

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJOS  
EKONOMIKOS PAŽANGOS DEPARTAMENTO EKONOMIKOS SKYRIUS**

**DĖL VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VALDOMŲ ORO  
UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS  
ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO  
ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS  
PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO  
ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS STRATEGINĘ REIKŠMĘ  
NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI  
KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ  
ĮSTATYMO NR. IX-1132 3 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS  
RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMO PROJEKTŲ (NR. 15-0533, 34, 35-04; 0562-03; 0573-02-I)**

2015-12-08 Nr. NV- 3912

Vilnius

**1. Projekto rengėjas:**

Susisiekimo ministerija.

**2. Projekto tikslas, esmė:**

Susisiekimo ministerija, vykdydama Lietuvos Respublikos Vyriausybės Strateginio komiteto posėdžio 2015 m. birželio 25 d. sprendimą (protokolo Nr. 3 1 klausimas), teikia Lietuvos Respublikos oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo projektus (toliau - įstatymų projektai) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektą. Atsižvelgiant į tai, kad sėkmingai reorganizuoti tarptautiniai Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostai, taip pat siekiant užtikrinti spartesnę Lietuvos pasiekiamumo augimą (naujų skrydžių ir oro linijų bendrovių pritraukimą), vidutinio ir ilgojo laikotarpio Lietuvos oro uostų investicijų ir veiklos finansavimą ir skatinti Lietuvos bendrojo vidaus produkto augimą, didinant valstybės valdomo kapitalo grąžą, įstatymų projektais iki oro uostų koncesijos projekto įgyvendinimo pradžios siekiama optimizuoti teisinį reguliavimą, kad būtų sukurta palanki teisinė aplinka minėtam koncesijos projektui įgyvendinti.

**3. Derinimas:**

Projektai patikslinti vykdant 2015 m. lapkričio 18 d. Vyriausybės pasitarimo sprendimus. Papildomai teikiamas Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas. Pažymėtina, kad 2015 11 30 LRVK yra gauti Krašto apsaugos ministerijos pasiūlymai, kuriuos taip pat gavo ir Susisiekimo ministerija. Dėl neatsižvelgtų ar atsižvelgtų iš dalies LRVK Teisės departamento pastabų pridedama derinimo pažyma. Motyvuotai neatsižvelgta ar atsižvelgta iš dalies į pastabas dėl kai kurių koncesininko disponavimo valstybės ir valstybės kontroliuojamų asmenų turtu aspektų

**4. Dalykinio vertinimo išvada:**

Teikiamas projektas iš esmės atitinka Vyriausybės darbo reglamento reikalavimus.

**Patarėjas**

Paulius Girčys, tel. 8 706 63 760, el.p. p.gircys@lrv.lt

**Paulius Girčys**



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 239 3911  
faks. (8 5) 212 4335 el. p. [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2015-12-04 Nr. 2-4687(103)

I Nr.

### DĖL TEISĖS AKTŲ PROJEKTŲ

Susisieikimo ministerija, vykdydama Vyriausybės pasitarimo 2015 m. lapkričio 18 d. sprendimus (protokolo Nr. 63 9 klausimas), teikia Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektus (toliau – įstatymų projektai) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektą.

#### PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos projektas, 3 lapai.
2. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projektas, 1 lapas.
3. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 2 lapai.
4. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas, 1 lapas.
5. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 1 lapas.
6. Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas, 1 lapas.
7. Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 1 lapas.
8. Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas, 1 lapas.

9. Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 1 lapas.


10. Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų aiškinamasis raštas, 12 lapų.

11. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“, 1 lapas.

12. Derinimo pažyma, 2 lapai.

13. Institucijų išvados, 11 lapų.

Susisiekimo ministras



Rimantas Sinkevičius

15-0534-04-1  
15-0535-04-1  
15-0562-03-1  
15-0573-02-1

Projektas

## LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

### NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO  
UOSTŲ VALDOMŲ ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO, LIETUVOS  
RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 72 STRAIPSNIŲ IR  
PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS  
TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS  
STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ  
IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI  
SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132 3 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510  
1 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ PATEIKIMO  
LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMUI**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Pritarti Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektams ir pateikti juos Lietuvos Respublikos Seimui.

2. Siekiant užtikrinti, kad kuo greičiau būtų sukurta palanki teisinė aplinka oro uostų koncesijai įgyvendinti, prašyti Lietuvos Respublikos Seimą svarstyti nurodytus įstatymų projektus ypatingos skubos tvarka.

3. Įgalioti susisiekimo ministrą Rimantą Sinkevičių, o jam negalint dalyvauti – susisiekimo viceministrą Ariją Šliupą atstovauti Lietuvos Respublikos Vyriausybei, svarstant nurodytus įstatymų projektus Lietuvos Respublikos Seime.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras

Teisės skyriaus vedėjo  
pavaldinys

G. B. Zell  
Gintarė Vizbargaitė  
2015-12-07

Susisiekimo ministras  
Rimantas Sinkevičius  
2015-12-07

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ  
VALDOMŲ ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS  
AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO  
ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ  
ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS  
RESPUBLIKOS STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ  
ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI  
SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132 3 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO,  
LIETUVOS RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO  
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ  
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

**1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai**

VĮ Lietuvos oro uostai valdo tris tarptautinius civilinius oro uostus – Vilniaus, Kauno ir Palangos. 2014 m. šie oro uostai aptarnavo 3,8 mln. keleivių: Vilniaus oro uostas – 2,9 mln. keleivių, Kauno – 724 tūkst. keleivių, Palangos – 133 tūkst. keleivių. Palyginti su 2013 m. Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose aptarnaujamų keleivių skaičius išaugo 9 procentais. Taigi, VĮ Lietuvos oro uostai pasižymi itin sparčiu transporto srauto augimu. Bendras oro transporto keleivių skaičius nuo 2000 iki 2014 m. padidėjo daugiau 6 kartus, kasmet vidutiniškai po 14,1 proc. Augimo tendencijos pasirinktų tarptautinių konsultantų atliktos analizės duomenimis turėtų išsilaikyti ir iki 2045 m. bendras LTOU keleivių skaičius išaugs dar bent 2,5-3,4 karto.

Nepaisant keleivių srautų augimo, VĮ Lietuvos oro uostai susiduria su kaimynių valstybių oro uostų konkurencija. Pavyzdžiui, Rygos oro uoste per pirmąjį 2015 m. pusmetį keleivių srautai augo 6,6 proc. (aptarnauta beveik 2,4 mln. keleivių), Taline aptarnautų keleivių skaičius augo 8,7 proc. (aptarnauta kiek daugiau nei 1 mln. keleivių), Varšuvos oro uoste keleivių skaičius augo 7,4 proc. (aptarnauta beveik 5,2 mln. keleivių).

Siekiant išlaikyti Lietuvos oro transporto sistemos konkurencingumą ir ją didinti, būtina nuolat plėtoti jos infrastruktūrą ir didinti jų veiklos ir valdymo efektyvumą.

Oro uostų veikla yra paremta intensyviu infrastruktūros vystymo poreikiu, tad netgi nedidinant esamų pajėgumų, nuolat yra būtina atnaujinti nusidėvėjusius objektus ir sistemas, pavyzdžiui, kaip kilimo/tūpimo takas, riedėjimo takai, peronas, nuotekų šalinimo sistemos ir pan. Be to, oro uostų veikla yra reglamentuojama nacionalinių, Europos ir tarptautinių saugos, veiklos vykdymo ir aplinkosaugos taisyklių. Atitiktis joms yra privaloma, norint užsiimti oro uosto veikla. Pirminiu vertinimu, vien visų VĮ Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų veiklos tęstinumo užtikrinimui yra reikalinga bent 130 mln. Eur. investicijų į infrastruktūros atnaujinimo darbus, įskaitant kilimo tūpimo tako rekonstrukciją Vilniuje 2017 m. Pridėjus kitas problemines sritis (veiklos ir eksploatacijos efektyvinimas, paslaugų kokybės ir komercinių (neaviacinių) veiklų vystymas) bendras investicijų poreikis visiems trimis oro uostams 2015-2045 metais išauga iki maždaug 216 mln.–348 mln. Eur, priklausomai nuo keleivių srauto augimo iki 2045 metų.

Dalį finansavimo įmanoma padengti iš dabartinių ir ateityje planuojamų VĮ Lietuvos oro uostų grynujų pinigų rezervų ir veiklos pelningumo bei pritraukti iš ES paramos fondų, tačiau šių lėšų nepakaks, ir apytiksliai 77-119 mln. Eur investicijos turės būti pritrauktos iš ribotų viešųjų finansavimo šaltinių. Nemaža dalis šių investicijų turi būti atlikta iki 2020 metų. Pažymėtina tai, kad papildoma valstybės pagalba oro uostams nėra galima dėl Europos Komisijos valstybės pagalbos oro uostams gairėse (2014/C99/3) nustatytų griežtų apimties apribojimų. Pabrėžtina, kad Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012–2016 metų programos įgyvendinimo prioritetinių priemonių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. kovo 13 d. nutarimu Nr. 228 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012–2016 metų programos įgyvendinimo prioritetinių priemonių patvirtinimo“, 259 priemonėje ir Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2013 m. gruodžio 18 d. nutarimu Nr. 1253 „Dėl Nacionalinės susisiekimo plėtros 2014–2022 metų programos patvirtinimo“,

5 uždavinyje įtvirtinta, kad oro uostų infrastruktūros modernizavimas ir vystymas yra išskirtiniai Lietuvos Respublikos transporto plėtots prioritetai.

Šios ir kitos oro uostų veiklos tęstinumui reikšmingos aplinkybės skatina imtis ilgalaikių priemonių, siekiant kuo efektyviau plėtoti šalies oro uostus, juos modernizuoti ir taip užtikrinti kuo didesnę naudą valstybei po 2020 m., kai gerokai sumažės galimybės pasinaudoti Europos Sąjungos struktūrinių fondų parama oro uostų infrastruktūrai vystyti.

Šiuo tikslu numatoma plėtoti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą ir paslaugas koncesijos būdu ir perduoti nurodytų oro uostų valdymą privačiam investuotojui, tačiau išlaikyti oro uostų infrastruktūrą valstybės nuosavybe. Numatoma, kad šių Lietuvos oro uostų koncesija sudarytų galimybę gauti papildomų pajamų į valstybės biudžetą, išplėsti ir modernizuoti oro uostų infrastruktūrą, užtikrinti ekonomišką ir efektyvų, geriausią tarptautinę praktiką atitinkantį oro uostų valdymą, padidinti keleivių aptarnavimo galimybes ir pagerinti šalies pasiekiamumą, nekeičiant valstybės nuosavybės teisių ir neprarandant oro uostų kontrolės. Taip pat būtų sumažinta valstybės patiriama verslo rizika dėl oro uostų valdymo, užtikrintos pastovios ir garantuotos pajamos – koncesininko mokamas mokestis už teisę vykdyti oro uostų valdymo veiklą.

Skaidriai organizuojamu atviru viešu konkursu pasirinktas koncesininkas būtų įpareigotas užtikrinti visą trūkstamą finansavimą investicijoms, didinti Lietuvos pasiekiamumą, saugių ir patikimų oro uostų paslaugų kokybę, efektyvinti turto valdymą ir maksimizuoti valstybės turto grąžą, tuo pačiu gerinant ir šalies ekonominius ir socialinius rodiklius per oro uostų teikiamas viešąsias paslaugas. Numatoma, jog tokiu būdu bus pagerintas ir investicinis klimatas Lietuvoje, kadangi padidėjęs skrydžių kryptų skaičius ir dažnis leis potencialiems investuotojams patogiau pasiekti šalį partnerių paieškos tikslais. Atitinkamai numatomas pagerėjimas šalies eksporto, įmonių konkurencingumo tarptautinėse rinkose, bendros ūkio būklės ir galimai inovacijų diegimo srityse dėl didesnio verslo mobilumo ir galimybių rasti tarptautinius prekybos partnerius bei keistis idėjomis. Oro uostų infrastruktūros ir veiklos plėtra perduodant jų valdymą koncesininkui taip pat atitinka Lietuvos strateginius tikslus viešojo ir privataus sektorių partnerystės srityje. Lietuvos Respublikos Seimo 2012 m. gruodžio 13 d. nutarimo Nr. XII-51 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“ V skyriuje „Ekonomikos skatinimas“ numatyta plėtoti viešosios ir privačios iniciatyvos bendradarbiavimą (partnerystę), įgyvendinant investicijų projektus viešojo sektoriaus funkcijoms priskirtose ir viešąsias paslaugas apimančiose veiklos srityse.

Išstatymų projektų iniciatorių nuomone, yra būtinas specialusis Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų koncesijos procedūrų ir reikalavimų reguliavimas, kuris sudarytų teises ir organizacines sąlygas plėtoti oro uostus koncesijos būdu, atsižvelgiant į šio sektoriaus ir projekto specifiką:

1. Oro uostai turi ypatingą svarbą ne tik Lietuvos transporto sektoriaus ir kitų susijusių sektorių (turizmo, pramonės, paslaugų ir kt.) plėtrai, bet ir nacionalinio saugumo užtikrinimui. Pagal Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 3 straipsnį aerodromai yra priskirtini strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turintiems įrenginiams, o VĮ Lietuvos oro uostai – strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčioms valstybės įmonėms. Pažymėtina, kad svarbiausius sprendimus, susijusius su strateginę reikšmę turinčiomis įmonėmis ir turtu, priima Lietuvos Respublikos Seimas.

2. Taip pat turi būti nustatytos specialios valstybės turto perdavimo privačiam investuotojui valdyti ir naudoti taisyklės. Pirma, pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą nėra galimybės be teisinių kliūčių perduoti koncesininkui koncesijai reikalingą turtą, konkrečiai tretiesiems asmenims išnuomotą turtą. Be to, tokia būtinybė kyla, nes šiuo metu teisės aktuose nustatytas reguliavimas dėl valstybės turto valdymo ir naudojimo nėra visiškai pritaikytas tokio turto perdavimui privačiam investuotojui koncesijos sutarties pagrindu ir tolesniam tokio turto naudojimui plėtojant veiklą ir prisiimant verslo riziką. Privačiam subjektui turi būti užtikrinta galimybė operatyviai reaguoti į rinkos situaciją ir savarankiškai priimti būtinus sprendimus. Reglamentuojant turto perdavimą pagal koncesijos sutartį būtina nustatyti sąlygas, užtikrinančias, kad koncesininkui perduotas turtas bus valdomas ir naudojamas tinkamai, o pasibaigus koncesijos sutarčiai grąžintas valstybei ir kad bus

užtikrinta tokio turto tolesnio naudojimo ir valdymo atitiktis valstybės turto valdymą ir naudojimą reglamentuojantiems teisės aktams.

3. Valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymas reguliuotų tik konkretaus projekto įgyvendinimo teisinės sąlygas. T. y. įstatymo projektu siekiama nustatyti tokias teisinės sąlygas bei išimtis, kurios panaikintų teisinės kliūtis šio konkretaus projekto įgyvendinimui. Tačiau nėra siekiama nustatyti bendrų taisyklių, kurios būtų taikomos bet kurios kitos koncesijos ar strateginę reikšmę turinčios įmonės atžvilgiu.

4. Nepriėmus specialaus reguliavimo, koncesijos projekto įgyvendinimas neabejotinai pasunkėtų ar net taptų neįmanomu.

5. Pagal Konstitucinio Teismo praktiką, valstybė atsižvelgdama į ūkinės veiklos turinį, jos ypatumus, gali diferencijuotai reguliuoti visuomeninius santykius šioje srityje arba kokiai nors veiklos rūšiai nustatyti tam tikras sąlygas. Tam tikrų ūkio subjektų išskyrimas ir jų veiklos reguliavimo ypatumai savaime nepažeidžia teisinės valstybės principo (pvz., Konstitucinio Teismo 2000 m. spalio 18 d., 2009 m. balandžio 29 d. ir 2008 m. sausio 21 d. nutarimai, 2008 m. lapkričio 8 d. ir 2008 m. lapkričio 10 d. sprendimai).

6. Specialūs įstatymai yra priimami ir tam tikrais kitais atvejais, pvz., Lietuvos Respublikos atominės elektrinės įstatymas, Lietuvos Respublikos suskystintųjų gamtinių dujų terminalo įstatymas ir kt.

7. Įvertinant tarptautinę praktiką, oro uostų koncesijų pagrindai ir tam tikros sąlygos nustatomi specialiuosiuose teisės aktuose.

