

Nefndarálit

um frumvarp til laga um breytingu á siglingalögum, umferðarlögum og lögum um rannsókn samgönguslysa vegna innleiðingar EES-reglna (réttindi farþega skipa, gerðarviðurkenning, skilgreiningar o.fl.).

Frá umhverfis- og samgöngunefnd.

Nefndin hefur fjallað um málið og fengið á sinn fund Gunnar Örn Indriðason frá innanríkisráðuneyti. Nefndinni bárust engar umsagnir um málið.

Með frumvarpinu eru lagðar til breytingar á þrennum lögum vegna innleiðingar á EES-reglum sem Ísland tekur upp í landsrétt á grundvelli EES-samningsins. Í fyrsta lagi eru lagðar til breytingar á siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum, vegna innleiðingar á reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1177/2010. Reglugerðin felur í sér ákvæði um réttindi farþega sem ferðast á sjó eða skipgengum vatnaleiðum. Reglugerðin gildir um réttindi farþega í farþegaflutningum og skemmtisiglingum með skemmtiferðaskipum. Reglugerðin gildir ekki um skip sem taka færri en 12 farþega, þar sem heildarlengd siglingar er styttri en 500 metrar, í skoðunar- og kynnisferðum eða í skipum sem ekki eru vélknúin eða sérstökum gömlum skipum. Hér á landi mun reglugerðin gilda um áætlunarferðir farþegaferja sem eru Herjólfur, Sæfari, Baldur og Hríseyjarferjan Sævar. Reglurnar eiga sér fyrirmynd í reglum um réttindi flugfarþega og eru af svipuðum meiði og kveða á um umönnunarskyldu flytjanda, breytingu á ferð eða endurgreiðslu, bætur fyrir andvirði miða ef komu seinkar, upplýsingagjöf til farþega, bann við mismunun og meðferð kvartana. Nefndin bendir á að í reglugerðinni er svokallað „force majeure“ ákvæði sem felur í sér takmarkaða ábyrgð flytjanda þegar vanefnd á flutningi má rekja til veðurskilyrða eða óviðráðanlegra aðstæðna sem koma í veg fyrir siglingu jafnvel þótt gripið hafi verið til allra réttmætra ráðstafana.

Í öðru lagi eru lagðar til breytingar á umferðarlögum, nr. 50/1987, með síðari breytingum. Annars vegar eru lagðar til breyttar skilgreiningar á bifhjólum og torfærutækjum og hins vegar er lögð til sektarheimild ef framleiðandi, fulltrúi framleiðanda, innflytjandi eða dreifingaraðili ökutækis framvísar röngum upplýsingum um gerðarviðurkenningu til gerðarviðurkenningaraðila, ef fölsuðum prófunarniðurstöðum er framvísað eða ef gögnum sem varða tækniupplýsingar er leynt eða neitað að afhenda þau. Breytingin mun hafa takmörkuð áhrif hér á landi þar sem engir framleiðendur bifhjóla eða dráttarvéla eru starfandi hér og innflytjendur ökutækja hér á landi annast ekki gerðarviðurkenningar nema að mjög litlu leyti, enn sem komið er.

Í þriðja lagi eru lagðar til breytingar á lögum um rannsókn samgönguslysa, nr. 18/2013, með síðari breytingum. Tilfni þeirra breytinga eru ábendingar Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA) þess efnis að ósamræmis gæti milli íslenskra laga og reglugerða og efnis tilskipunar 2009/18/EB og reglugerðar (ESB) nr. 996/2010, sem teknar hafa verið upp í EES-samninginn og lagður hefur verið grunnur að innleiðingu þeirra með lögum um rannsókn samgönguslysa. Hluti ákvæðanna var innleiddur með reglugerðum, þ.e. reglugerð um störf rannsóknarnefndar samgönguslysa, nr. 763/2013, og reglugerð um rannsóknir og forvarnir gegn slysum og flug-

atvikum í almenningsflugi, nr. 1248/2014. Um leiðréttingu á innleiðingu er því að ræða sem ekki er gert ráð fyrir að hafi í för með sér breytingar á framkvæmd eða kostnaðarauka. Í athugasemdum með frumvarpinu er fjallað nánar um þau atriði sem lagt er til að breytist og vísast um nánari umfjöllun þangað.

Nefndin leggur til að frumvarpið verði **samþykkt óbreytt**.

Haraldur Einarsson, Ásta G. Helgadóttir og Róbert Marshall voru fjarverandi við afgreiðslu málsins.

Alþingi, 3. febrúar 2016.

Höskuldur Þórhallsson,
form., frsm.

Katrín Júlíusdóttir.

Birgir Ármannsson.

Elín Hirst.

Svandís Svavarsdóttir.

Vilhjálmur Árnason.