

Frumvarp

til laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi (EES-innleiðing)

I. KAFLI Almenn ákvæði

1. gr.

Gildissvið

Lög þessi gilda um

- farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni með bifreiðum sem skráðar eru fyrir níu farþega eða fleiri, sbr. þó 8. og 9. gr., þ.m.t. réttindi farþega og réttindi og skyldur þeirra sem sinna flutningunum,
- farmflutninga á landi í atvinnuskyni með vélknúnum ökutækjum eða samtengndum ökutækjum þar sem leyfilegur massi með hleðslu fer yfir 3,5 tonn og leyfilegur hámarks hraði ökutækjanna er 45 km á klst. eða meiri.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að mæla fyrir um veitingu undanþágu frá ákvæðum þessara laga hvað varðar flutninga vegna eðlis þeirra vara sem fluttar eru eða vegna þess um hversu stutta vegalengd er að ræða.

Samgöngustofu er heimilt að veita almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr. til aksturs skólabifreiða, enda þótt slíkar bifreiðar rúmi færri en níu farþega.

2. gr.

Yfirstjórn, stjórnýsla o.fl.

Ráðherra fer með yfirstjórn farþegaflutninga, farmflutninga og almenningssamgangna samkvæmt lögum þessum.

Samgöngustofa fer með framkvæmd laga þessara og stjórnvaldsreglna settra samkvæmt þeim.

Vegagerðin fer með skipulag almenningssamgangna í landinu.

3. gr.

Skilgreiningar

- Almenningssamgöngur:** Hvers konar reglubundnir farþegaflutningar í skilningi m.-liðar.
- Almennt rekstrarleyfi:** Leyfi skv. 4. gr. sem allir sem stunda farþegaflutninga og farmflutninga gegn endurgjaldi þurfa að hafa.
- Biðstöð:** Allir staðir, aðrir en miðstöð, þar sem akstursleið reglubundinna farþegaflutninga hefur viðkomu samkvæmt tímaáætlun og farþegum er hleypt inn eða út.
- Einkaréttur:** Heimild rekstraraðila til að starfrækja reglubundna farþegaflutninga á tiltekinni leið eða leiðakerfi eða á tilteknu svæði sem útilokar aðra slíka rekstraraðila.
- Farmflutningar í atvinnuskyni:** Flutningur á hvers kyns farmi gegn endurgjaldi þegar flutningsþjónusta er seld sérstaklega og flytjandi starfar við flutningsþjónustu. Sem dæmi má nefna farmflutningafyrirtæki og vörubifreiðastjóra sem starfa sem verktakar við flutning á farmi.
- Farmflutningar í eigin þágu:** Flutningur farms þegar ekki er innheimt sérstakt gjald fyrir flutninginn. Sem dæmi má nefna flutning iðnfyrirtækis á eigin hráefni og/eða aðföngum með merktum bifreiðum, svo sem flutning á gosdrykkjum og flutning með mjólkurbifreiðum. Einnig flutningur verktaka sem starfa við annars konar verktöku en flutningsþjónustu þótt flutningurinn sé hluti af verki, svo sem verktaka við byggingar.
- Farþegaflutningar í atvinnuskyni:** Flutningur fólks gegn endurgjaldi þar sem farþeginn er ekki tengdur rekstri fyrirtækisins sem sér um flutninginn.
- Farþegaflutningar í eigin þágu:** Flutningur fólks þar sem ekki er innheimt gjald fyrir. Sem dæmi má nefna flutning starfsfólks til og frá vinnustað eða á milli vinnustaða ef farþegaflutningabifreiðin er í eigu vinnuveitanda og ökumaður er starfsmaður hans. Flutningur sjúklinga og vistmanna heilbrigðisstofnana, enda sé bifreiðin í eigu stofnunarinnar og ökumaður starfsmaður hennar.
- Flutningsaðili:** Einstaklingur eða lögaðili sem býður almenningi upp á reglubundinn eða óreglubundinn farþegaflutning skv. lögum þessum.
- Flutningastjóri:** Einstaklingur sem starfar hjá fyrirtæki, eða ef fyrirtækið er einstaklingur sá einstaklingur, eða, þar sem kveðið er á um slíkt, annar einstaklingur sem fyrirtækið tilnefnir í samningi og annast í reynd og að staðaldri flutningastarfsemi fyrirtækisins.

- k. *Miðstöð*: Miðstöð, sem er mönnum starfsfólki, þar sem tiltekin akstursleið hefur viðkomu samkvæmt tímaáætlun og farþegum er hleypt inn eða út, ásamt aðstöðu, t.d. innritunarborði, biðsal eða miðasölu.
- l. *Óreglubundnir farþegaflutningar*: Aðrir farþegaflutningar en þeir sem tilgreindir eru í m- og n-lið. Með óreglubundnum flutningum er að jafnaði átt við flutning á hópi fólks sem orðið hefur til fyrir frumkvæði viðskiptavinar eða leyfishafans sjálfs. Slíkar ferðir geta verið farnar með reglulegu millibili án þess að teljast reglubundnir flutningar.
- m. *Reglubundnir farþegaflutningar*: Fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegar eru teknir upp og settir af á leiðinni. Þjónustan er öllum opin, þ.e. almenningsamgöngur.
- n. *Sérstakir reglubundnir farþegaflutningar*: Reglubundnir flutningar á ákveðnum hópi farþega og aðrir farþegar eru útilokaðir.

II. KAFLI LEYFISVEITINGAR

4. gr.

Almennt rekstrarleyfi

Hver sá sem stundar farþegaflutninga og/eða farmflutninga í atvinnuskyni skv. lögum þesum skal hafa til þess almennt rekstrarleyfi.

Leyfi má veita einstaklingum eða lögaðilum, hvort sem eru fyrirtæki, félag eða stofnanir. Leyfishafi skal uppfylla skilyrði 1. mgr. 5. gr.

Leyfisbréf og leyfismerki skulu gefin út af Samgöngustofu. Leyfishafi skal hafa leyfisbréfið sýnilegt í bifreið sinni og leyfismerki fest í vinstri kant framrúðu eða á númeraplötu bifreiðarinnar. Leyfi skal gilda í fimm ár og vera óframseljanlegt.

Ekkert leyfi þarf til flutnings í eigin þágu.

Óheimilt er að stunda leyfisskyldan farþega- eða farmflutning án tilskilins leyfis og er slíkt brot gegn ákvæðum laganna og refsivert, sbr. 29. gr.

5. gr.

Skilyrði leyfis

Til að öðlast leyfi skv. 4. gr. þarf að uppfylla eftirfarandi skilyrði:

1. Hafa fullnægjandi fjárhagsstöðu eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.
2. Fullnægja skilyrðum um starfshæfni eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.
3. Hafa góðan orðstír eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.
4. Hafa staðfestu hér á landi sem er virk og traust eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.

Skilyrðum skv. 1. mgr. verður leyfishafi einnig að fullnægja á leyfistímanum.

Ráðherra er heimilt að setja nánari reglugerð í reglugerð um umsóknir um leyfi, skilyrði fyrir leyfum og framkvæmd leyfisveitinga.

6. gr.

Flutningastjóri

Ef leyfishafi er lögaðili skal hann tilnefna a.m.k. einn einstakling sem flutningastjóra. Flutningastjóri skal uppfylla skilyrði 2. og 3. tl. 1. mgr. 5. gr. og sinna í reynd og að staðaldri flutningastarfsemi fyrirtækisins, hafa raunveruleg tengsl við fyrirtækið og vera búsettur á Evrópska efnahagssvæðinu.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um tilnefningu flutningastjóra og hlutverk hans í reglugerð, sem og nánar um skilyrði þess að mega starfa sem flutningastjóri og undanþágur frá skyldu til að tilnefna flutningastjóra.

Samgöngustofa gefur út vottorð um starfshæfni flutningastjóra svo sem nánar er kveðið á um í reglugerð.

7. gr.

Einkaréttur

Vegagerðin getur veitt sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga samkvæmt ákvæðum sveitarstjórnarlaga einkarétt á að skipuleggja og sjá um reglubundna farþegaflutninga á tilteknum svæðum eða tilteknum leiðum eða leiðakerfum til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmuni allt árið, m.a. tíðni ferða, öryggi og kostnað.

Einkaréttur er einungis veittur ef sýnt er fram á að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

1. Þjónusta í reglubundnum farþegaflutningum á viðkomandi svæði og leiðum eða leiðakerfum sé nauðsynleg vegna almennrar, efnahagslegrar þýðingar hennar og að hún verði ekki rekin á viðskiptagrundvelli þannig að lágmarksþjónusta sé tryggð. Tryggt skal að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum og leiðum þar sem hún er þegar fyrir hendi.

2. Vegagerðin hafi látið fara fram kostnaðar- og samkeppnismat þar sem tekið hefur verið tillit til sannanlegrar nauðsynjar á opinberum fjárframlögum á viðkomandi svæði, leiðum eða leiðakerfum.

Reglubundnum farþegaflutningum á grundvelli einkaréttar skv. 1. mgr. skal að jafnaði úthlutað með útboði í samræmi við ákvæði 15. gr.

Öðrum en einkaréttarhafa er óheimilt nema með samþykki hans að stunda reglubundna farþegaflutninga á tilteknum leiðum eða leiðakerfum eða svæðum þar sem einkaréttur til reglubundinna farþegaflutninga hefur verið veittur.

Vegagerðinni er heimilt að binda einkarétt skilyrðum sem nauðsynleg eru til að ná því markmiði sem greinir í 1. mgr.

Þeir aðilar sem stunda reglubundna flutninga samkvæmt einkarétti skulu í einu og öllu uppfylla skilyrði þessara laga, þar á meðal hafa almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr. og fullnægja gæða- og tækniröfum Samgöngustofu.

8. gr.

Sérstakir reglubundnir farþegaflutningar

Þrátt fyrir ákvæði 7. gr. er öðrum en einkaréttarhafa heimilt að stunda sérstaka reglubundna farþegaflutninga, enda hafi viðkomandi almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr. Til sérstakra reglubundinna farþegaflutninga teljast flutningar starfsfólks til og frá vinnustað á kostnað vinnuveitanda enda falli þeir ekki undir h-lið 3. gr. og akstur skólanemenda. Flutningsaðili þarf að uppfylla skilyrði laganna og þær gæða- og tækniröfur sem Samgöngustofa setur.

9. gr.

Akstur sérútbúinna bifreiða

Samgöngustofa skal veita leyfi til reksturs sérútbúinna bifreiða, t.d. til fjallaferða, enda þótt slíkar bifreiðar rúmi færri farþega en níu. Skilyrði slíks leyfis er að það sé notað í tengslum við þjónustu við ferðamenn og að umsækjandi hafi almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr.

10. gr.

Farþega- og farmflutningar innan Evrópska efnahagssvæðisins, milli aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu og milli Íslands og Færeyja.

Flutningar milli landa eru háðir sérstöku leyfi, Bandalagsleyfi, og, ef ökumaður er ríkisborgari í landi utan Evrópska efnahagssvæðisins, ökumannsvottorði.

Þeir sem hafa almennt leyfi skv. 4. gr. geta sótt um leyfi til Samgöngustofu til að stunda farþega- og farmflutninga á milli ríkja Evrópska efnahagssvæðisins, aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða innan lands í þeim ríkjum eða milli Íslands og Færeyja. Sama gildir um leyfi sem veitt eru á grundvelli samninga við ríki utan Evrópska efnahagssvæðisins, aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða utan efnahagssamnings Íslands og Færeyja.

Samgöngustofa gefur út ökumannsvottorð fyrir handhafa leyfis skv. 2. mgr. hér á landi sem ráðið hefur til sín ökumann sem er hvorki ríkisborgari á Evrópska efnahagssvæðinu né hefur þar fasta búsetu.

Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um umsóknir um Bandalagsleyfi, skilyrði fyrir leyfum og framkvæmd leyfisveitinga. Þá er ráðherra heimilt að kveða í reglugerð á um rafræna skráningu upplýsinga um leyfishafa og framkvæmd slíkrar skráningar.

