis ir teisinėmis priemonėmis ginti Lietuvos verslo interesus užsienyje, užtikrinant vienodas konkurencines sąlygas** Lietuvos ir kitų šalių transporto įmonėms. (Apie 80 proc. teisės aktų, turinčių įtaką Lietuvos verslui priima Europos Sąjungos institucijos, todėl būtina stiprinti ekonominės diplomatijos pajėgumus, koordinuoti viešo ir privataus sektoriaus galimybių panaudojimą šioje srityje).
4. Kadangi transporto sektorius yra vienas iš labiausiai nuo darbuotojų iš trečiųjų šalių pasiūlos priklausomų sektorių, **užtikrinti palankias imigracijos sąlygas**, taip pat veiksmingą trečiųjų šalių darbuotojų įdarbinimo tvarką (kvotos) ir konsulinių skyrių trečiojoje šalyse veiklą.
5. Būtina kelių transporto srities teisės aktų (Kelių transporto kodekso ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų) kompleksinė peržiūra siekiant subalansuotos (tvarios, šiuolaikiškos, atitinkančios pastarųjų dienų tarptautinius ir vidaus poreikius užtikrinančias lygiavertes

konkurencines sąlygas Lietuvos ir užsienio vežėjams) ir konkurencingos Lietuvos kelių transporto rinkos.

6. **Tobulinti materialinę kelių transporto verslą kontroliuojančių institucijų bazę ir tarpinstitucinę sąveiką**, siekiant užtikrinti adekvatų rinkos reguliavimą ir sąlygų sąžiningai konkurencijai sudarymą.
7. Ekonominės diplomatijos priemonėmis užtikrinti lygiavertes verslo sąlygas Lietuvos vežėjams užsienio valstybėse. Pasiiekti transporto operacijų paritetą tarp Lietuvos ir trečių šalių transporto operatorių.
8. **Didinti Lietuvos-Baltarusijos pasienio punktų pralaidumą**. Lietuvos ir Europos Sąjungos vežėjams prastovos eilėse yra nuostolingesnės nei trečių šalių vežėjams, dėl brangesnių darbo sąnaudų, griežtesnio verslo reglamentavimo ir ekologinių reikalavimų. Tai iškreipia konkurencijos sąlygas.
9. Vieno iš esminių strateginių transporto ir visos ES politikos prioritetų – Europos žaliojo kurso – įgyvendinimas priklausys nuo glaudaus verslo ir valstybės bendradarbiavimo, todėl būtina užtikrinti, kad Lietuvos transporto sektorius pasiektų keliamus aplinkosauginius tikslus neprarasdamas konkurencingumo.
10. Remti socialinį dialogą, pagrįstą pagarba, pasitikėjimu ir objektyviais kriterijais grįstu situacijos vertinimu.

Technologinių ir paklausos pokyčių išnaudojimas sektorių augimui ir kokybinei transformacijai:

11. Diegti visų rūšių transporto infrastruktūrinės skaitmenizavimo ir kitas priemones, skirtas pralaidumo didinimui ir transporto rūšių ir paslaugų sąveikos gerinimui.
12. Teikti paramą prisitaikymui prie geografinių ir struktūrinių logistikos pasikeitimų (tikėtina, kad dėl COVID-19 poveikio ir deglobalizacijos procesų trumpės logistikos grandinės, bus kaupiama daugiau atsargų, gamyba kelsis arčiau vartojimo).
13. **Skaitmenizuoti transporto paslaugų, logistikos ir kelionės dokumentus**, sukuriant mechanizmus, palaikančius viešo ir privataus sektoriaus sąveiką, tame tarpe: įgyvendinant ES Elektroninės informacijos apie krovinių vežimą (eFTI) reglamentą, įsitraukiant į Europos skaitmeninį transporto ir logistikos forumo veiklą (DTLF); diegiant 5G ryšio infrastruktūrą šalia svarbiausių geležinkelio transporto koridorių.
14. **Įvertinus tarptautines tendencijas dekarbonizuojant transporto sektorių**, užtikrinti institucinę paramą perspektyviems technologiniams sprendiniams, numatyti realią paramą inovacijoms, investicijoms ir infrastruktūros plėtrai šioje srityje, numatyti kitas alternatyvias priemones, kurios prisidėtų prie dekarbonizacijos, skatinant bei plėtojant mažiau taršų transportą.
15. Didinti ne tik mažų ir vidutinių, bet ir didelių įmonių konkurencingumą, efektyvumą bei inovatyvumą, skatinti jų transformacijas technologijų automatizavimo bei skaitmenizavimo link, skatinti diegti energijos vartojimo efektyvumo priemones, susijusias su naujausiomis bei aplinkai palankiomis technologijomis.
16. Transporto investicijų programas finansuoti panaudojant visas Europos Sąjungos teikiamas finansavimo galimybes, įskaitant Europos infrastruktūros tinklų priemonę (CEF-T), Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę (RRF), Horizonto 2020 Žaliųjų oro uostų ir jūrų uostų kaip multimodalinių centrų, pritaikytų tvariam ir išmaniam judumui, priemonę.

