



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík

kennitala: 550269-1639

sími: 545 8200 bréfasími: 562 1702

postur@sam.stjr.is

www.samgonguraduneyti.is

Samtök atvinnulífsins
Vilhjálmur Egilsson
Borgartúni 35
105 REYKJAVÍK

Reykjavík 24. mars 2009

Tilv.: SAM08040021/619

Efni: Undanþága frá reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.

Vísað er til hjálagðrar ákvörðun fastanefndar EFTA, dags. 12. mars 2009 vegna beiðni íslenskra stjórnvalda um undanþágu frá vissum atriðum varðandi aksturs- og hvíldartíma ökumanna, sem byggjast á reglugerð ESB nr. 561/2006.

Að höfðu samráði við hagsmunaaðila var Eftirlitsstofnun EFTA, ESA, send beiðni þann 11. apríl 2008 um að tiltekna undanþágur frá aksturs- og hvíldartímareglum yrðu teknar til greina við innleiðingu reglugerðarinnar. Lögð var áhersla á það að ekki væri um að ræða að íslenskir atvinnubílstjórar myndu aka umfram þær 90 klukkustundir sem áskilið er í reglugerðinni að sé heildaraksturstími í tveggja vikna lotu. Það þýðir td. að ef bílstjórar nýta sér að aka lengur til að komast á leiðarenda minnkar sá tími sem þeir hafa innan 90 klukkustunda markanna, en þannig er tryggt að heildaraksturstími þeirra sé sá sami og kollega þeirra á Evrópska efnahagssvæðinu.

Eftirfarandi undanþágur á grundvelli 14. gr. reglugerðarinnar, sbr. 6.- 8. gr. voru veittar af hálfu fastanefndar EFTA:

- **Heimild til að framlengja aksturstíma um eina klukkustund á leiðum umfram 400 km. (og 2 klst. tvisvar í viku).**

Rökin fyrir þessar beiðni voru að þessi sveigjanleiki geti gert það mögulegt að bílstjórar geti náð endastöð í einni lotu og þurfi ekki að gista á leiðinni eða stöðva út í vegkanti til að taka lögboðna 45 mínútna hvíld eftir 4 1/2 tíma akstur.

- **Undanþága frá 4 1/2 tíma reglunni vegna aksturs Reykjavík-Freysnes.**

Atvinnubílstjórar hafa lagt mikla áherslu á að reglurnar heimili að komast megi frá Reykjavík í Freysnes við Skaftafell, þó svo að aksturstíminn fari yfir 4 1/2 klst. við ákveðin skilyrði. Þar er að þeirra mati viðunandi hvíldaraðstaða og var fallist á rök þeirra um þetta atriði.

- **Akstur frá norðurlandi til Keflavíkurflugvallar.**

Til að halda kostnaði niðri hefur tíðkast að aka flugfarþegum í millilandaflugi frá Akureyri til Keflavíkurflugvallar til að ná morgunflugi. Þessi akstur fer eðli máls samkvæmt fram að nóttu til en þá eru þjónustustaðir lokaðir og koma því reglur um lögboðna hvíld að litlu haldi. Því var fallist á að ökumaður hópþifreiðar væri undanþeginn því að stoppa 45 mínútur á leiðinni til að taka lögboðna hvíld, og gæti þannig stoppað þifreiðina eftir þörfum á leiðinni.

● **12 daga reglan.**

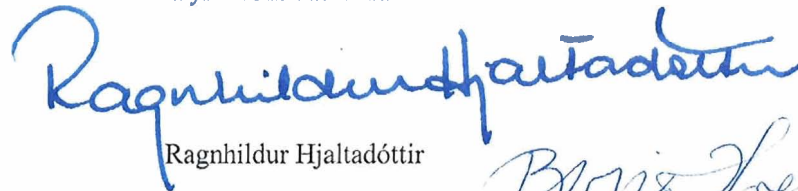
Fallist var á að hin svokallaða "12 daga regla" gildi áfram á Íslandi, en í reglugerð 561/2006/EB er hún styttn í 6 daga. Í nógildandi reglugerð er gert ráð fyrir að bílstjóri í hópferð með ferðamenn megi vinna alls í 12 daga áður en hann tekur lögboðna hvíld, en að mati Samtaka ferðapjónustunnar hefði stytting í 6 daga valdið því að hópferðir fram yfir 6 daga hefðu lagst af á Íslandi. Þess má geta að afnám "12 daga reglunnar" hefur valdið mikilli óánægju í Evrópu og hefur tillaga að breytingu á reglugerðinni til fyrra horfs verið lögð fram á Evrópuþinginu.

Í hjálagðri skýrslu íslenskra sérfræðinga sem ESA fékk til að leggja mat á undanþágurnar er lögð áhersla á þá staðreynd að atvinnubílstjórar í land- og fólksflutningum á Íslandi geti yfirleitt náð ákvörðunarstað á einum degi, ólíkt því sem er á meginlandi Evrópu. Veðurskilyrði og aðrar aðstæður á Íslandi, einkum að vetri til séu þó þannig að ökumenn aki hægar en ella. Að reyna að komast á áfangastað innan þeirra tímamarka sem reglugerðin kveður á um undir þessum kringumstæðum geti skapað streitu hjá bílstjórum sem aftur geti haft áhrif á umferðaröryggi. Því sé mikilvægt að sveigjanleiki sé í aksturstíma þannig að tryggt sé að bílstjórar nái áfangastað. Niðurstaða þeirra var enn fremur að akstur út á landi á Íslandi sé ekki eins einhæfur og yfirleitt á meginlandinu og því sé síður líklegt að syfja sæki á ökumenn í akstri hér á landi. Hægt er að nálgast efni skýrslunnar á heimasíðu ráðuneytisins undir liðnum útgefið efni.

