

Susisiekimo ministerijai

2021-11-16 Nr. S-077

sumin@sumin.lt

DĖL ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija pateikė išvadoms gauti Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso Nr. I-1628 1, 7, 8, 8¹, 8², 8³, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 26, 30, 32 ir 38 straipsnių pakeitimo, 39 straipsnio pripažinimo netekusiu galios, įstatymo priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 8⁴, 8⁵, 9¹, 39¹ ir 39² straipsniais įstatymo pakeitimo projektą, reg. Nr. 21-31727, Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 12 straipsnio įstatymo pakeitimo projektą, reg. Nr. 21-31728 ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 101, 393, 448, 450, 451, 452, 453, 454, 456, 459, 463, 589 straipsnių ir priedo pakeitimo įstatymo projektą, reg. Nr. 21-31729 (toliau visi kartu – Įstatymų projektai).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo pateiktus Įstatymų projektus ir teikia savo išvadas ir pasiūlymus.

Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso pakeitimo įstatymo projektas (toliau – KTK projektas).

1. KTK projekto 1 ir 11 straipsniai.

KTK projekte įtvirtinamos naujos kelių transporto priemonių vairuotojų komandiravimo taisyklės, kurių turinys nėra visiškai aiškus. Kyla klausimas, ar nebus reikalingi atitinkami ir Lietuvos Respublikos darbo kodekso pakeitimai, sutinkamai su KTK projekto 11 straipsnio nuostatomis. Aiškinamajame rašte teigiama, kad jokios įtakos ekonomikai tai neturės, tačiau akivaizdu, jog toks pakeitimas turės didelę įtaką vežėjų veiklai ir tikėtina – paslaugų kainoms.

Asociacijos nuomone, šis pakeitimas turi būti detalai išaiškintas ir aptartas su socialiniais partneriais visais aspektais, nurodant visas sąvokas, netaikymo ir taikymo atvejus, nes toks pakeitimas potencialiai keis vežėjų veiklos principus. Taip pat iškyla situacija, kai konkuruos Lietuvos Respublikos Darbo kodeksas, kuriame tiesiogiai numatyti darbo santykių ypatumai komandiruotiems darbuotojams, įskaitant komandiruotės sąvoką ir komandiravimo taisykles, nesuteikiant poįstatyminiams teisės aktams galimybės jų keisti. Asociacijos nuomone, tokia teisėkūra yra iš esmės ydinga, kai kodekso normos keičiamos be tiesioginės galimybės (numatytos kodekse) jas pildyti ar keisti kitais teisės aktais ir tai sukuria galimybę manipuluoti kodifikuotomis teisės normomis tokiomis kaip kodeksas, ypač šiuo atveju, kai liečiami darbo santykiai, kurie yra ir socialinės partnerystės objektas.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** su komandiravimo taisyklėmis susijusias KTK projekto nuostatas apsvarstyti Lietuvos Respublikos trišalėje taryboje.

2. KTK projekto 2 straipsnis.

7 straipsnio 6 dalyje ir kituose KTK projekto straipsniuose be transporto vadybininko ir vežėjo vadovo įteisinamas dar vienas naujas įmonės atstovas - vykdomasis direktorius. Tačiau nesant detalesnio apibūdinimo, neaišku ar įmonėje turi būti tokio pavadinimo pareigybė ar gali būti ir kitas pareigas einantis darbuotojas su tam

tikromis funkcijomis, taip pat neaišku kuo skiriasi vykdomasis direktorius nuo vadovo juridinių asmenų veiklos valdymo prasme.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** aiškiai apibrėžti vykdomojo direktoriaus sąvoką ir jo funkcijas.