III. KAFLI

REKSTRARLEYFI- OG GJÖLD

11. gr.

Gæða- og tækniröfur

Bifreið, sem notuð er til farþegaflutninga samkvæmt lögum þessum, skal uppfylla gæða- og tækniröfur Samgöngustofu og hana má eingöngu nota til slíkra flutninga meðan leyfið gildir, sbr. þó 10. gr. Þó er heimilt að flytja frakt í þar til gerðu rými, enda uppfylli bifreiðin að öðru leyti skilyrði farþegaflutningabifreiðar.

Samgöngustofu er heimilt að takmarka notkun strætisvagna utan þéttbýlis.

Samgöngustofu er heimilt að gera sérkröfur til bifreiða sem notaðar eru til flutnings skólabarna.

Framangreindar kröfur Samgöngustofu skulu staðfestar af ráðherra.

12. gr.

Greiða skal fyrir útgáfu leyfa og eftirlit með þeim.

Greiða skal gjöld samkvæmt gjaldskrá Samgöngustofu, sem ráðherra staðfestir, fyrir:

1. Almenn rekstrarleyfi skv. 4. gr.
2. Leyfi til aksturs sérútbúinna bifreiða, skv. 9. gr.
3. Bandalagsleyfi, skv. 10. gr.
4. Ökumannsvottorð, skv. 10. gr.
5. Gjald vegna kvartana, skv. 21. gr.
6. Annars konar vottorð eða umsýslu.

Við ákvörðun gjalda skv. 2. mgr. skal leggja til grundvallar kostnað vegna launa og launatengdra gjalda, aksturs, þjálfunar og endurmenntunar, aðkeyprtar sérfræðiþjónustu, húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja og stjórnunar- og stoðþjónustu. Fjárhæð gjalda skal taka mið af þeim kostnaði sem almennt hlýst af þeirri þjónustu sem Samgöngustofa veitir.

Framangreind gjöld skulu renna til Samgöngustofu og standa undir kostnaði stofnunarinnar við veitingu leyfa og eftirlit með þeim. Samgöngustofu er heimilt að fela þriðja aðila útgáfu leyfa og eftirlit. Í slíkum tilvikum er þriðja aðila heimilt við álagningu gjalda að taka tillit til viðeigandi tekna og hæfilegs hagnaðar af framkvæmdinni.

IV. KAFLI SAMNINGAR UM OPINBERA ÞJÓNUSTU

13. gr.

Almennar reglur.

Ákveði Samgöngustofa, Vegagerðin eða aðrir aðilar sem til þess hafa heimildir að veita rekstraraðila, sem þeir velja sjálfir, einkarétt eða styrk af hvaða tagi sem er, í skiptum fyrir að sinna skyldum um opinbera þjónustu, skal það gert innan ramma samninga um opinbera þjónustu.

14. gr.

Lögboðið innihald samninga um opinbera þjónustu.

Í samningum um opinbera þjónustu skal:

1. Tilgreina með skýrum hætti þær skyldur um þjónustu sem rekstraraðila opinberrar þjónustu er skylt að uppfylla á viðkomandi svæði og afmarka skýrt eðli og umfang þess einkaréttar sem veittur er.
2. Ákvarða skiptingu kostnaðar og tekna sem tengjast þjónustustarfseminni.
3. Hafa gildistíma takmarkaðan og skal samningur um flutninga með hópbifreiðum að jafnaði ekki vera lengri en til fimm ára í senn og aldrei lengri en til tíu ára.

Ráðherra er heimilt með reglugerð að setja nánari skilyrði um inntak, form og annað það sem nauðsynlegt þykir varðandi innihald samninga um opinbera þjónustu.

15. gr.

Gerð samninga um opinbera þjónustu.

Sveitarstjórnir, byggðasamlög eða landshlutasamtök sveitarfélaga sem njóta einkaréttar skv. 7. gr. skulu að jafnaði bjóða út rekstur reglubundinna farþegaflutninga á viðkomandi svæði. Skulu útboð fara fram eigi sjaldnar en á fimm ára fresti og aldrei sjaldnar en á tíu ára fresti en fara skal eftir ákvæðum laga um opinber innkaup eftir því sem við á. Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari ákvæði um framkvæmd og fyrirkomulag útboða.

Sveitarstjórnnum, byggðasamlögum eða landshlutasamtökum sveitarfélaga sem njóta einkaréttar skv. 7. gr. er heimilt að fela reglubundna farþegaflutninga rekstraraðila sem er alfarið í eigu og undir stjórn viðkomandi einkaréttarhafa. Ráðherra setur í reglugerð nánari skilyrði um þessa heimild.

Heimilt er að víkja frá skilyrði 1. mgr. ef sú þjónusta sem verið er að semja um nær aðeins yfir afmarkaða heildarvegalengd eða meðaltalsársvirði þjónustunnar er undir tiltekinni lágmarksfjárhæð. Einnig er heimilt að víkja frá 1. og 2. mgr. ef röskun hefur orðið á þjónustu eða bráð hætta er á slíkri röskun. Ráðherra er heimilt með reglugerð að setja nánari reglur um frávik frá útboðsskyldu, þ.m.t. lágmarksfjárhæð.

Ákvarðanir og samningar sem gerðir eru á grundvelli þessarar greinar eru kærnanlegir til Samgöngustofu.

V. KAFLI
RÉTTINDI FARÞEGA

16. gr.

Áskilnaður eða fyrirvari um ábyrgð.

Flutningsaðilar skulu gefa út farmiða til handa farþeganum nema önnur skjöl veiti rétt til flutnings. Upplýsingar um verð, ferðatilhögun og farkost skulu vera aðgengilegar farþega við bókun og kaup farmiða.

Farþegar skulu njóta jafnræðis í hvívetna, þ.m.t. við verðlagningu þjónustu, nema þegar fargjöld eru greidd niður af félagslegum ástæðum.

Ógildur er áskilnaður eða fyrirvari sem miðar að því að leysa flytjanda í farþegaflutningum undan ábyrgð eða kveður á um frekari ábyrgðartakmarkanir en greinir í lögum og stjórnvaldsfyrirmælum.

17. gr.

Bætur til farþega.

Farþegar eiga rétt á bótum vegna dauðsfalls, þ.m.t. sanngjarn útfararkostnaður eða vegna líkamstjóns sem og vegna taps eða skemmda á farangri af völdum slysa sem rekja má til notkunar á hópbifreið eða vegna annara atvika sem flutningsaðili eða framkvæmdastjórn miðstöðvar ber ábyrgð á.

Ef farþegi lætur lífið gildir þessi réttur um einstaklinga sem farþeginn hafði eða myndi hafa haft lagalega skyldu til að hafa á framfæri sínu.

Ráðherra kveður í reglugerð á um lágmarksfjárhæð bóta vegna farangurstjóns, líkamstjóns eða dauðsfalla í þeim tilvikum reglubundinna farþegaflutninga þar sem áætluð vegalengd ferðar er 250km eða meira, sem og um önnur réttindi farþega þegar slys ber að höndum.

18. gr.

Réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga.

Óheimilt er í reglubundnum farþegaflutningum að synja farþega á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar um:

- bókun eða farmiða í ferð hér á landi,
- að fara um borð í hópbifreið hér á landi enda hafi farþegi gildan farmiða.

Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að synja farþega um bókun eða kaup á farmiða eða að fara um borð í hópbifreið á grundvelli fötlunar eða hreyfihömlunar:

- þar sem öryggiskröfur í lögum krefjast þess,
- ef hönnun ökutækis eða grunnvirkis, þ.m.t. biðstöðvar og samgöngumiðstöðvar, gerir það að verkum að ógerlegt er af líkamlegum orsökum að hleypa fötluðum eða hreyfihömluðum einstaklingi inn eða út úr farartæki eða flytja hann á öruggan og rekstrarlega hagkvæman hátt.

Ráðherra kveður í reglugerð nánar á um skyldur flutningsaðila og réttindi farþega í þeim tilvikum sem um getur í 2. mgr. þ.m.t. réttinn til að hafa með sér fylgdarmann, endurgreiðslurétt og réttinn til að fá tilteknar upplýsingar, m.a. um aðgengisskilyrði, úr hendi flutningsaðila. Jafnframt skal í reglugerð kveðið á um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga þegar kemur að aðstoð á miðstöðvum og um borð í hópbifreiðum, skilyrði þess að slík aðstoð sé veitt, þjálfun öikumanna og starfsfólks miðstöðva í tengslum við fötlun, og annað það sem nauðsynlegt þykir til að tryggja eins og kostur er aðgengi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga að reglubundnum farþegaflutningum.

19. gr.

Samningsskilmálar og tryggingavernd.

Allir flytjendur sem selja eða annast farþegaflutninga á landi skulu láta farþegum í té skriflega eða rafrænt á öllum samgöngumiðstöðvum og sölustöðum, þ.m.t. við símsölu og sölu á vef, upplýsingar um:

- helstu ákvæði sem gilda um bótaábyrgð á farþegum og farangri þeirra, þ.m.t. mörk bótaábyrgðar á lífs- og líkamstjóni, eyðileggingu, tapi eða skemmdum á farangri, þ.m.t. hjólastólum og öðrum ferlihjálpartækjum fatlaðs fólks, auk tafa á ferðaáætlun,
- frest til að gera kröfu um bætur,
- leiðir til að leggja fram tilkynningu varðandi tap eða tjón á farangri á öllum sölustöðum farmiða og bætur vegna slíks tjóns,
- fulla ábyrgð flytjanda á nauðsynlegum stoðtækjum hreyfihamlaðra, t.d. hjólastólum.

Nú býður flytjandi farþegum rýmri bótarétt en lög þessi kveða á um og skal þá þeim aukna rétti lýst skilmerkilega.

20. gr.

Réttindi farþega þegar ferð í reglubundnum farþegaflutningi er aflýst eða henni seinkar.

Sjái flytjandi fram á að þurfa að aflýsa ferð eða að brottför seinki um meira en 120 mínútur eða ef um er að ræða yfirbókun skal farþega tafarlaust boðið að velja á milli þess:

- a. að halda ferðinni áfram eða fá akstursleið breytt til lokaáfangastaðar án viðbótarkostnaðar og við sambærileg skilyrði og þau sem tilgreind eru í flutningssamningnum eins fljótt og unnt er,
- b. að fá andvirði farmiðans endurgreitt og, ef við á, fá endurgjaldslaust far til baka til fyrsta brottfararstaðar eins fljótt og unnt er.

Ef flytjandi býður farþega ekki að velja á milli þeirra kosta sem getur í 1. mgr. á farþeginn rétt á bótum svo sem nánar er kveðið á um í reglugerð.

Ef hópbifreið verður óökufær meðan á ferð stendur skal flytjandi annaðhvort bjóða upp á að ferðinni sé haldið áfram með öðru ökutæki frá þeim stað þar sem óökufæra ökutækið er statt eða útvega flutning frá þeim stað þar sem óökufæra ökutækið er statt til viðeigandi biðstöðvar eða miðstöðvar, þaðan sem mögulegt er að halda ferðinni áfram.

Ráðherra kveður í reglugerð nánar á um réttindi farþega vegna seinkunar eða niðurfellingar ferðar, þ.m.t. um skyldu flytjanda til upplýsingagjafar og aðstoðar.

Ákvæði þetta á einungis við í reglubundnum farþegaflutningum þegar áætluð vegalengd ferðar er 250km eða meira. Þá gildir ákvæðið ekki um farþega með opna farmiða, svo fremi sem brottfarartími sé ekki tilgreindur, að undanskildum farþegum með áskriftar- eða tímabilskort.

21. gr.

Kvartanir vegna brota á réttindum farþega

Telji farþegar eða aðrir sem hagsmuna hafa að gæta að flutningsaðili hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra getur hlutaðeigandi beint kvörtun til Samgöngustofu um að hún láti málið til sín taka.