Þar sem niðurstaða er komin í mál þetta er brýnt að hafist verði handa við að endurskoða nógildandi reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna nr. 662/2006. Af því tilefni fer ráðuneytið þess á leit, að Samtök atvinnulífsins tilnefni fulltrúa í starfshóp sem ætlað er að vinna drög að reglugerðinni. Auk fulltrúa Samtaka atvinnulífsins og ráðuneytisins munu eiga sæti í starfshópnum fulltrúi ASÍ, Vegagerðarinnar og Umferðarstofu. Jafnframt skal starfshópurinn hafa samráð við fulltrúa hópa þeirra bílstjóra sem reglurnar beinast að.

Með vísan til jafnréttisáætlunar samgönguráðuneytisins er þess vænst að þér tilnefnið karl og konu til setu í starfshópnum, en ráðuneytið áskilur sér rétt til að velja á milli fulltrúanna um skipan í starfshópinn. Þess er vænst að tilnefningar hafi borist ekki seinna en 30. mars nk.

Fyrir hönd ráðherra



Ragnhildur Hjaltadóttir



Birna Hreiðarsdóttir

Ref. 1090137
12 March 2009
Brussels

**Decision of the Standing Committee of the EFTA States
No. 2/2009/SC
of 12 March 2009
on an application by Iceland concerning exemptions from working time and rest
periods in road transport pursuant to Regulation 561/2006.**

WHEREAS Regulation (EC) No. 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No. 3821/85 and (EC) No. 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No. 3820/85 (hereinafter 'Regulation 561/2006') was integrated into Annex XIII to the EEA Agreement as point 24e by Decision of the EEA Joint Committee No. 154/2006.

WHEREAS Articles 6-8 of Regulation 561/2006 stipulate the driving times, breaks and rest periods for drivers engaged in the carriage of goods and passengers by road.

WHEREAS Article 14(1) of Regulation 561/2006 as adapted by the EEA Agreement by Protocol 1 thereto, states that, provided the objectives set out in Article 1 are not prejudiced, the EEA EFTA States may, after authorisations by the EFTA Surveillance Authority, grant exceptions from the application of Articles 6-8 to transport operations carried out in 'exceptional circumstances'.

WHEREAS pursuant to the Decision of the Standing Committee of the EFTA States No. 4/2008 of 23 June 2008, the EFTA Surveillance Authority shall be assisted by the EFTA Working Group on Transport when the EFTA Surveillance Authority issues authorisations in accordance with Article 14(1) of Regulation 561/2006.

WHEREAS the EFTA Surveillance Authority must in such cases follow the procedures described in Article 4 of Decision of the Standing Committee of the EFTA States No. 3/94.

WHEREAS according to Article 4 of Decision No. 3/94 of the Standing Committee, the EFTA Surveillance Authority shall be assisted by a committee composed of representatives of the EFTA States and chaired by the representative of the EFTA Surveillance Authority.

WHEREAS the representative of the EFTA Surveillance Authority shall submit to the committee a draft of the measures to be taken and the EFTA Surveillance Authority adopt the measures envisaged if they are in accordance with the opinion of the committee.

WHEREAS if the measures envisaged are not in accordance with the opinion of the committee the EFTA Surveillance Authority shall, without delay, submit to the Standing Committee a proposal relating to the measures to be taken.

WHEREAS Iceland, in a letter dated 11 April 2008 to the EFTA Surveillance Authority requested exemptions from the application of Articles 6-8 to transport operations carried out in exceptional circumstances on the basis of Article 14 (1) of Regulation 561/2006.

WHEREAS the EFTA Surveillance Authority submitted a draft measure to the committee established pursuant to Decision of the Standing Committee No. 3/94 by written procedure, rejecting Iceland's request for exemptions from Article 6-8 of Regulation 561/2006.

WHEREAS the committee did not agree with the draft measure submitted by the EFTA Surveillance Authority.

WHEREAS the EFTA Surveillance Authority, in a letter dated 25 February 2009, submitted its proposal to the Standing Committee.

WHEREAS pursuant to Article 4 of Decision of the Standing Committee No. 3/94 the Standing Committee must act within three months or the proposed measures shall be adopted by the EFTA Surveillance Authority.

WHEREAS that period expires on 25 May 2009.

WHEREAS the Standing Committee has carefully studied the scientific documentation submitted by Iceland and obtained by the EFTA Surveillance Authority from "Orion Consulting".

THE STANDING COMMITTEE OF THE EFTA STATES
HAS DECIDED AS FOLLOWS:

Article 1

The draft measure submitted by the EFTA Surveillance Authority in its letter to the Standing Committee dated 25 February 2009, Case No: 64560, Event No: 507573, is rejected.

Article 2

Iceland's request dated April 11, 2008, ref. SAM08040021/619, for exemptions from Articles 6-8 of Regulation (EC) No. 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No. 3821/85 and (EC) No. 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No. 3820/85), referred to at point 24e in Chapter II of Annex XIII to the Agreement of the European Economic Area, is approved.

Done at Brussels, 12 March 2009

For the Standing Committee

The Chairman

.....

The Secretary-General

.....

* * * * *