

**LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO
NR. I-1863 2, 4, 6, 9, 14, 15 IR 18 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO,
LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 8 IR 44
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS VIDAUS VANDENŲ
TRANSPORTO KODEKSO 2, 3 IR 6 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS
RESPUBLIKOS KLAIPĖDOS VALSTYBINIO JŪRŲ UOSTO ĮSTATYMO
NR. I-1340 2, 3, 5, 7, 10, 11, 12¹, 14, 17, 19, 22, 32, 33, 34 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
IR 7 STRAIPSNIO PRIPAŽINIMO NETEKUSIU GALIOS ĮSTATYMO, LIETUVOS
RESPUBLIKOS SAUGIOS LAIVYBOS ĮSTATYMO NR. VIII-1897 5, 6, 7 IR 19
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 7¹ STRAIPSNIU ĮSTATYMO,
LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSKYSTINTŲ GAMTINIŲ DUJŲ TERMINALO
ĮSTATYMO NR. XI-2053 6 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS
RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 589 STRAIPSNIO
PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS NACIONALINIAM
SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ OBJEKTŲ APSAUGOS ĮSTATYMO NR. IX-1132 1
PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 2, 4, 6, 9, 14, 15 ir 18 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Transporto veiklos pagrindų įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 8 ir 44 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Aviacijos įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 2, 3 ir 6 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Vidaus vandenų transporto kodekso projektas), Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo Nr. I-1340 2, 3, 5, 7, 10, 11, 12¹, 14, 17, 19, 22, 32, 33, 34 straipsnių pakeitimo ir 7 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekto (toliau – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 5, 6, 7 ir 19 straipsnių pakeitimo ir įstatymo papildymo 7¹ straipsniu įstatymo projekto (toliau – Saugios laivybos įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo Nr. XI-2053 6 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 589 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Administracinių nusižengimų kodekso projektas) ir Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo Nr. IX-1132 1 priedo pakeitimo įstatymo projekto (toliau – Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo projektas) (toliau kartu – įstatymų projektai) rengimą paskatino siekis vykdyti Susisiekimio ministerijos reguliavimo srities valstybės įmonių – valstybės įmonės Lietuvos oro uostų, valstybės įmonės „Oro navigacija“, valstybės įmonės Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos (toliau – Direkcija), valstybės įmonės Vidaus vandens kelių direkcijos (toliau kartu – įmonės) valdymo pertvarką – valstybės įmones pertvarkyti į akcines bendroves – ir sudaryti teisinės prielaidas minėtoms įmonėms po pertvarkos efektyviai valdyti šiuo metu jų valdomą turtą. Baigus šią pertvarką būtų įgyvendintos Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos rekomendacijos peržiūrėti valstybės valdomų įmonių teisinės formas, valstybės įmonės būtų valdomos efektyviau, būtų sudarytos sąlygos diegti geriausią korporatyvinio valdymo praktiką. Akcinių bendrovių sugeneruotas pelnas galės būti skirstomas dividendų forma valstybei ir reinvestuojamas į kitus projektus. Tokios teisinės formos juridinis asmuo būtų atsakingas už bendrovės finansinius ir valdymo klausimus ir prisidėtų prie spartesnės atitinkamo transporto sektoriaus plėtros. Pertvarkius įmones į akcines bendroves bus gerokai aiškiau paskirstytos valdymo organų pareigos ir taip bus sustiprinta kontrolė. Profesionalios valdybos leis sumažinti politinių ciklų riziką ir užtikrins įmonės veiklos nuoseklumą ir stabilumą. Galimybės steigti dukterines bendroves skatins įmones investuoti

į inovacijas, naujas paslaugas ir išnaudoti bendradarbiavimo galimybes. Dukterinės įmonės leis efektyviau valdyti verslo riziką.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai

Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento (direktorius Saulius Kerza, tel. (8 5) 239 3847, el. p. saulius.kerza@sumin.lt) Valstybės turto valdymo ir viešųjų pirkimų skyriaus (vyresnioji patarėja, vykdanči skyriaus vedėjo funkcijas, Roma Andruskevičienė, tel. (8 5) 239 3917, el. p. roma.andruskeviciene@sumin.lt) vyriausioji specialistė Indrė Bernotaitė (tel. (8 5) 239 3849, el. p. indre.bernotaitė@sumin.lt) ir vyriausioji specialistė Jovita Razgutė (tel. (8 5) 239 3915, el. p. jovita.razgute@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai

Esamas teisinis reglamentavimas numato, kad viešojo naudojimo geležinkeliai, valstybinės reikšmės keliai, tarptautinių oro uostų infrastruktūra, skrydžių valdymo sistemos įrenginiai, valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai, valstybinių jūrų uostų infrastruktūra yra Lietuvos valstybės nuosavybė (Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 6 straipsnio 2 dalis). Ši principinė nuostata, kad minėti transporto objektai išimtinė nuosavybės teise priklauso valstybei, perkelti ir į specialiuosius transporto rūšių įstatymus:

- Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 8 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad skrydžių valdymo sistemos įrenginiai ir tarptautinių oro uostų infrastruktūra yra valstybės nuosavybė;
- pagal Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodekso 3 straipsnio 2 dalį valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai ir jų infrastruktūra (hidrotechninių ir inžinerinių statinių kompleksas) nuosavybės teise priklauso tik Lietuvos valstybei;
- Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 5 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad uosto žemė, akvatorija ir uosto infrastruktūra yra Lietuvos Respublikos nuosavybė.

Šiuo metu tarptautinių oro uostų infrastruktūrą, skrydžių valdymo sistemos įrenginius, valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelius, valstybinių jūrų uostų infrastruktūrą patikėjimo teise valdo šiam tikslui įsteigtos valstybės įmonės – atitinkamai valstybės įmonė Lietuvos oro uostai, valstybės įmonė „Oro navigacija“, valstybės įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, valstybės įmonė Vidaus vandens kelių direkcija. Pažymėtina, kad valstybinės reikšmės kelius patikėjimo teise valdo Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos, o viešojo naudojimo geležinkelius – akcinė bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

Įstatymų projektai yra teikiami kaip vienas įstatymų paketas, nes teikiamais įstatymų projektais yra siekiama sistemiškai ir nuosekliai reglamentuoti transporto infrastruktūros valdymo, naudojimo ir disponavimo ja klausimus. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatyme yra įtvirtinti esminiai transporto infrastruktūros valdymo principai, kurie yra ir detalizuojami specialiuose atskirus transporto sektorius reglamentuojančiuose įstatymuose. Todėl visi įstatymai, kurių projektai teikiami, turėtų būti vertinami ir aiškinami sistemiškai, atsižvelgiant į teisės nuostatų tikslą ir tarpusavio santykį. Atitinkamai, analizuojant teikiamus įstatymų projektus ir siūlant atskirų įstatymų projektų korekcijas yra itin svarbu išlaikyti teisės nuostatų suderinamumą ir užtikrinti įstatymų projektais siekiamų tikslų įgyvendinimą, t. y. paskatinti efektyvesnį valstybės turto valdymą ir sudaryti prielaidas įvykdyti atitinkamų transporto sektoriaus valstybės įmonių pertvarką. Taip pat reikšminga tai, kad įstatymų projektai įtvirtina specialų viešosios transporto infrastruktūros ir transporto sektoriui reikalingos valstybinės žemės reguliavimo režimą. Todėl Lietuvos Respublikos žemės įstatymas, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas ar kiti valstybės turto valdymą reglamentuojantys teisės aktai taikomi tiek, kiek šių santykių nereglamentuoja į teikiamą įstatymų projektų paketą įtraukti įstatymai.

Įstatymų projektais siekiama atsisakyti nuostatų, kad tarptautinių oro uostų infrastruktūra, skrydžių valdymo sistemos įrenginiai, valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai, valstybinių jūrų uostų infrastruktūra išimtinė nuosavybės teise priklauso valstybei. Siūloma numatyti, kad viešojo transporto infrastruktūra gali priklausyti ne tik valstybei ir savivaldybei kaip yra šiuo metu, bet ir dar dviem subjektams – uždarajai akcinei bendrovei ar akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybei, savivaldybei (toliau – valstybės ar savivaldybės valdoma bendrovė), ir uždarajai akcinei bendrovei ar akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės ar savivaldybės valdomai bendrovei, ir taip sudaryti teisinės sąlygas po pertvarkos veikiančių akcinių bendrovių nuosavą kapitalą formuoti iš turto, kuris priskiriamas viešajai transporto infrastruktūrai. Atsižvelgiant į šiuos pakeitimus, Transporto veiklos pagrindų įstatyme vartojama transporto infrastruktūros objekto valdytojo sąvoka turėtų būti siejama su viešosios transporto infrastruktūros valdytojais, kurie infrastruktūrą valdo nuosavybės arba patikėjimo teise. Todėl nuostatos, reglamentuojančios viešosios transporto infrastruktūros perdavimą (pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 14 straipsnio 4 dalis) netaikomos asmenų, kurie vėliau viešąją transporto infrastruktūrą valdo nuomos ar kitos teisės pagrindu, atžvilgiu. Transporto veiklos pagrindų įstatymo projekte, atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Konstitucijos 47 straipsnio 2 dalies nuostatą, siūloma aiškiai nustatyti, kad tik valstybinės reikšmės keliai, valstybinės reikšmės geležinkeliai ir valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliai yra tie viešosios transporto infrastruktūros objektai, kurie priklauso valstybei išimtinė nuosavybės teise. Transporto veiklos pagrindų įstatymo projekte, siekiant teisinio aiškumo, siūloma keisti sąvoką *viešojo transporto infrastruktūra*, ir apibrėžti ją ne pagal šios infrastruktūros priklausomybę ir paskirtį, o nurodyti konkrečius jai priskirtinus objektus.

Atsižvelgiant į tai, kad pagal siūlomus įstatymų projektus viešosios transporto infrastruktūros savininkais galės būti valstybės ar savivaldybės valdoma bendrovė ir uždaroji akcinė bendrovė ar akcinė bendrovė, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės ar savivaldybės valdomai bendrovei, ir tokie viešosios transporto infrastruktūros savininkai taps visiškai atsakingi už viešosios transporto infrastruktūros išlaikymą bei plėtrą nuosavomis lėšomis, tikslinga pakeisti esamą reguliavimą, kuris reglamentuoja pajamų, gautų iš naudojimosi viešąja transporto infrastruktūra, panaudojimą. Atitinkamos akcinės ar uždarosios akcinės bendrovės, kurios galės būtų viešosios transporto infrastruktūros savininkė, bus savarankiški juridiniai asmenys, todėl įstatymuose neturėtų būti reglamentuojama, kaip tokie juridiniai asmenys turėtų naudoti pajamas, gautas šiems juridiniams asmenims naudojantis jiems priklausančiu turtu. Tokio savarankiškumo suteikimas atitinkamoms akcinėms ir uždarosioms akcinėms bendrovėms, kurioms nuosavybės teise priklausys viešojo transporto infrastruktūra, atitiks ir pagrindinius pertvarkos tikslus – paskatins efektyvesnį valdymą ir pelno, kuris galės būti išmokėtas valstybei dividendų forma, siekimą.

Atkreiptinas dėmesys, kad įstatymų projektais žemės valdymo teisinis reglamentavimas nėra keičiamas – įmonės ją kaip ir šiuo metu, taip ir po pertvarkymo, valdys patikėjimo teise pagal atitinkamą transporto sektorių reglamentuojančius įstatymus.

Aviacijos įstatymo, Vidaus vandenų transporto kodekso ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projektais siekiama šių projektų nuostatas, reglamentuojančias viešosios transporto infrastruktūros valdymą, suderinti su Transporto veiklos pagrindų įstatymo nuostatomis.

Aviacijos įstatymo projekte patikslinama sąvoką *oro uostų infrastruktūra*; kaip ir Transporto veiklos pagrindų įstatymo projekte, išplečiamas subjektų, kuriems nuosavybės teise gali priklausyti skrydžių valdymo sistemos įrenginiai ir tarptautinių oro uostų infrastruktūra, ratas (gali priklausyti ir valstybės valdomai bendrovei arba uždarajai akcinei bendrovei, ir akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės valdomai bendrovei). Aviacijos įstatymo projektu taip pat siūloma patikslinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 44 straipsnio nuostatas, reglamentuojančias tarptautinių oro uostų žemės valdymą. Siūlomomis nuostatomis nėra plečiama tarptautinius oro uostus valdančių įmonių teisių, susijusių su valstybinės žemės valdymu, naudojimu ir disponavimu, apimtis, lyginant su šiuo metu valstybės įmonėms taikomu reguliavimu. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas yra specialusis įstatymas, reglamentuojantis tarptautinių oro uostų žemės valdymą, naudojimą ir disponavimą ja, ir kiti įstatymai, reglamentuojantys

valstybės turto (įskaitant žemę) valdymą, taikomi tiek, kiek jie neprieštarauja Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymui. Tačiau atsižvelgiant į planuojamą valstybės įmonės, šiuo metu valdančios Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostus, teisinės formos keitimą ir siekiant užtikrinti tokią pačią žemės valdymo, naudojimo ir disponavimo ja teisių apimtį po pertvarkos veiksiančiai bendrovei, siekiant aiškumo Aviacijos įstatymo projektu yra patikslinamos nuostatos dėl galimybės nuomoti tarptautinių oro uostų žemę ir duoti sutikimus šios žemės subnuomai.

Vidaus vandenų transporto kodekso projekte įtraukta nauja sąvoka – *vidaus vandenų transporto infrastruktūra*; taip pat įtvirtinta, kad valstybinės reikšmės vidaus vandenų transporto infrastruktūra gali priklausyti ne tik valstybei, bet ir valstybės valdomai bendrovei arba uždarajai akcinei bendrovei, ir akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės valdomai bendrovei.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projektu taip pat numatoma, kad uosto infrastruktūra gali priklausyti ne tik valstybei, bet ir valstybės valdomai bendrovei arba uždarajai akcinei bendrovei ir akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės valdomai bendrovei. Atsižvelgiant į ta, kad po numatomos pertvarkos Direkcija taps akcine bendrove, t. y. privačiu juridiniu asmeniu, dalis šiuo metu Direkcijos vykdomų funkcijų (t. y. tos, kurios laikytinos viešojo administravimo ir kurių negali vykdyti privatūs subjektai) perduodamos kitiems subjektams, todėl teikiamas atitinkamas Saugios laivybos įstatymo projektas. Jame numatoma:

- Administracinės atsakomybės taikymo funkciją perduoti Lietuvos transporto saugos administracijai, todėl atitinkamai pasikeičia uosto kapitono teisinis statusas. Nors uosto kapitonas ir toliau turės teisę duoti privalomus nurodymus uoste, neleisti išplaukti iš uosto, tikrinti laivų grimzlę, akvatorijos gylį ir pan., tačiau uosto kapitonas nebeturės teisės taikyti administracinės atsakomybės subjektams, nesilaikantiems taisyklių ar trukdantiems vykdyti jo pareigas. Administracinės atsakomybės taikymas pavedamas Lietuvos transporto saugos administracijai, kurią uosto kapitonas informuos apie nustatytus pažeidimus. Be to, pasikeitus uosto kapitono teisiniui statusui, jo sprendimai nebebus skundžiami Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo numatyta tvarka. Uosto kapitono priimamų sprendimų teisėtumą ikiteismine tvarka vertins Lietuvos transporto saugos administracija, kurios priimti sprendimai galės būti skundžiami Lietuvos Respublikos administracinių bylų teisenos įstatymo nustatyta tvarka. Visais atvejais subjektai, dėl uosto kapitono neteisėtų veiksmų patyrę žalą, galės kreiptis į teismą civiline tvarka.

- Laisvojo uosto veiklos reikalavimų laikymosi priežiūrą perduoti Lietuvos transporto saugos administracijai, kuri yra priežiūros institucija laivybos srityje.

- Panaikinti nuostatas dėl locmano stažuotės trukmės, kadangi jo pasirengimas vykdyti locmano pareigas priklauso nuo jo anksčiau įgytos laivavedžio patirties. Turintiems didelę laivavedžio patirtį nebūtina stažuotis 6 mėnesius ir jie gali laikyti egzaminą locmano licencijai gauti anksčiau, nei tie kurie tokios patirties turi mažiau. Šiuo metu locmanų trūksta, todėl galimybė greičiau paruošti locmaną darbui yra svarbi uosto veiklai užtikrinti.

Administracinių nusižengimų kodekso projekte, atsižvelgiant į tai, kad uosto kapitonas nebevykdys administracinės atsakomybės taikymo funkcijos, siūloma išbraukti nuostatas dėl uosto kapitono teisės pradėti administracinių nusižengimų teiseną, atlikti administracinių nusižengimų tyrimą ir surašyti administracinių nusižengimų protokolus.

Suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo projekte numatomi tik redakcinio pobūdžio keitimai – atsižvelgiant į būsimą pertvarką pakeičiama nuoroda į Direkcijos teisinę formą.

Atsižvelgiant į įstatymų projekto nuostatas, kad viešoji transporto infrastruktūra galės būti valdoma ne tik patikėjimo, bet ir nuosavybės teise, teikiamas Nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo projektas, kuriame atsisakoma nuorodų, kokia teise įmonės valdo nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbų turtą.

Atkreiptinas dėmesys, kad Susisiekimo ministerijos parengtas Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimo įstatymo projektas, kuriuo įstatymas išdėstomas nauja redakcija, yra pateiktas Lietuvos Respublikos Seimui. Šiuo įstatymo projektu

siekama pertvarkyti Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinį jūrų uostą į ne valstybinį, o jo valdymą patikėjimo teise perduoti Palangos miesto savivaldybei. Dėl šios priežasties Lietuvos Respublikos Šventosios valstybinio jūrų uosto įstatymo pakeitimo projektas nėra įtrauktas į įstatymų paketą.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymų projektus toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Priimti įstatymų projektai neigiamos įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir plėtrai

Įstatymų priėmimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai neturės.

8. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Priimti naujų, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios galiojančių įstatymų nereikės.

9. Ar įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas.

10. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymų projektai neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

11. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įstatymų lydimųjų aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti, šių aktų metmenys

Kadangi įstatymų projektais sudaromos sąlygos valstybės įmonių pertvarkai į akcines bendroves, o valstybės įmonės bus pertvarkomos tik Lietuvos Respublikos Vyriausybei sutikus, todėl teikiant šiuos įstatymų projektus reikės keisti su Vidaus vandenų transporto kodekso projektu ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo projektu susijusius teisės aktus, nes juose minimi įmonių pavadinimai ir nurodyta jų teisinė forma. Pritarus įstatymų projektams, iki jų įsigaliojimo Lietuvos Respublikos Vyriausybei reikės pakeisti: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. rugpjūčio 2 d. nutarimą Nr. 643 „Dėl Viešosios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos teisės suteikimo procedūros tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. gruodžio 28 d. nutarimą Nr. 1278 „Dėl Administracinių teisės pažeidimų registro reorganizavimo ir Administracinių nusižengimų registro nuostatų patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016 m. gegužės 25 d. nutarimą Nr. 529 „Dėl valstybės valdomų įmonių nuosavo kapitalo kainų 2016–2018 metams nustatymo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimą Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. birželio 6 d. nutarimą Nr. 665 „Dėl Valstybės turtinių ir neturtinių teisių įgyvendinimo valstybės valdomose įmonėse tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. vasario 15 d. nutarimą Nr. 199 „Dėl Lietuvos Respublikos suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo įgyvendinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. kovo 5 d. nutarimą Nr. 245 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų

uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių sąrašo ir taikymo principų aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. liepos 4 d. nutarimą Nr. 747 „Dėl Valstybinės žemės perdavimo laikinai neatlygintinai naudotis Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Šventosios valstybiniame jūrų uoste tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. birželio 13 d. nutarimą Nr. 631 „Dėl Šventosios valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšių, jų maksimalių dydžių sąrašo ir taikymo principų aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 10 d. nutarimą Nr. 985 „Dėl Lėšų, skirtų privažiavimo prie Klaipėdos valstybinio jūrų uosto keliams rekonstruoti ir tiesti, uosto plėtrai trukdančių savivaldybei nuosavybės teise priklausančių statinių netekimui ir pašalinimui iš uosto teritorijos bei uosto rezervinių teritorijų kompensuoti, perdavimo savivaldybei tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. kovo 20 d. nutarimą Nr. 277 „Dėl Užsienio valstybių karo ir valstybinį statusą turinčių laivų įplaukimo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą ir buvimo jame taisyklių, Paraiškų švartuoti Lietuvos karo laivus teikimo ir nagrinėjimo taisyklių ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nekarinėje teritorijoje esančių krantinių, rezervuojamų budintiems Lietuvos karo laivams ir užsienio valstybių karo laivams pirmumo teise švartuoti ir stovėti, sąrašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 1 d. nutarimą Nr. 605 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rezervinių teritorijų priežiūros ir tvarkymo taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. balandžio 30 d. nutarimą Nr. 490 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kompleksinio saugos plano patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. vasario 2 d. nutarimą Nr. 126 „Dėl Pasienio kontrolės punktų veiklos taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. sausio 22 d. nutarimą Nr. 78 „Dėl Prekių vežimo, laikymo ir tikrinimo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pasienio kontrolės punktų teritorijoje esančiose muitinės prižiūrimose uosto komplekso zonose taisyklių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 3 d. nutarimą Nr. 822 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės, uosto akvatorijos ir uosto rezervinių teritorijų ribų patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. rugpjūčio 14 d. nutarimą Nr. 1119 „Dėl Lietuvos Respublikos valstybinės reikšmės vidaus vandenų kelių sąrašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1992 m. gegužės 12 d. nutarimą Nr. 343 „Dėl Specialiųjų žemės ir miško naudojimo sąlygų patvirtinimo“.

Įstatymų projektuose siūlomiems pakeitimams įgyvendinti susisiekti ministrai iki įstatymų projektų įsigaliojimo reikės pakeisti keičiamų įstatymų įgyvendinamusius teisės aktus.

Pritarus įstatymų projektams iki jų įsigaliojimo Lietuvos transporto saugos administracijai reikės priimti skundų dėl uosto kapitono sprendimų ir veiksmų nagrinėjimo tvarką.

12. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Įstatymų projektams įgyvendinti valstybės, savivaldybių ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų neprireiks.

13. Įstatymų projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Įstatymų projektų rengimo metu specialistų vertinimų ir išvadų nebuvo gauta.

14. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis

„Viešojo transporto infrastruktūra“, „oro uosto infrastruktūra“, „vidaus vandenų transportas“, „uosto infrastruktūra“, „uosto kapitonas“, „nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbi įmonė“.

15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.

Aplinkos ministras
Kęstutis Navickas

2018-06-04

Viceministras

Paulius Martinkus

Informacinių sistemų ir dokumentų valdymo
skyriaus vyriausioji specialistė

Snieguolė Bakaitė

2018-06-04

2018-06-04