



Samgönguráðherra hr. Kristján L. Möller
Samgönguráðuneytinu
Hafnarhúsi v/Tryggvagötu
150 Reykjavík

Reykjavík 19. desember 2007

**Sameiginleg beiðni Samtaka atvinnulífsins, aðildarfélaga þess, Starfsgreina-
sambands Íslands og Alþýðusambands Íslands um undanþágur frá reglugerð EB nr.
561/2006/EB um aksturs- og hvíldartíma ökumanna.**

Samtök atvinnulífsins (SA) ásamt þremur aðildarfélögum þess, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum verslunar- og þjónustu og Samtökum iðnaðarins, hafa undanfarið átt í viðræðum við Starfsgreinasamband Íslands og Alþýðusamband Íslands um undanþágur frá Evrópureglugerð nr. 561/2006/EB um aksturs- og hvíldartíma ökumanna (hér eftir nefnd „reglugerðin”).

14. gr. reglugerðarinnar gerir ráð fyrir að hægt sé að sækja um undanþágur frá ákvæðum reglugerðarinnar og er það sameiginleg ósk þeirra sem að bréfi þessu standa að samgönguráðuneyti og utanríkisráðuneyti beiti sér fyrir því að um slíkar undanþágur sé sótt af hálfu Íslands.

Skilyrði undanþágu – öryggissjónarmið

Samkvæmt 14. gr. reglugerðar nr. 561/2006/EB er hverju aðildarríki heimilt, að fengnu leyfi framkvæmdastjórnarinnar (ESA, Eftirlitsstofnunar EFTA í tilviki Íslands), að veita flutningastarfsemi undanþágur frá beitingu 6.- 9. gr., í undantekningartilvikum, að því tilskildu að það hafi ekki áhrif á markmiðin sem sett eru fram í 1. gr. Eru flutningar skilgreindir í 4. gr. reglugerðarinnar sem allur akstur ökutækja til farþega- eða vöruflutninga, með eða án farms, sem fer fram að hluta til eða að öllu leyti á vegum sem eru opinir almennri umferð.

Það er mat undirritaðra að nauðsynlegt sé að taka mið af séríslenskum aðstæðum við innleiðingu reglugerðarinnar og að markmiðum reglugerðarinnar um aukið

umferðaröryggi sé betur náð fram með þeim hætti. Það skal ítrekað að ekki er gerð tillaga um að raska ákvæðum reglugerðarinnar um hvíldartíma ökumanna. Undanþágubeiðnir þær sem hér er farið fram á eru þess eðlis að ekki er farið fram úr ákvæðum reglugerðarinnar um heildaraksturstíma á tveimur samliggjandi vikum. Því er ekki verið að gera kröfu um að íslenskir atvinnubílstjórar vinni lengur en atvinnubílstjórar á meginlandi Evrópu, heldur einungis að þeir búi við sveigjanleika til að taka mið af þeim aðstæðum sem þeir starfa við.

Vöruflutningar við íslenskar aðstæður

Ísland er strjálbýl eyja, um 103.000 ferkílómetrar að stærð. Þéttleiki byggðar að meðaltali 2,95 íbúar á hvern ferkílómetra, enda íbúafjöldi um 300.000 manns. Flutningssamgöngur eru frábrugðnar því sem gerist víða í Evrópu en í landinu eru engar lestarsamgöngur eða skipgengar vatnaleiðir og því ekki aðrar flutningaleiðir í boði fyrir vörur en eftir vegakerfi landsins. Ekki eru til staðar lestarsamgöngur né neðanjarðarlestir fyrir almenning eins og víðast í meginlandi Evrópu. Í samanburði við vegalengdir á meginlandi Evrópu eru vegalengdir tiltölulega stuttar, lengsta akstursleið sem gera má ráð fyrir að ekin sé á einum degi er rúmlega 700 kílómetrar. Ísland á ekki, eðli málsins samkvæmt, landamæri að nokkru öðru ríki.

Vegakerfi landsins er einnig frábrugðið því sem gerist á meginlandi Evrópu. Ekki er um hraðbrautir að ræða, þjóðvegur nr. 1, sem er hringvegur umhverfis landið og helsta akstursleið og um leið flutningaleið vara um landið er ekki malbikaður að fullu, vegir mjóir, allt niður í 5 metrar á breidd og sumstaðar í slæmu ástandi.

