



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,
faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2023-

Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 IR 50 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO, ĮSTATYMO PAPILDYMO 19¹ IR 41² STRAIPSNIAIS, III SKYRIAUS PAPILDYMO VIENUOLIKTUOJU SKIRSNIU IR 1, 2 IR 3 PRIEDŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisieikimo ministerija (toliau – Susisieikimo ministerija), įvertinusi Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2022 m. gruodžio 7 d. išvadoje Nr. NV-3511 (toliau – Išvada) pateiktas pastabas ir tarpinstitucinio pasitarimo, įvykusio 2022 m. gruodžio 6 d. (protokolo Nr. 49 2 klausimas), sprendimus (toliau – protokolo 2 klausimo sprendimai), teikia patikslintą Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projektą (toliau – įstatymo projektas).

Įstatymo projektu iš esmės siekiama nustatyti pagrindą tam tikroms 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos ir 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos nuostatomis įgyvendinti ir numatyti:

1) nuostatas dėl atitinkamų kompetentingų institucijų funkcijų, nurodytų Reglamento (ES) 2021/664 18 straipsnyje, vykdymo;

2) nuostatas dėl bepiločių orlaivių sistemų (angl. *unmanned aircraft systems* – UAS) geografinių zonų pagal Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664 nustatymo, taip pat bepiločių orlaivių skrydžių šiose geografinėse zonose sąlygų ir tvarkos nustatymo;

3) nuostatas dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo, nurodytų Reglamente (ES) 2021/664, sertifikavimo;

4) nuostatas dėl vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo Lietuvos Respublikoje nustatytoje sistemos „U-space“ oro erdvės paskyrimo;

5) nuostatas dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikimo ir bendrų informacijos paslaugų teikimo sąlygų ir tvarkos nustatymo;

6) nuostatas dėl rinkliavų už bendras informacijos paslaugas dydžių nustatymo.

Įstatymo projektu taip pat siūloma atlikti kitus svarbius pakeitimus ir patikslinimus, susijusius su bepiločių orlaivių naudojimu, taip pat redakcinio pobūdžio patikslinimus.

Kitais įstatymo projektu siūlomais pakeitimais iš esmės siekiama:

- nustatyti Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) įgaliojimą nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo tvarką, nustatyti skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarką, karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarką;

- patikslinti nuostatas, susijusias su asmens reputacijos patikrinimu;

- patikslinti nuostatas dėl aviacijos saugumo užtikrinimo;

- siekiant teisinio aiškumo, patikslinti nuostatas dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo;

- papildyti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) nuostatas ir nustatyti pagrindą tvirtinti oro susisieikimo formalumų supaprastinimo programos tvarką;

- siekiant teisinio aiškumo, atsižvelgiant į 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką nuostatas, patikslinti Aviacionijos įstatymo 1 priedo 1.1 papunkčio ir 2 priedo 4 punkto nuostatas, susijusias su aprūpinimo degalais ir tepalais paslaugomis ir antžeminėmis paslaugomis ir priežiūra.

Į Išvadoje pateiktas pastabas atsižvelgta, pastaba dėl viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros (toliau – Agentūra) minėjimo Aviacionijos įstatyme suderinta darbo tvarka.

Protokolo 2 klausimo sprendimai įvertinti, į juos atsižvelgta, pastaba dėl Agentūros minėjimo Aviacionijos įstatyme suderinta darbo tvarka.

Įvertinusi Vyriausybės kanclerės G. Balčytės pastabas dėl atitikties nacionalinio saugumo reikalavimams ir privačių bei valstybinių bepiločių orlaivių naudojimo tvarkos reglamentavimo aiškumo, Susisiekimo ministerija informuoja, kad:

- įstatymo projekto 6 straipsniu Aviacionijos įstatymo 18 straipsnis papildomas 5 dalimi, kurioje numatyta, kad *bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, kuriose visi arba tam tikri bepiločių orlaivių skrydžiai ribojami arba draudžiami, LTSA gali nustatyti virš teritorijų, kuriose yra ornitologiniai draustiniai, **nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbios įmonės jų nurodytų teritorijų ribose, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbūs įrenginiai ir turtas, ypatingos svarbos infrastruktūros objektai, švietimo, mokslo, ugdymo įstaigos, gydymo ir slaugos įstaigos, valstybės institucijos, vidaus tarnybos statutinės įstaigos, užsienio valstybių diplomatinės atstovybės ir konsulinės įstaigos, tarptautinių organizacijų atstovybės, Europos Sąjungos, Šiaurės Atlanto sutarties organizacijos (toliau – NATO) institucijos ir įstaigos, pagal tarptautinę teisę specialų statusą turinčių subjektų ar kitų subjektų, su kuriais Lietuvos Respublikos tarptautinis bendradarbiavimas atitinka Lietuvos Respublikos Seimo priimtuose teisės aktuose nustatytus užsienio politikos ir nacionalinio saugumo tikslus, atstovybės, akredituotos Vyriausybės nustatyta tvarka.*** Taip pat Aviacionijos įstatymo 18 straipsnis yra papildomas 6 dalimi, kurioje numatoma, kad *bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas, kaip jos suprantamos pagal Reglamentą (ES) 2019/947, virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, taip pat 500 metrų atstumu abipus geležinkelio kelio, kuriuo vyksta Lietuvos Respublikos ir Rusijos Federacijos tarpvyriausybiniuose susitarimuose nurodytų tranzitinių traukinių eismas, ašies (toliau – geležinkelio kelio ašis), suderinęs su LTSA, nustato kariuomenės vadas jo nustatyta tvarka. Bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos pasienio zonoje, taip pat 500 metrų atstumu abipus geležinkelio kelio ašies papildomai suderinamos su Valstybės sienos apsaugos tarnyba.*

Pažymėtina, kad šiuo metu virš tam tikrų objektų, tarp jų ir nacionaliniam saugumui svarbių objektų, jau yra nustatytos draudžiamosios zonos (nustatytos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. birželio 16 d. įsakymu Nr. 3-353 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės draudžiamųjų, ribojamųjų ir pavojingųjų zonų nustatymo“), kurios galioja visai aviacijai, įskaitant ir bepiločius orlaivius. Įsigaliojus Reglamentui (ES) 2019/947, atsirado naujas oro erdvės elementas, skirtas tik bepiločiams orlaiviams – bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos, kurios pagal Reglamentą (ES) 2019/947 yra nustatyta oro erdvės dalis, kurioje vykdyti skrydžius naudojant bepiločius orlaivius leidžiama, **jie ribojami arba draudžiami** siekiant pašalinti dėl bepiločių orlaivių naudojimo kylančią riziką **saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai**. Kaip minėta anksčiau, įstatymo projektu siūloma, kad šias geografinės zonas Lietuvos Respublikoje nustatytų LTSA. Atitinkamos įstaigos galėtų kreiptis į LTSA dėl bepiločių orlaivių skrydžius draudžiančių zonų nustatymo virš jų teritorijos, kad būtų išvengta civilinės aviacijos veiklos trikdymo. Aviacionijos įstatymo 18 straipsnio papildymai būtų taikomi visiems bepiločių orlaivių skrydžiams.

Atsižvelgiant į tarpinstitucinio pasitarimo, įvykusio 2022 m. gruodžio 6 d., metu kilusius klausimus, kaip bus užtikrinti nacionalinio saugumo poreikiai, pvz., esant pažeidimų, vykdomų bepiločiais orlaiviais, rizikai, svarbu pažymėti, kad šis klausimas nėra šio įstatymo projekto reguliavimo dalykas. Kalbant apie bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių pažeidimus, Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 393 straipsnio 2 ir 3 dalyse yra numatytos baudos už tam tikrus nusižengimus, vykdomus bepiločiais orlaiviais, ir už juos administracinių nusižengimų teiseną pradeda, administracinių nusižengimų tyrimą atlieka ir administracinių nusižengimų protokolus surašo atitinkamai LTSA ir Karo policija. Šios nuostatos galiotų ir toliau, nustačius bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas, kaip numatyta įgyvendinamuose reglamentuose.

- Dėl to, kaip LTSA ir kariuomenės vado nustatytoje geografinėje zonoje būtų vykdomi skrydžiai bepiločiais orlaiviais, įstatymo projekte (pakeičiant Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 7 dalį) numatyta, kad *bepiločių orlaivių skrydžiai LTSA nustatytoje bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėje zonoje vykdomi Reglamento (ES) 2019/947, Reglamento (ES) 2021/664 ir LTSA nustatytomis sąlygomis ir tvarka, o kariuomenės vado nustatytoje bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinėje zonoje vykdomi kariuomenės vado nustatytomis sąlygomis ir tvarka*. Abi šios tvarkos būtų taikomos visiems bepiločių orlaivių naudotojams, jose numatytos tam tikros išimtys atitinkamų valstybės bepiločių orlaivių naudotojams.

- Privačių asmenų teisės ir pareigos naudojant bepiločius orlaivius yra nustatytos tiesioginio taikymo Reglamente 2019/947, todėl jo nuostatų atkartoti įstatymo projekte netikslinga.

- Kaip nurodyta įstatymo projekto aiškinamajame rašte, Reglamento (ES) 2021/664 preambulės 13 ir 28 punktuose iš esmės nurodoma, kad šis reglamentas netaikomas valstybės orlaiviams, taip pat pagal Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) išaiškinimą ir įvertinus Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 3 dalį (*šis reglamentas netaikomas <...> nuotolinio orlaivių valdymo įrangai, naudojamiems karinei, muitinės, policijos, paieškos ir gelbėjimo, priešgaisrinei, sienų kontrolės, pakrančių apsaugos ar panašiai veiklai <...>*) jiems netaikomi ir Reglamento (ES) 2019/947 reikalavimai. Tačiau, kaip minėta, atsižvelgiant į galimą valstybės bepiločių orlaivių naudojimo specifiką ir į tai, kad dėl šios specifikos jų naudojimo reglamentavimas gali labai skirtis nuo minėtų reglamentų reikalavimų, bei į tai, kad jie naudojami kartu su kitais bepiločiais orlaiviais arba toje pačioje oro erdvėje, kur vyksta pilotuojamų orlaivių skrydžiai, ir įvertinant tai, kad jų naudojimas šiuo metu nėra reglamentuotas, kas gali kelti grėsmę skrydžių saugai, būtina atskirti juos nuo civilinių orlaivių ir numatyti jų naudojimo tvarką ir sąlygas. Kadangi valstybės bepiločius orlaivius savo **specialioms funkcijoms** atlikti naudoja nemažai skirtingų institucijų (**krašto apsaugos, žvalgybos institucijos, Specialiųjų tyrimų tarnyba, Lietuvos Respublikos vadovybės apsaugos tarnyba ir kai kurios vidaus tarnybos statutinės įstaigos**), turėtų būti nustatyta jų interesus apimanti valstybės bepiločių orlaivių naudojimo tvarka. Tačiau svarbu pažymėti, kad krašto apsaugos sistemos institucijų naudojami bepiločiai orlaiviai nuo kitų valstybės orlaivių išsiskiria tuo, kad yra naudojami išskirtinai valstybės ginkluotos gynybos tikslais. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos ir karo tarnybos įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 1 punkte nurodoma, kad vienas iš pagrindinių Lietuvos kariuomenės uždavinių yra oro erdvės stebėjimas, kontrolė ir gynyba, o 13 straipsnio 7 dalies 2 punkte nustatoma, kad Lietuvos kariuomenės vadas taikos metu nustato oro erdvės kontrolės bei apsaugos užduotis. Suprantant tai ir atsižvelgiant į išskirtinę kariuomenės vado kompetenciją saugant oro erdvę, teisinis reguliavimas susijęs su karine aviacija Aviacijos įstatyme yra atskiriamas nuo civilinės aviacijos: Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 14 dalyje nustatoma, kad karinė aviacija yra kariuomenės vado ir jo įgaliotų asmenų reguliuojama aviacinė veikla. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos institucijų naudojamus valstybės bepiločius orlaivius, naudojimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliota institucija, o valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarką nustato kariuomenės vadas.

Nustačius šiuos reikalavimus, valstybės bepiločių orlaivių (tiek karinių, tiek nekarinių) naudojimas būtų reglamentuotas atsižvelgiant į jų naudojimo specifiką (numatant išimtis iš minėtų reglamentų).

Nacionalinė aviacijos asociacija LAVIA (toliau – LAVIA) 2022 m. gruodžio 22 d. raštu Nr. 22/6 „Dėl Aviacijos įstatymo pakeitimo projekto“, kuris Susisiekimo ministerijai buvo persiųstas Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos 2022 m. gruodžio 28 d. raštu Nr. S-3675, pateikė savo argumentus ir siūlymą koreguoti įstatymo projekto 11 straipsniu keičiamo Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalies 5 punkto nuostatas. Būtina pažymėti, kad aviacijos sektoriaus darbuotojų reputacijos tikrinimo prievolė kyla iš Reglamento 2015/1998¹, o ne iš Lietuvos Respublikos strateginę reikšmę nacionaliniam saugumui turinčių įmonių ir įrenginių bei kitų nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įmonių įstatymo nuostatų. Taip pat akcentuotina, kad Reglamentas 2015/1998 (priedo 11.1.3 dalies d punktas) nurodo, kad atliekant asmens reputacijos išsamų patikrinimą yra būtina patikrinti

¹ 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės.

kompetentingų nacionalinių institucijų turimą žvalgybos informaciją *ir visą kitą svarbią informaciją*, kuri, jų manymu, gali būti svarbi asmens tinkamumui dirbti vykdant funkciją, kuriai būtinas išsamus asmens reputacijos patikrinimas. Antrojo operatyvinių tarnybų departamento prie Krašto apsaugos ministerijos siūlymu, siekiant platesne apimtimi įvertinti tikrinamo asmens ryšius su užsienio valstybių institucijomis ar tų valstybių fiziniiais arba juridiniais asmenimis, kurių veikla yra priešiška Lietuvos nacionalinio saugumo interesams, ir atlikti atitinkamą rizikos vertinimą, buvo patikslintas Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalies 5 punktas. Šiuo atveju atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad Reglamento 2015/1998 vienas iš pagrindinių tikslų yra teroristinių išpuolių užkardymas aviacijos sektoriuje. Šiame reglamente taip pat nurodoma, kad nustatant asmens reputacijos tikrinimo nacionalinius mechanizmus teroristiniai nusikaltimai, nurodyti Direktyvoje (ES) 2017/541², yra laikomi diskvalifikaciniais nusikaltimais. Žvalgybos institucijos yra pažymėjusios, kad aviacijos sektorius gali būti panaudotas kaip įrankis teroristiniam išpuoliui įvykdyti, o tokio išpuolio tikslai nėra nukreipti į aviaciją kaip objektą (siekiama tam tikrų ideologinių tikslų), todėl teroristinių išpuolių grėsmė ir jų pasekmės turėtų būti vertintinos ne tik kaip grėsmė aviacijai, bet ir kaip grėsmė nacionaliniam saugumui. Taip pat pažymėtina, kad Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalies 5 ir 6 punktų formuluotėmis nesiekama reguliuoti praityje buvusių ir pasibaigusių subjektų santykių ir ryšių. Net ir konstatavus, kad toks ryšys buvo tik praityje, visuomet išlieka reali, objektyviai egzistuojanti grėsmė, jog asmuo, įgijęs teisinį statusą, esą jis nekelia rizikos nacionaliniam saugumui arba atitinka nacionalinio saugumo interesus, sukels užsienio valstybių institucijų ar tų valstybių fizinių arba juridinių asmenų interesą vėl atnaujinti su juo ryšius, keliančius grėsmę nacionaliniam saugumui. Akivaizdu, kad ryšių su grėsmę keliančiais subjektais turėjimas gali būti laikomas pažeidžiamumą suponuojančia aplinkybe, kartu galinčia kelti grėsmę valstybės ar visuomenės saugumo interesams tam tikrame ūkio sektoriuje. Todėl Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalies 5 ir 6 punktų nuostatose minimiems ryšiams ir veikloms nėra taikomas senaties terminas. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad detalizuoti Aviacijos įstatymo 41¹ straipsnio 2 dalies 5 punkto kriterijų / asmenų / valstybių, kaip siūlo savo rašte LAVIA, nėra galimybių dėl žvalgybinių institucijų veiklos specifikos. Pažymėtina, kad grėsmės nacionaliniam saugumui, kartu ir aviacijos saugumui nėra statiškos ir nekintančios, nes pats nacionalinis saugumas nėra ir negali būti statiška definicija, atsižvelgiant į dinamišką esamų grėsmių kaitą ir ypač spartų naujų grėsmių atsiradimo pobūdį. Dėl šios priežasties grėsmių vertinimas ir konstatavimas turi būti atliekamas kiekvienu konkrečiu atveju atskirai.

Įstatymo projektas paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Įstatymo projektas buvo teiktas išvadoms gauti socialiniams partneriams. Pastabų ir pasiūlymų iš visuomenės negauta.

Įstatymo projektas atitinka Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“. Įstatymo projekto nuostatomis, susijusiomis su Reglamento (ES) 2021/664 įgyvendinimu, nustatomas pagrindas įgyvendinti Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano, patvirtinto Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. kovo 10 d. nutarimu Nr. 155 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano patvirtinimo“, 5.7.12 papunktyje nurodytus tikslus – sudaryti bepiločių orlaivių komercinio naudojimo sąlygas, integruojant juos į oro eismo valdymo sistemą.

Įstatymo projektas nėra notifikuotinas Europos Komisijai pagal Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimu Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“, reikalavimus.

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų. Įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai buvo pateikti įvertinti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka ir yra aprobuoti.

