

**Samgönguráðherra
Kristján Möller
Hafnarhúsinu v/Tryggvagötu
150 Reykjavík**



Reykjavík 13. maí 2009

Efni: Verklag samgönguráðuneytisins við innleiðingu reglugerðar ESB nr. 561/2006 um aksturs- og hvíldartíma atvinnubílstjóra og endurskoðun lagaákvæða í umferðarlögum um sama efni.

Á ótölulegum fjölda funda með fulltrúum samgönguráðuneytis og undirstofnunum þess á síðustu tveimur árum hefur undirrituð fulltrúi flutningasviðs SVP gagnrýnt harðlega einstrengingslega innleiðingu aksturs- og hvíldartímareglna ESB hér á landi og ekki síst smásmugulega framkvæmd eftirlits og refsigleði íslensks ríkisvalds vegna smávægilegra brota á þessum reglum.

Undirrituð hefur nú vel á annað ár setið í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga en meginákvæði þessara reglna um akstur og hvíld atvinnubílstjóra er að finna í þeim lögum.

Undanþágubeiðni sem farið var með til Brussel frá ítrustu ákvæðum reglnanna hefur verið beðið með mikilli óþreyju því fyrr en sú niðurstaða lá fyrir var ekki vitað hvaða grundvöllur væri fyrir innleiðingu nýrra lagaákvæða og nýrrar reglugerðar um þetta efni. Niðurstaða þeirrar beiðni liggur nú fyrir.

Í mars síðastliðinn lá fyrir að Fastanefnd EFTA hefði samþykkt skilyrðislaust allar undanþágubeiðnir Íslands um undanþágur frá ítrustu kröfum þessara reglna.

Fyrir liggur skýrsla íslenskra sérfræðinga (m.a. sérfræðings í svefnrannsóknnum) frá í september 2008 þar sem komist er að þeirri niðurstöðu að aksturs- og hvíldartímareglur geti beinlínis skapað streitu á íslenskum vegum við íslenskar aðstæður og þannig haft öfug áhrif á umferðaröryggi. Niðurstaða sérfræðinganna er eindregið í þá átt að sveigjanleiki í aksturstíma atvinnubílstjóra á íslenskum vegum við íslenskar aðstæður sé til þess fallin að bæta aðstæður þeirra og þannig auka umferðaröryggi. Þessi skýrsla og niðurstaða hennar er sérstaklega tekin fram í skipunarbréfi samgönguráðuneytisins til nefndar um innleiðingu nýrrar reglugerðar frá 24. mars sl.

Í ljósi niðurstöðu Fastanefndar EFTA og með sérfræðingaskýrsluna í höndum hefur fulltrúi SVP gengið út frá því að samgönguráðuneytið myndi tryggja að farið yrði ofan í málið frá grunni og lagaákvæði í umferðarlögum. Íslenska reglugerðin og sektarákvæði vegna brota á þessum reglum yrði aðlagð íslenskum aðstæðum. Með öðrum orðum að þetta umhverfi yrði endurskoðað og innleitt hér á landi með eins lítið íþyngjandi hætti og möglega er hægt að komast af með á grundvelli EES.

Engin viðleitni er þó í þá átt. Fulltrúar samgönguráðuneytisins virðast enn á þeirri skoðun sem fyrr að engin lögfræðileg og því síður efnisleg álitæfni séu uppi um það að íslensk stjórnvöld geti túlkað þessar reglur reglur sér í hag.

Unnið er að því að keyra nýja reglugerð um aksturs- og hvíldartíma í gegn með hraði. Engin tilraun er gerð til að endurskoða málið frá grunni. Reglugerðin og undanþágur sem fengist hafa eru skilgreindar þröngt, þrengra en forsendur gefa tilefni til. Í drögum að nýrri reglugerð sem send var fulltrúa Samtaka atvinnulífsins í gær og látið er í veðri vaka að verði endanleg útgáfa eru undanþágur sem fengust samþykktar ekki fyllilega nýttar og gildissvið reglugerðarinnar víðara en gildissvið reglugerðar ESB.

Þannig er útlit fyrir að íslensk stjórnvöld ætli að gera aksturs- og hvíldartímareglum hærra undir höfði hér á landi en þörf er á þrátt fyrir allt sem á undan er gengið. Ekkert tillit er tekið til niðurstaðna skýrslu sérfræðinganna sem staðfesta að aukinn sveigjanleiki sé af hinu góða á Íslandi, því síður er tekið tillit til þess hvað niðurstaða Fastanefndar EFTA í málinu er afgerandi og að það geti verið álitæfni hvað íslenskum stjórnvöldum er heimilt að gera og hvað ekki.

Verklag samgönguráðuneytisins við innleiðingu reglugerðarinnar gefur tilefni til alvarlegra athugasemda og hafa stjórnendur þeirra samtaka innan Samtaka atvinnulífsins sem hagsmuna hafa að gæta verið vel upplýstir um það og er að vænta frekari eftirfylgni vegna þess.

Nýframlagðar tillögur í nefnd um heildarendurskoðun umferðarlaga er mörkuð sama viðhorfi ráðuneytisins og hér er lýst við innleiðingu reglugerðarinnar. Þar er gert ráð fyrir að atvinnubílstjórar missi ökuleyfi vegna þriðja brots á reglum um aksturs- og hvíldartíma. Þannig er reglugerð ESB um aksturs- og hvíldartíma gert sérlega hátt undir höfði og gefið í skyn að hún sé sérlega mikilvæg á Íslandi frá umferðaröryggissjónarmiði. Hér er dreypt á þessu atriði en sérstakt bréf verður sent þar sem ráðherra verður gerð grein fyrir athugasemdum undirritaðrar við verklag í heildarendurskoðun umferðarlaga enda viðtækara en svo að snúi bara að reglum um aksturs- og hvíldartíma.

Í ljósi ofangreinds er nauðsynlegt að kalla eftir afstöðu samgönguráðherra til þessa máls.

- Er samgönguráðherra sammála því verklagi að keyra í gegn innleiðingu nýrrar reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma á Íslandi með þrengri skilyrðum en þörf er á á grundvelli niðurstöðu Fastanefndar EFTA?
- Er það vilji samgönguráðherra að nýta ekki til fulls þær undanþágur sem fengist hafa?
- Er það vilji samgönguráðherra að íslenska reglugerðin verði birt með texta sem gerir íslenskum atvinnubílstjórum erfiðara um vik að nýta sér þær undanþágur sem til staðar eru í reglugerðinni
- Er það vilji samgönguráðherra að íslenska reglugerðin hafi víðara gildissvið en reglugerð ESB hefur?

Er þess óskað að fá svör samgönguráðherra við þessum spurningum hið allra fyrsta þar sem ekki er útlit fyrir annað en það sé einbeittur vilji samgönguráðuneytisins að keyra reglugerðina í birtingu nú þegar.

Virðingarfyllst,

Signý Sigurðardóttir
Forstjórnarmaður flutningasviðs

Afrit: Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri samgönguráðuneytisins
Karl Alvarsson skrifstofustjóri samgönguráðuneytisins