

Alþingi
Erindi nr. P 132/1253
komudagur 9.3.2006.



Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Reykjavík 7. mars 2006

Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum. Þingskjal 735 – 503. mál.

Samtök atvinnulífsins, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins og SVP-Samtök verslunar og þjónustu senda hér með sameiginlega umsögn um ofangreint frumvarp. Samtökin hafa ítrekað gert athugasemdir við tillögur að breytingum á umferðarlögum á vinnslustigi í samgönguráðuneytinu. Þær tillögur höfðu samtökin fundið á heimasíðu ráðuneytisins en ekki hafði verið haft formlegt samráð við þau um efni þeirra. Nú hefur ofangreint frumvarp verið lagt fram á Alþingi án samráðs við hagsmunasamtök atvinnurekenda af hálfu ráðuneytisins þótt í einstökum greinum frumvarpsins séu verulega íþyngjandi ákvæði fyrir atvinnulífið. Samtökin hljóta að harma að fram komi frumvarp á Alþingi sem hefur veruleg áhrif á rekstrarskilyrði og umgjörð atvinnustarfsemi án þess að vitneskja um það og áhrif þess séu áður kynnt atvinnulífinu með formlegum hætti.

Almennt.

Eftir dóm Hæstaréttar nr 251/2004 var endanlega ljóst að stjórnvöldum væri ekki stætt á öðru en að lögfesta með formlegri hætti reglugerðir Evrópusambandsins um aksturs- og hvíldartíma nr 3820/85 en allt frá því að reglugerð 136/1995 var sett höfðu samtökin gert athugasemdir við að lagastoð þeirrar reglugerðar væri. Brýnt er að setja nýja reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna þar sem núverandi reglugerð fullnægir engan veginn þeim kröfum sem gera verður til stjórnvaldsreglna sem hundruðum ökumanna er ætlað að fara eftir við dagleg störf sín. Samtökin telja að bein þýðing reglugerðar EES án nokkurrar aðlögunar að íslenskum aðstæðum sé óviðunandi.

Nú ber hins vegar svo við að gengið er mun lengra en reglur Evrópusambandsins kveða á um. Eftirfarandi segir í 13. grein: „3. mgr. 100. gr. laganna orðast svo:

Ef brot gegn lögum þessum eða reglum sem settar eru samkvæmt þeim er framið eftir fyrirmælum eða með vitund og vilja eiganda ökutækis eða stjórnanda í starfi skal honum einnig refsað fyrir brotið. Gera má lögðila sekt samkvæmt reglum II. kafla A. almennra hegningarlaga fyrir brot gegn 2. mgr. 44. gr. a, 2. mgr. 44. gr. b auk 3. og 5. mgr. 68. gr., enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir lögðilann.“

Í þessu felst grundvallarbreyting sem ekki er unnt að sætta sig við. Atvinnurekandi getur ekki borið fjárhagslega ábyrgð á hvíldartímabrotum starfsmanns hvort sem hann hefur haft af þeim ávinning eða ekki. Sönnunarbyrði um slíkt er afar erfið því væntanlega er auðvelt að sýna fram á ávinning af brotinu þó að það hafi verið þvert á

vilja atvinnurekenda. Hér er einnig opnað fyrir á að þetta verði síðan útvíkkað og látið ná til fleiri tegunda brota t.d hraðaaksturs.

Sektarákvæði umferðarlaga eru reyndar sérstakt efni en sektarrámmi samkvæmt viðauka II við reglugerð 575/2001 er afar hár og fyrir smávægileg brot er refsað með að lágmarki 20.000 króna sekt. Framkvæmdin er slík að ökuritaskífur eru lesnar í sérstöku tæki og síðan prentast út sektarboð við frávik.

Í greinargerð með frumvarpinu er fjallað um nauðsyn þess að innleiða þessar reglur. Þar er mikill rökstuðningur fyrir upptöku reglnanna sem er óþarfur þar sem Ísland hefur nú þegar skuldbundið sig til að lögfesta þær í samræmi við EES samninginn. Athugasemdir atvinnulífsins snúa hinsvegar að því að frávik og undanþáguheimildir verði nýttar af stjórnvöldum.

Í greinargerðinni er síðan reynt að færa rök fyrir því að ekki sé hægt að veita undanþágur vegna séríslenskra aðstæðna og bent á að „það tíðkast mjög hér á landi meðal atvinnubílstjóra að þeir taki að sér mörg verkefni, hvert á eftir öðru, eins og alkunna er í íslensku viðskiptalífi. Þetta hefur það í för með sér að sami bílstjórinn tekur að sér akstur milli margra staða á skömmum tíma og með litlum hléum. Sami bílstjórinn skiptir jafnvel um ökutæki nokkrum sinnum á leið sinni um landið“. Eigi að sporna við þessu er nauðsynlegt að útbúa öll ökutæki með ökurita og einnig að láta alla atvinnubílstjóra halda dagbók sem sýni hvað þeir hafi haft fyrir stafni síðustu tólf tíma fyrir akstur til að tryggja að þeir séu öruggleg úthvíldir. Jafnvel er gengið svo langt í greinargerð að jafna akstri bifreiða við flug flugvéla og því ættu sömu öryggiskröfur að gilda. Í flugi gilda reglur um alla flugmenn en í akstri eingöngu um lítinn hluta bifreiðastjóra. Þeir sem sömdu þennan rökstuðning virðast halda að atvinnuökumenn á flutninga- og vörubifreiðum séu þeir einu sem aka um þjóðvegi landsins.

Athugasemdir við einstakar greinar:

Í 4. gr. er kveðið á um bann við því að laun ökumanns miðist að hluta eða öllu leyti við ekna vegalengd eða flutt magn „...séu greiðslur þess eðlis að þær geti stofnað umferðaröryggi í hættu.“ Þetta virðist með öllu óþörf og óeðlileg ráðstöfun. Ef ökumaður fer eftir umferðarlögum í einu og öllu, þ.m.t. ákvæðum um hvíldartíma, hámarksþyngd ökutækis og hámarkshraða er engin ástæða til þess að ætla að slík tenging launa við ekna vegalengd eða flutt magn geti á nokkurn hátt ógnað umferðaröryggi. Sú aðferð að tengja laun ökumanns að einhverju eða öllu leyti við framangreinda þætti þarf alls ekki vera til þess ætluð að auka þrýsting á ökumann til að vinna í “akkorði” eins og það er orðað í athugasemdum við frumvarpið, heldur er þetta vel þekkt aðferð við útreikning launa sem getur hentað vel við tiltekna aðstæður. Þá er mjög erfitt að meta hvenær slíkar greiðslur geta stofnað umferðaröryggi í hættu. Þessu ákvæði er því mótmælt sem óþörfu og íþyngjandi, umfram það sem gildir um fjölmargar aðrar atvinnugreinar þar sem ýmsir slíkir mælikvarðar eru notaðir til að miða launagreiðslur við.

9. grein.

Í greininni er lagt til að eftirlitsmönnum Vegagerðarinnar sé heimilt að stöðva ökutæki og þar með taka sé ákveðið lögregluvald í þessum efnum. Til að þessi ráðstöfun sé hafin yfir allan vafa er lagt til að reglugerð um framkvæmd verði sett sem fyrst og

drög að henni liggi fyrir áður en löggin verða samþykkt. Samkvæmt greininni setur ráðherra reglur um hæfi og þjálfun eftirlitsmanna. Lögð er áhersla á að mjög stífar kröfur verði settar um hæfi og þekkingu slíkra eftirlitsmanna, bæði á tæknilegum þáttum sem eftirlitið snýr að og sömuleiðis og ekki síður á þeim lögum og reglum sem snerta inntak og framkvæmd eftirlitsins.

10. grein.

Í greininni er m.a fjallað um skyldu ökumanns til að sjá til þess að farþegar noti öryggis- og verndarbúnað. Samtökin telja brýnt að það verði í lagatexta skýrt kveðið á um að ökumenn hópþreifreiða sem ekki hafa tök á að fylgjast með öryggisbeltanotkun farþega séu undanþegnir refsíábyrgð.

Í 13. grein. er tekin upp sú nýbreytni að gera atvinnurekendur ábyrga fyrir hugsanlegum hvíldartímabrotum ökumanna sinna. Þessari fyrirætlan er harðlega mótmælt. Engin krafa er um þetta í þeirri Evrópusambandsreglugerð sem verið er að lögfesta og því hér gengið miklu lengra en ástæða er til. Engan rökstuðning er heldur að finna fyrir þessu ákvæði. Þess er ekki einu sinni getið í athugasemdum að þetta er nýmæli í löggjöf.

18. grein.

Samtökin mótmæla að endingu þeirri tvöföldun sem lögð er til á umferðaröryggisgjaldi.

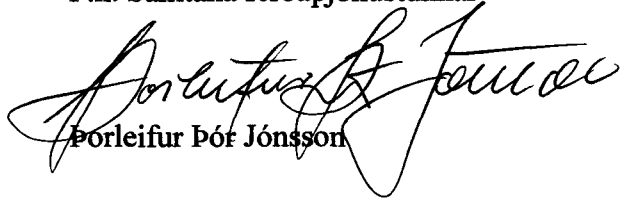
Virðingarfyllst.

F.h Samtaka atvinnulífsins



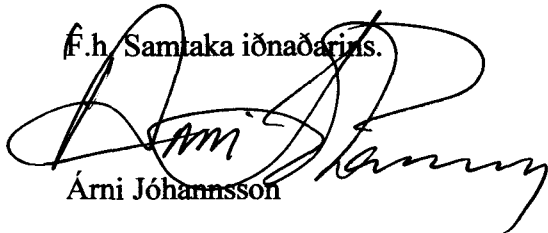
Pétur Reimarsson

F.h. Samtaka ferðapjónustunnar



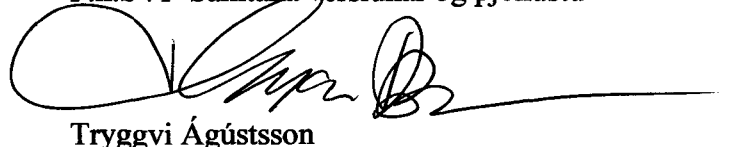
Þorleifur Þór Jónsson

F.h. Samtaka iðnaðarins.



Árni Jóhannsson

F.h.SVP-Samtaka verslunar og þjónustu



Tryggvi Ágústsson