

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
EKONOMIKOS POLITIKOS GRUPĖ**

PAŽYMA

**DĖL 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 (TAP-22-1784(3); TAP-22-1785(3)) (TAIS NR. 22-1475(5); 22-1477(5))**

2023-01-12 Nr. NV-65

Vilnius

1. Projekto rengėjas: Susisiekimo ministerija.

2. Projekto tikslas: siekiama nustatyti pagrindą tam tikroms ES Reglamentų (dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos ir dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių) nuostatomis įgyvendinti, patikslinti su tuo susijusias ir kitas su bepiločių orlaivių naudojimu susijusias Aviacijos įstatymo nuostatas.

3. Dabartinė situacija:

- Reglamente (pradedamas taikyti nuo 2023 m. sausio 26 d.) nustatyta, kad sistemos „U-space“ paslauga – skaitmeninėmis paslaugomis ir funkcijų automatizavimu grindžiama paslauga, skirta užtikrinti, kad sistemos „U-space“ oro erdvėje galėtų būti saugiai ir efektyviai naudojama daug bepiločių orlaivių sistemų (angl. *unmanned aircraft systems* UAS). Valstybės narės nustato bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas, t. y. nustatytas oro erdvės dalis, kuriose vykdyti skrydžius naudojant bepiločių orlaivių sistemas leidžiama, jie ribojami arba draudžiami siekiant pašalinti dėl jų naudojimo kylančią riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai. Sistemos „U-space“ oro erdvė – valstybių narių nustatyta bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinė zona, kurioje naudoti UAS leidžiama tik naudojantis sistemos „U-space“ paslaugomis;
- nei Aviacijos įstatyme, nei kituose teisės aktuose nenumatytos šios nuostatos (kadangi Reglamentas nustato iki šiol neegzistavusius reikalavimus): kas vykdo Reglamente nurodytas kompetentingų institucijų funkcijas; dėl sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo sertifikavimo; dėl bepiločių orlaivių sistemų geografinių zonų nustatymo ir bepiločių orlaivių šiose zonose naudojimo; dėl sistemos „U-space“ paslaugų ir bendrų informacijos paslaugų teikimo. Taip pat teisės aktai nenumato pagrindo Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) nustatyti akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo tvarką, tikslintinas su asmens reputacijos patikrinimu ir aviacijos saugumo užtikrinimu susijusių nuostatų reguliavimas, ir kt.;

4. Projekto esmė:

- Aviacijos įstatymo pakeitimo ir papildymo įstatymo projekte siūloma numatyti šias nuostatas:
 - Reglamente nurodytas atitinkamų kompetentingų institucijų funkcijas vykdytų atitinkamai LTSA ir Transporto kompetencijų agentūra (toliau – Agentūra);
 - dėl bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinių zonų nustatymo, taip pat bepiločių orlaivių skrydžių šiose geografinėse zonose sąlygų ir tvarkos nustatymo - bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas Lietuvos Respublikos oro erdvėje, išskyrus zonas virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju, o Reglamentų numatytais atvejais remdamasi ir Agentūros atliktu ir LTSA pateiktu oro erdvės rizikos vertinimu, nustato LTSA jos nustatyta tvarka; geografines zonas 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, suderinęs su LTSA, nustatytą kariuomenės vadas jo nustatyta tvarka; kariuomenės vado nustatytose geografinėse zonose bepiločių orlaivių skrydžiai vykdomi kariuomenės vado nustatytomis sąlygomis ir tvarka;
 - dėl vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo Lietuvos Respublikoje nustatytose sistemos

„U-space“ oro erdvėse - Lietuvos Respublikoje vienintelis sertifikuotas šios informacijos rengėjas ir valdytojas yra VI „Oro navigacija“. Numatoma, kad šias bendras informacijos paslaugas Lietuvoje nustatytose sistemos „U-space“ oro erdvėse teiks sertifikuotas oro navigacijos paslaugų teikėjas, Lietuvos Respublikoje teikiantis oro navigacijos informacijos ir oro erdvės valdymo paslaugas, t. y., VI „Oro navigacija“, įgijusi atitinkamą vienintelio bendrą informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą;