Berist Samgöngustofu slík kvörtun skal hún m.a. leita álits viðkomandi flutningsaðila á kvörtuninni, ganga úr skugga um að upplýsingar sem þar eru veittar eigi við rök að styðjast og jafnframt freista þess að jafna ágreining aðila á skjótan og markvissan hátt.

Náist ekki samkomulag skv. 2. mgr. skal úr ágreiningi skorið með ákvörðun Samgöngustofu. Ákvörðun stofnunarinnar er heimilt að kæra til ráðherra. Um kæru gilda ákvæði VII. kafla stjórnsýslulaga, nr. 37/1993.

Gerist flutningsaðili sekur um ítrekuð brot gagnvart farþegum, skv. lögum þessum og þeim reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra, er Samgöngustofu heimilt að svipta viðkomandi aðila leyfi í samræmi við ákvæði laga þessara.

Samgöngustofu er heimilt að innheimta gjald vegna kostnaðar af kvörtunum sem berast frá neytendum á grundvelli þessarar greinar. Stofnuninni er heimilt að innheimta gjaldið af viðkomandi þjónustuveitanda sem kvartað er yfir í hlutfalli við fjölda ákvarðana sem af kvörtunum leiðir. Gjaldið og kostnaðargrunnur þess fer að öðru leyti eftir ákvæðum laga um Samgöngustofu.

Ráðherra kveður í reglugerð nánar á um meðferð kvartana á grundvelli ákvæða þessa kafla og tímafresti.

VI. KAFLI

EFTIRLIT, NIÐURFELLING LEYFIS, SVIPTING LEYFIS, VIÐURLÖG O.FL.

22. gr.

Stjórnsýslueftirlit

Samgöngustofa hefur eftirlit með því að starfsemi aðila sé í samræmi við lög, reglugerðir eða reglur sem um starfsemina gilda og að starfsemin sé að öðru leyti í samræmi við heilbrigða og eðlilega viðskiptahætti.

23. gr.

Tilkynningar um brot

Tilkynna skal til lögreglu eða Samgöngustofu um brot á lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim. Tilkynningar geta verið hvort sem er munnlegar eða skriflegar og skulu innihalda, eftir því sem við á, greinargóðar lýsingar og skýringar á meintu broti, upplýsingar um þá starfsemi sem stunduð er, ökutæki sem notuð eru við starfsemina og aðila sem hana stunda.

24. gr.

Veiting upplýsinga til stjórnvalda

Samgöngustofa getur hvenær sem er krafði þá einstaklinga og þau fyrirtæki sem undir lög þessi heyra um allar þær upplýsingar og skriflegar skýringar sem nauðsynlegar eru til eftirlits með því að skilyrði leyfis samkvæmt lögum þessum séu uppfyllt. Þar á meðal getur Samgöngustofa krafist afhendingar á skýrslum, skjölum, bókunum og öllum öðrum gögnum sem hún metur nauðsynleg.

Samgöngustofu er heimilt, að undangenginni skriflegri áskorun um að verða við upplýsingabeidni skv. 1. mgr., að leggja dagsektir á aðila veiti hann ekki umbeðnar upplýsingar innan hæfilegs frests. Ákvörðun um dagsektir skal tilkynnt bréflaga á sannanlegan hátt þeim sem hún beinist að. Sektirnar geta numið frá 10.000 til 100.000 kr. á dag. Skal við ákvörðun dagsekta líta til eðlis og alvarleika aðstæðna hverju sinni.

Aðila er heimilt að kæra ákvörðun Samgöngustofu um beitingu dagsekta skv. 2. mgr. til ráðuneytisins innan fjórtán daga frá því að honum var tilkynnt um ákvörðunina. Ráðuneytið skal kveða upp úrskurð eins fljótt og unnt er. Ákvarðanir Samgöngustofu um dagsektir eru aðfararhæfar og renna sektir í ríkissjóð.

25. gr.

Tímabundin niðurfelling og afturköllun almenns rekstrarleyfis

Staðfesti Samgöngustofa að handhafi almenns rekstrarleyfis eigi á hættu að uppfylla ekki lengur þau skilyrði sem mælt er fyrir um í 1. mgr. 5. gr. eða að hann hafi með öðrum hætti gerst brotlegur við lög þessi og þær reglugerðir sem settar eru á grundvelli þeirra skal tilkynna leyfishafa það með sannanlegum hætti og gefa viðkomandi færi á að koma að skýringum sínum.

Staðfesti Samgöngustofa að skilyrðum 1. mgr. 5. gr. sé ekki lengur fullnægt er stofnuninni heimilt að krefjast úrbóta innan hæfilegs frests og, telji stofnunin þess þörf, fella leyfið niður tímabundið. Sinni leyfishafi ekki úrbótum innan hæfilegs frests skal leyfið afturkallað.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að setja nánari reglur tímabundna niðurfellingu eða afturköllun leyfis skv. 1. og 2. mgr.

26. gr.

Svipting leyfis.

Svipta skal leyfishafa leyfi samkvæmt lögum þessum ef hann hefur ítrekað gerst brotlegur við lög þessi eða sé brot stórfellt eða framið af ásetningi eða þess eðlis að ekki verður úr bætt. Jafnframt eru skilyrði leyfissviptingar uppfyllt ef leyfishafi hefur sannanlega gerst sekur um vítavert háttarni og telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða öðru framferði hans varhugavert að hann njóti leyfis áfram.

Séu ríkar ástæður til að ætla að skilyrði fyrir sviptingu leyfis séu fyrir hendi og að töf á sviptingu geti haft hættu í för með sér er Samgöngustofu heimilt að svipta leyfishafa leyfi þegar í stað til bráðabirgða þar til endanleg ákvörðun í málinu hefur verið tekin.

Um málsmeðferð við töku ákvörðunar um sviptingu leyfis gilda ákvæði stjórnisýslulaga.

27. gr.

Yfirlýsing um að flutningastjóri sé óhæfur.

Ef flutningastjóri tapar góðum orðstír, í samræmi við 3. tl. 1. mgr. 5. gr., skal Samgöngustofa lýsa hann óhæfan til að stjórna flutningastarfsemi á grundvelli laga þessara og þeirra reglugerða sem settar eru á grundvelli þeirra.

28. gr.

Framkvæmd vettvangseftirlits

Lögreglu er heimilt hvenær sem er að stöðva ökutæki til að kanna um hvernig flutning sé að ræða, þar á meðal hvort flutningurinn sé leyfis skyldur, hvort brotið sé gegn einkarétti, skv. 7. gr., eða hvort flutningur er að öðru leyti í samræmi við ákvæði laga þessara. Ef um leyfis skyldan flutning er að ræða sem fram fer án tilskilins leyfis er lögreglu heimilt að fyrirskipa kyrrsetningu ökutækis.

Ökumanni og rekstraraðila er skylt að verða við fyrirmælum lögreglu í tengslum við framkvæmd eftirlits.

Rekstraraðili ber ábyrgð á fólki og farangri sem hann flytur þegar för ökutækis er stöðvuð samkvæmt þessari grein og ber ábyrgð á að standa straumn af þeim kostnaði sem af áframhaldandi flutningi hlýst.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að setja nánari reglur um framkvæmd eftirlits á vettvangi.

29. gr.

Sektir eða fangelsi

Það varðar sektum eða fangelsi allt að tveimur árum, liggi þyngri refsing ekki við broti samkvæmt öðrum lögum, að brjóta gegn eftirtöldum ákvæðum laga þessara og reglum settum á grundvelli þeirra:

1. mgr. 4. gr. um almennt rekstrarleyfi.
2. mgr. 5. gr. um skilyrði rekstrarleyfis á leyfistíma.
3. 4. mgr. 7. gr. um einkarétt.
4. 9. gr. um leyfi til reksturs breyttra ökutækja.
5. 10. gr. um samevrópsk leyfi.
6. 1. mgr. 11. gr. eða reglugerðum um gæða- og tækniröfur.
7. 18. gr. eða reglugerð um réttindi fatlaðra og hreyfihamlaðra einstaklinga.
8. 20. gr. eða reglugerð um réttindi farþega þegar ferð er aflýst eða henni seinkar.
9. 1. mgr. 24. gr. um skyldu til að veita upplýsingar.

Flytjandi ber hlutlæga refsíábyrgð á brotum starfsmanna sinna á lögum þessum og á reglum settum á grundvelli þeirra.

Heimilt er að gera upptækan með dómi beinan eða óbeinan hagnað sem hlotist hefur af broti gegn ákvæðum laga þessara er varða sektum eða fangelsi.

Tilraun til brots eða hlutdeild í brotum samkvæmt lögum þessum er refsiverð eftir því sem segir í almennum hegningarlögum.

Röng upplýsingagjöf til lögreglu, eða til Samgöngustofu skv. 24. gr. varðar refsingu skv. 146. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940.

30. gr.

Málsmeðferð.

Brot gegn lögum þessum geta sætt rannsókn lögreglu hvort heldur sem er að frumkvæði lögreglu eða að undangenginni kæru Samgöngustofu.

Með kæru Samgöngustofu skulu fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot er studdur við. Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga gilda ekki um ákvörðun Samgöngustofu um að kæra mál til lögreglu.

Samgöngustofu er heimilt að láta lögreglu og ákærvaldi í té upplýsingar og gögn sem stofnunin hefur aflað og tengjast þeim brotum sem kærð eru.

Lögreglu og ákærvaldi er heimilt að láta Samgöngustofu í té upplýsingar og gögn sem hún hefur aflað og nauðsynleg eru til að Samgöngustofa geti sinnt eftirlitshlutverki sínu.

VI. KAFLI

ÝMIS ÁKVÆÐI

31. gr.

Rafræn landsskrá

Samgöngustofa skal halda rafræna landsskrá yfir rekstraraðila sem stunda á vegum. Í rafrænni landsskrá skulu m.a. koma fram upplýsingar um heiti fyrirtækis og rekstrarform, nöfn flutningastjóra, tegund starfsleyfa og fjölda ökutækja sem þau taka til, upplýsingar um hvort rekstraraðili eða flutningastjóri hafi gerst sekur um alvarleg brot á lögum þessum eða þeim reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra eða þurft að sæta stjórnsýsluviðurlögum þeim sem kveðið er á um í 25.–27. gr.

Ráðherra kveður í reglugerð nánar á um rafræna landsskrá, framkvæmd slíkrar skráningar og heimildir Samgöngustofu til að veita upplýsingar úr skránni.

32. gr.

Stjórnsýsluákvörðanir og málsskot

Stjórnsýsluákvörðunum Samgöngustofu samkvæmt lögum þessum má skjóta til ráðuneytisins. Um málsmeðferð við ákvarðanatöku og við meðferð kærumála fer samkvæmt stjórnsýslulögum, nr. 37/1993.

33. gr.

Reglugerð

Ráðherra getur með reglugerð kveðið nánar á um framkvæmd laga þessara.

34. gr.

Gildistaka og lagaskil

Lög þessi taka gildi 1. febrúar 2017. Á sama tíma eru falla úr gildi lög nr. 73/2001 um fólks- og farmflutninga á landi.

Ákvæði til bráðabirgða

Leyfi til farþegaflutninga með hópferðabifreiðum, sem gefin hafa verið út samkvæmt eldri lögum, halda gildi sínu samkvæmt lögum þessum þar til gildistími þeirra er útrunninn eða leyfið fellur niður skv. ákvæðum laga þessara.

Einkaleyfissamningar sem gerðir hafa verið á grundvelli 7. gr. laga um fólksflutninga og farmflutninga á landi, nr. 73/2001, halda gildi sínu þar til upphaflegum gildistíma þeirra lýkur nema annað sé ákveðið.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

I. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í innanríkisráðuneytinu. Með því er ætlað að tryggja og/eða styrkja lagastoð fyrir innleiðingu fimm evrópugerða er snúa að landflutningagreininni. Þær gerðir sem um er að ræða eru: Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum, Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa, Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópþifreiðum milli landa, Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 181/2011 um réttindi farþega í hópþifreiðum og Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum.

Fyrstu þrjár gerðirnar fjalla um aðgengi að flutningsmarkaðnum og þau skilyrði sem þarf að uppfylla til að mega starfa sem flutningsaðili á vegum. Reglugerðunum er ætlað að skapa samræmdar reglur innan Evrópska efnahagssvæðisins um skilmála og skilyrði til að mega stunda flutningastarfsemi á landi og tryggja að þeim kröfum sé hægt að fylgja eftir með viðeigandi eftirliti og viðurlögum. Sú fjórða fjallar um réttindi farþega í hópþifreiðum og innihalda ákvæði hennar mikla réttarbót fyrir farþega í hópþifreiðum. Segja má að réttindi farþega í hópþifreiðum séu með gerðinni færð nær því sem gerist í farþegaflutningum með öðrum samgöngumátum, svo sem flugi og skipum. Loks er um að ræða ákvæði sem skerpa á lagastoð fyrir reglugerð EB um almenna farþegaflutning á járnbrautum og á vegum þar sem kveðið er á um heimildir til að leggja á eða semja um skyldur um opinbera þjónustu.

Í innanríkisráðuneytinu hefur nú um nokkurt skeið verið unnið að heildarendurskoðun þeirra lagabálka er snúa að farþega- og farmflutningum á landi. Var gert ráð fyrir innleiðingu ofangreindra gerða í þeirri vinnu. Á 144. löggjafarþingi (504. mál) voru lögð fram tvö frumvörp, eitt um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni, og annað um farmflutninga á landi. Frumvörpin hlutu ekki afgreiðslu og hafa ekki verið endurflutt. Í ljósi þessa, og þess þrýstings sem er á stjórnvöld að innleiða ofangreindar gerðir og uppfylla þannig skyldur íslenska ríkisins samkvæmt EES-samningnum, hefur nú verið fallið frá áformum um heildarendurskoðun þeirra lagabálka sem gilda um landflutningagreinina, og hér farið fram með hreint innleiðingarfrumvarp.

Við undirbúning frumvarpsins kom í ljós að gerðirnar kölluðu bæði á talsverðar breytingar á ýmsum ákvæðum laga nr. 73/2001 um fólks- og farmflutninga á landi sem og mikið af nýjum ákvæðum. Því þótti skýrast að fara ekki fram með breytingafrumvarp heldur leggja fram ný heildarlög um fólks- og farmflutninga á landi og fella úr gildi þau gömlu. Gert er ráð fyrir að heiti laganna verði Lög um „farþegaflutninga og farmflutninga á landi“ í stað laga um „fólksflutninga og farmflutninga á landi“, enda sé það í betra samræmi við orðalag þeirra gerða sem frá Evrópusambandinu stafa og gilda um landflutningagreinina.

II. Tilefni, markmið og nauðsyn.

Svo sem fram kemur í inngangi er frumvarpinu ætlað að tryggja og/eða styrkja lagastoð fyrir innleiðingu fimm evrópugerða á sviði landflutninga. Innleiðing þessara gerða hefur dregist samhliða drætti á afgreiðslu frumvarpa um heildarendurskoðun þeirra lagabálka sem gilda um farþega- og farmflutninga á landi. Stjórnskipulegir fyrirvarar voru gerðir við upptöku gerðanna í EES-samninginn á sínum tíma en

vegna þeirra reglna sem gilda um tímamörk á slíkum fyrirvara hefur þeim verið aflétt. Eftirlitsstofnun EFTA hefur nú tilkynnt íslenskum stjórnvöldum að verði lagastoð ekki tryggð með hraði og þessar gerðir, auk fimm annarra afleiddra, tryggð, muni Íslandi stefnt fyrir EFTA-dómstólinn vegna níu óinnleiddra gerða. Slík staða er fordæmalaus í EFTA-samstarfinu og myndi koma sér afar illa fyrir íslenska ríkið. Efnisákvæði reglugerðanna eru með frumvarpinu tekin upp í lög að svo miklu leyti sem þau fela í sér aukin skilyrði eða íþyngjandi reglur. Annars staðar er bætt við reglugerðarheimildum sem heimila innleiðingu gerðanna. Í reglugerðunum er að finna ákvæði um aukin skilyrði fyrir atvinnuleyfi og ýmis úrræði til að framfylgja reglunum svo sem stjórnslu- og refsiviðurlög. Þá fylgja auknum réttindum farþega auknar skyldur á flutningsaðila sem rétt er að kveða á um í lögum.

Markmið frumvarpsins er því að stuðla að því að íslenska ríkið uppfylli skyldur sínar samkvæmt EES-samningnum og taki þannig virkan þátt í að greiða fyrir farm- og farþegaflutningum innan innri markaðarins, íslenskir flutningsaðilar fái notið sömu réttinda og lúti sömu skyldum og aðrir flutningsaðilar innan Evrópska efnahagssvæðisins og að réttindi farþega í farþegaflutningum með hópsfreidum hér á landi séu þau sömu og réttindi farþega annars staðar innan Evrópska efnahagssvæðisins. Með sameiginlegum reglum er stefnt að því að flutningsaðilar á vegum öðlist betri faglega menntun og hæfi og að gæði þjónustunnar aukist í þágu flutningsaðila og viðskiptavina þeirra og í þágu almenns öryggis á vegum. Þá eru samræmdar reglur taldar tryggja jöfn samkeppnisskilyrði flutningsaðila, hvort sem er í reglubundnum eða óreglubundnum farþegaflutningum. Sameiginle

Þær breytingar sem gerðar eru á ákvæði 2. gr. um yfirstjórn, stjórnslu o.fl. eiga ekki rætur að rekja til evrópulöggjafar heldur er um að ræða nauðsynlegar breytingar í kjölfar stofnunar tveggja nýrra samgöngustofnanna, Samgöngustofu og Vegagerðarinnar, er tóku til starfa þann 1. júlí 2013. Það er mat ráðuneytisins að í núgildandi lögum sé ekki gerður nægur greinarmunur á hlutverki Samgöngustofu annars vegar og hlutverki Vegagerðarinnar hins vegar. Er þannig til komin tillaga að breytingum þessum.

III. Meginefni frumvarpsins.

Svo sem fram hefur komið er uppistaðan í frumvarpinu ákvæði núgildandi laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Efni þeirra breytinga sem gerðar hafa verið á þeim ákvæðum í frumvarpi þessu, eða bætt við lögum, markast af efni þeirra gerða sem frumvarpinu er ætlað að tryggja lagastoð fyrir.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1071/2009 um sameiginlegar reglur varðandi skilyrði sem uppfylla þarf til þess að mega starfa sem flutningsaðili á vegum.

Reglugerðinni er ætlað að skapa samræmdar reglur innan Evrópska efnahagssvæðisins um skilmála og skilyrði sem þarf að uppfylla til að mega stunda flutningastarfsemi á landi. Helstu skilyrðin eru að flutningastjóri hafi umsjón með flutningum, að flutningsaðili hafi fullnægjandi fjárhagsstöðu og uppfylli skilyrði um starfshæfni. Að flutningsaðili hafi staðfestu hér á landi sem er virk og traust og að það njóti góðs orðstús. Þá gerir reglugerðin ráð fyrir að aðildarríkin kveði á um tiltekin stjórnsluúrræði sem beita má við brotum gegn ákvæðum reglugerðarinnar. Þau stjórnsluúrræði sem gert er ráð fyrir í reglugerðinni eru tímabundin niðurfelling leyfis til að starfa sem flutningsaðili á vegum, afturköllun slíks leyfis og yfirlýsing um að flutningastjóri sé óhæfur. Þá krefst reglugerðin þess að aðildarríkin setji reglur um viðurlög við brotum gegn ákvæðum reglugerðarinnar og geri allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Í reglugerðinni er jafnframt mælt fyrir um rafræna landskrá fyrir flutningafyrirtæki á vegum sem hefur verið veitt leyfi til að starfa sem flutningsaðili á vegum. Í slíka skrá ber að færa allar nauðsynlegar upplýsingar um flutningsaðila og flutningastjóra, m.a. þau viðurlög sem viðkomandi hefur þurft að lúta vegna brota á ákvæðum reglugerðarinnar. Gildissvið reglugerðarinnar er takmarkað við tiltekna tegund flutninga með tiltekinni gerð ökutækja og markast gildissvið laganna af því.

Rétt er að taka fram að skv. 5. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar geta aðildarríki veitt flutningsaðilum á vegum, sem stunda eingöngu flutninga innanlands, undanþágu frá ákvæðum reglugerðarinnar enda hafi flutningarnir hverfandi áhrif á flutningsmarkaðinn vegna eðlis varanna sem fluttar eru eða vegna þess hversu stutta vegalengd er um að ræða. Við innleiðingu reglugerðarinnar yrði þetta haft í huga og gera reglugerðarheimildir frumvarpsins ráð fyrir svigrúmi í samræmi við það.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir farmflutninga á vegum milli landa.

Reglugerðin fjallar um farmflutninga á vegum milli landa innan Evrópska efnahagssvæðisins gegn gjaldi. Þegar af þeirri ástæðu hefur reglugerðin, í ljósi landfræðilegrar legu Íslands, takmörkuð áhrif hér á landi. Gerð er krafa um að flutningsaðili í slíkri starfsemi hafi fengið útgefið svokallað Bandalagsleyfi og í

ákveðnum tilvikum einnig öikumannsvottorð. Í reglugerðinni er gert ráð fyrir stjórnsluviðurlögum við brotum, bæði í staðfesturíki og gistiríki. Lögbær yfirvöld hafi þannig m.a. heimild til að afturkalla tímabundið eða varanlega Bandalagsleyfi og endurrit af þeim, fresta tímabundið útgáfu öikumannsvottorð eða afturkalla slík vottorð, setja viðbótarskilyrði fyrir útgáfu öikumannsvottorða o.fl. Þá krefst reglugerðin þess að aðildarríkin setji reglur um viðurlög við brotum gegn ákvæðum reglugerðarinnar og geri allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópbifreiðum milli landa.

Reglugerðin fjallar um tiltekna farþegaflutninga á vegum milli landa innan Evrópska efnahagssvæðisins. Þegar af þeirri ástæðu hefur reglugerðin, í ljósi landfræðilegrar legu Íslands, takmörkuð áhrif hér á landi. Gerð er krafa um að flutningsaðili í þeirri starfsemi sem reglugerðin nær til hafi fengið útgefið svokallað Bandalagsleyfi. Í reglugerðinni er svo nánar fjallað um gerð og tilhögun leyfisveitingar, eftirlit með flutningsstarfsemi o.s.fv. Í reglugerðinni er að finna sambærileg stjórnsluviðurlagaákvæði og heimildir lögbærra yfirvalda og í reglugerð 1072/2009/EB. Einnig er sömuleiðis tekið fram í þessari reglugerð að aðildarríkin skuli setja reglur um viðurlög við brotum gegn ákvæðum reglugerðarinnar og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Þá er hér einnig fjallað um skyldu aðildarríkjanna til að halda rafræna landsskrá.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 181/2011 um réttindi farþega í hópbifreiðum.

Reglugerðin hefur það að markmiði að bæta réttindi og neytendavernd farþega á landi til jafns við réttindi og neytendavernd flugfarþega og farþega á sjó. Reglugerðin tekur fyrst og fremst til farþega í áætluarferðum sem eru a.m.k. 250 km og á það bæði við um ferðir innan lands og milli ríkja. Sum ákvæði reglugerðarinnar eiga þó einnig við um styttri ferðir. Reglugerðin leggur íþyngjandi kvaðir á flutningsaðila í farþegaflutningum, svo sem um bætur ef ferðir frestast eða falla niður og um þjálfun starfsfólks. Þá er gert ráð fyrir að aðildarríkin setji á fót kerfi til að taka á móti kvörtunum vegna ferða í hópbifreiðum og setji reglur um viðurlög við brotum gegn ákvæðum reglugerðarinnar og gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt.

Ofangreindar fjórar reglugerðir voru teknar upp í EES-samninginn með stjórnskipulegum fyrirvara þar sem ljóst var að tiltekin ákvæði reglugerðanna yrðu ekki innleidd án lagabreytinga. Fyrirvaranum var aflétt á 144. löggjafarþingi (þingskjal 1345 – 516. mál) fyrir fyrstu þrjár reglugerðirnar og fyrir þá fjórðu á 145. löggjafarþingi (þingskjal 638 – 430. mál) án þess að lagabreytingin hefði farið fram. Var það í gert í ljósi þess hve langt var um liðið síðan gerðirnar voru teknar upp í samninginn en einnig vegna þess að þegar hafði verið mælt fyrir frumvörpum sem ætlað var að tryggja lagastoð fyrir innleiðingu gerðanna. Svo sem fram hefur komið voru þau frumvörp ekki afgreidd úr þinginu og lagastoðin því enn ekki tryggð.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum.

Reglugerðin nær til almennra farþegaflutninga á vegum bæði innan lands og milli landa. Í reglugerðinni eru ákvæði sem setja ramma um skipulag almenningssamgangna, opinbera styrki til slíkra verkefna og í hvaða tilfellum veita megi einkaleyfi á ákveðnum leiðum. Settar eru samræmdar reglur á Evrópska efnahagssvæðinu um útboð á almenningssamgöngum að því er varðar farþegaflutninga á landi. Reglugerðin hefur þegar verið innleidd hér á landi en við framkvæmd hennar og í samskiptum stjórnvalda við Eftirlitsstofnun EFTA í tengslum við hana hefur komið í ljós að tiltekin ákvæði hennar er nauðsynlegt að taka upp í lög. Ekki síst til aukins skýrleika.

Um inntak „einkaréttar“ í skilningi 7. gr. frumvarpsins.

Á síðastliðnum fimmtán árum, frá setningu laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, hefur orðið gjörbylting í fyrirkomulagi á svokölluðum „sérleyfisakstri“. Áður tíðkaðist að einstakar leiðir væru eknar af sérleyfishafa sem hafði einkarétt á fólksflutningum á viðkomandi leið. Þetta fyrirkomulag var afar óhagstætt þegar farþegum fækkaði með aukinni bílaeign og nýting á flutningsgetu var ekki samræmd heldur óku sérleyfishafar áfangastaða hver á eftir öðrum sama þjóðveginn. Þannig voru árið 2009 40 styrktar sérleiðir. Aðeins tíu leiðir fluttu að meðaltali fleiri farþega en þrjá. Þrettán leiðir fluttu að meðaltali færri en einn farþega, á tíu leiðum voru að meðaltali færri en tveir farþegar og á sjö leiðum til viðbótar að meðaltali færri en þrjú farþegar. Á þessum leiðum voru notaðir bílar ætlaðir fyrir 12–40 farþega enda óheimilt að nota bifreiðar fyrir færri en átta farþega til að þjóna þessum leiðum. Það má öllum vera ljóst að þetta kerfi var óhagkvæmt, óskilvirkt og umhverfislega óverjandi.

Til að tryggja áfram skipulagðar almenningssamgöngur eftir að sérleyfin voru lögð niður voru tekin upp svokölluð einkaleyfi skv. 7. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, sbr. sérstaklega lög nr. 162/2011, þar sem Vegagerðinni var veitt heimild til að veita sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga einkaleyfi til að skipuleggja og sjá um almenningssamgöngur á tilteknu svæði og á tilteknum leiðum. Nú hafa verið gerðir samningar um einkaleyfi í öllum landshlutum til nokkuð langs tíma. Í þessu frumvarpi er lagt til þetta fyrirkomulag verði nefnt einkaréttur. Hugsunin með hinu nýja fyrirkomulagi var að færa skipulag almenningssamgangna til staðbundinna stjórnvalda sem hluta af grunnþjónustu samfélagsins og skapa jafnframt heilsársrekstrar-grundvöll um þessa þjónustu með því að einkaleyfishafar hefðu í samvinnu við sveitarfélög á hverjum stað nokkurt frjálrsæði um að skipuleggja þjónustuna. Markmið með þessum breytingum var að tryggja góða almannaðjónustu þannig að til yrði raunhæfur valkostur við einkabílinn.

Í ljósi þess hver réttarstaðan er í dag er nauðsynlegt að viðhalda gildandi fyrirkomulagi, enda verður því ekki kollvarpað nema gegn greiðslu bóta til þeirra aðila sem nú starfa á grundvelli einkaleyfis. Þrátt fyrir það er ljóst að löggjafanum er heimilt að skilgreina nánar hvað felst í gildandi réttindum, enda kann að felast í hvers konar einkarétti inngríp í samkeppnisaðstæður á frjálsum markaði og takmarkanir á atvinnufrelsi annarra aðila er starfa á sama markaði.

Í lagaframkvæmd virðist ekki teljandi ágreiningur um hvað felst í einkaleyfi í skilningi laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Í þessu frumvarpi er ekki lagt til að inntaki þessa réttar verði breytt. Áfram verður miðað við það skipulag sem var í gildi með sérleyfum, síðar einkaleyfum og einkarétti samkvæmt þessu frumvarpi, að einkaréttarhafar eða aðilar á grundvelli samninga þar um hafi einkarétt á skipulögðum farþegaflutningum samkvæmt fyrir fram ákveðinni tímatöflu, áætlunum, leiðum, svæðum eða öðru skipulagi. Þrátt fyrir að þetta sé nokkuð skýrt er nauðsynlegt að skýra nánar hvað felst í einkaréttinum, einkum og sér í lagi hvert sé umfang hans og takmörk gagnvart farþegaflutningum annarra aðila. Í 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins er ákvæði 7. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, varðandi einkaleyfi til reglubundinna farþegaflutninga tekið nánast óbreytt upp fyrir utan að orðið einkaréttur er notað í stað einkaleyfis. Þá er ekki tekið sérstaklega fram að heimilt sé að fela öðrum tímabundið að annast reglubundna farþegaflutninga skv. einkaleyfi. Skv. 1. tölul. 2. mgr. skal einkaréttur þó aðeins veittur ef sýnt er fram á að þjónusta í reglubundnum farþegaflutningum á viðkomandi svæði og leiðum sé nauðsynleg vegna almennrar, efnahagslegrar þýðingar hennar og að hún verði ekki rekin á viðskiptagrundvelli þannig að lágmarksþjónusta sé tryggð. Tryggt skal einnig að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum og leiðum þar sem hún er þegar til staðar. Þá skal Vegagerðin skv. 2. tölul. 2. mgr. láta fara fram kostnaðar- og samkeppnismat þar sem tekið hafi verið tillit til sannanlegrar nauðsynjar á opinberum fjárframlögum á viðkomandi svæði eða leiðum. Í 4. mgr. 7. gr. kemur fram að öðrum en einkaréttarhafum er óheimilt nema með samþykki hans að stunda „reglubundna farþegaflutninga“ á svæðum og leiðum þar sem einkaréttur hefur verið veittur. Hins vegar er ítrekað með 8. gr. frumvarpsins að öðrum en einkaréttarhafum er heimilt að stunda „sérstaka reglubundna farþegaflutninga“ á sama svæði og sömu leiðum enda uppfylli viðkomandi önnur skilyrði laganna.

Samkvæmt framangreindu tekur einkarétturinn aðeins til reglubundinna farþegaflutninga á tilgreindum leiðum eða svæðum, sem hafa það að markmiði að tryggja almannahagsmunum. Skv. 3. gr. frumvarpsins eru reglubundnir farþegaflutningar almenningssamgöngur, þ.e. fastar ferðir á ákveðinni leið samkvæmt fyrir fram birtri áætlun, þar sem þjónustan er öllum opin og farþegar eru teknir upp og settir af á leiðinni fyrirvaralaust gegn greiðslu á fargjaldi. Einkarétturinn nær ekki til annarra flutninga. Þannig hefur einkaréttarhafinn einkarétt á því að halda uppi skipulögðum farþegaflutningum á tiltekinni leið eða svæði og selja farþegum fyrirvaralaust og óundirbúið far á tilteknum leiðum, gegn greiðslu á fargjaldi, sem birtar hafa verið áætlanir um.

Öðrum en einkaréttarhafum er því aðeins heimilt að stunda farþegaflutninga á sömu leið samkvæmt skipulagðri tímaáætlun að fyrir liggi samningar við einkaréttarhafa skv. 4. mgr. 7. gr. Nú þegar liggja fyrir slíkir samningar á ákveðnum svæðum. Þrátt fyrir þetta er öllum, sem hafa rekstrarleyfi, heimilt að vera með hópferðir fyrir tiltekinn hóp þar sem ekki er um reglubundna farþegaflutninga að ræða. Öllum sem hafa rekstrarleyfi er heimilt að stunda reglubundna farþegaflutninga til annarra áfangastaða en skipulagðir flutningar einkaréttarhafa liggja til. Þá er öðrum en einkaréttarhafanum heimilt að taka óundirbúið og fyrirvaralaust upp farþega á leið sem sætir einkarétti að því tilskildu að þeir farþegar séu að fara á áfangastað sem er fyrir utan leiðakerfi einkaréttarhafans. Hins vegar er óheimilt að flytja farþega milli tveggja staða innan leiðakerfis einkaréttarhafans án samninga við einkaréttarhafann. Með sama hætti væri öðrum aðilum en einkaréttarhafanum heimilt að taka farþega upp utan leiðakerfis einkaréttarhafans, fyrirvaralaust, og flytja viðkomandi sömu leið og einkaréttarhafinn væri að aka ef áfangastaður, þ.e. endastöð, væri utan leiðakerfis einkaréttarhafans.

Sú takmörkun á samkeppni sem einkaréttur kann að hafa í för með sér er tvímælaust talin heimil samkvæmt gildandi lögum. Samkvæmt reglugerð 1370/2007/EB er skýrt að slíkt inngríp er heimilt af hendi stjórnvalda til að tryggja tiltekin markmið sem m.a. eru talin upp í 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins. Rétt er að taka fram að ákvæði IV. kafla frumvarpsins og reglugerð 1370/2007/EB gera að meginstefnu ráð fyrir því að einkaréttur til aksturs á tilteknum leiðum eða svæðum sé boðinn út. Slíkt heimilar öllum fyrirtækjum eða aðilum á viðkomandi markaði að gera tilboð og eiga möguleika á þessum viðskiptum. Að framan var farið yfir skilgreiningar frumvarpsins, þess efnis að einkarétturinn næði aðeins til reglulegra farþegaflutninga innan leiðakerfis einkaréttarhafans, sem verður að vera til eða milli áfangastaða sem varða almannahagsmuni skv. 1. mgr. 7. gr. frumvarpsins, t.d. byggðakjarna þar sem íbúar sækja opinbera þjónustu. Þannig væri einkaréttarhafa óheimilt að setja upp skipulagðar ferðir og einoka þannig flutninga til ferðamannastaða eða um ferðamannaleiðir sem hafa enga þýðingu með tilliti til almannahagsmuna og opinberrar þjónustu. Í ljósi þess hversu afmarkaður þessi einkaréttur er getur slíkt ekki talist verulegt inngríp í atvinnufrelsi annarra, enda markmiðið með inngrípinu skýrt að halda uppi skipulögðum almenn-ingssamgöngum milli allra helstu staða landsins til að borgarar í samfélaginu eigi kost á að sækja opinbera þjónustu, skóla eða sinna einkaerindum.

Helstu breytingar frá núgildandi lögum.

Í ljósi þess sem að framan hefur verið sagt um efni þessara fimm reglugerða sem frumvarpinu er ætlað að tryggja lögmæta innleiðingu fyrir eru helstu breytingar frumvarpsins á núgildandi lögum eftirtaldar:

- Orðinu „fólksflutningar“ er hvarvetna breytt í „farþegaflutningar“ enda í betra samræmi við orðalag evrópugerðanna.
- Gildissvið varðandi farmflutninga takmarkað við gildissvið evrópulöggjafarinnar.
- Bætt er inn skilgreiningum úr evrópugerðunum að því marki sem nauðsynlegt er vegna þeirra ákvæða sem tekin eru upp í lögum.
- Skilyrði almenns rekstrarleyfis skv. 4. gr. eru færð í betra samræmi við þau skilyrði sem fram koma í reglugerð nr. 1071/2009/EB.
- Kveðið er á um skyldu leyfishafa til að tilnefna flutningastjóra og hlutverk hans.
- Ákvæði um sérleyfi fellur brott enda úrelt.
- Hugtakið einkaleyfi vegna skipulags almenningsamgangna breytt í einkarétt og skilyrði fyrir því að veita slíkan einkarétt nánar skýrð. Breytingunni er ætlað að tryggja að einkaréttur verði ekki veittur nema í samræmi við reglugerð 1370/2007/EB. Í ákvæðinu er einnig tekin af allur vafi um að öðrum en einkaréttarhafa sé óheimilt nema með samþykki hans að stunda reglubundna farþegaflutninga á tilteknum leiðum eða leiðakerfum þar sem einkaréttur til reglubundinna farþegaflutninga hefur verið veittur.
- Kveðið er á um skyldu tiltekinna aðila sem stunda flutninga milli landa tila að hafa, auk Bandalagsleyfis, ökumannsvottorð.
- Gjaldtökuheimild Samgöngustofu í lögum nr. 73/2001 kveður á um tilteknar fjárhæðir fyrir ákveðin leyfi. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að Samgöngustofa setji gjaldskrá vegna framkvæmdar laganna sem ráðherra staðfestir.
- Í frumvarpinu eru þrjú ný ákvæði í nýjum kafla um samninga um opinbera þjónustu sem ekki er að finna í lögum nr. 73/2001. Ákvæðin eiga rætur sínar að rekja til reglugerðar 1370/2007/EB og fjalla um skyldu til að gera samninga um opinbera þjónustu við rekstraraðila í almenningsamgöngum, lögboðið innihald slíkra samninga og útboðsskyldu vegna þeirra.
- Í frumvarpinu eru sex ný ákvæði í nýjum kafla um réttindi farþega sem er ekki að finna í lögum nr. 73/2001. Ákvæðin eiga rætur sínar að rekja til reglugerðar 181/2011/ESB og fjalla um réttindi farþega í hópbifreiðum. Ákvæðin taka m.a. til atriða eins og jafnræðis í verði og aðgengis að farþegaflutningum, bótaréttar farþega, upplýsingaskyldu flutningsaðila, réttinda fatlaðra og hreyfihamlaðra og réttinda farþega þegar ferð í reglubundnum farþegaflutningi er aflýst eða henni seinkar. Þá er sett á fót kerfi fyrir kvartanir fyrir farþega sem telja að brotið hafi verið á rétti sínum. Kerfið er sambærilegt við það sem fyrir hendi er í á sviði farþegaflugs og farþegasiglinga og er gert ráð fyrir því að Samgöngustofa taki við kvörtunum og skeri úr um ágreiningsefni.
- Þó nokkrar breytingar á núverandi kerfi felast í ákvæðum frumvarpsins um eftirlit og viðurlög. Kveðið er á um eftirlitshlutverk Samgöngustofu og stofnuninni veitt ákveðin verkfæri til að sinna þessu eftirlitshlutverki sínu, svo sem heimild til að krefjast upplýsinga

úr hendi rekstraraðila. Þá er kveðið á um heimildir Samgöngustofu til að fella niður tímabundið eða afturkalla rekstrarleyfi að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Lögreglunni er frumvarpinu fengið ákveðið hlutverk í eftirliti á vegum úti. Loks er ákvæði frumvarpsins um refsiviðurlög nokkuð ítarlegra en sambærilegt ákvæði núgildandi laga.

IV. Samráð.

Svo sem áður hefur heildarendurskoðun laga á sviði farm- og farþegaflutninga staðið yfir í ráðuneytinu síðustu misseri. Fyrstu drög að frumvarpi um farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni voru unnin í vinnuhopi á vegum innanríkisráðuneytisins og kynnt til umsagnar á vef ráðuneytisins í lok ársins 2012. Þær athugasemdir sem bárust voru svo teknar fyrir í ráðuneytinu og á fundum vinnuhópsins eftir því sem við átti og afstaða tekin til þeirra. Þá var á árinu 2012 fundað með öllum helstu hagsmunaaðilum í flutningagreininni og framþróun frumvarpsins kynnt ásamt afstöðu til athugasemda. Frumvörpin voru fyrst lögð fram á Alþingi vorið 2015 en voru þá ekki afgreidd úr nefnd. Við ritun þessa frumvarps var farið yfir athugaemdir aðila við fyrri frumvörp sem ætlað var að tryggja þá lagastoð fyrir innleiðingu evrópugerða sem þessu frumvarpi er ætlað að gera. **Samráð á vef...**

Samstaða ætti að ríkja um felst ákvæði frumvarpsins þótt skiptar skoðanir kunni að vera um einkaréttinn, sem um getur í 14. gr. frumvarpsins, einkum og sér í lagi hversu víðtækur hann eigi að vera. Með frumvarpinu er leitast við að skýra nánar inntak einkaréttarins, hvað í honum felst og hvaða heimildir samkeppnisáðilar hafa til að flytja farþega á sömu leiðum eða svæðum.

V. Mat á áhrifum.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins:

Um 1. gr.

Ákvæðið er efnislega sambærilegt ákvæði 2. gr. laga nr. 73/2001 um gildissvið að því er varðar farþegaflutninga. Hins vegar er gildissvið laganna hvað varðar farmflutninga nokkuð þrengt frá því sem er í núgildandi lögum. Krafa um flutningsleyfi vegna farmflutninga hér á landi er til komin vegna reglugerðar 1071/2009/EB. Í núgildandi lögum er gert ráð fyrir að lögin gildi um „farmflutninga á landi í atvinnuskyni með ökutækjum, hvort sem um eitt ökutæki eða samtengd ökutæki er að ræða“. Þá er gert ráð fyrir heimild ráðherra til að veita í reglugerð undanþágu frá ákvæðum laganna fyrir tiltekna vöruflutninga og fyrir ákveðnar tegundir ökutækja. Gerðar hafa verið athugasemdir við ákvæðið, m.a. með vísan til þess að undanþáguheimildin sé opin og veki upp spurningar um hvort lagasetningarinnar sé yfirleitt þörf. Þar sem þær undanþágur sem veittar væru í reglugerð þyrftu alltaf að taka mið af reglugerð (EB) nr. 1071/2009 er hér farin sú leið að undanþiggja ákvæðum laganna alla þá farmflutninga sem heimilt er að undanþiggja samkvæmt reglugerðinni. Þannig er litið svo á að gildissvið laganna sé gert eins þröngt og skuldbindingar íslenska ríkisins að EES-rétti heimila, enda kalla innlendir hagsmunir ekki á víðara gildissvið en það.

Um 2. gr.

Ákvæðið er efnislega samhljóða ákvæði núgildandi laga um hlutverk ráðherra og Samgöngustofu. Hins vegar er í núgildandi lögum einnig gert ráð fyrir að Vegagerðin fari, ásamt Samgöngustofu, með hlutverk við framkvæmd laganna. Ástæða þótti til að gera skýrari greinarmun á verkefnum Samgöngustofu og Vegagerðarinnar skv. lögnum og tiltaka þannig með óyggjandi hætti um það verkefni sem Vegagerðinni er falið samkvæmt lögnum, þ.e. skipulag almenningsgangna.

Um 3. gr.

Eftirfarandi breytingar eru lagðar til á 3. gr. laga nr. 73/2001:

- Tekin eru af öll tvímæli um það að „almenningsgangur“ eru „reglubundnir farþegaflutningar“ í skilningi laganna.
- Skilgreining á hugtakinu „sérleyfi“ fellur brott, enda er, með tilkomu reglugerðar 1370/2007, ekki gert ráð fyrir sérleyfum í skilningi laga nr. 72/2001. Engin sérleyfi eru í gildi í dag.
- Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu „biðstöð“. Hugtakið er skilgreint í reglugerð 181/2011/ESB um réttindi farþega og kemur fyrir í ákvæðum V. kafla um réttindi farþega. Því þótti rétt að taka einnig upp skilgreiningu hugtaksins eins og hún er í reglugerðinni.

- Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu „einkaréttur“. Hugtakið er skilgreint í reglugerð 1370/2007/EB og kemur fyrir í ákvæðum þessa frumvarps sem ætlað er að tryggja innleiðingu hennar. Því þótti rétt að taka einnig upp skilgreiningu hugtaksins eins og hún er í reglugerðinni.
- Hugtakið „flutningsaðili“ er skilgreint til að tryggja skýrleika við notkun þess.
- Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu „flutningastjóri“. Hugtakið er skilgreint í reglugerð 1071/2009/EB og kemur fyrir í ákvæðum þessa frumvarps sem ætlað er að tryggja innleiðingu hennar. Því þótti rétt að taka einnig upp skilgreiningu hugtaksins eins og hún er í reglugerðinni.
- Bætt er við skilgreiningu á hugtakinu „miðstöð“. Hugtakið er skilgreint í reglugerð 181/2011/ESB um réttindi farþega og kemur fyrir í ákvæðum V. kafla um réttindi farþega. Því þótti rétt að taka einnig upp skilgreiningu hugtaksins eins og hún er í reglugerðinni.

Um 4. gr.

Ákvæðið er efnislega samhljóða ákvæði í 4. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi að öðru leyti en því að lagt er til að ákvæði 3. og 4. mgr. 4. gr. l. nr. 73/2001 verði ekki að finna í nýjum lögum um farþegaflutninga og farmflutning á landi. Hvergi í evrópulöggjöfinni eru gerðar sértakar kröfur til forsvarsmanna flutningsaðila. Hins vegar er gerð sú krafa að flutningsaðilar tilnefni flutningastjóra og hann uppfylli ákveðin skilyrði til að mega sinna starfi sinna. Fjallað verður um hlutverk flutningastjóra í umfjöllun um 6. gr.

Um 5. gr.

Ákvæði um almenn skilyrði rekstrarleyfis er nú að finna í 5. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Í þessari grein eru lagðar til nokkrar efnisbreytingar en skilyrði um fjárhagslega stöðu og starfshæfni eru óbreytt frá eldri lögum. Hnykkt er á því að leyfishafi hafi góðan orstír annars vegar, sbr. 3. tölul. 1. mgr., og hins vegar að leyfishafi hafi staðfestu hér á landi sem er virk og traust. Skilyrðin eru í samræmi við þau skilyrði sem mælt er fyrir um í reglugerð 1071/2009/EB og gert er ráð fyrir að verði innleidd í heild sinni. Því er í ákvæðinu vísað til þeirrar reglugerðar um nánari skýringar á inntaki hvers skilyrðis fyrir sig.

Ítrekað er í 2. mgr. að leyfishafi verður að fullnægja skilyrðum 1. mgr. á öllum leyfistímanum. Til að bregðast við atvikum sem kunna að koma upp er lagt til í frumvarpinu að lögfest verði sérstök úrræði þar sem Samgöngustofu er heimilt að krefja leyfishafa um tiltekna úrbætur ef hann uppfyllir ekki skilyrði laganna eða að öðrum kosti fella niður leyfi hans tímabundið eða afturkalla það.

Um 6. gr.

Í ákvæði þessu er að finna nýmæli. Kröfuna um að flutningsaðilar tilnefni flutningastjóra er ekki að finna í núgildandi lögum. Ákvæðið á rætur sínar að rekja til 4. gr. reglugerðar 1071/2009/EB þar sem fram kemur bæði krafan um tilnefninu flutningastjóra og hvaða skilyrðum hann þarf að fullnægja. Rétt er að taka fram, m.a. í ljósi þeirra breytinga sem lagðar eru til á núgildandi 4. gr., að ekkert er því til fyrirstöðu að flutningastjóri sé jafnframt fyrirsvarmaður.

Í 2. mgr. er ráðherra veitt heimild til að kveða nánar á um tilnefninu flutningastjóra og hlutverk hans í reglugerð sem og undanþágu frá skyldunni til að tilnefna flutningastjóra. Er þannig gert ráð fyrir innleiðingu reglugerðar 1071/2009/EB.

Um 7. gr.

Í 7. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, er nú með reglum um einkaleyfi kveðið á um takmörkun atvinnufrelsis. Samkvæmt gildandi lögum er annars vegar gert ráð fyrir að Vegagerðin úthluti sérleyfum skv. 6. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, til að sjá almenningi fyrir reglubundnum fólksflutningum með hópþreifðum og hins vegar að Vegagerðin úthluti einkaleyfum skv. 7. gr. sömu laga þar sem sveitarfélögum, byggðasamlögum og landshlutasamtökum sveitarfélaga er veitt einkaleyfi til að skipuleggja og annast reglubundna farþegaflutninga. Þróunin í þessum samgöngum hefur orðið sú að sérleyfishöfum hefur fækkað ár frá ári, ásamt því sem farþegum með sérleyfisbílum hefur fækkað. Núna er fyrirkomulag almenningssamgangna með hópþreifðum með þeim hætti að landshlutasamtök sveitarfélaga hafa smám saman tekið við þessum verkefnum frá áramótunum 2011/2012 og runnu síðustu sérleyfin út í lok september 2012.

Það leiðir af 75. gr. stjórnarskrárinnar að ef takmarka á atvinnufrelsi einstaklinga er nauðsynlegt að um slíkar takmarkanir sé skýrt kveðið á í lögum. Jafnframt verður réttindaskerðingin að stefna að lögmætu markmiði. Í þessu ljósi er lagt til að 7. gr. núgildandi laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á

landi, taki nokkrum breytingum og m.a. verði mælt fyrir um í hvaða tilgangi veiting einkaréttar sé heimil. Jafnframt verður útgáfa einkaréttar takmörkuð við reglubundna farþegaflutninga, þ.e. þegar um er að ræða fastar ferðir á ákveðinni leið eða á ákveðnu svæði samkvæmt fyrir fram birtri áætlun þar sem farþegar eru teknir upp og settir af á leiðinni og ekki þarf að panta þjónustuna sérstaklega með ákveðnum fyrirvara, þ.e. þjónustan er opin öllum samkvæmt ákveðinni tímaáætlun. Af framansögðu leiðir að öðrum þjónustuaðilum væri heimilt að selja hópum, einstaklingum, fyrirtækjum eða öðrum þjónustu á sömu leið en þá þyrfti að vera um fyrir fram ákveðnar ferðir að ræða. Í þessu felst að aðeins mjög afmarkað svið fólksflutninga er háð einkaleyfinu og atvinnufrelsi eða rekstrarforsendur þeirra sem ekki njóta einkaréttarins ættu því ekki að raskast að marki.

Einkaréttur sá sem lagður er til í 14. gr. frumvarpsins er samkvæmt orðalagi frumvarpsins takmarkaður við reglubundna farþegaflutninga til að tryggja þjónustu sem varðar almannahagsmuni. Með almannahagsmunum þarna er átt við hagsmuni sem snerta borgara almennt og stefna að nauðsynlegum og lögmætum tilgangi í hverju tilviki, svo sem ferðir til skóla, verslunar, þjónustu, læknis, ættingja o.s.frv. Hins vegar eru reglubundnar ferðir til útsýnisstaða eða á viðurkennda ferðamannastaði utan þjónustusvæðis reglubundinna farþegaflutninga ekki hluti af almannahagsmunum og því eru slíkar ferðir ekki undirorpnar einkarétti samkvæmt lögum þessum.

Mikilvægt er að samkvæmt frumvarpinu skal einkaréttur aðeins veittur að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Sýna þarf fram á að þjónusta á sviði reglubundinna farþegaflutninga sem til stendur að veita einkarétt á verði ekki rekin á viðskiptagrundvelli þannig að lágmarksþjónusta sé tryggð. Þjónustan sem stefnt er að skal vera nauðsynleg vegna almennrar, efnahagslegrar þýðingar hennar, en með almennri efnahagslegri þýðingu er átt við að þjónustan sé efnahagsleg starfsemi sem skilgreind hefur verið af hálfu hins opinbera sem mikilvæg þjónusta í þágu almennings og sem telja má að verði ekki veitt eða ekki veitt undir sömu skilyrðum ef ekki væri fyrir aðkomu hins opinbera. Þá skal tryggt að samkeppni fái að halda sér á þeim svæðum og leiðum þar sem hún er þegar til staðar. Enn fremur er nauðsynlegt að Vegagerðin hafi látið fara fram kostnaðar- og samkeppnismat þar sem tekið hefur verið tillit til sannanlegrar nauðsynjar á opinberum fjárframlögum á viðkomandi svæði eða leiðum. Við matið þarf að hafa í huga að fjárframlög eða bætur séu ekki ofgreiddar. Þá þarf að meta áhrif einkaréttarins á samkeppni og hvort líkur séu á að fyrirkomulagið hafi skaðleg samkeppnisleg áhrif. Byggjast þessi atriði á meginreglum reglugerðar 1370/2007/EB. Í ljósi þess að um samkeppnistakmarkandi aðgerðir á frjálsum markaði er að ræða þarf tilhögun þessi að uppfylla skilyrði reglugerðar 1370/2007/EB, einkum og sér í lagi um útboð. Í frumvarpinu er því lagt til að helstu meginreglur reglugerðarinnar verði innleiddar með sérstökum kafla í frumvarpinu sem ber heitið „Samningar um opinbera þjónustu“ svo sem nánar verður fjallað um hér á eftir.

Um 8. gr.

Þessi grein er í samræmi 8. gr. núgildandi laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Sjálfstæð þýðing lagaákvæðisins er fyrst og fremst að áréttta það að einkaréttur skv. 7. gr. felur aðeins í sér einkarétt til reglubundinna farþegaflutninga, sbr. 3. gr. frumvarpsins, en ekki annars konar farþegaflutninga.

Um 9. gr.

Ákvæðið er óbreytt frá núgildandi ákvæði 10. gr. laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi.

Um 10. gr.

Í 1. mgr. 10. gr. frumvarpsins er að finna nýmæli en þar er kveðið skýrt á um þá meginreglu að flutningar milli landa séu háðir sérstöku leyfi og, eftir atvikum, ökumannsvottorði. Ákvæðið á allt rætur sínar að rekja til reglugerða 1072/2009/EB og 1073/2009/EB og er ætlað að tryggja lagastoð fyrir innleiðingu þeirra.

2. mgr. ákvæðisins eru í efnislegu samræmi við 11. gr. núgildandi laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Eru heimildir þær sem áður voru í höndum Vegagerðarinnar til að gefa út leyfi til að stunda farþegaflutninga á milli ríkja Evrópska efnahagssvæðisins, aðildarríkja stofnsamnings Fríverslunarsamtaka Evrópu eða innan lands í þeim ríkjum eða milli Íslands og Færeyja, fluttar til Samgöngustofu.

Í 3. mgr. er nýmæli í lögum sem kveður á um skyldu leyfishafa til að afla ökumannsvottorðs í þeim tilvikum þar sem hann hefur ráðið til sín ökumann sem hvorki er ríkisborgar á Evrópska efnahagssvæðinu né hefur þar fasta búsetu.

Í 4. gr. er finna heimild til ráðherra til að setja nánari reglur um Bandalagsleyfi og öikumannsvottorð og verklag, framkvæmd og umsýslu vegna þeirra leyfa.

Rétt er að ítreka að vegna landfræðilegrar legu Íslands hefur ákvæði þetta og þær reglugerðir sem því er ætlað að innleiða afar takmörkuð áhrif hér á landi.

Um 11. gr.

Ákvæðið er samhljóða ákvæði 12. gr. laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi.

Um 12. gr.

Í 12. gr. frumvarpsins er að finna þó nokkrar breytingar frá gjaldtökuákvæðinu í 13. laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Gjaldtökuheimild Samgöngustofu í lögum nr. 73/2001 kveður á um tilteknar fjárhæðir fyrir ákveðin leyfi. Þannig er mælt fyrir um að fyrir almennt rekstrarleyfi skuli árlega greiða kr. 3.000, fyrir sérútbúnað bifreiðar kr. 4.000 o.s.fv. Í ákvæði þessu er hins vegar gert ráð fyrir að Samgöngustofa setji gjaldskrá vegna framkvæmdar laganna. Sú gjaldskrá sé svo staðfest af ráðherra. Þetta fyrirkomulag er í betra samræmi við gjaldtökuheimildir í lögum í dag og veitir eðlilegt svigrúm fyrir stofnunina til að tryggja að gjaldið endurspegli raunverulegan kostnað ríkisins við þjónustuna. Þá er ákvæðið í samræmi við ákvæði 13. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnáskilgöngu Samgöngumála. Í 1. gr. ákvæðisins eru taldir upp þau verkefni Samgöngustofu sem heimilt er að taka gjald fyrir skv. lögnum og í 2. mgr. er tilgreindur þann kostnaður sem ætlað er að standa undir með gjöldunum skv. 1. mgr.

Um 13. gr.

Ákvæðið er nýmæli og byggist á 1. gr. reglugerðar (EB) nr. 1370/2007. Það þykir til skýrleika og til þess fallið að koma í veg fyrir réttaróvissu að innleiða meginreglur þær sem koma fram í reglugerð (EB) nr. 1370/2007 um samninga um opinbera þjónustu, einkum og sér í lagi þar sem samningar þessir geta falið í sér verulegar takmarkanir á frjálsri samkeppni á sviði almenningssamgangna.

Um 14. gr.

Ákvæðið er nýmæli sem lagt er til að lögfest verði vegna innleiðingar reglugerðar 1370/2007/EB er setur tiltekin lágmarksviðmið um innihald samninga um opinbera þjónustu, þ.e. um kostnaðarskiptingu, gildistíma og fleiri efnisatriði, sbr. nánar 4. gr. reglugerðarinnar. Sambærileg ákvæði er að nokkru að finna í 6. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi, varðandi sérleyfi þar sem tiltekið er að nokkru marki hvers efnis slíkir samningar skuli vera, þ.e. um þjónustustig, tíðni ferða, viðkomustaði, gildistíma, uppsögn, greiðslur o.fl.

Líta verður svo á að ákvæði laganna um innihald samninga um opinbera þjónustu séu lágmarksákvæði. Þannig sé ráðherra og Vegagerðinni heimilt að gera ríkari kröfur til innihalds slíkra samninga, sbr. og reglugerðarheimild 2. mgr. 28. gr. frumvarpsins.

Um 15. gr.

Með ákvæðum reglugerðar 1370/2007/EB er gerð krafa um að samningar um opinbera þjónustu skuli að meginstefnu til falla undir kvaðir um útböð, með örfáum undantekningum. Verður að skilja þessar kröfur sem sérstök viðbótarskilyrði við ákvæði laga nr. 84/2007, um opinber innkaup.

Ákvæði þetta er nýmæli sem miðar að því að festa í lög skuldbindingar á grundvelli 5. gr. reglugerðar 1370/2007/EB. Þrátt fyrir að ákvæði reglugerðarinnar verði skilið svo að útböð sé að meginstefnu til skylda þá er heimild til að víkja frá þeirri skyldu þegar opinber aðili tekur sjálfur á eigin áhættu að sér þjónustuna að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Opið er með reglugerðarheimild að innleiða EB-reglugerðina í heild sinni og því óþarfi í lögnum að tilgreina slíka undantekningu í smáatriðum enda slíkum samningum ekki fyrir að fara enn sem komið er á Íslandi. Einnig er heimilt að víkja frá útböðsskyldunni þegar meðaltalsársvirði samnings er metið lægra en 1 milljón evra eða 300.000 km af almennri farþegaflutningsþjónustu. Hækka má þessi lágmark um helming þegar samið er við fyrirtæki sem er með færri en 23 bíla í sinni þjónustu.

Eðli málsins samkvæmt er þarna um tæknilegar reglur að ræða og nauðsynlegt að hafa opna reglugerðarheimild þar sem ráðherra setur nánari reglur um frávik frá útböðsskyldunni.

Um 16. gr.

Í V. kafla frumvarpsins, nánar tiltekið 16.-21. gr., er að finna nýmæli. Í kaflanum er fjallað um réttindi farþega í hópþjónustu og er honum ætlað að tryggja innleiðingu reglugerðar 181/2011/ESB

lagastoð. Í kaflanum er m.a. fjallað um bætur til farþega í hópþifreiðum. Rétt er að taka fram að ákvæði kafans skal aldrei túlka með þeim hætti að þau takmarki þann skaðabótarétt farþega í hópþifreiðum sem þeir kunna að eiga samkvæmt almennum reglum íslensk skaðabótaréttar.

Í 16. gr. er mælt fyrir um að áskilnaður eða fyrirvari sé ógildur sem miðar að því að leysa flutningsaðila í farþegaflutningum undan ábyrgð eða kveður á um frekari ábyrgðartakmarkanir en leiða af lögum og stjórnvaldsfyrirmælum. Af þessu leiðir að farþegar geta aldrei notið lakari réttar en leiðir af ákvæðum frumvarpsins. Ákvæðið á rætur að rekja til 4.-6. gr. reglugerðar 181/2011/ESB.

Um 17. gr.

Ákvæðið á rætur sínar að rekja til 7.-8.gr. reglugerðar 181/2011/ESB og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 18. gr.

Ákvæðið á rætur sínar að rekja til ákvæða III. kafla reglugerðar 181/2011/ESB og er með reglugerðarheimild til ráðherra í 3. mgr. gert ráð fyrir frekari innleiðingu ákvæða þess kafla í íslenskan rétt.

Um 19. gr.

Ákvæðið á rætur sínar að rekja til ákvæða reglugerðar 181/2011/ESB og þarfnast ekki frekari skýringa.

Um 20. gr.

Ákvæðið á rætur sínar að rekja til ákvæða IV. kafla reglugerðar 181/2011/ESB og fjallar um réttindi farþega þegar ferð er aflýst eða henni seinkar. Rétt er að taka fram að svo sem fram kemur í 5. mgr. á ákvæðið einungis við þegar áætluð vegalengd ferðar er 250km eða meira. Þá gildir ákvæðið ekki um farþega með opna farmiða, svo fremi sem brottfarartími sé ekki tilgreindur, að undanskildum farþegum með áskriftar- eða tímabilskort.

Um 21. gr.

Í 26. gr. reglugerðar 181/2011/ESB er að finna nýmæli. Þar er lagt til að kveðið verður á um rétt farþega í hópþifreiðum til að kvarta til Samgöngustofu telji þeir flutningsaðila hafa brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögum þessum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra. Kveðið er á um hvernig Samgöngustofa skuli bregðast við slíkum kvörtunum og heimild hennar til töku ákvörðunar til að skera úr um ágreining. Er ákvörðunin kærnanleg til ráðherra og Samgöngustofu heimilt að framfylgja henni með þeim stjórnisýsluviðurlögum sem leiða af ákvæðum frumvarpsins. Samgöngustofu er einnig heimilt að svipta aðila rekstrarleyfi sem ítrekað gerast brotlegir gagnvart farþegum.

Ákvæðinu er ætlað að tryggja innleiðingu á 28. gr. reglugerðar 181/2011/ESB. Ákvæðið er í samræmi við ákvæði 126. gr. c. loftferðarlaga nr. 60/1998 sem ætlað er að innleiða sambærilegt ákvæði evrópulöggjafarinnar á sviði farþegaflug.

Um 22. gr.

Ákvæðið er í samræmi við gildandi lög um eftirlitshlutverk Samgöngustofu, sbr. lög nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnisýslustofnun samgöngumála.

Um skilgreiningu á heilbrigðum og eðlilegum viðskiptaháttum má t.d. vísa til 19. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002. Markmiðið með slíkum viðmiðum er að stuðla að því að fyrirtæki og einstaklingar starfi í samræmi við eðlilega og heilbrigða viðskiptahætti og venjur og auka þannig traust og trúverðugleika viðskiptavina á starfseminni. Markmið þeirra er einnig að tryggja að rekstur sé heilbrigður og eðlilegur með tilliti til hagsmuna viðskiptavina, eigenda og raunar einnig með almannahagsmuni að leiðarljósi.

Við framkvæmd núgildandi laga hefur komið í ljós að erfitt hefur reynst fyrir þær stofnanir sem farið hafa með eftirlit með flutningsgreininni, áður Vegagerðina og nú Samgöngustofu, að halda uppi eftirliti auk þess sem þau úrræði sem stofnanirnar hafa haft á grundvelli laganna hafa verið af afar skornum skammti. Þannig hefur reynst erfitt að tryggja það að jafnræði sé meðal þeirra sem stunda leyfisskylda flutningsstarfsemi samkvæmt lögum og þannig jöfn samkeppnisskilyrði. Hefur þetta komið fram í samtölum ráðuneytisins við hagsmunaaðila í greininni sem ítrekað hafa óskað eftir því að eftirlitið verði virkt og úrræði eftirlitsstofnananna aukin eða leyfisskyldan að öðrum kosti lögð niður. Vandinn hefur verið staðfestur með samráði við viðkomandi stofnanir og er það því mat ráðuneytisins að til að raunhæft sé að íslenska ríkið uppfylli skyldur sínar samkvæmt reglugerðum 1071/2009/EB, 1071/2009/EB og

1073/2009/EB og til að tryggja jöfn samkeppnis skilyrði í farmflutningagreininni sé nauðsynlegt að auka eftirlitsheimildir Samgöngustofu og úrræði til að bregðast við brotum. Ákvæði þessa kafla, um eftirlit og viðurlög, taka mið af þessu.

Um 23. gr.

Ákvæðið felur ekki í sér miklar breytingar frá ákvæði 1. mgr. 15. gr. laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Með þessu ákvæði er gert ráð fyrir að tilkynningum um brot á ákvæðum laganna skuli beina til Samgöngustofu enda fer hún, ásamt lögreglu, með eftirlit með lögnum. Ekki er gert ráð fyrir því að skylt sé að rannsaka allar tilkynningar um hugsanleg brot heldur verður að meta það í hverju tilviki hver séu rétt viðbrögð við tilkynningu.

Um 24. gr.

Með þessu ákvæði er lagt til að hert sé nokkuð á þeim ákvæðum sem áður mátti finna um upplýsingaskyldu rekstraraðila. Lögð er til afdráttarlaus skylda aðila til að upplýsa Samgöngustofu um hvað eina sem snertir framkvæmd þessara laga. Jafnframt er sérstakt ákvæði í 2. mgr. um þvingunarúrræði ef þessari skyldu er ekki sinnt. Þessu til viðbótar mundu önnur ákvæði laganna um tímabundna niðurfellingu og afturköllun almenns rekstrarleyfis eða jafnvel sviptingu leyfis koma til greina ef ítrekuðum óskum um tilteknar upplýsingar væri ekki sinnt.

Um 25. gr.

Í ákvæði þessu er að finna þau stjórnsluviðurlög sem reglugerðir 1071/2009/EB, 1071/2009/EB og 1073/2009/EB gera ráð fyrir að sé að finna í löggjöf aðildarríkja Evrópska efnahagssvæðisins en þar er mælt fyrir um að aðildarríkin skuli a.m.k. tryggja að viðurlög eins og tímabundin niðurfelling leyfis og afturköllun starfsleyfis séu fyrir hendi. Gert er ráð fyrir í ákvæðinu að áður en úrræðum þeim sem er að finna í ákvæðinu sé beitt skuli almennt veita aðilum tækifæri til að koma fram skýringum eða eftir atvikum bæta úr þeim vanköntum sem Samgöngustofa bendir á. Frestur til úrbóta getur þar verið breytilegur eftir aðstæðum en myndi að jafnaði vera styttri eftir því sem brotið er alvarlegra með tilliti til öryggis farþega og réttarstöðu þeirra. Heimilt er að jafnframt að fella rekstrarleyfi niður tímabundið á meðan úrbætur eiga sér stað telji Samgöngustofa þess þörf. Sinni leyfishafi ekki úrbótum innan hæfilegs frests skal leyfið afturkallað.

Um 26. gr.

Um neyðarúrræði er að ræða sem tekur gildi jafnskjótt og aðila hefur verið birt bréf þess efnis. Að jafnaði mundi gerð krafa um að bréfið væri birt aðila með sannanlegum hætti, t.d. sem ábyrgðarbréf eða með stefnuvotti. Ákvæðinu skal einungis beitt í neyðartilvikum þegar aðili hefur gerst sekur um gróf lögbrot eða verið staðinn að refsiverðri háttsemi sem samræmist ekki skyldum hans. Sé uppi einhver vafi um réttarstöðu aðila eða að hann hugsanlega geti átt sér einhverjar málsbætur mundi þá að jafnaði vægara úrræði beitt. Ákvæðið er til komið vegna skyldu íslenska ríkisins til að gera allar nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að hægt sé að framfylgja ákvæðum laga þessara.

Um 27. gr.

Ákvæðið á rætur sínar að rekja til reglugerðar 1071/2009/EB þar sem gert er ráð fyrir að stjórnvöld geti lýst flutningastjóra óhæfan til að stjórna flutningastarfsemi að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Ákvæðið er íþyngjandi og þótti því nauðsynlegt að mæla fyrir um þetta úrræði stjórnvalda í lögum.

Um 28. gr.

Ákvæði gildandi laga gera ekki ráð fyrir miklu frumkvæðiseftirliti, sbr. ákvæði laga nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Er það eitt af því sem staðið hefur í vegi fyrir að hægt væri að tryggja að ákvæðum laganna væri beitt og þau raunverulega virk. Þessu er nokkuð breytt með í þessu frumvarpi. Þannig er gert ráð fyrir tvenns konar eftirliti, annars vegar er óundirbúið og tilviljanakennt úrtak þar sem bifreiðar eru stöðvaðar og flutningar skoðaðir að frumkvæði lögreglu og hins vegar eftirlits í kjölfar tilkynninga eða vitneskju um brot.

Í 3. mgr. eru tekin af öll tvímæli um það að heimili lögregla ekki áframhaldandi för ökutækis beri rekstraraðili ábyrgð á því að útvega áframhaldandi flutning á áfangastað leiðar. Hafi hann ekki tilskilin leyfi verður hann því að standa straum af þeim kostnaði sem hlýst af því að fá annan aðila til að annast flutninginn.

Um 29. gr.

Ákvæðið er sambærilegt ákvæði 16. gr. laga nr. 73/2001 en þó nokkuð ítarlegra. Viðurlög sem beitt er samkvæmt ákvæðinu skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi.

Um 30. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um 31. gr.

Í reglugerð 1071/2009/EB er gert ráð fyrir að hvert aðildarríki skuli halda rafræna landsskrá yfir flutningafyrirtæki á vegum sem hefur verið veitt leyfi til að starfa sem flutningsðili á vegum af hálfu lögbærs yfirvalds sem aðildarríkið hefur tilnefnt. Gögn, sem geymd eru í skránni, skulu unnin undir eftirliti opinbers yfirvalds sem er tilnefnt í þeim tilgangi. Í þessari skrá skulu vera upplýsingar um heiti fyrirtækis og rekstrarform þess að lögum, heimilisfang starfsstöðvar fyrirtækisins, nöfn flutningastjóra sem teljast uppfylla skilyrði um góðan orðstír og starfshæfni eða, eins og við á, nafn lagalegs fyrirvarsmanns, tegund starfsleyfis, fjölda ökutækja sem það tekur til og, fjölda, flokk og tegund alvarlegra brota sem leitt hafa til sakfellingar eða viðurlaga á undanförunum árum og nafn þess aðila sem er lýstur óhæfur til að stjórna flutningastarfsemi fyrirtækis o.s.fv. Þá er gert ráð fyrir að upplýsingum sé veitt úr þessari skrá til annarra lögbærra yfirvalda innan Evrópska efnahagssvæðisins.

Í ljósi þess að um er að ræða rafræna skrá sem mögulega getur innihaldið viðkvæmar upplýsingar, m.a. um saknæma háttsemi aðila, þótti rétt að mæla fyrir um hana í lögum.

Um 32. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.

Um 33. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.