



Innviðaráðuneyti
Málefnasvið: Samgöngu- og fjarskiptamál
Sölvhólgötu 7,
101 Reykjavík
irn@irn.is

Sent á Samráðsgátt

Reykjavík, 6. október 2022

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019, mál nr. 172/2022

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“) hafa tekið til umsagnar drög að frumvarpi til laga um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (hér eftir „umferðarlög“), mál nr. 172/2022, þar sem m.a. stendur til að innleiða reglugerðir Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksaksturstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga.

I. Útvíkkun gildissviðs reglna um aksturs- og hvíldartíma

Samkvæmt a-lið 8. gr. framangreinds frumvarps er lagt til að orðalagið „á ökutækjum yfir 3,5 tonn að heildarþyngd“ verði felld á brott úr 1. másl. 1. mgr. 54. gr. umferðarlaga. Í athugasemdum með 8. gr. frumvarpsins segir að með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 hafi gildissvið reglna um aksturs- og hvíldartíma verið breytt svo að reglurnar muni einnig taka til ökutækja, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, yfir 2,5 tonn að heildarþyngd sem notuð væru í vöruflutninga þvert á landamæri eða gestaflutninga frá og með 1. júlí 2026.

Ljóst er af samlestri frumvarpsins við nefnda EES gerð að hér eru íslensk stjórnvöld að leggja til að gengið verði mun lengra en framangreind reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins mælir fyrir um. Frumvarpið sem um ræðir gerir ráð fyrir því að öll stærðartakmörk ökutækja verði felld brott úr 54. gr. laganna, sem mun fyrirsjáanlega fela í sér langtum víðtækara gildissvið en evrópureglur gera kröfu til. Í íslensku útgáfunni er lagt til að ákvæðið nái til þeirra sem sinna vöruflutningum innanlands, burtséð frá stærð ökutækis sem á í hlut, þrátt fyrir að ákvæði reglugerðarinnar nái einungis til þeirra sem sinni vöruflutningum milli landa eða gestaflutningum þegar um ræðir ökutæki sem eru yfir 2,5 tonnum eða á ökutækjum yfir 3,5 tonn. Að auki er gert ráð fyrir að reglurnar komi til framkvæmda hér á landi frá og með upphafi árs 2024 sem er tveimur og hálfu ári fyrr en reglugerðin gerir kröfu um.

Með vísan í framangreint gera SI verulegar athugasemdir við greinargerð frumvarpsins og framsetningu. Er látið í veðri vaka að um innleiðingu á evrópureglum sé að ræða en hvergi getið um að hér sé lagt til að Ísland setji strangari reglur en viðkomandi EES-gerð gerir kröfu til.



Í því skyni benda samtökin á að í samþykkt ríkisstjórnarinnar um undirbúning og frágang stjórnarfrumvarpa og stjórnartillagna er þess getið að í greinargerð með frumvörpum sem varða samninginn um Evrópska efnahagssvæðið komi fram þau efnisatriði sem tilgreind eru í 5. gr. reglna forsætisnefndar Alþingis um þinglega meðferð EES-mála. Í reglum forsætisnefndar Alþingis kemur fram að í greinargerð með lagafrumvarpi skuli annars vegar koma fram hvort frumvarpið uppfylli lágmarkskröfur á grundvelli viðkomandi ESB-gerðar og annarra skuldbindinga samkvæmt EES-samningnum og hins vegar að hvaða marki frumvarpið hafi að geyma frávik frá upphaflegu ESB-gerðinni. Þá segir; „Sérstaklega skal tilgreint ef gengið er lengra en lágmarksákvæði viðkomandi gerðar kveður á um og skal rökstuðningur fylgja slíkri ákvörðun.“

Hér liggur fyrir að ekki hefur verið tilgreint í greinargerð með frumvarpinu að gengið sé lengra en lágmarksákvæði reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 kveða á um né rökstutt afhverju það er gert. Stangast því umrædd greinargerð með fyrirleggjandi frumvarpi hreinlega á við reglur forsætisnefndar Alþingis og samþykktar ríkisstjórnarinnar um undirbúning og frágang stjórnarfrumvarpa og stjórnartillagna. Þá er með engu móti gerð tilraun til að meta fjárhagsleg áhrif af verulega útvíkkuðu gildissviði aksturs- og hvíldartímareglanna, líkt og áskilnaður er um í 10. gr. áðurnefndra samþykktar ríkisstjórnarinnar.

Að mati samtakanna er hér um að ræða tilraun stjórnvalda til að ganga lengra við innleiðingu evrópureglna en kröfur standa til, án rökstuðnings fyrir ástæðum þess, nauðsyn og áhrifa.

II. Heimild til endurmenntunar atvinnubílstjóra að hluta með fjarnámi.

Samkvæmt 9. gr. framangreinds frumvarps er lagt til að 3. másl. 10. mgr. 58. gr. umferðarlaga verði orðuð á þann veg að aðeins verði heimilt að ljúka endurmenntun atvinnubílstjóra í farþega- og farmflutningum að hluta til í fjarnámi en þeim hefur hingað til verið heimilt að sinna endurmenntun sinni að öllu leyti í gegnum fjarnám. Í frumvarpi laganna um 9. gr. segir að samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 þyki ekki unnt að kenna alla þætti endurmenntunar með fullnægjandi hætti í fjarnámi og sökum þess sé mælt fyrir um að ekki skuli kenna meira en 12 klst. af 35 í fjarnámi. Í frumvarpinu segir þó einnig að umræddar kröfur tilskipunarinnar eigi ekki við um Ísland samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 115/2022. Þrátt fyrir veitta undanþágu samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar þyki þó rétt að endurmenntun skuli fara að hluta til fram í formi verklegrar kennslu. Þá verði ráðherra falið að kveða nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.

Að mati samtakanna er hér verið að ganga mun lengra en framangreind reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar, krefur á um þar sem frumvarpið sem um ræðir leggur til fulla innleiðingu evrópureglna sem Ísland hefur fengið sérstaka undanþágu frá. Með því að afnema möguleika atvinnubílstjóra til endurmenntunar að öllu leyti með fjarnámi er verið að leggja meira íþyngjandi kröfur á viðkomandi starfstétt en nauðsynlegt er samkvæmt mati sameiginlegu EES-nefndarinnar.

Hér ber til þess að líta að í EES gagnagrunni stjórnvalda er sérstaklega fjallað um ástæður þess að Ísland óskaði eftir undanþágu frá hömlum reglugerðar ESB á það hversu stóran hluta endurmenntunar ökumanna sé heimilt að taka í fjarnámi.




Í gagnagrunninum er sérstaklega tekið fram að fáiast ekki undanþága frá nefndu ákvæði reglugerðarinnar muni það gera nemendum utan höfuðborgarsvæðisins erfitt um vik að sækja sér endurmenntun. Þá segir að ef undanþágan fæst ekki, þ.e. að Ísland fái ekki aðlögunartexta, muni þurfa að breyta 58. gr. umferðarlaga. Skýtur það því skökku við að nú sé ráðuneytið að leggja til breytingu á 58. gr. umferðarlaga þrátt fyrir að aðlögunartexti hafi verið samþykktur og þá án nokkurrar umfjöllunar um áðurnefnd byggðarsjónarmið sem voru þess valdandi að Ísland óskaði eftir nefndum aðlögunartexta.

Þá endurtaka samtökin áðurnefndar aðfinnslur um mat á áhrifum umrædds ákvæðis frumvarpsins enda er þess hvergi getið hvaða áhrif það hefur á fyriræki á markaði, þá sér í lagi utan höfuðborgarsvæðisins, né er þess getið að verið sé að ganga lengra við lagasetningu en kröfur reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar, kveða á um. Að mati samtakanna er hér einnig um að ræða tilraun stjórnvalda til að ganga lengra við innleiðingu evrópureglna en kröfur standa til, án rökstuðnings fyrir ástæðum þess, nauðsyn og áhrifa.

Með vísan til framangreindrar umsagnar vilja samtökin hvetja innviðaráðuneytið til að breyta drögum frumvarpsins sem um ræðir í þá átt að ekki sé gengið lengra en nauðsyn þykir við lögfestingu og innleiðingu íþyngjandi evrópureglna. Sjái ráðuneytið sér ekki fært á að verða við slíkri áskorun fara samtökin fram á að fylgt sé áðurnefndum reglum forsætisnefndar Alþingis um þinglega meðferð EES-mála og ráðuneytið færi fullnægjandi röksemdir fyrir því hvers vegna gengið skuli lengra við innleiðingu slíkra mála í þessu tilviki og framkvæmi skyldubundið mat á áhrifum lagasetningarinnar í samræmi við þær reglur.

Virðingarfyllst,


Björg Ásta Þórðardóttir,
sviðsstjóri mannvirkjasviðs SI