

Nd.

87. Frumvarp til laga

[53. mál]

um skipulagningu samgangna.

Frá samgöngumálanefnd.

I. KAFLI

Um sérleyfi.

1. gr.

Engum er heimilt að hafa með höndum fólksflutninga með bifreiðum né flugvélum, nema hann hafi til þess sérleyfi frá ríkisstjórninni, samkvæmt því, sem greinir í lögum þessum.

2. gr.

Sérleyfi þarf til þess að hafa með höndum fólksflutninga með bifreiðum sem stærri eru en svo, að þær rúmi 8 farþega. Sérleyfi þarf og til þess að hafa á hendi fastar ferðir eða áætlunarferðir til fólksflutninga með bifreiðum, er rúma 3—8 farþega. Til áætlunarferða teljast í lögum þessum allar auglýstar ferðir og allar ferðir, þar sem farþegum eru seld einstök sæti í bifreiðinni á ákveðinni leið.

Nú verður ágreiningur um, hvað skuli telja fastar ferðir eða áætlunarferðir, og sker þá ráðherra úr.

Ráðuneytinu er heimilt að taka í sínar hendur að nokkru eða öllu leyti pósthafn og farþegaflutning með bifreiðum á þeim leiðum, er því þykir henta, enda fullnægi bifreiðar þess settum reglum fyrir sérleyfishafa.

Ráðherra getur undanþegið frá sérleyfisskyldu á vissum leiðum vörubifreiðar, sem flytja að staðaldri framleiðsluvörur, en rúma auk þess allt að 8 farþega, enda fullnægi þær að öðru leyti settum reglum fyrir fólksflutningum. Undanþágan skal veitt til ákveðins tíma í senn.

Sérleyfi þarf ekki til fólksflutninga innan hvers lögsagnarumdæmis, ef um er að ræða hópferðir á héraðsmót eða almennar skemmtanir. Bæjarfélög skulu í þessu sambandi teljast til þess lögsagnarumdæmis, sem næst þeim er. Heimilt er ráðherra að undanþiggja sérleyfi slíkar fólksflutningaferðir, sem farnar eru milli lögsagnarumdæma.

Sýslu- eða sveitarfélög skulu að öðru jöfnu hafa forgangsrétt til sérleyfa, þegar þau eru veitt á viðkomandi svæðum og þessir aðilar sækja um þau.

3. gr.

Sérleyfi þarf til að halda uppi flugferðum í atvinnuskyni til flutninga á fólki eða varningi hér á landi.

Sérleyfi fylgir einkaréttur til reksturs áætlunarflugs á þeirri flugleið, sem leyfið gildir fyrir, og jafnframt skylda til að halda uppi áætlunarflugi á flugleiðinni, eftir því, sem flutningaþörf á henni krefur.

Nú getur sérleyfishafi ekki haldið uppi áætlunarflugi í 3 daga samfleytt, vegna viðgerðar á flugvél eða af öðrum orsökum, sem varða sérleyfishafann, og getur þá ráðherra falið öðrum sérleyfið á meðan.

Nú verða óvenju miklir flutningar á flugleið, t. d. vegna héraðsmóta, hátíðasýninga eða annarra samkoma, og getur þá ráðherra heimilað fleiri aðilum að fljúga á sömu flugleið, á meðan hinir óvenjulegu flutningar standa yfir, enda geti sérleyfishafinn ekki fjölgað ferðunum nægilega.

Sérleyfi þarf ekki til tækifærisferða, þar með talið hringflug í nágrenni lendingarstaðar, með flugvélum, sem rúma fjóra farþega eða færri.

4. gr.

Nú sækir félag eða einstaklingur um sérleyfi til fólksflutninga á einhverri flugleið, og er ráðherra þá heimilt að veita það, með þeim skilyrðum, er hér segir:

- a. Að sérleyfið gildi fyrir fimm ár og sé óframseljanlegt.
- b. Að sérleyfið gildi fyrir ákveðna tölu bifreiða eða ákveðinn fjölda flugferða, á tilteknum leiðum og sé við það miðað, að flutningaþörfinni sé fullnægt.

Binda má sérleyfið við ákveðna gerð bifreiða eða flugvéla.

- c. Að sérleyfishafinn fullnægi að öðru leyti skilyrðum, er ráðherra setur í reglugerð, um búnað bifreiða eða flugvéla, til öryggis og þæginda farþegum.
- d. Að sérleyfishafi skuli skuldbundinn til þess að láta bifreiðar sínar eða flugvélar vera í förum samkvæmt áætlunum, reglum og flutningagjaldskrá, sem ráðherra setur.
- e. Að sérleyfishafi sé skyldur til að flytja pósthafn samkvæmt gjaldskrá og reglum, sem ráðherra setur, að fengnum tillögum pósthafnarinnar.
- f. Að bifreiðastjórar á bifreiðum, sem lög þessi ná til, og áhafnir flugvéla fullnægi þeim skilyrðum, sem sett eru á hverjum tíma samkvæmt lögum eða öðrum ákvæðum til öryggis farþegum.

5. gr.

Sérleyfi til fólksflutninga með strætisvögnum í kaupstöðum skal veitt að fengnum tillögum hlutaðeigandi bæjarstjórnar.

Nú ákveður bæjarstjórn, að bærinn taki í sínar hendur rekstur strætisvagna innan lögsagnarumdæmisins, sem áður hefur verið veitt sérleyfi til, og er þá skylt að veita bæjarstjórn einkaleyfi til þess, þegar tímabil sérleyfishafa er útrunnið, enda hafi bæjarstjórn sótt um það eigi síðar en þremur mánuðum áður en sérleyfi fellur úr gildi.

II. KAFLI

Um leigubifreiðar í kaupstöðum og kaupúnum.

6. gr.

Bæjarstjórn er heimilt, að fengnum tillögum hlutaðeigandi stéttarfélaga bifreiðastjóra, að ákveða, að allar leigubifreiðar í kaupstaðnum, hvort heldur eru fólks-, vöru- eða sendiferðabifreiðar, skuli hafa afgreiðslu á bifreiðastöð, sem fengið hefur viðurkenningu bæjarstjórnar.

Samgöngumálaráðuneytinu er enn fremur heimilt, að fengnum tillögum hlutaðeigandi stéttarfélags og meðmælum sveitarstjórnar, að takmarka fjölda leigubifreiða í kaupstöðum og þeim kaupúnum, þar sem íbúar eru 700 eða fleiri, hvort heldur eru fólks- eða vörubifreiðar, annað hvort eða hvort tveggja. Óheimilt er þó að skerða atvinnuréttindi þeirra manna, sem á lögmætan hátt stunda leigubifreiðaakstur og eru fullgildir félagar í hlutaðeigandi stéttarfélagi, þegar takmarkaður er hverju sinni fjöldi leigubifreiða samkvæmt lögum þessum. Samgöngumálaráðuneytið setur með reglugerð nánari ákvæði um slíka takmörkun.

7. gr.

Leyfi til leigubifreiðaaksturs samkvæmt lögum þessum má einungis ráðstafa eftir reglugerð, sem samgöngumálaráðherra setur, að fengnum tillögum hlutaðeigandi stéttarfélags.

Í reglugerðinni skal ákveðið, að við ráðstöfun slíkra leyfa skuli þeir, sem áður hafa stundað akstur leigubifreiða, sitja fyrir eftir starfsaldri, nema sérstakar ástæður mæli því í gegn, enda verði fyrir það girt, að atvinnuleyfin geti orðið verzlunarvara.

III. KAFLI

Um skipaútgerð ríkisins.

8. gr.

Skipaútgerð ríkisins, í lögum þessum nefnd Skipaútgerðin, sem starfað hefur síðan á árinu 1929, er eign ríkissjóðs og skal rekin sem ríkisstofnun, undir yfirstjórn samgöngumálaráðherra.

9. gr.

