



Eftirlit, sektir og refsingar eru í framkvæmd með þeim hætti að atvinnubílstjóri sem hvílir sig í hálf tíma á réttum tíma en hvílir sig ekki nægilega lengi, eða í 45 mínútur, er refsað eins og hann hafi ekki hvílt sig neitt. Það er sannarlega eftirsóknarvert að afla raunverulegra upplýsinga um það hvort að klukkustjórnun að hætti „höfuðóvinnar hins vinnandi manns“ eins og hann var kallaður fyrir 100 árum – Frederick Winslow Taylor – sé það sem koma skal, eða hvort þessar reglur séu dæmi um að yfirvöld séu á villigötum.

Undanþágur samþykktar

ESA – Eftirlitsstofnun EFTA hefur samþykkt beiðni samgönguráðuneytisins um undanþágur frá ákvæðum aksturs- og hvildartímareglna ESB. Undanþágurnar gilda tímabundið frá 30. október 2010 til 15. apríl 2011.

Það eru sögulegt að Eftirlitsstofnun EFTA samþykki undanþágur en í fyrri lotu hafnaði ESA öllum undanþágum Íslands frá reglunum. Fastanefnd EFTA samþykkti undanþágubeiðni íslenskra stjórnvalda 13. mars 2009 en samgönguráðuneytið dró það mál til baka þegar ESA hótaði að draga íslensk stjórnvöld fyrir EFTA dómstólinn vegna málsins.

Íslensk stjórnvöld þrengdu undanþágubeiðnina í annarri lotu og báðu um aukinn sveigjanleika í daglegan akstur tíma **vöruflutningabílstjóra með kælivöru** í 11 klst. 4 daga í viku og akstur á leiðunum á milli Reykjavíkur og Freysness annars vegar og Freysness og Egilsstaða hins vegar í 5 klst. fram að hvíld. Þetta eru þær efnislegu undanþágur sem samgönguráðuneytið bað um í endanlegri beiðni sinni og fékk samþykktar. Farið var fram á að undanþágurnar giltu í 5 ár en niðurstaða ESA var eitt ár.

Flutningasvið SVP fagnar því að sérstaða Íslands er viðurkennd í niðurstöðu ESA og væntir breytinga af hálfu íslenskra stjórnvalda á framkvæmd þessara reglna á Íslandi í kjölfarið. Viðbrögð íslenskra stjórnvalda við þessari niðurstöðu eru aðalatriði málsins og skiptir atvinnugreinina öllu máli. Þar liggur ábyrgðin og hefur gert frá upphafi.

Íslensk stjórnvöld ákvarða um alvarleika brota á þessum reglum, framkvæmd eftirlits, sektir og refsingar.

Niðurstaða ESA um að takmarka niðurstöðuna við einn vetur 2010 – 2011 vekur margar spurningar en flutningasviðið treystir því að íslensk stjórnvöld vinni áfram að hagsmunum Íslands í málinu eins og segir í tilkynningu samgönguráðuneytisins og vinni að því að fá varanlegar undanþágur byggðar á viðurkenndri sérstöðu Íslands. Yfirlit yfir sögu málsins, bréf, undanþágubeiðnir og úrskurði er að finna á vef flutningasviðsins <http://www.svth.is/content/blogcategory/33/84/>

Markmið að auka umferðaröryggi og vinnuvernd

Aukinn sveigjanleiki í akstur tíma atvinnubílstjóra á íslenskum vegum þýðir að þeir hafa meiri stjórn á vinnutíma sínum innan dagsins á sama tíma og þeir vinna jafn lengi og evrópskir kollegar þeirra.

Sveigjanleiki er til þess fallinn að minnka streitu atvinnubílstjóra og auka umferðaröryggi innanlands á Íslandi. Það var afdráttarlaus niðurstaða íslenskra sérfræðinga um málið m.a. sérfræðings í svefnrannsóknnum sem einnig er að finna á vef Flutningasviðsins.

Flutningasvið SVP hefur ítrekað bent á að það sé full þörf á að gera raunverulega rannsókn á því hvort að aksturs- og hvildartímareglur atvinnubílstjóra eins og þær eru í framkvæmd á Íslandi séu til þess fallnar að hvíla menn eða hvort þær virki í raun og veru sem streituvaldur. Slík rannsókn er mjög þörf og yrði upplýsandi fyrir Evrópusambandið og hvetur Flutningasviðið til þess að þetta verði rannsakað.



Keðjunarplan við Bólstaðarhlíðarbrekku, ætlað atvinnubílstjórum.



Vigtunarplan á Grindavíkurvegi, ætlað opinberu eftirliti. Aðstöðumunurinn er sláandi.

Umferðarlagafrumvarp liggur fyrir Alþingi



Samgönguráðherra hefur lagt fram á Alþingi frumvarp til nýrra umferðarлага. Má gera ráð fyrir að áætlað sé að samþykkja það á komandi þingi.

Forstöðumaður flutningasviðs var fulltrúi í nefndinni um heildarendurskoðun laganna en skrifaði ekki upp á endanlegar tillögur nefndarinnar. Ástæða þess var fyrst og fremst sú að á lokastigum vinnu nefndarinnar, þann 17. apríl 2009 voru lagðar fram grundvallarbreytingar í þá veru að brot ökumanna ökutækja meira en 3,5 tonn á þyngd skulu sæta stjórnvaldssektum en ekki viðurlögum eins og brot annarra vegfarenda.

Í athugasemdum með frumvarpinu eru rökin þau að með þessu fyrirkomulagi megi vænta þess að þessi mál fái skjótari afgreiðslu. Flutningasvið SVP leggur mikla

áherslu á að þessu atriði verði breytt í meðförum Alþingis og réttaröryggi atvinnubílstjóra á við aðra vegfarendur í íslenski umferð þannig tryggt.

Tillaga íslenskra stjórnvalda að brot íslenskra atvinnubílstjóra á ákvæðum umferðarlaganna skulu sæta stjórnvaldssektum en ekki viðurlögum gerir stjórnvaldinu sem hefur eftirlit með því að bílstjórnarnir fari að ákvæðum laganna vald til að senda út sektir sem viðkomandi er skylt að greiða án þess að eiga möguleika á andmælum. Ef hann vill ekki sæta sektinni þarf hann sjálfur að höfða mál fyrir íslenskum dómstólum til að fá sektinni hnekk. Réttaröryggi þessara manna er með þessari tillögu stórkostlega skert.

Flutningasvið SVP treystir því að Alþingi átti sig á mikilvægi þess að réttaröryggi atvinnubílstjóra á íslenskum vegum þarf að vera tryggt eins og réttaröryggi okkar allra og sjái til þess að tillögunni verði breytt áður en frumvarpið verður að lögum.

Forstöðumaður flutningasviðs hefur ekki tölu yfir öll þau skriflegu minnisblöð sem hún lagði fram í umferðarlaganefnd. Minnisblöðin voru lögð fram vegna þess að ekki var gefið færi á öðru vinnulagi. Skrifleg minnisblöð voru eina mögulega aðferðin til að tryggja að álit hennar kæmi einhvers staðar fram. Minnisblöðin auk nokkura umsagna um frumvarpið sem nú liggur fyrir Alþingi eru aðgengileg á vef flutningasviðsins.

Félagar í Landssambandi vörubifreiðaeigenda eru eindregið hvattir til að kynna sér umferðarlagafrumvarpið og hafa samband við flutningasvið SVP með ábendingar um það sem betur má fara.

Samgönguáætlun

Samgönguáætlun 2009 – 2012 var samþykkt á nýafstöðnu Alþingi. Hún var afgreidd á miklum hraða í gegnum þingið – var lögð fram 20. apríl og samþykkt 15. júní.

Flutningasvið SVP lagði síðasta fréttabréf LV-frétta undir samgönguáætlun og mikilvægi þess að vanda til verka við gerð hennar. Í fréttabréfinu var bent á ýmis atriði sem þarft er að samgönguáætlun taki á s.s. viðvarandi þungatakmörkin á vegum landsins, þá staðreynd að stór hluti íslenska vegakerfisins er enn undir 6 m á breidd og síðast en ekki síst skort á heildstæðri sýn við ákvarðanatöku.

Allt síðasta ár hefur Flutningasviðið lagt megin áherslu á það verkefni að kalla fram breytt verklag við gerð samgönguáætlunar. Samgönguáætlun er langstærsta einstaka hagsmunamál flutningagreininnar og það hvernig hún er unnin og á hvaða forsendum skiptir öllu máli. Langtímaáætlun verður lögð fram í haust og flutningasviðið vildi allt til vinna að ná árangri í þá veru að fjölbreytt sérfræðipækning yrði við borðið við gerð hennar.

Samgöngunefnd tekur undir mikilvægi breytts verklags

Því miður hefur ekki náðst árangur hvað það varðar en þó er ástæða til að gleðjast yfir því að samgöngunefnd tekur undir það álit flutningasviðs að það sé forgangsmál að breyta verklagi samgönguáætlunar. Þannig segir orðrétt í nefndaráliiti: „Nefndin ræddi talsvert um vinnulag við gerð samgönguáætlana og hvernig mætti bæta það. Nefndin er þeirrar skoðunar að nauðsynlegt sé að taka upp ný vinnubrögð við undirbúning og gerð samgönguáætlana sem leiði af sér að samgönguáætlun hverju sinni falli að heildstæðri sóknaráætlun landsins alls og einstakra svæða. Til að ná þessum markmiðum þarf að endurskoða lög um samgönguáætlun.“

Frjálslega farið með „notendagjöld“ fyrir samgöngukerfið

Flutningasvið gagnrýndi mjög í umsögn sinni frjálslega meðferð á hugmyndum um „notendagjöld fyrir samgöngukerfin“ í samgönguáætlun og varaði eindregið við því að Ísland færi offari í þeirri hugmyndafræði. Álögur á samgöngur umfram aðra þætti leiða til minni samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og því ber að vara mjög eindregið við villandi hugtakanotkun um „notendagjöld fyrir samgöngur“.

Hugmyndafræðin er mjög umdeild innan Evrópusambandsins og hagsmunasamtök samgöngugreina í Evrópu sendu Framkvæmdastjórninni skýr skilaboð í desember að nýjar álögur á samgöngur hvaða nafni sem þær nefnist leiði til verri samkeppnisstöðu evrópskra fyrirtækja. „Notendagjöld fyrir samgöngur“ eru nýtt nafn á skattheimtu á samgöngur og þannig er það líka hér á landi.

Engar tillögur hafa verið samþykktar um útfærslu og framkvæmd þessara hugmynda innan ESB enda auðveldara um að tala en í að komast og ástæðulaust að Ísland taki forystu í útfærslu þessara hugmynda.

Veggjöld fyrir dýrar samgönguframkvæmdir eru þekkt fyrirbæri víða um heim og hafa verið viðhöfð lengi til að fjármagna samgönguframkvæmdir sem annars hefðu þurft að biða. Íslendingar hafa reynslu af Hvalfjarðargöngum sem er skýrt dæmi um dýra samgönguframkvæmd sem fjármögnuð var með veggjöldum. Reynslan af þeim hefur sýnt mun meiri notkun en nokkur átti von á fyrirfram.

Flutningasvið SVP styður hugmyndir stjórnvalda um veggjöld fyrir dýr arðsöm samgöngumannvirki til skemmrí tíma en afdráttarlaus forsenda þess stuðnings er kostnaðar- og ábatagreining þar sem forsendur eru þekktar.

Flutningasvið hafnar hugmyndum um „notendagjöld“ almennt fyrir samgöngur en styður uppstokkun á gjaldtöku ríkisins af vegakerfinu. Að margfaldri skattlagningu í



Samgöngur eru kjarni virks markaðar.

formi þungaskatts, olíugjalds og kolefnisgjalds verði hætt en þess í stað tekin upp ný einfaldari og skilvirkari aðferð fyrir notkun vegakerfisins.

Umsagnir flutningasviðsins um samgönguáætlun 2009-2012 og margar greinar um þróun hugmyndafræði um „notendagjöld fyrir samgöngur“ er að finna á vef flutningasviðsins.

Samgöngur og hagsmunir heildarinnar

Samgöngur eru gríðarlega mikilvægt hagsmunamál fyrir landsmenn alla. Samt er það svo að samgöngumál hafa lengst af verið afgreidd af áhugaleysi og sem sérhagsmunamál þingmanna einstakra kjördæma. Þetta er fráleit afstaða sem samgöngumálaflokkurinn líður enn fyrir.

Samgöngur og samkeppnishæfni eru mikið tengd hugtök. Þau landsvæði sem búa við slæmar samgöngur eru verr samkeppnisfær en þau sem búa við greiðar samgöngur. Sama á við um samgöngur á milli þjóða. „Logistics“ er beinlínis notað sem mælikvarði á samkeppnishæfni þjóða.

Á þetta er vert að minna nú þegar langtíma samgönguáætlun verður tekin til umræðu. Það er fyrir löngu síðan kominn tími til að Íslendingar horfi heildstætt á samgöngukerfið og taki ákvarðanir út frá heildstæðri sýn á samgöngukerfið í stað þeirrar tilviljanakenndu ákvarðanatöku sérhagsmuna sem viðhöfð hefur verið í þessum málaflokki.

Heildstæð sýn þar sem ákvarðanir eru teknar gagnast öllum. Ákvarðanatöku um dýrar framkvæmdir án þess að skýrar aðgengilegar forsendur séu fyrirbyggjandi geta farið illa með heildina.

Atvinnulíf og flutninganet eru nátengd. Öflugt atvinnulíf verður ekki byggt upp án greiðra flutningaleiða. Að taka ákvarðanir um dýrar samgönguframkvæmdir og röðun þeirra er ekkert smámál.

Hagsmunir heildarinnar þurfa að komast að og vera í forgrunni í þessum málaflokki. Það er forgangsmál sem væri eftirsóknarvert að allir gætu sameinast um.



Flutningasvið tók þátt í fundi Leiðar ehf. og Atvinnuþróunarfélags Eyjafjarðar um mögulega styttingu Hríngvegarsins í Húnaveri á haustmánuðum og í mars var flutningasvið þátttakandi í fundi sem Háskólinn á Akureyri og Rannsóknar- og þróunarmiðstöð sama skóla héldu á Akureyri um samgöngumál.

Áhersla fundarins á Akureyri var að fjalla vítt um samgöngur og var sérstaklega gleðilegt að þar voru samankomnir sérfræðingar af víðu sviði samgagna frá Reykjavík og Akureyri. Íslendingar þurfa að komast upp úr kjördæmahugsun í samgöngumálum og horfa til þeirra sem málaflokks sem snertir okkur öll og varðar okkur öll miklu enda er það augljóslega þannig þegar grann er skoðað.



Lög um rekstrarleyfi í vöruflutningum

Landssamband vörubifreiðaeigenda samþykkti á aðalfundi sínum í desember 2007 að óska eftir því að lög um rekstrarleyfi yrðu ógilt þar sem framkvæmd laganna og eftirlit með þeim hafi reynst ófullnægjandi og sendu þeir samgönguráðuneytinu erindi þar sem þessa var óskað.

Í fréttabréfi 2008 var sagt frá því að fyrir dyrum stæði endurskoðun á lögum um rekstrarleyfi, samfara endurskoðun á svokölluðum „road-pakka“ Evrópusambandsins.

Endurskoðun var slegið á frest þar sem reglugerðirnar tóku miklum breytingum í meðförum Evrópusambandsins. Þær hafa nú verið samþykktar og unnið er að endurskoðun á lögum um rekstrarleyfi í fólks- og vöruflutningum á grundvelli þeirra. Samgönguráðuneytið hefur sýnt fullan vilja til þess að hafa hagsmunaaðila með í ráðum við túlkun reglugerðanna og framsetningu hér á landi og flutningasvið væntir mikils af góðu samstarfi í þeirri vinnu.

Landflutningaráð í endurskoðun



Myndin var tekin þegar ímyndarátaki flutningasviðs SVP var ýtt úr vör vorið 2007 en þá hafði Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri samgönguráðuneytisins nýverið tilkynnt um stofnun samstarfsráðs vegna landflutningamála.

Flutningasvið SVP fagnaði því mjög þegar tilkynnt var um stofnun samstarfsráðs flutningamála – Landflutningaráð – á vormánuðum 2007. Reynslan hefur þó kennt að formleg ráð af því tagi leysa ekki allan vanda.

Samráð stjórnisýslu og hagsmunaaðila er sem fyrr nauðsynlegt og ekki hægt að leggja of mikla áherslu á þann þátt en það verður að passa upp á að slíkt samráð sé ekki alfarið á forsendum og undir stjórn framkvæmdavaldsins.

Innleiðing og framkvæmd ESB regluverks inn í íslenskan rétt er vandasamt og miklir hagsmunir í því að hafa hagsmunaaðila með þekkingu á sinni starfsemi við borðið þegar ákvarðanir eru teknar um túlkun og hvernig beri að innleiða viðkomandi regluverk inn í íslenskan rétt. Verulega hefur skort á að leitað hafi verið eftir þekkingu hagsmunaaðila við innleiðingu og túlkun ESB regluverks í málaflokknum „transport“ síðustu ár og hefur það verklag valdið atvinnugreininni miklum vandræðum og regluverkið oft reynst mun meira íþyngjandi en tilefni hefur verið til vegna þessa skilningsleysis íslenskra stjórnvalda og stjórnisýslu.

Hér þarf að verða breyting á og vísbendingar eru um að aukinn skilningur sé á því innan samgönguráðuneytisins.