Susisiekimo ministerija ir VĮ Lietuvos oro uostai numato pasitelkti tarptautinę patirtį oro uostų koncesijos srityje turinčius finansinius, techninius ir teisinius ekspertus, kurie patars, kaip nustatyti optimalias koncesijos sutarties sąlygas, taip pat VĮ Lietuvos oro uostams optimalią funkcinę ir organizacinę struktūrą po koncesijos sutarties pasirašymo.

Pabrėžtina, kad tarp kaimyninių Lietuvos valstybių šis sprendimas būtų labai inovatyvus, kadangi nė vienoje iš kaimyninių valstybių (Lenkijoje, Latvijoje ar Estijoje) šie procesai nėra pradėti įgyvendinti, nors kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse sparčiai populiarėja. Todėl įgyvendinusi oro uostų koncesiją, Lietuva galėtų įgyti konkurencinį pranašumą prieš kaimyninėse valstybėse veikiančius oro uostus.

Tikėtina, kad be investicijų į VĮ Lietuvos oro uostų infrastruktūrą, valstybės biudžetas bus papildomas koncesijos mokesčiu, gautu iš koncesininko. Pavyzdžiui, Zagrebo oro uosto koncesininkas Kroatijos biudžetą papildys koncesijos mokesčiu, susidedančiu iš fiksuotos dalies, kuri sutarties laikotarpiu svyruos tarp 2 mln. Eur iki 6 mln. Eur ir kintamu mokesčiu, susietu su keleivių srautais, siekiančiu nuo 0,5% iki 61% metinių pajamų. Vertinama, kad 30 metų sutarties laikotarpiu Kroatijos valstybė koncesijos mokesčio pagrindu gaus 1,9 mlrd. Eur. Be to, kitas tokios koncesijos pavyzdys – Bulgarijos Varnos ir Burgo oro uostų koncesija, kur koncesininkas įsipareigojo investuoti virš 400 mln. Eur ir kasmet Bulgarijos valstybei mokėti 3 mln. Eur fiksuotą bei 19,2% nuo pajamų kintamą mokestį.

Lietuvos atveju, koncesijos mokesčio dydį iš anksto nustatyti yra sudėtingas uždavinys, nes koncesininko mokėjimas priklausys nuo konkurso metu tiekėjų pateiktų pasiūlymų bei geriausių galimų sutarties sąlygų, pvz., tikslaus reikalaujamų investicijų sąrašo.

Pagrindinis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 72 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (toliau – aviacijos įstatymo projektas) tikslas yra sukurti efektyvią oro uosto rinkliavų nustatymo sistemą, atitinkančią rinkos sąlygomis veikiančių oro uostų ir jų naudotojų teises ir pareigas.

VĮ Lietuvos oro uostai valdo tris tarptautinius civilinius oro uostus – Vilniaus, Kauno ir Palangos. Minėti oro uostai vykdo komercinę veiklą – teikia paslaugas reguliariųjų ir užsakomųjų reisų vežėjams, vežantiems keleivius ir krovinius. Fiziniai ir juridiniai asmenys, valstybės orlaivių naudotojai už oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir už naudojamą oro uostais paslaugų teikėjams moka rinkliavas. Rinkliavų už oro navigacijos paslaugas (maršruto ir terminalo rinkliavos) dydžiai, jų mokėjimo ir naudojimo tvarka nustatoma pagal 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinamąjį reglamentą (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių



už oro navigacijos paslaugas sistema (OL 2013 L 128, p 31). Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžiai, jų mokėjimo ir naudojimo tvarka reglamentuojama nacionaliniais teisės aktais pagal 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (toliau – Direktyva 2009/12/EB). Atsižvelgiant į tai, kad būtina sudaryti teisinės prielaidas oro uostams lanksčiai reaguoti į rinkos pokyčius nustatant oro uostų rinkliavų dydžius ir sėkmingai konkuruoti su kaimynių valstybių oro uostais, gali būti taikomos tokios rinkliavų už naudojimąsi oro uostais priežiūros priemonės:

1. nustatomi fiksuoti rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžiai;
2. nustatomi maksimalūs rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžiai;
3. nustatomos rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžių nustatymo procedūros.

Lietuvoje šiuo metu yra taikomos dvi iš nurodytų priemonių – maksimalių rinkliavų dydžių nustatymas ir rinkliavų dydžių nustatymo procedūrų reguliavimas. Papildomai oro uosto valdytojas yra įpareigotas rengti konsultacijas su oro uosto naudotojų komitetu dėl rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžių. Atsižvelgiant į Direktyvos 2009/12/EB 6 straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatas, pasirinktasis Direktyvos 2009/12/EB įgyvendinimo būdas vertintinas kaip perteklinis, todėl teikiamu aviacijos įstatymo projektu siūloma atsisakyti maksimalių rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžių apribojimo ir oro uostų rinkliavų nustatymo ir tvirtinimo procedūras įgyvendinti pagal Direktyvos 2009/12/EB 6 straipsnio 1, 2 ir 3 dalių nuostatas.

Be to, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 72 straipsnyje dar nuo 2002 m. yra numatytos tik penkios rinkliavų, kurias gali nustatyti oro uostas, rūšys (orlaivio tūpimo, išskrendančio keleivio, orlaivio stovėjimo, orlaivio saugumo ir orlaivio palydos). Atsižvelgiant į tai, kad įtvirtinta oro uostų rinkliavų sistema visiškai neatitinka dabartinės oro uostų ir civilinės aviacijos veiklos organizavimo situacijos, aviacijos įstatymo projektu siūloma nebevardyti konkrečių oro uostų rinkliavų ir sudaryti galimybę oro uostams juos nustatyti lanksčiai, reaguojant į kintančią ekonominę situaciją, tačiau laikantis Europos Sąjungos ir nacionaliniuose teisės aktuose nustatytų procedūrų ir tvarkos.

Pažymėtina, kad Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų valdymą yra numatoma perduoti koncesijos būdu nacionalinio saugumo interesus atitinkančiam privačiam investuotojui, laimėjusiam atvirą konkursą. Todėl iki koncesijos projekto įgyvendinimo pradžios siekiama optimizuoti teisinį reguliavimą, pašalinti jo neaiškumus ir prieštaravimus, nustatyti oro uostų koncesijos esmines sąlygas bei saugiklius.

Pagal Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymą koncesijos sutartimi privačiam subjektui yra suteikiama teisė vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius). Be kita ko, tokia teisė vykdyti ūkinę komercinę veiklą gali apimti ir viešosios transporto infrastruktūros eksploatavimą. Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo (toliau – Strateginių įmonių įstatymas) 3 straipsnyje yra nustatytas baigtinis subjektų, kuriems gali būti perduoti valstybei nuosavybės teise priklausantys aerodromai, sąrašas. Aerodromai yra sudėtinė oro uosto infrastruktūros dalis (LR aviacijos įstatymo 2 str. 29 d.), todėl numatomas oro uostų infrastruktūros valdymo perdavimas koncesininkui, turėtų apimti ir aerodromų valdymo perdavimą. Taigi, dabartinis Strateginių įmonių įstatymo 3 straipsnyje nustatytas reguliavimas iš esmės užkerta kelią oro uostų koncesijos projektams plėtoti.

Atsižvelgiant į tai, siūlomas Strateginių įmonių įstatymo 3 straipsnio 5 dalies pakeitimas yra reikalingas, siekiant sudaryti galimybę oro uostų koncesijai apskritai bei minėtam specialiam oro uostų koncesijos reguliavimui.

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 8 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad tarptautinių oro uostų infrastruktūra yra valstybės nuosavybė. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad rinkliavų dydžius ir jų mokėjimo tvarką nustato transporto infrastruktūros objekto savininkas, atsižvelgdamas į išlaidas, reikalingas šiems objektams eksploatuoti. Toks reguliavimas neatitinka šiuo metu galiojančio reguliavimo aviacijos srityje, t. y.

kad tarptautinių oro uostų rinkliavų maksimalius dydžius nustato Vyriausybės įgaliota institucija – Civilinės aviacijos administracija, o konkrečius dydžius – oro uosto įmonės vadovas. Siūlomas reguliavimas taip pat labiau atitinka 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių, kurioje taip pat numatyta, kad oro uosto mokesčius nustato oro uosto valdymo organas, nuostatas.

Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad lėšos, gautos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra, naudojamos tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir / arba pagal viešosios transporto infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintas programas. Nurodyta nuostata yra nesuderinta su Lietuvos Respublikos investicijų įstatymu ir Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymu.

Pagal Lietuvos Respublikos investicijų įstatymą viešojo ir privataus sektorių partnerystės modelis (toliau – VPSP) yra valstybės arba savivaldybės institucijos ir privataus subjekto įstatymuose nustatyti bendradarbiavimo būdai, kuriais valstybės arba savivaldybės institucija perduoda jos funkcijoms priskirtą veiklą privačiam subjektui, o privatus subjektas investuoja į šią veiklą ir jai vykdyti reikalingą turtą, už tai gaudamas įstatymų nustatytą atlyginimą.

Pagal Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymą koncesijos sutartimi privačiam subjektui yra suteikiama teisė vykdyti ūkinę komercinę veiklą, susijusią su infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės turtą (tarp jų eksploatuoti gamtos išteklius). Be kita ko, tokia teisė vykdyti ūkinę komercinę veiklą gali apimti ir viešosios transporto infrastruktūros eksploatavimą.

Už nurodytos teisės perdavimą privatus partneris (koncesininkas) prisiima verslo riziką ir (atsižvelgiant į VPSP / koncesijos pobūdį ir prisiimamas rizikas) gali mokėti mokestį suteikiančiajai institucijai. Atsižvelgiant į tai, papildomas reikalavimas naudoti lėšas, gautas už naudojimąsi viešąja infrastruktūra tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir / arba pagal viešosios transporto infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintas programas, yra nesuderinamas su galimu verslo rizikų pasiskirstymu VPSP / koncesijos atveju.

Pažymėtina, kad Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų valdymą yra numatoma perduoti privačiam investuotojui koncesijos būdu, todėl iki koncesijos projekto įgyvendinimo pradžios siekiama optimizuoti reguliavimą, pašalinti jo neaiškumus ir prieštaravimus ir sudaryti prielaidas oro uostų veiklą plėtoti privačiam subjektui koncesijos pagrindais.

## **2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai**

Įstatymų projektų iniciatorė – Susisiekimo ministerija. Įstatymų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Biudžeto ir valstybės turto valdymo departamento (direktorius – Saulius Kerza, tel. 239 3847, el. p. saulius.kerza@sumin.lt) Biudžeto programų vertinimo skyrius (vedėja Janina Laskauskienė, tel. (8 5) 239 3852, el. p. janina.laskauskiene@sumin.lt), tiesioginis rengėjas – šio skyriaus vyriausiasis specialistas Ričardas Rutkauskas (tel. (8 5) 239 3878, el. p. ricardas.rutkauskas@sumin.lt), Valstybės turto valdymo ir viešųjų pirkimų skyrius (vedėja Toma Oznanskė, tel. (8 5) 239 3912, el. p. toma.oznanske@sumin.lt). Tiesioginė rengėja – šio skyriaus vyriausioji specialistė Indrė Bernotaitė (tel. (8 5) 239 3849, el. p. indre.bernotaite@sumin.lt) ir Susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento (direktorius – Gražvydas Jakubauskas, tel. 239 3867, el. p. grazvydas.jakubauskas@sumin.lt) Civilinės aviacijos skyrius (vedėjas Vilius Veitas, tel. (8 5) 239 3846, el. p. vilius.veitas@sumin.lt), tiesioginis rengėjas – šio skyriaus vyriausiasis specialistas Mantas Kerdokas (tel. (8 5) 239 3984, el. p. mantas.kerdokas@sumin.lt).

## **3. Kaip šiuo metu yra teisiškai reglamentuojami įstatymų projektuose aptarti klausimai**

VĮ Lietuvos oro uostų ir jos patikėjimo teise valdomų aerodromų teisinį statusą ir veiklos ir disponavimo turtu apribojimus reglamentuoja Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę

nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas. Jame nustatyta, kad VĮ Lietuvos oro uostai gali būti pertvarkyta į akcinę bendrovę ar uždaryją akcinę bendrovę arba reorganizuota tik Lietuvos Respublikos Seimui priėmus atitinkamą įstatymą. Taip pat nustatyta, kad aerodromai nuosavybės teise priklauso valstybei ir įstatymų numatytais atvejais ir teisės aktų nustatyta tvarka gali būti išnuomoti ir perduoti pagal panaudos sutartį arba gali būti perduoti valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise tik įstatyme numatytiems įmonėms.

Koncesijos suteikimo tvarką reglamentuoja Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas, kuris nustato, kad pagal koncesijos sutartis koncesininkams gali būti perduotas valdyti ir (ar) naudoti valstybės, savivaldybės ir (arba) valstybės ar savivaldybės kontroliuojamų asmenų nuosavybės, patikėjimo teise valdomas ir (ar) naudojamas turtas, įskaitant turtą, kuris pagal Lietuvos Respublikos Konstituciją išimtinę nuosavybės teise priklauso valstybei. Jeigu koncesijos, kuri suteikiama atviro viešo konkurso būdu, projektui įgyvendinti reikalinga valstybinė ar savivaldybės žemė ir (ar) kitas valstybės ar savivaldybės turtas ir tai numato konkurso sąlygos, koncesijos suteikimo laikotarpiu teisės į šios žemės sklypus ir (ar) kitą valstybės ar savivaldybės turtą koncesininkui gali būti suteikiamos be aukciono (be atskiro konkurso), sudarant su juo nuomos ar kitas įstatymų numatytas sutartis.

Valstybei nuosavybės teise priklausančio ir VĮ Lietuvos oro uostų patikėjimo teise valdomo turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo tvarką ir principus reglamentuoja Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas, taip pat jo įgyvendinamieji teisės aktai. Oro uostų žemės valdymo, naudojimo ir disponavimo ja principus reglamentuoja Lietuvos Respublikos žemės įstatymas, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas ir jų įgyvendinamieji teisės aktai.

Lietuvos teisinėje sistemoje nėra specialiojo teisės akto, kuris reglamentuotų oro uostų koncesijos klausimus. Esamas koncesijos reglamentavimas trukdo plėtoti oro uostų koncesijos projektą ir sukelia teisinių neaiškumų potencialiems projekto dalyviams.

Šiuo metu rinkliavų už naudojimąsi oro uostais klausimus reglamentuoja Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 72 straipsnis ir jo įgyvendinamieji teisės aktai – Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gruodžio 15 d. nutarimas Nr. 1764 „Dėl įgaliojimų suteikimo įgyvendinant Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą“, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 28 d. įsakymas Nr. 3-118 „Dėl Rinkliavų už naudojimąsi oro uosto ir oro navigacijos paslaugomis Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Maksimalius rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžius nustato Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2014 m. spalio 28 d. įsakymas Nr. 4R-147 „Dėl rinkliavų už naudojimąsi oro uostu maksimalių dydžių nustatymo“.

Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžiai yra kontroliuojami tiek nustatant maksimalius jų dydžius, tiek, Vilniaus oro uosto atveju, įpareigojant oro uosto valdytojo vadovus rengti konsultacijas su oro uosto naudotojų komitetu dėl rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžio. Maksimalūs rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžiai yra peržiūrimi ne rečiau kaip kartą per dvejus metus.

Šiuo metu aerodromai įstatymų numatytais atvejais ir teisės aktų nustatyta tvarka gali būti išnuomoti ir perduoti pagal panaudos sutartį arba gali būti perduoti valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise tik Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 3 straipsnio 1 dalyje nurodytoms valstybės įmonėms, 3 straipsnio 2 dalies 5 punkte nurodytoms savivaldybėms ir 4 straipsnio 1 dalyje nurodytoms įmonėms, neatsižvelgiant į galimybę tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų aerodromus perduoti valdyti ir naudoti nacionalinio saugumo interesus atitinkančiam potencialiam dalyviui pagal koncesijos sutartį.

Šiuo metu rinkliavos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra yra nustatomos tokios infrastruktūros savininko, o lėšos, gautos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra, naudojamos tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir / arba pagal viešosios transporto

infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintas programas, neatsižvelgiant į galimybę perduoti viešąją transporto infrastruktūrą VPSP ar koncesijos sutarties pagrindu.

#### **4. Kokios siūlomos naujos teisinio reglamentavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama**

Valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo projekte (toliau – įstatymo projektas) nustatomas teisinis pagrindas suteikti koncesininkui leidimą Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostuose vykdyti koncesijos sutartyje numatytą ūkinę komercinę veiklą, susijusią oro uostų infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, taip pat valdyti ir (ar) naudoti valstybės turtą.