Aðstæður bílstjóra til hvíldar eru frábrugðnar því sem gerist á meginlandi Evrópu. Ekki hafa verið settir upp áningarstaðir fyrir bílstjóra við þjóðveginn. Bílstjórar hafa því ekki aðgang að áningarstöðum/útskotum með hvíldaraðstöðu, kaffi- og salernisaðstöðu. Aðstæður ökumanna til hvíldar byggja því mikið til á opnum almenningsstöðum og bílstjórar stoppa og hvílast við verslanir, sjoppur og á fleiri stöðum ætluðum almenningi þar sem ekki er sérstaklega gert ráð fyrir stórum flutningabifreiðum. Víða um landið er mjög langt á milli ofangreindra áningarstaða og fáir þeirra eru opnir að nóttu til eða seint að kvöldi. Víða getur skapast hættu séu flutningabifreiðar stöðvaðar við þjóðveginn til að taka út lögboðna hvíld.

Aksturs- og hvíldartímareglur ökumanna á Íslandi verða að taka mið af þessum íslensku aðstæðum. Æskilegast er að bílstjórar stöðvi og hvíli sig þar sem aðstæður bjóða upp á slíkt. Að haga vinnu- og hvíldartíma eftir nákvæmum tímamælingum við þær aðstæður sem hér hefur verið lýst er fremur til þess fallið að skapa hættu í umferðinni en draga úr henni.

Lengstu vegalengdir sem flutningabílar aka daglega eru m.a. eftirfarandi leiðir:

Reykjavík - Akureyri - 389 km

Reykjavík - Egilstaðir - 654 km

Reykjavík - Höfn í Hornafirði - 458 km

Reykjavík – Ísafjörður - 456 km
Reykjavík – Neskaupstaður - 715 km

Undir venjulegum kringumstæðum er hægt að aka flestar þessara leiða innan núverandi marka daglegs aksturstíma 6. – 9. gr., en lítið má út af bregða s.s. að vetrarlagi í hálfu eða ófærð vegna veðurs.

Undirritaðir aðilar óska eftir að íslensk stjórnvöld sækji um eftirfarandi undanþágur frá reglugerðinni:

1. Daglegur aksturstími ökumanna á leiðum út um land þar sem akstursleið fer yfir 400 kílómetra, geti varað í 10 klukkustundir og verði þannig undanþeginn 1. tl. 6. gr. reglugerðarinnar. Heimilt verði að lengja hann í allt að 11 klukkustundir, en ekki oftar en tvisvar í viku. Heildaraksturstími ökumanna á leiðum út um land á tveimur samfelldum vikum verði ekki meiri en 90 klukkustundir.

Með því að lengja um eina klukkustund heimilan daglegan aksturstíma ökumanna á þessum lengri leiðum er tryggt að hægt verði að komast á helstu áfangastaði flutningabifreiða úti á landi jafnt að sumri sem vetri til. Á sama tíma er heildaraksturstími ökumanna á tveimur samfelldum vikum ekki lengdur og því tryggt að í heild nái ökumenn á Íslandi sömu hvíld og ökumenn á meginlandi Evrópu. Sveigjanleiki í aksturstíma ökumanna á lengri leiðum út um land er mun líklegri til að stuðla að umferðaröryggi og vinnuvernd í starfsumhverfi atvinnubílstjóra á Íslandi.

2. Lagt er til að almennur aksturstími fram að vinnuhvíld verði 5 klukkustundir á akstursleiðinni milli Reykjavíkur og Freysness á Austurlandi.

Í 7. gr. reglugerðarinnar er kveðið á um að almennur aksturstími fram að vinnuhvíld sé 4½ tími. Með vísan til þeirra sérstöku aðstæðna sem raktar hafa verið hér að framan, s.s. skort á áningarstöðum á akstursleiðum er óskað er eftir að bílstjórar í ferðum á milli Austurlands og Reykjavíkur hafi heimild til að ná heppilegum áningarstað í Freysnesi áður en hvíld er tekin, en ella þarf bílstjóri að stöðva bílinn á Breiðamerkursandi, sem er sandauðn fjarri mannabyggðum án áningarstaðar þar sem hvorki er aðgangur að matar-, kaffi- né salernisaðstöðu.

3. Akstur ökumanns í farþegaflutningum, öðrum en reglubundum farþegaflutningum verði undanþeginn ákvæðum 6. tl. 8. gr. reglugerðarinnar um vikulegan hvíldartíma þannig að hægt verði að fresta frídegi fram til loka 12 dags í vinnulotu.

Samkvæmt 11. gr. nógildandi reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma ökumanna nr. 662/2006 er í dag heimilt að fresta vikulegum frídegi allt fram til loka 12 dags.

