

Nd.

477. Nefndarálit

[149. mál]

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 42 4. apríl 1956, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum.

Frá meiri hl. samgöngumálanefndar.

Samgöngumálanefnd hefur rætt málið og sent það til umsagnar Félags sérleyfishafa og Skipulagsnefndar fólksflutninga. Báðir þessir aðilar mæla nær einróma með samþykkt frv. Fylgja umsagnir þeirra með nefndarálitinu sem fylgiskjöl I og II.

Meiri hluti samgöngumálanefndar (SB, BGr, BP, SÁ og GuðIG) leggur til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGU:

Við 2. gr. Við staflið b bætist: og séu þær eingöngu notaðar til fólksflutninga, meðan leyfið gildir.

Alþingi, 14. apríl 1966.

Sigurður Bjarnason,
form., frsm.

Benedikt Gröndal,
fundaskr.

Sigurður Ágústsson.

Guðl. Gíslason.

Björn Pálsson.

Fylgiskjal I.

Reykjavík, 31. marz 1966.

Samgöngumálanefnd neðri deildar hefur með bréfi, dags. 23. þ. m., leitað umsagnar vörrar um frumvarp til laga um breytingu á lögum um skipulag fólksflutninga með bifreiðum, sem nú liggur fyrir Alþingi.

Fulltrúar vorir í Skipulagsnefnd fólksflutninga hafa tekið þátt í undirbúningi frumvarps þessa, sem á sínum tíma var vandlega athugað á vegum Skipulagsnefndar, og ýmsar breytingartillögur gerðar, sem nú eru komnar inn í frumvarpið og þeir lögðu áherzlu á.

Vissulega mundu sérleyfishafar óska frekari breytinga á lögnum, sér í hag, en frumvarpið gerir ráð fyrir, einkum varðandi hópferðaakstur. En þar sem flutningur verulegra breytingartillagna gæti stefnt í hættu afgreiðslu málsins á þessu þingi, vill félagið mæla með samþykkt þess eins og það liggur fyrir, þó með einni smávægilegri breytingu:

Aftan við staflið b í 2. gr. frumvarpsins bætist: og séu þær eingöngu notaðar til fólksflutninga, meðan leyfið gildir.

Er þessu ákvæði ætlað að koma í veg fyrir, að meira eða minna óhæfir bílar, sem að verulegu leyti stunda vöruflutninga, komi til greina sem hópferðabílar, og er breytingunni ætlað að tryggja rétt notenda til góðra og þrífalegra farartækja.

Virðingarfyllst,
f. h. Félags sérleyfishafa,
Kristjón Kristjónsson.

Til samgöngumálanefndar neðri deildar Alþingis.

Fylgiskjal II.

SKIPULAGSNEFND FÓLKSFLUTNINGA

Reykjavík, 2. apríl 1966.

Út af heiðruðu erindi samgöngumálanefndar neðri deildar Alþingis, dags. 23. marz s. l., þar sem óskað er umsagnar Skipulagsnefndar fólksflutninga um frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 42 4. apríl 1956, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum, skal tekið fram eftirfarandi:

Skipulagsnefnd fólksflutninga hefur athugað þetta frumvarp nákvæmlega, og eru 4 nefndarmannanna, þeir Eiríkur Ásgeirsson, form., Ágúst Hafberg forstjóri, Birgir Ágústsson bílstjóri og Halldór Pálsson búnaðarmálastjóri, eindregið meðmæltir frumvarpinu og leggja til, að það verði samþykkt óbreytt.

Einn nefndarmannanna, Einar Ögmundsson, telur, að breyta þurfi frumvarpinu. Leggur hann til, að svofellð grein verði tekin í frumvarpið:

„Engum er heimilt að hafa á hendi fastar ferðir eða áætlunarferðir til vöruflutninga með bifreiðum nema hafa til þess sérleyfi eða undanþágu frá ríkisstjórninni, og skulu um þau sérleyfi og undanþágur gilda sömu reglur og um sérleyfi og undanþágur til fólksflutninga með bifreiðum.

Nánari ákvæði um skipulagningu flutninga með bifreiðum setur ráðherra í reglugerð, að fengnum tillögum skipulagsnefndar fólksflutninga.“

Enn fremur er Einar Ögmundsson mótfallinn h-lið 2. greinar frumvarpsins og 2. málsgrein 3. gr. þess.

Greinargerð hans fyrir afstöðu sinni fylgir hér með í afriti.

Virðingarfyllst,
f. h. Skipulagsnefndar fólksflutninga,
Eiríkur Ásgeirsson.

Til samgöngumálanefndar neðri deildar Alþingis.

Afstaða undirritaðs til framkominna breytingartillagna við lög um skipulag fólksflutninga með bifreiðum.

Það er fyrst til að taka með 2. gr. h-lið.

Ég tel rangt, að sérleyfi séu bundin þeim kvöðum og skuldbindingum, sem gert er ráð fyrir að ráðherra geti sett við útgáfu sérleyfa.

Ég lít svo á, að þótt ekki sé um að ræða skv. tillögunni annað en heimildarákvæði, sé mikil ástæða til að ætla, að sérleyfishafar tækju ekki við sérleyfum án þess að skilyrði um endurkaupsréttinn væru bundin í sérleyfunum.

Ég tel óeðlilegt, að skapaður sé möguleiki fyrir því með ákvæði í lögum, að ráðherra og skipulagsnefnd séu, áður en varir, farin að sýsla með eignasölu.

Ég tel fráleitt, að þótt einhver maður, sem hefur tekið að sér sérleyfisakstur, og hann af einhverjum ástæðum vill hætta þeirri atvinnu, t. d. vegna þess að bifreiðakostur hans er orðinn of gamall og of slitinn, og hann telur hagkvæmara að festa fé sitt í öðru en endurnýja bifreiðakostinn, hafi fortakslaust endursöluákvæði í sérleyfi.

Það mætti fyllilega gera ráð fyrir því, að sumir sérleyfishafar vildu jafnvel losna við sérleyfi, ef þeir ættu það víst, að um leið og þeir segðu því lausu, gætu þeir selt hinar gömlu og úr sér gengnu bifreiðar.

Varðandi aðra liði þessarar greinar eru eftirfarandi athugasemdir:

Ég er algjörlega andvígur því, að menn séu skv. lögum skyldaðir til þess að vera með bifreið sína á afgreiðslustöð, þótt þeir hafi rétt til að aka í hópferðum, sem vara ekki nema mjög takmarkaðan tíma úr árinu.

Ég tel allt öðru máli gegna með sérleyfishafa. Hvort tveggja er, að nauðsynlegt er fyrir fólk, sem treystir á og háð er sérleyfishifreiðum, að vita um afgreiðslustöð bifreiðanna, og svo hitt, að nauðsynlegt er fyrir sérleyfishafana að hafa fastan samastað, margra hluta vegna.

Varðandi 3. gr., sem yrði 6. gr.

Ég tel ranglátt, að hópferðaréttindahöfum væri gert að skyldu að greiða árlega sérstakt gjald auk sérleyfisgjaldsins fyrir réttindi til að aka í hópferðir.

Tillaga varðandi þetta ákvæði er að visu hugsuð fyrst og fremst til að sporna við því, að menn sæki í réttindi til hópferðaksturs, svo að sérleyfishafar geti í ríkari mæli setið að þeim akstri.

Varðandi grein um skipulag á vöruflutningum:

Það hefur komið breytingartillaga við þá tillögu, er ég hafði flutt um vöruflutningana. Ég get eftir atvikum fallið á þessa breytingu, að í stað skýlauss lagaþóðs um, að vöruflutningar í föstum ferðum o. s. frv. skuli háðir sérstökum leyfum, skuli koma heimildarákvæði til ráðuneytisins. Ég fellst á þessa breytingu með sérstakri hliðsjón af því, að nokkurn aðdraganda hlýtur það að hafa að koma slíkri skipulagningu á, en ég held engu að síður fast á því, að ráðuneytinu beri að nota heimildarákvæðið varðandi þessa flutninga.

Ég lít svo á, að góður rekstur á sérleyfisleið, og á ég þá við hvort tveggja, að leiðin sé rekin með hagsmuni beggja fyrir augum, fólksins, sem með leiðinni ferðast, og sérleyfishafans, sé þýðingarmikið þjóðfélagslegt atriði.

Mín skoðun er, að sérleyfisrekstur eigi og þurfi að vera sjálfstæð atvinna. Það á að búa þannig að sérleyfishöfum gagnvart fargjöldum og greiðslu fyrir akstur á pósti, að þessir tekjustofnar, ásamt hagkvæmni í sjálfum rekstrinum eigi að geta staðið undir sjálfstæðum sérleyfisrekstri, en ríkisvaldið eigi ekki að þurfa að gera sérstakar ráðstafanir til styrktar þessari atvinnugrein með t. d. sérstökum lagaákvæðum umfram það, sem nú þegar er bundið í lögum sérleyfishöfum til verndar.

Einar Ögmundsson.