Šis įstatymas reglamentuoja išskirtinai tik oro uostų koncesijos projektą, todėl jis laikytinas specialiuoju kitų įstatymų atžvilgiu. Atitinkamai oro uostų koncesijos santykiams kiti teisės aktai (Koncesijų įstatymas, Aviacijos įstatymas, Valstybės ir savivaldybės įmonių įstatymas, Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas, Žemės įstatymas ir kt.), būtų taikomi tiek, kiek specialusis įstatymas nenumato kitaip. Nors kolizijos tarp Įstatymo projekte ir Civiliniame kodekse įtvirtinto reguliavimo nenumatomos, kilus tokioms kolizijoms jos bus sprendžiamas pagal Civiliniame kodekse (1.3 str. 2 d.) įtvirtintas kolizijų sprendimo taisykles.

Koncesijų įstatymo bei jį įgyvendinančio Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2009 m. lapkričio 11 d. nutarimo Nr. 1480 „Dėl viešojo ir privataus sektorių partnerystės“ nustatyta tvarka, Vyriausybė arba Seimas Vyriausybės siūlymu, jei vadovaujantis Koncesijų įstatymo 5 str. 2 d. bus būtinas Lietuvos Respublikos Seimo sprendimas, priims sprendimą dėl oro uostų koncesijos įgyvendinimo. Tokiu sprendimu bus paskirta suteikiančioji institucija, taip pat nustatytos pagrindinės koncesijos suteikimo sąlygos bei tvarka. Suteikiančioji institucija Koncesijų įstatymo nustatyta tvarka vykdys privataus partnerio atrankos procedūras bei atliks kitas suteikiančiajai institucijai priskirtas funkcijas. Šis įstatymas nelaikytinas Seimo sprendimu dėl oro uostų koncesijos įgyvendinimo, kaip jis apibrėžtas Koncesijų įstatymo 5 str. 2 d. Sprendimas dėl oro uostų koncesijos bus priimtas teisės aktų nustatyta tvarka išanalizavus ir visapusiškai įvertinus su projekto įgyvendinimu susijusius duomenis ir informaciją.

Sudarant sąlygas vykdyti tokią veiklą, įstatymo projektu siūloma įtvirtinti teisinį pagrindą perduoti koncesininkui valdyti ir naudoti veiklos vykdymui būtiną turtą. Koncesijų įstatymo 3 str. 3 ir 6 d. numato, kad pagal koncesijos sutartį koncesininkui gali būti perduotas tiek valstybės ar savivaldybės, tiek jų kontroliuojamų asmenų valdomas ir (ar) naudojamas turtas. Šiuo metu oro uostų infrastruktūrą bei kitą oro uostų turtą valdo VĮ Lietuvos oro uostai. Todėl įstatymo projekte numatytas teisinis pagrindas sudaro sąlygas koncesininkui perduoti VĮ Lietuvos oro uostų valdomą turtą, taip pat nustatomos tokio turto valdymo ir naudojimo tvarka bei sąlygos. VĮ Lietuvos oro uostai ir prireikus kiti subjektai sprendimus dėl dalyvavimo koncesijos sutartyje ir turto perdavimo priima Koncesijų įstatymo 3 str. nustatyta tvarka.

Aerodromai yra svarbi oro uostų infrastruktūros dalis, jie būtini oro uostams eksploatuoti ir jų veiklai vykdyti. Dėl šios priežasties VĮ Lietuvos oro uostų patikėjimo teise valdomi Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų aerodromai perduotini koncesininkui koncesijos projektui įgyvendinti kartu su kitu oro uostų turtu. Atsižvelgiant į projekto apimtį, planuojamus reikalingų investicijų į oro uostą dydžius ir pasaulinę praktiką, numatoma, kad koncesininku taptų privatus subjektas, kuriame Lietuvos Respublika neturėtų valstybės sprendžiamosios galios. Todėl numatoma, kad nurodytas turtas, įskaitant aerodromus, gali būti perduotas subjektui, kuris nėra priskirtas strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčioms įmonėms (Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 3 str. 1 d. ir 4 str. 1 d.), tačiau tik tuo atveju, jei toks subjektas atitinka nacionalinius saugumo interesus.

Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas nustato potencialių dalyvių atitikties nacionalinio saugumo reikalavimams įvertinimo pagrindus ir procedūrą. Yra

numatyta, kad komisija priima sprendimą dėl potencialaus dalyvio atitikties nacionalinio saugumo interesams ne vėliau kaip per 30 dienų nuo atitinkamo kreipimosi pateikimo. Komisijai per nustatytą terminą nepriėmus sprendimo, laikoma, kad asmuo atitinka nacionalinio saugumo interesus. Atsižvelgiant į tai, kad VĮ Lietuvos oro uostai ir jų valdomi aerodromai turi strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui, įstatymo projekte siūloma nustatyti papildomas sąlygas dėl koncesininko atitikties saugumo interesams. T. y. siūloma nustatyti, kad koncesija gali būti suteikiama tik subjektui, dėl kurio priimtas sprendimas, kad jis atitinka nacionalinio saugumo interesus.

Įstatymo projekte taip pat nustatytos tam tikros papildomos saugumo garantijos, t. y. koncesijos sutarties nutraukimas Vyriausybei ar Seimui priėmus nutarimą, taip pat papildomos pareigos koncesininkui, t. y. koncesijos sutartyje bus įtraukti privalomi įsipareigojimai ir sąlygos, kurių koncesininkas turi laikytis užtikrindamas oro uostų panaudojimą priimančiosios šalies paramos teikimui ir mobilizacinių užduočių vykdymui, taip pat perduoti turtą tik nacionalinio saugumo interesus atitinkančių asmenų valdymui bei naudojimui.

Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme nėra numatyta teisinio pagrindo perduoti koncesininkui valstybės turtą patikėjimo teise, nors toks pagrindas numatytas valdžios ir privataus subjektų partnerystės atvejais pagal Lietuvos Respublikos investicijų įstatymo 15<sup>2</sup> straipsnį. Oro uostų koncesijos atveju toks pagrindas gali būti ypač aktualus, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu VĮ Lietuvos oro uostai tam tikrus oro uostų statinius, patalpas ir žemės sklypus (jų dalis) nuomoja tretiesiems asmenims. Siekiant užtikrinti oro uostų veiklos tęstinumą ir nepažeisti tokių trečiųjų asmenų teisių, planuojama teises ir pareigas pagal su jais sudarytas sutartis perleisti koncesininkui. Nepaisant to, tretiesiems asmenims jau išnuomotų objektų perdavimas koncesininkui nuomos ar panaudos pagrindu nėra galimas ir gali ypatingai apsunkinti projekto įgyvendinimą ar net padaryti jį sunkiai įmanomu. Todėl įstatymo projektu siūloma numatyti, kad valstybės, valstybės kontroliuojamų asmenų valdomas turtas, reikalingas oro uostų koncesijos sutarčiai vykdyti, gali būti perduodamas koncesininkui patikėjimo, nuomos ar, panaudos pagrindu. Sprendimas dėl to, kokių teisiniu pagrindu turtas būtų perduotas (t. y. patikėjimo teise, nuoma ar, panauda), bus priimtas teisės aktų nustatyta tvarka.

Koncesininkas, kaip ekonominę veiklą vykdomas ir jos riziką prisiimantis privatus subjektas, turi turėti galimybę priimti savo ūkinei veiklai reikšmingus sprendimus, įskaitant ir sprendimus dėl turto valdymo ir naudojimo. Atsižvelgiant į oro uostų koncesijos projekto specifiką, ypač tai, kad numatoma, jog koncesininkas bus privatus subjektas, kuris eksploatuos oro uostą ir vykdys atitinkamas investicijas, siūloma reglamentuoti koncesininkui perduoto turto valdymo ir naudojimo principus, kuriais turėtų vadovautis koncesininkas:

1. Koncesininkui suteikiama teisė perduoti turto valdymą tretiesiems asmenims nuomos (subnuomos) ar panaudos pagrindu pagal koncesijos sutartį. Ši teisė apimtų oro uosto terminale esančių erdvių nuomą kavinėms, parduotuvėms, banko padaliniams, kitiems paslaugų teikėjams, automobilių stovėjimo aikštelių nuomą ir kt.

2. Siūloma nustatyti, kad koncesininkas turėtų teisę išnuomoti, subnuomoti, suteikti panaudai turtą tretiesiems asmenims įstatymo projekte ir Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nustatyta tvarka be aukciono ir viešo konkurso, kad nebūtų taikomas ilgalaikio turto nuomai nustatytas 10 metų maksimalus nuomos terminas. Koncesininkui, kaip privačiam subjektui, prisiimančiam su koncesijos sutartimi susijusią ekonominę riziką, neturėtų būti taikomi reikalavimai dėl turto nuomos ar suteikimo panaudai procedūrų (aukcionas, konkursas), taip pat dėl nuomos mokesčio skaičiavimo, indeksavimo ir mokėjimo tvarkos, nustatyti Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme, Lietuvos Respublikos žemės įstatyme ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme ir jų įgyvendinamuosiuose teisės aktuose (įskaitant Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. gruodžio 14 d. nutarimą Nr. 1524 „Dėl valstybės ilgalaikio materialiojo turto nuomos“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. sausio 5 d. nutarimą Nr. 16 „Dėl valstybės turto perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti juo patikėjimo teise tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 31 d. nutarimą Nr. 1088 „Dėl tarptautinių oro uostų žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo

tvarkos aprašo ir dydžių patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. lapkričio 8 d. nutarimą Nr. 1098 „Dėl Tarptautinių oro uostų žemės nuomos“. Taip pat pažymėtina, kad siekiant užtikrinti valstybinėje žemėje esamų statinių ir įrenginių savininkų teises, valstybinės žemės sklypai, užstatyti fizinių ar juridinių asmenų statiniais ar įrenginiais, išnuomojami vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. lapkričio 8 d. nutarimu Nr. 1098 „Dėl tarptautinių oro uostų žemės nuomos“ ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 31 d. nutarimu Nr. 1088 „Dėl Tarptautinių oro uostų žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo tvarkos aprašo ir dydžių patvirtinimo“. Kitais atvejais, t. y. kiek Projekte nenustatytas specialusis reguliavimas, koncesininkui perduotas turtas valdomas ir naudojamas vadovaujantis valstybės turto valdymą ir naudojimą reglamentuojančiais teisės aktais, visų pirma Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymu. Taip pat pažymėtina, kad koncesininko sudaromų sutarčių dėl jam perduoto turto nuomos, subnuomos, panaudos atveju turi būti atliekamas tokių trečiųjų asmenų atitikties nacionalinio saugumo interesams įvertinimas, kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme. Jį atliktų potencialių dalyvių atitikties nacionalinio saugumo interesams įvertinimo komisija.

3. Atsižvelgiant į šiuo metu galiojančių teisės aktų reikalavimus ir siekiant užtikrinti valstybės ir trečiųjų asmenų interesus, taip pat numatomos papildomos sąlygos, pvz., draudimas perduoti oro uostų aerodromų valdymą, oro uosto kontroliuojamoje teritorijoje esanti žemė ir kitas turtas koncesininko gali būti valdomi, naudojami ir (ar) perduodami tretiesiems asmenims valdyti ir naudoti tik gavus suteikiančiosios institucijos leidimą. Siekiant išvengti administracinės naštos, toks leidimas dėl koncesininko investicijų ir kitų planuojamų turto valdymo, naudojimo ir kitų Įstatymo projekte nurodytų veiksmų, žinomų koncesijos sutarties sudarymo metu, galės būti išreikštas sutartyje; kitais atvejais - sutartyje bus numatytos procedūros ir kitos sąlygos dėl leidimo išdavimo ar neišdavimo (pvz., leidimas gali būti neišduodamas, jei siūlomas turto panaudojimas nėra susijęs su oro uosto veikla susijusiomis reikmėmis). Taip pat yra ir kitų papildomų sąlygų, užtikrinančių valstybės ir trečiųjų asmenų interesus, pvz., leidimas statyti, rekonstruoti valstybei nuosavybės teise priklausančius ir įrengti naujus statinius ir įrenginius tik Lietuvos Respublikos statybos įstatyme nustatyta tvarka tik gavus suteikiančiosios institucijos sutikimą, pareiga nuomoti žemės sklypus esamiems statiniams eksploatuoti Aviacijos įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka ir sąlygomis.

4. Įstatymu nėra siūloma keisti kitų valstybės turto valdymui nustatytų įstatyminių imperatyvų, pvz., nuomotojo pareigos įstatyme numatytais atvejais reikalauti nuomos sutarties nutraukimo, kt.

Tuo atveju, jei koncesininkui valstybės turtas būtų perduotas patikėjimo teise, Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 10 straipsnio 4 dalies nuostatos nebūtų taikomos. Todėl įstatymo projektu siūloma nustatyti koncesininkui analogiškus turto valdymo apribojimus, išskyrus dėl turto nuomos tretiesiems asmenims. T. y. siūloma įtvirtinti draudimą koncesininkui jam patikėjimo teise perduotą turtą perduoti kitiems asmenims nuosavybės ar patikėjimo teise, jį įkeisti ar kitaip suvaržyti daiktines teises į jį, sunaikinti ar sužaloti jam perduotą turtą, juo garantuoti, laiduoti ar kitu būdu juo užtikrinti savo ar kitų asmenų prievolių įvykdymą. Taip pat numatoma ribota koncesininko teisė įkeisti ar kitaip suvaržyti jam suteiktas prievolinių teises į valstybės perduotą turtą, jomis laiduoti ar kitu būdu užtikrinti savo ar kitų asmenų prievolių įvykdymą. Ribota galimybė įkeisti prievolinių turtines teises į turtą yra nustatyta atsižvelgiant į tarptautinę praktiką ir galimą poreikį koncesininkui užtikrinti tinkamą vystomo projekto finansavimą be kita ko ir skolintomis lėšomis. Tačiau prievolių teisių įkeitimas yra apribotas ir yra galimas tik gavus koncesiją suteikiančios institucijos leidimą. Dar daugiau, numatoma, kad detalios įkeitimo teisės įgyvendinimo sąlygos, tvarka ir apribojimai, taip pat išieškojimo iš įkeisto turto tvarka bus įtvirtinti koncesijos sutartyje, kaip tai numatyta Koncesijų įstatymo 22 str. 1 d. 12 p. Koncesijos sutartyje taip pat bus įtvirtintos koncesininko veiklos priežiūros ir kontrolės sąlygos, įskaitant suteikiančiosios institucijos teisę



tikrinti kaip ir kokiems tikslams koncesininkas naudoja jam perduotą turtą bei laikosi kitų koncesijos sutarties sąlygų, taip pat sankcijos ir priemonės koncesijos sutarties pažeidimo atveju.

Koncesijos sutartis bus parengta vadovaujantis Koncesijų įstatymo IV skyriuje nustatytais reikalavimais, atsižvelgiant į VŠĮ Centrinės projektų valdymo agentūros parengtą pavyzdinę koncesijos sutarties formą ir vadovaujantis atitinkama tarptautine praktika. Tačiau, atsižvelgiant į projekto specifiką, projekte numatytos tam tikros papildomos sutarties sąlygos.

Numatoma, kad priėmus įstatymo projektą, bus sudarytos prielaidos pritraukti į Lietuvą užsienio investuotojus. Pabrėžtina, kad dabartinis reguliavimas, privatiems subjektams nepritaikytos turto valdymo ir naudojimo sąlygos, esamo reguliavimo sukeliama teisiniai neaiškumai gali daryti lemiamą įtaką potencialių užsienio investuotojų apsisprendimui dalyvauti Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų koncesijos suteikimo procedūrose.

Lietuvos oro uostų koncesija sudarys galimybę gauti papildomų pajamų į valstybės biudžetą. Numatoma, kad už teisės vykdyti veiklą pagal koncesijos sutartį suteikimą koncesininkas mokės nustatyto dydžio koncesijos mokestį. Koncesininko pritraukimas taip pat sudarys prielaidas išplėsti ir modernizuoti oro uostų infrastruktūrą, padidinti keleivių aptarnavimo galimybes ir pagerinti šalies pasiekiamumą. Taip pat numatoma, kad privatus oro uostų valdymo patirties turintis koncesininkas užtikrins ekonomišką ir efektyvų, geriausią tarptautinę praktiką atitinkantį oro uostų valdymą.

Dėl oro uostų modernizavimo ir plėtros numatoma teigiama įtaka transporto, turizmo, pramonės ir paslaugų sektoriams.

