

**LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 3, 5, 6 IR  
8 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS  
ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 385, 386, 387, 393, 394, 395, 396 IR  
443 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTŲ AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

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

*Dėl Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 3, 5, 6 ir 8 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – įstatymo projektas Nr. 1)*

**1.1. Dėl Aviacijos įstatymo taikymo**

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 2 dalis nustato, kad Aviacijos įstatymas ir kiti teisės aktai, susiję su aviacijos veikla, taikomi ir už Lietuvos Respublikos teritorijos ribų esantiems Lietuvos Respublikoje registruotiems orlaiviams, jeigu jie neprieštarauja tos valstybės, kurios teritorijoje yra šie orlaiviai, teisės aktams. Tokia šios dalies redakcija yra pernelyg plati ir neatitinka Lietuvos Respublikos tarptautinių dvišalių (ir daugiašalių) sutarčių, kuriose nustatomos skrydžių vykdymo sąlygos ir tvarka, taip pat tarptautinėse konvencijose nustatytų principų. Pavyzdžiui, Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 11 straipsnis nustato, kad „Susitariančios valstybės įstatymai ir kiti teisės aktai, susiję su tarptautinę oro navigaciją vykdančių orlaivių atskridimu į jos teritoriją ar išskridimu iš jos arba jų naudojimu ir navigacija šioje teritorijoje, taikomi visiems be išimties Susitariančiųjų Valstybių orlaiviams, (...) o atskrendantys, išskrendantys arba esantys šios valstybės teritorijoje orlaiviai turi jų laikytis.“ Analogiškos nuostatos numatytos ir Čikagos konvencijos 12, 13 ir kituose straipsniuose. Taip tarptautinė teisė nustato principus, pagal kuriuos nacionalinės teisės aktai taikomi tos valstybės orlaiviams, esantiems užsienio valstybės teritorijoje. Siūlomu 3 straipsnio 2 dalies pakeitimu siekiama didesnio teisinio aiškumo bei atitikties tarptautiniams teisės aktams.

Analogiškai siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 3 dalį.

**1.2. Dėl valstybinio valdymo institucijų įgaliojimų**

Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) patvirtintas dokumento Doc 8335 „Skrydžių vykdymo inspekcijos, sertifikavimo ir tęstinės priežiūros procedūrų vadovas“ (toliau – Doc 8335) 3.1.2.1 punktas nustato, kad su aviacija susijęs pagrindinis valstybės įstatymas turi įsteigti civilinės aviacijos instituciją ir numatyti reikalingų įgaliojimų delegavimą bei atitinkamos atsakomybės pavidimą jai rengti, tvirtinti ir keisti veiklos reglamentus ir taisykles (angl.: *operating regulations and rules*). Doc 8335 3.1.2.2 punktas įpareigoja, reaguojant į civilinės aviacijos ir aviacijos saugos pokyčius laiku, užtikrinti nuolatinę, sisteminę ir periodinę minėtų reglamentų ir taisyklių peržiūrą ir efektyvų bei operatyvų jų keitimą. Vienas iš būdų tai užtikrinti – pavesti jų rengimą, tvirtinimą ir pakeitimą civilinės aviacijos institucijai.

Atkreiptinas dėmesys, kad pagal Licencijavimo pagrindų aprašo<sup>1</sup> 3 punktą šio aprašo nuostatos taikomos tiek, kiek to nereglamentuoja Europos Sąjungos teisės aktai arba jų įgyvendinamieji Lietuvos Respublikos teisės aktai. Civilinės aviacijos srityje pagrindines įvairių licencijų, pažymėjimų, patvirtinimų išdavimo ir jų galiojimo sustabdymo bei panaikinimo sąlygas nustato atitinkami Europos Sąjungos teisės aktai. Pagal Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai (toliau – Agentūra) yra pavesta vykdyti šiame punkte minimų Europos Sąjungos reglamentuose, kurių nuostatų taikymas yra tiesioginis, nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas. Tarp kitų kompetentingos institucijos funkcijų, tokių kaip su aviacijos veikla susijusių juridinių ir fizinių asmenų sertifikavimas, jų vykdomos veiklos priežiūra, kompetentingai institucijai Europos Sąjungos teisės aktuose pavedama nustatyti su jos veikla susijusias procedūras, pvz., 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr.216/2008

<sup>1</sup> Patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. liepos 18 d. nutarimu Nr. 937 „Dėl Licencijavimo pagrindų aprašo ir Licencijų informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo“.

nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros VI priedo ARA.CC.100 dalies a punktas nustato:

„a) Kompetentinga institucija nustato keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimų išdavimo, įrašų saugojimo ir priežiūros pagal atitinkamai ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 ir ARA.GEN.300 dalis tvarką.“

To paties reglamento ARA.FCL.205 dalies c punktas, nustato:

„c) Kompetentinga institucija parengia įgūdžių patikrinimo egzaminus vykdančių egzaminuotojų skyrimo tvarką.“

Siekdami užtikrinti aukštą ir vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europos Parlamentas ir Taryba 2018 m. liepos 4 d. priėmė reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91. Priimant šį Reglamentą buvo pabrėžiama, kad Čikagos konvencijoje yra numatyti būtinausi civilinės aviacijos saugos ir su ja susijusios aplinkos apsaugos užtikrinimo standartai. Kartu įtvirtinama, kad Europos Sąjungos esminiais reikalavimais ir Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytais kitomis jų įgyvendinimo taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad valstybės narės vienodai vykdytų Čikagos konvencijoje nustatytas nuostatas. Pažymėtina, kad Reglamento (ES) 2018/1139 3 straipsnio 2 dalyje nurodoma, kad Čikagos konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta tarptautinės civilinės aviacijos konvencija ir jos priedai. Pabrėžtina, kad Čikagos konvencija (su priedais) yra pagrindinis civilinę aviaciją reglamentuojantis tarptautinis dokumentas pasaulinėje praktikoje, kurio pagrindu yra kuriamos ICAO šalių narių nacionalinės teisės normos, tarp jų ir Europos Sąjungos teisės aktai, reglamentuojantys civilinę aviaciją.

Priimdama deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami Reglamento (ES) 2018/1139 II–IX priedai, Europos Komisija turi tinkamai atsižvelgti į tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką, visų pirma į visuose Čikagos konvencijos prieduose išdėstytus tarptautinius standartus. Jei Europos Sąjungos lygmeniu nustatytos taisyklės skiriasi nuo Čikagos konvencijoje nustatytų būtinausių standartų, valstybės narės atitinkamai apie tai turi pranešti ICAO.

Pažymėtina, kad pagal Reglamento (ES) 2018/1139 90 straipsnio 4 dalį Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA), bendradarbiaudama su Europos Komisija ir valstybėmis narėmis, į bendrą ES saugyklą įkelia ir prireikus atnaujiną šią informaciją:

a) informaciją apie Reglamento (ES) 2018/1139, įskaitant juo paremtų priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų, taip pat priemonių, kurių EASA ėmėsi pagal Reglamentą (ES) 2018/1139, atitiktį tarptautiniams standartams ir rekomenduojamai praktikai;

b) kitą su Reglamentu (ES) 2018/1139 įgyvendinimu susijusią informaciją, kuri yra bendra visoms valstybėms narėms ir aktuali ICAO, kad ji galėtų stebėti, kaip valstybės narės laikosi Čikagos konvencijos ir tarptautinių standartų bei rekomenduojamos praktikos.

Valstybės narės naudojami ta informacija vykdydamos joms nustatytas pareigas pagal Čikagos konvencijos 38 straipsnį ir teikdamos informaciją ICAO pagal ICAO Visuotinės saugos priežiūros audito programą.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, atkreiptinas dėmesys, kad kiekvienas Europos Komisijos priimamas deleguotasis aktas, skirtas Reglamentui (ES) 2018/1139 įgyvendinti, yra susiejamas su susijusiais Čikagos konvencijos prieduose išdėstytais tarptautiniais standartais. Reglamento (ES) 2018/1139 1 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų tikslų siekiama, *inter alia*, rengiant, priimant ir vienodai taikant būtinus reikiamus aktus ir nacionalinėms kompetentingoms institucijoms ir EASA atitinkamose jų atsakomybės srityse vienodai įgyvendinant visus būtinus aktus. Agentūra nuo 2019 m. sausio 2 d. Aviacijos įstatymu yra valstybės narės (Lietuvos Respublikos) paskirta nacionaline kompetentinga institucija, turinčia būtinus įgaliojimus ir įpareigojimus vykdyti užduotis, susijusias su sertifikavimu, priežiūra ir vykdymo užtikrinimu pagal Reglamentą (ES) 2018/1139, juo remiantis priimtus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, taip pat 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos

dangaus sukūrimo pagrindą (Pagrindų reglamentas). Atsižvelgiant į FAA audito išvadas, kad esama formuluotė neatitinka Čikagos konvencijos prieduose nurodytų reikalavimų, Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punkto formuluote siekiama patikslinti vieną iš Agentūros, kaip nacionalinės kompetentingos institucijos, atliekamų funkcijų, kaip tai numatyta ICAO doc. 8335<sup>2</sup>. Šia nuostata nėra siekiama suteikti naujų įgaliojimų ar priskirti naujų funkcijų. Būtent, siekiant užtikrinti tinkamą Lietuvos Respublikos įsipareigojimų pagal ICAO dokumentus ir Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų taikymą, siūloma *patikslinti* Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą ir jį papildyti nuostata, kad Agentūra ne tik atlieka Europos Sąjungos reglamentuose numatytas atitinkamos institucijos / kompetentingos institucijos / nacionalinės priežiūros institucijos (toliau kartu – kompetentinga institucija) funkcijas, bet ir, atsižvelgdama ir tiesiogiai vykdydama šiame punkte nurodytų reglamentų nuostatas, nustato techninius reikalavimus ir administracines procedūras, būtinąs Čikagos konvencijos ir nurodytų Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų taikymui užtikrinti. Pažymėtina, kad šiuo patikslinimu nėra nustatomos naujos Agentūros funkcijos, o detaliau įvardijamos jau dabar Agentūros vykdomos funkcijos. Kaip pavyzdys:

- **Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011**: GEN skyrius: „Prašymas išduoti keleivių salono įgulos nario atestacijos pažymėjimą teikiamas kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu“; CC skyrius: „Kompetentinga institucija nustato keleivių salono įgulos narių atestacijos pažymėjimų išdavimo, įrašų saugojimo ir priežiūros <...> tvarką“; FCL.050 dalis: „Pilotas patikimai registruoja išsamią informaciją apie visus savo atliktus skrydžius; **registravimo formą ir būdą nustato kompetentinga institucija**.“

- **Reglamentas (ES) Nr. 923/2012**<sup>3</sup>: 2 priedėlis: „Visi nepilotuojamieji balionai, išskyrus lengvuosius balionus, naudojamus vien tik meteorologiniams tikslais pagal kompetentingos valdžios institucijos nustatytas sąlygas, negali būti naudojami virš kitos valstybės teritorijos be šios valstybės leidimo.“

- **Reglamentas (ES) Nr. 965/2012**<sup>4</sup>: II priedo ARO.GEN.120 dalis: „**Kompetentinga institucija sukuria sistemą**, pagal kurią galėtų nuolat vertinti, ar jos pačios, jos priežiūrinių organizacijų ir asmenų taikomos alternatyvios atitikties užtikrinimo priemonės atitinka Reglamentą (ES) 2018/1139 <...> įgyvendinimo aktus.“; II priedo ARO.GEN.200 dalis: „**Kompetentinga institucija sukuria ir priežiūri valdymo sistemą**, kurią sudaro bent: **Dokumentais patvirtinta politika ir procedūros, kuriomis apibūdinama jos organizacija, priemonės ir metodai**, kuriais užtikrinama atitiktis Reglamentui (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklėms. Procedūrų dokumentai atnaujinami ir jais remiamasi kaip pagrindiniais tos kompetentingos institucijos darbo dokumentais vykdant visas susijusias užduotis“; III priedo ORO.GEN.115 dalis: „Prašymas išduoti vežėjo pažymėjimą arba pakeisti esamą pažymėjimą pateikiamas **kompetentingos institucijos nustatyta forma ir būdu** atsižvelgiant į taikomus Reglamento (EB) Nr. 216/2008 ir jo įgyvendinimo taisyklių reikalavimus.“; III priedo ORO.GEN.130 dalis: „c) Visi pakeitimai, kuriems nereikia išankstinio patvirtinimo, atliekami ir apie juos pranešama kompetentingai institucijai, **kaip nustatyta kompetentingos institucijos pagal ARO.GEN.310 dalies c punktą patvirtintoje procedūroje**.“

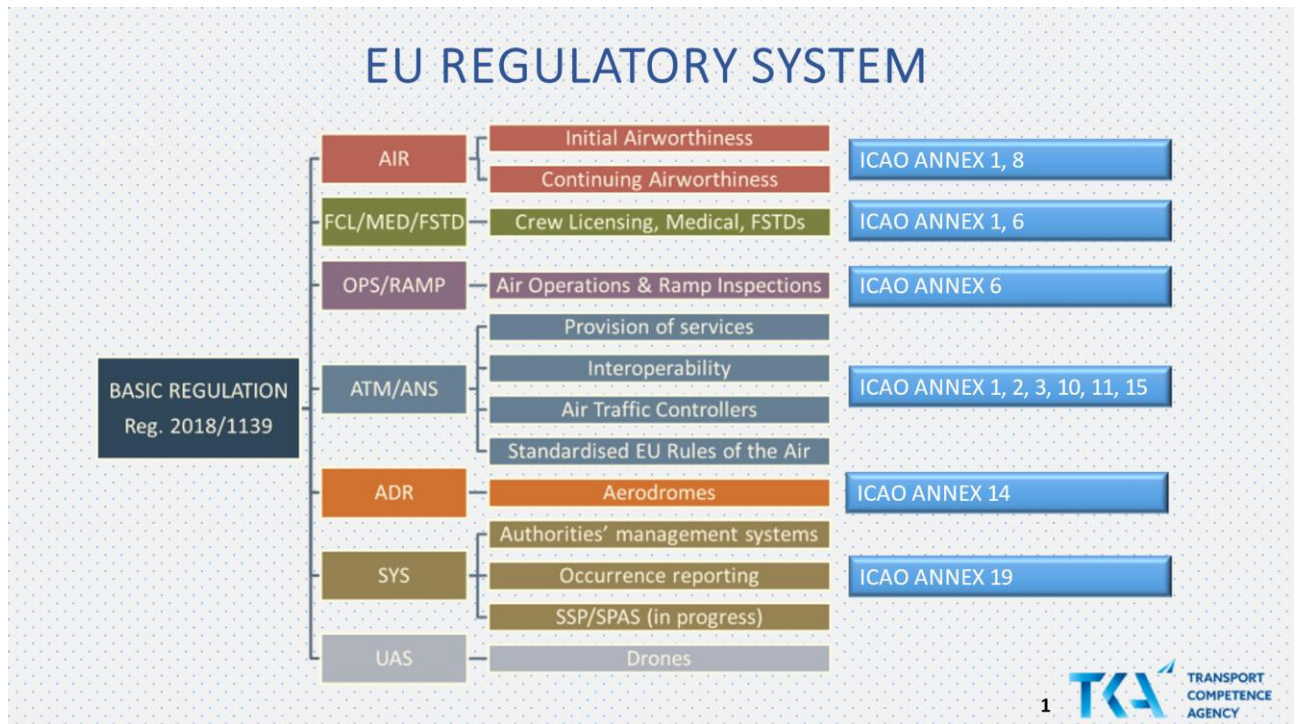
Analogiška situacija yra ir dėl Čikagos konvencijos priedų nuostatų taikymo. Pakartotinai atkreiptinas dėmesys, kad ES reglamentai yra paremti Čikagos konvencijos nuostatomis, o neatitikimai yra notifikuojami ICAO (nuostatų tarpusavio koreliacijos pavyzdys, kaip Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 koreliuoja su Čikagos konvencijos 1 ir 6 priedu ir Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 su Čikagos konvencijos 6 priedu, o Reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 su Čikagos konvencijos 1 ir 8 priedais, pateiktas 1 pav.)

<sup>2</sup> ICAO Doc 8335 *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*.

<sup>3</sup> 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010.

<sup>4</sup> 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros.

Pažymėtina, kad Agentūra, vykdydama šias funkcijas, laikosi nuostatos, kad esminės ūkinės veiklos sąlygas, draudimus ir ribojimus, darančius esminį poveikį ūkinei veiklai, vadovaujantis Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo praktika (pvz., 2006 m. gegužės 31 d. nutarimas byloje Nr. 42/03), galima nustatyti tik įstatymu, ir neviršija savo šiame įstatyme numatytų įgaliojimų.



1 pav. Čikagos konvencijos priedų ir Europos Sąjungos teisės aktų atitikties ir koreliacijos pavyzdys.

Papildomai atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo Nr. VIII-1234 pakeitimo įstatymo 2 straipsnio 10 dalis nustato, kad Vyriausybė, ministerijos ar savivaldybės institucijos peržiūri joms pavaldžioms ar atskaitingoms biudžetinėms įstaigoms, viešosioms įstaigoms, valstybės ar savivaldybės įmonėms iki šio įstatymo įsigaliojimo suteiktus viešojo administravimo įgaliojimus ir iki 2025 m. sausio 1 d. parengia reikiamų teisės aktų pakeitimus, kuriais iki šio įstatymo įsigaliojimo vykdyti viešojo administravimo įgaliojimai būtų perduoti laikantis šiame įstatyme nustatytos tvarkos ir reikalavimų. Atsižvelgdama į tai, Susisiekimo ministerija iki 2025 m. sausio 1 d. planuoja peržiūrėti Agentūrai suteiktus viešojo administravimo įgaliojimus.

Pagal Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalį atitinkamus reikalavimus eksperimentinės kategorijos orlaiviams tvirtina Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – LTSA), tačiau civilinės aviacijos valstybinę priežiūrą, atitinkamų pažymėjimų, patvirtinimų, leidimų ir aviacijos specialistų licencių, taip pat eksperimentinės kategorijos orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimą yra pavesta vykdyti Agentūrai. Aviacijos įstatymas neįpareigoja LTSA su civilinės aviacijos veikla susijusius teisės aktus suderinti su Agentūra. Atsižvelgiant į tai, kad eksperimentinės klasės orlaiviai dalyvauja bendrajame oro eisme, taip pat kiti Aviacijos įstatymu LTSA pavesti patvirtinti teisės aktai daro įtaką arba gali daryti įtaką skrydžių saugai bei Agentūros vykdomai veiklai, siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalį ir 5 straipsnio 2 dalies 3 punktą ir įpareigoti LTSA jos tvirtinamus teisės aktus derinti su Agentūra.

Siekiant teisinio aiškumo, siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 7 punktą ir nurodyti, kad Agentūra ne tik išduoda eksperimentinės kategorijos orlaiviams specialiuosius tinkamumo skraidyti pažymėjimus (toliau – STPS), bet ir pratęsia, sustabdo ir panaikina jų galiojimą. Šis patikslinimas atliekamas vadovaujantis tarptautine praktika (Čikagos konvencijos 8 priedu, ICAO Doc 9760 ir kt.) ir atsižvelgiant į taikomas sąlygas išduodant

tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimus pagal Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014, t. y. įvertinus galimą taikyti praktiką, kai tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą kompetentinga institucija išduoda atlikusi vertinimą ir remdamasi kartu su savininko paraiška atsiųsta eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektoriaus (toliau – inspektorius) išduota *rekomendacija*, kai rekomendacija grindžiama šio inspektoriaus atlikta tinkamumo skraidyti patikra. Atkreiptinas dėmesys, kad tarptautinėje praktikoje ir rekomendacijose inspektoriams yra suteikiama / siūloma suteikti teisę pateikti Agentūrai rekomendaciją išduoti orlaiviui STPS ar pratęsti jo galiojimo laiką. O Agentūra, kaip įgaliota institucija pagal orlaivio registracijos šalį, turi imtis veiksmų, kad netinkamos techninės būklės orlaivių STPS ar pasibaigusio galiojimo STPS būtų sustabdyti arba panaikinti.

Taip pat, įvertinus tai, kad Aviacijos įstatymas nenustato STPS pratęsimo, sustabdymo ir panaikinimo pagrindų, o nesant šių pagrindų įtvirtinimo negali būti pavedama Agentūrai atlikti šias užduotis, siūlome kartu tikslinti ir Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalį ir numatyti, kad LTSA nustato eksperimentinės kategorijos orlaivių STPS išdavimo kriterijus ir sąlygas.

Atlikdami savo funkciją prižiūrėti civilinės aviacijos veiklą Agentūros specialistai susiduria su administracinio nusižengimo požymių turinčiomis veikomis ir turi informaciją, kurios gali prireikti administracinio nusižengimo protokolui surašyti, tyrimui atlikti. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 589 straipsnio 63 punktu administracinius nusižengimus, susijusius su aviacijos veikla, tiria ir protokolus surašo LTSA. Siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalį ir papildyti ją 9 punktu, įpareigojančiu Agentūrą teikti LTSA informaciją apie nustatytas administracinio nusižengimo požymių turinčias veikas. Siekiant glaudesnio abipusio bendradarbiavimo ir stipresnio aviacijos saugos nusižengimų monitoringo, siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalį 9 punktu, kuriame būtų numatyta, kad LTSA informuotų Agentūrą apie priimtus sprendimus, susijusius su administracinių nuobaudų taikymu už civilinės aviacijos reikalavimų pažeidimus.

Pagal Aviacijos įstatymo 8 straipsnį konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas dydžius, vadovaudamasis Vyriausybės nustatyta metodika, tvirtina susisiekimo ministras. Atsižvelgiant į tai, kad Agentūros teikiamos paslaugos, patvirtinus naujus Europos Sąjungos teisės aktus, nuolat plečiasi ir dėl to prireikia dažnai peržiūrėti atlyginimo už teikiamas paslaugas dydžius, bei atsižvelgiant į naujausią gerąją praktiką, siūloma pakeisti 8 straipsnį – suteikti susisiekimo ministrui teisę įgalioti kitą instituciją, suderinus su susisiekimo ministru, tvirtinti konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas dydžius. Susisiekimo ministerija, įvertinusi teisės aktų nuostatas ir siekdama jų suderinamumo, papildomai siūlo suteikti susisiekimo ministrui teisę įgalioti ne tik instituciją, bet ir įstaigą, todėl atitinkamai papildomas Aviacijos įstatymo 8 straipsnis.

Taip atskyrus atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas nustatymo funkciją nuo politiką formuojančios institucijos veiklos, ši funkcija būtų patikėta institucijai, kuri nepriima su tam tikros srities transporto politikos įgyvendinimu susijusių sprendimų.

Taip pat siūloma patikslinti 8 straipsnio paskutinį sakinį – nustatyti, kad nuolaidos taikomos tik tais atvejais, jeigu Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija iš jai skirtų valstybės biudžeto asignavimų padengia skirtumą tarp paslaugų sąnaudų ir nustatytų nuolaidų.

Papildomai atkreiptinas dėmesys, kad Lietuvos Respublikos rinkliavų įstatymo 2 straipsnio 1 dalis įtvirtina sąvoką „valstybės rinkliava“, pagal kurią valstybės rinkliava laikoma privaloma įmoka už valstybės ir vietos savivaldos institucijų, įstaigų, tarnybų ar organizacijų, išskyrus teismus, teikiamas paslaugas, išskyrus specialiuose įstatymuose nustatytas paslaugas, už kurias šiuose įstatymuose nustatyta tvarka numatytas kitoks atlyginimas. Pažymėtina, kad atlyginimas už Agentūros teikiamas administracines paslaugas yra nustatytas specialiajame įstatyme – Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme. Taip pat atkreipiame dėmesį, kad Agentūra yra viešoji įstaiga. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos viešųjų įstaigų 10 straipsnio 1 dalies 3 punktu, viešosios įstaigos paslaugų, darbų bei produkcijos kainas ir tarifus ar jų nustatymo taisyklės nustato visuotinis dalininkų susirinkimas, t. y. Susisiekimo ministerija.

Vadovaujantis gerąją praktiką, kuri yra plačiai taikoma įvairiose veiklose, taip pat ir aviacijos sektoriuje, siūloma Agentūros sąnaudas skirstyti vadovaujantis veiklomis grįsto sąnaudų paskirstymo logika – Agentūros administruojamos programos bei teikiamos paslaugos sukuria

veiklų poreikį, o veiklų vykdymas reikalauja išteklių (sukuria sąnaudas). Remiantis šia nuostata, sąnaudos yra sugrupuojamos pagal vykdomas veiklas ir priskiriamos paslaugoms pagal tų paslaugų individualų veiklų panaudojimą. Tai apima absoliučiai visas įstaigos veiklas ir visas sąnaudų rūšis. Toks priskyrimas užtikrintų skaidrumą, aiškumą ir galimybę prognozuoti įstaigos veiklą bei jos tęstinumą.

Sąnaudų paskirstymo procesas remtųsi Agentūros strateginiame veiklos plane patvirtintais sąnaudų dydžiais ir priskirtų sąnaudas galutinėms organizacijos paslaugoms per tris etapus.

*Dėl Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 385, 386, 387, 393, 394, 395, 396 ir 443 straipsnių pakeitimo įstatymo projekto (toliau – įstatymo projektas Nr. 2)*

Reglamento (ES) 2018/1139 131 straipsnis nustato, kad „Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą ir juo remiantis priimtus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų tinkamai įgyvendinamos. **Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.**“ ANK 22 straipsnio 2 dalyje kaip viena iš administracinių nuobaudų paskirčių yra asmens atgrasymas nuo administracinių nusižengimų ar nusikalstamų veikų darymo. Šiuo metu galiojančio ANK numatytų baudų dydžiai už nusižengimus, padarytus civilinės aviacijos srityje, neatspindi neigiamų pasekmių, kurias gali sukelti pažeidimas, masto ir neatgraso asmenų nuo pažeidimo padarymo. Tai savo ataskaitoje pažymėjo ir Jungtinių Amerikos Valstijų federalinės aviacijos institucijos ekspertai Lietuvos Respublikoje atlikto audito išvadose, kuriose konstatuojama, kad ANK nustatytų baudų, susijusių su civiline aviacija, dydžiai (nuo 40 iki 1200 eurų) yra pernelyg maži, neatitinka nusižengimo masto ir nėra tinkama ir veiksminga paskata laikytis reikalavimų.

Šio audito metu daugiausia dėmesio buvo skirta Čikagos konvencijos, ICAO standartams, išdėstytiems 1 priede (Personalo licencijavimas), 6 priede (Orlaivių naudojimas) ir 8 priede (Orlaivių tinkamumas skraidyti). Auditorių vertinimu atgrasančių baudų dydis yra svarbus elementas svarstant galimybę suteikti teisę Lietuvos vežėjams vykdyti skrydžius į Jungtines Amerikos Valstijas.

Audito ataskaitoje pažymima, kad „Administracinių nusižengimų kodekse už nusižengimus, susijusius su Čikagos konvencijos 1, 6 ir 8 priedais, numatytos baudos nuo 40 iki 1 200 eurų. Tokios nedidelės baudos fiziniams asmenims ir juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims nėra tinkama ir veiksminga paskata laikytis reikalavimų. Pavyzdžiui, oro vežėjo pažymėjimų turėtojams skiriama didžiausia 1 200 Eur bauda gali būti neproporcinga pažeidimui ar nusižengimui ir nėra tinkama ir veiksminga paskata laikytis reikalavimų, ypač todėl, kad oro transporto bendrovei greičiausiai bus ekonomiškai naudingiau sumokėti baudą, nei nutraukti pakartotinius pažeidimus. Todėl Lietuvos taikoma piniginių nuobaudų sistema yra neveiksminga sprendžiant saugos problemas, jei licencijas turintys asmenys ir oro vežėjo pažymėjimo turėtojai per pagrįstą laikotarpį nepašalina trūkumų.“

Audito ataskaitoje taip pat pažymima, kad ANK 385–398 straipsniuose numatytos administracinių nusižengimų nuobaudos „nėra tinkama ir veiksminga paskata laikytis reikalavimų, ypač pasauliniams, tarptautiniams vežėjams“.

Pažymėtina, kad, atsižvelgiant į ANK numatytą administracinio nurodymo institutą, asmeniui skirtinos baudos būtų gerokai mažesnės (nuo 20 iki 600 eurų).

Teisės aktais, reglamentuojančiais aviacijos saugą ir saugumą, siekiama išvengti grėsmės, kurią aviacija gali kelti asmenų gyvybei, juridinių ir fizinių asmenų turtui, valstybės saugumui, aplinkai, užtikrinti keleivių teises ir pan. ANK nustatyti baudų dydžiai neskatina asmenų laikytis nustatytų reikalavimų. Prie šio aiškinamojo rašto pridedama Lietuvos ir kitų Europos Sąjungos valstybių narių nustatytų baudų dydžių lyginamoji lentelė.

Atkreiptinas dėmesys, kad vidutinė metinė infliacija Lietuvoje 2022 m. sudarė 20 proc., o 2023 m. liepos mėn. – 10,2 proc. Reaguojant į tai, 2022 m. nominalusis darbo užmokestis vidutiniškai kilo 14,6 proc., o per pastarąjį dešimtmetį minimalusis mėnesinis atlyginimas išaugo daugiau nei tris kartus: nuo 300 Eur 2015 m. iki 924 Eur (nuo 2024 m. sausio). Daugumos baudų už administracinius nusižengimus aviacijos srityje dydžiai nebuvo peržiūrėti kelis dešimtmečius, todėl



jie yra per maži ir neleidžia pasiekti administracinei nuobaudai keliamų tikslų šiandieninės situacijos ir tendencijų kontekste.

Projekte administracinių baudų dydžiai siūlomi atsižvelgiant į maksimalias ANK numatytų baudų ribas, į pažeidimo sunkumą bei galimą žalą, kuri gali būti padaroma atitinkamu nusižengimu, bei kitų Europos Sąjungos valstybių narių (ypač Latvijos, kurioje taip pat buvo atliktas analogiškas auditas) taikomus baudų dydžius.

### **1.3. Dėl ANK 385 straipsnio**

Nesilaikant aerodromų apsaugos zonoje nustatytų reikalavimų kyla didelis pavojus orlaivių skrydžiams, orlaiviams bei jų keleiviams. Transporto priemonių ir mašinų judėjimo aerodrome, darbų saugos taisyklių, aukštų statinių ženklavimo taisyklių nesilaikymas, klaidinančių žymėjimo ženklų statymas, objektų statyba ir rekonstravimas nesuderinus su kompetentingomis institucijomis, aerodromo ir oro eismo paslaugoms teikti naudojamų įrenginių, orlaivių ir kitos aviacijos įrangos gadinimas gali lemti orlaivių katastrofas ir didžiulius materialinius nuostolius ne tik aviacijos infrastruktūros objektams, bet ir oro vežėjams bei ant žemės esančiam turtui ir žmonėms. Straipsnyje numatytų baudų dydžiai nuo 14 eurų iki 650 eurų visiškai neatitinka galimų pasekmių masto bei materialinės žalos dydžio.

### **1.4. Dėl ANK 386 straipsnio**

Pažeidus pavojingųjų krovinių vežimo taisykles, į orlaivius gali būti pakraunami nedeklaruoti pavojingieji kroviniai, kurie gali sukelti labai didelę žalą / katastrofą (sprogimus, esminius orlaivio pažeidimus), dėl kurių gali nukentėti arba žūti keleiviai, be to, žala gali būti padaryta oro uosto infrastruktūrai, kitiems tretiesiems asmenims. Taikomos sankcijos turi būti proporcingos pažeidimo sunkumui.

Paskutinį kartą bauda už šį nusižengimą buvo pakeista 2000 metais. Nors baudos pastaraisiais metais nebuvo taikytos pagal ANK 386 straipsnį, minėtame straipsnyje numatytos baudos dydžiai yra per maži ir neleidžia pasiekti administracinei nuobaudai keliamų tikslų šiandieninės situacijos ir tendencijų kontekste.

### **1.5. Dėl ANK 387 straipsnio**

ANK 387 straipsnyje numatyta alternatyvi nuobauda įspėjimas neefektyvi ir neturi atgrasomojo poveikio. ANK 387 straipsnyje numatyta minimali baudos riba yra 40 eurų, kuri yra keturis kartus didesnė už ANK 25 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą minimalią apskritai už bet kokią administracinę nusižengimą skirtiną 10 eurų baudos ribą. Atsižvelgiant į tai, taip pat ir į tai, kad bauda asmeniui, padariusiam ANK 387 straipsnyje numatytą nusižengimą, gali būti skiriama tik tuomet, kai yra ANK 610 straipsnio 2 dalyje nurodytos sąlygos, o visais kitais atvejais skiriamas įspėjimas, siūlytina atsisakyti ANK 387 straipsnyje numatytos alternatyvios administracinės nuobaudos – įspėjimo, kaip neatitinkančios administracinės nuobaudos tikslų bei neatgrasančios nuo administracinio nusižengimo padarymo. Asmuo žino, kad parūkymas orlaivyje, agresyvus ginčas ar priekabiavimas prie įgulos narių ar kitų keleivių jam (be oficialaus valstybės vardu pareikšto poelgio pasmerkimo, t. y. įspėjimo) neužtrauks papildomų sankcijų.

Paskutinį kartą bauda už šį nusižengimą buvo didinta 2000 metais. ANK 387 straipsnyje numatytos baudos dydžiai yra per maži ir neleidžia pasiekti administracinei nuobaudai keliamų tikslų šiandieninės situacijos ir tendencijų kontekste.

Nepaklusnių keleivių skaičius nuolat auga, didėjantis nevaldomas keleivių elgesys kelia didelį susirūpinimą visai aviacijos bendruomenei. Daugeliu atvejų yra nesilaikoma įgulos narių nurodymų, tokių kaip nerūkyti, segėti saugos diržą, nevartoti įsinešto alkoholio (37 proc. visų atvejų). Nepaklusnių keleivių keliami incidentai turi tiesioginės įtakos tiek įgulos, tiek keleivių saugumui. Bet koks nepaklusnus ar trikdantis elgesys, susijęs su apsvaigimu, agresija ar kitais veiksniais, kelia neproporcingą riziką sklandžiam skrydžio vykdymui ir jo saugai. Neblaivus asmuo prireikus negalės laikytis saugos nurodymų, agresyvus elgesys atitraukia įgulos narių dėmesį nuo tiesioginių pareigų atlikimo, mažina jų gebėjimus veikti nelaimės atveju. Nepaklusnių keleivių klausimui ICAO priėmė 2022 m. rezoliuciją Nr. A41-4.

Administracinių nusižengimų registro duomenimis, pagal ANK 387 straipsnį 2019 metais fiksuoti 5 įvykiai, 2020 metais – 28, 2021 metais – 15, 2022 metais – 23, 2023 metais (rugsėjo 5 d. duomenimis) – 11.

ICAO pabrėžia, kad pažeidimai, padaryti orlaivyje, yra sunkesni, nei padaryti kitose vietose, kadangi jie atliekami uždaroje erdvėje ir gali turėti neigiamą poveikį orlaivių saugai. Ši specifikacija lemia didesnę orlaivyje padaromų pažeidimų pavojingumą. Taikomos sankcijos turi būti proporcingos pažeidimo sunkumui. Pripažįstama, kad neteisėtas įsikišimas (angl. *unlawful interference*) gali prasidėti kaip nepaklusnus ir trikdančias elgesys. Todėl tokio elgesio eskalavimo prevencija yra svarbus veiksnys siekiant išvengti rimtesnių grėsmių aviacijos saugai ir saugumui.

Nepaklusnių keleivių incidentai gali paveikti ir keleivių teises, pvz., keleiviai gali prarasti teisę į kompensaciją dėl maršruto nukreipimo į kitą tašką.

#### 1.6. Dėl ANK 393, 394 ir 395 straipsnių

Orlaivių naudojimo taisyklės nustato reikalavimus, kurių būtina laikytis siekiant užtikrinti orlaivių skrydžių ir ant žemės esančio turto bei žmonių saugą, viešąją tvarką bei saugumą. Jų nesilaikymas sudaro sąlygas orlaivio katastrofai ir su tuo susijusiai didžiulei žalai turtui bei žmonių sveikatai ir gyvybei. Šiuo metu nustatyti baudų dydžiai neskatina oro vežėjus laikytis nustatytų reikalavimų, nes dažnu atveju jiems materialiai yra naudingiau jų nesilaikyti. Pavyzdžiui, už reikalavimo oro vežėjui arba orlaivio naudotojui apdrausti civilinę atsakomybę už keleiviams, kroviniams ir tretiesiems asmenims padarytą žalą nesilaikymą fiziniai asmenys baudžiami nuo 150 eurų iki 300 eurų, o juridinių asmenų vadovai – nuo 300 eurų iki 850 eurų. Civilinės atsakomybės draudimas šiuo metu priklausomai nuo orlaivio tipo bei jo naudojimo siekia kelias dešimtis ar šimtus tūkstančių eurų. Toks baudos dydis visiškai neskatina oro vežėjų arba orlaivių naudotojų apdrausti civilinę atsakomybę ir nesudaro sąlygų tikslams, kurių siekiama nustatant nuobaudą, įvykdyti.

Vilniaus miesto savivaldybė, naudodama „DJI Aeroscope“ įrangą, rinko duomenis apie bepiločių orlaivių skrydžius Vilniuje. Agentūros darbuotojai, išanalizavę minėtus duomenis, nustatė, kad 2022 m. birželio mėnesį Vilniaus mieste užfiksuoti 3182 skrydžiai, iš kurių 780 atvejais viršytas leistinas maksimalus skrydžio aukštis valdomoje oro erdvėje. Tokie skrydžiai valdomoje oro erdvėje, kur yra tarptautinių oro uostų, kelia didžiausią riziką pilotuojamiems orlaiviams. LTSA per 2022 metus gavo 20 pranešimų apie galimus bepiločių orlaivių taisyklių pažeidimus (neįskaitant Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų pranešimų apie skrydžius pasienio zonoje). Atsižvelgiant į tai, kad per vieną mėnesį Vilniuje specialiaja įranga, kuri fiksuoja tik vieno gamintojo bepiločius orlaivius, buvo užfiksuota 780 galimų pažeidimų, ir įvertinus, kad tokie pažeidimai, tikėtina, yra daromi visoje Lietuvos oro erdvėje, palyginus galimų pažeidimų skaičių su nustatytais pažeidimais, galima daryti prielaidą, kad yra nubaudžiama mažiau nei 1 procentas visų galimų pažeidėjų. Tokia situacija yra todėl, kad yra menkas už viešąją tvarką atsakingų institucijų įsitraukimas įgyvendinant administracinių nusižengimų, padaromų su bepiločiais orlaiviais, prevenciją. ANK nustatytos sankcijos už bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių pažeidimus yra neadekvačiai mažos, jos neatgraso pažeidėjų nuo nusižengimų ir yra neproporcingos pažeidimais daromos žalos dydžiui. Atsižvelgiant į surinktą informaciją apie ES valstybėse nustatytas sankcijas už bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių pažeidimus, Lietuvoje nustatytos sankcijos yra vienos mažiausių. Pažymėtina, kad tam tikro pobūdžio skrydžių bepiločiais orlaiviais **leidimo kaina yra 4 kartus didesnė už baudą**, skiriamą už skrydį neturint minėto leidimo (kai nusižengimas yra padarytas pirmą kartą), todėl būtina koreguoti ANK 393 straipsnyje numatytą baudų už bepiločių orlaivių pažeidimus dydžius. Susidaro situacijos, kai bepiločio orlaivio naudotojui yra paprasčiau ir pigiau vykdyti skrydį neturint pažymėjimo ir susimokėti 4 kartus mažesnę baudą, nei siekti gauti pažymėjimą. Specialiosios kategorijos skrydžiai yra sudėtingo pobūdžio skrydžiai, norint gauti tokį leidimą reikia atlikti daugybę procedūrų, tokių kaip parengti skrydžių vykdymo operacijų vadovą (angl. *Concept of operations*), parengti avarinio reagavimo planą (angl. *Emergency response plan*) ir kt., kartu kompetentingai pasiręsti tokiems skrydžiams. Stebima daug skrydžių virš žmonių minios, aukščiau nei leistinas maksimalus aukštis, skrydžių už matomumo zonos ribų (angl. BVLOS – *beyond visual line of sight*) ir kitų skrydžių, kurie yra vykdomi neturint tam reikalingo specialiosios kategorijos leidimo, tai yra tinkamai jiems nepasiruošus ir tuo sukeliant galimą pavojų žmonių sveikatai ir gyvybei bei galimą žalą pavojų turtui.



Lyginant su kitomis ES narėmis, Lietuvoje baudos už bepiločių orlaivių skrydžių pažeidimus yra vienos mažiausių (baudų analizė yra pateikiama lentelėje).

Remiantis Agentūros ir Vilniaus savivaldybės turimais duomenimis, šiuo metu Lietuvoje skaičiuojama per 4300 bepiločių orlaivių naudotojų (didžioji jų dalis – Vilniaus regione). Manoma, kad panaši dalis bepiločių orlaivių Lietuvoje yra be naudotojo registracijos. Dažnai užfiksuojami pažeidimai, kai naudojamas bepilotis orlaivis be naudotojo registracijos. Pažymėtina, kad bepiločių orlaivių naudojimo kontrolė yra sudėtinga, o jų naudojimo pažeidimų išaiškinimas dažnai yra negalimas, kai bepiločio orlaivio naudotojas yra neįsiregistravęs ir nėra sulaikomas, todėl pažeidėjai lieka nenubausti. Todėl įstatymo projektu Nr. 2 siūloma papildyti ANK 393 straipsnį 13 dalimi ir numatyti už bepiločių orlaivių sistemų (toliau – UAS) naudotojų ir sertifikuotų UAS registracijos taisyklių, nustatytų Reglamento (ES) 2019/947 14 straipsnyje, pažeidimą baudą nuo 100 iki 300 eurų.

Nuo 2023 m. gegužės 26 d. įsigaliojus LTSA direktoriaus įsakymui Nr. 2BE-131 buvo įtvirtintos 4 skirtingos geografinės zonų rūšys, kuriose bepiločių orlaivių skrydžiai gali būti uždrausti arba gali būti leista juos vykdyti įgyvendinus tam tikras sąlygas ar vadovaujantis tam tikrais apribojimais. Todėl yra būtina ANK nustatyti atsakomybę už tų bepiločių orlaivių naudojimo sąlygų geografinėse zonose galimus pažeidimus. Geografinės zonos nustatomos siekiant pašalinti dėl bepiločio orlaivio naudojimo geografinėje zonoje kylančią riziką saugai, privatumui, asmens duomenų apsaugai, saugumui arba aplinkai. Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma papildyti ANK 393 straipsnį 14 dalimi ir numatyti už UAS **naudojimo sąlygų geografinėse zonose pažeidimą baudą nuo 400 iki 800 eurų**. Siūlomas baudos dydis yra atgrasantis ir proporcingas galimai žalai, kuri būtų padaroma geografinės zonos valdytojai.

Taip pat tikslinga didinti baudas ir už pakartotinius pažeidimus, numatytus ANK 393 straipsnio 8 ir 9 dalyse. Taip pat atsižvelgdami į tai, kad už ANK 393 straipsnio 9 dalyje numatytus pažeidimus yra taikoma šioje dalyje nustatyta bauda, siūlome nuostatą dėl bepiločio orlaivio konfiskavimo iš šio straipsnio 13 dalies perkelti į 9 dalį.

Pažymėtina, kad net ir padidinus baudų dydžius Lietuvoje baudos už minėtus pažeidimus būtų vienos mažiausių, lyginant su kitose ES valstybėse nustatytais baudomis.

#### **1.7. Dėl ANK 394 straipsnio**

Skrydžių taisyklės yra nustatytos 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010. Siūloma patikslinti 394 straipsnio 7 dalį ir pateikti nuorodą į minėtą reglamentą.

#### **1.8. Dėl ANK 396 straipsnio**

Reikalavimas pranešti kompetentingai institucijai apie įvykusią civilinės aviacijos avariją, pavojingą incidentą ar kitą aviacijos įvykį yra svarbus siekiant užtikrinti skrydžių saugą. Gavusi tokią pranešimą, kompetentinga institucija nustato avarijos ar incidento priežastis ir parengia privalomas rekomendacijas kitiems orlaivių naudotojams. Nepranešimas sudaro sąlygas galimoms kitų orlaivių avarijoms arba incidentams, todėl sankcijos sugriežtinimas sudarys sąlygas geresnei avarijų bei incidentų prevencijai. Šiuo metu nustatytas baudos dydis neatitinka žalos, kuri gali būti padaroma šiais veiksmais, dydžio.

#### **1.9. Dėl ANK 443 straipsnio**

Dėl neveiksmingų poveikio priemonių taikymo vykdant aviacijos saugumo kokybės kontrolę trūkumų taisymo procesas tampa ilgas ir neveiksmingas. Europos Komisija, 2017 m. vykdydama nacionalinę aviacijos saugumo kokybės kontrolę atliekančios institucijos auditą, konstatavo, kad trūkumų taisymo procesas yra pernelyg ilgas, ir identifikavo tai kaip trūkumą Lietuvai. Net ir paskyrus šiuo metu ANK numatytą sankciją, subjektai ne visais atvejais tinkamai ištaiso trūkumus. Tokiais atvejais, vadovaujantis Nacionaline civilinės aviacijos kokybės kontrolės programoje numatyta poveikio priemonių sistema, pritaikius ANK numatytas sankcijas, kitos, dar griežtesnės poveikio priemonės, kurių galėtų imtis Agentūra, yra veiklą ribojančios sankcijos (skrydžių ribojimas, oro vežėjo pažymėjimo galiojimo sustabdymas ar panaikinimas, reguliuojamo

subjekto statuso panaikinimas ir pan.). Tačiau šios priemonės yra labai rimto pobūdžio, galinčios sukelti sunkių padarinių įmonės veiklos tęstinumo atžvilgiu, todėl jų turėtų būti imamasi tik išskirtiniais atvejais ir esant didelei grėsmės tikimybei. Taigi, susidaro situacija, kada kokybės kontrolę atliekanti institucija nuo tam tikro momento (t. y. po to, kai jau buvo pritaikytos ANK sankcijos) toliau neturi galimybės taikyti pakankamai veiksmingas priemones, kurios drauge būtų ir proporcingos atsižvelgiant į esamą situaciją.

Vertinant įgyvendinimo priemonių laipsniško principo kontekste, kai administracinių baudų taikymas yra viena iš griežčiausių priemonių, šiuo metu esamas administracinių baudų taikymo lygmuo yra neveiksmingas ir nepakankamai proporcingas.

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

Įstatymo projektą Nr. 1 ir įstatymo projektą Nr. 2 (toliau kartu – įstatymų projektai) parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupė (l. e. Kelių ir oro transporto politikos grupės vadovo pareigas Dmitrijus Bialas, tel. +370 659 17 473, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt), tiesioginė rengėja – šios grupės patarėja Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. +370 672 38 737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt).

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

*Dėl įstatymo projekto Nr. 1*

### **3.1. Dėl Aviacijos įstatymo taikymo**

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad aviacijos veikla Lietuvos Respublikos teritorijoje, kurią sudaro žemės gelmės, vidaus vandenys, teritoriniai vandenys ir oro erdvė virš jų, galima tik vadovaujantis šiame įstatyme ir kituose teisės aktuose, susijusiuose su aviacijos veikla, nustatytais sąlygomis.

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad šis įstatymas ir kiti teisės aktai, susiję su aviacijos veikla, taikomi ir už Lietuvos Respublikos teritorijos ribų esantiems Lietuvos Respublikoje registruotiems orlaiviams, jeigu jie neprieštarauja tos valstybės, kurios teritorijoje yra šie orlaiviai, teisės aktams.

Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad užsienio valstybių teisės aktai taikomi šių valstybių orlaiviams, esantiems Lietuvos Respublikos teritorijoje, jeigu jie neprieštarauja šiam įstatymui ir kitiems Lietuvos Respublikos teisės aktams, susijusiems su aviacijos veikla.

### **3.2. Dėl valstybinio valdymo institucijų įgaliojimų**

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nenumatyta, kad Agentūra nustato techninius reikalavimus ir administracines procedūras, reikalingas Čikagos konvencijos ir Europos Sąjungos teisės aktų nuostatomis užtikrinti ir taikyti.

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalis, 5 straipsnio 2 dalies 3 punktas neįpareigoja LTSA jos tvirtinamus teisės aktus suderinti su Agentūra.

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nenumatyta, kad Agentūra teikia LTSA informaciją apie nustatytas administracinio nusižengimo požymių turinčias veikas.

Taip pat šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra numatyta, kad LTSA informuotų Agentūrą apie priimtus sprendimus, susijusius su administracinių nuobaudų už civilinės aviacijos reikalavimų pažeidimus taikymu.

Šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra numatyta, kokia institucija pratęsia, sustabdo išduotus eksperimentinės kategorijos orlaiviams specialiuosius tinkamumo skraidyti pažymėjimus ar panaikina jų galiojimą.

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 8 straipsnis numato, kad konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas dydžius, vadovaudamasis Vyriausybės nustatyta metodika, tvirtina susisiekimo ministras.

*Dėl įstatymo projekto Nr. 2*

Šiuo metu ANK nustatyti baudų už civilinės aviacijos reikalavimų nesilaikymą dydžiai yra nuo 40 iki 1200 eurų.

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

*Dėl įstatymo projekto Nr. 1*

##### **4.1. Dėl Aviacijos įstatymo taikymo**

Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 3 straipsnį ir tiksliau apibrėžti Aviacijos įstatymo ir kitų teisės aktų taikymo už Lietuvos Respublikos ribų esantiems Lietuvos Respublikoje registruotiems orlaiviams.

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui bus patikslintos atitinkamų Lietuvos Respublikos teisės aktų taikymo ribos.

##### **4.2. Dėl valstybinio valdymo institucijų įgaliojimų**

Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalį ir 5 straipsnio 2 dalies 3 punktą ir numatyti LTSA tvirtinamų teisės aktų derinimą su Agentūra

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui bus pasiektas aukštesnis civilinės aviacijos saugos lygis bei LTSA ir Agentūros bendradarbiavimas užtikrinant civilinės aviacijos saugą ir saugumą.

Taip pat įstatymo projektu Nr. 1 siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą ir numatyti, kad Agentūra, kaip atliekanti šiame punkte nurodytų Europos Sąjungos reglamentų kompetentingos institucijos funkcijas, nustato techninius reikalavimus ir administracines procedūras, kurių reikia Čikagos konvencijos ir Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų taikymui užtikrinti. Taip pat papildyti šio straipsnio 3 dalį 9 punktu ir įpareigoti Agentūrą teikti LTSA informaciją apie nustatytą administracinio nusižengimo požymių turinčią veiką. Be to, papildyti Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalį 9 punktu – numatyti, kad LTSA teiktų Agentūrai informaciją apie priimtus sprendimus, susijusius su administracinių nuobaudų už civilinės aviacijos reikalavimų pažeidimus taikymu.

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui bus užtikrintas tinkamas ICAO dokumentų ir Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų taikymas, sudaryta galimybė Agentūrai operatyviai ir efektyviai reaguoti į pokyčius civilinėje aviacijoje.

Įstatymo projektu Nr. 1 siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 7 punktą ir nurodyti, kad Agentūra ne tik išduoda eksperimentinės kategorijos orlaiviams specialiuosius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, bet ir pratęsia, sustabdo ir panaikina jų galiojimą.

Šiuo siūlomu teisiniu reguliavimu siekiama teisinio aiškumo išduodant eksperimentinės kategorijos orlaiviams specialiuosius tinkamumo skraidyti pažymėjimus.

Taip pat įstatymo projektu Nr. 1 siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 8 straipsnį ir suteikti susisiekimo ministro įgaliotai institucijai ar įstaigai, suderinus su susisiekimo ministru, nustatyti konkrečius atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas dydžius.

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui bus galima užtikrinti reagavimą tinkamu laiku į pasikeitusią ekonominę situaciją ir greičiau patvirtinti reikalingus konkrečių atlyginimo už Agentūros teikiamas paslaugas dydžius arba jų pakeitimus.

*Dėl įstatymo projekto Nr. 2*

Įstatymo projektu Nr. 2 siūloma pakelti baudų, susijusių su nusižengimais aviacijos sektoriuje, dydžius atsižvelgiant į maksimalias ANK nustatytas baudų ribas, į įvykdyto nusižengimo sunkumą bei galimą žalą ir mastą, kitų Europos Sąjungos valstybių narių už analogiškus nusižengimus taikomus baudų dydžius, taip pat įvertinant nusižengimo keliamą pavojų. Baudų dydžių analizė pateikiama Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse ir kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse nustatytų baudų lyginamojoje lentelėje (pridedama). Taip pat pateikiama esamų ir siūlomų administracinių baudų dydžių pokyčių dinamika (lentelė pridedama).

Pritarus siūlomam teisiniam reguliavimui padidės galimybės užtikrinti aviacijos saugą ir saugumą nuo keliamų grėsmių, bus efektyviau užtikrinamas Reglamento (ES) 2018/1139 131 straipsnio nuostatų taikymas. Taip pat baudos būtų atgrasančios ir proporcingos pažeidimais daromos žalos dydžiui.

Atsižvelgiant į tai, kad įstatymo projektu Nr. 2 didinami baudų dydžiai, ir tai, kad būtų suteiktas bent minimalus pereinamasis laikotarpis, siūloma, kad šis įstatymo projektas įsigaliotų 2023 m. gruodžio 1 d.

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

Priėmus įstatymus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

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

Įtaka kriminogeninei situacijai ir korupcijai nenumatoma.

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

Įstatymų nuostatų įgyvendinimas verslo sąlygoms ir jo plėtrai įtakos neturės. Tačiau įstatymų projektų nuostatų įgyvendinimas daro tiesioginę įtaką Lietuvos Respublikos oro bendrovių galimybėms vykdyti oro susisiekimą į Jungtines Amerikos Valstijas.

**8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams**

Įstatymų projektų nuostatų strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

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

Priėmus įstatymus, kitų įstatymų priimti, pakeisti ar pripažinti netekusiais galios nereikės.

**10. 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 įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų. Įstatymų projektuose naujų sąvokų ir jas įvardijančių terminų nebuvo.

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

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

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

Priėmus įstatymo projektą Nr. 1 reikės:

1) pakeisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018 m. gruodžio 19 d. nutarimą Nr. 1315 „Dėl atlyginimo už viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros teikiamas administracines paslaugas dydžio nustatymo (apskaičiavimo) metodikos patvirtinimo“;

2) priimti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymą „Dėl įgaliojimų suteikimo“.

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

Įstatymams įgyvendinti papildomų valstybės lėšų nereikės.

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

Vertinimų ir išvadų negauta.

**15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis**

Reikšminiai žodžiai yra „oro transportas“, „oro eismas“, „civilinė aviacija“, „administracinis kodeksas“, „administracinė atsakomybė“, „administracinis nusižengimas“, „administracinis nurodymas“, „protokolo surašymas“, „orlaivis“.

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

*Dėl įstatymo projekto Nr. 1*

Nėra.

*Dėl įstatymo projekto Nr. 2*

Nėra.

**Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse ir kitose Europos Sąjungos valstybėse narėse nustatytų baudų lyginamoji lentelė**

<b>Pažeidimo tipas</b>	<b>Baudos dydis Lietuvoje</b>	<b>Baudos dydis Latvijoje</b>	<b>Baudos dydis Estijoje</b>	<b>Baudos dydis Belgijoje</b>	<b>Baudos dydis Kroatijoje</b>	<b>Baudos dydis Slovakijoje</b>	<b>Baudos dydis Prancūzijoje</b>	<b>EASA taikomos baudos</b>
Nesankcionuotas įvažiavimas arba įėjimas į oro uostą arba kitų aviacijos įmonių riboto patekimo plotus (zonas) ir buvimas juose, važiavimas arbaėjimas aerodromu pažeidžiant transporto priemonių ir mašinų judėjimo aerodrome ir darbų saugos taisykles	užtraukia baudą nuo 14 iki 30 eurų			užtraukia baudą nuo 80 iki 200 eurų	užtraukia baudą nuo 2 600 iki 13 000 eurų		Baudos dydis priklauso nuo pastebėtų pažeidimų rūšies ir sunkumo bei galbūt iš jų gaunamos naudos. Ši suma už pastebėtą pažeidimą negali viršyti 1 500 eurų fiziniam asmeniui ir 7 500 eurų juridiniam asmeniui	Bauda, neviršijanti 4 % pažymėjimo turėtojo praėjusių finansinių metų metinių pajamų arba apyvartos
Pavojingųjų medžiagų ar gaminių vežimo orlaiviais taisyklių pažeidimas	užtraukia baudą asmenims nuo 30 iki 50 eurų ir juridinių asmenų vadovams ar kitiems atsakingiems asmenims – nuo 90 iki 170 eurų	užtraukia baudą nuo 1 500 iki 3 000 eurų						
Laivo vado teisėtų nurodymų	užtraukia baudą nuo 40 iki 90		užtraukia baudą iki	užtraukia baudą nuo	užtraukia baudą nuo			



<b>Pažeidimo tipas</b>	<b>Baudos dydis Lietuvoje</b>	<b>Baudos dydis Latvijoje</b>	<b>Baudos dydis Estijoje</b>	<b>Baudos dydis Belgijoje</b>	<b>Baudos dydis Kroatijoje</b>	<b>Baudos dydis Slovakijoje</b>	<b>Baudos dydis Prancūzijoje</b>	<b>EASA taikomos baudos</b>
nevykdymas orlaivyje	eurų		200 eurų	26 iki 1 000 eurų	650 iki 1 950 eurų			
Įrašų, žinant, kad jie melagingi, įrašymas orlaivio techninės priežiūros ir skrydžio dokumentuose arba reikiamų įrašų neįrašymas, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme nurodytų privalomų dokumentų nebuvimas orlaivyje skrydžio metu	užtraukia baudą nuo 40 iki 90 eurų			užtraukia baudą nuo 80 iki 200 eurų	užtraukia baudą nuo 2 600 iki 13 000 eurų	užtraukia baudą iki 3 300 eurų		
Orlaivio įgulos nario skrydis be galiojančios reikiamos civilinės aviacijos specialisto licencijos, orlaivio techninės priežiūros ir remonto darbų atlikimas neturint galiojančios reikiamos civilinės aviacijos specialisto licencijos, orlaivio	užtraukia baudą nuo 150 iki 300 eurų	užtraukia baudą nuo 150 iki 20 000 eurų	užtraukia baudą iki 1 200 eurų	užtraukia baudą nuo 200 iki 8 000 eurų	užtraukia baudą nuo 2 600 iki 13 000 eurų	užtraukia baudą iki 33 190 eurų		

<b>Pažeidimo tipas</b>	<b>Baudos dydis Lietuvoje</b>	<b>Baudos dydis Latvijoje</b>	<b>Baudos dydis Estijoje</b>	<b>Baudos dydis Belgijoje</b>	<b>Baudos dydis Kroatijoje</b>	<b>Baudos dydis Slovakijoje</b>	<b>Baudos dydis Prancūzijoje</b>	<b>EASA taikomos baudos</b>
techninės priežiūros taisyklių pažeidimas arba skrydžių saugos taisyklių pažeidimas								
Nustatyta tvarka nejregistruoto orlaivio, orlaivio be atpažinimo ženklų arba su padirbtais atpažinimo ženklais naudojimas, galiojančio tinkamumo skraidyti pažymėjimo neturinčio orlaivio skrydžiai (išskyrus nustatyta tvarka bandomuosius skrydžius atliekančius orlaivius), orlaivio, žinant, kad jis neatitinka tinkamumo skraidyti reikalavimų, naudojimas	užtraukia baudą nuo 300 iki 450 eurų			užtraukia baudą nuo 200 iki 8 000 eurų	užtraukia baudą nuo 2 600 iki 13 000 eurų			
Akrobatinių skrydžių taisyklių pažeidimas	užtraukia baudą nuo 60 iki 120 eurų			užtraukia baudą nuo 800 iki 40 000 eurų				

<b>Pažeidimo tipas</b>	<b>Baudos dydis Lietuvoje</b>	<b>Baudos dydis Latvijoje</b>	<b>Baudos dydis Estijoje</b>	<b>Baudos dydis Belgijoje</b>	<b>Baudos dydis Kroatijoje</b>	<b>Baudos dydis Slovakijoje</b>	<b>Baudos dydis Prancūzijoje</b>	<b>EASA taikomos baudos</b>
Skrydžių taisyklių pažeidimas	užtraukia baudą nuo 300 iki 550 eurų		užtraukia baudą iki 800 eurų					
Bendrųjų oro eismo srutų valdymo taisyklių pažeidimas	užtraukia baudą nuo 300 iki 850 eurų	užtraukia baudą nuo 1 000 iki 240 000 eurų			užtraukia baudą nuo 2 600 iki 13 000 eurų			
Nepranešimas kompetentingai institucijai apie įvykusią civilinės aviacijos avariją, pavojingą incidentą ar kitą aviacijos įvykį, apie kurį privaloma pranešti	užtraukia baudą nuo 150 iki 300 eurų		užtraukia baudą iki 1 200 eurų					
Aerodromo, jo statinių ir oro eismo paslaugoms teikti naudojamų įrenginių naudojimo ir priežiūros taisyklių pažeidimas	užtraukia baudą nuo 150 iki 300 eurų		užtraukia baudą iki 1 200 eurų					

**Baudų dydžių užsienio šalyse už aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimus lentelė**

<b>ŠALIS</b>	<b>BAUDOS DYDIS</b>
--------------	---------------------

Austrija	Iki 50 000 Eur (juridiniams asmenims)
Kipras	Iki 8 000 Eur ar iki 10 % metinės apyvartos (fiziniams ar juridiniams asmenims)
Suomija	Nuo 850 iki 850 000 Eur
Prancūzija	Nuo 150 iki 750 Eur (fiziniams asmenims), už pakartotinį pažeidimą per 1 metus bauda dvigubinama. Pilotui už sunkų pažeidimą – 75 000 Eur Juridiniams asmenims nuo 1500 iki 7500 Eur (už pakartotinį pažeidimą per 1 metus bauda dvigubinama). Už sunkų pažeidimą – 75 000 Eur
Vokietija	Fiziniams ir juridiniams asmenims nuo 10 000 iki 30 000 Eur
Italija	Iki 100 000 Eur
Liuksemburgas	Nuo 251 iki 15 000 Eur (fiziniams ir juridiniams asmenims). Už pakartotinį pažeidimą – bauda dvigubinama.
Malta	Nuo 250 iki 1000 Eur
Lenkija	Nuo 10 000 iki 50 000 Eur
Ispanija	Nuo 60 iki 225 000 Eur (fiziniams asmenims), juridiniams asmenims nuo 4500 iki 4 500 000 Eur
Šveicarija	Iki 20 000 Eur (už sunkius pažeidimus – iki 40 000 Eur) fiziniams ir juridiniams asmenims
Graikija	Nuo 100 iki 50 000 Eur (fiziniams ir juridiniams asmenims)

**Baudų dydžių pokyčių lentelė**

<b>Pažeidimas</b>	<b>Dabartinė bauda</b>	<b>Siūloma bauda</b>
Nesankcionuotas įvažiavimas arba įėjimas į oro uostą arba kitų aviacijos įmonių riboto patekimo plotus (zonas) ir buvimas juose, važiavimas arbaėjimas aerodromu pažeidžiant transporto priemonių ir mašinų judėjimo aerodrome ir darbų saugos taisykles	14–30 Eur	150–320 Eur
Aukštų statinių ženklinimo taisyklių pažeidimas	Fiziniai 150–230 Eur Juridinių vadovai 230–400 Eur	Fiziniai 1600–2500 Eur Juridinių vadovai 2500–4600 Eur
Į aerodromams atpažinti naudojamus žymėjimo ženklus panašių ženklų statymas aerodromo apsaugos zonoje	Fiziniai 140–300 Eur Juridinių vadovai 300–450 Eur	Fiziniai 1500–3700 Eur Juridinių vadovai 3200–4800 Eur
Objektų statyba, rekonstravimas ir įrengimas aerodromų apsaugos zonose nesuderinus su Transporto kompetencijų agentūra ir (ar) su Lietuvos kariuomenės vadu (karinių aerodromų apsaugos zonose), objektų statybos, rekonstravimo ir įrengimo darbai radiolokatorių apsaugos zonoje nesuderinus su Transporto kompetencijų agentūra, Valstybės sienos apsaugos tarnyba prie Vidaus reikalų ministerijos ir (ar) su kariuomenės vadu	Fiziniai 140–300 Eur Juridinių vadovai 300–450 Eur	Fiziniai 1500–3700 Eur Juridinių vadovai 3200–4800 Eur
Aerodromo ir oro eismo paslaugoms teikti naudojamų įrenginių, orlaivių ir kitos aviacijos įrangos gadinimas	300–560 Eur	3200–6000 Eur
Pavojingųjų medžiagų ar gaminių vežimo orlaiviais taisyklių pažeidimas	Fiziniai 30–50 Eur Juridinių vadovai 90–170 Eur	Fiziniai 1100–1800 Eur Juridinių vadovai 3300–6000 Eur
Draudžiamų orlaiviais vežti pavojingųjų medžiagų ar gaminių vežimas	Fiziniai 30–50 Eur Juridinių vadovai 90–170 Eur	Fiziniai 1100–1800 Eur Juridinių vadovai 3300–6000 Eur
Laivo vado teisėtų nurodymų nevykdymas orlaivyje	40–90 Eur	400–900 Eur
Įrašų, žinant, kad jie melagingi, įrašymas orlaivio techninės priežiūros ir skrydžio dokumentuose arba reikiamų įrašų neįrašymas, 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, nurodytų privalomų dokumentų nebuvimas orlaivyje skrydžio metu	40–90 Eur	400–900 Eur
Bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių, nustatytų 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių	100–300 Eur	100–300 Eur

naudojimo taisyklių ir tvarkos, pažeidimas, išskyrus šio straipsnio 3 dalyje nurodytus pažeidimus		
Bepiločių orlaivių skrydžių vykdymas virš karinių teritorijų arba nustatytu atstumu iki jų, arba draudžiamoje, ribojamoje ir pasienio zonos oro erdvėje, neturint tam teisės	200–400 Eur	200–400 Eur
Orlaivio įgulos nario skrydis be galiojančios reikiamos civilinės aviacijos specialisto licencijos, orlaivio techninės priežiūros ir remonto darbų atlikimas neturint galiojančios reikiamos civilinės aviacijos specialisto licencijos, orlaivio techninės priežiūros taisyklių pažeidimas arba skrydžių saugos taisyklių pažeidimas	150–300 Eur	1500–3000 Eur
Teisės aktuose oro vežėjams ir orlaivių naudotojams nustatytų reikalavimų apdrausti civilinę atsakomybę už keleiviams, bagažui, kroviniams ir tretiesiems asmenims padarytą žalą, antžeminių paslaugų teikėjams ir antžeminių paslaugų savateikiams nustatytų reikalavimų apdrausti savo civilinę atsakomybę už žalą, padarytą vykdant visų rūšių veiklą tarptautiniame oro uoste, nesilaikymas	Fiziniai 150–300 Eur Juridinių vadovai 300–850 Eur	Fiziniai 750–1500 Eur Juridinių vadovai 1500–4250 Eur
Nustatyta tvarka neįregistruoto orlaivio, orlaivio be atpažinimo ženklų arba su padirbtais atpažinimo ženklais naudojimas, galiojančio tinkamumo skraidyti pažymėjimo neturinčio orlaivio skrydžiai (išskyrus nustatyta tvarka bandomuosius skrydžius atliekančius orlaivius), orlaivio, žinant, kad jis neatitinka tinkamumo skraidyti reikalavimų, naudojimas	300–450 Eur	1500–4250 Eur
Eksperimentinės kategorijos lėktuvų ir sraigtasparnių naudojimo skrydžiams reikalavimų pažeidimas	300–500 Eur	600–1000 Eur
Reglamente (ES) Nr. 1178/2011, Reglamente (ES) Nr. 1321/2014, Reglamente (ES) 2015/340 ir Reglamente (ES) 2018/1139 nurodytų civilinės aviacijos specialistų tiesioginių pareigų atlikimas, kai tai daro neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų civilinės aviacijos specialistas, arba pavojingą incidentą sukėlęs skrydžių saugos taisyklių pažeidimas	600–850 Eur	3000–4250 Eur
Pakartotinis Reglamente (ES) Nr. 1178/2011, Reglamente (ES) Nr. 1321/2014, Reglamente (ES) 2015/340 ir Reglamente (ES) 2018/1139 nurodytų civilinės aviacijos specialistų tiesioginių pareigų atlikimas, kai tai daro neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių	850–1200 Eur	4250–6000 Eur



ar kitų psichiką veikiančių medžiagų civilinės aviacijos specialistas		
Akrobatinių skrydžių taisyklių pažeidimas	60–120 Eur	300–600 Eur
Šuolių su parašiuotais taisyklių pažeidimas	60–120 Eur	300–600 Eur
Oro eismo paslaugų teikimas neturint skrydžių vadovo licencijos	150–300 Eur	1500–3000 Eur
Skrydžių vadovų teisėtų nurodymų nevykdymas	150–300 Eur	1500–4250 Eur
Tiesioginę grėsmę skrydžio saugai sukėlęs klaidingos informacijos pateikimas orlaivio įgulai ir (ar) skrydžių vadovui	150–300 Eur	1500–4250 Eur
Parodomųjų renginių ir aviacijos sporto varžybų rengimo taisyklių pažeidimas	150–300 Eur	700–1500 Eur
Skrydžių taisyklių pažeidimas	300–550 Eur	1500–2750 Eur
Orlaivio skrydis valdomoje oro erdvėje be atitinkamo leidimo, kai leidimas reikalingas	300–550 Eur	1500–2750 Eur
Orlaivio skrydis be specialaus leidimo draudžiamose arba ribojamose zonose	300–550 Eur	1500–2750 Eur
Lazerio spindulio ar kito aukšto intensyvumo šviesos šaltinio tyčinis nukreipimas į skrendantį orlaivį	300–850 Eur	1500–4250 Eur
Bendrųjų oro eismo srautų valdymo taisyklių pažeidimas	Fiziniai 140–600 Eur Juridinių vadovai 300–850 Eur	Fiziniai 990–4200 Eur Juridinių vadovai 2200–6000 Eur
Nepranešimas nustatyta tvarka kompetentingai institucijai apie įvykusią civilinės aviacijos avariją, pavojingą incidentą ar kitą aviacijos įvykį	Fiziniai 140–300 Eur Juridinių vadovai 500–2500 Eur	Fiziniai 280–600 Eur Juridinių vadovai 1000–5000 Eur
Nustatytų aviacijos saugumo reikalavimų pažeidimas	300–850 Eur	1000–2900 Eur
Šio straipsnio 1 dalyje numatytas administracinis nusižengimas, padarytas pakartotinai	850–1750 Eur	2900–6000 Eur

## Nuobaudų už bepiločių orlaivių taisyklių pažeidimus taikymo ES šalyse lentelė

Valstybė	Priemonė
Austrija	Bauda priklauso nuo pažeidimo rimtumo, gali siekti iki ~20000 Eur.
Bulgarija	Visi BO pažeidimai (nėra išskirti, kokie tiksliai) yra baudžiami apie 1500–3000 (3000–10000 BGN) Eur bauda. Baudas skiria CAA.
Kroatija	Baudas skiria CAA. Baudos tarp 400–2000 Eur. 99 % atvejų skiriama minimali bauda, nes šios baudos yra skirtos visai aviacijai, ne tik BO. Tik tais atvejais, kai yra nustatomas piktybinis pažeidimas, skiriama didesnė bauda.
Danija	Policija tiria su NAA pagalba. Baudos priklauso nuo situacijos, vyrauja nuo 400 iki 700 Eur. Taip pat galima BO konfiskacija.
Estija	Draudžiamas, ribojamas ir kt. zonas prižiūri policija ir kariuomenė, taip pat vykdo tyrimus ir pažeidimų užkardymą. Pažeidimai, susiję su sauga ir BO naudojimo taisyklėmis, yra tiriami CAA. Bepiločio orlaivio sistemos nuotolinio piloto padarytas bepiločio orlaivio naudojimo reikalavimų pažeidimas – iki 1200 Eur. Tas pats nusižengimas, jeigu jį padarė juridinis asmuo – iki 12000 Eur. Nekvalifikuoto nuotolinio piloto atliekamas bepiločio orlaivio sistemos valdymas – iki 1200 Eur. Tas pats nusižengimas, jeigu jį padarė juridinis asmuo – iki 12000 Eur. Bepilotis orlaivis, pilotuojamas apsvaigus arba apsvaigus nuo alkoholio – iki 1200 Eur.
Suomija	Už įvairius pažeidimus, bauda priklauso nuo situacijos (baudos nėra apibrėžtos).
Prancūzija	Bausmės nėra detalizuotos (yra planuojama). Yra bendros nuostatos, o bauda priklauso nuo situacijos. Skrydis draudžiamoje zonoje gali būti baudžiamas iki 6 mėn. laisvės atėmimu ir iki 15000 Eur bauda. Už tyčia padarytą nusižengimą gali būti skiriama 1 metų laisvės atėmimas ir bauda iki 45000 Eur.
Vokietija	Baudos gali siekti iki 50000 Eur. Už geografinės zonos sąlygų pažeidimą bauda 250 Eur, pažeidimą padarius antrą kartą – apie 1000 Eur. Priklauso nuo Federacijos ir tyrėjo, kuris tiria pažeidimą.
Graikija	Sankcijų projektas rengiamas.
Vengrija	Gali būti taikoma administracinė procedūra už aviacijos taisyklių pažeidimą, taip pat gali būti vertinama kaip kriminalinis nusižengimas, kurio metu policija ir prokuratūra taiko sankcijas. Administracinės procedūros metu pagal Aviacijos įstatymą bauda gali siekti iki 100 milijono HUF (apie 258 tūkst. Eur) ir gali būti uždrausta veikla (naudojimasis dronais) iki 3 metų.
Islandija	Baudos už pažeidimus skiriamos atsižvelgiant į nusižengimo sunkumą.
Airija	Šiuo metu galimas tik išduotų bepiločio orlaivio naudotojo pažymėjimo atėmimas. Atskirais atvejais policija gali atlikti tyrimą dėl sudėtingų pažeidimų (pvz., atvejis, kai bepilotis orlaivis vykdė skrydį Dublino oro uoste be atitinkamų leidimų).
Latvija	Už bepiločio orlaivio, kuris nėra paženklintas ar atpažįstamas, naudojimą fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 150 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 500 Eur. Už nuotolinio piloto ar stebėtojo pareigų vykdymą arba skrydžio stebėjimą apsvaigus nuo alkoholio, jei jo koncentracija kraujyje viršija 0,2 promilės, skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 150 Eur iki 700 Eur. Už operacijų vykdymą bepiločiu orlaiviu už vizualinio matomumo zonos ribų fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 300 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 1000 Eur. Bepiločio orlaivio naudojimas be privalomojo civilinės atsakomybės draudimo

	<p>fiziniais asmenimis užtraukia įspėjimą arba baudą nuo 150 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – baudą nuo 500 Eur iki 1000 Eur.</p> <p>Už bepiločių orlaivių veiklos vykdymą, jeigu bepiločių orlaivių sistemų, bepiločių orlaivių, nuotolinių pilotų, orlaivių modelių klubų ir asociacijų registre neįregistruotas bepilotis orlaivis, bepiločio orlaivio sistema, nuotolinis pilotas, orlaivių modelių klubas ar asociacija, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už skrydžių vykdymą bepiločiu orlaiviu, kurio bendra kilimo masė viršija įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytą masę arba kuris neatitinka bepiločių orlaivių sistemų klasės ar bepiločių orlaivių kategorijos, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už bepiločio orlaivio naudojimą nesilaikant atstumo iki operacijoje nedalyvaujančių asmenų ir žmonių susibūrimų, jeigu nebuvo gautas leidimas vykdyti veiklą, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už operacijų vykdymą bepiločiu orlaiviu virš infrastruktūros objekto, nesuderinus jų su tokio infrastruktūros objekto, susijusio su viešosios tvarkos ir saugumo, valstybės sienos apsaugos ir civilinės gynybos užtikrinimu, savininku ir pramonės sektoriaus avarijų rizikos objekto savininku, valdytoju ar naudotoju, taip pat nesuderinus jų su Kalėjimų administracija ir Latvijos banku, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už operacijų vykdymą bepiločiu orlaiviu arčiau karinių objektų, naudojamų nacionalinių ginkluotųjų pajėgų reikmėms, nei nurodyta bepiločių orlaivių srities įstatymuose ir kituose teisės aktuose, nesuderinus su nacionalinėmis ginkluotosiomis pajėgomis, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 50 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 150 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už bepiločio orlaivio naudojimą arčiau viešo renginio, susirinkimo, eitynių ar piketo vietos, negu nurodyta bepiločių orlaivių srities įstatymuose ir kituose teisės aktuose, nesuderinus to su asmeniu, atsakingu už renginio organizavimą, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 200 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 500 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už bepiločių orlaivių skrydžių vykdymą arčiau viešo renginio, susirinkimo, eitynių ar piketo vietos, negu nurodyta bepiločių orlaivių sritį reglamentuojančiuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose, nesuderinus su vietos savivaldos institucija arba neinformavus visuomenės apie bepiločių orlaivių skrydžius, fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 200 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 500 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už orlaivių modelių klubo ar asociacijos veiklos organizavimą neturint leidimo fiziniams asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 150 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 500 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už skrydį oro balionu su lynu, aitvaru, bepilote raketa ar raketos modeliu be leidimo fiziniams asmenims užtraukia įspėjimą arba baudą nuo 150 Eur iki 700 Eur, o juridiniams asmenims – baudą nuo 500 Eur iki 2000 Eur.</p> <p>Už skrydžių vykdymą bepiločiu orlaiviu oro erdvės struktūros elemente be leidimo ar susitarimo arba šalia sertifikuotų aerodromų nesilaikant skrydžio atstumo iki aerodromo ar leistino skrydžio aukščio, taip pat Latvijos Respublikos oro erdvėje nesilaikant leistino skrydžio aukščio, fiziniams</p>
--	--

	asmenims skiriamas įspėjimas arba bauda nuo 150 Eur iki 1000 Eur, o juridiniams asmenims – bauda nuo 500 Eur iki 2500 Eur.
Liuksemburgas	<p>Bauda neturint civilinės atsakomybės draudimo nuo 251 Eur iki 5000 Eur arba nuo aštuonių dienų iki vieno metų laisvės atėmimo.</p> <p>Neturint nustatytų kompetencijų pažymėjimų su savimi bauda nuo 25 Eur iki 250 Eur.</p> <p>Laisvės atėmimu nuo aštuonių dienų iki vieno metų arba bauda nuo 251 Eur iki 5000 Eur baudžiamas:</p> <p>Nuotolinis pilotas, vykdęs skrydį su BO, kuris neatitinka reglamento 2019/947 techninių reikalavimų; nuotolinis pilotas neturintis taisyklėse reikalaujamos kompetencijos; neužsiregistravęs kaip nuotolinis pilotas; kuris vykdo specialiosios kategorijos skrydžius be spec. kategorijos leidimo arba pažeidė spec. kategorijos leidimo reikalavimus; nesilaikantis nacionalinių BO geografinių zonų reikalavimų; nuotolinis pilotas, apsvaigęs nuo alkoholio ar kitų medžiagų; nuotolinis pilotas, kuris su BO gabeno neleistinas medžiagas. Bauda nuo 500 Eur iki 5000 Eur skiriama nuotoliniam pilotui, kuris, naudodamas BO, numetė daiktą, galintį padaryti žalos pašaliniams žmonėms.</p>
Malta	Atsakinga policija. Nuobaudos šiuo metu turi būti patvirtintos Parlamente.
Nyderlandai	Už įvairius pažeidimus baudos prasideda nuo 100 iki 500 Eur ir gali būti didesnės.
Norvegija	Bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių pažeidimai užtraukia baudą nuo 8000 NOK iki 12000 NOK (~700 Eur iki 1050 Eur)
Lenkija	<p>Bepiločio orlaivio naudojimas neturint privalojamojo civilinės atsakomybės draudimo užtraukia baudą apie 840 Eur (4000 PLN).</p> <p>Geografinės zonos naudojimo sąlygų pažeidimas užtraukia baudą apie 2100 Eur (10000 PLN).</p> <p>BO sistemos operatoriui, kuris nepranešė apie registre esančių duomenų pasikeitimą, skiriama bauda apie 100 Eur (500 PLN).</p> <p>BO pilotui, kuris nesilaiko nacionalinio standartinio scenarijaus sąlygų – bauda apie 840 Eur (4000 PLN).</p> <p>BO pilotui, kuris vykdo operacijas pažeisdamas gamintojo nurodytas rekomendacijas ir apribojimus – bauda apie 200 Eur (1000 PLN).</p> <p>Asmeniui, kuris veikia pažeisdamas Reglamento (ES) Nr. 2019/945 arba Reglamento (ES) 2019/947 nuostatose nustatytas pareigas arba sąlygas, skiriama bauda nuo 60 Eur iki 6300 Eur (nuo 300 iki 30000 PLN)</p>
Portugalija	<p>Už lengvus administracinius nusižengimus skiriamos šios baudos:</p> <p>(a) jei pažeidimą padarė fizinis asmuo nuo 150 Eur iki 300 Eur, jei pažeidimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 300 Eur iki – 1000 Eur, jei pažeidimas padarytas tyčia;</p> <p>(b) jei tai padarė labai maža, maža ar vidutinė įmonė, nuo 350 Eur iki 700 Eur, jei tai padaryta dėl neatsargumo, ir nuo 500 Eur iki 2000 Eur, jei tai padaryta tyčia;</p> <p>c) jei nusižengimą padarė didelė įmonė, nuo 500 Eur iki 1500 Eur, jei nusikaltimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 1000 Eur iki 3000 Eur, jei nusižengimas padarytas tyčia.</p> <p>Už sunkius administracinius nusižengimus skiriamos šios baudos:</p> <p>(a) jei padarė fizinis asmuo, nuo 250 iki 500 Eur aplaidumo atveju ir nuo 500 Eur iki 1500 Eur tyčios atveju;</p> <p>(b) jei nusižengimą padarė labai maža įmonė, nuo 400 Eur iki 1000 Eur aplaidumo atveju ir nuo 800 Eur iki 2000 Eur tyčinio nusikaltimo atveju;</p> <p>c) jei pažeidimą padarė maža įmonė, nuo 1000 Eur iki 2000 Eur, jei pažeidimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 2500 Eur iki 4000 Eur, jei</p>

	<p>pažeidimas padarytas tyčia;</p> <p>(d) jei nusižengimą padarė vidutinė įmonė, nuo 1500 Eur iki 2500 Eur, jei nusižengimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 3000 Eur iki 5000 Eur, jei nusižengimas padarytas tyčia;</p> <p>e) jei nusižengimą padarė didelė įmonė, nuo 2000 Eur iki 5000 Eur aplaidumo atveju ir nuo 5000 Eur iki 10000 Eur tyčinio nusižengimo atveju.</p> <p>Už labai sunkius administracinius nusižengimus skiriamos šios baudos:</p> <p>(a) jei padaro fizinis asmuo, nuo 1000 Eur iki 2500 Eur aplaidumo atveju ir nuo 2000 Eur iki 4000 Eur tyčios atveju;</p> <p>(b) jei nusižengimą padarė labai maža įmonė, nuo 1500 Eur iki 4000 Eur, jei nusižengimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 4000 Eur iki 10 000 Eur, jei nusikaltimas padarytas tyčia;</p> <p>c) jei nusižengimą padarė maža įmonė, nuo 2500 Eur iki 8000 Eur, jei nusižengimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 8000 Eur iki 20000 Eur, jei nusižengimas padarytas tyčia;</p> <p>(d) jei pažeidimą padarė vidutinio dydžio įmonė, nuo 4500 Eur iki 15000 Eur, jei pažeidimas padarytas dėl neatsargumo, ir nuo 15500 Eur iki 45000 Eur, jei pažeidimas padarytas tyčia;</p> <p>(e) jei nusižengimą padarė didelė bendrovė, nuo 10000 Eur iki 30000 Eur, jei nusižengimas padarytas dėl aplaidumo, ir nuo 10000 Eur iki 25000 Eur, jei nusižengimas padarytas tyčia.</p>
Rumunija	<p>Už skrydį su bepiločiu orlaiviu be nuotolinio piloto registracijos, neturint atitinkamos kompetencijos ar pažeidžiant atvirosios ar specialiosios pakategorių sąlygas neturint atitinkamų leidimų – bauda nuo 400 Eur iki 800 Eur.</p> <p>Už spec. kategorijos leidimo reikalavimų nesilaikymą – bauda nuo 3000 Eur iki 4000 Eur.</p> <p>UAS.SPEC.090 pažeidimas užtraukia baudą nuo 1600 Eur iki 3000 Eur.</p>
Ispanija	<p>a) Už lengvus pažeidimus – įspėjimas arba bauda nuo 60 Eur iki 45 000 Eur.</p> <p>b) Už sunkius pažeidimus skiriama bauda nuo 45 001 Eur iki 90 000 Eur.</p> <p>c) Už labai sunkius pažeidimus skiriama bauda nuo 90 001 Eur iki 225 000 Eur.</p> <p>Jei pažeidimus padarė bendradarbiaujantys inspekcijos subjektai, bendrovės, užsiimančios komerciniu oro transportu, orlaivių projektavimu, gamyba ar technine priežiūra, oro navigacijos paslaugų teikėjai, oro uostų paslaugų teikėjai, oro uostų operatoriai, oro uostų valdytojai, oro uostų operatoriai ar apskritai fiziniai ar juridiniai asmenys, kurie vykdo veiklą, patenkančią į šio Ispanijos teisės akto taikymo sritį, komerciniais pagrindais arba už ekonominį atlygį, taikomos šios baudos:</p> <p>a) už nedidelius pažeidimus – įspėjimas arba bauda nuo 4500 Eur iki 135 000 Eur;</p> <p>b) už sunkius pažeidimus – bauda nuo 135 001 Eur iki 450 000 Eur;</p> <p>c) už labai sunkius pažeidimus – bauda nuo 450 001 Eur iki 4 500 000 Eur.</p> <p>Paprastai, nesant jokių saugos incidentų, pažeidimai laikomi mažareikšmiais.</p>
Šveicarija	Baudos individualios pagal situaciją, siekia iki 20000 Eur.