17. Efektyviai **panaudoti valstybinės infrastruktūros valdytojų lėšas infrastruktūros eksploatavimui, tobulinimui ir plėtrai**, užtikrinant ekonominio skatinimo efektą (valstybės investicijos į infrastruktūrą skatina privačias investicijas).
18. **Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti skirti 80 proc. akcizo pajamų**, gautų už realizuotus degalus, vietoj šiuo metu numatytų 51 proc. Ženkliai sumažėjęs tiek biudžetinis, tiek ES fondų lėšų finansavimas daro žalą Lietuvos kelių tinklui ir visos šalies ekonomikai dėl mažesnio įmonių konkurencingumo logistikos srityje.
19. 100 proc. investicijų į šalies susisiekimo infrastruktūrą skirti tik tokiu atveju, jei profesionaliai atliktos kaštų ir naudos analizės rezultatai tai patvirtina (pvz., Vidinė Gražos Norma > 3 proc.).
20. **Įtvirtinti, kad investicijos į susisiekimo infrastruktūrą – valstybinius kelius, geležinkelius, uostus, oro uostus – ar ir kitą strateginę (energetinę, krašto apsaugos) infrastruktūrą būtų planuojamos 3 ar 5 metų laikotarpiui į priekį** (pvz., pasirašant Nacionalinį susitarimą). Tam, kad būtų pakankamai laiko projektų parengimui ir įgyvendinimui, kad vyriausybės kaita netrikdytų didelių tęstinių darbų parengimo ir vykdymo, o valstybė ir verslas galėtų optimaliai planuoti veiklą.
21. Tobulinant viešųjų pirkimų teisinį reglamentavimą, VĮ LAKD rengiamuose viešuosiuose pirkimuose kelių ir tiltų statybai, remontui ar rekonstrukcijai įtraukti reikalavimus dėl objekte numatomų naudoti medžiagų ir įrangos Produkto Poveikio Aplinkai Deklaracijos (EPD – *Environmental Product Declaration*). Tokių deklaracijų reitingavimas skatintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kenksmingų emisijų mažinimą. Skatinant perėjimą prie žiedinės ekonomikos, numatyti metines užduotis statyti „tyliusius“ kelius (gyvenvietėse), taikant prievolę naudoti gumos perdirbimo ir kitus antrinius produktus tokių kelių bei dviračių takų statyboje.
22. **Iki 2025 m. baigti tiesti 4 juostų „Via Baltica“ automagistralę iki Lenkijos Respublikos sienos.**
23. Pritaikyti kelius ir, kur reikia, jų dangų konstrukcijas, tiltus, viadukus, sankryžas, kad jais sparčiau galėtų judėti šalies ir NATO gynybos pajėgų priemonės. Ypač ties naudojamais ir plėtojama poligonais, Suvalkų koridoriumi, išorinėmis ES sienomis, planuojama aplinkkeliais. Siekiant taupyti kelių finansavimo sąskaita, pagal naudojimo poreikį vertinti galimybę krašto apsaugai naudojamą infrastruktūrą stiprinti ir gynybai numatomomis lėšomis.
24. **Liberalizuoti valstybinės reikšmės kelių priežiūros verslą.** Kelių priežiūros darbams skelbti viešuosius pirkimus;
25. **Laikytis nuoseklios Lietuvos pozicijos ES, užtikrinant tinkamą finansavimą „Rail Baltica“ projektui** bei išlaikyti „Rail Baltica“ infrastruktūros nuosavybę ir jos valdymą Lietuvos valstybei. Remti ir skatinti Lietuvos, kaip aktyvios „Rail Baltica“ dalyvės, vaidmenį užtikrinant keleivių ir krovinių pervežimą „Rail Baltica“ tinkle.
26. Didinti geležinkelių infrastruktūros konkurencingumą, užtikrinant kokybės parametrus ir tvaryti jos plėtrą bei ilgalaikį finansavimą.
27. **Lanksčiau taikyti Valstybės Pagalbos schemą Lietuvos pasiekiamumui reguliariu keleiviniu oro transportu** su svarbiausiais Europos verslo ir finansiniais centrais užtikrinti.

28. Suformuoti valstybės politikos gaires tolimojo (tarpmiestinio) susisiekimo srityje ir įtvirtinti jas Kelių transporto kodekse. Valstybės politika šioje srityje turėtų būti grindžiama ilgalaikiais vartotojų (keleivių) poreikiais ir investuotojų interesais.
29. Remti ir skatinti keleivinio viešojo transporto (įskaitant keleivinius traukinius) parko atnaujinimą, kuris leistų užtikrinti ES teisės aktuose nustatytų keleivių teisių ir pareigų įgyvendinimą.

30. Laikantis aplinką tausojančios politikos principų ES Žaliojo kurso:

- a. skatinti susisiekimą visomis keleivinio transporto rūšimis, ugdyti moksleivių ir kitų gyventojų grupių keliavimo viešuoju transportu įpročius, nuosekliai įgyvendinti priemones, didinančias keleivių pervežimą viešuoju transportu vietiniame, tolimajame ir tarptautiniame susisiekime ir keleivių vežimo viešųjų paslaugų pritaikymą riboto judumo asmenims. Plėtoti naujus maršrutus, sukurti geležinkelių jungtis su Varšuva, Ryga ir Gardinu, bei vidines geležinkelio jungtis į Palangą ir Druskininkus.
 - b. Skatinti intermodalinį krovinių vežimą išnaudojant visų transporto modų (geležinkelio, kelių, jūros) stipriąsias puses ir optimalų jų panaudojimą;
 - c. Panaudoti ES finansavimą intermodalinių terminalų įrangos ir infrastruktūros plėtrai, intermodaliniams vežimams reikalingų specialiųjų geležinkelio riedmenų ir kitos būtinos įrangos įsigijimui.
31. Mažinti mokesčius leidimams, skirtiems naudotis valstybiniais keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir sunkiasvorėmis transporto priemonėmis.

Tikimės, kad pasiūlymai bus įvertinti ir į juos atsižvelgta. Dėkojame už bendradarbiavimą.

Vidmantas Janulevičius

Lietuvos pramonininkų konfederacijos prezidentas