Įstatymo projektas įtakos kriminogeninei situacijai, korupcijai neturės.

² 2017 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/541 dėl kovos su terorizmu, pakeičianti Tarybos pamatinį sprendimą 2002/475/TVR ir iš dalies keičianti Tarybos sprendimą 2005/671/TVR.

Įstatymo projektui įgyvendinti artimiausius 5 metus papildomų valstybės biudžeto lėšų nenumatoma. Tačiau pažymėtina, kad įstatymo projekte numatytas naujas paslaugas rengiantis teikti paslaugų teikėjui (nuo 2023 m. sausio 2 d. – AB „Oro navigacija“), remiantis VI „Oro navigacija“ atlikta pirmine kaštų ir naudos analize, atitinkamos (-ų) tam skirtos (-ų) sistemos (-ų) diegimas ir palaikymas pradėjus teikti paslaugas pirmuosius 5–9 metus bus nuostolingas. Nors pirmuosius 5 metus, sukūrus naująją bepiločių orlaivių naudojimo ekosistemą, bus pirmiausia siekiama tinkamai išbandyti įdiegtas naujas paslaugų teikimo sistemas, jų veiksmingumą ir mastą nesukeliant papildomos finansinės naštos bepiločių orlaivių naudotojams ir neplanuojama rinkti rinkliavų už teikiamas paslaugas, skaičiuojama, kad vėliau net ir renkant rinkliavas iš bepiločių orlaivių naudotojų šiai sistemai išlaikyti ir paslaugų teikimui užtikrinti bus būtinos papildomos lėšos. Todėl bus būtina svarstyti dalį sąnaudų, susijusių su paslaugų teikimu, kompensuoti iš kitų šaltinių, galimai ir iš valstybės biudžeto.

Išsami informacija, susijusi su įstatymo projekto nuostatomis, pateikiama pridedamame įstatymo projekto aiškinamajame rašte. Atsižvelgiant į tai, kad įstatymo projektas buvo du kartus teiktas kompetentingomis institucijomis išvados gauti – 2022 m. vasario 4 d. ir 2022 m. birželio 21 d., taip pat Lietuvos Respublikos Vyriausybei pateiktas 2022 m. spalio 13 d., šio įstatymo projekto teikimui taikomas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. lapkričio 9 d. nutarimo Nr. 1110 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. rugpjūčio 11 d. nutarimo Nr. 728 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento patvirtinimo“ pakeitimo“, įsigaliojusio 2022 m. lapkričio 12 d., 2.2 papunktis, kuriame nurodyta, kad teisės aktų projektams, pateiktiems derinti suinteresuotoms institucijoms iki šio nutarimo įsigaliojimo, taip pat teisės aktų projektams, pateiktiems Vyriausybei iki šio nutarimo įsigaliojimo, taikomi iki šio nutarimo įsigaliojimo nustatyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės darbo reglamento reikalavimai.

Įstatymo projekto nuostatas, susijusias su Reglamento (ES) 2021/664, Reglamento (ES) 2019/947 nuostatų įgyvendinimu, taip pat kitas nuostatas, susijusias su bepiločių orlaivių naudojimu, parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2021 m. liepos 20 d. įsakymu Nr. 3-354 „Dėl darbo grupės sudarymo“ sudaryta darbo grupė pasiūlymams dėl teisės aktų, reglamentuojančių bepiločių orlaivių naudojimą, projektų teikti, kurią sudaro Susisiekimo ministerijos, LTSA, Agentūros ir VI „Oro navigacija“ atstovai. Kitas įstatymo projekto nuostatas rengė Susisiekimo ministerija kartu su LTSA, VI „Oro navigacija“ ir Agentūra. Rengimą koordinavo Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupė (grupės vadovas – Vladislav Kondratovič, tel. (8 5) 239 3867, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėja Sigita Jurksaitytė (tel. 8 687 59 611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt) ir patarėja Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. 8 672 38 737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt).

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projektas, 13 lapų.

2. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projekto lyginamasis variantas, 15 lapų.

3. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 16, 18, 35, 38, 41, 41¹, 46 ir 50 straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 19¹ ir 41² straipsniais, III skyriaus papildymo vienuoliktuoju skirsniu ir 1, 2 ir 3 priedų pakeitimo įstatymo projekto pateikimo Lietuvos Respublikos Seimui“ projektas, 1 lapas.

4. Aiškinamasis raštas, 28 lapai.

S. Jurkšaitytė, tel. 8 687 59 611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt
I. Meironaitė-Gudaitienė tel. 8 672 38 737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt