

Alþingi
Erindi nr. P 131/1410
komudagur 19.4.2005

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík

Reykjavík 18. apríl 2005.

Varðar: Umsögn um frumvarp til laga um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi, 698. mál.

Með bréfi samgöngunefndar dags. 7. apríl var óskað eftir því að Trausti – félag sendibilstjóra (nú Landssamband sendibifreiðastjóra) myndi gefa umsögn um framangreint frumvarp.

Landssamband sendibifreiðastjóra (LS) hefur farið yfir frumvarpið og lögin í heild sinni við gerð umsagnarinnar og leyfir sér að benda á nokkur atriði, í þeirri von að tillit verði tekið til þeirra við afgreiðslu málsins á Alþingi.

1. Rekstrarleyfi.

Það er skoðun LS að hið breytta fyrirkomulag rekstrarleyfa hafi ekki skilað tilætluðum árangri. Sem kunnugt er féll niður stöðvaskylda samhliða þeim breytingum. Féllst LS, fyrir sitt leyti, á þær breytingar í trausti þess að ákvæðum laganna um rekstrarleyfi yrði framfylgt fullum fetum. Afleiðingin er einkum sú að stétt sendibifreiðastjóra er nú sundruð og hefur ekki þann slagkraft sem þarf til að verjast ólögumatri starfsemi og tilheyrandi undirboðum af hálfu aðila sem starfa á þessum markaði án þess að hafa til þess rekstrarleyfi. Að mati LS er það regla frekar en undantekning að menn starfi við farmflutninga án tilskilinna leyfa og leggur LS mikla áherslu á að eftirliti með þeim þáttum verði gert hærra undir höfði í frumvarpinu.

2. Eftirlit með rekstrarleyfum.

LS telur að með 9. gr. frumvarpsins (sem á að verða 15. gr. laganna) sé gengið of langt í því að koma á nágrannaeftirliti innan stéttarinnar. Telur LS þetta vera óheillavænlega þróun. Vitaskuld er ekkert því til fyrirstöðu að menn tilkynni um brot, en megináherslan á, að mati LS, að vera á skilvirkt og umfangsmikið eftirlit af hálfu Vegagerðarinnar. Hafa stjórnendur LS margsinnis leitað til Vegagerðarinnar með óskir um aukið eftirlit en fengið þau svör að mannskapur og fjármagn sé af svo skornum skammti að erfitt sé að sinna eftirliti sem skyldi.

Efla þarf opinbert eftirlit með rekstrarleyfum og leggur LS mikla áherslu á að þeim þætti verði gert hærra undir höfði í frumvarpinu auk þess að meiri fjármunum verði þá varið til þessa þáttar en verið hefur. Sem lið í hinu aukna eftirliti telur LS mögulegt að beita einföldum, en um leið skilvirkum aðferðum, til viðbótar almennu eftirliti. Í

fyrsta lagi er lagt til að rekstrarleyfi verði kannað við lögbundna bifreiðaskoðun á sendibifreiðum. Er þá hægt að hugsa sér að sendibifreiðar sem á annað borð falla undir löggin verði með sérstaka skráningu í bifreiðaskrá, sem myndi þá auðvelda eftirlit. Í öðru lagi er lagt til að þau viðurkenndu rafeindaverkstæði sem annast ísetningu gjaldmæla verði fengin til að fylgja því eftir að gjaldmælar verði ekki settir í sendibifreiðar nema sýnt sé fram á rekstrarleyfi viðkomandi.

Vitaskuld er ekki hægt að fyrirbyggja lögbrot með framangreindum aðferðum en þetta telur LS að myndi hjálpa til við eftirlitið. Sem fyrr segir yrði jafnframt að auka almennt og reglubundið eftirlit af hálfu Vegagerðarinnar. LS telur óásættanlegt að það viðgangist öllu lengur að einungis sumir sendibifreiðastjórar fari að lögum og þurfi þá að standa í samkeppni við aðra sem ekki fylgja lögnum.

3. Námskeið.

Að lokum vill LS koma þeim athugasemdum á framfæri að námskeið sem haldin eru til öflunar rekstrarleyfis séu of löng og efnismikil miðað við þá starfsemi sem hér er um að ræða. Kostnaður við námskeiðin er jafnframt allt of mikill. Þeir sem sækja námskeið missa úr vinnu 7 – 10 daga sem er mjög bagalegt fyrir menn í þessari starfsemi. Sem dæmi má nefna að itarleg yfirferð yfir bókhaldsreglur á námskeiðunum missir almennt marks þar sem flestir, ef ekki allir, sendibílstjórar hafa á sínum snærum endurskoðendum eða bókara sem annast bókhaldsmál. Það er því athugunarvert að mati LS hvort stytta megi námskeiðin og gera þau markvissari.

Virðingarfyllst,
f.h. Landssambands sendibifreiðastjóra,