Aviacijos įstatymo projektu sudaromos prielaidos įgyvendinti Direktyvoje 2009/12/EB įtvirtintus rinkliavų už naudojimąsi oro uostais nustatymo principus. Įstatymo projektu siūloma atsisakyti rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžio kontrolės Lietuvos Respublikos Vyriausybei ar jos įgaliotai institucijai nustatant maksimalius rinkliavų dydžius. Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais nustatymo tvarka, reglamentuota Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 28 d. įsakymu Nr. 3-118 „Dėl Rinkliavų už naudojimąsi oro uosto ir oro navigacijos paslaugomis Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, jau šiuo metu įpareigoja rinkliavas nustatyti atsižvelgiant į oro uosto veiklos sąnaudas ir konsultuotis su oro uosto naudotojų komitetu dėl rinkliavų dydžio.

Taip pat Aviacijos įstatymo projektu siūloma atsisakyti rinkliavų už naudojimąsi oro uostais rūšių sąrašo. Oro uostai turi galimybę teikti įvairias oro uosto paslaugas, taip pat jas apmokestinti, atsižvelgiant į faktinę situaciją (pvz.: nustatyti vieną mokestį už kompleksinių paslaugų teikimą, skaičiuoti jį nuo orlaivio, keleivio ar kt.). Todėl konkrečių rinkliavų įvardijimas įstatymo lygmeniu gali nepagrįstai suvaržyti ūkio subjektų laisvę, sukurti poreikį oro uostams dirbtinai skaidyti gaunamas pajamas arba paskatinti dažnai keisti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą. Šiuo tikslu siūloma sukurti prielaidas konkrečias rinkliavas už naudojimąsi oro uostais ir jų dydžius nustatyti oro uosto valdymo organui.

Numatoma, kad priėmus siūlomą Aviacijos įstatymo projektą būtų panaikintas perteklinis reguliavimas ir sudarytos prielaidos Lietuvos oro uostams lanksčiau reaguoti į rinkos pokyčius. Analogiškai galimybes lanksčiai reaguoti į rinkos pokyčius riboja ir baigtinio rinkliavų už naudojimąsi oro uostais rūšių sąrašo įtvirtinimas Aviacijos įstatyme.

Tikimasi, kad siūlomas Aviacijos įstatymo pakeitimas taip pat paskatins investicijas į oro uostų infrastruktūrą ir oro uostų modernizavimą. Pažymėtina, kad oro uosto valdytojas valdo oro uosto infrastruktūrą ir teikia atitinkamas paslaugas, todėl patiria išlaidas. Atsižvelgiant į tai, oro uosto valdymo organui turėtų būti sudarytos prielaidos rinkos sąlygomis priimti sprendimą dėl rinkliavų dydžio ir jas nustatyti pagal rinkos situaciją ir derinti su oro uosto naudotojais konsultacijų metu.

Lietuvos Respublikos Vyriausybei ar jos įgaliotai institucijai siūloma pavesti nustatyti rinkliavų už naudojimąsi oro uostu nustatymo tvarką.

Strateginių įmonių įstatymo 3 straipsnio 5 dalies pakeitimu siūloma nustatyti, kad tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų aerodromai galėtų būti perduoti valdyti ir

naudoti nacionalinio saugumo interesus atitinkančiam potencialiam dalyviui pagal koncesijos sutartį.

Numatoma, kad priėmus šį įstatymo projektą būtų sudarytos prielaidos privatiems partneriams dalyvauti plėtojant viešąją transporto infrastruktūrą, modernizuoti šią infrastruktūrą privačių partnerių lėšomis.

Transporto veiklos pagrindų įstatymo 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad rinkliavas už naudojimąsi viešąja infrastruktūra nustato tik infrastruktūros savininkas, tuo atveju kiti įstatymai (pvz., Aviacijos įstatymas) numato kitokią tvarką.

Šiuo įstatymo projektu taip pat siūloma nustatyti, kad lėšos, gautos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra, naudojamos tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir / arba pagal viešosios transporto infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintas programas koncesijos ir viešojo ir privataus sektorių partnerystės atvejais.

Numatoma, kad priėmus šį įstatymo projektą būtų sudarytos prielaidos privatiems partneriams dalyvauti plėtojant viešąją transporto infrastruktūrą, modernizuoti šią infrastruktūrą privačių partnerių lėšomis.

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

Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas. Neigiamų pasekmių nenumatoma. Siūlymas visiškai atitinka Europos Sąjungos teisės aktų reikalavimus valstybės narėms nustatant teisinį reglamentavimą dėl oro uostų rinkliavų.

#### **6. Kokią įtaką įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai**

Įstatymų projektai įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės.

#### **7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai**

Įvykdžius koncesijos suteikimo procedūras numatoma teigiama įtaka transporto, turizmo, pramonės ir paslaugų sektoriams, pagerės susisiekimas, taip pat padidės Lietuvos oro uostų konkurencingumas. Oro uostų rinkliavų nustatymo tvarka (sistema) atitiks Europos Sąjungos valstybėse narėse naudojamą praktiką, naujausias civilinės aviacijos veiklos tendencijas ir sudarys galimybes lanksčiai reaguoti į bet kokius jų pasikeitimus.

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

Priėmus aviacijos įstatymo projektą numatoma pakeisti:

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gruodžio 15 d. nutarimą Nr. 1764 „Dėl įgaliojimų suteikimo įgyvendinant Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymą“;

2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. vasario 28 d. įsakymą Nr. 3-118 „Dėl Rinkliavų už naudojimąsi oro uosto ir oro navigacijos paslaugomis Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

3. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2011 m. kovo 10 d. įsakymą Nr. 4R-60 „Dėl Rinkliavų už naudojimąsi oro uostu maksimalių dydžių nustatymo metodikos patvirtinimo“;

4. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2014 m. spalio 28 d. įsakymą Nr. 4R-147 „Dėl rinkliavų už naudojimąsi oro uostu maksimalių dydžių nustatymo“.

Priėmus kitus įstatymų projektus keisti kitų teisės aktų ar priimti naujų teisės aktų 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, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų nustatytų reikalavimų.



Įstatymų projektuose nepateikiama sąvokų ir nėra sąvokas įvardijančių terminų, todėl įstatymų projektai nevertintini Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

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

Įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

**11. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti**

Reikės priimti šio aiškinamojo rašto 8 punkte nurodytus teisės aktus.

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

Biudžeto lėšų įstatymų projektų nuostatomis įgyvendinti nereikės. Suteikus Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų koncesiją už teisę valdyti oro uostų infrastruktūrą koncesioninkas mokės mokestį į valstybės biudžetą.

**13. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados**

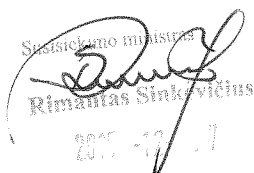
Rengiant įstatymo projektą, specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

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

„Oro uostai“, „koncesija“, „oro uostų rinkliavos“, „aerodromai“, „viešoji transporto infrastruktūra“, „viešojo ir privataus sektorių partnerystė“.

**15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai**

Nėra.

Susisiekimo ministras  
  
 Rimantas Šinkovičius  
 2015-12-17

Projektas

# LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VALDOMŲ ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMAS

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

## I SKIRSNIS BENDROSIOS NUOSTATOS

### 1 straipsnis. Įstatymo tikslas, paskirtis ir taikymas

Šis įstatymas nustato teises ir organizacines tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų, kuriuos valdo valstybės įmonė Lietuvos oro uostai (toliau – oro uostai, kiekvienas iš jų – oro uostas), koncesijos sąlygas. Teisiniams santykiams, kylantiems šio įstatymo pagrindu, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymas, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas, Lietuvos Respublikos valstybės turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas, Lietuvos Respublikos žemės įstatymas ir kiti įstatymai, reglamentuojantys valstybės turto perdavimą, valdymą ir naudojimą bei disponavimą, taikomi tiek, kiek tai neprieštarauja šiam įstatymui.

### 2 straipsnis. Įstatyme vartojamos sąvokos

Įstatyme vartojamos sąvokos atitinka Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme ir Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme vartojamas sąvokas.

## II SKIRSNIS ORO UOSTŲ KONCESIJOS SUTEIKIMO SĄLYGOS

### 3 straipsnis. Oro uostų koncesijos suteikimas

1. Oro uostų koncesija suteikiama Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme ir šiame įstatyme nustatyta tvarka ir sąlygomis.

2. Sprendimą dėl oro uostų koncesijos įgyvendinimo priima Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme nustatytu atveju sprendimą dėl oro uostų koncesijos priima Lietuvos Respublikos Seimas Lietuvos Respublikos Vyriausybės siūlymu.

3. Oro uostų koncesija suteikiama atviro viešo konkurso būdu.

4. Oro uostų koncesija suteikiama tik subjektui, kurio atitiktis nacionalinio saugumo interesams yra įvertinta ir dėl kurio priimtas sprendimas, kuriuo patvirtinama, kad tikrintas subjektas atitinka nacionalinio saugumo interesus pagal Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymą. Taip pat Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme nustatyta tvarka tikrinama subjektų, kurie oficialiai pareiškia ketinimą ar interesą įsigyti įmonės,

kuriai suteikta oro uostų koncesija, akcijų ar tapti tokios įmonės dalyviu, atitiktis nacionalinio saugumo interesams.

5. Oro uostų koncesijos sutartimi koncesininkui suteikiamas leidimas vykdyti oro uostuose koncesijos sutartyje numatytą ūkinę komercinę veiklą, susijusią su oro uostų infrastruktūros objektų projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės turtą, taip pat jį nuomoti, subnuomoti, suteikti panaudai tretiesiems asmenims šiame įstatyme ir koncesijos sutartyje nustatytais atvejais ir sąlygomis.

6. Koncesininkas pagal koncesijos sutartį prisiima visą ar didžiąją dalį su tokia veikla susijusios rizikos.

7. Koncesijos sutartis negali būti sudaroma ir (arba) pratęsiama ilgesniam nei Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme numatytam terminui.

#### **4 straipsnis. Specialiosios valstybės turto perdavimo koncesininkui sąlygos**

Valstybės nuosavybe ir kontroliuojamų asmenų patikėjimo teise valdomas ir (ar) naudojamas turtas, reikalingas oro uostų koncesijos sutarčiai vykdyti, įskaitant oro uostų aerodromus ir oro uostų žemę (sklypus ar jų dalis), gali būti perduodamas koncesininkui be aukciono (be atskiro konkurso) patikėjimo, nuomos, panaudos pagrindu koncesijos sutarties galiojimo terminui. Nuosavybės teisė į tokį turtą koncesininkui neperduodama. Valstybei nuosavybės teise priklausantis turtas ir jo perdavimo koncesininkui būdai gali būti nustatomi Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar Lietuvos Respublikos Seimo sprendime dėl oro uostų koncesijos projekto įgyvendinimo.

#### **5 straipsnis. Specialiosios koncesininkui perduoto turto valdymo sąlygos**

1. Koncesininkui yra draudžiama oro uostų aerodromus išnuomoti, suteikti panaudai ar kitais pagrindais perduoti juos valdyti ir (arba) naudoti tretiesiems asmenims.

2. Koncesininkas turi teisę valstybės ir (arba) valstybės kontroliuojamų asmenų jam perduotą turtą valdyti, naudoti ir (ar) šio įstatymo ir Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nustatyta tvarka be aukciono ir viešo konkurso išnuomoti, subnuomoti, išskyrus žemę, suteikti panaudai tretiesiems asmenims tiek, kiek tai numatyta koncesijos sutartyje ir reikalinga joje numatytais veiksiais vykdyti. Oro uosto kontroliuojamoje teritorijoje esanti žemė ir kitas turtas koncesininko gali būti valdomi, naudojami ir (ar) perduodami tretiesiems asmenims valdyti ir naudoti tik gavus suteikiančiosios institucijos leidimą. Sprendimus dėl perduoto turto nuomos (subnuomos) ir panaudos priima koncesininkas. Nuomos (subnuomos) mokesčio dydis, jo perskaičiavimo ir mokėjimo tvarka, taip pat ilgalaikio turto, išskyrus žemę, nuomos terminas nustatomi nuomos (subnuomos) sutartyje koncesininko ir trečiojo asmens susitarimu. Koncesininkas turi teisę atlyginti nuomininkui (subnuomininkui) ar panaudos gavėjui, pagerinusiam turtą, už jo atliktus pagerinimus.

3. Jeigu oro uostų žemė, perduota koncesininkui valdyti, naudoti ir disponuoti patikėjimo teise, koncesininkas išnuomoja žemės sklypus, užstatytus fiziniams ar juridiniams asmenims nuosavybės teise priklausančiais ar jų nuomojamais statiniais ar įrenginiais, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka ir sąlygomis.

4. Valstybės, ir (arba) valstybės kontroliuojamų asmenų perduotuose koncesininkui žemės sklypuose statyti, rekonstruoti valstybei nuosavybės teise priklausančius ir įrengti naujus statinius ir įrenginius leidžiama tik Lietuvos Respublikos statybos įstatyme nustatyta tvarka ir gavus suteikiančiosios institucijos leidimą.

5. Valstybės ir (arba) valstybės kontroliuojamų asmenų perduotuose koncesininkui žemės sklypuose, griauti ar išardyti esamus valstybei nuosavybės teise priklausančius statinius ir įrenginius leidžiama tik Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme nustatyta tvarka ir gavus suteikiančiosios institucijos leidimą.

6. Koncesininkas negali jam perduoto turto perduoti kitiems asmenims nuosavybės ar patikėjimo teise, jo sunaikinti ar sugadinti, išskyrus šio straipsnio 5 dalyje numatytą atvejį, taip pat jo įkeisti ar kitaip suvaržyti daiktines teises į jį, juo garantuoti, laiduoti ar kitu būdu juo užtikrinti savo ar kitų asmenų, prievolių, susijusių su koncesijos įgyvendinimu, įvykdymą, taip pat be

suteikiančiosios institucijos sutikimo įkeisti ar kitaip suvaržyti jam suteiktų prievolinių teisių į tokį turtą, jomis laiduoti ar kitu būdu užtikrinti savo ar kitų asmenų, prievolių, susijusių su koncesijos įgyvendinimu, įvykdymą.

#### **6 straipsnis. Nacionalinio saugumo garantijos**

1. Vyriausybei ar Lietuvos Respublikos Seimui priėmus nutarimą, kad, atsižvelgiant į nacionalinio saugumo interesus, oro uosto ar oro uostų valdymas turi būti perduotas valstybei ar valstybės kontroliuojamai įmonei, suteikiančioji institucija nedelsdama perima oro uosto ar oro uostų valdymą iš koncesininko ir turi teisę nedelsiant vienašališkai nutraukti koncesijos sutartį.

2. Koncesininkas turi teisę išnuomoti ir (arba) suteikti panaudai žemę ir (arba) išnuomoti (subnuomoti) ir (arba) suteikti panaudai kitą turtą, taip pat leisti vykdyti veiklą aerodromų nacionaliniam saugumui svarbiose apsaugos zonose tik nacionalinio saugumo interesus atitinkantiems subjektams, kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme. Subjektų, kurie oficialiai pareiškia ketinimą ar interesą įsigyti įmonės, kuriai išnuomota ir (arba) suteikta panaudai žemė ir (arba) išnuomotas (subnuomotas) ir (arba) suteiktas panaudai kitas turtas ar leista vykdyti veiklą aerodromų nacionaliniam saugumui svarbiose apsaugos zonose, akcijų ar tapti tokios įmonės dalyviu, atitiktis nacionalinio saugumo interesams tikrinama *mutatis mutandis* taikant Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme nustatytą potencialaus dalyvio atitikties nacionalinio saugumo interesams tikrinimo tvarką.

#### **7 straipsnis. Koncesijos sutarties sąlygos**

1. Koncesijos sutartyje nustatomos šios sąlygos:

1) privalomos sąlygos, kurių koncesininkas turi laikytis nuomodamas ar teikdamas panaudai žemę, o kitą turtą nuomodamas, subnuomodamas ar teikdamas panaudai;

2) sąlygos, kuriomis išduodami šio įstatymo 5 straipsnio 2, 4 ir 5 dalyse numatyti suteikiančiosios institucijos leidimai;

3) suteikiančiosios institucijos civilinės atsakomybės netaikymo ir atleidimo nuo civilinės atsakomybės pagrindai, taip pat atlyginimo koncesininkui apskaičiavimo ir mokėjimo sąlygos bei tvarka koncesijos sutarties nutraukimo atvejais;

4) koncesijos sutarties vykdymo priežiūros sąlygos;

5) privalomi įsipareigojimai ir sąlygos, kurių koncesininkas turi laikytis užtikrindamas oro uostų panaudojimą priimančiosios šalies paramos teikimui ir mobilizacinių užduočių vykdymui.

2. Kitos koncesijos sutarties sąlygos nustatomos vadovaujantis Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymu.

### **III SKIRSNIS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS**

#### **8 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*  
Respublikos Prezidentas

Teisės skyriaus vedėjo  
parašas  
G. D. ell  
Linijinė žemėlapis  
2015-12-07

Susisiekimo ministro  
parašas  
Rimantas Štikėvičius  
2015-12-07

Projektas

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO  
PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 3 straipsnio pakeitimas**

Papildyti 3 straipsnį 7 dalimi:

„7. Nuostatos dėl tarptautinių oro uostų žemės taikomos tiek, kiek to nereglamentuoja Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymas.“

**2 straipsnis. 72 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 72 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**„72 straipsnis. Rinkliavos**

1. Fiziniai ir juridiniai asmenys, valstybės orlaivių naudotojai moka paslaugų teikėjams rinkliavas už oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje (maršruto ir terminalo) ir rinkliavas už naudojimąsi oro uostais.

2. Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais tvirtinimo tvarką, taip pat rinkliavų už naudojimąsi oro uostais ir oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar jos įgaliota institucija.

3. Rinkliavas už naudojimąsi oro uostais ir jų dydžius nustato tarptautinį oro uostą valdančios įmonės vadovas, vadovaudamasis šio straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

4. Rinkliavų už oro navigacijos paslaugas dydžiai, jų mokėjimo ir naudojimo tvarka nustatoma pagal 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema (OL 2013 L 128, p. 31), ir 1981 m. vasario 12 d. Daugiašalį susitarimą dėl maršruto rinkliavų.

5. Teikiant oro navigacijos paslaugas, išlaidomis pripažįstamos ir išlaidos, patirtos dėl tarptautinių susitarimų civilinės aviacijos srityje.“

**3 straipsnis. Įstatymo priedo pakeitimas**

Pripažinti netekusiu galios Įstatymo priedo 14 punktą.


**4 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas ir įgyvendinimas**


1. Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d., išskyrus šio straipsnio 2 dalį.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija ir Civilinės aviacijos administracija iki šio įstatymo įsigaliojimo priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministerija  
  
Rimantas Simėnas  
2015-12-07

Teisės skyriaus vedėjo  
pavaldytoja  
  
G. Dž. l. l. p.  
2015-12-07

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO  
PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 3 straipsnio pakeitimas**

Papildyti 3 straipsnį 7 dalimi:

„7. Nuostatos dėl tarptautinių oro uostų žemės taikomos tiek, kiek to nereglementuoja Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymas.“

**2 straipsnis. 72 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 72 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„72 straipsnis. Rinkliavos

1. Fiziniai ir juridiniai asmenys, valstybės orlaivių naudotojai **moka paslaugų teikėjams rinkliavas** už oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje (**maršruto ir terminalo**) ir **rinkliavas** už naudojimąsi oro uostais. ~~moka paslaugų teikėjams šia rinkliavas:~~

1) už oro navigacijos paslaugas — ~~maršruto ir terminalo;~~  
2) už naudojimąsi oro uostais — ~~orlaivio tūpimo, išskrendančio keleivio, orlaivio stovėjimo, orlaivio saugumo ir orlaivio palydos.~~

2. Rinkliavų už naudojimąsi oro uostais **tvirtinimo tvarką, taip pat maksimalius dydžius**, rinkliavų už naudojimąsi oro uostais ir oro navigacijos paslaugas Lietuvos Respublikos oro erdvėje mokėjimo ir naudojimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybė ar jos įgaliota institucija. ~~Maršruto ir terminalo rinkliavų dydžiai, jų mokėjimo ir naudojimo tvarka nustatoma pagal 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1794/2006, nustatantį bendrąją mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą, ir Daugiašalį susitarimą dėl maršruto rinkliavų.~~

3. Rinkliavas už naudojimąsi oro uostais ir jų dydžius nustato tarptautinį oro uostą valdančios įmonės vadovas, vadovaudamasis šio straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

4. Rinkliavų už oro navigacijos paslaugas dydžiai, jų mokėjimo ir naudojimo tvarka nustatoma pagal 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 391/2013, kuriuo nustatoma bendroji mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistema (OL 2013 L 128, p. 31), ir 1981 m. vasario 12 d. Daugiašalį susitarimą dėl maršruto rinkliavų.

3- 5. Teikiant oro navigacijos paslaugas, išlaidomis pripažįstamos ir išlaidos, patirtos dėl tarptautinių susitarimų civilinės aviacijos srityje.“

**3 straipsnis. Įstatymo priedo pakeitimas**

Pripažinti netekusiu galios Įstatymo priedo 14 punktą.

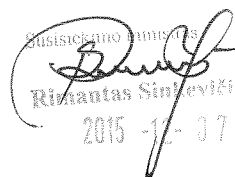
14. 2006 m. gruodžio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1794/2006, nustatantis bendrąją mokesčių už oro navigacijos paslaugas sistemą (OL 2006 L 341, p. 3).

**4 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas ir įgyvendinimas**

1. Šis įstatymas, išskyrus šio straipsnio 2 dalį, įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybė, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija ir Civilinės aviacijos administracija iki šio įstatymo įsigaliojimo priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*  
Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministerija  
  
Rimantas Sinkevičius  
2015-12-07

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 ir 15  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 9 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 9 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**„9 straipsnis. Tarifai, kainos, rinkliavos**

1. Transporto veiklos paslaugų tarifai ir kainos grindžiamos laisvosios rinkos kainodaros principais ir nustatomi sutartyse tarp šalių, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip.

2. Visi transporto infrastruktūros naudotojai už naudojimąsi transporto infrastruktūra privalo mokėti transporto infrastruktūros objekto valdytojui (savininkui) rinkliavas. Rinkliavų dydžius ir jų mokėjimo tvarką nustato transporto infrastruktūros objekto savininkas, atsižvelgdamas į išlaidas, reikalingas šiems objektams eksploatuoti, jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip.

3. Lėšos, gautos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra, naudojamos tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir šio Įstatymo 15 straipsnio 2 dalyje numatytoms programoms finansuoti. Šis reikalavimas netaikomas tais atvejais, kai viešojo transporto infrastruktūros valdymas perduodamas investuotojui teisės aktų nustatyta tvarka pagal koncesijos ar valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartį.“

**2 straipsnis. 15 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 15 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

**„15 straipsnis. Viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklos ypatumai**

1. Viešosios transporto infrastruktūros objekto valdytojas, garantuodamas optimalų šio objekto funkcionavimą, išlaidų ir pajamų subalansavimą:

1) sudaro galimybę nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis viešosios transporto infrastruktūros objektu;

2) užtikrina, kad viešosios transporto infrastruktūros objektas atitiktų saugaus eismo, aplinkosaugos ir kitus reikalavimus, nustatytus šio Įstatymo 10 ir 11 straipsniuose, tinkamai prižiūri, modernizuoja ir plėtoja viešosios transporto infrastruktūros objektus.

2. Lėšas, gautas už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra (jūrų uostų rinkliavas, taip pat rinkliavas už oro navigacijos paslaugas ir naudojimąsi oro uostais, geležinkelių infrastruktūra, pajamas, gautas už jūrų uostų žemės nuomą, kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas), valdytojas naudoja pagal viešosios transporto infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintą pajamų ir išlaidų sąmatą bei patvirtintas programas šio straipsnio 1 dalyje numatytiems tikslams vykdyti, išskyrus tuos atvejus, kai viešojo transporto infrastruktūros valdymas perduodamas investuotojui, kaip tai numatyta šio Įstatymo 9 straipsnio 3 dalyje.“

**3 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas



LIETUVOS RESPUBLIKOS  
TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15  
STRAIPSNIŲ PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 9 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 9 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„9 straipsnis. Tarifai, kainos, rinkliavos

1. Transporto veiklos paslaugų tarifai ir kainos grindžiamos laisvosios rinkos kainodaros principais ir nustatomi sutartyse tarp šalių, jeigu kiti įstatymai nenustato ~~ko kita~~ **kitaip**.

2. Visi transporto infrastruktūros naudotojai už naudojimąsi transporto infrastruktūra privalo mokėti transporto infrastruktūros objekto valdytojui (savininkui) rinkliavas. Rinkliavų dydžius ir jų mokėjimo tvarką nustato transporto infrastruktūros objekto savininkas, atsižvelgdamas į išlaidas, reikalingas šiems objektams eksploatuoti, **jeigu kiti įstatymai nenustato kitaip**.

3. Lėšos, gautos už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra, naudojamos tik šios infrastruktūros funkcionavimui užtikrinti ir šio Įstatymo 15 straipsnio 2 dalyje numatytoms programoms finansuoti. **Šis reikalavimas netaikomas tais atvejais, kai viešojo transporto infrastruktūros valdymas perduodamas investuotojui teisės aktų nustatyta tvarka pagal koncesijos ar valdžios ir privataus subjektų partnerystės sutartį.**“

**2 straipsnis. 15 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 15 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„15 straipsnis. Viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklos ypatumai

1. Viešosios transporto infrastruktūros objekto valdytojas, garantuodamas optimalų šio objekto funkcionavimą, išlaidų ir pajamų subalansavimą:

1) sudaro galimybę nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis viešosios transporto infrastruktūros objektu;

2) užtikrina, kad viešosios transporto infrastruktūros objektas atitiktų saugaus eismo, aplinkosaugos ir kitus reikalavimus, nustatytus šio Įstatymo 10 ir 11 straipsniuose, tinkamai prižiūri, modernizuoja ir plėtoja viešosios transporto infrastruktūros objektus.

2. Lėšas, gautas už naudojimąsi viešąja transporto infrastruktūra (jūrų uostų rinkliavas, taip pat rinkliavas už oro navigacijos paslaugas ir naudojimąsi oro uostais, geležinkelių infrastruktūra, pajamas, gautas už jūrų uostų žemės nuomą, kelių priežiūros ir plėtros programos lėšas), valdytojas naudoja pagal viešosios transporto infrastruktūros savininko ar jo įgaliotos institucijos patvirtintą pajamų ir išlaidų sąmatą bei patvirtintas programas šio straipsnio 1 dalyje numatytiems tikslams vykdyti, **išskyrus tuos atvejus, kai viešojo transporto infrastruktūros valdymas perduodamas investuotojui, kaip tai numatyta šio Įstatymo 9 straipsnio 3 dalyje.**“

**3 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministras  
*Rimantas Sinkevičius*  
Rimantas Sinkevičius  
2015 -12- 07

Projektas

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ  
ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI  
UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132  
3 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 3 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 3 straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„5. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyti įrenginiai nuosavybės teise priklauso valstybei, bet įstatymų numatytais atvejais ir teisės aktų nustatyta tvarka gali būti išnuomoti ir perduoti pagal panaudos sutartį arba gali būti perduoti valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise tik šio straipsnio 1 dalyje nurodytoms valstybės įmonėms, šio straipsnio 2 dalies 5 punkte nurodytoms savivaldybėms ir šio įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje nurodytoms įmonėms. Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatyme nustatyta tvarka tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų aerodromai gali būti perduoti valdyti ir naudoti nacionalinio saugumo interesus atitinkančiam potencialiam dalyviui pagal koncesijos sutartį.“

**2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas

Teisės skyriaus vedėjo  
pavaduotoja  
*S. Džilytė*  
Gintarė Viskariaitė  
2015-12-07

Susisiekimo ministras  
*Rimantas Sinkevičius*  
Rimantas Sinkevičius  
2015-12-07

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ  
ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI  
UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132  
3 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 3 straipsnio pakeitimas**

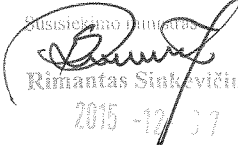
Pakeisti 3 straipsnio 5 dalį ir ją išdėstyti taip:

„5. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyti įrenginiai nuosavybės teise priklauso valstybei, bet įstatymų numatytais atvejais ir teisės aktų nustatyta tvarka gali būti išnuomoti ir perduoti pagal panaudos sutartį arba gali būti perduoti valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise tik šio straipsnio 1 dalyje nurodytoms valstybės įmonėms, šio straipsnio 2 dalies 5 punkte nurodytoms savivaldybėms ir šio įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje nurodytoms įmonėms. **Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatyme nustatyta tvarka tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų aerodromai gali būti perduoti valdyti ir naudoti nacionalinio saugumo interesus atitinkančiam potencialiam dalyviui pagal koncesijos sutartį.**“

**2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*  
Respublikos Prezidentas

  
Susisiekimo ministras  
Rimantas Šinkėvičius  
2015-12-31

Projektas

## LIETUVOS RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMAS

2015 m.

Vilnius

d. Nr.

### **1 straipsnis. 1 straipsnio pakeitimas**

Pakeisti 1 straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Šis Įstatymas nustato koncesijos Lietuvos Respublikoje sampratą, koncesijos sutarties dalyką, koncesininkų atrankos ir koncesijų suteikimo tvarką, suteikiančiųjų institucijų bei koncesininkų įgaliojimus, teises ir pareigas, koncesijos sutarčių turinį, taip pat nustato su tuo susijusius santykius, kiek to nereglamentuoja kiti koncesijas reglamentuojantys įstatymai.“

### **2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*

Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministras  
*Rimantas Sinkevičius*  
Rimantas Sinkevičius  
2015-12-17

Teisės skyriaus vedėjo  
parašas  
*G. J. [parašas]*  
Gintarė Izoboraitė  
2015-12-07

**LIETUVOS RESPUBLIKOS  
KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO PAKEITIMO  
ĮSTATYMAS**

2015 m.

d. Nr.

Vilnius

**1 straipsnis. 1 straipsnio pakeitimas**

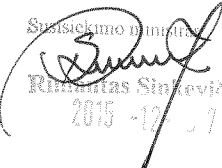
Pakeisti 1 straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

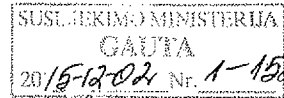
„1. Šis Įstatymas nustato koncesijos Lietuvos Respublikoje sampratą, koncesijos sutarties dalyką, koncesininkų atrankos ir koncesijų suteikimo tvarką, suteikiančiųjų institucijų bei koncesininkų įgaliojimus, teises ir pareigas, koncesijos sutarčių turinį, taip pat nustato su tuo susijusius santykius, **kiek to nereglamentuoja kiti koncesijas reglamentuojantys įstatymai.**“

**2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas**

Šis įstatymas įsigalioja 2016 m. sausio 1 d.

*Skelbiu šį Lietuvos Respublikos Seimo priimtą įstatymą.*  
Respublikos Prezidentas

Susisiekimo ministerija  
  
Rimantas Širkevičius  
2015-12-17



## LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 30, LT-01104 Vilnius,  
tel. (8 5) 266 2984, faks. (8 5) 262 5940, el. p. rastine@tm.lt,  
atsisk. sąskaita LT267044060000269484 AB SEB bankas, banko kodas 70440.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188604955

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2015-12-02 Nr. (1.6.)LT-1599  
Į 2015-11-30 Nr. 2-4598(103)

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VALDOMŲ ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132 3 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, pagal kompetenciją išnagrinėjusi po 2015 m. lapkričio 10 d. Ministerijų atstovų (viceministrų, ministerijų kanclerių) pasitarimo pateiktus Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 straipsnio pakeitimo įstatymo projektams, neturėdama pastabų dėl numatomo teisinio reguliavimo tikslo, teikia šias pastabas dėl numatomo teisinio reguliavimo priemonių, galimų pasekmių ir teisinės technikos:

1. Kaip jau ne kartą savo ankstesnėse pastabose nurodė Teisingumo ministerija, Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo (toliau – Oro uostų koncesijos įstatymas) projekto 1 straipsnio antrojo sakinio nuostatos yra netinkama priemonė spręsti įstatymų kolizijos klausimą. Šis sakinyss galėtų atlikti tik informacinį vaidmenį tuo atveju, kai atitinkami įstatymai numatyti alternatyvaus reguliavimo nustatymą (pvz., kaip šiuo metu nustatyta Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo (toliau – Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas) 1 straipsnio 1 dalyje). Atsižvelgiant į tai, šio sakinio atsisakytina, arba bent jau brauktinos nuorodos į įstatymus, nenumatančius galimybes kituose įstatymuose nustatyti kito reguliavimo (pvz., Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymas (toliau – Aviacijos įstatymas), Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas (toliau – Strateginę reikšmę



nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymas) (nenumatomas subjektų, siekiančių įgyti teisę vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonose arba naudoti, valdyti ar įgyti kitas teises į turtą, kuris nėra nacionaliniam saugumui svarbus įrenginys, atitikties nacionalinio saugumo interesams tikrinimas).

Atsižvelgiant į anksčiau išdėstytą, turėtų būti keičiami Aviacijos įstatymo 3 straipsnis arba 44 straipsnis, Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 1 straipsnis, arba Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 3, 4, 5, 6 straipsnių nuostatos turėtų būti suderintos su anksčiau nurodytų įstatymų nuostatomis.

2. Atsižvelgiant į tai, kad potencialaus dalyvio atitikimas nacionalinio saugumo interesams pagal Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 7 straipsnio 9 dalį apims ir to asmens dalyvių tikrinimą, Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 3 straipsnio 4 dalies paskutinis sakinyss perteklinis.

3. Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 4 straipsnio pirmasis sakinyss taisytinas kalbiniu aspektu. Siūlytina vartoti formuluotę „Valstybės turtas, reikalingas oro uostų koncesijos sutarčiai vykdyti, įskaitant <...>“.

4. Įvertinus Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 4 straipsnio paskutiniojo sakinio nuostatas pažymėtina, kad siūlomas teisinis reguliavimas, numatantis, jog valstybei nuosavybės teise priklausančio turto ir jo perdavimo koncesininkui būdai gali būti nustatomi Vyriausybės sprendime dėl oro uostų koncesijos projekto įgyvendinimo nelaikytinas tinkamu viešosios teisės principo (Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 9 straipsnio 4 punktas) ir Konstitucinio Teismo jurisprudencijos kontekste. Vadovaujantis tuo, kas išdėstyta, siūlytina Oro uostų koncesijos įstatymo projekte numatyti valstybės turto perdavimo koncesininkui pagrindus (t. y. detalizuoti, kokiais atvejais valstybės turtas būtų perduodamas konkrečiu būdu) ir sąlygas. Manytina, jog Oro uostų koncesijos įstatymo projekte nenustačius tokių specialių taisyklių, atsižvelgiant į Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 1 straipsnio 1 dalį, būtų taikomos Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nuostatos (pvz., 14 straipsnio 4 dalis ir 15 straipsnio 3 dalis).

5. Pastebėtina, kad subjektų, kuriems galima perduoti valdyti aerodromus, ratas yra įtvirtintas Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje, todėl Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 1 dalies atsisakytina kaip perteklinės. Vietoj to siūlytina Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalies pirmajame sakinyje išimti padaryti aerodromams, vietoj turto išvardinimo apsiribojant nuoroda į 4 straipsnį ir vartojant formuluotę „turi teisę 4 straipsnyje nurodytą turtą valdyti, naudoti ir (ar) šį turtą (išskyrus aerodromus) šio įstatymo <...> nustatyta tvarka išnuomoti <...>“.

6. Įvertinus Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalies antro sakinio nuostatas, lieka neaiškus jų santykis su Aviacijos įstatymo 44 straipsnio 3 dalies nuostatomis. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad minėtos Oro uosto įstatymo projekto nuostatos numato išimties galimybę, leidžiančią koncesininkui oro uosto *kontroliuojamoje teritorijoje* esančią žemę ir kitą turtą perduoti tretiesiems asmenims valdyti ir naudoti *kitoms reikmėms*, kai yra gautas suteikiančiosios institucijos leidimas, tuo tarpu minėtos Aviacijos įstatymo nuostatos imperatyviai numato, kad „*kontroliuojamoje teritorijoje* esanti tarptautinio oro uosto žemė gali būti išnuomojama tik su šio oro uosto veikla susijusioms reikmėms“. Šiuo atveju taip pat kyla klausimas, kodėl dabar galiojančiu reguliavimu patikėjimo teise oro uostus valdančiai valstybės įmonei Lietuvos oro uostams atitinkama teisė nėra numatoma, tuo tarpu įsigaliojus siūlomam reguliavimui tokia teisė būtų suteikta koncesininkui.

7. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalies pirmajame sakinyje koncesininkui numatyta teisė be aukciono ir (ar) viešo konkurso *išnuomoti, subnuomoti, suteikti panaudai* jam perduotą žemę ir kitą turtą. Įvertinant minėtos

nuostatos aiškumą ir apibrėžtumą, o taip pat siekiant nuoseklumo siūlytina peržiūrėti ir atitinkamai suvienodinti Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalyje ir 7 straipsnio 1 dalies 1 punkte vartojamas formuluotes: „perduoti valdyti ir (arba) naudotis *kitais pagrindais*“, „*kitai* valdyti ir naudotis“, „*kitokio* perdavimo valdyti ir naudotis“.

8. Siūlytina įvertinti aplinkybę, jog koncesijos sutartis būtų terminuota, atsižvelgiant į tai nėra teisinio pagrindo sudarinėti nuomos, panaudos ir kt. sutartis ilgesniam nei koncesija terminui (Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnis). Pastebėtina, kad valstybės turto nuomai, o tuo labiau panaudai ir patikėjimo teisei Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas bei jo įgyvendinamieji teisės aktai nustato aiškias sąlygas, dalį kurių ištaisyti po sutarties sudarymo gali būti neįmanoma (pvz., reikalavimai subjektams, sutarties sudarymo tvarka). Atsižvelgiant į tai, sutarčių ilgesniam terminui nei koncesijos laikotarpis sudarymas, neatitinkančiomis Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo sąlygomis, neturėtų būti numatomas.

Lydinčioje medžiagoje pateikti argumentai nėra pakankami, kadangi neįvertinama tai, kad valstybės turto nuomos ar suteikimo panaudai procedūros, siekiant nenutrūkstamos oro uostų veiklos, galėtų būti pradėtos dar iki koncesijos pabaigos, o nuomos kainos klausimo sprendimas taikant minimalų nustatytą nuomos mokesčio dydį gali neatitikti realios tokio turto nuomos rinkos kainos ir pažeisti Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 9 straipsnio 2 ir 3 punktuose įtvirtintus principus.

9. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad į Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 4 dalyje pateiktą bendro pobūdžio formuluoatę „*teisės aktų*“ nustatyta tvarka ir sąlygomis“ taip pat patektų ir Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nuostatos. Tuo atveju, jei tokio reguliavimo taikymo nesiekama, siūlytina įvardinti konkrečius teisės aktus (kaip tai padaryta Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalyje), kurie būtų taikomi koncesininkui išnuomojant (subnuomojant) žemės sklypus, užstatytus fiziniams ar juridiniams asmenims nuosavybės teise priklausančiais statiniais ar įrenginiais.

10. Atsižvelgiant į Aviacijos įstatymo 44 straipsnio 3 dalį ir Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 4 dalį, oro uosto žemėje gali būti ir tretiesiems asmenims nuosavybės teise priklausančių pastatų, statinių ir įrenginių. Pastebėtina, kad Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 ir 6 dalyse formuluojami apribojimai apimtų ir tretiesiems asmenims nuosavybės teise priklausančio turto rekonstrukciją, griovimą ir išardymą, nors tokių apribojimų šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra nustatyta, todėl abejotinas tokių apribojimų proporcingumas. Kartu pastebėtina, kad, kiek turimas omenyje ne valstybės turtas, nuoroda į Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo nustatytą tvarką būtų netinkama.

Atsižvelgiant į visa tai, Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 5 straipsnio 5 dalyje nurodytinas valstybei nuosavybės teise priklausančių statinių rekonstravimas, o 5 straipsnio 6 dalyje nurodytinai valstybei nuosavybės teise priklausančių statinių ir įrenginių griovimas ir išardymas.

11. Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 6 straipsnio 2 dalies paskutiniame sakinyje nurodytinas pilnas apsaugos zonos pavadinimas – „aerodromų nacionaliniam saugumui svarbiose apsaugos zonose“.

12. Atsižvelgiant į potencialaus dalyvio sąvoką, apibrėžtą Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo 2 straipsnio 2 dalyje, pagal šį įstatymą vykdoma potencialaus dalyvio atitikties nacionalinio saugumo interesams tikrinimo procedūra neapimtų tų atvejų, kai būtų siekiama tik įgyti teisę vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonose arba naudoti, valdyti ar įgyti kitas teises į turtą, nelaikytiną nacionaliniam saugumui svarbiais įrenginiais. Atsižvelgiant į tai, tokiam patikrinimui negalėtų būti tiesiogiai taikomos Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo nuostatos, o šiame įstatyme numatytos procedūros galėtų būti taikomos tik pagal analogiją (atsižvelgiant į tai Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 6 straipsnio 2 dalyje turėtų būti taikoma formuluoatė „subjektų atitiktis nacionalinio saugumo interesams tikrinama *mutatis mutandis* taikant Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui



užtikrinti svarbių įmonių įstatymo nustatytą potencialaus dalyvio atitikties nacionalinio saugumo interesams tikrinimo tvarką“).

13. Lieka neaišku, kodėl Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 6 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog vienašališkai koncesijos sutartis, esant atitinkamiems pagrindams, gali būti nutraukiama Vyriausybei priėmus nutarimą. Pažymėtina, jog vadovaujantis Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 3 straipsnio 2 dalies nuostatomis sprendimą dėl oro uostų koncesijos įgyvendinimo priims Vyriausybė arba Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme nustatytu atveju – Seimas Vyriausybės siūlymu.

Kartu pastebėtina, jog Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 6 straipsnio 1 dalyje vartojama sąvoka „oro uostas“ Oro uostų koncesijos įstatymo projekte nėra apibrėžta (skirtingai nei „oro uostų“, kurių reikšmė atspindėta 1 straipsnyje), dėl ko lieka iki galo neaiškus minėtoje dalyje išdėstytų nuostatų turinys.

Tuo pačiu siūlytina papildyti minėto 6 straipsnio 1 dalį nuostatomis, jog vienašališkai nutraukiant sutartį už tai atlyginama koncesijos sutartyje nustatyta tvarka (arba nuostatas formuluojant atitinkamai), atsižvelgiant į Oro uostų koncesijų įstatymo 7 straipsnio 1 dalies 3 punkto nuostatas.

14. Oro uostų koncesijos įstatymo projekto 7 straipsnio 1 dalies 4 punkte neturėtų būti kalbama apie kontrolę, kadangi šiuo atveju susiklostytų ne pavaldumo, o sutartiniai santykiai, todėl siūlytina minėto punkto formuluotėje atsisakyti žodžio „kontrolės“, dėstant šio punkto nuostatas taip: „koncesijos sutarties vykdymo priežiūros sąlygos“.

15. Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu dėstomoje keičiamo įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje vietoj „Įstatymų numatytais atvejais“ nurodytinas Oro uostų koncesijos įstatymas.

Teisingumo ministras

Juozas Bernatoniš



**LIETUVOS RESPUBLIKOS KRAŠTO APSAUGOS MINISTERIJA**

Biudžetinė įstaiga, Totorių g. 25, LT-01121 Vilnius, tel.: (8 5) 273 5501 / 262 4821, faks. (8 5) 264 8517, el. p. kam@kam.lt.  
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188602751, PVM mokėtojo kodas LT100001016116

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2015-11-30 Nr. 12-01-2301

Kopija

Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijai

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO PROJEKTO**

Krašto apsaugos ministerija įvertino po pasitarimo Susisiekimo ministerijoje patikslintą Lietuvos Respublikos oro uostų koncesijos įstatymo projektą (toliau – Projektas) ir dar kartą pažymi, kad Projekto nuostatos didina riziką nacionaliniam saugumui. Jei Projektui vis dėlto būtų pritarta, jame turėtų būti numatyti įmanomai maksimalūs kontrolės mechanizmai, padėsiantys sumažinti riziką nacionaliniam saugumui.

Teikiame šiuos siūlymus:

1. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 2 straipsnio 29 dalį skrydžių valdymo sistemos įrenginiai laikytini oro uosto infrastruktūros dalimi, tačiau juos valdo ne VĮ Lietuvos oro uostai, o VĮ „Oro navigacija“, ir siekiant išvengti tokio įstatymo taikymo, kai koncesininkui kartu su kita oro uosto infrastruktūra būtų perduota ir ši strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinti įranga, siūlytina Projekto 3 straipsnio 6 dalyje nustatyti, kad skrydžių valdymo sistemos įrenginiai negali būti perduoti valdyti ir naudoti koncesininkui:

„6. Oro uostų koncesijos sutartimi koncesininkui suteikiamas leidimas vykdyti oro uostuose koncesijos sutartyje numatytą ūkinę komercinę veiklą, susijusią su oro uostų infrastruktūros objektų, išskyrus skrydžių valdymo sistemos įrenginius, projektavimu, statyba, plėtra, atnaujinimu, pakeitimu, remontu, valdymu, naudojimu ir (ar) priežiūra, teikti viešąsias paslaugas, valdyti ir (ar) naudoti valstybės turtą, taip pat jį nuomoti, subnuomoti, suteikti panaudai ar kitais teisėtais pagrindais perduoti juos valdyti ir (arba) naudoti tretiesiems asmenims tiek, kiek tai numatyta koncesijos sutartyje ir reikalinga joje numatytai veiklai vykdyti.“

2. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Projekto nuostatas koncesininkas valdys strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turintį objektą, kurio veikla gyvybiškai svarbi valstybei, siūlytina Projekte nustatyti koncesininko pareigą, esant komercinio ir viešojo intereso konfliktui, prioritetą teikti

„7. Su subjektu, su kuriuo pasirašoma oro uostų koncesijos sutartis, Lietuvos Respublikos mobilizacijos ir priimančiosios šalies paramos įstatyme nustatyta tvarka kartu pasirašoma priimančiosios šalies paramos teikimo sutartis. Priimančiosios šalies paramos teikimo sutartis derinama su Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija.“

5. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymą atliekamas potencialaus dalyvio, kaip jis apibrėžtas šio įstatymo 2 straipsnio 2 dalyje, t. y. asmens, ketinančio įsigyti įmonės, steigiamos ar veikiančios svarbią strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčiame ūkio sektoriuje, akcijų arba įgyti nuosavybės, valdymo ar bet kurias kitas teises į ypatingą strateginę ar strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčius įrenginius, atitikties nacionaliniam saugumui vertinimas, nepakanka Projekte nustatyti, kad vertinami tik asmenys, kuriems suteikiama koncesija (Projekto 3 straipsnio 4 dalis) ir kuriems išnuomojami (subnuomojami), suteikiami panaudai ir (arba) perduodami valdyti ir (arba) naudotis kitais pagrindais žemė ir (arba) kitas turtas, taip pat leidžiama vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonoje (Projekto 6 straipsnio 2 dalis). Siekiant užtikrinti nacionalinio saugumo interesus ir nustatyti tapačius atitikties nacionaliniam saugumui tikrinimo reikalavimus, Projekto 3 straipsnio 4 dalis ir 6 straipsnio 2 dalis tikslintina, nurodant, kad taip pat tikrinami asmenys, ketinantys įsigyti koncesininko akcijų.

### **„3 straipsnis. Oro uostų koncesijos suteikimas**

4. Oro uostų koncesija suteikiama tik subjektui, kurio atitiktis nacionalinio saugumo interesams įvertinta teisės aktų nustatyta tvarka ir dėl kurio priimtas sprendimas, kuriuo patvirtinama, kad tikrinamas asmuo atitinka nacionalinio saugumo interesus pagal Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymą ir kitus su nacionaliniu saugumu susijusius įstatymus. **Atitiktis nacionalinio saugumo interesams Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme nustatyta tvarka taip pat tikrinama asmenų, kurie oficialiai pareiškia ketinimą ar interesą įsigyti įmonės, kuriai suteikta oro uosto koncesija, akcijų.**

### **6 straipsnis. Nacionalinio saugumo garantijos**

2. Koncesininkas turi teisę išnuomoti (subnuomoti), suteikti panaudai ir (arba) perduoti valdyti ir (arba) naudotis kitais pagrindais žemę ir (arba) kitą turtą, taip pat leisti vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonoje tik nacionalinio saugumo interesus atitinkantiems asmenims, kaip tai numatyta Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme. **Atitiktis**

neatitinka Lietuvos Respublikos koncesijų įstatyme ir Projekto 3 straipsnio 6 dalyje nustatyto koncesijos turinio, t. y. koncesininkui neturėtų būti suteikta teisė koordinuoti ir kontroliuoti kitų subjektų, ypač jei jie yra valstybiniai, pvz., teikiančių skrydžių valdymo paslaugas, veiklą. Pažymėtina ir tai, kad sąvoka iš esmės neatitinka teisinio apibrėžtumo ir aiškumo principų, t. y. iš tokios įstatymo normos neaišku, kuo remdamasis – įstatymu, kitu teisės aktu ar sutartimi – ir kas paskiria oro uosto valdymo organą, kokius kontrolės įgaliojimus ir kokių subjektų atžvilgiu įgytų oro uosto valdymo organas, be to, siūlomoje sąvokoje, manytina, neteisinga prasme vartojamas žodis „operatorius“, nes, vadovaujantis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 2 straipsnio 18 dalimi, operatorius yra orlaivio įgulos narys. Siūlytina šios sąvokos atsisakyti, o keičiamame Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 72 straipsnyje nustatyti, kad rinkliavų už naudojimąsi oro uostais dydžius nustato oro uostą valdantis subjektas.

Ministerijos kancleris



Tomas Gražiūnas

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJOS  
TEISĖS DEPARTAMENTAS**

**IŠVADA**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS  
RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VALDOMŲ ORO UOSTŲ  
KONCESIJOS ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-  
2066 2, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO, LIETUVOS RESPUBLIKOS  
TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15 STRAIPSNIŲ  
PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS STRATEGINĘ REIKŠMĘ  
NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ  
NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. 1132 3  
STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ PATEIKIMO LIETUVOS  
RESPUBLIKOS SEIMUI“ PROJEKTO  
(Nr. 15-0533-02-I, 15-0534-02-I, 15-0535-02-I, 15-0562-01-I)**

2015-11-23 Nr. NV-3727

Vilnius

Įvertinę po 2015 m. lapkričio 10 d. ministerijų atstovų (viceministrų, ministerijų kanclerių) pasitarimo teikiamo Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo (toliau – Įstatymo projektas), Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų atitiktį įstatymams bei teisės technikos reikalavimams, teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atkreipiame dėmesį į tai, kad vadovaujantis Vyriausybės darbo reglamento reikalavimais kartu su 2015-11-18 Vyriausybei pateiktais įstatymų projektais turėjo būti pateikta išsami derinimo pažyma dėl visų neatsižvelgtų Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento 2015-11-04 pastabų ir pasiūlymų. Kadangi ji nepateikta, nėra žinomi rengėjų argumentai dėl neatsižvelgtų Teisės departamento pastabų ir pasiūlymų, todėl šioje teisinėje išvadoje jos pakartojamos jas detalizuojant, taip pat pateikiamos ir naujos pastabos patikslintam Įstatymo projektui.

2. Atsižvelgiant į Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento 2015-11-04 1.2 pastabą siūlytume tikslinti Įstatymo projekto pavadinimą – „Lietuvos Respublikos tarptautinių Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūros koncesijos įstatymas“. Atitinkamai visame Įstatymo projekte žodžiai „oro uostų koncesija“ turėtų būti keičiami į „oro uostų infrastruktūros koncesija“.

3. Pakartotinai pažymime, ką nurodė ir Teisingumo ministerija 2015-10-05 rašte bei kitos valstybės institucijos, kad siūlomos įstatymo pakeitimo projekto 1 str. 2 d., taip pat 3 ir 5 straipsnių nuostatos nėra tinkamas įstatymų kolizijos sprendimo būdas, o kituose įstatymuose gali būti įtvirtintos analogiškos siūlomoms nuostatos, be to, teisinė kolizija ir teisinis neaiškumas liktų ir tais atvejais kai kitas įstatymas nenumato galimybės kitais teisės aktais numatyti specialaus reguliavimo, taip pat, įvertindami tai, kad nei projekto rengėjų derinimo pažymoje minimuose Konstitucinio Teismo nutarimuose, nei kituose nutarimuose Konstitucinis Teismas nėra aprobavęs tokios teisėkūros praktikos ir teisės aktų konkurencijos įtvirtinimo galimybės, todėl toks reguliavimas pažeistų Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 str. įtvirtintus teisėkūros aiškumo ir teisėkūros sistemiškumo principus ir teisinės valstybės principą. Todėl kartu su Įstatymo projektu turėtų būti teikiamas ir Koncesijų įstatymo pakeitimo projektas, o atsižvelgiant į Įstatymo projekto 6 str. 2 d. ir šios teisinės išvados 11 ir 16 pastabas turėtų būti papildytas Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui svarbių įmonių įstatymo pakeitimo projektas.

Manydami, kad projektų rengėjai atsižvelgs į šį siūlymą ir pateiks visus koliziją šalinančius reikiamų įstatymų pakeitimus, siūlome išbraukti Įstatymo projekto 1 str. 2 dalį, prireikus ir tai atitinkamai pagrindus formuluoti pvz. „Teisinimas santykiams, kylantiems šio įstatymo pagrindu, LR koncesijų įstatymas, LR valstybės turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymas ir kiti įstatymai, reglamentuojantys valstybės turto perdavimą, valdymą ir naudojimą bei disponavimą, taikomi tiek, kiek tai neprieštarauja šiam įstatymui“.

4. Įstatymo projekto 3 str. 3 dalyje nurodyta, kad koncesija suteikiama konkurso būdu, tačiau atsižvelgiant į Koncesijų įstatymo 6 str, kad koncesija suteikiama atviro viešo konkurso būdu, taip pat aiškinamojo rašto nuostatas, iš kurių seka, kad oro uostų infrastruktūros koncesija bus suteikiama atviro viešo konkurso būdu, siūlytume taip nurodyti ir Įstatymo projekte arba pildyti aiškinamąjį raštą argumentuojant kitokį nei numato Koncesijų įstatymas koncesijos suteikimo būdą.

5. Kadangi potencialaus dalyvio atitiktis nacionalinio saugumo interesams vertinama pagal Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui svarbių įmonių įstatymą siūlytume išbraukti arba įvardinti Įstatymo projekto 3 str. 4 dalyje minimus ir kitus su nacionaliniu saugumu susijusius įstatymus, kurių reikalavimus turės atitikti būsimas koncesininkas.

6. Iš Įstatymo projekto kaip nebeaktuali turėtų būti išbraukta 3 str. 5 dalis, kadangi atsižvelgdama į Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento ir kitų institucijų pastabas ministerija parengė ir 2015-11-18 lydraščiu taip pat pateikė Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių įstatymo pakeitimo projektą.

7. Siūlytume įvertinti Įstatymo projekto nuostatų, susijusių su savivaldybės turto ar jų kontroliuojamų įmonių turto perdavimu, tikslingumą – abejonių kelia ar bus perduodamas savivaldybių ar jų kontroliuojamų įmonių turtas, kadangi šiuo metu Vilniaus, Kauno ir Palangos oro uostų infrastruktūrą patikėjimo teise valdo valstybės įmonė Lietuvos oro uostai, šis turtas priklauso valstybei nuosavybės teise. Pastebėtina, kad ir Įstatymo projekto 3 str. 6 dalyje nurodytas koncesijos sutartimi perduotinas valstybės turtas, taip pat aiškinamojo rašto 4 punkto 4 pastraipoje nurodoma, kad *„Todėl įstatymo projekte numatytas teisinis pagrindas sudaro sąlygas koncesininkui perduoti VI Oro uostų ir esant poreikiui kitų valstybės kontroliuojamų asmenų turtą“.*

8. Atsižvelgdami į tai, kad šiame įstatymo projekte siūloma koncesija yra platesnė nei Lietuvos Respublikos koncesijų įstatymo 2 str. 2 d. pateiktame koncesijos apibrėžime nurodyta koncesija – t.y. apima ne tik valstybės turto valdymą ir naudojimą, bet ir disponavimą juo, pakartotinai siūlytume Įstatymo projekto rengėjams, atsižvelgiant į Įstatymo projekto nuostatas, Įstatymo projekte apibrėžti atskirą oro uostų infrastruktūros koncesijos sąvoką arba tikslinti 3 str. 6 dalį po žodžių „teikti viešąsias paslaugas“ formuluojant „valdyti ir (arba) naudoti bei disponuoti valstybės turtą šiame įstatyme nustatytais atvejais ir sąlygomis bei Koncesijų sutartyje nustatyta tvarka“.

9. Pakartotinai pastebėdami, kad Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymo 9 str. įtvirtintas viešosios teisės principas reiškiantis, kad sandoriai dėl valstybės ir savivaldybių turto turi būti sudaromi tik teisės aktų, reglamentuojančių disponavimą valstybės ir (ar) savivaldybių turtu, nustatytais atvejais ir būdais, taip pat atsižvelgdami į tai, kad oro uostų infrastruktūros koncesijai parengtas ir teikiamas Seimui priimti specialusis įstatymas ir jame siūlomas specialus (kitoks) reglamentavimas (specialiosios turto perdavimo ir jo valdymo sąlygos), atsižvelgiant į Lietuvos teismų suformuotą praktiką dėl valstybės turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo, manome, kad Įstatymo projekte nenustačius kitokios aiškos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo tvarkos ir sąlygų, Įstatymo projekto nuostatos neatitiktų šių reikalavimų, o siūlymas šiuos klausimus spręsti koncesijos sutartyje nelaikytinas tinkamu ir pakankamu. Tokiomis prieštaraujančiomis ir ydingomis nuostatomis laikytinos:

- 9.1. Įstatymo projekto 4 ir 5 straipsniuose nenustatyta, kokiais pagrindais bus perduodamas koncesininkui valstybės ir valstybės kontroliuojamų asmenų turtas - patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitais pagrindais. Pažymėtina, kad tam tikrais atvejais aiškus valstybės turto perdavimo koncesininkui būdo įtvirtinimas Įstatymo projekte būtinas (žr. šios teisinės išvados 11 pastabą), be to, kadangi šis Įstatymo projektas rengiamas kaip specialus koncesijų suteikimą ir valstybės turto perdavimą bei jo valdymą, naudojimą ir disponavimą reglamentuojantis įstatymas, siekiant išvengti imperatyvių

valstybės turto perdavimą reglamentuojančių normų taikymo būtina tai nustatyti šiame Įstatymo projekte.

9.2. Įstatymo projekte numatyta disponavimo valstybės turtu galimybė sudarant sutartis pagal koncesininko ir trečiojo asmens dvišalį susitarimą netaikyti viešosios teisės normų - 5 str. 2 dalyje siūlomas koncesininko ir trečiojo asmens susitarimas dėl valstybės turto nuomos (subnuomos) mokesčio dydžio, jo perskaičiavimo ir mokėjimo tvarkos, taip pat ilgalaikio turto, išskyrus žemę, nuomos termino- manome, kad Įstatymo projekte turėtų būti nustatytos imperatyvios sąlygos (atvejai ir kriterijai), kuriomis remiantis koncesininkas galėtų priimti tokius su valstybės turto valdymu, naudojimu ar disponavimu susijusius sprendimus (pvz. aiškinamojo rašto 6 lape nurodyta, kad „*Ši teisė apimtų oro uosto terminale esančių erdvių nuomą, kavinėms, parduotuvėms, ...*“.).

9.3. Įstatymo projekto 5 str. 2 dalyje numatyta galimybė koncesininkui perduoti tretiesiems asmenims oro uosto žemę ir kitą turtą ne tik su oro uosto veikla susijusioms reikmėms gavus suteikiančiosios institucijos leidimą- Įstatymo projekte turėtų būti nustatyta kokios kitos galimos su oro uosto veikla nesusijusios reikmės, perdavimo nesusijusioms su oro uosto veikla reikmėms sąlygos, detalizuota, kada suteikiančioji institucija gali sutikti ar nesutikti duoti tokį leidimą ir pan. Pastebėtina, kad neaiški 5 str. 2 dalies paskutinio sakinio nuostata „savo sąskaita“, siūlytume ją tikslinti.

9.4. Kadangi Įstatymo projekto 5 str. 5 dalyje nurodytas valstybės turto ar valstybės kontroliuojamo asmens perduoto turto griovimas, išardymas susijęs su esmine valstybės turto valdymo sąlyga, todėl nurodytų veiksmų sąlygos (tvarka) taip pat turėtų būti apibrėžti Įstatymo projekte. Be to, siekiant teisinio aiškumo šią dalį reikėtų formuluoti taip kad koncesininkas neapsiribotų vien tik suteikiančiosios institucijos leidimu.

9.5. Koncesija bus suteikiama konkrečiam koncesininkui, todėl neaišku, kodėl 5 str. 6 dalyje numatyta galimybė koncesininkui užtikrinti ne tik savo, bet ir kitų asmenų prievolių įvykdymą, siūlytume išbraukti arba paaiškinti aiškinamajame rašte.

10. Kitos pastabos dėl Įstatymo projekto 5 straipsnio - atsižvelgiant į Įstatymo projekto 5 str.1 dalyje nustatytą imperatyvų draudimą perduoti oro uostų aerodromus kitiems tretiesiems asmenims, 5 str. 2 d. 1 sakinyje vietoje žodžių „jam perduotą žemę, įskaitant oro uostų žemę“ siūlome įrašyti „jam perduotą žemę, išskyrus oro uostų aerodromuose esančią žemę“. Atitinkamai tikslintina 5 str. 2 dalies 2 sakiny. Be to, siūlome tikslinti arba paaiškinti, ką reiškia „oro uosto kontroliuojamoje teritorijoje esanti žemė“. Iš 5 str. 1 d. išbraukti žodžius „bet kokiems“ suderinant su 3 str. 4 dalyje ir 5 str. 2 dalyje vartojama nuostata „tretiesiems asmenims“.

11. Atkreiptinas dėmesys į Įstatymo projekto 5 str. 4 dalies nuostatą, kad koncesininkas išnuomoja (subnuomoja) fizinių ir juridinių asmenų statiniais užimtą žemę teisės aktų nustatyta tvarka ir sąlygomis. Kadangi tokios žemės nuomą reglamentuoja Žemės įstatymo 9 str, pagal kurio 1 dalies 4



punktą žemę išnuomoti gali kiti kituose įstatymuose nurodyti valstybinės žemės patikėtiniai, šių įstatymų nustatytais atvejais, kai valstybinės žemės sklypai jiems perduoti patikėjimo teise, siūlome papildyti Įstatymo projekto 5 str. 5 dalį žodžiais „jeigu oro uostų aerodromų žemė ir kita oro uostų žemė perduoti koncesininkui valdyti, naudoti ir disponuoti patikėjimo teise“.

12. Neaišku ir abejotina, kodėl Įstatymo projekto 6 str. 1 dalyje nurodyta, kad tik Vyriausybė gali priimti nutarimą, kad atsižvelgiant į nacionalinio saugumo interesus, oro uosto ar oro uostų valdymas turi būti perduotas valstybei ar valstybės kontroliuojamai bendrovei, kuris nulemtų sudarytos koncesijos sutarties nutraukimą. Pažymėtina, kad sprendimą dėl oro uostų koncesijos įgyvendinimo pagal Įstatymo projekto 3 str. 2 dalį priims Vyriausybė arba Seimas, o pagal Nacionalinio saugumo įstatymą valstybės aukščiausios vadovaujančios institucijos, kurios vadovauja nacionalinio saugumo užtikrinimui, yra Seimas, Respublikos Prezidentas ir Vyriausybė (II dalies 12 skyrius). Pastebėtina, kad aiškinamajame rašte likusi nuostata, kad tokį sprendimą priims Valstybės gynimo taryba. Atsižvelgiant tai turėtų būti tikslinamas Įstatymo projektas ir atitinkamai tikslinamas argumentuojant tokį pasirinkimą aiškinamajame rašte. Atkreipiame dėmesį į tai, kad Įstatymo projekto 6 str. 1 d, numatanti pareigą suteikiančiajai institucijai nedelsiant vienašališkai nutraukti koncesijos sutartį, gali riboti galimybę koncesijos sutartį nutraukti dvišaliu (abipusius) susitarimu ir jame nustatytais terminais, nuostata „nedelsdama“ yra vertinamojo pobūdžio, o pagal siūlomą redakciją nedelsiant turės būti atlyginti ir koncesininko nuostoliai.

13. Atkreipiame dėmesį, kad Įstatymo projekto 6 str. 2 d. nuostatos (kiek tai susiję su asmenų, kuriems koncesininkas turi teisę išnuomoti (subnuomoti), suteikti panaudai ir perduoti kitais pagrindais žemę ir kitą turtą, taip pat leisti vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonoje, taip pat asmenų, oficialiai pareiškusių ketinimą ar interesą įsigyti *įmonės akcijų*, kuriai išnuomoti (subnuomoti), suteikti panaudai ir (arba) perduoti valdyti ir (arba) naudotis kitais pagrindais žemę ir (arba) kitas turtas ar leista vykdyti veiklą aerodromų apsaugos zonoje, atitikties nacionalinio saugumo interesams Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatyme nustatyta tvarka, vertinimu, nepatenka į šią įstatyme nustatytą potencialaus dalyvio sąvoką (įstatymo 2 str. 2 d.) bei šiam įstatymo 7 str.2 dalyje nurodytus potencialaus dalyvio atitikties nacionalinio saugumo interesams įvertinimo atvejus. Pastebėtina, jog atsižvelgdama į 2014-11-01 Seimo priimtas šio įstatymo pataisas, nustačiusias nacionaliniam saugumui svarbias apsaugos zonas (galiojančio įstatymo 3 str. 2 d.), taip pat 7 str. 14 dalies nuostatas, kad asmenims, vykdančioms ar siekiančioms vykdyti ūkinę veiklą nacionaliniam saugumui svarbios zonos teritorijoje, taikomi tokie pat apribojimai ir reikalavimai kaip ir potencialiems dalyviams, Vyriausybė papildė 2015-08-12 nutarimu Nr. 1540 patvirtintą Potencialių dalyvių atitikties nacionalinio saugumo interesams įvertinimo komisijos darbo tvarkos aprašą ir jo 3 punkte numatė galimybę prireikus įvertinti ir šių

asmenų atitiktį. Atsižvelgiant į tai neaišku, ar įstatymo projekto 2 dalies 1 sakinyje nurodytų asmenų atitikties nacionalinio saugumo interesams vertinimą vykdys pats koncesininkas, ar Potencialių dalyvių atitikties komisija – tuo tikslu reikėtų tikslinti Įstatymo projekto 6 str. 2 dalį ir/arba aiškinamąjį raštą, taip pat Įstatymo projekto 6 str. 2 d. 2 sakinyje nurodytų asmenų vertinimas nenumatytas šiame įstatyme, todėl jį taip pat reikėtų atitinkamai pildyti.

14. Siekiant teisinio aiškumo Įstatymo projekto 6 str. 3 dalyje siūlome formuluoti pareigą ne suteikiančiajai institucijai duoti privalomus nurodymus koncesininkui, bet numatyti koncesininko prievolę vykdyti tokius nurodymus. Be to, pagal Civilinės saugos įstatymą, taip pat Mobilizacijos ir priimančios šalies paramos įstatymą, Karo padėties įstatymą ir kt. atvejais privalomus nurodymus ūkio subjektams turi teisę duoti kiti šiuose įstatymuose nurodyti subjektai, todėl Įstatymo 6 str. 3 d. gali riboti jų kompetenciją, siūlome tikslinti.

15. Kadangi valstybės institucijos ūkio subjektų veiklos priežiūrą, bet ne kontrolę vykdo pagal Viešojo administravimo įstatymą ir kitus įstatymus ir teisės aktus, Įstatymo projekto 7 str. 1 d. 4 punkto nuostata kad Koncesijos sutartyje turi būti nustatomos koncesininko veiklos pagal koncesijos sutartį priežiūros ir kontrolės sąlygos nurodyta apimtimi yra neteisinga o jeigu ši nuostata skirta koncesininko įsipareigojimų pagal sutartį kontrolei tai tokia nuostata jau yra numatyta Koncesijų įstatymo 22 str. 17 punkte. Be to, reikėtų tikslinti Įstatymo projekto 7 str. 1 d. 1 ir 2 punktus, nes juose pateikiamos neteisingos nuorodos į patikslinto Įstatymo projekto nuostatas.

16. Kaip teisiškai ydinga ir prieštaraujanti valdžių padalijimo principui bei kelianti neaiškumų Įstatymo projekto 8 straipsnio nuostata, straipsnio pavadinimas neatitinka straipsnio turinio, siūlytume šio straipsnio atsisakyti arba tikslinti.

17. Dėl Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių įstatymo pakeitimo projekto – siūlome atsisakyti nuorodos į valdžios ir privataus sektorių partnerystės sutartį, taip pat nuorodos į valdymo apimčių nustatymą, kadangi aerodromai bus perduodami koncesininkui pagal Koncesijos sutartį.

18. Siūlome iš pateiktų įstatymų projektų išbraukti įsigaliojimo datą, kadangi kaip nurodyta aiškinamajame rašte, jokių įstatymo įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės, Įstatymo projekte nenustatomas terminas sprendimui dėl koncesijos įgyvendinimo priimti ar koncesijos sutarties sudarymo.

19. Dėl aiškinamojo rašto:

Aiškinamojo rašto 1 punkto 11 pastraipoje ir 4 punkto 8 pastraipoje rašoma, kad „pagal galiojanti reguliavimą nėra galimybės be teisinių kliūčių perduoti koncesininkui koncesijai reikalingą turtą, konkrečiai tretiesiems asmenims išnuomotą turtą“, „Nepaisant to, tretiesiems asmenims išnuomotų objektų perdavimas koncesininkui nuomos ar panaudos pagrindais nėra galimas ir gali ypatingai

*apsunkinti projekto įgyvendinimą ar net padaryti jį sunkiai įmanomu“.* Pažymėtina, kad Įstatymo projekto 4 ir 5 str. nėra siūlomos aiškinamajame rašte nurodytos ar aiškinamajame rašte nurodomą problemą galinčios spręsti nuostatos. Tuo atveju, jeigu įstatymų projektų rengėjai mano, kad Įstatymo projekte numatytas valstybės turto ar valstybės kontroliuojamo asmens valdomo turto perdavimas savaime spręs nurodytą problemą, mūsų manymu siūlomo reguliavimo nepakanka., taip pat turėtų būti pateikta informacija, kaip bus apsaugoti trečiųjų asmenų teisėti lūkesčiai pagal šiuo metu su valstybės įmone Lietuvos oro uostai sudarytas ir galiojančias sutartis, jeigu koncesininkas jam perduotą turtą nuspręstų neišnuomoti, nesuteikti panaudai ar kitais pagrindais likusiam sutartyje nustatytam laikotarpiui arba šiuo metu galiojančiomis sąlygomis, kaip būtų sprendžiami nuostolių atlyginimo klausimai.

Be kita ko, projektų aiškinamasis raštas turėtų būti tikslinamas pagal pakeistas patikslintame Įstatymo projekte nuostatas.

20. Atkreipiame dėmesį, kad pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. rugpjūčio 11 d. nutarimu Nr. 728, 60 punktą, teisės aktų projektai (išskyrus tuos, kuriuose yra valstybės ar tarnybos paslaptį sudarančios informacijos) Vyriausybei teikiami naudojantis Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacine sistema, taip pat vadovaujantis Vyriausybės darbo reglamento reikalavimais turėtų būti pateiktas vienas aiškinamasis raštas dėl visų įstatymų projektų.

Teisės departamento direktorius



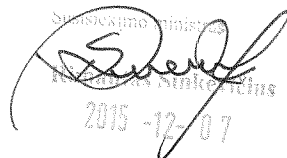
Rimvydas Pilibaitis

## DERINIMO PAŽYMA

# DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VALSTYBĖS ĮMONĖS LIETUVOS ORO UOSTŲ VALDOMŲ ORO UOSTŲ KONCESIJOS ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 3, 72 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 9 IR 15 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS STRATEGINĘ REIKŠMĘ NACIONALINIAM SAUGUMUI TURINČIŲ ĮMONIŲ IR ĮRENGINIŲ BEI KITŲ NACIONALINIAM SAUGUMUI UŽTIKRINTI SVARBIŲ ĮMONIŲ ĮSTATYMO NR. IX-1132 3 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS KONCESIJŲ ĮSTATYMO NR. I-1510 1 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ

Suinteresuota institucija	Suinteresuotos institucijos pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl nebuvo atsižvelgta į suinteresuotos institucijos pastabas ir pasiūlymus
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento 2015-11-18 išvada	9.1. Įstatymo projekto 4 ir 5 straipsniuose nenustatyta, kokiais pagrindais bus perduodamas koncesininkui valstybės ir valstybės kontroliuojamų asmenų turtas - patikėjimo, nuomos, panaudos ar kitais pagrindais. Pažymėtina, kad tam tikrais atvejais aiškus valstybės turto perdavimo koncesininkui būdo įtvirtinimas Įstatymo projekte būtinas (žr. šios teisinės išvados 11 pastabą), be to, kadangi šis Įstatymo projektas rengiamas kaip specialus koncesijų suteikimą ir valstybės turto perdavimą bei jo valdymą, naudojimą ir disponavimą reglamentuojantis įstatymas, siekiant išvengti imperatyvių valstybės turto perdavimą reglamentuojančių normų taikymo būtina tai nustatyti šiame Įstatymo projekte.	<b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Įstatymo projekto 4 straipsnis papildytas nuostata, kad valstybei nuosavybės teise priklausantis turtas ir jo perdavimo koncesininkui būdai gali būti nustatomi Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar Lietuvos Respublikos Seimo sprendime dėl oro uostų koncesijos projekto įgyvendinimo.
	9.2. Įstatymo projekte numatyta disponavimo valstybės turtu galimybė sudarant sutartis pagal koncesininko ir trečiojo asmens dvišalį susitarimą netaikyti viešosios teisės normų - 5 str. 2 dalyje siūlomas koncesininko ir trečiojo asmens susitarimas dėl valstybės turto nuomos (subnuomos) mokesčio dydžio, jo perskaičiavimo ir mokėjimo tvarkos, taip pat ilgalaikio turto, išskyrus žemę, nuomos termino- manome, kad Įstatymo projekte turėtų būti nustatytos imperatyvios sąlygos (atvejai ir kriterijai), kuriomis remiantis koncesininkas galėtų priimti tokius su valstybės turto valdymu, naudojimu ar disponavimu susijusius sprendimus (pvz. aiškinamojo rašto 6 lape nurodyta, kad „Ši teisė apimtų oro uosto terminale esančių erdvių nuomą, kavinėms, parduotuvėms, ...“.).	<b>Neatsižvelgta.</b> Projekte siūloma nustatyti, kad koncesininkas turėtų teisę išnuomoti, subnuomoti, suteikti panaudai ar kitais teisėtais pagrindais (išskyrus perdavimą nuosavybės ir patikėjimo teise) perduoti turtą tretiesiems asmenims valdyti ir (arba) naudoti įstatymo projekte ir Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nustatyta tvarka be aukciono ir viešo konkurso, kad nebūtų taikomas ilgalaikio turto nuomai nustatytas 10 metų maksimalus nuomos terminas. Koncesininkui, kaip privačiam subjektui, prisiimančiam su koncesijos sutartimi susijusią ekonominę riziką, neturėtų būti taikomi reikalavimai dėl turto nuomos ar suteikimo panaudai procedūrų (aukcionas, konkursas), taip pat dėl nuomos mokesčio skaičiavimo, indeksavimo ir mokėjimo tvarkos, nustatyti Lietuvos Respublikos valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatyme, Lietuvos Respublikos žemės įstatyme ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme ir jų įgyvendinamuosiuose teisės aktuose. Kitais atvejais, t. y. kiek Projekte nenustatytas specialusis

		reguliavimas, koncesininkui perduotas turtas valdomas ir naudojamas vadovaujantis valstybės turto valdymą ir naudojimą reglamentuojančiais teisės aktais, visų pirma Valstybės ir savivaldybių turto valdymo, naudojimo ir disponavimo juo įstatymu.
	<p>9.3. Įstatymo projekto 5 str. 2 dalyje numatyta galimybė koncesininkui perduoti tretiesiems asmenims oro uosto žemę ir kitą turtą ne tik su oro uosto veikla susijusioms reikmėms gavus suteikiančiosios institucijos leidimą- Įstatymo projekte turėtų būti nustatyta kokios kitos galimos su oro uosto veikla nesusijusios reikmės, perdavimo nesusijusioms su oro uosto veikla reikmėms sąlygos, detalizuota, kada suteikiančioji institucija gali sutikti ar nesutikti duoti tokį leidimą ir pan. Pastebėtina, kad neaiški 5 str. 2 dalies paskutinio sakinio nuostata „savo sąskaita“, siūlytume ją tikslinti.</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b> Šalia aviacinių pajamų, oro uostas (koncesininkas) yra suinteresuotas gauti ir neaviacinės pajamas iš įvairios kitos veiklos. Tai gali būti reklamos, parkavimo, viešbučių, konferencinių centrų ir kitokios veiklos, kurios egzistavimas šalia oro uosto didina jo patrauklumą oro susisiekimo atžvilgiu arba daro jį patogesnę keleiviams / verslui. Dėl galimos šių paslaugų įvairovės, o taip pat siekiant neapriboti galimybių koncesininkui ateityje priimti nestandartinius / inovatyvius sprendimus dėl neaviacinių pajamų generavimo, visiškai netikslinga įstatyme apriboti galimų tokio pobūdžio investicijų rūšių. Dėl tos pačios priežasties (nėra galimybių tiksliai numatyti galimų neaviacinės veiklos tendencijų ilguoju laikotarpiu) nėra galimybių aiškiai nustatyti kriterijų, kada suteikiančioji institucija gali suteikti ar nesuteikti leidimo tokiai veiklai vystyti. Negana to, manome, kad tokie kriterijai įtvirtinti dabar netgi ribotą galimybę įvertinti valstybės interesus tam tikra dalimi įtakojant oro uosto (koncesininko) veiklą būtent siekiant įvertinti taip pat ir valstybės interesus ar pvz. kitų valstybės institucijų (ar kartu su jomis) vykdomas turizmo / oro susisiekimo / verslo skatinimo programas ilgalaikėje perspektyvoje. Tačiau visi šie aspektai (t. y. teisė valstybei priimti sprendimus), vertinant juos teisėtų lūkesčių aspektu, gali būti atitinkamai aptarti ir koncesijos sutartyje iš anksto įvertinant tokių rizikų poveikį tiek valstybei, tiek koncesininkui, todėl praktikoje tokios nuostatos įgyvendinimo problematikos rizika būtų sumažinta iki absoliutaus minimumo.</p>
	<p>18. Siūlome iš pateiktų įstatymų projektų išbraukti įsigaliojimo datą, kadangi kaip nurodyta aiškinamajame rašte, jokių įstatymo įgyvendinamųjų teisės aktų priimti nereikės, Įstatymo projekte nenustatomas terminas sprendimui dėl koncesijos įgyvendinimo priimti ar koncesijos sutarties sudarymo.</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b> Kadangi Aviacijos įstatymo projektas turi įgyvendinamųjų teisės aktų į pastabą atsižvelgti negalima.</p>

  
 Transporto ministerija  
 2015-12-07



Išrašas

## LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ PASITARIMO PROTOKOLAS

2015 m. lapkričio 18 d. Nr. 63

---

9. Dėl Lietuvos Respublikos valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 72 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 straipsnių pakeitimo įstatymo ir Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 straipsnio pakeitimo įstatymo projektų (Nr. 15-0533-02-I) (Nr. 15-0534-02-I) (Nr. 15-0535-02-I) (Nr. 15-0562-01-I) (15-9191(3))

---

Šį klausimą svarstyti Vyriausybės posėdyje, patikslinus teikiamus įstatymų projektus pagal Teisingumo ministerijos, Užsienio reikalų ministerijos ir Vyriausybės kanceliarijos Teisės departamento pateiktas pastabas.

Ministras Pirmininkas



Algirdas Butkevičius

Siūlau įtraukti į Vyriausybės posėdžio (pasitarimo) darbotvarkės projektą

Dėl valstybės įmonės Lietuvos oro uostų valdomų oro uostų koncesijos įstatymo (Nr. 15-0533-04-I), Aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 72 str. ir priedo pakeitimo įstatymo (Nr. 15-0534-04-I), Transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 9 ir 15 str. pakeitimo įstatymo (Nr. 15-0535-04-I) ir Strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo Nr. IX-1132 3 str. pakeitimo įstatymo (Nr. 15-0562-03-I) *Koncesijų įstatymo Nr. I-1510 1 str. pakeitimo įstatymo (Nr. 15-0573-02-I) projektų (15-13556)*  
**Pranešėjas:** susisiekimo ministras R. Sinkevičius

**Dalyvauja:** SM Civilinės aviacijos skriaus vyr. specialistas M. Kerdokas

*Posėdžių rengimo skyriaus patarėja*

**Klausimo kuratorius:**

*V. Karaliūtė*

*2015-11-05*

<p>Apsvarstyta ministerijų atstovų pasitarime</p> <p><u>2015-11-10</u> (data)</p>	<p>Ministerijų atstovų pasitarimo protokolo išrašas</p> <p>1. Pasiūlyti SM:</p> <p>1.1. atsižvelgti į Vyriausybės kanceliarijos TD pastabas;</p> <p>1.2. surengti pasitarimą, dalyvaujant KAM, TM, URM, ŪM ir kitų suinteresuotų institucijų atstovams, ginčytinoms nuostatomis suderinti.</p> <p>2. Suderintus ir patikslintus projektus svarstyti ministerijų atstovų pasitarime arba Vyriausybės pasitarime.</p> <p style="text-align: right;">2015-11-10</p>
<p>Informacija apie projekto svarstymą Vyriausybės pasitarime ar/ir Vyriausybės posėdyje</p> <p><i>2015-11-18</i></p>	<p>Papildoma informacija</p>