AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS AVIACIJOS ĮSTATYMO NR. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 31, 31^1, 31^2, 33, 34, 35, 41, 43, 44, 45, 49 IR 53 STRAIPSNIŲ IR 3 PRIEDO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 11^1, 31^1 ir 41^3 STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 3, 5, 6, 31, 31^1, 31^2, 33, 34, 35, 41, 43, 44, 45, 49 ir 53 straipsnių ir 3 priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 11^1, 31^1 ir 41^3 straipsniais įstatymo projekto (toliau – Įstatymo projektas) tikslas - patikslinti ir papildyti esamą teisinį reguliavimą oro eismo paslaugų, oro erdvės valdymo paslaugų, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikimo, skrydžių saugos, aerodromų, aviacijos saugumo, antžeminių paslaugų teikimo, oro susisiekimo ir kitose srityse, taip pat padaryti kitus susijusius pakeitimus. Įstatymo projektu siekiama panaikinti įpareigojimą Lietuvos transporto saugos administracijai (toliau – LTSA) rinkti saugos informaciją ir ją analizuoti ir šią funkciją priskirti VšĮ Transporto kompetencijų agentūrai (toliau – Agentūra), taip pat papildyti ir patikslinti Agentūros įgaliojimus, nustatyti aerodromų ir sraigtasparnių aikštelių tinkamumo naudoti pažymėjimų ir lauko aikštelių leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo panaikinimo ir kitus esminius reikalavimus, patikslinti Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo nuostatas dėl skrydžių koordinatorių, patikslinti nuostatas, susijusias su licencijos vykdyti oro susisiekimą išdavimu, patikslinti eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros vykdymo reikalavimus. Įstatymo projektu siekiama suteikti įgaliojimus LTSA nustatyti reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarką atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2015/1998 pakeitimus, o taip pat sudaryti teisines sąlygas valstybinės žemės sklypus perduoti akcinei bendrovei „Oro navigacija“ valdyti patikėjimo teise. Įstatymo projektu atlikti kitus pakeitimus.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymo projektas parengtas atsižvelgiant į LTSA pateiktą informaciją ir pasiūlymus. Įstatymo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Oro transporto grupė (vadovė – Agnė Katkutė, tel. +370 673 58537, el. p. agne.katkute@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės patarėja Indrė Meironaitė-Gudaitienė (tel. +370 672 38737, el. p. indre.meironaite@sumin.lt), patarėja Vlada Žegunienė (tel. +370 660 31984, el. p. vlada.zeguniene@sumin.lt) ir patarėja Sigita Jurkšaitytė (tel. +370 687 59611, el. p. sigita.jurksaityte@sumin.lt), taip pat Susisiekimo ministerijos Valstybės turto ir įmonių valdymo grupė (vadovė Roma Andruškevičienė, tel. +370 620 17580, el. p. roma.andruskeviciene@sumin.lt), tiesioginės rengėjos – šios grupės vyresnioji patarėja Jovita Razgutė (tel. +370 660 31977, el. p. jovita.razgute@sumin.lt) ir vyresnioji patarėja Indrė Bernotaitė (tel. +370 690 71347, el. p. indre.bernotaite@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

3.1. Dėl įpareigojimo LTSA rinkti saugos informaciją ir ją analizuoti panaikinimo ir šios funkcijos priskyrimo Agentūrai (Įstatymo projekto 4 straipsnis ir 5 straipsnio 1 dalis (Aviacijos įstatymo 5 straipsnio ir 6 straipsnio 3 dalies pakeitimas)

Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 7 punkte nurodyta, kad LTSA pagal savo kompetenciją renka saugos informaciją ir atlieka jos analizę. Pagal Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą, Agentūra yra paskirta vykdyti kompetentingos institucijos funkcijas pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014.

3.2. Dėl Agentūros paskyrimo kompetentinga institucija pagal Reglamentus (ES) 2025/20 ir (ES) 2025/23 (Įstatymo projekto 5 straipsnio 2 dalis (Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies pakeitimas)

Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punkte nėra numatyta, kad Agentūra atlieka kompetentingos institucijos funkcijas, nurodytas Reglamente (ES) 2025/23 ir Reglamente (ES)

2025/20. Vykdyti šiuose reglamentuose nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas nėra pavesta jokiai institucijai.

3.3. Dėl aerodromų pažymėjimų, sraigtasparnių aikštelių ir lauko aikštelių leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo panaikinimo ir kitų esminių reikalavimų nustatymo atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo jurisprudenciją, pagal kurią asmens ūkinės laisvės ribojimai gali būti numatyti tik įstatymo lygmeniu (Įstatymo projekto 1 straipsnio 1, 7 dalys, 7–10 straipsniai ir 14 straipsnio 2 dalis (Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalies, 31 straipsnio ir 35 straipsnio 8 dalies pakeitimas, ir papildymas 2 straipsnio 11^1 dalimi ir 31^1 straipsniu)

Šiuo metu teisiniai santykiai reguliuojami Aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo taisyklėmis, patvirtintomis Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2004 m. lapkričio 11 d. įsakymu Nr. 4R-206 „Dėl Aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“. Šiuo metu nėra reglamentuota sraigtasparnių aikštelių pažymėjimo išdavimo tvarka. Taip pat šiuo metu nėra apibrėžta sąvoka „civilinė sraigtasparnių aikštelė“.

Skrydžių vykdymas į arba iš sraigtasparnių aikštelių šiuo metu nereglamentuojamas.

3.4. Dėl institucijos, nustatančios informavimo apie skrydžių saugos reikalavimų pažeidimus tvarką patikslinimo (Įstatymo projekto 11 straipsnis (Aviacijos įstatymo 31^2 straipsnio pakeitimas)

Šiuo metu Aviacijos įstatyme numatyta, kad informavimo apie skrydžių saugos reikalavimų pažeidimus, įskaitant ir atvejus, kai koordinatorius teikia paslaugas išimtinai valstybės orlaivių (išskyrus krašto apsaugos sistemos institucijų naudojamus valstybės orlaivius) reikmėms, tvarką nustato Agentūra.

3.5. Dėl nuostatų, susijusių su licencijos vykdyti oro susisiekimą išdavimu, patikslinimo (Įstatymo projekto 13 straipsnis (Aviacijos įstatymo 34 straipsnio pakeitimas)

Šiuo metu Aviacijos įstatymo nuostatose, susijusiose su licencijos vykdyti oro susisiekimą išdavimu, pateikiamos nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008, nenurodant konkretaus Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 skyriaus. LTSA teisė patikslinti licenciją vykdyti oro susisiekimą numatyta Taisyklėse.

3.6. Dėl reikalavimo bepiločių orlaivių valdytojams turėti identifikavimo įrangą (Įstatymo projekto 14 straipsnio 1 dalis (Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies pakeitimas)

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalis numato reikalavimus, kad orlaiviuose, skrendančiuose Lietuvos Respublikos valdomąja oro erdve ir nevaldomąja oro erdve, turi būti įrengta radijo ryšio aparatūra, kuria būtų galima palaikyti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikėju, taip pat radiolokacinis atsakiklis, veikiantis „A + C“ arba „S“ režimu.

3.7. Dėl įgaliojimo LTSA nustatyti aukščiamačio nustatymo reikalavimus vykdant skrydžius (Įstatymo projekto 14 straipsnio 3 dalis (Aviacijos įstatymo 35 straipsnio papildymas 12 dalimi)

Šiuo metu aukščiamačio nustatymo procedūros reguliuojamos Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2015 m. vasario 15 d. įsakymu Nr. 4R-31 „Dėl aukščiamačio nustatymo“.

3.8. Dėl reikalavimų kandidatams į aviacijos saugumo vadovus diferencijavimo ir dėl įgaliojimų LTSA nustatyti reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarką (Įstatymo projekto 15 straipsnis (Aviacijos įstatymo 41 straipsnio pakeitimas)

Šiuo metu Aviacijos įstatymas nustato visų subjektų aviacijos saugumo vadovams vienodus reikalavimus, nediferencijuojant jų pagal įmonės veiklos specifiką. Galiojančiame Aviacijos įstatyme nenumatyta, kas nustato reguliuojamų oro uosto atsargų tiekėjų statuso suteikimo tvarką.

3.9. Dėl nuostatų, susijusių su oro susisiekimo vykdymu, patikslinimo (Įstatymo projekto 1 straipsnio 2–6 dalys ir 2, 17–19 straipsniai (Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalies, 43–45 straipsnių pakeitimas ir 2 straipsnio papildymas 19^1, 20^1, 20^2, 21^1, 36^1 dalimis)

Šiuo metu nuostatos, susijusios su oro susisiekimo vykdymu, išdėstytos Aviacijos įstatymo 43–45 straipsniuose.

Aviacijos įstatymo 43 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad leidimo vykdyti nekomercinius užsienio šalių civilinių orlaivių skrydžius į Lietuvos Respublikos teritoriją ir iš jos nereikia.

Aviacijos įstatymo 44 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Europos Sąjungai ir Europos ekonominei erdvei nepriklausančių valstybių vežėjams leidimus vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą į Lietuvos Respublikos teritoriją ir (arba) iš jos išduoda LTSA, laikydamasi tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose oro susisiekimą, nustatytų sąlygų (esminiai leidimų vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą reikalavimai numatomi tarptautinėse sutartyse, reglamentuojančiose oro susisiekimą). Jeigu su vežėjo valstybe Lietuvos Respublika nėra sudariusi tarptautinės sutarties, reglamentuojančios oro susisiekimą, LTSA išduoda laikinąjį leidimą, išskyrus *mutatis mutandis* šio įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 2–9 punktuose nustatytus atvejus.

Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodytas leidimas išduodamas arba motyvuotas atsisakymas jį išduoti pateikiamas ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo paraiškos gavimo dienos. Pagal to paties straipsnio 4 dalies nuostatas LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu yra šioje dalyje (šios dalies 1–9 punktuose) numatytos aplinkybės.

Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 2 ir 3 punktuose numatyta, kad LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu skrydį tarp Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies vykdo tos užsienio šalies arba kitos užsienio šalies vežėjo orlaivis, ar šalis, kurioje įregistruotas orlaivis, neleidžia tokių pat Lietuvos Respublikos orlaivių skrydžių.

Sąvokos „reguliarusis oro susisiekimas“ ir „nereguliarusis oro susisiekimas“ apibrėžtos Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklėse.

3.10. Dėl antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių patvirtinimo (Įstatymo projekto 20 ir 21 straipsniai (Aviacijos įstatymo 49 straipsnio pakeitimas)

Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad antžemines paslaugas oro uoste gali teikti tik susisiekimo ministro patvirtintas antžeminių paslaugų teikėjas ar savateikis. Aviacijos įstatymas nenumato įspėjimo apie galimą sprendimo patvirtinti jį atitinkamai antžeminių paslaugų teikėju ar savateikiu galiojimo sustabdymą, taip pat nenumato termino trūkumams ištaisyti. Taip pat aviacijos įstatyme šiuo metu nustatyta, kad dėl antžeminių paslaugų teikimo ar saviteikos apribojimų, o taip pat dėl išimčių teikiant antžemines paslaugas ar saviteiką nustatymo į susisiekimo ministrą kreipiasi Agentūra.

3.11. Dėl Eksperimentinių orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimų (Įstatymo projekto 22 straipsnis (Aviacijos įstatymo 53 straipsnio pakeitimas)

Šiuo metu Aviacijos įstatymas numato, kad Agentūra, įvertinusi eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumą skraidyti arba atsižvelgdama į inspektoriaus rekomendaciją, išduoda specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad eksperimentinės kategorijos orlaivis yra tinkamas skraidyti. Aviacijos įstatymas nenumato teisės inspektoriams pratęsti specialiojo tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimą.

3.12. Dėl oro uostą valdančios įmonės pareigos taikyti technologines aviacijos saugumo priemones, siekiant sustiprinti prieigos kontrolę ir sumažinti neteisėto patekimo riziką, o taip pat naudoti pažangias technologijas kitoms civilinės aviacijos saugumo grėsmėms valdyti įtvirtinimo (Įstatymo projekto 16 straipsnis (Aviacijos įstatymo papildymas 41^3 straipsniu)

Šiuo metu nacionaliniuose teisės aktuose oro uostą valdančiai įmonei nėra tiesioginių įpareigojimų taikyti technologines aviacijos saugumo priemones, siekiant sustiprinti prieigos kontrolę ir sumažinti neteisėto patekimo riziką, o taip pat naudoti pažangias technologijas kitoms civilinės aviacijos saugumo grėsmėms valdyti įtvirtinimo.

3.13. Dėl valstybinės žemės, kurios reikia naujiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, statyti ir (ar) įrengti arba esamiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, eksploatuoti ir (ar) rekonstruoti (Įstatymo projekto 6 ir 12 straipsniai (Aviacijos įstatymo 33 straipsnio pakeitimas ir papildymas 11^1 straipsniu)

Šiuo metu Aviacijos įstatymo reglamentuoja tik tarptautinio oro uosto žemės valdymo, naudojimo ir disponavimo jais klausimus. Vadovaujantis Aviacijos įstatymo 33 straipsnio 2 dalimi,

tarptautinio oro uosto žemę valdo, naudoja ir disponuoja ja turto patikėjimo teise tarptautinį oro uostą valdanti įmonė, valstybės institucija ar įstaiga. Nuostatų dėl valstybinės žemės, kurios reikia naujiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, statyti ir (ar) įrengti, taip pat esamų statinių ir (ar) įrenginių, skirtų oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, užimamos ir jiems eksploatuoti ir (ar) rekonstruoti reikalingos valstybinės žemės valdymo šiuo metu Aviacijos įstatyme nėra.

3.14. Dėl kitų pakeitimų

Šiuo metu į Aviacijos įstatymo 3 priede pateiktą įgyvendinamų ES teisės aktų sąrašą Reglamentas (ES) 2025/20 ir Reglamentas (ES) 2025/23 nėra įtraukti, o nuorodos į Reglamentą (ES) Nr. 1321/2014, Reglamentą (ES) Nr. 139/2014, Reglamentą (ES) Nr. 2018/395, Reglamentą (ES) Nr. 2018/1976, Reglamentą (ES) 2025/20 į Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalį nėra įtrauktos.

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 31, 49 ir 53 straipsniuose numatyta, kad vienas iš išduoto pažymėjimo / leidimo galiojimo panaikinimo pagrindas – turėtojo mirtis / likvidavimas.

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

4.1. Dėl įpareigojimo LTSA rinkti saugos informaciją ir ją analizuoti panaikinimo ir šios funkcijos priskyrimo Agentūrai

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 7 punkte nurodyta, kad LTSA pagal savo kompetenciją renka saugos informaciją ir atlieka jos analizę. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad pagal Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktą Agentūra yra paskirta vykdyti kompetentingos institucijos funkcijas pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014[1], nurodytą funkciją didžiąja dalimi vykdo Agentūra. Pagal Reglamento (ES) Nr. 376/2014 6 straipsnio 3 dalį kompetentinga institucija įdiegia mechanizmą, skirtą nepriklausomai rinkti, vertinti, tvarkyti, analizuoti ir saugoti duomenims apie įvykius, dėl kurių gali kilti didelė aviacijos saugos rizika, pateiktus pagal Reglamento (ES) Nr. 376/2014 4 (*Privalomas pranešimų teikimas*) ir 5 (*Savanoriškas pranešimų teikimas*) straipsnius. Agentūra saugos informaciją renka ir analizuoja centralizuotai, tam yra įdiegusi reikalingą mechanizmą. Todėl, atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ir į tai, kad pagal Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalį Agentūra yra civilinės aviacijos skrydžių saugos priežiūros įstaiga, bei siekiant teisinio aiškumo ir galimybės išvengti neracionalaus ir nereikalingo funkcijų dubliavimo dviejose institucijose, siūloma pripažinti netekusiu galios Aviacijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies 7 punktą ir papildyti 6 straipsnio 3 dalies 2 punktą ir nurodyti, kad šią funkcija vykdo Agentūra.

4.2. Dėl Agentūros paskyrimo kompetentinga institucija pagal Reglamentus (ES) 2025/20 ir (ES) 2025/23

Atsižvelgdama į Reglamentą (ES) 2018/1139[2], Europos Komisija priėmė deleguotąjį reglamentą (ES) 2025/20, kuriuo nustatomi bendri reikalavimai, keliami antžeminių paslaugų teikimui ir tokias paslaugas aerodromuose, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, teikiančioms organizacijoms. Taip pat buvo priimtas įgyvendinimo reglamentas (ES) 2025/23, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 taikymo taisyklės, susijusios su antžeminių paslaugų ir jas teikiančių organizacijų priežiūros reikalavimais. Reglamentas (ES) 2025/23 nustato, kad valstybė narė paskirtų savo viduje vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, kurioms suteikiami būtini įgaliojimai ir pavedamos pareigos vykdyti priežiūros ir vykdymo

[1] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1139.

[2] 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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.

užtikrinimo užduotis, susijusias su aerodromuose, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, veiklą vykdančiomis antžeminių paslaugų organizacijomis. Kadangi Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 1 punktu Agentūrai yra pavesta vykdyti civilinės aviacijos, įskaitant antžeminę įrangą ir aviacijai teikiamas paslaugas, valstybinę priežiūrą, tikslinga antžeminių paslaugų priežiūrą pagal Reglamento (ES) 2025/20 ir Reglamento (ES) 2025/23 nuostatas pavesti Agentūrai, paskiriant ją kompetentinga institucija. Atsižvelgiant į tai, siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 6 straipsnio 3 dalies 3 punktas nuorodomis į Reglamentą (ES) 2025/20 ir Reglamentą (ES) 2025/23.

4.3. Dėl aerodromų, sraigtasparnių aikštelių pažymėjimų ir lauko aikštelių leidimų išdavimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo panaikinimo ir kitų esminių reikalavimų nustatymo atsižvelgiant į Konstitucinio Teismo jurisprudenciją, pagal kurią asmens ūkinės laisvės ribojimai gali būti numatyti tik įstatymo lygmeniu

Konstitucinis Teismas savo nutarimuose yra ne kartą konstatavęs, kad pagal Konstituciją riboti asmens teises ir laisves, taip pat ir ūkinės veiklos laisvę galima, jeigu yra laikomasi šių sąlygų: tai daroma įstatymu; ribojimai yra būtini demokratinėje visuomenėje siekiant apsaugoti kitų asmenų teises bei laisves ir Konstitucijoje įtvirtintas vertybes, taip pat konstituciškai svarbius tikslus; ribojimais nėra paneigiama teisių ir laisvių prigimtis bei esmė; yra laikomasi konstitucinio proporcingumo principo. Atsižvelgiant į tai, siūloma pakeisti Aviacijos įstatymo 31 straipsnį, nustatant aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų ir sraigtasparnių aikštelių tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo, jų sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir galiojimo panaikinimo, taip pat papildyti Aviacijos įstatymą 31^1 straipsniu, kuriame būtų nustatytos lauko aikštelių leidimo išdavimo, jo galiojimo, leidimo keitimo, sustabdymo ir galiojimo panaikinimo sąlygos.

Taip pat pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos saugos tyrimų skyrius, atlikęs 2023 m. balandžio 21 d. 14.27 val. įvykusios eksperimentinio mėgėjiško lėktuvo „Lancair 360 MKII“ (nacionalinis ir registracijos ženklai LY-BRS), avarijos tyrimą ir siekdamas užkirsti kelią kitoms orlaivių avarijoms ir incidentams yra pateikęs saugos rekomendaciją Nr. SR-2024-A-09 „*Rekomenduojama Lietuvos transporto saugos administracijai nustatyti aerodromų, kuriems netaikomos Reglamento (ES) Nr. 139/2014 nuostatos, įrengimo ir naudojimo skrydžiams reikalavimus.*“.

Atsiradus poreikiui įrengti specialias sraigtasparnių skrydžiams pritaikytas aikšteles šalia medicinos įstaigų (pvz., šalia Vilniaus universiteto ligoninės Santarų klinikos), būtina užtikrinti, kad jos būtų sertifikuotos ir atitiktų skrydžių saugos reikalavimus. Techniniai standartai ir rekomenduojama praktika sraigtasparnių aikštelių sertifikavimui ir priežiūrai nustatomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pasirašytos 1944 m. gruodžio 7 d. (toliau – Čikagos konvencija) 14 priedo II tome, tačiau valstybės narės, atsižvelgdamos į Čikagos konvencijos 37 straipsnį, įsipareigoja kuo labiau suvienodinti taisykles, standartus, procedūras ir struktūrą, susijusius su orlaiviais, personalu, oro keliais bei papildomomis paslaugomis, siekiant, kad toks suvienodinimas palengvintų ir pagerintų oro navigaciją. Tuo tikslu Aviacijos įstatymas papildomas sąvoka „civilinė sraigtasparnių aikštelė“ (*angl. – „Heliport. An aerodrome or a* ***defined area on a structure intended*** *to be used wholly or in part for the arrival, departure and surface movement of helicopters.“*), siekiant įrengiamoms sraigtasparnių aikštelėms išduoti tinkamumo naudoti pažymėjimus, patvirtinant jų atitiktį tarptautiniams skrydžių saugos standartams.

Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalyje nustatytos sąlygos, kur gali leistis ar iš kur gali kilti civiliniai orlaiviai. Siekiant, kad iš sraigtasparnių aikštelių galėtų kilti ar į jas leistis ne tik kariniai ar valstybės orlaiviai, bet ir civiliniai orlaiviai (sraigtasparniai), Įstatymo projektu Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 8 dalies nuostatos papildomos nuoroda į sraigtasparnių aikšteles.

Pažymėtina, kad Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad siekdama užtikrinti skrydžių saugą ir sudaryti galimybę suinteresuotiems asmenims gauti aktualią informaciją apie aerodromų ir sraigtasparnių aikštelių, o taip pat lauko aikštelių būklę, užimtumą ir pažymėjimo ar leidimo galiojimą, Agentūra, savo interneto svetainėje viešai skelbia informaciją apie išduotus pažymėjimus ir leidimus, nurodydama pažymėjimo / leidimo numerį, išdavimo ir galiojimo sustabdymo datą, pažymėjimo turėtojo vardą pavardę / pavadinimą, kontaktus (telefono numerį, el. paštą), aerodromo, sraigtasparnių aikštelės ar lauko aikštelės adresą, koordinates, fizines charakteristikas. Informacija

apie išduotus pažymėjimus ir leidimus skelbiama tol, kol aerodromui, sraigtasparnių aikštelei ar lauko aikštelei išduotas pažymėjimas / leidimas nėra panaikintas. Atkreiptinas dėmesys, kad jei aerodromą ar lauko aikštelę valdo juridinis asmuo – pateikiami jo kontaktiniai duomenys. Tuo atveju, kai savininkas fizinis asmuo – teikiami jo duomenys.

4.4. Dėl institucijos, nustatančios informavimo apie skrydžių saugos reikalavimų pažeidimus tvarką patikslinimo

Aviacijos įstatymo 31^2 straipsnio[3] 8 dalies 5 punkte numatyta, kad skrydžių koordinatoriui pastebėjus skrydžių saugos reikalavimų pažeidimus, jis turi skubiai, bet ne vėliau kaip per 72 valandas nuo sužinojimo apie pažeidimą informuoti apie tai Agentūrą jos nustatyta tvarka arba valstybės institucijos, paskyrusios skrydžių koordinatorių, teikiantį paslaugas išimtinai valstybės orlaivių, išskyrus krašto apsaugos sistemos institucijų naudojamus valstybės orlaivius, reikmėms, vadovą arba jo įgaliotą asmenį Agentūros nustatyta tvarka. Identifikuota, kad Agentūra negali nustatyti tvarkos valstybės institucijai (pvz., Valstybės sienos apsaugos tarnybai), pagal kurią jos paskirtas skrydžių koordinatorius turėtų informuoti tos valstybės institucijos vadovą ar jo įgaliotą asmenį apie saugos reikalavimų pažeidimus. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma patikslinti 31^2 straipsnio 8 dalies 5 punktą nurodant, kad valstybės institucijos, paskyrusios skrydžių koordinatorių, teikiantį paslaugas išimtinai valstybės orlaivių, išskyrus krašto apsaugos sistemos institucijų naudojamus valstybės orlaivius, reikmėms, vadovą arba jo įgaliotą asmenį paskirtasis skrydžių koordinatorius informuotų valstybės institucijos, paskyrusios koordinatorių, nustatyta tvarka. Tokiu būdu būtų užtikrintas sistemiškas teisinis reguliavimas, paremtas institucijų veiklos specifika ir kompetencijų atskyrimu.

4.5. Dėl nuostatų, susijusių su licencijos vykdyti oro susisiekimą išdavimu, patikslinimo

Vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 1008/2008[4] II skyriaus 3 straipsnio 1 dalies nuostatomis, „Bendrijoje įsisteigusiai įmonei neleidžiama oro transportu už atlygį ir (arba) samdos pagrindais vežti keleivių, pašto ir (arba) krovinių, jei ji neturi atitinkamos licencijos oro susisiekimui vykdyti. *Šio skyriaus reikalavimus* atitinkanti įmonė turi teisę gauti licenciją oro susisiekimui vykdyti“. Pagal to paties straipsnio 2 dalies nuostatas „kompetentinga licencijas išduodanti institucija neišduoda licencijų oro susisiekimui vykdyti ir nepalieka jų galioti, jei nesilaikoma *bet kurio šiame skyriuje nustatyto reikalavimo*“. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma patikslinti Aviacijos įstatymo nuostatas, susijusias su licencijos vykdyti oro susisiekimą išdavimu, ir vietoj nuorodos į Reglamentą (EB) Nr. 1008/2008 pateikti nuorodą į Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 II skyrių.

Priėmus siūlomus pakeitimus būtų užtikrintas teisinio reguliavimo aiškumas.

4.6. Dėl reikalavimo bepiločių orlaivių valdytojams turėti identifikavimo įrangą

Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad orlaiviuose, skrendančiuose Lietuvos Respublikos valdomąja oro erdve ir nevaldomąja oro erdve, turi būti: 1) įrengta radijo ryšio aparatūra, kuria būtų galima palaikyti abipusį radijo ryšį su oro eismo paslaugų teikėju; 2) radiolokacinis atsakiklis, veikiantis „A + C“ arba „S“ režimu, išskyrus orlaivius, vykdančius skrydžius išimtinai tik aerodromo oro eismo zonoje, sklandytuvus, motorizuotas skraidykles, laisvuosius aerostatus ir paprastuosius orlaivius. Sklandytuvuose, motorizuotose skraidyklėse, laisvuosiuose aerostatuose ir paprastuosiuose orlaiviuose, neturinčiuose radiolokacinio atsakiklio, turi būti kita oro eismo paslaugų teikėjo šiam tikslui tinkama pripažinta identifikavimo įranga.

Pažymėtina, kad pagal esamą formuluotę reikalavimas turėti radijo ryšio įrangą turėtų būti taikomas ir bepiločių orlaivių valdytojams, nes Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 26 dalyje pateikta bendrinė orlaivio sąvoka (orlaivis – aparatas (mašina), kuris atmosferoje laikosi dėl sąveikos su oru, bet ne dėl oro atoveikio nuo žemės paviršiaus.). Bepilotis orlaivis yra orlaivio klasė, ir Reglamento

---

[3] Vadovaujantis 2025 m. lapkričio 20 d. Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo Nr. VIII-2066 2, 6, 16, 17, 19, 24, 27, 35, 41, 41^1, 50 straipsnių, III skyriaus dešimtojo skirsnio pavadinimo ir 3 priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 19^2, 19^3, 31^2, 53^1, 53^2 straipsniais įstatymo Nr. XV-567 21 straipsnio 2 dalimi įsigalioja 2026 m. birželio 1 d.

[4] 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2020 m. gruodžio 16 d. Komisijos deleguotuoju reglamentu (ES) 2020/2115.

(ES) 2018/1139 3 straipsnio 30 dalyje bepilotis orlaivis apibūdinamas kaip orlaivis, naudojamas arba suprojektuotas veikti autonomiškai arba būti pilotuojamas nuotoliniu būdu be piloto jame.

Reikalavimas bepiločiame orlaivyje turėti radijo ryšio aparatūrą techniškai neįgyvendinamas dėl specifinės bepiločio orlaivio konstrukcijos (orlaivis pilotuojamas be piloto jame, todėl radijo ryšio aparatūra iš esmės neatliktų savo funkcijų – palaikyti radijo ryšį tarp skrendančio orlaivio įgulos ir kitų orlaivių ar oro navigacijos paslaugų teikėjų). Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad Aviacijos įstatymo 35 straipsnio 1 dalies 1 punktas būtų netaikomas bepiločiams orlaiviams bei 35 straipsnio 1 dalies 2 punkte numatytas reikalavimas turėti radiolokacinį atsakiklį būtų netaikomas bepiločiams orlaiviams, kurių skrydžiai vykdomi iki 120 m nuo žemės ar vandens paviršiaus, tačiau bepiločiuose orlaiviuose, kurių skrydžiai vykdomi virš 120 m nuo žemės ar vandens paviršiaus ir (ar) už matomumo zonos ribų (Reglamente (ES) 2019/947[5] numatyti specialiosios ar sertifikuotos kategorijos skrydžiai) pagal Agentūros išduodamą naudojimo leidimą vykdyti specialiosios kategorijos bepiločių orlaivių sistemų (UAS) skrydžius, neturinčiuose radiolokacinio atsakiklio, turi būti kita oro eismo paslaugų teikėjo šiam tikslui tinkama pripažinta identifikavimo įranga.

Pažymėtina, kad skirtingas teisinis reguliavimas skrydžiams, kurių metu bepilotis orlaivis išlaikomas ne didesniu kaip 120 metrų atstumu nuo arčiausio žemės paviršiaus taško, ir skrydžiams, kurių metu ši riba viršijama ir (ar) vykdomas tiesiogiai nematomas skrydis (BVLOS), grindžiamas Reglamente (ES) 2019/947 įtvirtintu skrydžių, vykdomų naudojant bepiločių orlaivių sistemas (UAS), skirstymu į atvirąją, specialiąją ir sertifikuotąją kategorijas (Reglamento 3 straipsnyje apibrėžiamos kategorijos, o jos detalizuojamos 4-6 straipsniuose).

Reglamento (ES) 2019/947 4 straipsnio 1 dalies d) punkte nustatyta, kad skrydis priskiriamas atvirajai kategorijai tik tuo atveju, kai nuotolinis pilotas bepiločiu orlaiviu visą laiką vykdo tiesiogiai matomą skrydį (VLOS). To paties straipsnio 1 dalies e) punkte nustatyta, kad skrydžio metu bepilotis orlaivis turi būti išlaikomas ne didesniu kaip 120 metrų atstumu nuo arčiausio žemės paviršiaus taško, išskyrus kliūties perskridimo atvejus, nustatytus Reglamento priedo A dalyje. Taigi, tiesiogiai matomo skrydžio (VLOS) vykdymas ir 120 metrų ribos laikymasis yra vienos iš sąlygų, kurioms esant skrydis gali būti priskirtas atvirajai kategorijai, tačiau šios sąlygos turi būti taikomos kartu su kitais Reglamento 4 straipsnyje ir priedo A dalyje nustatytais reikalavimais. Skrydžiai, kurių metu viršijama atvirajai kategorijai taikoma 120 metrų riba, neatsižvelgiant į Reglamento priede nustatytas išimtis, ir tiesiogiai nematomi skrydžiai (BVLOS) neatitinka vienos ar kelių atvirosios kategorijos sąlygų, dėl to tokie skrydžiai paprastai vykdomi pagal specialiosios kategorijos reikalavimus, išskyrus atvejus, kai pagal Reglamento 6 straipsnyje nustatytus kriterijus jie priskirtini sertifikuotajai kategorijai. Šių skrydžių objektyvų skirtingumą nuo įprastinių atvirosios kategorijos skrydžių lemia tai, kad jų rizika negali būti valdoma vien taikant visiems atvirosios kategorijos skrydžiams iš anksto nustatytas vienodas sąlygas. Specialiosios kategorijos atveju, teikiant prašymą išduoti naudojimo leidimą, atliekamas Reglamento 11 straipsnyje nustatytas rizikos vertinimas ir numatomos tinkamos rizikos mažinimo priemonės, todėl, atsižvelgiant į konkretaus skrydžio riziką ir naudojamą oro erdvę, yra pagrįsta nustatyti papildomas ryšio ir identifikavimo priemones.

Taigi, 120 metrų kriterijus nacionaliniame reguliavime pasirenkamas ne atsitiktinai, o atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2019/947 4 straipsnio 1 dalies e punkte nustatytą atvirosios kategorijos skrydžių sąlygą. Skrydžiai virš 120 m ir (ar) BVLOS sąlygomis objektyviai skiriasi nuo tipinių iki 120 m VLOS skrydžių, nes nuotolinis pilotas gali nematyti bepiločio orlaivio, todėl atsiranda didesnis operatyvaus ryšio, atpažinimo ir stebėjimo poreikis. Radijo ryšio ir atpažinimo priemonių reikalavimas yra pagrįstas kaip priemonė, skirta sudaryti sąlygas oro eismo paslaugų teikėjui identifikuoti UAS, operatyviai perduoti saugai reikšmingus nurodymus ar informaciją, taip pat mažinti susidūrimo su kitais oro erdvės naudotojais riziką.

[5] 2019 m. gegužės 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/947 dėl bepiločių orlaivių naudojimo taisyklių ir tvarkos.

Pažymėtina, kad šiuo metu prognozuojama, kad Įstatymo projekto 14 straipsnio 1 dalyje numatytas įpareigojimas įsigyti ir įsidiegti radiolokacinius atsakiklius, veikiančius S režimu, bepiločiam orlaiviams, kurių skrydžiai vykdomi virš 120 m nuo žemės ar vandens paviršiaus ir (ar) už matomumo zonos ribų pagal Reglamento (ES) 2019/947 5 arba 6 straipsnių sąlygas, būtų aktualus apie 60 ūkio subjektų, įvertinus tuos, kuriems išduoti Agentūros leidimai. Atsakiklio kaina rinkoje yra apie 3000 Eur, jo montavimo kaina sudarytų apie 500 Eur, taip pat būtų patiriamos papildomos apie 175 Eur išlaidos (kodo gavimas iš Agentūros ir atlyginimas už šią paslaugą). Taigi, vienam subjektui išlaidos siektų apie 3675 Eur, o įpareigojimo tikslinei grupei sukeliama prisitaikymo išlaidų suma sudaro 220 500 Eur.

4.7. Dėl įgaliojimo LTSA nustatyti aukščiamačio nustatymo reikalavimus vykdant skrydžius

Aukščiamatis (angl. *altimeter*) yra standartinis orlaivio prietaisas, skirtas orlaivio aukščiui nustatyti pagal atmosferos slėgį. Prietaiso veikimo principas grindžiamas atmosferos slėgio matavimu ir jo perskaičiavimu į aukščio rodmenis, taikant pasirinktą aukščiamačio nustatymą (pvz., QNH (slėgis vidutiniame jūros lygyje), QFE (slėgis žemės paviršiuje) arba standartinį 1013,25 hPa slėgį). Todėl, siekiant užtikrinti vienodą visų oro erdvėje esančių orlaivių aukščio atskaitą ir saugų orlaivių vertikalųjį skirstymą, turi būti nustatyta tvarka, pagal kurią skrydžių metu orlaivyje turi būti atlikti tam tikri aukščiamačio nustatymai.

Civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAA) direktoriaus 2015 m. vasario 15 d. įsakymu Nr. 4R-31 „Dėl aukščiamačio nustatymo“ patvirtinti aukščiamačio nustatymo reikalavimai vykdant skrydžius Lietuvos Respublikos oro erdvėje, nustatantys, koks slėgis (QNH, QFE ar standartinis 1013,2 hPa) turi būti naudojami skirtinguose skrydžio etapuose ir oro erdvėse, siekiant užtikrinti vienodą orlaivių aukščio parodymą, saugų vertikalųjį atskyrimą bei suderinamumą su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) reikalavimais. Taip pat įsakymas nustato pereinamąjį absoliutųjį aukštį Lietuvos Respublikos oro eismo paslaugų oro erdvėje. Šie dydžiai gali būti keičiami tam, kad būtų galima optimizuoti oro erdvės naudojimą bei pritaikymą skirtingų rūšių aviacijos veiklai. Bendrosios aviacijos bendruomenė yra išsakiusi poreikį peržiūrėti minėtą CAA įsakymą ir patobulinti aukščiamačių nustatymo reikalavimus. Tačiau šiuo metu pagal kompetenciją nei viena institucija, įskaitant LTSA, kuri pagal kompetenciją nustato civilinės aviacijos reikalavimus, neturi teisinio pagrindo nustatyti / keisti / atnaujinti minėto CAA direktoriaus įsakymo. Todėl Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad aukščiamačio nustatymo reikalavimus vykdant skrydžius nustato LTSA oro eismo paslaugų teikėjo teikimu. Šia nuostata papildomas Aviacijos įstatymo 35 straipsnis.

4.8. Dėl reikalavimų kandidatams į aviacijos saugumo vadovus diferencijavimo ir dėl įgaliojimų LTSA nustatyti reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarką

4.8.1. Atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2015/1998[6] priedo 6.5 skyriaus nuostatas, nuo 2027 m. sausio 1 d. atitinkamai patikrinti ir skirti oro transportu gabenti kroviniai, galės būti vežami tik patvirtintų vežėjų[7], reguliuojamų subjektų arba žinomų siuntėjų statusą[8] turinčių įmonių. Tai reiškia, kad šiuo metu transporto įmonės veikiančios pagal vežėjų įsipareigojimo pareiškimą nebegalės vežti aviacijos saugumo patikrintų krovinių oro transportu. Dėl šios priežasties visos įmonės, kurios šiuo metu patikrintus krovinius, skirtus gabenti oro transportu, veža pagal susitarimus su reguliuojamais subjektais (pagal vežėjų įsipareigojimų pareiškimą) turės iki 2027 m. sausio 1 d. gauti atitinkamą pirmiau nurodytą vežėjo statusą. Šiuo metu tikslaus įmonių, kurioms bus reikalingas šis statusas, skaičius nėra žinomas, kadangi dalis transporto įmonių, registruotų Lietuvoje, vykdo veiklą, susijusią su saugiais kroviniais, kitose šalyse. Agentūros duomenimis šiuo metu gauta viena paraiška dėl patvirtinto vežėjo statuso suteikimo. Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad saugumo

[6] 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės.

[7] Sąvoka įtvirtinta Reglamento (ES) 2015/1998[7] priedo 6.0.5 punkte.

[8] Reguliuojamų subjektų arba žinomų siuntėjų sąvokos įtvirtintos 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 3 straipsnyje.

priemones taikantys subjektai privalo turėti aviacijos saugumo programas ir paskirti asmenis, atsakingus už šių programų įgyvendinimą. Aviacijos įstatymas taip pat numato, kad visi kandidatai į aviacijos saugumo vadovus, be kita ko, turi turėti ne mažesnę kaip vienų metų darbo aviacijos saugumo srityje patirtį.

Atsižvelgiant į tai, kad įmonių, privalančių įgyti pirmiau minėtą statusą (o kartu ir paskirti aviacijos saugumo vadovus) daugės, ir į tai, kad šalies darbo rinkoje yra ribotas kvalifikaciją atitinkančių aviacijos specialistų kiekis, taip pat siekiant išvengti aviacijos saugumo vadovų darbo iškart keliose įmonėse, Įstatymo projektu siūloma diferencijuoti darbo patirties reikalavimą ir numatyti šio reikalavimo išimtį tam tikroms įmonėms, t. y. Agentūros patvirtintų vežėjų ir žinomų siuntėjų aviacijos saugumo vadovams nereikalauti 1 metų darbo patirties aviacijos saugumo srityje. Pastarųjų įmonių veiklos specifika ir taikomos aviacijos saugumo priemonės yra mažesnės apimties ir paprastesnio pobūdžio, lyginant su kitais aviacijos saugumo priemones vykdančiais subjektais. Todėl, vadovaujantis teisinio reguliavimo proporcingumo principu, siūloma diferencijuoti reikalavimus atitinkamų įmonių aviacijos saugumo vadovams.

Numačius siūlomą reguliavimą, būtų suteikta galimybė atsakingais už aviacijos saugumą paskirti asmenis, kurie turi žinių reglamentavimo srityje (aviacijos saugumo vadovo žinios, prieš tvirtinant jo kandidatūrą, vertinamos Agentūros), bet dar neturi įgiję praktikos. Tai palengvintų įmonių atitiktį reikalavimams ir atitinkamų statusų įgijimą, o taip pat sudarytų galimybes įmonėms paskirti aviacijos saugumo vadovus iš jau dirbančių darbuotojų, kurie geriausiai išmano įmonės vidines procedūras ir procesus.

Atsižvelgiant į tai, siūloma keisti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 2 dalies 3 punktą.

Bus diferencijuoti reikalavimai įmonių aviacijos saugumo vadovams, atsižvelgiant į įmonių veiklos specifiką ir pobūdį. Tokiu būdu bus sudarytos proporcingos ir palankesnės sąlygos mažesnėms įmonėms paskirti aviacijos saugumo vadovus.

4.8.2. 2026 m. vasario 27 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2026/449, kuriuo dėl tam tikrų išsamių priemonių bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, numato naują reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statusą, kurį pavesta suteikti valstybės narės kompetentinga institucijai (t. y. Agentūrai). Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalį, suteikiant LTSA įgaliojimus nustatyti reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarką, kuria vadovausis Agentūra. Priėmus Įstatymo projektą, LTSA bus įgaliota nustatyti reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarką ir bus suvienodintos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2024/1255 ir Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 8 dalyje nurodomų subjektų kategorijos, kurias suteikia Agentūra. Įmonės galės kreiptis dėl reguliuojamo oro uosto atsargų statuso suteikimo.

4.9. Dėl nuostatų, susijusių su oro susisiekimo vykdymu, patikslinimo

Šiuo metu nuostatos, susijusios su oro susisiekimo vykdymu, išdėstytos Aviacijos įstatymo 43–45 straipsniuose. Siekiant aiškesnio reglamentavimo, Įstatymo projektu siūloma suvienodinti Aviacijos įstatyme vartojamas sąvokas (vietoj sąvokų „leidimas“, „leidimas vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį“ vartoti sąvoką „leidimas vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą“ ir vietoj sąvokos „laikinasis leidimas“ vartoti sąvoką „laikinasis leidimas vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą“) ir jas apibrėžti, taip pat apibrėžti sąvokas „leidimas vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą“, „reguliarusis oro susisiekimas“ ir „nereguliarusis oro susisiekimas“ (šiuo metu sąvokos „reguliarusis oro susisiekimas“ ir „nereguliarusis oro susisiekimas“ yra apibrėžtos Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklės); apibrėžus minėtas sąvokas Aviacijos įstatyme, atitinkamai reikės patikslinti ir Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisykles).

Aviacijos įstatymo 43 straipsnio 6 dalyje numatyta, kad leidimo vykdyti nekomercinius užsienio šalių civilinių orlaivių skrydžius į Lietuvos Respublikos teritoriją ir iš jos nereikia. Atsižvelgiant į tai, kad toks leidimas nėra išduodamas ir Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių nekomerciniams skrydžiams, Įstatymo projektu siūloma patikslinti minėtą nuostatą ir vartoti

formuluotę, kuri apimtų tiek užsienio šalių, tiek Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių nekomercinius skrydžius į Lietuvos Respublikos teritoriją ir iš jos, t. y. vietoj formuluotės „nekomercinius užsienio šalių civilinių orlaivių skrydžius“ vartoti formuluotę „nekomercinius civilinių orlaivių skrydžius“.

Aviacijos įstatymo 44 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad, jeigu su vežėjo valstybe Lietuvos Respublika nėra sudariusi tarptautinės sutarties, reglamentuojančios oro susisiekimą, LTSA išduoda laikinąjį leidimą, išskyrus *mutatis mutandis* šio įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 2–9 punktuose nustatytus atvejus. Pažymėtina, kad šiuo metu minėtos Aviacijos įstatymo nuostatos nenumato, kiek laiko gali galioti laikinasis leidimas, taip pat minėto leidimo galiojimo panaikinimo atvejų. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad laikinasis leidimas vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą išduodamas 5 metų laikotarpiui, su galimybe jį pratęsti dar vienam 5 metų laikotarpiui, taip pat, kad laikinojo leidimo vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą galiojimas panaikinamas šio įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 2, 4–9 punktuose nustatytais atvejais.

Šiuo metu Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodytas leidimas išduodamas arba motyvuotas atsisakymas jį išduoti pateikiamas ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo paraiškos gavimo dienos. Pagal to paties straipsnio 4 dalies nuostatas LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu yra bet kuri iš šioje dalyje numatytų aplinkybių. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma patikslinti 45 straipsnio 3 dalies nuostatas ir numatyti, kad nurodytas leidimas išduodamas arba motyvuotas atsisakymas jį išduoti pateikiamas ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo paraiškos *ir kitų dokumentų, kurių LTSA ne vėliau kaip per 1 darbo dieną nuo paraiškos gavimo dienos gali paprašyti pateikti, jei nustatomos aplinkybės, numatytos šio straipsnio 4 dalies 3 ir 4 punktuose, ir siekdama įsitikinti, ar nėra aplinkybių, numatytų šio straipsnio 4 dalies 9 punkte,* gavimo dienos.

Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 3 punkte numatyta, kad LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu šalis, kurioje įregistruotas orlaivis, neleidžia tokių pat Lietuvos Respublikos orlaivių skrydžių. Pažymėtina, kad pagal LTSA pateiktą informaciją oro vežėjai dažnai vykdo skrydžius nuomotais orlaiviais, įregistruotais kitose šalyse, o ne toje šalyje, kuri oro vežėjui yra išdavusi oro vežėjo pažymėjimą. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektu siūloma patikslinti minėtą nuostatą ir numatyti, kad LTSA atsisako išduoti leidimą vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą arba panaikina leidimo vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą galiojimą arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu šalis, kuri yra išdavusi vežėjui oro vežėjo pažymėjimą, neleidžia tokių pat Lietuvos Respublikos vežėjų skrydžių. Taip pat Įstatymo projektu siūloma atsisakyti neaktualios (oro susisiekimo plėtrą ribojančios) Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 2 punkto nuostatos, kad LTSA atsisako suteikti arba atšaukia leidimą vykdyti nereguliarųjį komercinį skrydį arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu skrydį tarp Lietuvos Respublikos ir užsienio šalies vykdo tos užsienio šalies arba kitos užsienio šalies vežėjo orlaivis.

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 388 straipsnio nuostatas, Įstatymo projektu siūloma atitinkamai patikslinti Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 4 dalies 7 punkto nuostatas (suvienodinti jame vartojamą nuobaudos pavadinimą su Administracinių nusižengimų kodekso 388 straipsnyje vartojamu nuobaudos pavadinimu).

Taip pat Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 45 straipsnio 4 dalį nauju punktu, nustatant, kad LTSA atsisako išduoti leidimą vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą arba panaikina leidimo vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą galiojimą arba nustato apribojimus dėl skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu „vežėjui, orlaiviui, keleiviams, kroviniui ar skrydžio užsakovui yra taikomos tarptautinės sankcijos“.

Priėmus siūlomus pakeitimus būtų užtikrintas teisinio reguliavimo aiškumas, abipusiškumo principo taikymas (LTSA galėtų atsisakyti išduoti leidimą vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą arba panaikinti leidimo vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą galiojimą arba nustatyti apribojimus dėl

skrydžių dažnio, laiko, maršruto ir talpos, jeigu šalis, kuri yra išdavusi vežėjui oro vežėjo pažymėjimą, neleidžia tokių pat Lietuvos Respublikos vežėjų skrydžių).

Taip pat, atsižvelgiant į Įstatymo projekto derinimo metu Finansų ministerijos pateiktas pastabas dėl valstybės rinkliavos ėmimo už leidimo vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą, laikinojo leidimo vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą, leidimo vykdyti nereguliarųjį oro susisiekimą išdavimą, planuojama numatyti valstybės rinkliavą už minėtų leidimų išdavimą.

4.10. Dėl antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių patvirtinimo

Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad antžemines paslaugas oro uoste gali teikti tik susisiekimo ministro patvirtintas antžeminių paslaugų teikėjas ar savateikis. Pažymėtina, kad toks reglamentavimas neatitinka Lietuvos Respublikos viešojo administravimo ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatymų nuostatų – ministerijai turėtų būti pavesta politiką formuojančios užduotys, o ne ją įgyvendinančios. Taip pat atkreiptinas dėmesys į tai, kad 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2003 m. rugsėjo 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1882/2003, 14 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad valstybės narės gali nustatyti, kad antžeminių paslaugų teikėjas arba pačiam sau paslaugas teikiantis oro uosto naudotojas savo veiklą oro uoste gali vykdyti tik gavęs patvirtinimą iš valdžios institucijos, kuri nepriklauso nuo oro uosto valdančiosios institucijos. Todėl Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad antžeminių paslaugų teikėjus ar savateikius tvirtintų LTSA direktorius.

Įstatymo projektu taip pat tikslinama nuostata, kad pasiūlymą dėl paslaugų teikėjų ir savateikių skaičiaus ribojimo, išimčių dėl jų skaičiaus nustatymo teiktų ne Agentūra, bet oro uostą valdanti įmonė, kuri pagrįstų ir argumentuotų tokių ribojimų nustatymo oro uoste poreikį. Pažymėtina, kad Įstatymo projektu siūlomo tikslinti Aviacijos įstatymo 49 straipsnio 12, 15 ir 17 dalyse nurodytos konkrečios sąlygos, kada oro uostą valdanti įmonė gali kreiptis į LTSA dėl tam tikras antžemines paslaugas teikiančių antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių skaičiaus ribojimo. Šiose dalyse nurodyti atvejai perkelia į nacionalinę teisę Direktyvos 96/67/EB nuostatas. Taip pat pažymėtina, kad šio straipsnio 18 ir 19 dalių nuostatos taikomos bendrai šio straipsnio 12, 15 ir 17 dalyse nurodytiems išimčių taikymo atvejams.

Taip pat tikslinama nuostata dėl savateikių patvirtinimo sąlygų, nurodant, kad jie patvirtinami, jeigu atitinka tas pačias sąlygas, kaip ir antžeminių paslaugų teikėjai.

Nustačius tokį teisinį reguliavimą būtų užtikrintas teisėkūros sistemiškumo ir ekonomiškumo principų taikymas, o teisinio reguliavimo tikslas būtų pasiektas žemesnės teisinės galios teisės aktu, taip pat būtų užtikrintas efektyvesnis reikalavimų taikymas praktikoje.

Numatoma, kad pagal Rinkliavų įstatymą už šią paslaugą LTSA ims valstybės rinkliavą.

4.11. Dėl Eksperimentinių orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimų

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Saugos tyrimų skyrius, atlikęs 2023 m. balandžio 21 d. įvykusios eksperimentinio mėgėjiško lėktuvo „Lancair 360 MKII“ avarijos tyrimą ir siekdamas užkirsti kelią kitoms orlaivių avarijoms ir incidentams, pateikė saugos rekomendaciją Nr. SR-2024-A-06: „Rekomenduojama Lietuvos transporto saugos administracijai, suderinus su VšĮ Transporto kompetencijų agentūra, nustatyti, kad orlaiviams, neturintiems orlaivio tipo pažymėjimo, specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą galėtų pratęsti ir VšĮ Transporto kompetencijų agentūros patvirtinti tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys asmenys, kaip šiuo metu taikoma bendrosios aviacijos orlaiviams pagal Komisijos Reglamento (ES) Nr. 1321/2014[9] dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti Vb priedo (ML dalis) ML.A.901 dalį.“

Aviacijos įstatymo 53 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą LTSA nustatyta tvarka turi teisę atlikti Agentūra ir (ar) eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektoriai (toliau – inspektoriai). Inspektoriai yra patvirtinami Agentūros, Agentūra prižiūri inspektorių veiklą.

[9] 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos Reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo.

Inspektoriai, atlikę eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikrą, teikia rekomendaciją Agentūrai, kuri, atsižvelgdama į ją, išduoda orlaiviui specialųjį tinkamumo skraidyti pažymėjimą (toliau – STPS) arba pratęsia jo galiojimą. Nors Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 reguliavimas, pagal kurį orlaivio tinkamumo skraidyti pažymėjimo galiojimą pratęsti gali ne tik kompetentinga institucija (Lietuvoje – Agentūra), bet ir asmenys, turintys kompetentingos institucijos patvirtinimą atlikti techninės priežiūros darbus, netaikomas eksperimentinės kategorijos orlaiviams (taikomas tik sertifikuotiesiems orlaiviams), Įstatymo projektu, atsižvelgiant į minėtą saugos rekomendaciją, siūloma pritaikyti šį reguliavimą ir eksperimentinės kategorijos orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimų galiojimo pratęsimui ir suteikti inspektoriams įgaliojimus pratęsti eksperimentinės kategorijos orlaivių STSP galiojimą, eksperimentinės kategorijos orlaivių STSP išdavimą paliekant Agentūros kompetencijai (išduodant STSP Agentūra gali remtis inspektoriaus rekomendacija arba pati įvertinti orlaivio tinkamumą skraidyti). Teisė savarankiškai pratęsti STSP galiojimą bus suteikiama asmens, siekiančio būti patvirtintu orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektoriumi, pasirinkimu – asmuo LTSA nustatyta tvarka teikdamas Agentūrai prašymą, galės nurodyti, ar pageidauja tik teikti rekomendacijas Agentūrai dėl STSP išdavimo ir jo galiojimo pratęsimo, ar taip pat įgyti teisę savarankiškai pratęsti STSP galiojimą.

Įstatymo projektu taip pat siekiama nustatyti kriterijus, kuriais vadovaudamasi Agentūra pripažįsta orlaivį tinkamu skraidyti, nustatyti STSP išdavimo, jo galiojimo pratęsimo, galiojimo sustabdymo, galiojimo sustabdymo panaikinimo kriterijus ir sąlygas, taip pat patikslinti nuostatas dėl inspektorių patvirtinimo galiojimo termino bei inspektorių įpareigojimus, kai jie patys pratęsia STSP galiojimą.

Įstatymo projektu siūloma nustatyti, kad STSP išduodamas arba jo galiojimas pratęsiamas gavus orlaivio savininko (naudotojo) kreipimąsi vienerių metų terminui, o jei STSP galiojimas sustabdomas. Agentūra apie tai privalo pranešti orlaivio savininkui (naudotojui) bei nustato 12 mėnesių terminą trūkumams ištaisyti ir įspėja orlaivio savininką (naudotoją) apie STSP galiojimo panaikinimą, jeigu per nustatytą terminą trūkumai nebus pašalinti. Pažymėtina, kad šiame įstatymo projekto straipsnyje nurodomas orlaivio savininkas arba naudotojas (t. y., ne valdytojas) atsižvelgiant į tai, kad orlaivio naudotojas yra tas asmuo (fizinis, ar juridinis, kuris naudoja orlaivį skrydžiams, t. y. tuo orlaiviu vykdo skrydžius. STSP, kaip ir orlaivio registravimo pažymėjimas, visada turi būti orlaivyje, t. y., jį turi turėti orlaivio naudotojas. Todėl šio straipsnio kontekste nurodomas orlaivio savininkas ir konkretus orlaivio naudotojas (kai pastarasis nėra orlaivio savininkas). Orlaivio valdytojas, kaip ir savininkas, nebūtinai gali būti orlaivio naudotojas, t. y., vykdyti skrydžius su tuo orlaiviu. Todėl atitinkamais atvejais atsakomybė orlaivio atžvilgiu gali būti perduodama orlaivio naudotojui. Taip pat ir orlaivio registravimo pažymėjime yra nurodomas orlaivio savininkas ir naudotojas, kai pastarasis nėra orlaivio savininkas, o Čikagos konvencijos 27 straipsnyje taip pat apibrėžiama orlaivio savininko arba naudotojo (ne valdytojo) atsakomybė.

4.12. Dėl oro uostą valdančios įmonės pareigos taikyti technologines aviacijos saugumo priemones, siekiant sustiprinti prieigos kontrolę ir sumažinti neteisėto patekimo riziką, o taip pat naudoti pažangias technologijas kitoms civilinės aviacijos saugumo grėsmėms valdyti įtvirtinimo

Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad aviacijos saugumą užtikrina oro uostą valdanti įmonė ir kiti subjektai. Vertinant galiojančio teisinio reguliavimo taikymo praktiką bei atliekamų aviacijos saugumo patikrinimų rezultatus, išlieka rizikų, susijusių su neteisėtu patekimu į tarptautinių oro uostų riboto patekimo zonas, asmenų judėjimo ir srautų susimaišymo tarp Šengeno ir ne Šengeno zonų, taip pat atvejais, kai asmenų judėjimas ar elgsena gali kelti pavojų civilinės aviacijos saugumui. Šiuo metu Europos Sąjungos teisės aktai sudaro galimybę taikyti biometrinę kontrolę prieš patenkant į riboto patekimo zonas aviacijos saugumo tikslais, tačiau tokios kontrolės taikymas nėra imperatyvus Bendrojo duomenų apsaugos reglamento nuostatų taikymo požiūriu. Be to, tiek dabartinė ES reglamentavimo apimtis, tiek nacionalinis reglamentavimas yra nepakankami pažangių technologinių sprendimų teisėtam diegimui, vystymui ir taikymui visiems nacionaliniams aviacijos saugumo tikslams pasiekti. Todėl Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymą 41^3 straipsniu, kuriuo siekiama nacionaliniu teisės aktu įtvirtinti oro uostą valdančios įmonės pareigą

taikyti technologines aviacijos saugumo priemones, siekiant sustiprinti prieigos kontrolę ir sumažinti neteisėto patekimo riziką, užtikrinant asmenų, turinčių oro uosto išduotus pažymėjimus, tapatybės nustatymą ir jų teisės patekti į riboto patekimo zoną ar atskiras jos dalis bei judėti joje kontrolę, kai tai būtina aviacijos saugumui užtikrinti, naudojant biometrinius duomenis. Taip pat oro uostą valdančiai įmonei suteikti teisę naudoti pažangias technologijas kitoms civilinės aviacijos saugumo grėsmėms valdyti, pavyzdžiui, asmenų srautų susimaišymo atvejais.

Įgyvendinus siūlomą teisinio reguliavimo pakeitimą, būtų sudarytos sąlygos nuosekliai ir teisėtai taikyti technologines aviacijos saugumo priemones, sustiprinti prieigos kontrolę, efektyviau valdyti asmenų judėjimą oro uosto zonose, laiku nustatyti neįprastą ar įtartiną judėjimą ir taip sumažinti civilinės aviacijos saugumo pažeidimų tikimybę.

4.13. Dėl valstybinės žemės, kurios reikia naujiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, statyti ir (ar) įrengti arba esamiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, eksploatuoti ir (ar) rekonstruoti

Įstatymo projektu, be kita ko, siekiama spręsti valstybinės žemės, kurios reikia naujiems statiniams ir (ar) įrenginiams, skirtiems oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, statyti ir (ar) įrengti, taip pat esamų statinių ir (ar) įrenginių, skirtų oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti, užimamos ir jiems eksploatuoti ir (ar) rekonstruoti reikalingos valstybinės žemės valdymo klausimą.

Pagal Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau – TVPĮ) 2 straipsnio 21 dalies nuostatas akcinės bendrovės „Oro navigacija“ (toliau – Bendrovė arba AB „Oro navigacija“) nuosavybės teise valdomi skrydžių valdymo sistemos įrenginiai yra laikomi viešąja transporto infrastruktūra, o Bendrovė yra viešosios transporto infrastruktūros valdytoja. Bendrovė taip pat yra pirmos kategorijos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbi įmonė, teikianti oro eismo vadybos, ryšių, navigacijos ir stebėjimo, oro navigacijos informacijos bei paieškos ir gelbėjimo koordinavimo paslaugas (Lietuvos Respublikos nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių objektų apsaugos įstatymo (toliau – NSĮ) 1 priedo 4 punktas). Bendrovės valdomos oro erdvės valdymo sistemos, oro eismo srautų valdymo sistemos, oro eismo paslaugų sistemos, ryšių sistemos, navigacijos sistemos, stebėjimo (apžvalgos) sistemos įrenginiai, oro navigacijos informacijos paslaugų sistemos yra įtraukti į nacionaliniam saugumui užtikrinti svarbių įrenginių ir turto sąrašą kaip nacionaliniam saugumui užtikrinti strateginę reikšmę turinti infrastruktūra (NSĮ 4 priedas).

Pažymėtina, kad, atsižvelgiant į Bendrovės valdomų infrastruktūros objektų specifiką, jie turi būti įrengiami tiksliai apskaičiuotose vietose. Pastebėtina, kad dalis šių infrastruktūros objektų (pvz., skrydžių valdymo bokštai) yra tarptautinių oro uostų teritorijose, o dalis (pvz., atskiri radiolokacijos, navigacijos, stebėjimo ir ryšių infrastruktūros objektai) – valstybinėje žemėje, nepatenkančioje į tarptautiniams oro uostams priskirtų teritorijų ribas. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad tam tikrais atvejais Bendrovė jos valdomai įrangai įrengti naudojasi kitų juridinių asmenų valdomais telekomunikacijų ir ryšių bokštais, kurių techninės charakteristikos atitinka konkrečiai įrangai keliamus aukščio ir kitus reikalavimus.

Bendrovė iki 2023 m. sausio 2 d. veikė kaip valstybės įmonė ir per veiklos laikotarpį, keičiantis teisės aktams, įgijo skirtingas valstybinės žemės sklypų valdymo teises – valstybinės žemės sklypus valdė panaudos, patikėjimo arba nuomos teise. 2023 m. sausio 2 d. vykdant viešojo sektoriaus reformą, Bendrovė buvo pertvarkyta į akcinę bendrovę. Atsižvelgiant į teisinį reglamentavimą, nesant išimčių specialiuosiuose įstatymuose, po pertvarkymo veikiančiai akcinei bendrovei iš esmės lieka tik valstybinės žemės sklypų nuomos galimybė. Tai mažina Bendrovės galimybes valdyti valstybinius žemės sklypus dėl šių priežasčių:

- pirma, pagal Lietuvos Respublikos žemės įstatymo (toliau – Žemės įstatymas) nuostatas Bendrovė iš esmės neturėtų teisės be aukciono gauti naujų valstybinės žemės sklypų, reikalingų veiklai tose vietose, kur statiniai (įrenginiai) dar tik būtų planuojami statyti (įrengti), plėsti; minėtuose aukcionuose Bendrovė dalyvautų lygiomis teisėmis su kitais suinteresuotais asmenimis, o tai mažina galimybes išsinuomoti būtent tą valstybinės žemės sklypą, kurio reikia atitinkamai infrastruktūrai įrengti pagal atliktus skaičiavimus; atitinkamai įstatyme įtvirtinus Bendrovės teisę valdyti valstybinę

žemę patikėjimo teise, būtų sudarytos didesnės galimybės Bendrovei valdyti valstybinės žemės sklypus palankesnėse vietovėse, o ne tik tuose valstybinės žemės sklypuose, dėl kurių skelbiami aukcionai;

- antra, turi būti nustatomos Bendrovės valdomų radiolokatorių apsaugos zonos (Lietuvos Respublikos specialiųjų žemės naudojimo sąlygų įstatymo (toliau – SŽNSĮ) 118–119 straipsniai), kurios riboja žemės sklypų savininkų ar naudotojų teisę naudotis žemės sklypais, patenkančiais į šias zonas; radiolokatorių apsaugos zonose yra nustatomos specialiosios žemės naudojimo sąlygos (SŽNSĮ 120 straipsnis), todėl tokiems įrenginiams įrengti turėtų būti pasirenkamos tokios vietos, kurios ne tik padėtų užtikrinti skrydžių stebėjimą ir saugumą, bet ir sukeltų kuo mažiau nepatogumų fiziniams ir juridiniams asmenims (tinkamiausia vieta – nauji valstybinės žemės sklypai); siekiant užtikrinti atitinkamų įrenginių apsaugą, nustatyti ar keisti jų apsaugos zonas ar specialiąsias žemės naudojimo sąlygas, Bendrovei kaskart reikėtų gauti žemės sklypų savininko / patikėtinio sutikimą;
- trečia, Bendrovė turėtų mokėti nustatyto dydžio įmoką už teisę statyti ar rekonstruoti esamus statinius ar įrenginius valstybinėje žemėje, išnuomotoje Žemės įstatymo 9 straipsnio 6 dalies 1 punkto pagrindu (Žemės įstatymo 10 straipsnis), nors tokie statiniai būtų statomi ar rekonstruojami siekiant užtikrinti viešąjį interesą ir nacionalinį saugumą.

Aviacijos įstatymo 11 straipsnyje nustatyta, kad skrydžių valdymo sistemos įrenginiai, skirti oro navigacijos paslaugoms teikti, ir tarptautinių oro uostų infrastruktūra, išskyrus žemę, nuosavybės teise gali priklausyti valstybei, uždarajai akcinei bendrovei ar akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybei, arba uždarajai akcinei bendrovei ar akcinei bendrovei, kurių visos akcijos nuosavybės teise priklauso valstybės valdomai bendrovei. TVPĮ 6 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad viešosios transporto infrastruktūros objektai, *žemė*, akvatorija (vandens plotai), kitas priskirtas ar sukurtas turtas yra valdomi *nuosavybės teise* arba valdomi, naudojami ir disponuojama jais *turto patikėjimo teise* vadovaujantis šiuo ir kitais įstatymais. Vertinant minėtas teisės aktų nuostatas, atsiranda teisinis neaiškumas, kokia valdymo teise turi būti valdoma valstybinė žemė, skirta Bendrovės valdomiems viešosios transporto infrastruktūros objektams statyti ir (ar) įrengti bei eksploatuoti, ar Bendrovei, kaip viešosios transporto infrastruktūros objektų valdytojai, turi būti taikomos Žemės įstatymo 9 straipsnio nuostatos dėl valstybinės žemės nuomos sutarčių sudarymo.

Žemės įstatymo 7 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad valstybinės žemės sklypai, reikalingi viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklą reglamentuojančiuose įstatymuose nustatytoms valstybinėms funkcijoms atlikti, perduodami patikėjimo teise viešosios transporto infrastruktūros valdytojui Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka Nacionalinės žemės tarnybos prie Aplinkos ministerijos (toliau – NŽT) vadovo sprendimu, *jeigu tai nustatyta viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklą reglamentuojančiuose įstatymuose* (šiuo metu tai numatyta Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekse ir Lietuvos Respublikos kelių įstatyme). Atkreiptinas dėmesys, jog Žemės įstatymo 7 straipsnio 7 ir 9 dalyse yra numatyti saugikliai, užtikrinantys tokių valstybinės žemės sklypų naudojimą tik viešosios transporto infrastruktūros valdytojo veiklą reglamentuojančiuose įstatymuose nustatytoms valstybinėms funkcijoms atlikti ir apribojantys viešosios transporto infrastruktūros valdytojų galimybę disponuoti jiems patikėjimo teise perduotais valstybinės žemės sklypais (viešosios transporto infrastruktūros valdytojas negali jam perduotų patikėjimo teise valstybinės žemės sklypų parduoti ar kitaip perleisti, išnuomoti, perduoti panaudos pagrindais ar perduoti jų naudotis kitu būdu, jų įkeisti ar kitaip suvaržyti daiktinių teisių į juos, jais garantuoti, laiduoti ar kitu būdu užtikrinti savo ir kitų asmenų prievolių įvykdymo).

Atsižvelgiant į minėtą Žemės įstatyme įtvirtintą galimybę, atitinkamai pakeitus Aviacijos įstatymą, būtų sudarytos teisinės sąlygos valstybinės žemės sklypus perduoti Bendrovei valdyti patikėjimo teise NŽT vadovo sprendimu.

Pažymėtina, kad oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugos laikytinos valstybės funkcijomis. Čikagos konvencija , numato, kad valstybė turi visas ir išimtines suverenias teises į oro erdvę virš jos teritorijos, ir įpareigoja kiekvieną susitariančiąją valstybę savo oro erdvėje teikti oro navigacijos paslaugas. 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB)

Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2025 m. vasario 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2025/343, 3 straipsnio 1 dalis įpareigoja valstybes nares užtikrinti, kad pagal šį reglamentą oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugos būtų teikiamos ir oro eismo valdymo tinklo funkcijos būtų vykdomos taip, kad būtų sudaromos geresnės sąlygos bendrajam oro eismui, ir kad būtų atsižvelgiama į saugos veiksnius ir eismo reikalavimus. Aviacijos įstatymo 19 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta: „Oro eismo paslaugas civiliniams ir valstybės orlaiviams, įskaitant orlaivius, vykdančius skrydžius Šiaulių kariniame aerodrome, naudojamame civilinių orlaivių skrydžiams, teikia susisiekimo ministro paskirtas juridinis asmuo, turintis pagal Reglamentą (ES) 2017/373 išduotą paslaugų teikėjo pažymėjimą ir atitinkantis Reglamento (ES) 2024/2803 8 straipsnyje nurodytas sąlygas“. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2023 m. vasario 2 d. įsakymu Nr. 3-45 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2015 m. liepos 1 d. įsakymo Nr. 3-281 „Dėl valstybės įmonės „Oro navigacija“ paskyrimo oro eismo paslaugų teikėja“ pakeitimo“ AB „Oro navigacija“ paskirta oro eismo paslaugų teikėja Vilniaus skrydžių informacijos regione. Bendrovė taip pat yra sertifikuota oro navigacijos paslaugų teikėja. Oro navigacijos paslaugas teikianti įmonė yra vienas iš subjektų, užtikrinančių aviacijos saugumą (Aviacijos įstatymo 41 straipsnio 1 dalis).

Kaip minėta, dalis AB „Oro navigacija“ valdomos infrastruktūros objektų yra tarptautinių oro uostų žemėje, tačiau Įstatymo projekte numatyta išimtis – siūlomas naujas teisinis reguliavimas nebūtų taikomas tarptautinio oro uosto žemės atžvilgiu, nes tarptautinio oro uosto žemei taikomas specialus žemės valdymo režimas (Aviacijos įstatymo 33 straipsnis). Atvejai, kai Bendrovės valdomi įrenginiai įrengti kitų juridinių asmenų valdomuose telekomunikacijų ir ryšių bokštuose, taip pat nepatenka į Įstatymo projektu siūlomo teisinio reguliavimo sritį, kadangi tokiai įrangai nėra poreikio formuoti ar naudoti atskiro žemės sklypo.

Sistemiškai įvertinus Aviacijos įstatymo nuostatas, nauju straipsniu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo I skyrių „Bendrosios nuostatos“, o ne III skyriaus „Civilinė aviacija“ trečiąjį skirsnį „Oro uostai, aerodromai ir lauko aikštelės“. Pažymėtina, kad siūlomo Aviacijos įstatymo 11^1 straipsnio teisinis reguliavimas nėra siejamas vien tik su oro uostuose, aerodromuose ar lauko aikštelėse esančia žeme. Oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms teikti skirti statiniai ir įrenginiai gali būti tiek šiose teritorijose, tiek už jų ribų. Dėl šios priežasties Aviacijos įstatymo 11^1 straipsnio nuostatų įtraukimas į III skyriaus „Civilinė aviacija“ trečiąjį skirsnį „Oro uostai, aerodromai ir lauko aikštelės“ galėtų nepagrįstai susieti siūlomą reguliavimą tik su šiose teritorijose esančia žeme. Aviacijos įstatymo 11^1 straipsnio vieta įstatymo struktūroje pasirinkta todėl, kad Aviacijos įstatymo 11 straipsnyje reglamentuojama oro navigacijos paslaugoms teikti skirtų skrydžių valdymo sistemos įrenginių nuosavybė, o siūlomas Aviacijos įstatymo 11^1 straipsnis nustatytų šiems statiniams ir įrenginiams reikalingos valstybinės žemės valdymo teisinį pagrindą.

Priėmus Įstatymo projektu siūlomus Aviacijos įstatymo pakeitimus, būtų išspręstos teisinio reguliavimo spragos, kai TVPĮ nustato viešosios transporto infrastruktūros objektų ir žemės valdymą nuosavybės arba patikėjimo teise, o, vadovaujantis Žemės įstatymo 9 straipsnio nuostatomis, turi būti sudarytos valstybinės žemės nuomos sutartys, kadangi kitokia žemės valdymo forma nėra nurodyta specialiajame Bendrovės veiklą reglamentuojančiame Aviacijos įstatyme. Priėmus Įstatymo projektu siūlomus Aviacijos įstatymo pakeitimus, būtų teisiškai suderinti du Bendrovės veiklą reglamentuojantys įstatymai, tai yra TVPĮ ir Aviacijos įstatymas, būtų užtikrintas teisinio reguliavimo nuoseklumas ir teisinis aiškumas.

4.14. Dėl kitų pakeitimų

Įstatymo projektu siūloma papildyti Aviacijos įstatymo 3 priede pateiktą įgyvendinamų ES teisės aktų sąrašą, įtraukiant į jį Reglamentą (ES) 2025/20 ir Reglamentą (ES) 2025/23, padaryti kitus susijusius ir redakcinio pobūdžio pakeitimus.

Taip pat, atsižvelgiant į tai, kad Aviacijos įstatyme yra vartojamos sąvokos, kurios apibrėžtos tam tikruose reglamentuose, tačiau Aviacijos įstatyme neapibrėžtos, siekiant teisinio aiškumo, siūloma Aviacijos įstatymo 2 straipsnio 45 dalį papildyti nuorodomis į ES reglamentus.

Pagal 2027 m. lapkričio 1 d. įsigaliosiančius Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo (toliau – VAĮ) pakeitimus nėra tikslinga nurodyti išduoto pažymėjimo / leidimo galiojimo panaikinimo pagrindo – turėtojo mirties ar likvidavimo – tokiais atvejais administracinis sprendimas nepriimamas, o tokio pagrindo išskyrimas teisės aktuose tampa netikslingu (žr. VAĮ[10] 28^2 str. 6 ir 14 d.), nes pasekmės atsirastų tiesiogiai iš VAĮ nuostatų, todėl Įstatymo projektu siūloma atsisakyti galiojančios Aviacijos įstatymo redakcijos 31, 49 ir 53 straipsniuose ir Įstatymo projektu Aviacijos įstatymą papildančiame 31^1 straipsnyje nurodyto pažymėjimo / leidimo galiojimo panaikinimo pagrindo – turėtojo mirties/likvidavimo.

4.15. Dėl Įstatymo projekto įsigaliojimo

Pažymėtina, kad, priėmus Įstatymo projektą, reikės parengti ir priimti jo įgyvendinamuosius teisės aktus. Siekiant užtikrinti, kad minėti teisės aktai būtų parengti ir priimti iki Įstatymo projekto įsigaliojimo, siūloma numatyti, kad Įstatymo projekto 1 straipsnio 1 ir 7 dalys, 7, 9 11, 14 ir 20 straipsniai įsigaliotų 2027 m. gegužės 1 d., Įstatymo projekto 6 ir 12 straipsniai įsigaliotų 2027 m. liepos 1 d., o Įstatymo projekto 1 straipsnio 2–6 dalys, 2, 3 straipsniai, 5 straipsnio 3 dalis, 8, 10, 17–19, 21 ir 22 straipsniai įsigaliotų 2027 m. lapkričio 1 d.

Įvertinant tai, kad Įstatymo projekto 8, 10 ir 21 straipsniai susiję su nuo 2027 m. lapkričio 1 d. įsigaliosiančiais Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo pakeitimais, Įstatymo projektu siūloma šių straipsnių įsigaliojimą atitinkamai numatyti taip pat nuo 2027 m. lapkričio 1 d.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 4 dalimi, nustatoma Įstatymo projekto 6 ir 12 straipsnių įsigaliojimo data – 2027 m. liepos 1 d.

Taip pat, siekiant užtikrinti skrydžių tęstinumą, Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad iki 2027 m. spalio 31 d. pagal Aviacijos įstatymo 44 straipsnio 2 dalį išduoti laikinieji leidimai vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą galioja iki 2028 m. kovo 25 d. (t. y. iki einamojo (žiemos) skrydžių sezono pabaigos, kurios terminas yra paskutinis kovo mėnesio šeštadienis). Pažymėtina, kad šie leidimai yra neterminuoti, o šiam momentui yra išduotas vienas laikinais leidimas vykdyti reguliarųjį oro susisiekimą.

Taip pat siekiant aerodromų, lauko aikštelių ir antžeminių paslaugų teikėjų veiklos tęstinumo, Įstatymo projektu siūloma numatyti, kad civilinio aerodromo tinkamumo naudoti pažymėjimai ir lauko aikštelės leidimai, išduoti iki 2027 m. balandžio 30 d. pagal iki 2027 m. balandžio 30 d. galiojusį teisinį reguliavimą lieka galioti iki juose numatytojo termino, o antžeminių paslaugų teikėjų arba savateikių patvirtinimai, išduoti iki 2027 m. balandžio 30 d. pagal iki 2027 m. balandžio 30 d. galiojusį teisinį reguliavimą lieka galioti neribotam laikui. Atkreiptinas dėmesys, kad antžeminių paslaugų teikėjų ar savateikių patvirtinimai yra neterminuoti. Tuo tarpu išduoti aerodromo pažymėjimai ir lauko aikštelės leidimai turi atitinkamus galiojimus, kuriems pasibaigus nauji pažymėjimai ar leidimai bus išduoti pagal tuo metu galiojančias Aviacijos įstatymo nuostatas.

Siekiant nesukurti papildomos naštos eksperimentinės kategorijos orlaivių savininkams (naudotojams), siūloma numatyti, kad specialieji tinkamumo skraidyti pažymėjimai, išduoti iki 2027 m. spalio 31 d. pagal galiojusį teisinį reguliavimą, galioja iki juose nurodyto galiojimo termino pabaigos. Pažymėtina, kad tam, kad eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorių patvirtinimai būtų atnaujinti atsižvelgiant į patikslintą reguliavimą, siūloma numatyti, kad šių inspektorių patvirtinimai, išduoti iki 2027 m. spalio 31 d. pagal iki 2027 m. spalio 31 d. galiojusį teisinį reguliavimą, galioja iki 2028 m. sausio 1 d.

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

Priėmus Įstatymo projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai nenumatoma.

---

[10] Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymo Nr. VIII-1234 1, 2, 5, 9, 10, 11, 12, 19, 23, 24, 29, 30, 31, 33, 35, 37, 40 straipsnių ir IV skyriaus pavadinimo pakeitimo, Įstatymo papildymo III-1 skyriumi, 33-1 straipsniu ir priedu bei 29 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymų projektų priėmimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai neturės.

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

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

9. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

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

10. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos dokumentams.

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

Priėmus Įstatymo projektą, reikės pakeisti:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimą Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“;

2) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. gruodžio 15 d. nutarimo Nr. 1458 „Dėl Konkrečių valstybės rinkliavos dydžių sąrašo ir Valstybės rinkliavos mokėjimo ir grąžinimo taisyklių patvirtinimo“;

3) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. kovo 5 d. nutarimą Nr. 208 „Dėl Valstybinės žemės sklypų perdavimo valdyti, naudoti ir disponuoti jais patikėjimo teise viešosios transporto infrastruktūros valdytojui tvarkos aprašo patvirtinimo“;

4) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. balandžio 12 d. įsakymą Nr. 3-144 „Dėl Antžeminių paslaugų teikimo oro uostuose ir antžeminių paslaugų teikėjų ir savateikių patvirtinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

5) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2018 m. gruodžio 28 d. įsakymą Nr. 2BE-449 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių įgyvendinimo“;

6) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. kovo 6 d. įsakymą Nr. 2BE-70 „Dėl Civilinių orlaivių specialiųjų tinkamumo skraidyti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“.

7) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2021 m. spalio 6 d. įsakymą 2BE-269 “Dėl Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektoriaus patvirtinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Priėmus Įstatymo projektą, reikės pripažinti netekusiais galios:

1) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2020 m. balandžio 20 d. įsakymą Nr. 3-221 „Dėl komisijos sudarymo“;

2) Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2004 m. lapkričio 11 d. įsakymą Nr. 4R-206 „Dėl Aerodromų tinkamumo naudoti pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“.

3) Civilinės aviacijos administracijos direktorius 2015 m. vasario 19 d. įsakymą Nr. 4R-31 „Dėl aukščiamačio nustatymo**“.**

Priėmus Įstatymo projektą, reikės priimti:

1) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl aukščiamačio nustatymo“;

2) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl reguliuojamo oro uosto atsargų tiekėjo statuso suteikimo tvarkos nustatymo“;

3) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl aerodromų ir sraigtasparnių aikštelių, kuriems netaikomos Reglamento (ES) Nr. 139/2014 nuostatos, įrengimo ir naudojimo skrydžiams reikalavimų nustatymo“;

4) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl lauko aikštelių įrengimo ir naudojimo reikalavimus civilinių orlaivių skrydžiams reikalavimų nustatymo“;

5) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl komisijos sudarymo“;

6) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl Eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti įvertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

7) Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus įsakymą „Dėl eksperimentinės kategorijos orlaivio tinkamumo skraidyti patikros inspektorių veiklos sąlygų laikymosi priežiūros tvarkos aprašo patvirtinimo“;

8) Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos vado įsakymą „Dėl Informavimo apie saugos reikalavimų pažeidimus tvarkos aprašo patvirtinimo“.

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

Įstatymų projektų nuostatoms įgyvendinti papildomų valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondo lėšų nereikės. Sutaupyti lėšų neplanuojama.

13. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Vertinimų ir išvadų nėra.

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

Reikšminiai žodžiai yra „oro transportas“, „oro uostas“, „orlaivis“, „oro eismas“, „civilinė aviacija“, „licencija“, „aerodromas“, „antžeminės paslaugos“, „lauko aikštelė“.

15. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.