Vegna sömu landfræðilegu ástæða og hafa verið raktar hér að ofan er ferðamannþjónusta á Íslandi í ólíkri aðstöðu og ferðamannþjónusta á meginlandi Evrópu. Ferðamannatíminn á Íslandi afmarkast af mánuðunum, júní, júlí og ágúst.

Meginþorri þeirra ferðamanna leggja leið sína til landsins á þeim árstíma. Fyrirhuguð breyting myndi koma sérstaklega illa við ferðþjónustu á Íslandi og þá fyrst og fremst ferðir á hálendi Íslands. Allnokkur fyrirtæki bjóða upp á ferðir með ferðamenn upp á hálendi Íslands, en óbyggðir landsins er eitt helsta sem erlendir ferðamenn vilja skoða. Til að komast á hálendið þarf að ferðast eftir mjög erfiðum malarvegum sem eingöngu eru færir breyttum eða sérútbúnum bifreiðum. Vegna ástands þessara hálendisvega er ekki hægt að keyra á þeim nema með því að gæta fyllstu varúðar og þá um leið á lágmarkshraða. Á hálendinu er að finna nokkra skála eða neyðarskýli en þar er þó sjaldnast að finna nokkra þjónustu fyrir bílstjóra eða ferðamenn sem ekki kaupa um leið gistingu. Mjög fáir skálar eru mannaðir starfsfólki. Ef skipta ætti um bílstjóra í miðri ferð þyrfti sérstakan bíl til að komast með bílstjóran upp á hálendið og einungis með því að komast á staðinn væri viðkomandi bílstjóri langt kominn með daglegan leyfilegan aksturstíma skv. reglugerðinni. Ekki eru aðstæður heldur á þann hátt að forsvaranlegt sé að láta bílstjóra hvílast eða bíða eftir akstri í þeim skálum sem dæmigerðir eru fyrir hálendi Íslands. Þá er vert að hafa í huga að í flestum þessum ferðum eru daglegar akstursleiðir mjög stuttar fyrir utan fyrsta og síðasta dag ferðanna. Hins vegar eru aðstæður með þeim hætti að ökumaður getur ekki ráðstafað tíma sínum að vild á milli aksturs heldur verður ökumaður að bíða eftir hópnum, oft á afviknum stöðum. Slíkur biðtími telst því ekki til hvíldartíma skv. skilgreiningu reglugerðarinnar, þrátt fyrir að ökumaður geti þó oft lagt sig í bifreiðinni eða hvílt sig í raun. Ef heimild þessi fellur brott mun það leiða til þess að hópferðir ferðamanna út á land á sumrin munu stytta í 6 daga ferðir því skipta þyrfti um ökumann á 7 degi ferðarinnar.

4. Lagt er til að akstur hópþjónustu milli landsbyggðarinnar og flugvallarins í Keflavík að nóttu til verði undanþeginn 7. gr. reglugerðarinnar, þannig að aksturstími fram að vinnuhvöld í slíkum tilvikum verði 6 klukkustundir í stað 4½ eins og reglugerðin gerir ráð fyrir.

Í fjölda ára hefur næturakstur frá landsbyggðinni t.a.m. Akureyri á alþjóðaflugvöllinn í Keflavík tíðkast. Ekki er til að dreifa opnum áningar- eða hvíldarstöðum með kaffi- eða salernisaðstöðu á þessari leið að nóttu til. Mun slíkur akstur leggjast af ef farþegar þurfa að bíða í 45 mínútur á bílastæði á miðri leið þar sem ekki er neina þjónusta að fá. Í þessu sambandi er vert að nefna að flugvöllurinn í Keflavík er eini flugvöllur landsins með reglubundin áætlunarflug og að langflestar flugvélanna fara frá Keflavík snemma að morgni vegna millilendinga véla á Íslandi á milli Bandaríkjanna og Evrópu.

Undanþágubeiðnir þessar eru lagðar fram í því trausti að samgönguráðuneytið og utanríkisráðuneytið muni vinna að framgangi málsins og óska eftir undanþágum þessum íslensku atvinnulífi til hagsbóta, hjá ESA, Eftirlitsstofnun EFTA.

Virðingarfyllst,

F.h Samtaka atvinnulífsins


Guðrún Björk Bjarnadóttir

F.h. Alþýðusambands Íslands


Halldór Grönvold

F.h. Starfsgreinasambands Íslands


Már Guðnason

Samrit sent á:

Utanríkisráðuneytið
B.t. Grétars Más Sigurðssonar, ráðuneytisstjóra
Rauðarárstíg 25
150 Reykjavík