

Nefndasvið Alþingis
Samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík, 8. júní 2010

Efni: Umsögn um frumvarp til umferðarlaga – þskj. 943 – 353. mál.

Flutningasvið SVP skrifar upp á umsögn Samtaka atvinnulífsins um einstök ákvæði í umferðarlagafrumvarpinu sem nú er til umræðu á Alþingi. Þar sem undirrituð var fulltrúi í nefndinni um heildarendurskoðun laganna vill hún að eftirfarandi komi fram.

Undirrituð sem fulltrúi flutningasviðs SVP í nefndinni skrifaði ekki upp á það frumvarp sem nefndin skilaði af sér. Yfirlýsing þess efnis var lögð fram í nefndinni ásamt bréfi til samgönguráðherra dagsett 18. maí 2009 og eru afrit meðfylgjandi til upplýsinga fyrir löggjafann.

Verklagið sem viðhaft var við endurskoðun þessa lagafrumvarps er verklag sem þarft er er að gera grein fyrir og löggjafinn á að vera upplýstur um þegar hann tekur afstöðu til einstakra ákvæða þess. Verklag sem lýst er í tölvupósti til ráðherra og ráðuneytisstjóra samgönguráðuneytisins 19. maí 2009 og afrit er af meðfylgjandi.

Landflutningagreinin á Íslandi hefur búið við það í nokkur ár að starfsumhverfi greinarinnar hefur tekið grundvallarbreytingum aftur og aftur án þess að við greinina hafi verið rætt um þær breytingar áður. Þessar breytingar hafa í mörgum tilfellum verið gerðar á grundvelli ráðherraheimilda í umferðarlögum og þannig ekki komið til umræðu á Alþingi. Dæmi um þetta eru gríðarlegar hækkanir á sektum vegna brota á aksturs- og hvíldartímaákvæðum, upptaka punkta vegna brota á sömu ákvæðum (sem reyndar hafa verið dregnir til baka) og krafa um endurmenntun atvinnubílstjóra til að þeir viðhaldi ökuréttindum sínum. Þessar breytingar hafa verið gerðar með þeim hætti lýst er í minnisblaði dags. 24. september 2008 sem undirrituð lagði fram í umferðarlaganefnd.

Undirrituð hefur ekki tölu á öllum þeim fjölda skriflegra minnisblaða sem hún hefur lagt fram síðan en það hefur verið gert vegna þess að ekki hefur verið gefið færi á öðru vinnulagi. Skrifleg minnisblöð voru eina mögulega aðferðin til að tryggja að álit undirritaðrar kæmu einhvers staðar fram.

Þetta er það sem löggjafinn þarf að vita þegar hann tekur afstöðu til þessa frumvarps til breytinga á umferðarlögum. Meira og minna þau ákvæði sem fulltrúi SVP í nefndinni vildi fá umræðu um og vildi sjá tillögur að lausnum á var enginn vilji til að ræða af hálfu samgönguráðuneytisins og þau atriði voru þar af leiðandi ekki rædd innan nefndarinnar.

Tillögur að ákvæðum varðandi eftirlit og stjórnvaldssektir komu ekki fram fyrr en 17. apríl 2009 rétt áður en að nefndin lauk störfum og öllum mátti vera ljóst að þær tillögur voru að áliti fulltrúa flutningasviðs síst af öllu til þess fallnar að leysa vanda atvinnugreinarinnar.

Nú þegar löggjafinn hefur þetta frumvarp til umræðu er mikilvægt að hann fái réttar upplýsingar.

Með þessu lagafrumvarpi eins og það liggur fyrir er gerð tillaga um að lögfesta enn meira flækjustig í eftirliti á vegum en fyrir er. Þá gerir það líka að tillögu að minnka réttaröryggi atvinnubílstjóra á vegum auk þess sem það eykur kostnað stjórnvalda.

Flutningasvið SVÞ gerir það að aðalatriði þessarar umsagnar að biðla til löggjafans að leiðrétta þessi atriði áður en fyrirbyggjandi frumvarp verður að lögum á Alþingi. Að breyta þeim ákvæðum laganna sem þarf til að eftirfarandi sé tryggt:

- Að tryggja réttaröryggi atvinnubílstjóra sem annarra
- Að ákveða hver á að hafa með höndum eftirlit á vegum.
- Að tryggja að eftirlit á vegum sé á höndum eins ráðuneytis en ekki tveggja eins og það er í dag.
- Að tryggja að eftirlit á vegum sé á höndum eins embættis en ekki tveggja eins og það er í dag.
- Að tryggja eins og kostur er með að eftirlitið sé faglegt og snúi að atriðum er hafa áhrif á umferðaröryggi en snúist ekki um skriffinnsku og eltingaleik við smáatriði eins og ótal dæmi eru til um.

Þessu til stuðnings eru meðfylgjandi afrit af lagafrumvarpinu þar sem vakin er athygli á einstökum ákvæðum laganna og/eða gerðar breytingatillögur með „track changes“.

Virðingarfyllst,

Signý Sigurðardóttir
Forstöðumaður flutningasviðs

Meðfylgjandi:

Yfirlýsing fulltrúa í umferðarlaganefnd dags. 18. maí 2009

Afrit af bréfi til samgönguráðherra dags. 18. maí 2009

Tölvupóstur til samgönguráðherra og ráðuneytisstjóra samgönguráðuneytisins dags. 19. maí 2009

Tölvupóstur til formanns umferðarlaganefndar með afriti á aðra nefndarmenn 15. maí 2009

Minnisblað lagt fram í umferðarlaganefnd 24. september 2008

**Mb. vegna heildarendurskoðunar umferðarlaga XVIII og XIX kafla frumvarpsdraganna
18.05.2009/ss**

Þann 17. apríl sl. voru lögð fram drög að nýjum köflum í frumvarp til umferðarlaga. Það má ljóst vera hverjum nefndarmanni sem situr með undirrituðum fulltrúa í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga að hún er í grundvallaratriðum ósammála þeim nýju köflum sem lagðir voru fram 17. apríl síðastliðinn og snúa að breyttu eftirlitskerfi og álagningarkerfi vegna brota ökumanna sem aka ökutækjum meira en 3,5 tonn að þyngd. Þessir kaflar eru lagðir fram í mótsögn við það sem undirrituð hefur haldið á lofti innan nefndarinnar allan tímann sem nefndin hefur verið að störfum.

Undirrituð hefur lagt á það áherslu að markmið eftirlits með bílstjórum og ökutækjum í vöru- og farþegaflutningum væru skýr og miðuðust við þau atriði sem skipta raunverulegu máli frá umferðaröryggissjónarmiði. Að eftirlit, sektir og refsingar vegna brota á lagaákvæðum er snerta þessa atvinnugrein yrðu til þess að auka umferðaröryggi og myndu snúa að þeim þáttum.

Undirrituð hefur lagt á það megináherslu að aksturs- og hvíldartímareglur væru ekki til þess fallnar að auka umferðaröryggi á íslenskum vegum og við íslenskar aðstæður heldur þvert á móti. Þá hefur hún margítrekað mikilvægi fagmennsku í eftirliti og gagnrýnt refsigleði sem og einstrengishátt sem snúi að aukaatriðum í stað þess sem skiptir máli og snýr að raunverulegu umferðaröryggi.

Nýjir kaflar XVIII og XIX sem lagðir voru fram 17. apríl eru bersýnilega unnir með athugasemdir stjórnvaldsins að leiðarljósi. Gera á sektir auðveldari og sjálfvirkari fyrir stjórnvaldið, ekki er að sjá að réttaröryggis atvinnubílstjóra skuli gætt með neinum hætti.

Að þessu sögðu skal upplýst að undirrituð fulltrúi í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga er ósammála meginatriðum í frumvarpinu og skrifar því ekki undir það. Sjá einnig meðfylgjandi afrit af bréfi til samgönguráðherra sama efnis.

Reykjavík 18. maí 2009

Signý Sigurðardóttir
fulltrúi SVF í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga

Signý Sigurðardóttir

Subject: FW: Verklag
Attachments: Bref-samgönguradherra-heildarendurskoðun umferðarlaga-18-05-2009.PDF

From: Signý Sigurðardóttir
Sent: 19. maí 2009 14:38
To: 'kristjan.l.moller@sam.stjr.is'; ragnhildur.hjaltadottir@sam.stjr.is
Cc: Andrés Magnússon; Erna Hauksdóttir; karl.alvarsson@sam.stjr.is
Subject: Verklag

Sæl,

Ég gerði grein fyrir því í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga í gær að ég væri í grundvallaratriðum ósammála þeim breytingum sem lagðar voru fram í drögum 17. apríl og væri því ómögulegt að skrifa undir frumvarpið. Ég hefði þegar sent bréf þess efnis á samgönguráðherra og ráðuneyti og gert grein fyrir þeirri afstöðu minni. Sendi ykkur hér með afrit á rafrænu formi af því bréfi.

Síðustu vikur hafa sýnt mér með skýrum hætti hversu mikil þörf er á að vanda til lagaákvæða er snúa að upptöku ESB reglugerða eins og hefur verið mitt framlag í nefndinni allan tímann. Þar vísa ég í vinnu nefndar um innleiðingu reglugerðar ESB 561/2006 um aksturs- og hvíldartíma. Það frjálsræði sem stjórnvaldið hefur til að túlka þessar reglur og innleiða eins og því sýnist þarf að þrengja. Það er brýnt að búa til lagaákvæði sem tryggir að löggjafinn fái að taka afstöðu til þess hvernig skuli innleiða meginreglur úr ESB reglum í íslensk lög og það er þarft að þrengja ráðherraheimildir til að ákveða það að sama skapi. Á ekki síst við um landflutningagreinina sem eins og nefnt er í bréfinu býr nánast við lagasetningu stjórnsýslunnar þar sem hverju grundvallaratriðinu á fætur öðru hefur verið breytt með birtingu reglugerðar.

Það getur ekki gengið til lengdar það verklag. Því síður gengur það að íslensk ráðuneyti og stofnanir líti á það sem sérstakt markmið að túlka ESB reglugerðir og tilskipanir með þröngri lögfræðilegri túlkun við innleiðingu. ESB reglugerðir og tilskipanir þarf að sjálfsögðu að taka efnislega afstöðu til hvernig á að túlka, þær eru ekki bara lögfræðilegt úrlausnarefni eins og látið er að liggja og ótal dæmi eru til um.

Verklag ráðuneytisins við innleiðingu aksturs- og hvíldartímareglna síðustu vikur er skýrt dæmi um það verklag sem hagsmunasamtök atvinnulífsins vilja sjá breytingar á. Af því máli öllu - reglum um aksturs- og hvíldartíma má mikið læra allar götur frá byrjun desember 2006.

Það þarf ekki að upplýsa ykkur um að niðurstaða um hvernig aksturs- og hvíldartímareglur, eftirlit sektir og refsingar vegna á brota á þeim verða innleiddar hér í framkvæmd skiptir landflutningagreinina miklu máli. Það er samgönguráðuneytisins að taka afstöðu til þess hversu mikilvægar þessar ESB reglur eru hér á íslenskum vegum, hvaða atriði verður litið á sem brot á og hversu mikið verður lagt upp úr eftirliti. Það er ekki þannig eins og stundum er látið að liggja að það sé sérstakt markmið Evrópusambandsins að þessar reglur séu túlkaðar á mjóum hálendisvegum Íslands með sérstaklega íþyngjandi hætti. Það er ekki sérstakt markmið Evrópusambandsins að íslensk stjórnvöld líti þessar reglur sem sérlega mikilvægar fyrir umferðaröryggi á Íslandi. Það er íslenskra stjórnvalda að taka afstöðu til þess hvernig er litið á aksturs- og hvíldartímareglur miðað við íslenskar aðstæður og hversu mikið er lagt upp úr þeim.

Ráðuneytisstjóri samgönguráðuneytisins sýndi á fundi með okkur 3. apríl að það væri fullur vilji samgönguráðuneytisins að vandað yrði til heildarendurskoðunar umferðarlaga. Þó að nefndin lyki störfum væri fullur vilji til að eiga frekari samvinnu við samtök atvinnulífsins um frekari breytingar á frumvarpinu. Ég trúí og treysti að það sé staðfastur vilji ráðuneytisins. Forsvarsmenn Samtaka ferðaþjónustunnar og Samtaka verslunar og þjónustu hefur verið haldið vel upplýstum og þau fá afrit af þessu bréfi. Það eru miklir hagsmunir atvinnulífsins að ná fram breytingum á verklagi er að þessari atvinnugrein landflutningum snýr. Til þess að svo verði þarf samgönguráðuneytið að hafa vilja til þess. Ég treysti að sá vilji sé til staðar.

Bestu kveðjur,
Signý Sig.

Forstöðumaður flutningasviðs
SVP - Samtaka verslunar og þjónustu
Sími: 511 3000 Fax: 511 3001
GSM: 822 1266
Netfang: signy@svth.is
Heimasíða: www.svth.is

Samgönguráðherra
Kristján Möller
Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu
150 Reykjavík



Reykjavík 18. maí 2009

Efni: Heildarendurskoðun umferðarlaga

SVÞ var boðið að skipa fulltrúa í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga haustið 2007. Undirrituð forstöðumaður flutningasviðs SVÞ var skipuð fulltrúi í nefndinni.

Frá upphafi hefur verið ljóst hvaða atriði það væru sem undirrituð nefndarmaður hefur gert athugasemdir við. Víðtækar ráðherraheimildir til að setja reglugerðir er varðar starfsumhverfi vöru- og farþegaflutninga sem í framkvæmd hefur verið fyrir þessar atvinnugreinar eins og að búa við lagasetningu samgönguráðuneytisins og undirstofnana þess. ESB reglugerðir og tilskipanir hafa verið innleiddar með mjög íþyngjandi hætti og án þess að tillit væri tekið til íslenskra aðstæðna. Áhersla var lögð á að meginreglur væru lögfestar með skýrum hætti.

Forgangsmál undirritaðrar í nefndinni hefur frá upphafi verið að ná fram lagfæringum á starfsumhverfi atvinnubílstjóra hvað varðar eftirlit og sektir, ekki síst vegna brota á aksturs- og hvíldartímareglum.

Snemma í nefndarstarfinu staðfesti formaður nefndarinnar að hann tæki undir það sjónarmið að lögfesta skyldi meginreglur. Nefndarstarfið hefur tekið rúmlega eitt ár. Megnið af þeim tíma hefur farið í að ræða tillögur að breytingum við einstök ákvæði laganna sem eðli málsins samkvæmt tekur tíma. Fulltrúi SVÞ í nefndinni hefur ekki litið á það sem sérstakt hlutverk sitt að hafa mikið að segja um þá þætti er snúa að almennri umferð enda aðrir í nefndinni mun betur til þess fallnir. Langmest af tíma nefndarinnar til þessa hefur farið í umræður um þá þætti.

Í lok febrúar 2009 voru send fyrstu drög að breytingum á þeim ákvæðum laganna sem fulltrúi SVÞ hafði lagt áherslu á. Þessi drög ollu miklum vonbrigðum því lítið sem ekkert tillit var tekið til þeirra athugasemda sem fulltrúi SVÞ hafði lagt áherslu á í nefndinni allan tímann. Tillögur að meginreglum eru unnar með þeim hætti að tekin eru orðrétt ákvæði upp úr núgildandi reglugerðum og þau sett inn í frumvarpsdrögin eins og þau koma fyrir. Þær sömu reglugerðir sem í mörgum tilfellum hafa verið helsta tilefni gagnrýni hagsmunasamtaka atvinnulífsins um þetta umhverfi.

Þann 28. mars tilkynnti formaður nefndarinnar í tölvupósti um væntanleg verklok þessarar vinnu sem hann gerði þá ráð fyrir skömmu síðar. Fulltrúi SVÞ skýrði frá því í tölvupósti 31. mars fram að hún teldi heildarendurskoðun umferðarlaga langt frá því að vera lokið en að hún gerði jafnframt ekki athugasemdir við að þeirri vinnu sem eftir væri yrði lokið af hálfu samgönguráðuneytisins en ekki innan nefndarinnar. Það var gert í ljósi þess að fulltrúi SVÞ gerir sér fulla grein fyrir því að þau ákvæði sem

hún gerði athugasemdir við þarfnast þess beinlínis að ráðuneytið komi að umræðu um þau. Athugasemdirnar snúa þannig flestar að því hvernig túlka beri ESB reglugerðir sbr. ákvæði um akstur- og hvíldartíma og/eða því hvernig ráðuneytið vill haga tilteknum máfloknum eins og kennslu til ADR réttinda og eftirliti svo dæmi séu tekin.

Framkvæmdastjórar SVP og SAF áttu fund ásamt fulltrúa SVP í nefndinni 3. apríl þar sem ráðuneytisstjóri samgönguráðuneytisins var upplýstur um þessa stöðu málsins. Það var gert til að leggja áherslu á að það eru miklir hagsmunir atvinnulífsins að vandað verði til heildarendurskoðunar umferðarlaga og með þessum fundi var tryggt að samgönguráðuneytið væri upplýst um afstöðu fulltrúa SVP í nefndinni til málsins. Fulltrúar samtaka atvinnulífsins voru bjartsýnir eftir þann fund enda skildu þau málfutning fulltrúa samgönguráðuneytisins með þeim hætti að það væri fullur vilji að hlusta á hagsmunaaðila atvinnulífsins um að vanda til þeirrar vinnu sem eftir væri.

Þann 17. apríl sl urðu kaflaskil en þá voru lögð fram drög að nýjum köflum í frumvarpinu sem fulltrúi SVP í nefndinni er í meginatriðum ósammála og eru beinlínis í andstöðu við áherslur hennar allan tímann.

Þessir kaflar XVIII. og XIX kafla verða til þess að undirrituð fulltrúi SVP í nefndinni er beinlínis ósammála meginatriðum í frumvarpinu og getur því ekki skrifað undir þau. Í þessum köflum er boðuð sú grundvallarbreyting á starfsumhverfi atvinnubílstjóra að brot þeirra á ákvæðum umferðarlaga varði stjórnvaldssektum í stað sekta eða refsinga. Í athugasemdum með frumvarpinu eru rök sögð þau að með þessu móti megi vænta þess að þessi mál fái skjótari afgreiðslu. Það er ekki að efa að sú fullyrðing er rétt en það þýðir aukinn hraða og sjálfvirkni í útgáfu sekta í þágu stjórnvaldsins. Engin rök benda til þess að það muni leiða til meiri fagmennsku í eftirliti eða að eftirlitið muni beinast að þeim atriðum sérstaklega er varða umferðaröryggi eins og fulltrúi SVP hefur lagt á aðaláherslu allan tímann. Þvert á móti er auðvelt að færa fyrir því rök að þetta fyrirkomulag muni leiða til hins gagnstæða.

Í athugasemdum er því einnig haldið fram að brot á þessum ákvæðum laganna sem um ræðir séu í eðli sínu byggð á tiltölulega fastmótuðum og hlutlægum reglum. Ekkert er fjær sanni. Brot á reglum um hleðslu ökutækja verður alltaf háð huglægu mati að hluta. Meginreglan er skýr um að ökumaður ber ábyrgð á að festa farm tryggilega. Það skal hann gera og brot á því skulu varða sektum eða refsingu. Þegar að því kemur að meta hvort að farmur er tryggilega festur eða ekki er óhjákvæmilegt annað en komi til huglægt mat eftirlitsmanna. Það byggir á þeirri staðreynd að fjölbreytileiki farma er óendanlegur og því er ógjörningur að búa til reglur sem segja nákvæmlega til um hvernig eigi að festa hverja tegund farms. Raunar er huglægt mat að hluta til nauðsynleg forsenda þess að eftirlit með með frágangi á farmi sé faglegt og byggi á þekkingu.

Lestur XVIII. kafla ber það með sér að hann er saminn á forsendum athugasemda stjórnvaldsins, lögreglunnar og vegagerðareftirlitsins og má beinlínis lesa það út úr ákveðnum ákvæðum hvar stjórnvaldið vill betri lagaheimildir til að sekta þessa atvinnugrein, ákvæði 4. mgr. 91. gr. á dæmi um það.

SVP hafa gert ráðherra grein fyrir stöðu mála hvað varðar aksturs- og hvíldartímareglur sérstaklega en það skal áréttað að fulltrúi SVP í nefndinni er í

meginatriðum ósammála því að smásmuguleg innleiðing aksturs- og hvíldartímareglna ESB, mikil áhersla á eftirlit með þeim þætti og háar sektir vegna brota á þeim reglum auki umferðaröryggi á íslenskum vegum. Sú hugmynd í drögum frá 17. apríl sem sjá má í 1. mgr. 103. gr. ákvæði að þriðja brot ökumanna undir aksturs- og hvíldartímareglum leiði til sviptingar ökuleyfis er fráleit og ótrúlegt að sjá slíka hugmynd koma fram í nefnd sem hefur það hlutverk að aðlaga umferðarlög að íslenskum aðstæðum.

Undirrituð upplýsir samgönguráðuneytið hér með að hún skrifar ekki upp á það frumvarp sem nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga skilar af sér.

Virðingarfyllst,

Signý Sigurðardóttir
Forstöumaður flutningasviðs

Afrit: Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri samgönguráðuneytisins
Karl Alvarsson skrifstofustjóri samgönguráðuneytisins
Andrés Magnússon framkvæmdastjóri Samtaka verslunar og þjónustu
Erna Hauksdóttir framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar

Signý Sigurðardóttir

Subject: FW: Frumvarpsdrög.
Attachments: Frumvarp - stöðuskjal.doc

From: Signý Sigurðardóttir [mailto:signy@svth.is]

Sent: 15. maí 2009 11:57

To: Róbert Ragnar Spanó

Cc: birna.hreidarsdottir@sam.stjr.is; Dagbjört Hákonardóttir; karl.alvarsson@sam.stjr.is; Kolbrún Sævarsdóttir; JHE Grennd; gunnar.n.gunnarsson@dkm.stjr.is; "Ólafur Kr. Guðmundsson"; Karl Ragnars

Subject: RE: Frumvarpið.

Sæll Róbert,

Vil láta koma fram fyrir fundinn á mánudaginn svo það fari ekki á milli mála en ég geri fastlega ráð fyrir að allir nefndarmenn viti það.

Eins og komið hefur fram í mínum málflutningi frá upphafi þá lít ég svo á að aksturs- og hvíldartímareglur eins og þeim hefur verið framfylgt hér á landi séu ekki til þess fallnar að auka umferðaröryggi miklu fremur hið gagnstæða. Þess vegna er ég mótfallin tillögu að ákvæði 103 greinar í drögum frá 17. apríl og legg til að hún verði felld út.

Eins og líka hefur komið fram og er til skriflegt í öllum minnisblöðum sem ég hef lagt fram í nefndinni þá lít ég svo á að eftirlit með ökutækjum og ökumönnum + 3,5 tonna bifreiða eigi að vera skýrt og beinast að skýrum markmiðum. Sektir og refsingar eigi að beinast að atriðum er varða umferðaröryggi og vera til þess fallnar að auka það. Ég hef bent á að mikilvægt væri að eftirlit væri skýrt á hendi ákveðins aðila, Lögreglu eða Vegagerðar.

Í drögunum sem lögð voru fram 17. apríl var vakin athygli á nýjum köflum XVIII og XIX um eftirlit lögreglu og Vegagerðar.

Þessir kaflar ekki verið til umræðu. Ég er mótfallin mörgum atriðum sem þar eru boðuð og vil ítreka það fyrir fundinn á mánudag en mun að sjálfsögðu leggja það fram skriflega á þeim fundi.

Ég er t.d. mótfallin þeirri grundvallarbreytingu sem lögð er til um að brot ökumanna +3,5 tonna ökutækja á hinum ýmsu ákvæðum laganna skuli sæta stjórnvaldssektum í stað þess að sæta viðulögum í formi refsinga, fjársekta eða fangelsi. Er semsagt mótfallin 2., 3., 4., 5., 6., og 7. mgr. 91 gr. laganna og legg til að þær verði felldar út.

Rökin fyrir því er að finna í athugasemdum um XVIII kafla en þar segir orðrétt „**Má einnig vænta þess að mál af þessu tagi fái með þessu fyrirkomulagi skjótvirkari afgreiðslu**“. Skjótvirkari fyrir hvern og í þágu hvers? Stjórnvaldsins?

Það er fráleitt mitt mat að meiri hraði og sjálfvirkni sekta á íslenska atvinnubílstjóra vegna brota þeirra á hinum ýmsu ákvæðum umferðarlaga muni leiða til þess að eftirlit verði skýrara og faglegra og muni fremur miðast að þeim atriðum er raunverulega skipta máli. Raunar benda öll rök til hins gagnstæða. Ég fæ ekki annað séð en ákvæði 91. gr. í drögunum frá 17. apríl séu fyrst og fremst hugsuð til að leysa vandamál stjórnvaldsins og gera þeim þessi mál auðveldari viðfangs og sjálfvirknina meiri í að leggja á sektir. Það er fráleitt að ég líti svo á að það verði til að leysa eitt eða neitt, lít miklu fremur svo á að það muni enn auka á þann vanda sem fyrir er á grundvelli núgildandi laga. Minni á að stór hópur atvinnubílstjóra skók íslenskt samfélag um tíma vorið 2008. Dreg í efa að þeir hafi litið svo á að meiri sjálfvirkni í útgáfu sekta myndi leysa þeirra vanda. Minni á að það er sannarlega ekki ástæða til að gera þessa tilteknu stétt manna enn ójafnari gagnvart lögnum en aðra þjóðfélagsþegna, nóg má nú þessi stétt þola samt í þá veru að búa ekki við sömu lög og reglur og aðrir þjóðfélagsþegnar.

Ég geri ráð fyrir því að formanni nefndarinnar og fulltrúum samgönguráðuneytisins hljóti að vera þetta fullkomlega ljóst enda þessar tillögur sem komu fram 17. apríl beinlínis í andstöðu við málflutning minn allan tímann.

Bestu kveðjur,
Signý Sig.

Forstöðumaður flutningasviðs
SVP - Samtaka verslunar og þjónustu
Sími: 511 3000 Fax: 511 3001
GSM: 822 1266
Netfang: signy@svth.is
Heimasíða: www.svth.is

Hugleiðingar um 44. – 87 gr. umferðarlaga/SS/24.09. 2008

VII. kafli umferðarlaga snýst um ökumenn. Sá hluti laganna hefur tekið miklum breytingum á allra síðustu árum og snúa þær breytingar ekki síst að lögfestingu EES reglugerða.

Með lögum nr. 84/2004 er lögfest að ráðherra skuli setja reglur um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og um notkun rafrænna ökurita. Með sömu lögum er Vegagerðinni gert að annast eftirlit með reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna. Ráðherra er gert að setja reglur um hæfi og starfsþjálfun eftirlitsmanna Vegagerðarinnar og setja þeim starfsreglur. Með sömu lögum er lögfest gjald fyrir ökuritakort og er þar með orðinn hluti umferðarlaga.

Með lögum nr. 66/2006 eru reglugerðir EBE 3820/85 og 3821/85 lögfestar en þær fjalla um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og rafræna ökurita. Heimildir Vegagerðarinnar til eftirlits með ökumönnum sem keyra þyngri bíla en 3,5 tonn eru útvíkkaðar mjög og eftirliti stofnunarinnar fengnar skýrar heimildir til stöðvunar ökutækja. Með sömu lögum er hugtakið „flytjandi“ skilgreint og ábyrgð hans aukin. Í athugasemdum um 13. gr. segir „*Gert er ráð fyrir að heimilt verði að gera flytjanda sekt fyrir þau brot er upp eru talin í ákvæðinu, óháð því hvort staðreynt verði hver starfsmanna hans hafi framið brotið. Hér er því um að ræða hlutlæga ábyrgðarreglu til handa flytjanda.*“ Umferðarstofu eru færðar auknar gjaldtökuheimildir sbr. 18. gr.

Við heildarendurskoðun umferðarlaga er brýnt að vekja athygli nefndarmanna á þessu ferli.

Umferðarlögin taka umtalsverðum breytingum vegna innleiðingar ESB reglugerða, ráðherra eru færðar heimildir til að útfæra framkvæmdina og undirstofnunum eru færðar gjaldtökuheimildir. Mjög er þrengt að starfsumhverfi atvinnubílstjóra með þeim lagabreytingum sem hér er vísað í en ríkisvaldið ber engar skyldur á móti. Engar kröfur eru gerðar til eftirlitsmanna Vegagerðarinnar, til ráðherra um upplýsingaskyldu eða um veitingu fjármagns til undirstofnana vegna þeirra breytinga sem gerðar eru og afleiðinga þeirra. Umferðarstofu hafa verið veittar auknar gjaldtökuheimildir, Vegagerðinni hefur verið fært aukið vald til eftirlits og ráðherra hefur verið veitt vald til að hafa þetta umhverfi eins og honum sýnist. Ráðherra hefur m.a. einhliða á grundvelli lagabreytinganna sett reglugerðir um hert viðurlög svo sem upptöku punkta og umtalsvert hærri sektir á atvinnubílstjóra vegna brota á aksturs- og hvíldartímareglum.

Samtök atvinnulífsins hafa gagrýnt þessar lagabreytingar mjög harðlega og ekki síst þá sjálfvirkni um lagaumhverfi þessarar atvinnugreinar sem þessar breytingar á umferðarlögum lýsa. Vakin er athygli á umsögnum samtaka atvinnulífsins með frumvörpum til breytinga á umferðarlögum dags. 25. febr. 2004 og 7. mars 2006, umsagnar Landssambands vörubifreiðastjóra dags. 7. mars 2006 og að síðustu umsagnar samtaka atvinnulífsins með reglugerðum 929 og 930 dags. 5. des. 2006. Þessar umsagnir segja heilmikið um hvernig mjög hefur verið þrengt að starfsumhverfi þessarar atvinnugreinar sjálfvirk og einhliða á allra síðustu árum með breytingum á umferðarlögum og reglugerðum byggðum á þeim.

Auk þessa hafa samtök atvinnulífsins sameiginlega með ASÍ farið fram á undanþágu til Eftirlitsstofnunar ESA frá ítrustu kröfum aksturs- og hvíldartímareglna og rekur samgönguráðuneytið nú það mál gagnvart stofnuninni.

Við heildarendurskoðun umferðarlaga er brýnt að vekja athygli nefndarmanna á þessu ferli og óska umræðu um þau ákvæði sem tekið hafa breytingum og afleiðingum þeirra.

Við sem búum í íslensku samfélagi urðum öll vör við hörð mótmæli vörubílstjóra á vormánuðum 2008. Það er fyllsta ástæða til að spyrja sig þeirrar spurningar hvort að breytingar á umferðarlögum síðustu ára og afleiðingar þeirra hafi þar átt hlut að máli. Engin önnur stétt býr við þær aðstæður að eftirlit sé haft með daglegum vinnutíma þeirra eða getur átt von á því að missa réttinn til að afla sér tekna vegna ónógrar „hvíldar“.

Lög eiga að vera réttlát, aðgengileg, birt, stöðug, framkvæmanleg, tryggja frið, gefa skjóta og örugga úrlausn og tryggja réttaröryggi. Það er spurning hvort að lög sem byggja á því að innleiða erlendar reglur og framselja vald á framkvæmd þeirra, útfærslu og eftirliti til ráðherra geti fallið undir að vera „réttlát, aðgengileg, stöðug, tryggja frið og réttaröryggi“? Getur verið að einstakt lagaumhverfi utan um atvinnubílstjóra sé beinlínis óréttlátt og til þess fallið að skapa ófrið? Það er fyllsta ástæða til að velta upp þeirri spurningu á meðal nefndarmanna við heildarendurskoðun umferðarlaga. Getur kannski verið að ástæða sé til að halda upp á að „*allir skuli jafnir fyrir lögunum*“?

Að síðustu er minnt á að markmið heildarendurskoðunar umferðarlaga er skv. erindisbréfi „*Að umferðarlög nr. 50/1987 verði færð í heildstæðara og nútímalegra form í samræmi við þróun á sviði umferðarmála erlendis með áherslu á íslenska staðhætti. Jafnframt að gera umferðarlögin aðgengilegri fyrir almennig en nú er.*“ Á framsal valds til ráðherra við setningu reglna eins og sér stað í íslenskum umferðarlögum sér hliðstæðu einhvers staðar í löndunum í kringum okkur? Ef það er óhjákvæmilegt að lögfesta reglugerðir Evrópusambandsins í íslensk lög er þá ekki að sama skapi nauðsynlegt að lögin tryggi að hægt sé að fara eftir reglunum og að reglurnar séu skýrar og aðgengilegar til að fara eftir þeim? Hvar er það tryggt í umferðarlögnum nú? Hvar eru lögfestar skyldur ríkisvaldsins til að hægt mæta þeim kröfum sem gerðar eru skv. lögunum?