- nustatyti, kad sistemos „U-space“ paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką ir bendrą informacijos paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką, tvirtina LTSA; sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir vienintelio bendrą informacijos paslaugų teikėjo sertifikavimą atliktų Agentūra;
- nustatyti, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos institucijų naudojamų valstybės bepiločių orlaivių, naudojimo tvarkos aprašą tvirtina Vyriausybės įgaliota institucija, o valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarkos aprašą tvirtina kariuomenės vadas;

- Kitais Įstatymo projekto pakeitimais siūloma:

- ✓ suteikti LTSA įgaliojimą nustatyti Akrobatinių skrydžių orlaiviais vykdymo, Skrydžių be radiolokacinio atsakiklio Lietuvos Respublikos valdomojoje oro erdvėje tvarkas, taip pat patvirtinti Karšto oro balionų skrydžių Lietuvos Respublikos aerodromų skrydžių valdymo zonose tvarką;
- ✓ patikslinti nuostatas dėl skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo - nustatyti, kad Vyriausybė tvirtina ne tik labai svarbių asmenų, kurių skrydžiui orlaiviu išduodamas leidimas, sąrašą, bet kartu su juo nustato ir skrydžių, kuriais vežami labai svarbūs asmenys, vykdymo tvarką (galiojančiame Aviacijos įstatyme nenumatytas aiškus įgaliojimas Vyriausybei tvirtinti Aprašą);
- ✓ numatyti, kad Nacionalinė oro susisiekimo formalumų supaprastinimo programa yra tvirtinama susisiekimo ministro, o šios programos įgyvendinimą koordinuoja susisiekimo ministro sudaryta Nacionalinė oro susisiekimo formalumų supaprastinimo komisija;

- Susisiekimo ministerija pažymi, kad įstatymo projektui įgyvendinti artimiausius 5 metus papildomų valstybės biudžeto lėšų nenumatoma. Tačiau įstatymo projekte numatytas naujas paslaugas rengiantis teikti paslaugų teikėjui (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.

5. Derinimas: projektas derintas su Aplinkos ministerija, Ekonomikos ir inovacijų ministerija, Finansų ministerija, Krašto apsaugos ministerija, Teisingumo ministerija, Užsienio reikalų ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Žemės ūkio ministerija, Konkurencijos taryba, Lietuvos kariuomene, Antruoju operatyvinių tarnybų departamentu prie Krašto apsaugos ministerijos, Policijos departamentu prie Vidaus reikalų ministerijos, VSAT, Viešojo saugumo tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos, Informatikos ir ryšių departamentu prie Vidaus reikalų ministerijos, Valstybės saugumo departamentu, Vadovybės apsaugos tarnyba, LTSA, Lietuvos savivaldybių asociacija, Vilniaus miesto savivaldybė, SĮ Šiaulių oro uostu, VI Lietuvos oro uostais, VI „Oro navigacija“, VšĮ Transporto kompetencijų agentūra, Nacionaliniu kibernetinio saugumo centru prie Krašto apsaugos ministerijos, Specialiųjų tyrimų tarnyba, Muitinės departamentu prie Finansų ministerijos, PAGD, Civilinės aviacijos asociacija, Nacionaline aviacijos asociacija, asociacija „Dronea“, Lietuvos bepiločių orlaivių naudotojų asociacija, Lietuvos aeroklubu ir UAB „Heston Airlines“. Savo pasiūlymus pateikė ir Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacija. Gautos pastabos ir pasiūlymai buvo įvertinti, patikslintas projektas su institucijomis derintas pakartotinai.

Projektas svarstytas 2022 m. gruodžio 6 d. tarpinstituciniame pasitarime. Teikiamas patikslintas Projektas įvertinus Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje pateiktas pastabas. Taip pat lydraštyje papildomai paaiškinama dėl tarpinstituciniame pasitarime keltų klausimų dėl atitikties nacionalinio saugumo reikalavimams, privačių bei valstybinių bepiločių orlaivių naudojimo tvarkos reglamentavimo aiškumo ir kt. (Projekte numatyta, kad bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos, kuriose visi arba tam tikri bepiločių orlaivių skrydžiai ribojami arba draudžiami, LTSA gali nustatyti virš teritorijų, kuriose yra nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbios įmonės jų nurodytų teritorijų ribose, nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbūs įrenginiai ir turtas, ypatingos svarbos infrastruktūros objektai; 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, suderinęs su LTSA, nustatytų kariuomenės vadas jo nustatyta tvarka; šiuo metu virš tam tikrų objektų, tarp jų ir nacionaliniam saugumui svarbių objektų, jau yra nustatytos draudžiamosios zonos, kurios galioja visai aviacijai, įskaitant ir bepiločius orlaivius (susisiekimo ministro įsakymas); įsigaliojus Reglamentui (ES) 2019/947, atsirado naujas oro erdvės elementas, skirtas tik bepiločiams orlaiviams – bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonos; dėl nacionalinio saugumo poreikių, pvz., esant pažeidimų, vykdomų bepiločiais orlaiviais, rizikai užtikrinimo pažymima, kad šis klausimas nėra šio įstatymo projekto reguliavimo dalykas (Administracinių nusižengimų kodekse yra numatytos baudos už tam tikrus nusižengimus, vykdomus bepiločiais orlaiviais (protokolas surašo LTSA ir Karo policija), ir šios nuostatos galiotų ir toliau, nustačius bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografinės zonas); privačių asmenų teisės ir pareigos naudojant bepiločius orlaivius yra nustatytos tiesioginio taikymo Reglamente 2019/947, todėl jo nuostatų atkartoti įstatymo projekte netikslinga; siūloma nustatyti, kad valstybės bepiločių orlaivių, išskyrus krašto apsaugos institucijų naudojamus valstybės bepiločius orlaivius, naudojimo tvarką nustatytų Vyriausybės įgaliota institucija, o valstybės bepiločių orlaivių, kuriuos naudoja krašto apsaugos institucijos, naudojimo tvarką - kariuomenės vadas; nustačius šiuos reikalavimus, valstybės bepiločių orlaivių (tiek karinių, tiek nekarinių) naudojimas būtų reglamentuotas atsižvelgiant į jų naudojimo specifiką).

Atsižvelgdama į tai, kad ankstesnis įstatymo projektas buvo teiktas institucijomis išvadoms gauti ir Vyriausybei dar iki 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“ (be kita ko, nustatyti papildomi reikalavimai teikimams) įsigaliojimo ir vadovaujantis šiuo nutarimu, Susisiekimo ministerija lydraštį parengė pagal iki tol galiojusius Vyriausybės darbo reglamento reikalavimus.

Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupė pastabų nebeturi.

6. Atitiktis Vyriausybės programai: nustatomas pagrindas įgyvendinti Vyriausybės programos nuostatų įgyvendinimo plano 5.7.12 papunktyje nurodytus tikslus – sudaryti bepiločių orlaivių komercinio naudojimo sąlygas, integruojant juos į oro eismo valdymo sistemą.

7. Dalykinio vertinimo išvada: siūloma Projektą pakartotinai aptarti tarpinstituciniame pasitarime (taip buvo nutarta 2022 m. gruodžio 6 d. tarpinstituciniame pasitarime) ir, atsižvelgiant į rezultatus, teikti svarstyti Vyriausybės posėdyje.

Patarėjas

Arvydas Nevas, tel. +37052098787; +37065842723, el. p. arvydas.nevas@lr.lt