Skipaútgerðin skal hafa með höndum útgerðarstjórn allra strandferðaskipa ríkisins, svo og aðra útgerðarstjórn, sem henni kann að verða falin. Skipaútgerðin ákveður, frá hvaða höfnum skip hennar er gerð út. Um réttindi og skyldur Skipaútgerðarinnar sem útgerðaraðila fer eftir almennum lögum.

10. gr.

Forseti Íslands skipar forstjóra Skipaútgerðarinnar, en ráðherra setur honum erindisbréf. Um laun forstjórans fer eftir launalögum.

11. gr.

Ráðherra ákveður starfsmannahald Skipaútgerðarinnar, að fengnum tillögum forstjóra, en forstjóri ræður starfsmenn, nema annað sé ákveðið í lögum.

12. gr.

Ráðherra ákveður laun fastra starfsmanna, að því leyti sem þau eru ekki ákveðin í lögum.

13. gr.

Heimilt er ráðherra að veita Skipaútgerð ríkisins sérleyfi til alls að því fimm ára í senn til flutninga á fólki og vörum til og frá höfnum í sýslu eða kaupstað, enda liggi fyrir samþykki hlutaðeigandi sýslunefndar eða bæjarstjórnar.

IV. KAFLI

Um skipulagsnefnd samgangna.

14. gr.

Samgöngumálaráðuneytið fer með yfirstjórn mála samkvæmt lögum þessum. Til þess að gera tillögur til ráðuneytisins um fyrirkomulag og rekstur allan á flutningum samkvæmt lögum þessum, þar á meðal samræmingu ferðaáætlaða sérleyfisbifreiða, flugvéla, strandferðaskipa ríkisins og flóabáta, er njóta styrks úr ríkissjóði, skal vera fimm manna nefnd, er nefnist skipulagsnefnd samgangna. Skulu nefndarmenn, ásamt jafnmörgum varamönnum, kosnir hlutfallskosningu á Alþingi til fjögurra ára í senn.

Samgöngumálaráðherra skipar formann úr hópi hinna kjörnu nefndarmanna.

Þóknun fyrir störf nefndarinnar ákveður ráðherra, og greiðist hún af sérleyfisgjaldinu.

15. gr.

Nefndin skal í störfum sínum leita tuagna hjá þeim aðilum eða samtökum þeirra aðila, sem annast starfsemi þá, sem lög þessi ná til.

V. KAFLI

Almenn ákvæði.

16. gr.

Sérleyfis- og undanþáguhafar til fólksflutninga með bifreiðum skulu greiða sérleyfisgjald, 3% — þriðja af hundraði — af andvirði seldra farmiða. Sérleyfishafar á flugleiðum skulu greiða sérleyfisgjald 0.5% — hálfan af hundraði — af andvirði seldra farmiða á innanlandsflugleiðum. Gjald þetta greiðist mánaðarlega eftir á. Sérleyfisgjaldinu skal aðallega varið til að greiða kostnað við eftirlit og stjórn samgangna samkvæmt lögum þessum svo og til byggingar afgreiðslustöðva fyrir sérleyfisbifreiðar og til að bæta aðbúð farþega á langleiðum, enda komi mótframlag annars staðar að til þeirra framkvæmda samkvæmt ákvörðun ráðherra.

17. gr.

Ráðherra setur í reglugerð nánari ákvæði um störf skipulagsnefndar samgangna, að fengnum tillögum nefndarinnar, svo og um skipulagningu samgangna almennt samkvæmt lögum þessum.

18. gr.

Brot gegn lögum þessum og reglugerðum, er samkvæmt þeim verða settar, varða sektum frá 500—50 000 kr., nema þyngri refsing liggi við eftir öðrum lögum, og skal með mál út af slíkum brotum farið að hætti opinberra mála. Brjóti sérleyfishafi á einhvern hátt lög þessi eða reglugerðir, sem settar eru samkvæmt þeim, er heimilt að svipta hann sérleyfinu þegar í stað.

19. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi. Jafnframt eru numin úr gildi lög nr. 53 10. nóvember 1913, um strandferðir, lög nr. 42 4. apríl 1956, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum, og síðari breytingar á þeim lögum, og lög nr. 40 29. maí 1957, um leigubifreiðar í kaupstöðum og kauptúnum ásamt breytingu á þeim lögum, nr. 29 14. maí 1958, svo og önnur ákvæði, sem í bága kunna að fara við þessi lög.

Ákvæði til bráðabirgða:

Skipunarbréfi núverandi forstjóra Skipaútgerðar ríkisins skal breytt til samræmis við erindisbréf það, er ráðherra setur honum skv. 10. gr.

Núverandi starfsmenn Skipaútgerðar ríkisins skulu halda störfum sínum og launakjörum með sama hætti og fyrir gildistöku laga þessara.

Greinargerð.

Nefndin flytur frumvarp þetta að beiðni samgöngumálaráðherra, og hafa einstakir nefndarmenn óbundna afstöðu til málsins. Frá ráðuneytinu fylgdi frumvarpinu svo hljóðandi greinargerð:

„Frumvarp þetta er að mestu leyti samhljóða frumvarpi til laga um skipulagningu samgangna, sem samið var af millipinganefnd í samgöngumálum, sem Alþingi kaus 15. marz 1956, samkvæmt þingsályktun sama dag, og skilaði álitu í febrúar 1958. Gerðar hafa verið breytingar á 14., 16. og 19. gr. frumvarps nefndarinnar.

Frumvarpi nefndarinnar fylgdi svo hljóðandi greinargerð:

Eitt af því, sem vakað mun hafa fyrir Alþingi, er það kaus millipinganefnd til athugunar á skipulagi samgangna innanlands, er, að starfsemi hinna þriggja höfuð-samgöngubátta, á landi, á sjó og í lofti, verði samræmd og skipulögð á þann hátt, að óþörf samkeppni minnki. Kemur þetta m. a. bæði fram í orðalagi þingsályktunarinnar frá 15. marz 1956 og einnig í greinargerð þingsályktunartillögunnar. Í þingsályktunartillögunni er nefndinni falið að gera tillögur um „skipulag samgangna þessara,“ þ. e. innanlands, á landi, á sjó og í lofti, „þannig að þær verði í heild sem hagkvæmastar fyrir allar byggðir landsins, en kostnaði þó í hóf stillt svo sem auðið er.“ Í greinargerð þingsályktunartillögunnar (þskj. 446) segir m. a., að fyrir fjárveitinganefnd, sem flutti tillöguna, vaki, að „fundinn yrði grundvöllur fyrir heppilegu og hagkvæmu samstarfi allra þeirra aðila, sem að rekstri samgangna standa.“

Nefndin hefur kynnt sér samgöngumál innanlands rækilega, og virðist að þörf sé bættis og aukins skipulags á þeim. Bæði er nauðsynlegt að tryggja betri þjónustu, með auknu eftirliti, og samræmi í far- og flutningsgjaldi og auk þess veita þeim, sem rekstur samgangna annast, aukna tryggingu fyrir að njóta þeirra viðskipta, sem til falla á sérleyfissvæðinu.

Fólksflutningar með bifreiðum, þ. e. samgöngur á landi, eru nú að heita má sá eini hinna þriggja þátta samgangnanna, sem skipulagður er. Sú skipulagning komst á með lögum nr. 62, 28. janúar 1935, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum, og hafa þau lög haldizt lítið breytt til þessa dags, þótt þau hafi tvisvar verið gefin út að nýju með smávægilegum breytingum, nú síðast sem lög nr. 42, 4. apríl 1956. Munu flestir, sem til þekkja, vera sammála um, að skipulagning sú, sem komst á 1935 með framangreindri löggjöf, hafi orðið til þess að þoka þessum málum í betra horf. Þá eru einnig í gildi önnur lög, er varða samgöngur innanlands, en það eru lög um leigubifreiðar í kaupstöðum og kauptúnum, nr. 40 1957.

Um strandferðir og flutninga á sjó, eru engin slík ákvæði í lögum.

Í lögum nr. 119 28. desember 1950, um stjórn flugmála, segir svo í 3. gr.:

„Heimilt er ráðherra að setja reglur um flugferðir innlendra flugfélaga og, ef nauðsyn krefur, að veita einu eða fleiri félögum sérleyfi til fastra áætlunarferða á ákveðnum leiðum innanlands og utan.“

Slíkar reglur voru settar þegar árið 1947, nr. 13 28. janúar, og byggðar á loftferðalögum, nr. 32 14. júní 1929. Í framkvæmd hefur þessum málum verið þannig háttað síðustu árin, að Flugfélag Íslands h.f. hefur eitt haldið uppi reglubundnum áætlunarflugferðum innanlands. Flugfélag Íslands h.f. fékk sérleyfi til flugferða innanlands árið 1952, á sautján tilteknum flugleiðum. Sérleyfi þetta er nú runnið út, en hefur ekki verið endurnýjað, og starfrækir því Flugfélag Íslands h.f. innanlandsflugferðir sínar án sérleyfis.

Það er ljóst, að sérleyfi á ákveðinni flutningaleið tiltekinn tíma er mikilsverð atvinnutrygging hverjum þeim aðila, sem samgöngur annast. Með slíka tryggingu að bakhjarli um meiri og stöðugri viðskipti eru vaxandi líkur til, að sérleyfishafi sjái sér fært að bæta þjónustu sína fremur en ella, um leið og komið er á fót opinberu eftirliti með þjónustunni, verði og ferðafjölda.

Nefndin telur, að nauðsynlegt sé, að samgöngumálin í heild verði skipulögð undir sameiginlegri stjórn, á svipaðan hátt og ferðir sérleyfishifreiða nú eru. Telur nefndin, að á þennan hátt megi koma í veg fyrir árekstra og kostnaðarsama samkeppni milli samgöngugreinanna.

Nefndin hefur því samið frumvarp til laga um skipulagningu samgangna. Frumvarpið miðar að því að koma á fót sameiginlegri stjórn allra samgöngumála, skipulagsnefnd samgangna, undir yfirstjórn samgöngumálaráðuneytisins. Myndi slík skipulagsnefnd samgangna ná til samgangna á landi og í lofti með sérleyfaákvæði frumvarpsins, sem lagt er til að nái áfram til fólksflutningsbifreiða, yfir tiltekinni stærð, og einnig til flugsamgangna. Til samgangna á sjó myndi skipulagsnefnd ná með ihlutunarrétti um áætlanir strandferðaskipa og ríkisstyrktra flóabáta. Ekki er lagt til, að Skipaútgerð ríkisins né flótabátum verði veitt almennt sérleyfi, en ráðherra heimilað að veita Skipaútgerðinni slíkt sérleyfi, ef samþykki hlutaðeigandi sýslunefndar eða bæjarstjórnar liggur fyrir.

Skal nú leitast við að skýra frumvarpið nánar í einstökum atriðum.

Um 1. kafla.

Um 1. gr.

Þessi grein er samhljóða hinu almenna ákvæði í 1. mgr. 1. gr. l. nr. 42/1956, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum, nema hér er sérleyfis skyldan einnig látin ná til flugvéla.

Um 2. gr.

Grein þessi er að mestu samhljóða 2. gr. laga nr. 42/1956.

Um 3. gr.

Hér er grein um sérleyfi til flugferða í atvinnuskyni, hliðstæð ákvæðum 2. gr. frumvarps þessa, um bifreiðar.

Gert er ráð fyrir, að skipulagsnefnd samgangna eða ráðuneytið meti, hvað telja skuli „flutningaþörf“ á ákveðinni flugleið, sbr. 2. mgr. Tryggja verður á þennan hátt, að sérleyfisfyrirkomulagið, sem í raun og veru veitir sérleyfishafa einkaaðstöðu, rýri ekki þjónustuna við almenning frá því, sem vera myndi, ef samkeppni væri frjáls. 4. mgr. greinarinnar á við það, er haldnar eru svo fjölsóttar skemmtanir eða samkomur (t. d. þjóðhátíð í Vestmannaeyjum) á stöðum, sem falla undir sérleyfisákvæðin, að sérleyfishafinn, hvort sem væri, gæti ekki annað flutningaþörfinni. Er ljóst, að sérleyfis skipanin má ekki vera tálmi fyrir ferðamenn, og verður því, er svo stendur á, sem í greininni vikur að, að leysa vandann með því að leyfa fleiri aðilum en sérleyfishafa að fljúga á sömu flugleið, á meðan hinir óvenjulegu flutningar standa yfir, ef sérleyfishafi sjálfur ekki getur fjölgað ferðum nægilega.

Um 4. gr.

Grein þessi felur í sér almenn ákvæði varðandi sérleyfin og réttindi og skyldur sérleyfishafa, bæði til fólksflutninga með bifreiðum, og er sá kafli mjög sniðinn eftir 3. gr. laga nr. 42/1956, og til fólksflutninga með flugvélum.

Nefndin hefur lagt til, að sérleyfistímabilið verði fimm ár. Þykir rétt að gefa þeim, sem kaupa dýr flutningatæki til að rækja sérleyfisskyldur sínar, eigi skemmri tryggingu en fimm ár fyrir að halda leyfinu, ef þeir rækja sérleyfisskyldur sínar vel.

Með b-lið greinarinnar er ráðherra, eða þeim sem fara með stjórn þessara mála fyrir hönd ráðherra, fengið vald til að hafa áhrif á ferðafjölda og tegundir farartækja, en þetta getur oft verið nauðsynlegt.

Í d-lið er ráðherra fengið vald til að setja gjaldskrá, sbr. nú 3. gr. laga nr. 42/1956, d-lið. Varðandi flugið er þetta nýmæli.

Um 5. gr.

Grein þessi er samhljóða 5. gr. laga nr. 42/1956, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum.

Um II. kafla.

Um 6. og 7. gr.

Kafli þessi er samhljóða lögum nr. 40/1957, um leigubifreiðar í kaupstöðum og kauptúnum. Hefur nefndinni þótt rétt að taka þessi lög hér upp í þennan laga-bálk um skipulag samgangna innanlands.

Nefndin ætlast að sjálfsögðu til, að reglugerðir þær, sem settar hafa verið um takmörkun á tölu vöru- eða fólksflutningabifreiða í ýmsum kaupstöðum, með stoð í eldri lögum, haldi gildi sínu áfram fyrst um sinn.

Um III. kafla.

Kafli þessi er að miklu leyti samhljóða frumvarpi, sem tveir alþingismenn fluttu árið 1952 (þskj. 230).

Fylgdi frumvarpinu þá svo hljóðandi greinargerð:

„Starfsemi ríkisins er svo margþætt, að verkaskipting er óhjákvæmileg, enda hefur þeirri skipan verið komið á, að sérstakar ríkisstofnanir annast framkvæmd vissra starfsgreina. Ákvæði eru í lögum um flestar þessar ríkisstofnanir, þar sem mælt er fyrir um stjórn þeirra, verksvið, réttindi og skyldur. Þannig er því hátað um vegamál, vita- og hafnarmál, flugmál, póst- og símamál, raforkumál, lands-smiðju og ýmsar heilbrigðis- og menntastofnanir. Skipaútgerð ríkisins hefur starfað síðan 1929. Hefur þegar fengizt góð reynsla af störfum hennar, og er tími til þess kominn að ákveða með lögum verksvið þeirrar ríkisstofnunar.

Ákvæði þessa frv. eru í samræmi við starfshætti Skipaútgerðarinnar og þá reynslu, sem fengizt hefur í þessu efni.“

Frumvarp þetta var eigi útrætt. Auk þess sem nefndin ekki hefur tekið upp nafnið „útgerðarstjóri“ á forstjóra Skipaútgerðarinnar, eins og gert var í fyrra frumvarpinu, heldur notar það heiti, sem nú er í launalögum, er í 13. gr. frumvarps þessa ákvæði, sem ekki var í frumvarpinu frá 1952.

Hér er lagt til að ráðherra verði heimilað að veita Skipaútgerðinni sérleyfi til fimm ára í senn til flutninga til eða frá ákveðnum höfnum í sýslu eða kaupstað, en þá verður að koma til samþykki sýslunefndar, ef um höfn er að ræða utan kaupstaðar, eða bæjarstjórnar, ef um kaupstað er að ræða.

Þetta ákvæði er sett til að tryggja Skipaútgerðina gegn óheilbrigðri samkeppni, en víða þykja brögð að því, að fiskibátar hlaupi inn í verkefni Skipaútgerðarinnar á þeim leiðum, sem arðvænlegar þykja, og reyna slíkir bátar þá að fá til flutnings þær vörutegundir, sem há farmgjöld eru greidd fyrir.

Slíkt verður að teljast óeðlilegt, ef þjónusta sú, sem strandferðaskipin veita, er fullnægjandi fyrir viðkomandi byggðarlag. Það er um þetta síðastnefnda atriði,

sem álit hlutaðeigandi sýslunefndar eða bæjarstjórnar á að votta. Sé þjónusta Skipaútgerðarinnar ekki talin fullnægjandi, væri ekki heimilt að veita Skipaútgerðinni sérleyfi.

Um IV. kafla.

Eins og skýrt kemur fram af orðalagi 14. gr., er gert ráð fyrir, að skipulagsnefnd starfi sem ráðgjafaraðili, undir yfirstjórn samgöngumálaráðuneytisins. Jafnframt fellur niður starf núverandi skipulagsnefndar fólksflutninga með bifreiðum, samkvæmt lögum nr. 42/1956.

Nefndin leggur ekki til, að fulltrúar samtaka hinna ýmsu aðila, er samgöngur annast, séu teknir inn í skipulagsnefnd samgangna. Er ljóst, að þá myndi skipulagsnefndin, sem samkvæmt því, sem lagt er til í frumvarpinu, myndi ná til allra þriggja þátta samgangnanna, verða allt of fjölmenn og þung í vöfum.

Með ákvæði 15. gr. er leitast við að tryggja, að samtök þeirra aðila, sem afskipti skipulagsnefndarinnar beinast að, fái að koma tillögum sínum og skoðunum á framfæri við nefndina.

Um V. kafla.

Um 16. gr.

Grein þessi er að mestu samhljóða 3. gr. l. nr. 42/1956, þó er aðeins heimilt að verja fé sérleyfisgjaldsþóðs til byggingar afgreiðslustöðva fyrir sérleyfisbifreiðar, sem í gildandi lögum er ákveðið.

Nefndin hefur gert ráð fyrir, að sérleyfisgjald verði ekki aðeins greitt af ferðum sérleyfisbifreiða, heldur einnig af seldum flugfarmiðum á innanlandsleiðum, en lægra á flugleiðum. Þótti nefndinni rétt, að nokkuð af væntanlegum kostnaði við skipulag samgöngumálanna væri einnig lagt á flugfarmiða. Hins vegar telur nefndin, að skipulag samgangna á landi verði umsvifameira en í lofti, og er því gert ráð fyrir hærri hundraðshluta þar, enda skal einnig verja hluta af sérleyfisgjaldinu til byggingar afgreiðslustöðva fyrir sérleyfisbifreiðar, og er ekki eðlilegt að miða sérleyfisgjald af flugfarmiðum við þátttöku í kostnaði við þær framkvæmdir.

Nefndin telur líklegt, að kostnaður við hið nýja skipulag verði litlu meiri en við skipulag fólksflutninga með bifreiðum nú, samkvæmt lögum nr. 42/1956. Þá telur nefndin rétt að hætta að greiða reksturshalla Ferðaskrifstofu ríkisins af sérleyfisgjaldinu, eins og heimilað er í gildandi lögum um Ferðaskrifstofu ríkisins og ákveðið hefur verið í fjárlögum undanfarinna ára (13. gr. B, III).

Um 17. gr.

Grein þessi þarfnast ekki skýringa.

Um 18. gr.

Grein þessi er samhljóða 9. gr. laga nr. 42/1956, að öðru leyti en því, að lágmark og hámark sekta fyrir brot gegn lögnum eru hækkuð.

Um 19. gr.

Grein þessi þarfnast ekki skýringa.