3. KTK projekto 3 straipsnis. 8 straipsnio 1 dalis.

Siūloma atsisakyti nacionalinių licencijų vežti keleivius ir krovinius vidaus maršrutais, taip pat vežti keleivius autobusais vietinio susisiekimo maršrutais. Pažymėtina, kad Įstatymų projektų aiškinamajame rašte rašoma¹, kad: „Būtina pažymėti, kad vežėjas, siekiantis gauti nacionalinę licenciją, turi atitikti visus reikalavimus nustatytus Reglamente (EB) 2009/1072, t. y., reikalavimą dėl nepriekaištingos reputacijos, finansinio pajėgumo ir transporto vadybininko profesinės kompetencijos (kompetencijų vidaus vežimuose), tačiau gavęs ją, negali vykdyti vežimus tarptautiniais maršrutais.“ , t.y. lieka neaišku ar vežėjas, gavęs Lietuvos Respublikoje išduotą Bendrijos licenciją vežti keleivius, kuria suteikiama teisė vežti keleivius autobusais tarptautiniais maršrutais ir Lietuvos Respublikos teritorijoje, negalės vežti keleivių tarptautiniais maršrutais (tas pats ir dėl krovinių vežimo). Toks reikalavimas, kuriuo vežėjas, gavęs Lietuvos Respublikoje išduotą Bendrijos licenciją negalėtų vežti keleivių (ir/ar krovinių) tarptautiniais maršrutais, laikytinas pertekliniu.

Asociacijos nuomone, gavus Bendrijos licenciją, logiška įgyti teisę vežti keleivius (ir/ar krovinius) tiek vidaus, tiek tarptautiniais maršrutais, juo labiau, kad 2021 m. rugpjūčio 16 d. registruotas susisiekimo ministro įsakymo projektas², kuriame tikslinama transporto vadybininko profesinės kompetencijos egzaminų struktūra ir jame numatyta palikti vieną profesinės kompetencijos egzaminą visoms keleivių ar krovinių veiklos rūšims.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** patikslinti ir aiškiai nustatyti, kad vežėjas, gavęs Lietuvos Respublikoje išduotą Bendrijos licenciją vežti keleivius, kuria suteikiama teisė vežti keleivius autobusais tarptautiniais maršrutais ir Lietuvos Respublikos teritorijoje, galėtų vykdyti veiklą tiek tarptautiniais, tiek ir vidaus maršrutais.

4. KTK projekto 3 straipsnis. 8 straipsnio 6 dalis.

Siūloma nustatyti, kad „Vežėjas gali turėti ne daugiau kaip 2,5 vairuotojo kiekvienai galiojančiai ir su transporto priemone susietai licencijos kopijai.“ Toks reikalavimas laikytinas pertekliniu. Jei vežėjai turi pakankamai išteklį, gali turėti tiek vairuotojų, kiek jiems reikia tam, kad transporto priemonės būtų kuo intensyviau naudojamos, ši sritis neturi būti reguliuojama, dėl ko siūlytina tokio punkto atsisakyti. Be to, visiškai neaišku, kam reikalingas toks ribojimas, ko juo siekiama? Bet koks veiklą vykdančio ūkio subjektas siekia išnaudoti gamybos priemones kuo intensyviau, ypač tokias brangias, kokios yra transporto priemonės. Transporto priemonė gali dirbti 24 val. per parą, 7 dienas per savaitę ir apie 720 val. per mėnesį. Nustačius 2,5 vairuotojų skaičių vienai susietai licencijos kopijai, transporto priemonę būtų galima eksploatuoti tik apie 420-500 val. per mėnesį³, t.y. transporto priemonė privalėtų būti priverstinėje prastovoje apie 10 parų. Vairuotojų poreikis intensyviai transporto priemonių naudojimui yra didesnis, todėl 2,5 vairuotojo vienai transporto priemonei ribojimas reikštų, kad potencialiai atsiranda laikas, kai transporto priemonė negali būti naudojama veiklai vykdyti, o dar būtina įvertinti darbuotojų atostogų ir ligos laiką, kas dar labiau (apie 15 proc.) didina vairuotojų poreikį, kuris skaičiuojant, kad vairuotojas (įvertinus pertraukas) su viena transporto priemone dirba apie 200 val./mėn., proporcija turėtų būti apie 4,2 vairuotojo vienai susietai licencijos kopijai. Be to, yra nemažai atvejų, kai vairuotojai, ypač pensinio amžiaus vietiniame susisiekime, kurie priimami darbui 0,5 etato, todėl vairuotojų proporcija turėtų būti dar didesnė.

Asociacijos nuomone, toks reglamentavimas yra akivaizdus ūkinės veiklos ribojimas be jokių suprantamų priežasčių. Pažymėtina, kad vairuotojų darbo ir poilsio laikas reguliuojamas Lietuvos Respublikos darbo kodeksu ir kitais teisės aktais, be to, ES reglamento Nr. 1055/2020 1 str. 1 d. 3 punktas (Reglamento Nr.

¹ Aiškinamojo rašto 6 psl. 5 pastraipa.

² Susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. vasario 13 d. įsakymo Nr. 3-124 „Dėl Asmenų, vadovaujančių licencijuojamai kelių transporto veiklai, profesinės kompetencijos egzaminų laikymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas, [reg. Nr. 21-28659](#).

³ Skaičiuota, kad vidutinė darbuotojo mėnesio darbo laiko norma yra 168 val./mėn. (168x2,5=420 val.) ir apie 32 val./mėn. pertraukos skirtos vairuotojui, t.y. vieni vairuotojo žinioje tr. priemonė gali būti apie 200 val./mėn. (200-2,5=500 val.).

1071/2009 5 str. pakeitimo g papunktis) nenustato jokių proporcijų ir jas nustatyti nėra privaloma, t.y. „g) nuolat turėti tam tikrą transporto priemonių, kurios atitinka e punkte nustatytas sąlygas, skaičių ir vairuotojų, paprastai esančių toje valstybėje narėje esančiame veiklos centre, skaičių, kurie abiem atvejais būtų proporcingi įmonės vykdomų vežimo operacijų mastui.“

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti šios nuostatos** arba nustatyti kad:

„6. Vežėjas gali turėti ne daugiau kaip 4,5 vairuotojo kiekvienai galiojančiai ir su transporto priemone susietai licencijos kopijai.“

5. KTK 3 straipsnis. 8 straipsnio 7 dalis.

Šia nuostata numatyta, kad „Valstybinio socialinio draudimo fondo valdyba Transporto saugos administracijai kasmet iki kovo 1 d. teikia vežėjo, turinčio 8 straipsnio 2 dalies 1–3 punktuose nurodytą licenciją, darbuotojų skaičių, dirbusių praėjusių metų gruodžio 31 d.“ Nesuprantama, kokias išvadas apie vairuotojų skaičių galės padaryti LTSA, turėdama vežėjo įmonės darbuotojų skaičių.

6. KTK projekto 4 straipsnis. 8¹ straipsnio 11 dalis.

Pirma. Siūloma nustatyti, kad transporto vadybininko profesinė kompetencija nustatoma „<...> išlaikius krovinių vežimo ir (ar) keleivių vežimo profesinės kompetencijos egzaminą ir periodiškai, kas 3 metus, praeinant mokymo kursą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro nustatyta tvarka.“

Pažymėtina, kad ES reglamentas Nr. 1055/2020⁴ privalomai nenustato periodinių mokymų, t.y. „Valstybės narės, siekdamos užtikrinti, kad 1 dalyje nurodytas asmuo ar asmenys turėtų pakankamai žinių apie sektoriaus pokyčius, **gali** skatinti periodiškai kas trejus metus rengti mokymo kursus I priede išvardytomis temomis.“, t.y. valstybė narė gali, o ne privalo. Nustačius periodinius, t.y. kas 3 metus mokymo kursus, didės ne tik ūkio subjektų finansinė našta, taip pat didės valstybinės valdžios institucijos – LTSA – administracinė našta, dėl ko pagrįstai laikytina, jog toks reikalavimas yra perteklinis ir jo turėtų būti atsisakoma arba bent jau ilginami terminai dėl mokymų kurso praėjimo.

Atitinkamai, įvertinus aukščiau išdėstytą, kyla klausimai, ar transporto vadybos srityje informacija keičiasi taip dažnai, kad transporto vadybininkui turimą kvalifikaciją reikalinga atnaujinti kas 3 metus, be to, nėra aišku kokios trukmės bus tokie mokymo kursai ir ar bus reikalingas egzaminas žinių patikrinimui, bei kiek tai gali kainuoti.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad ES Reglamento Nr. 1071/2009 8 str. 6 dalyje numatyta, kad „6. Valstybės narės gali reikalauti, kad asmenys, turintys profesinės kompetencijos pažymėjimą, tačiau per **pastaruosius 5 metus** nevadovavę įmonei, kuri verčiasi krovinių arba keleivių gabenimo kelių transportu veikla, išklausytų pakartotinio mokymo kursus, kad atnaujintų žinias, susijusias su naujausiais I priedo I dalyje nurodytų teisės aktų pakeitimais.“, t.y. žinių atnaujinimas taip pat galimas, kai transporto vadybininkas paskutinius 5 metus įmonei nevadovavo.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** transporto vadybininkams pailginti iki 5 metų reikalavimą periodiškai praeiti mokymo kursą.

Antra. Šiuo metu galiojančiame Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse ir šiame KTK projekte nenumatyti jokie profesinės kompetencijos reikalavimai keleivių vežimo veiklai pagal išduodamus leidimus, t.y. keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklai ir keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklai. Asociacijos nuomone, profesinės kompetencijos reikalavimai turėtų būti nustatomi visoms Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekse numatytoms keleivių vežimo veikloms.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** numatyti minimalius profesinės kompetencijos reikalavimus ir keleivių vežimo veikloms, kurioms vykdyti reikalingi KTK 8 straipsnyje nurodyti Lietuvos Respublikoje išduodami leidimai keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklai ir keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą veiklai.

7. KTK projekto 11 straipsnio 2 dalis.

⁴ ES reglamento [Nr. 1055/2020](#) 1 str. 6) punktas (Reglamento Nr. 1071/2009 8 str. 5 dalies pakeitimas).

Siūloma keisti KTK 10 straipsnio 2 dalį ir ją išdėstyti taip: „2. Ekipažo narių teises ir pareigas nustato šis kodeksas“, t.y. siūloma atsisakyti šiuo metu KTK 10 str. 2 dalyje įtvirtinto reglamentavimo, kai ekipažo narių teises ir pareigas be šio – KTK – kodekso nustato dar ir „<...> tam tikros keleivių ir krovinių vežimo taisyklės, kurias tvirtina Susisiekimo ministerija.“

Asociacijos nuomone, ekipažo narių teises ir pareigas nustatyti kodekse, atsisakant papildomas ekipažo narių teises ir pareigas nustatyti poįstatyminiu teisės aktu yra ydinga, kaip ir išsakant nuomonę šio rašto 1 punkte dėl komandiravimo taisyklių. Šiuo metu ekipažo narių teisės ir pareigos yra nustatytos KTK 22 straipsnyje ir papildomai - Keleivių ir bagažo vežimo taisyklų⁵ VIII skyriuje, kur be KTK išdėstytų nuostatų yra numatytos ir papildomos, vežėjų nuomone svarbios, ekipažo narių pareigos, pvz., *užtikrinti nepriekaištingą ir paslaugų keleivių aptarnavimą (neleisti šiurkštaus, keleivių orumą įžeidžiančio elgesio, rūkymo salone, garsiai klausyti radijo imtuvo, magnetofono ar vaizdo leistuvo, jeigu tai nepriimtina bent vienam keleiviui, ir pan.)*, taip pat *Ekipažo nariams, vežantiems keleivius, transporto priemonėje draudžiama rūkyti, garsiai klausyti radijo imtuvo, magnetofono ar kitaip trikdyti keleivių rimtį*⁶.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atsisakyti** KTK projekte 11 str. 2 dalies ir palikti galiojančia KTK 10 straipsnio formulotę:

„2. Ekipažo narių teises ir pareigas nustato šis kodeksas bei tam tikros keleivių ir krovinių vežimo taisyklės, kurias tvirtina Susisiekimo ministerija.“

8. KTK projekto 13 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas.

Pirma. 2019 metais KTK 11 straipsnis buvo papildytas naujomis 3 ir 4 dalimis, kuriomis buvo nustatyta prievolė autobusų stoties valdytojui – įmonei, vykdančiai „<...> šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą, stoties valdytojo funkcijas turi atlikti kitas stoties valdytojo padalinys, nevykdantis šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklos.“ Šią nuostatą autobusų stočių valdytojai įgyvendino, atitinkamai veiklą vykdo atskiras struktūrinis padalinys, o to padalinio apskaita atskirta nuo keleivių vežimo veiklą vykdančio padalinio.

Asociacijos nuomone, šie reikalavimai buvo ir yra pertekliniai, nes nesukūrė jokios pridėtinės vertės, o tik padidino ūkio subjektams administracinę naštą ir papildomas finansines sąnaudas.

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, **siūlome**:

Atsisakyti KTK projekto 13 straipsnyje, numatančių 11 straipsnio 3, 4 dalies pakeitimus, pakeisti KTK projekto 13 straipsnį ir išdėstyti taip:

„1. Pripažinti netekusiomis galios 11 straipsnio 3 ir 4 dalis.“

Antra. Jei pirmas pasiūlymas būtų atmetas, siūlome tikslinti KTK projekto 13 straipsnio 1 dalį.

Pažymėtina, kad galiojančio KTK 11 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad stoties valdytojui, vykdančiam „kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklą, stoties valdytojo funkcijas turi atlikti kitas stoties valdytojo padalinys, nevykdantis šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos keleivių vežimo kelių transporto priemonėmis už atlygį veiklos.“, t.y. prievolė, kad autobusų stoties veiklą vykdytų atskiras padalinys yra numatyta visoms keleivių vežimo už atlygį veikloms, nepriklausomai ar toms veikloms yra reikalinga licencija ar leidimas.

Asociacijos nuomone, tai užkrauna papildomą administracinę ir finansinę naštą licencijuotą veiklą vykdančiam stoties valdytojui ir atitinkamai sukuria geresnes sąlygas toms įmonėms, kurioms reikalingas tik leidimas, pvz., Lietuvos Respublikoje išduotas leidimas vykdyti keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais taksi veiklą.

Atsižvelgiant į tai, ir siekiant vienodų veiklos sąlygų visoms keleivių vežimo veiklos, **siūlome** nustatyti, kad autobusų stoties veiklos padalinys turi būti atskirtas, jei jos valdytojas vykdo keleivių vežimo veiklą, kuriai reikalinga licencija arba leidimas ir KTK projekto 13 straipsnio 1 dalį išdėstyti taip:

„1. Pakeisti 11 straipsnio 3 dalį ir ją išdėstyti taip:

⁵ Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklės (toliau – Taisyklės) patvirtintos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymu [Nr. 3-223](#)

⁶ Taisyklių 54.1 ir 55 punktai.

3. Jeigu autobusų stotį teisėtu pagrindu valdo savivaldybė, Lietuvos Respublikos ar užsienio fiziniai ir juridiniai asmenys, kitos organizacijos ir jų padaliniai (toliau – autobusų stoties valdytojai) ir jeigu jie vykdo šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytą profesinę keleivių vežimo kelių transportu veiklą, kuriai vykdyti reikalinga licencija **arba leidimas**, stoties valdytojo funkcijas turi atlikti kitas stoties valdytojo padalinys, nevykdantis šio kodekso 8 straipsnio 1 dalyje nurodytos profesinės keleivių vežimo kelių transportu transporto priemonėmis už atlygį veiklos, kuriai vykdyti reikalinga licencija **arba leidimas**.“

9. KTK projekto 17 straipsnis. 17 straipsnio pakeitimas.

KTK projekto 17 straipsnio pakeitimuose atsisiakius smulkių siuntų sąvokos, su tokiu pakeitimu liko nesuderinti KTK 23 ir 24 straipsniai, taip pat galiojančiame KTK nėra aiški vartotojo teisių gynimo tvarka bagažo gabenimo paslaugai, pastarajai esant nekokybiškai. Asociacijos nuomone, tikslingas suvienodinti bagažo vežimo ir vartotojų teisių gynimo reglamentavimą KTK ir Geležinkelių transporto kodekse (toliau – GTK).

Pirma.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** papildyti KTK projektą 17¹ ir 17² straipsniais, pakeičiančiais 23 ir 24 straipsnius:

„17¹ straipsnis. 23 straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 23 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„23 straipsnis. Bagažo vežimo sutartys

1. Bagažo vežimo sutartyje vežėjas įsipareigoja nuvežti bagažą į keleivio biliete ar bagažo kvite nurodytą paskirties punktą ir išduoti jį keleiviui **ar bagažą perdavusiam asmeniui**, o keleivis **ar bagažą perdavęs asmuo** įsipareigoja sumokėti sutartyje nustatytą užmokestį.

2. Bagažo vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra keleivio bilietas arba bagažo kvitas.“

2. Pripažinti netekusiomis galios 23 straipsnio 3 ir 4 dalis.

Lyginamasis variantas rašto priede.

„17² straipsnis. 24 straipsnio pakeitimas

Pakeisti 24 straipsnį ir jį išdėstyti taip:

„24 straipsnis. Bagažo priėmimas ir išdavimas

1. Bagažas į transporto priemonę priimamas ir paskirties punkte išduodamas pateikus bagažo kvitą ar keleivio bilietą.

2. Draudžiamų vežti ir saugoti daiktų sąrašą nustato Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės.“

Lyginamasis variantas rašto priede.

Antra. Tikslinga KTK apibrėžti vartotojų teisių apsaugos tvarką, pagal kurią asmenys, kuriems teikiamos bagažo vežimo paslaugos, skundus privalėtų teikti Valstybinei vartotojų teisių apsaugos tarnybai, t. y. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 45 straipsnį papildyti 5 dalimi, pagal kurią būtų numatyta, kad „*dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, nurodytų 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 181/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (toliau – Reglamentas), apsaugą užtikrina Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba, kuri nagrinėja keleivių skundus dėl jų teisių, nurodytų Reglamente pažeidimo.*“

Nustačius tokį vartotojų teisių gynimo teisinį reglamentavimą, jis būtų analogiškas numatytam Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 33 str. 4 dalyje⁷ ir keleiviams, keliaujantiems tiek kelių, tiek geležinkelių transportu būtų aiškos ir vienodos taisyklės, ginant savo pažeistas teises.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** KTK projektą papildyti 24¹ straipsniu, papildančiu KTK 45 straipsnį 5 dalimi.

„24¹ straipsnis. 45 straipsnio pakeitimas

Papildyti 45 straipsnį nauja 5 dalimi:

⁷ GTK 33 str. 4 dalis: „4. Keleivių teisių, nurodytų Reglamente (EB) Nr. 1371/2007, apsaugą užtikrina Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba, kuri nagrinėja keleivių skundus dėl jų teisių, nurodytų Reglamente (EB) Nr. 1371/2007, pažeidimo.“

5. Dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, nurodytų 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 181/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (toliau – Reglamentas), apsaugą užtikrina Valstybinė vartotojų teisių apsaugos tarnyba, kuri nagrinėja keleivių skundus dėl jų teisių, nurodytų Reglamente pažeidimo.“

Lyginamasis variantas rašto priede.

PRIDEDAMA: Kelių transporto kodekso 17,23, 24 ir 45 straipsnių siūlomų pakeitimų lyginamasis variantas, 1 lapas

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis