

RÍKJARÁÐSTEFNA UM  
AÐILD ÍSLANDS AÐ EVRÓPUSAMBANDINU

**SAMNINGSAFSTAÐA ÍSLANDS**

14. kafli

**Flutningastarfsemi**

### **Samantekt um samningsafstöðu**

1. Ákvæði 14. kafla um flutningastarfsemi falla undir EES-samninginn. Ísland innleiðir og beitir regluverki sem varðar Evrópska efnahagssvæðið og fellur undir þennan kafla með samfelldum hætti.
2. Ísland fellst á regluverkið sem varðar 14. kafla um flutningastarfsemi eins og það stóð 1. febrúar 2012. Við aðild mun Ísland hafa lokið við innleiðingu á öllu regluverki, fram til þess dags, sem ekki hefur verið innleitt, að teknu tilliti til niðurstöðu samningaviðræðna í þessum kafla.
3. Ísland hefur þann löggjafar- og stofnanaramma sem nauðsynlegur er til að halda áfram að innleiða regluverkið í þessum kafla.
4. Af hálfu Íslands er óskað eftir sérstöku fyrirkomulagi samkvæmt þessum kafla.

### **EES-samningurinn**

Ísland hefur verið aðili að samningnum um Evrópska efnahagssvæðið (EES) frá því að hann öðlaðist gildi 1994. Ísland hefur því tekið þátt í innri markaðinum í 18 ár og hefur innleitt alla viðeigandi löggjöf Evrópusambandsins með tilliti til fjórþætta frelsisins, sem og á öðrum mikilvægum sviðum á borð við rannsóknir og þróun, menntun, félagsmálafélag, umhverfismál, neytendavernd, ferðaþjónusta og menningarmál. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) fylgist reglulega með stöðu Íslands gagnvart EES-samningnum og birtir tvisvar á ári upplýsingar um frammistöðu Íslands á innri markaðinum (e. internal market scoreboard).

Í þeim köflum sem EES tekur til hefur Ísland byggt upp löggjafar- og stofnanaramma sinn til samræmis við og til innleiðingar á viðkomandi löggjöf ESB. EES-samningurinn tekur til 14. kafla um flutningastarfsemi.

### **Laga- og stofnanarammi**

Laga- og stofnanarammi á Íslandi er til staðar til áframhaldandi innleiðingar á regluverkinu í þessum kafla en talsverður hluti þess hefur þegar verið tekinn upp í EES-samninginn, nánar tiltekið í XIII. viðauka hans.

## Stefna í flutningamálum

Hnattræn staða Íslands, stærð þess, náttúra, veðurskilyrði og fámenni gera flutningastarfsemi að mjög mikilvægu stefnumáli fyrir Ísland. Ísland er stórt land miðað við fólksfjölda, landfræðilegar aðstæður eru krefjandi og er jafnan löng vegalengd á milli byggða. Strjálbýli er mikið, eða 3,1 íbúi á ferkílómetra, og landið er fjalllent. Veðráttan er óblíð og eru veðurbrigði tíð. Því getur það bæði verið mikil áskorun og kostnaðarsamt að búa til og viðhalda góðu grunnvirkjakerfi.

Þar eð Ísland er eyríki sem liggur í Norður-Atlantshafi er það mjög háð flutningum í lofti og á sjó hvað varðar ferðaþjónustu, viðskipti og umferðartengingu við nágrannalöndin. Landfræðileg staðsetning Íslands gerir það einnig að tilvalinni miðstöð fyrir farþegaflug á milli Evrópu og Norður-Ameríku en það hafa íslenskir flugrekendur fært sér í nyt. Flugidnaðurinn er mjög mikilvægur atvinnuvegur fyrir Ísland. Árið 2009 gaf idnaðurinn af sér 5,6% af vergum landsverðmætum innlendra atvinnugreina. Hann er því einn af efnahagslegum grunnstöðum Íslands.

Íslenskt hagkerfi er mjög háð utanríkisviðskiptum og nema vöruviðskipti við útlönd um 30% af vergri landsframleiðslu (innflutningur 29% og útflutningur 36% árið 2010). Fyrir eyju sem liggur fjarri helstu mörkuðum er vel skipulagður sjóflutningageiri nauðsynlegur fyrir öflug vöruviðskipti. Árið 2009 fluttu skip 99,35% allra innfluttra vara í tonnum til Íslands og fluttu skip einnig 98,3% alls útflutnings í tonnum frá Íslandi.

Stefna Íslands í flutningamálum er byggð á langtíma samgönguáætlun. Á fjögurra ára fresti leggur innanríkisráðherra fram á Alþingi tillögur að samgönguáætlun í samræmi við lög nr. 33/2008. Innan samgönguáætlunar skal setja fram samþætta stefnu fyrir allar tegundir flutninga á næstu tólf árum með fjárhagsáætlun sem sýnir bæði tekjur og útgjöld. Tillögu að samgönguáætlun skal fylgja skammtímaverkefnaáætlun, sem er ítarleg áætlun og sýnir hvernig samgönguáætlunin verður framkvæmd á næstu fjórum árum. Skammtímaverkefnaáætlunin skal endurskoðuð á tveggja ára fresti.

### Tillaga að samgönguáætlun 2011–2022

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2011–2022 var lögð fram á Alþingi í desember 2011 og með henni tillaga um skammtímaverkefnaáætlun fyrir 2011–2014. Umræða um báðar tillögurnar hófst á Alþingi á fyrstu mánuðum ársins 2012.

Með samgönguáætlun 2011–2022 eru mikilvæg skref stigin í átt að skilvirkara og kostnaðarhagkvæmara flutningakerfi sem er bæði öruggara og hefur minni áhrif á umhverfið. Í áætluninni eru ýmsar tilvísanir í löggjöf og ráðstafanir ESB. Í stefnunni í flutningamálum er mun skarpari áhersla á mikilvægi almenningsgangna en áður. Ríkisstjórn Íslands hefur innleitt koltvísýringstengdan innkaupaskatt á bifreiðar og bifreiðagjöld, og einnig koltvísýringsskatt á jarðefnaeldsneyti sem hvetur til kaupa og notkun á sparneytnum farartækjum og farartækjum sem nota endurnýjanlega orku. Umferðaröryggisáætlun 2011–2022 fylgir með samgönguáætlunum og endurspeglar að nokkru leyti umferðaröryggisáætlun ESB fyrir 2010–2020. Stefnt er að því að rannsókn á áhrifum innleiðingar á núllsýn í umferðaröryggismálum verði gerð á næstu tveimur árum og félagshagfræðileg greining verður notuð til að meta og forgangsraða stærri samgöngu- og framtaksverkefnum.

## Opinberar stofnanir

Innanríkisráðuneytið, sem hefur 75 starfsmenn, og stofnanir þess bera mesta ábyrgð á mótun og framkvæmd samgönguáætlunar á Íslandi.

Fjórar undirstofnanir ráðuneytisins á sviði samgöngumála hafa um 450 starfsmenn. Þeirra á meðal eru:

- Flugmálastjórn Íslands (ICAA) annast stjórnslu vegna almenningsflugs á Íslandi og vinnur að auknu flugöryggi. Flugmálastjórn sér um opinbera stefnumótun og hefur eftirlit með framkvæmd laga og reglna á sviði flugmála og flugrekstrar. Ísland er aðili að Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og Alþjóðaflugmálastofnuninni (ICAO) og fer Flugmálastjórn með verkefni þeim tengd fyrir Íslands hönd. Hjá Flugmálastjórn starfa 40 manns.
- Siglingastofnun Íslands ber ábyrgð á stjórnun siglinga-, hafna- og vitamála á Íslandi. Hjá stofnuninni starfa 60 manns.
- Vegagerðin ber ábyrgð á eftirliti, viðhaldi, þjónustu og lagningu þjóðvega á Íslandi og hefur 300 starfsmenn.
- Umferðarstofa hefur umsjón með stjórnun umferðarmála, þ.m.t. umferðarreglum, ökutækjum, ökutækjaskráningu, ökuþrófum og ökuskólum, menntun í umferðaröryggi, skráningu umferðaróhappa, o.s.frv. Hjá Umferðarstofu starfa 50 manns.

Önnur opinber fyrirtæki eru:

- ISAVIA rekur og stjórnar nær öllum flugvöllum á Íslandi með nokkrum undantekningum. ISAVIA sinnir einnig flugleiðsöguþjónustu innanlands og innan þess flugstjórnarsvæðis sem Ísland hefur tekið að sér að sinna, þ. á m. yfir hluta af Grænlandi skv. samningi við Danmörku. Hjá ISAVIA starfa 700 starfsmenn. Fyrirtækið ISAVIA er opinbert hlutafélag.

## Vegasamgöngur

### *Veggjöld*

- Tilskipun 1999/62/EB um álagningu gjalda á þungaflutningabifreiðar fyrir notkun á tilteknum grunnvirkjum, með áorðnum breytingum samkvæmt tilskipun 2006/38/EB, var tekin upp með vegalögum nr. 80/2007.

Bifreiðagjald sem byggir á losun koltvísýrings er lagt á öll ökutæki tvisvar á ári og er lágmarksþrep skattsins í samræmi við þau þrep sem tilgreind eru í I. viðauka tilskipunarinnar. Kílómetragjald er einnig lagt á öll ökutæki sem eru yfir 10 tonn að þyngd og er það gert í samræmi við II. viðauka tilskipunarinnar. Skattheimta er á ábyrgð Tollstjóraembættisins og

Ríkisskattstjóraembættisins. Skattarnir eru tekjulind Vegagerðarinnar til vegagerðar og viðhalds vegakerfisins.

- Reglugerð (EBE) nr. 1108/70 um að koma á bókhaldsyfirliti yfir útgjöld vegna samgöngumannvirkja til flutninga á járnbrautum, vegum og skipgengum vatnaleiðum er tekin upp með reglugerð nr. 440/2008 um sama efni.

#### *Markaðsaðgangur fyrir vörur og farþega og verðlagning*

- Reglugerð (EB) nr. 792/94 (reglur um vöruflutninga „fyrir eigin reikning“), reglugerð (EBE) nr. 684/92 (samræmdar reglur um farþegaflutninga milli landa með hópþifreiðum) með áorðnum breytingum, og reglugerð (EB) nr. 2121/98 eru teknar upp með lögum nr. 73/2001, um fólksflutninga og farmflutninga á landi.
- Ákvarðanir 2002/917/EB og 2010/308/EB (óreglubundnir alþjóðlegir farþegaflutningar með hópþifreiðum) eru ekki hluti af EES-samningnum og hafa því ekki verið teknar upp á Íslandi. Tilskipanirnar verða innleiddar við aðild.
- Reglugerð (EBE) nr. 4058/89 (um ákvörðun flutningsgjalda í vöruflutningum á vegum milli aðildarríkja) er tekin upp með lögum nr. 33/1995.
- Reglugerð (EBE) nr. 3912/92 um eftirlit innan Bandalagsins á sviði flutninga á vegum og skipgengum vatnaleiðum með samgöngutækjum sem eru skráð eða tekin í notkun í þriðja landi, og reglugerð (EBE) nr. 3916/90 um ráðstafanir sem gera þarf komi til neyðarástands á markaðinum fyrir vöruflutninga á vegum, varða ekki EES og hafa því ekki verið lögleiddar á Íslandi. Reglugerðirnar verða innleiddar við aðild.
- Tilskipun 96/26/EB um aðgang að flutningsmarkaðinum er tekin upp með lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi og reglugerð nr. 100/2006 um efnisflutninga á vegum.
- Reglugerð (EB) nr. 1071/2009 (farmflutningar á vegum), reglugerð (EB) nr. 1072/2009 (um aðgang að alþjóðlega vegaflutningsmarkaðinum) og reglugerð (EB) nr. 1073/2009 (þjónusta hópþifreiða) hafa ekki enn verið teknar upp í EES-samninginn. Vegapakkinn verður lögleiddur eftir að hann hefur verið tekinn upp í EES-samninginn, sem má búast við þegar tekin hefur verið ákvörðun um beiðni Íslands um aðlögun varðandi 29. gr. reglugerðar (EB) nr. 1073/2009 um beitingu tólf daga reglunnar í innanlandsflutningum á Íslandi (sjá beiðni á bls. 18).

#### *Félagslegar aðstæður*

Reglugerð (EB) nr. 561/2006 um samræmingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum, og tilskipun 2006/22/EB um lágmarksskilyrði fyrir framkvæmd félagsmálalöggjafar er varðar flutningastarfsemi á vegum, með áorðnum breytingum (tilskipanir 2009/4/EB og 2009/5/EB), eru teknar upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr.

605/2010. Ísland mun nota samræmt skýrslueyðublað sem krafist er með tilskipun 2006/22/EB frá og með 2013.

- Í júní 2010 veitti Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) Íslandi tímabundna undanþágu frá 6. og 7. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 með tilliti til flutnings á matvælum sem eru viðkvæm fyrir skemmdum. Undanþágurnar frá þessum greinum bæta við hámarks óslitinn aksturstíma frá fjórum og hálfri klukkustund til fimm klukkustunda þegar í hlut á flutningur á matvælum sem eru viðkvæm fyrir skemmdum. Af hálfu Íslands verður óskað eftir varanlegri undanþágu í þessum greinum í tengslum við aðildarviðræðurnar (sjá beiðni á bls. 19).
- Tilskipun 2002/15/EB um skipulag á vinnutíma farstarfsmanna sem sjá um flutninga á vegum, þ.m.t. sjálfstætt starfandi starfsmanna, er tekin upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 690/2006, eins og henni var breytt með reglugerð nr. 564/2009.
- Reglugerð (EBE) nr. 3821/85 (ökuritar) er innleidd með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 605/2010 (um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, notkun ökurita og eftirlit), reglugerð nr. 1150/2011 um breytingu á reglugerð nr. 605/2010 og reglugerð nr. 572/1995 (prófun á ökuritum). Reglugerð (EB) nr. 1266/2009 (um breytingu á reglugerð (EB) nr. 3821/85) er tekin upp með reglugerð nr. 1150/2011. Vegagerðin hefur umsjón með framfylgd reglna um aksturs- og hvíldartíma en Umferðarstofa hefur eftirlit með faggildingu verkstæða. Lögreglan rannsakar brotaskýrslur. Ísland tekur þegar þátt í gagnkvæmu upplýsinganeti (TACHOnet) aðildarríkjana.

### *Tækni- og öryggisskiyrði*

Umferðarstofa heimilar, hefur eftirlit með og vaktar skoðunarstöðvar í einkaeigu, sem framkvæma reglubundnar skoðanir á vélknúnum ökutækjum. Á Íslandi eru starfræktar 52 prófunarbrautir og 40 skoðunarmiðstöðvar. Lögreglan, í samvinnu við Umferðarstofu og Vegagerðina, framkvæmir af handahófi tæknilegt eftirlit á vegum.

- Tilskipun 2009/40/EB (prófun á aksturshæfni) og tilskipun 2000/30/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt 2003/26/EB) um tæknilegt eftirlit á vegum með aksturshæfni atvinnuökutækja eru teknar upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 8/2009 (ökutækjaskoðun).
- Tilskipanir 2010/48/EB og 2010/47/EB, um aðlögun tilskipana 2009/40/EB og 2000/30/EB að tækniframförum, verða innleiddar fyrir júní 2012.
- Tilskipun 92/6/EBE, tilskipun 2002/85/EB (uppsetning og notkun hraðatak-mörkunarbúnaðar) og tilskipun 2007/38/EB um ísetningu spegla sem endurbótahluta í þungaflutningabifreiðar eru teknar upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og með reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja.
- Tilskipun 91/671/EBE, með áorðnum breytingum samkvæmt tilskipun 2003/20/EB (um skyldubundna notkun öryggisbelta og aðhaldsbúnaðar fyrir börn í ökutækjum) er tekin upp

með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 348/2007 um notkun öryggis- og verndarbúnaðar í ökutækjum.

- Tilskipun 1999/37/EB og með áorðnum breytingum, tilskipanir 2003/127/EB og 2006/103/EB (skráningarskjöl ökutækja) eru teknar upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 751/2003 (ökutækjaskráning).
- Reglugerð (EB) nr. 2411/98 (auðkennisnúmer) hefur ekki verið tekin upp á Íslandi þar sem ekki er krafist af hálfu Íslands að ökutæki sem skráð eru í öðrum aðildarríkjum EES sýni auðkennisnúmer á Íslandi.
- Tilskipun 2006/126/EB um ökuskírteini (endurútgefin), eins og henni var breytt með tilskipun 2009/113/EB og tilskipun 2003/59/EB (um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna), er tekin upp á Íslandi með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 830/2011 um ökuskírteini. Reglugerðin mælir fyrir um að ákvæði um skylduboðin námskeið um lágmarksþjálfun fyrir ákveðna ökumenn sem taka þátt í vöru- eða fólksflutningum á vegum, eins og sett er fram í tilskipun 2003/59/EB, verði beitt frá og með 10. september 2013. Flokkar ökuskírteina eru í samræmi við tilskipunina.

Umferðarstofa stjórnar samþykkt á og eftirliti með námsmiðstöðvum fyrir grunnþjálfun og reglubundna þjálfun og einnig fyrir skipulagi og eftirliti með ökuþrófum. Frá 2017 verða allir ökumenn í langkeyrslu og farþegaflutningum að standast reglubundin þjálfunarnámskeið í því skyni að viðhalda vottorði sínu um menntun og hæfi (CPC) Á Íslandi eru sex varanlega mannaðar og sjö tímabundið mannaðar prófunarstöðvar, og 14 eftirlitsmenn sem hafa umsjón með ökuþrófum.

- Tilskipun 2004/54/EB (um öryggiskröfur fyrir jarðgöng) er tekin upp með vegalögunum nr. 80/2007 og reglugerð nr. 992/2007 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng.
- Tilskipun 2008/96/EB (um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja) er tekin upp með reglugerð nr. 866/2011.

Tilskipun 96/53/EB (um þyngdir og stærðarmál ökutækja) er tekin upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 155/2007. Á Íslandi er 4. mgr. 4. gr. beitt, en samkvæmt henni er aðildarríkjum heimilt að víkja frá stærðarmálunum sem mælt er fyrir um í tilskipuninni við vöruflutninga innanlands, samkvæmt ramma EES-samningsins um samsetta hámarkslengd dráttarþreifreiðar og festivagns. Þar eð Ísland er eyja og hefur því enga millilandaflutninga á vegum fullnægir hún áfram skilyrðum undanþágunnar sem mælt er fyrir um í 4. mgr. 4. gr. tilskipunarinnar. Ísland mun áfram beita ákvæðinu við aðild.

#### *Flutningur á hættulegum farmi*

Ísland gerðist aðili að Evrópusamningnum um millilandaflutninga á hættulegum farmi á vegum (ADR) í febrúar 2011.

- Tilskipanir 2008/68/EB (um flutning á hættulegum farmi á landi og skipgengum vatnaleiðum) og 95/50/EB (um samræmt eftirlit) eru teknar upp með umferðarlögunum nr. 50/1987 og reglugerð nr. 1077/2010. Íslensk löggjöf gildir aðeins um flutninga á vegum þar sem Ísland hefur hvorki flutninga með járnbrautum né eftir skipgengum vatnaleiðum. Verið er að uppfæra gátlista til að samræma fyllilega við I. viðauka tilskipunar 95/50/EB.
- Tilskipun 1999/36/EB (um færanlegan þrýstibúnað) er tekin upp með reglugerð nr. 762/2001 (reglugerðin er byggð á lögum nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum). Tilskipun 2010/35/EB, sem felldi úr gildi tilskipun 99/36/EB frá og með 1. júlí 2011, verður innleidd 2012.

### **Járnbrautarflutningar**

Regluverk ESB um járnbrautir hefur verið tekið upp í samninginn um Evrópska efnahagssvæðið. Þar sem Ísland hefur á hinn bóginn engar járnbrautir vegna mikils strjálbýlis, eða 3,1 íbúa á hvern ferkílómetra, hefur Ísland ekki tekið upp regluverk ESB um járnbrautir inn í lagaramma sinn. Ísland sér ekki fram á að vandamál skapist við að innleiða viðkomandi regluverk um járnbrautarflutninga, svo sem nauðsynleg lagaákvæði um samgönguyfirvald, til að setja reglur um þennan geira og gefa út leyfi skyldi þörf krefja, við aðild. Ísland mun innleiða og beita því sem eftir stendur af regluverki um járnbrautarflutninga ef og þegar járnbrautargeira og viðkomandi grunnvirki verður komið á fót einhvern tíma í framtíðinni.

### **Flutningar á skipgengum vatnaleiðum**

Regluverk ESB á sviði skipgengra vatnaleiða hefur verið tekið upp í EES-samninginn en Ísland hefur ekki tekið það upp þar sem hvorki fara fram farþega- né vöruflutningar á skipgengum vatnaleiðum á Íslandi. Ísland sér þó ekki fram á að vandamál skapist við að innleiða regluverk ESB á þessu sviði ef og þegar flutningageira á skipgengum vatnaleiðum verður komið á fót einhvern tíma í framtíðinni.

Siglingastofnun stjórnar skráningu og eftirliti (skoðunum) á bátum og öllum skipum sem eru sex metrar eða lengri. Siglingastofnun, undir eftirliti innanríkisráðuneytisins, myndi bera ábyrgð á að framfylgja viðkomandi löggjöf og skilyrðum á þessu sviði.

### **Samsettir flutningar; hrein og orkunýtin ökutæki; ITS**

- Tilskipun 92/106/EBE um setningu sameiginlegra reglna fyrir tilteknar tegundir samsettra vöruflutninga milli aðildarríkja er innleidd með lögum nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Engar ráðstafanir eða kerfi ríkisaðstoðar eru í framkvæmd á sviði samsettra flutninga í skilningi 1. gr. tilskipunarinnar.
- Tilskipun 2009/33/EB um hreinar og orkunýtnar flutningabifreiðar og ákvörðun 2010/40/EB um ramma fyrir útbreiðslu skynvæddra flutningakerfa (ITS) á sviði flutninga á vegum og um tengingu þeirra við aðra flutningsmáta verða innleiddar 2012.

- Tilskipun 2004/52/EB (um rekstrarsamhæfi rafræns vegatollskerfis) og tilskipun 2009/750/EB (skilgreining á evrópskri rafrænni vegatollaþjónustu) varða EES en hafa ekki enn verið teknar upp í EES-samninginn. Ekki er búist við því af hálfu Íslands að vandkvæði verði við innleiðingu reglurnar fyrir aðild.

#### *Almenn atriði sem áhrif hafa á hvers konar flutninga*

- Reglugerð (EB) nr. 261/2004 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður er tekin upp með reglugerð nr. 574/2005.
- Reglugerð (EB) nr. 1107/2006 um réttindi fatlaðs og hreyfihamlaðs fólks sem ferðast með flugi er tekin upp með reglugerð nr. 475/2008.
- Reglugerð (EB) nr. 2027/97, með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 889/2002 um bótaábyrgð flugfélaga vegna slysa, er tekin upp með 10. kafla laga nr. 60/1998 um loftferðir.
- Reglugerð (EB) nr. 392/2009 um bótaábyrgð flutningsaðila vegna slysa við farþegaflutninga á sjó verður innleidd haustið 2012.
- Reglugerð (EB) nr. 181/2011 um réttindi farþega sem ferðast með hópferðabifreiðum, sem öðlast gildi 1. mars 2013, hefur ekki verið tekin upp í EES-samninginn. Samráð með almenningi mun eiga sér stað á fyrri helmingi 2012. Með fyrirvara um niðurstöður viðuræðufundanna mun Ísland innleiða reglugerðina 2013.
- Reglugerð (EB) nr. 1177/2010 um réttindi farþega sem ferðast á sjóleiðum eða á skipgengum vatnaleiðum verður innleidd á Íslandi um leið og hún öðlast gildi í desember 2013.

#### *Almennar ráðstafanir*

- Reglugerð (EB) nr. 1370/2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum er tekin upp með reglugerð nr. 128/2011 sem er byggð á vegalögum nr. 80/2007.
- Tilskipun 2000/84/EB um ákvæði um sumartíma hefur ekki verið tekin upp á Íslandi. Sumartími hefur ekki þýðingu á Íslandi vegna landfræðilegrar staðsetningar þess og mun af hálfu Íslands verða óskað eftir aðlögun að tilskipun þessari (sjá beiðni um samningaviðræður á bls. 21).

### **Flutningar á sjó**

#### *Markaðsaðgangur*



Farm- og farþegaflutningar með skipum á milli Íslands og annarra landa er frjáls og opin öllum, þ.m.t. sjóflutningar á milli hafna á Íslandi. Siglingastofnun ber ábyrgð á stjórnun íslensku skipaskrárinnar og felur hún m.a. í sér skráningu skipa og viðhald skrárinnar.

- Reglugerð (EBE) nr. 4055/86 (um frjálsa þjónustustarfsemi), reglugerð (EBE) nr. 3577/92 (gestaflutningar á sjó), reglugerð (EB) nr. 789/2004 (um tilfærslu flutninga- og farþegaskipa frá einni skipaskrá til annarrar), og reglugerð (EB) nr. 4058/86 (aðgerðir til að tryggja rétt til að keppa um farmflutninga í úthafssiglingum) eru teknar upp með opinberum auglýsingum nr. 572/1993, nr. 563/1998 og nr. 442/1994 um gildistöku ákvæða samkvæmt EES-samningnum varðandi flutninga á sjó.

#### *Alþjóðasamskipti og alþjóðasamningar*

- Reglugerð (EBE) nr. 4057/86 um óréttmæta verðlagningu í flutningum á sjó og ákvörðun 77/587/EBE eru teknar upp með opinberri auglýsingu nr. 572/1993.
- Ákvörðun 92/143/EBE um þráðlaust leiðsögukerfi fyrir Evrópu og reglugerð (EBE) nr. 2158/93 varðandi framkvæmd breytinga á alþjóðasamningi um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS) frá 1974, og alþjóðasamningi um varnir gegn mengun frá skipum (ICPPS) frá 1973, eru teknar upp með auglýsingu nr. 442/1994.
- Ákvörðun 2002/971/EB (HNS-samningurinn), ákvörðun 2004/246/EB, eins og breytt með ákvörðun 2004/664/EB (IOPC-samningnum), og reglugerð (EB) nr. 1490/2007 (Samningur um siðareglur fyrir samsiglingakerfi) hafa ekki verið teknar upp á Íslandi. Framangreint regluverk verður innleitt fyrir aðild.

#### *Tækni- og öryggiskilyrði*

Ísland hefur fullgilt flesta samninga og gerninga sem Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur samþykkt og er í samræmi við kröfur Alþjóðavinnuárástafnunarinnar (ILO).

- Tilskipun 2009/15/EB, ákvarðanir 2009/491/EB og 2009/78/EB um viðurkenndar stofnanir eru teknar upp með lögum nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, og með reglugerð nr. 142/2004 um viðurkenningu flokkunarfélaga og um reglur og staðla fyrir stofnanir sem sjá um skipaefitirlit og -skoðun. Reglugerð (EB) nr. 391/2009 (endurútgefin) hefur ekki verið tekin upp í EES-samninginn en verður innleidd 2012.
- Tilskipun 2009/21/EB (eftirlitskröfur fánaríkis) verður innleidd 2012.
- Tilskipun 2009/16/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt 428/2010/ESB, 801/2010/ESB og 802/2010/ESB) um hafnarrikiseftirlit, og tilskipun 96/40/EBE (kennivottorð) eru teknar upp með lögum nr. 47/2003 um eftirlit með skipum og reglugerð nr. 816/2011 (hafnarrikiseftirlit).

Ísland hefur verið aðili að Parísarsamkomulaginu um hafnarríkiseftirlit frá júlí 2000. Siglingastofnun er ábyrgðaryfirvald fyrir athafnir sem tengjast hafnarríki og fánaríki og starfa þrír starfsmenn hennar við að framkvæma eftirlit.

- Tilskipun 2002/59/EB (eftirlit með skipaferðum eða VTM) með áorðnum breytingum samkvæmt 2002/84/EB er tekin upp með lögum nr. 414/2003 og reglugerð nr. 672/2006 um skipaumferðarþjónustu. Breytingatilskipanir 2009/17/EB, 2009/18/EB og 2011/15/EB við VTM-tilskipunina hafa ekki verið teknar upp í EES-samninginn. Breytingarnar verða innleiddar 2012.

Íslenska SafeSeaNet-kerfið hefur staðist allar prófanir á starfshæfni af hálfu Siglingaöryggisstofnunar Evrópu (EMSA) og er að fullu starfhæft. Ísland rekur eina VTS-stöð og 31 móðurstöð skjálfirka auðkenniskerfisins (AIS) fyrir sjóferðaefitirlit. Auðkennis- og fjarvöktunarkerfi skipa (LRIT) hefur verið innleitt til eftirlits á djúpsævi. Til viðbótar sæta öll íslensk fiskiskip eftirliti VTS-stöðvarinnar til fiskveiðieftirlits og í öryggisskyni. Kerfi þetta hefur lagt sitt af mörkum til merkjanlegrar fækkunar dauðaslysa á sjó; straumhvörf urðu 2008 og aftur 2011 þegar engin dauðsföll á sjó voru tilkynnt.

VTS-stöðin var stofnsett 2004 og ber Siglingastofnun ábyrgð á henni. Siglingastofnun hefur gert þjónustusamning við Neyðarlínuna (112), Landhelgisgæsluna og Slysavarnarfélagið Landsbjörgu (ICE-SAR). Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um ástand veðurs og sjávar eykur einnig öryggi sáfarenda og leggur sitt af mörkum til skilvirkari fiskveiða. Kerfið er grundvallað á bæði rauntímamælingum og spám.

- Reglugerð (EB) nr. 336/2006 (breytt með reglugerð (EB) nr. 540/2008) um alþjóðlegan kóða um öryggisstjórnun skipa er tekin upp með lögum nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, og reglugerð nr. 337/2009.
- Tilskipun 79/115/EBE (leiðsögumenn) er tekin upp með auglýsingu nr. 569/1993 um gildistöku ákvæða um leiðsögu úthafsleiðsögumanna samkvæmt EES-samningnum.
- Tilskipun 2010/65/EB (um niðurfellingu tilskipunar 2002/6/EB) um formsatriði við skýrslugjöf hefur ekki verið tekin upp í EES-samninginn. Ísland hefur tekið upp tilskipun 2002/6/EB með reglugerð nr. 869/2004 um formsatriði við skýrslugjöf að því er varðar skip sem koma í og/eða láta úr höfn frá aðildarríkjum EES. Unnið er að nýrri reglugerð í samræmi við tilskipun 2010/65/EB og verður hún samþykkt 2012.
- Tilskipun 96/98/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt 98/85/EB, 2001/53/EB, 2002/75/EB, 2008/67/EB, 2009/26/EB, 596/2009/EB og 2010/68/EB) um búnað um borð í skipum er tekin upp með lögum nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, og reglugerð nr. 589/2004.
- Tilskipun 1999/35/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt 2002/84, 2009/18 og 2003/25) um kerfi lögboðinna skoðana til að stuðla að öruggum rekstri ekjuferja og háhraðafarþegafara í áætlunarferðum er tekin upp með lögum nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, og reglugerð nr. 595/2004.

- Tilskipun 97/70/EB um öryggi fiskiskipa (með áorðnum breytingum samkvæmt 1999/19/EB, 2002/35/EB og 2002/84/EB) er innleidd með lögum nr. 47/2003 um eftirlit með skipum og reglugerð nr. 122/2004. Ísland beitir strangari öryggiskröfum fyrir fiskiskip sem veiða í landhelgi Íslands vegna sértækra veðurskilyrða. Ísland mun áfram beita þessum ráðstöfunum í samræmi við 4. gr. og III. viðauka tilskipunarinnar.
- Reglugerð (EB) nr. 41/2002 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 2099/2002, 1726/2003, 2172/2004, 457/2007 og 1163/2009) um olúflutningaskip er innleidd með lögum nr. 47/2003 um eftirlit með skipum og reglugerð nr. 1110/2008 um gerð olúflutningaskipa.
- Tilskipun 2001/96/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt 2002/84/EB) um losun búlkaskipa er tekin upp með lögum nr. 47/2003, um eftirlit skipa, og reglugerð nr. 204/2004.
- Tilskipun 2009/20/EB um tryggingu skipaeigenda gegn sjóréttarkröfum varðar EES og er verið að undirbúa frumvarp fyrir innleiðingu hennar 2012.
- Reglugerð (EB) nr. 2099/2002 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 415/2004 og 93/2007) um nefnd um öryggi á höfunum og varnir gegn mengun frá skipum (COSS) er tekin upp með lögum nr. 47/2003, um eftirlit með skipum, og reglugerð nr. 652/2009 sem kom COSS á fót.
- Reglugerð (EB) nr. 1406/2002 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 1644/2003, 724/2004 og 2038/2006) um stofnun Siglingaöryggisstofnunar Evrópu er tekin upp í lögum nr. 6/1996 um Siglingastofnun Íslands og reglugerð nr. 1138/2007.

#### *Umhverfisskilyrði*

- Tilskipun 2000/59/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt tilskipunum ESB 2002/84/EB og 2007/71/EB) um úrgang skipa er tekin upp með lögum nr. 33/2004, um varnir gegn mengun hafs og stranda, og reglugerð nr. 792/2004 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð nr. 463/2011) um móttöku úrgangs frá skipum.
- Reglugerð (EB) nr. 782/2003 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 536/2008) um lífræn tinsambönd er tekin upp með lögum nr. 33/2004 og reglugerð nr. 824/2005 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð nr. 827/2010) um stjórnun hættulegra gróðurhindrandi kerfa á skipum.
- Tilskipun 2005/35/EB um mengun sem á upptök sín um borð í skipum hefur ekki verið tekin upp en verið er að undirbúa lögjöf til að taka upp tilskipunina 2012. Tilskipun 2009/123/EB um breytingu á tilskipun 2005/35/EB, hefur ekki enn verið tekin upp í EES-samninginn. Ísland stefnir að því að innleiða breytingartilskipunina 2013.

#### *Siglingavernd*

Siglingavernd á Íslandi er í samræmi við alþjóðasamning um öryggi mannlífa á hafinu (SOLAS), alþjóðlega ISPS-kóðann um vernd skipa og hafnaraðstöðu og reglugerðir og tilskipanir framkvæmdastjórnar ESB um siglingavernd. Siglingastofnun ber ábyrgð á framkvæmd siglingaverndarmála en í reynd framfylgja Siglingastofnun, Tollstjóraembættið, Ríkislögreglustjóri og Landhelgisgæslan lögum og reglugerðum um siglingavernd. Heildar áhættuþátturinn að því er varðar siglingavernd, þ.m.t. hryðjuverk, er talinn lágur.

- Reglugerð (EB) nr. 725/2004 (með áorðnum breytingum samkvæmt ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar 2009/83/EB) um að efla vernd skipa og hafnaraðstöðu, tilskipun 2006/65/EB, reglugerð (EB) nr. 324/2008 og tilmæli framkvæmdastjórnarinnar 2010/159/ESB eru teknar upp með lögum nr. 50/2004 um siglingavernd, sbr. breytingar í lögum nr. 18/2007, reglugerð nr. 474/2007, um vernd skipa og hafnaraðstöðu, og reglugerð nr. 265/2008 um framkvæmd siglingarverndar.

### *Félagslegir þættir*

Ísland hefur fullgilt sáttmálann um þjálfun og skírteini sjómanna (STCW) og er á hvíta listanum hjá Alþjóðasiglingamálastofnuninni (IMO). Siglingastofnun gefur út atvinnuréttindaskírteini fyrir farmenn og ber einnig ábyrgð á því tryggja að menntun í sjómanskólum uppfylli kröfur alþjóðlegra samninga sem Ísland á aðild að.

- Tilskipun 2008/106/EB (um breytingu á 2005/45/EB) um lágmarksþjálfun sjómanna, ákvarðanir 2010/361/ESB (Ísrael), 2010/363/ESB (Alsír), 2010/705/ESB (Georgía) og 2010/704/ESB (Srí Lanka) eru teknar upp með lögum nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, og með reglugerð nr. 599/2001 um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum.
- Tilskipun 1999/63/EB er tekin upp með lögum nr. 76/2001 um áhafnir íslenskra farþegaskipa og flutningaskipa, og með reglugerð nr. 680/2004 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð 1019/2006).
- Tilskipun 2009/13/EB, um framkvæmd samningsins sem Samtök skipaeigenda í Evrópubandalaginu (ECSA) og Samband félaga flutningaverkamanna í Evrópu (ETF) gerðu með samþykkt um vinnuskilyrði farmanna og breytingu á tilskipun 1999/63/EB, verður innleidd 2012.

### **Flutningar í lofti**

#### *Samevrópskt loftrými I (SES-I)*

- Reglugerðir (EB) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004 um samevrópskt loftrými I (SES-I) eru teknar upp með reglugerð nr. 870/2007 um flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu. Allar framkvæmdarreglugerðir sem byggja á fyrrgreindum fjórum reglugerðum hafa verið teknar upp með mismunandi hætti. Af hálfu Íslands er

óskað eftir að viðhalda aðlögun að 14. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004 um gjaldtökukerfi (sjá beiðni um samningaviðræður á bls. 22).

- Reglugerð (EB) nr. 2096/2005 um grunnkröfur vegna veitingar flugleiðsöguþjónustu, reglugerð (EB) nr. 668/2008 um breytingu á II. til V. viðauka við 2096/2005 og reglugerð (EB) nr. 482/2008 um kerfi til að tryggja öryggi hugbúnaðar eru teknar upp með reglugerð nr. 631/2008 um starfsleyfi flugleiðsöguþjónustu.
- Reglugerð (EB) nr. 1315/2007 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2096/2005 (öryggiseftirlit með rekstrarstjórnun flugumferðar) er tekin upp með breytingu á reglugerð nr. 354/2009 um eftirlit með flugleiðsöguþjónustu og rekstrarstjórnun flugumferðar.
- Reglugerð (EB) nr. 730/2006 um skipun loftrýmis í flokk og aðgang flugs samkvæmt sjónflugsreglum yfir fluglagi 195 er tekin upp með reglugerð nr. 600/2008 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 2150/2005 um sameiginlegar reglur um sveigjanlega notkun loftrýmis er tekin upp með reglugerð nr. 1045/2007 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 262/2009 um kröfur um samræmda úthlutun og notkun á spurnarkóðum kögunarsvarratsjár (Mode S) fyrir samevrópska loftrýmið er tekin upp með reglugerð nr. 693/2010 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 1265/2007 um rásabreidd talrása milli loftfara og stöðva á jörðu niðri í samevrópska loftrýminu er tekin upp með reglugerð nr. 1085/2008 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 633/2007 mælir fyrir um kröfur vegna beitingar samskiptareglna skeytasendinga vegna flugs sem eru notaðar við tilkynningu, samræmingu og yfirlærslu upplýsinga um flug milli flugstjórnardeilda er tekin upp með reglugerð nr. 108/2009 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 1033/2006 er varðar verklagsreglur um flugáætlanir á undirbúningsstigi flugs innan samevrópska loftrýmisins er tekin upp með reglugerð nr. 602/2008 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 1032/2006 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 30/2009) mælir fyrir um kröfur um sjálfvirk kerfi til að skiptast á fluggögnum að því er varðar tilkynningu, samræmingu og yfirlærslu upplýsinga um flug milli flugstjórnardeilda er tekin upp með reglugerð nr. 601/2008 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 29/2009 mælir fyrir um kröfur um gagnatengingaþjónustu fyrir samevrópska loftrýmið er tekin upp með breytingu á reglugerð nr. 610/2008.
- Reglugerð (EB) nr. 1794/2006 um sameiginlegt gjaldtökukerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu er tekin upp með reglugerð nr. 1020/2008 með sama titli.

### *Samevrópskt loftrými II (SES-II)*

- Reglugerð (EB) nr. 1070/2009 (um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004) um samevrópskt loftrými II hefur ekki verið tekin upp á Íslandi. Íslenska loftrýmið er að fullu innan Norður-Atlantshafssvæðis (NAT) Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) og mun verða óskað eftir af hálfu Íslands að þegar kemur að innleiðingu SES-II regluverksins verði heimilað að taka tilhlýðilegt tillit til frábrugðins rekstrarumhverfis á NAT-svæðinu (sjá beiðni um samningaviðræður á bls. 23).
- Reglugerð (EB) nr. 219/2007 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1361/2008) um stofnun sameiginlegs fyrirtækis til að þróa nýja kynslóð evrópsks kerfis fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar (SESAR) verður innleidd fyrir aðild.
- Reglugerð (EB) nr. 80/2009 um starfsreglur fyrir notkun tölvufarskráningarkerfa og um að fella úr gildi reglugerð ráðsins (EBE) nr. 2299/89 verður innleidd 2013.
- Reglugerð (EB) nr. 785/2004 um kröfur um váttryggingar fyrir flugrekendur og umráðendur loftfara er tekin upp með reglugerð nr. 78/2006 um skylduváttryggingar vegna loftferða.
- Reglugerð (ESB) nr. 285/2010 um lágmarkskröfur um váttryggingar var tekin upp með breytingu á 108. gr. laga nr. 60/1998, um loftferðir, sem öðlaðist gildi í júlí 2010.

### *Markaðsrekstur*

Reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í ESB er tekin upp með reglugerð nr. 48/2012 um sameiginlegar reglur um flugrekstur og flugþjónustu innan EES. Af Íslands hálfu verður óskað eftir aðlögun að 9. mgr. 16. gr. reglugerðarinnar sem myndi heimila Íslandi að uppfylla skilyrði fyrir fimm ára fresti á skyldum um opinbera þjónustu á sama hátt og ystu svæðin sem um getur í 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (sjá beiðni um samningaviðræður á bls. 25).

### *Stefna í flugvallamálum*

- Tilskipun 96/67/EB um aðgang að flugafgreiðslumarkaðinum á flugvöllum ESB er tekin upp með reglugerð nr. 1186/2008 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 95/93 (úthlutun afgreiðslutíma) er tekin upp með reglugerð nr. 1050/2008 (og breytingum).
- Reglugerð (EB) nr. 545/2009 (um breytingu á reglugerð (EB) nr. 95/93) er tekin upp með reglugerð nr. 840/2009.
- Tilskipun 2009/12/EB um flugvallargjöld er tekin upp með breytingum á lögum nr. 60/1998 um loftferðir og reglugerð nr. 947/2010 um störf notendanefnda flugvalla.

## *Flugvernd*

- Reglugerð (EB) nr. 300/2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningsflugi (ásamt reglugerðum (EB) nr. 272/2009 og 1254/2009, sem og reglugerðir (ESB) nr. 297/2010, 720/2011, 185/2010, 357/2010, 358/2010, 573/2010 og ákvarðanir 2010/774/ESB og 2010/2604/ESB) eru teknar upp með reglugerð nr. 985/2011 um flugvernd. Af hálfu Íslands er óskað eftir að halda aðlögun við reglugerð (EB) nr. 300/2008 varðandi innanlandsflug (sjá beiðni um samningaviðræður á bls. 26).
- Nýleg regluverk ESB á þessu sviði (reglugerðir (ESB) nr. 983/2010 og 334/2011, og ákvarðanir 2010/3572/ESB og 2010/9139/ESB) verða innleidd 2012.

## *Flugöryggi*

- Reglugerð (EB) nr. 1592/2002 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 1643/2003, 1701/2003 og 334/2007) um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu er tekin upp með reglugerð nr. 612/2005 um gildistöku reglugerða Evrópusambandsins um sameiginlegar reglur um almenningsflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og breytingar á reglugerð þeirri.
- Tilskipun 2004/36/EB um öryggi loftfara frá þriðju löndum sem nota flugvelli Bandalagsins með áorðnum breytingum (reglugerð (EB) nr. 2111/2005 og 351/2008), tilskipun 2008/49/EB að því er varðar forgang á framkvæmd skoðana á hlaði á loftförum sem nota flugvelli Bandalagsins, og reglugerð (EB) nr. 768/2006 um söfnun og skipti á upplýsingum um öryggi loftfara sem nota flugvelli Bandalagsins og stjórnun upplýsingakerfisins, eru teknar upp með reglugerð nr. 752/2007 (og breytingum á henni) um öryggisúttektir á loftförum.
- Reglugerð (EB) nr. 104/2004 mælir fyrir um reglur um skipulag og samsetningu kærunefndar Flugöryggisstofnunar Evrópu er innleidd með reglugerð nr. 1046/2007 með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 593/2007 (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1356/2008) um þóknanir og gjöld sem Flugöryggisstofnun Evrópu leggur á er tekin upp með reglugerð nr. 118/2009 (og breytingum þar á) með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 736/2006 um starfsaðferðir Flugöryggisstofnunar Evrópu við eftirlit með stöðlun er innleidd með reglugerð nr. 966/2007.
- Reglugerð (EB) nr. 2042/2003 (með áorðnum breytingum) um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, hluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði er tekin upp með reglugerð nr. 206/2007 (og breytingum á henni) með sama titli.

- Reglugerð (EB) nr. 962/2010 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 2042/2003 er tekin upp með reglugerð nr. 845/2011.
- Reglugerð (EB) nr. 127/2010 er tekin upp með breytingu á reglugerð nr. 206/2007.
- Reglugerð (EB) nr. 1702/2003 (eins og henni var breytt með reglugerðum (EB) nr. 381/2005, 706/2006, 335/2007, 375/2007 og 1057/2008) um lofthæfi- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara er tekin upp með reglugerð nr. 205/2007 (og breytingum á henni) með sama titli.
- Reglugerð (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu (EASA) og niðurfelling tilskipunar ráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002 og tilskipunar 2004/36/EB verður innleidd 2012.
- Reglugerð (EB) nr. 2111/2005 um skrá yfir flugrekendur, sem er bannað að stunda flugrekstur innan ESB, og niðurfellingu 9. gr. tilskipunar 2004/36/EB eru teknar upp með reglugerð nr. 277/2008 um aðgerðir til að tryggja flugöryggi og skrá yfir flugrekendur er ekki uppfylla viðeigandi öryggiskröfur.
- Reglugerð (EB) nr. 474/2006, og síðustu breytingar þar á, reglugerð (ESB) nr. 390/2011 verða innleiddar 2012.
- Reglugerð (ESB) nr. 791/2010 (um breytingu á reglugerð (EB) nr. 474/2006) er tekin upp með reglugerð nr. 277/2008.
- Reglugerð (ESB) nr. 1071/2010 er tekin upp með reglugerð nr. 1074/2011.
- Reglugerð (ESB) nr. 996/2010 um rannsókn og varnir gegn slysum og óhöppum verður innleidd 2013.
- Tilskipun 2003/42/EB (með áorðnum breytingum samkvæmt reglugerðum (EB) nr. 1321/2007 og 1330/2007) um tilkynningu atvika í almenningflugum er tekin upp með reglugerð nr. 53/2006 um tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugóhappa og óhappa, og breytingu við þá reglugerð.
- Reglugerð (EBE) nr. 3922/91 (og breytingar í reglugerðum (EB) nr. 2176/96, 1069/1999, 2871/2000, 1899/2006, 1900/2006, 8/2008 og 859/2008) um samræmingu á tækniröfum og stjórnsýslumeðferð á sviði flugmála er tekin upp með reglugerð nr. 1264/2008 með sama titli, og breytingum við hana.
- Reglugerð (EB) nr. 1592/2002 er tekin upp með reglugerð nr. 612/2005 um gildistöku reglugerðar Evrópusambandsins um sameiginlegar reglur um almenningflug og um stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og breytingar við þá reglugerð.
- Tilskipun 91/670/EB um gagnkvæma viðurkenningu á flugstarfaskírteinum er tekin upp með reglugerð nr. 926/2008. Kröfurnar sem settar eru fram í tilskipuninni eru uppfylltar



með reglugerðum nr. 400/2008 um skírteini útgefin af Flugmálastjórn Íslands, nr. 401/2008 um skírteini flugliða á flugvél, nr. 402/2008 um skírteini flugliða á þyrflu, nr. 403/2008 um heilbrigðiskröfur flugliða, og nr. 404/2008 um skírteini flugumferðarstjóra.

#### *Umhverfisaðstæður, hávaði*

- Tilskipun 2002/30/EB um rekstrartakmarkanir á flugvöllum vegna hávaða er tekin upp með reglugerð nr. 1029/2009 með sama titli.
- Tilskipun 89/629/EBE um takmörkun á hávaða frá almennum þotum sem fljúga undir hljóðhraða er tekin upp með stjórnarsýsluuglýsingu nr. 102/1994 um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna takmörkunar á hávaða frá loftförum.
- Tilskipun 2006/93/EB um reglur um notkun loftfara sem falla undir 3. kafla II. hluta í 1. bindi 16. viðauka við samþykkt um alþjóðaflugmál, 2. útg. (1988) (kerfisbundin útgáfa) er tekin upp með reglugerð nr. 751/2007 um takmarkanir á hávaða frá þotum sem fljúga undir hljóðhraða í almenningsflugi.

#### *Tengsl aðildarríkja við þriðju lönd*

Ísland er aðili að ýmsum loftferðasamningum, svo sem samningi ESB og Bandaríkjanna um opna lofthelgi, við Breska konungsríkið og Norður-Írland, Danmörku, Finnland, Holland, Hong Kong, Indland, Kína, Króatíu, Lúxemborg, Makaó, Mongólíu, Noreg, Rússland, Kanada, Singapúr, Spán, Svíþjóð, Taíland, Þýskaland, Gana, Jórdaníu, Laos, Paragvæ, Rúanda, Saudí-Arabíu, Sambíu og Suður-Afríku, Armeníu, Aserbaídsjan, Barbados, Barein, Brasilíu, Síle, Dóminíska lýðveldið, Egyptaland, Indónesíu, Jamaíku, Katar, Kólumbíu, Kúveit, Líbanon, Malasíu, Óman, Sýrland, Túrkménistan, Tyrkland og Víetnam.

Reglugerð (EB) nr. 847/2004 um samningaviðræður og innleiðingu loftferðasamninga milli aðildarríkja ESB og þriðju landa varðar ekki EES og hefur því ekki verið tekin upp á Íslandi. Ísland mun innleiða reglugerðina fyrir aðild.

#### **Leiðsaga um gervihnött**

Regluverk hnattræna gervihnattaleiðsögukerfisins (GNSS) er tekið upp í EES-samninginn. GNSS hefur mikilvægan og hagnýtan áhuga á Íslandi. Ísland hefur áheyrnaraðild hjá áætlunarnefndinni um leiðsögu um gervihnött hjá Geimvísindastofnun Evrópu (ESA) og í nefnd um Galileo-verkefnið. Ísland hefur einnig tekið þátt í evrópska, víðfeðma leiðréttingakerfinu (EGNOS) og hýsir tvær vöktunarstöðvar.

Varðandi áætlanirnar tvær, mun Ísland samræma löggjöf sína og gerast aðili að alþjóðasamningum um Galileo-verkefnið fyrir aðild.

#### **Samþykkt regluverks ESB**

Ísland fellst á regluverkið sem varðar 14. kafla um flutningastarfsemi frá og með 1. febrúar 2012. Við aðild mun Ísland hafa lokið við innleiðingu á öllu regluverki ESB, fram til þess dags, sem ekki hefur verið innleitt, að teknu tilliti til niðurstöðu samningaviðræðna í þessum kafla.

## Óskir um sérlausnir

### Flutningar á vegum

#### *Markaðsaðgangur fyrir vörur og farþega og verðlagning*

*Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/2009 frá 21. október 2009 um sameiginlegar reglur um aðgang að mörkuðum fyrir flutninga með hópþjónu milli landa og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 (endurútgefin).*

**Af hálfu Íslands er þess óskað að eftirfarandi aðlögunartexta að 29. gr. reglugerðar (EB) nr. 1073/2009 verði bætt við og verði því hluti af gerðinni:**

#### Tillögur um aðlögunartexta:

„Ákvæði 6. mgr. a reglugerðar (EB) nr. 561/2006 gildir um ökumenn í stökum óreglubundnum hópþjónuakstri á yfirráðasvæði Íslands.“

#### Rökstuðningur tillagna um aðlögunartexta að því er varðar 29. gr. reglugerðar (EB) nr. 1073/2009:

Ákvæði 29. gr. reglugerðarinnar breytir 6. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum og um breytingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 3821/85 og (EB) nr. 2135/98 og niðurfellingu á reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3820/85.

Ákvæði 1. mgr. 6. gr. reglugerðar (EB) nr. 3820/85 var breytt með 6. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 þannig að í stað þess að ökumenn hópþjónu geti frestað vikulegum hvíldartíma um allt að 12 samfellda sólarhringa í kjölfar þess að hafa áður tekið vikulega hvíldartíma, var tímabilið stýtt í sex samfellda sólarhringa. Því var hin svokallaða „tölf daga regla“ numin úr gildi með reglugerð (EB) nr. 561/2006. Ákvörðun þessi leiddi til samþykkis 29. gr. reglugerðar (EB) nr. 1073/2009, sem bætir 6. mgr. a við 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006, og var „tölf daga reglan“ því sett aftur inn en aðeins með því skilyrði að ökumaðurinn stundi stakan og óreglubundinn hópþjónuakstur milli landa, eins og skilgreint er í reglugerð (EB) nr. 1073/2009.

Af Íslands hálfu er fagnað breytingum á 6. mgr. 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006. Hitt er aftur á móti óásættanlegt fyrir Ísland að endurskipun „tölf daga reglunnar“ sé takmörkuð við farþegaflutning „milli landa“. Við túlkun á skilgreiningu hugtaksins „flutningar milli landa“ með tilliti til reglugerðar (EB) nr. 1073/2009 er ljóst að ekki var fyllilega tekið tillit til landfræðilegra aðstæðna Íslands, sem er eyja 103.000 km<sup>2</sup> að stærð og staðsett víðsfjarri meginlandinu. Eyjan er sérstaklega strjálbýl með aðeins 3,1 íbúa á hvern km<sup>2</sup>. Klettótt hálendið inni í landi og stórir

hlutar af strandlengju landsins eru vinsælir áfangastaðir ferðamanna. Ferðaþjónusta er afar mikilvæg fyrir íslenska hagkerfið. Íslenskir ferðaþjónustuaðilar bjóða langleiðahópfreiðir með hópbifreiðum til þessara víðáttumiklu óbyggða. Hópfreiðir þessar geta tekið marga daga og kemst ökumaðurinn aðeins stutta vegalengd á hverjum degi, því að oft er um ómalbikaða og árstíðabundna vegi að ræða. Því er ökumönnum ómögulegt að hvílast eftir sex daga akstur á hópfreiðabifreið fjarri heimili sínu, sérstaklega þegar engar ferjur eða lestar eru til staðar til að flytja þá aftur heim. Afnáam „tólf daga reglunnar“ á Íslandi myndi flækja starfrækslu ferðaþjónustu hópfreiða, sem tækju lengri tíma en sex daga, með óviðunandi hætti og raska samkeppni milli hópfreiðaþjónustu á Íslandi og á innri markaði EES.

Því til viðbótar, er í 20. lið inngangsorða í reglugerð (EB) nr. 1073/2009 því haldið fram að markmið undanþágunnar frá 8. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006 sé að hvetja til ferðamennsku og notkun umhverfisvænna flutningatækja. Rökstuðningur þessi gildir sérstaklega um Ísland enda er kostnaðarsamt, tímafrekt og óumhverfisvænt að skipta um ökumann í miðri hópfreið.

Í ljósi framgreinds rökstuðnings og sértækra aðstæðna á Íslandi sem til hljótast af sameinuðum áhrifum afar víðáttumikils yfirráðasvæðis og fámennis, og einnig þeirrar staðreyndar að ferðaþjónusta er afar mikilvæg fyrir hagkerfið, er af hálfu Íslands farið fram á að 29. gr. reglugerðar (EB) nr. 1073/2009 (6. mgr. a í reglugerð (EB) nr. 561/2006) skuli gilda á Íslandi.

### ***Félagslegar aðstæður***

*Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 561/2006 frá 15. mars 2006 um samhæfingu tiltekinna ákvæða félagsmálalöggjafarinnar er varða flutninga á vegum.*

**Af hálfu Íslands er óskað eftir eftirfarandi undanþágur frá reglum um öku- og hvíldartíma í reglugerð (EB) nr. 561/2006 þar eð ástæður þess að slíkar undanþágur voru upphaflega veittar eiga enn við:**

1. Undanþága frá 1. mgr. 6. gr. gerðarinnar, sem framlengir daglegan ökutíma frá 9 og 10 klst. í 11 klst. fjóra daga í viku þegar flutt er matvæli sem eru viðkvæm fyrir skemmdum á leiðunum Reykjavík – Ísafjörður – Reykjavík og Reykjavík – Austfirðir – Reykjavík á tímabilinu frá 30. október til 15. apríl á hverju ári.
2. Undanþága frá 1. mgr. 7. gr. gerðarinnar, þar sem leyft er allt að fimm klst. ökutíma án vinnuhlés á tímabilinu frá 30. október til 15. apríl á hverjum ári á leiðum sem eru lengri en 400 km frá Reykjavík.

### ***Skýring:***

Ákvæði 1. mgr. 6. gr: Undanþágan myndi aðeins gilda um vegaflytning á matvælum sem eru viðkvæm fyrir skemmdum, svo sem ferskum sjávarafurðum, sem þurfa að vera fluttar við stöðugt hitastig eins hratt og kostur er til að vernda afurðirnar áður en þær eru sendar flugleiðis eða sjóleiðis til útlanda með farmflytjendum sem ráða yfir sérhönnuðum búnaði til slíkra flutninga. Mikilvægt er fyrir langtíma lífvænleika sjávarútvegs á jaðarsvæðum Íslands að flutningar séu framkvæmdir án tillits til veðurskilyrða. Þar eð engar járnbrautir eru til staðar á Íslandi eru

flutningar á vegum eini samgöngumátinn fyrir matvæli sem eru viðkvæm fyrir skemmdum. Flutningar frá jaðarsvæðum til höfuðborgarsvæðisins fara í gegnum sum af strjálbýlustu svæðum í Evrópu. Á meðan meðalþéttleiki byggðar í Evrópusambandinu er 113 einstaklingar á ferkílómetra er samsvarandi meðaltal 3,1 einstaklingur á ferkílómetra á Íslandi, þar sem 63% íbúanna búa á höfuðborgarsvæðinu í og umhverfis Reykjavík. Flutningsaðgerðum á viðkomandi akstursleiðum lýkur að jafnaði innan daglegs ökutíma samkvæmt gerðinni. Á vetrarmánuðunum, sérstaklega við erfið veðurskilyrði, getur hins vegar reynst erfitt að ljúka þessum akstursleiðum innan þeirra tímamarka. Viðkomandi akstursleiðir bjóða ekki upp á fullnægjandi áningarsvæði fyrir vöruflutningabifreiðar og vörubifreiðar. Langar vegalengdir eru á milli lítilla bæja og þorpa, sem gætu nýst sem áningarsvæði, afgreiðslutími er þó misjafn og að jafnaði eru flestar helstu verslanir og þjónustuveitendur lokaðir frá 18:00 til 09:00.

Ákvæði 1. mgr. 7. gr. Eini hagkvæmi möguleikinn til að ná til Reykjavíkur frá austurströndinni (Egilsstöðum), og öfugt, á einum degi er með því að taka aðeins eitt vinnuhlé, sbr. kröfur 7. gr. gerðarinnar. Áningarstaðurinn Freysnes er staðsettur nákvæmlega miðja vega á milli Reykjavíkur og Egilsstaða, hér um bil 327 km frá báðum stöðum. Engir aðrir áningarstaðir finnast með svipað þjónustustig á þessu svæði og því verða öikumenn að ná Freysnesi fyrir vinnuhléið til að geta náð til Egilsstaða á einum degi. Við góð veðurskilyrði er mögulegt að ná til Freysness og Egilsstaða innan gildandi tímamarka. Við slæm veðurskilyrði, sérstaklega að vetri til, gæti þó reynst erfitt að ná til ákvörðunarstaðar innan þeirra tímamarka.

Breiðamerkursandur og Skeiðarársandur eru hættulegustu vegakaflarnir á milli Reykjavíkur og Egilsstaða en þar eiga í hlut óbyggðar svartasandsauðnir sem urðu ekki aðgengilegar bifreiðum fyrr en 1974. Svæðið hefur hæsta úrkomumagn á Íslandi og miklir sandstormar eru algengir, einkum að vetri til. Saman valda þessi veðurskilyrði mikilli hættu fyrir umferð á vegum og hafa fjölmargar bifreiðar skemmt við að lenda í sandstormum. Vegna þessara þátta er mjög mikilvægt að öikumenn geti náð til Freysness eins skjótt og mögulegt er. Akstursleiðin frá Freysnesi til Egilsstaða er einnig strjálbýl og býður engan annan áningarstað en Höfn í Hornafirði. Hins vegar er Höfn óhagkvæmur kostur fyrir áningarstað á þeirri leið þar eð aðeins 120 kílómetrar eru frá Freysnesi og til Hafnar. Enn fremur býður Höfn upp á takmarkaða þjónustu á tímabilinu frá 30. október til 15. apríl.

Landfræðilegar aðstæður á Íslandi, veðurskilyrði, strjálbýli, slæm vegagrunnvirki og skortur á áningarstöðum fyrir vöruflutningabifreiðar og vörubifreiðar fela í sér undantekningartilvik í skilningi 1. mgr. 14. gr. reglugerðar (EB) nr. 561/2006. Aðstæður þessar merkja að á vetrarmánuðunum glíma öikumenn stöðugt við þær aðstæður sem um getur í 12. gr. Aðlögun krafanna í 1. mgr. 6. gr. í samræmi við þessa ósk myndi takmarka þörf öikumanna til að nýta sér ákvæði 12. gr. Enn fremur hefur veiting undanþágunnar ekki áhrif á markmiðin sem sett voru fram í 1. gr. reglugerðarinnar.

Reglugerðin sér fyrir margar undanþágur vegna sértækra aðstæðna í aðildarríkjum. Ákvæði 1. mgr. 13. gr. heimila, til dæmis, aðildarríkjum að veita undanþágur fyrir mjólkurbíla. Óskir af hálfu Íslands eru sama eðlis og myndu hvorki leiða til minnkandi umferðaröryggis né versnandi vinnuskilyrða öikumanna. Þeir öikumenn sem njóta hagræðis frá undanþágunum munu á móti eiga rétt á framlengdum hvíldartímum.

## **Samsettir flutningar; hrein og orkunýtin ökutæki; ITS** *Almennar ráðstafanir*

Tilskipun 2000/84/EB um ákvæði um sumartíma hefur ekki verið tekin upp á Íslandi. Að teknu tilliti til landfræðilegrar staðsetningar Íslands, er af hálfu Íslands efast um þýðingu tilskipunarinnar í þeim tilgangi að nýta dagsbirtu.

### **Af hálfu Íslands er óskað eftir því að eftirfarandi aðlögunartexti verði settur inn í 8. mgr. inngangsorðanna og 6. gr. tilskipunarinnar:**

Orðin „Í tilviki Íslands gilda samþykktir þessar hvergi á yfirráðasvæðum þess“ skulu vera sett inn á eftir orðunum „aðildarríki“.

#### *Skýring:*

Af landfræðilegum ástæðum ákvað Ísland að hætta að nota sumartíma 1968. Löggjöfin sem til hlaust þar af mælti fyrir um heilsársnotkun Íslands á heimstíma (GMT). Þetta þýðir að Ísland er alltaf á svokölluðum sumartíma (þ.e. klukkan er færð fram um eina stund) þótt tímabelti Íslands fylgi í raun ekki viðkomandi lengdarbaug (í landfræðilegum skilningi). Með núverandi fyrirkomulagi er tíminn á Íslandi nær þeim tíma sem er í Evrópu, mikilvægasta viðskiptaaðila Íslands.

Af hálfu Íslands er óskað eftir að viðhalda þessari venju. Færsla klukkunnar aftur um eina stund á myrkum vetrum á Íslandi er ekki nauðsynleg til að ná markmiðum tilskipunarinnar. Það myndi aðeins skapa ónauðsynlega ringulreið og óánægju meðal Íslendinga. Samkomulag náðist meðal aðildarríkja um að yfirráðasvæði handan hafsins myndu ekki njóta hagræðis frá sameiginlegum sumartíma og að útilokun þeirra myndi ekki hafa neikvæð áhrif á innri markaðinn. Sökum afskekkrar landfræðilegrar staðsetningar yst í norðri gildir sama röksemdafærsla fyrir Ísland. Á sumartíma er dagsljós 24 tíma sólarhringsins vikurnar á undan og eftir sumarsólstöðum. Við lok sumartímans, síðasta sunnudaginn í október, er dagsbirta í Reykjavík frá níu að morgni og til fimm eftir hádegi. Uppfrá því minnkar dagsljósið hratt. Það að færa klukkuna aftur, sem hefði í för með sér dagsbirtu frá átta að morgni og til fjögur eftir hádegi, myndi ekki leiða til betri nýtingar Íslendinga og fyrirtækja þeirra á dagsbirtu yfir vetrarmánuðina.

Vegna fjarlægðar eyjunnar verða nær engin neikvæð áhrif á innri markaðinn ef Ísland tekur ekki þátt í sameiginlega ákvæðinu. Þjónustuveitendur í flutningum (með járnbrautum, á vegum og skipgengum vatnaleiðum) njóta mests ávinnings frá sameiginlega ákvæðinu. Af landfræðilegum ástæðum eru tengingar við aðildarríki ESB með járnbrautum, vegum eða skipgengum vatnaleiðum ómögulegar. Flugþjónustugeirinn býður upp á þjónustu víðsvegar um heiminn og starfar nú þegar samkvæmt annarri sumartíma tilhögun. Ef Ísland yrði að taka upp almennt ákvæði sumartíma myndi þessi geiri ekki njóta neins hagræðis þar af.

Þegar tilskipun þessi var kynnt var sá skilningur til staðar að ekki væri nauðsynlegt að krefjast þess að Ísland tæki upp þessi ákvæði til að ná markmiðum innri markaðarins. Ísland hefur verið aðili að innri markaðinum í gegnum EES-samninginn í yfir 18 ár. Á þeim tíma hefur það ekki haft nein áhrif á árangur markmiða tilskipunarinnar að Ísland hefði ekki ákvæði um sumartíma.

## **Flutningar í lofti** **Samevrópskt loftrými I**

*Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu*

**Af hálfu Íslands er þess óskað að eftirfarandi aðlögunartexta við 14. og 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004 verði bætt við og verði því hluti af gerðinni:**

### Tillögur um aðlögunartexta:

1. 14. gr. „Kerfi þetta skal vera í samræmi við 15. gr. Chicago-samningsins frá 1944 um alþjóðlegt almenningflug og innheimtakerfi Evrópustofnunar um öryggi flugleiðsögu fyrir leiðargjöld eða við sameiginlega fjármögnunarsamninga sem Alþjóðaflugmálastofnunin beitir fyrir Norður-Atlantshafssvæðið.“
2. 15. gr. Að því er varðar Ísland skal eftirfarandi bætast við í lok fyrstu setningar b-liðar 2. mgr. 15.gr. „eða Norður-Atlantshafs-svæðið.“

### *Skýring:*

Gjaldtaka fyrir flugleiðsöguþjónustu í loftrými Íslands er grundvölluð á Samningi um sameiginlega fjármögnun ákveðinnar flugleiðsöguþjónustu á Grænlandi (1956) eins og honum var breytt með Montreal-bókuninni 1982 og 2008 en 24 ríki eiga aðild að honum. Í sameiginlegri yfirlýsingu samningsaðila EES-samningsins um ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 67/2006 sem tók upp reglugerðir Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004, 550/2004, 551/2004 og 552/2004 inn í EES-samninginn, samþykktu aðilarnir að samningurinn um sameiginlega fjármögnun væri í samræmi við 14. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004. Ákvæði 14. og 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004 voru því aðlöguð og af hálfu Íslands er óskað eftir að viðhalda aðlögunartextanum.

Að því er Ísland varðar mælir sameiginlegi fjármögnunarsamningurinn fyrir um ólík ábyrgðarsvið. Samningnum og samningnum um sameiginlega fjármögnun á Grænlandi<sup>1</sup> er beitt á samræmdan og samfelldan hátt. Samningarnir eru á milli 24 þjóða, þ.m.t. Íslands<sup>2</sup>, um fjármögnun flugleiðsöguþjónustu á Norður-Atlantshafi og skírskota til fyrirkomulags kostnaðarskiptingar og endurheimtarkostnaðar með viðkomandi eftirlits- og stjórnunarkerfi sem hefur verið samræmt með eftirlits- og stjórnunarkerfi NAT-svæðisins. Þjónustukostnaður er endurheimtur með stöku gjaldi fyrir báða samningana um almenning loftför sem fljúga yfir Norður-Atlantshafið (norðar en 45° norðlægrar breiddar sem flugumferðarþjónustu-, fjarskipta- og veðurþjónustuaðilar á Grænlandi, Íslandi og Færeyjum veita samkvæmt tveimur samningum um sameiginlega fjármögnun. Uppsögn íslenska samningsins um sameiginlega fjármögnun gæti stofnað fyrirbyggjandi aðgerðum starfræns loftrýmis í samhæfðu loftrými Íslands og Grænlands (flugstjórnarsvæði Reykjavíkur) í tvísýnu þar eð tvenns konar gjald yrði þá að innheimta í stað eins þegar flogið væri um flugstjórnarsvæði Reykjavíkur, sem er þjónustað frá einni

<sup>1</sup> SAMNINGUR um sameiginlega fjármögnun ákveðinnar flugleiðsöguþjónustu á Grænlandi (1956) eins og honum var breytt með Montreal-bókuninum frá 1982 og 2008 (ICAO skjal 9585-JS/681).

<sup>2</sup> Eftirfarandi ríki eru aðilar að samningi Íslands um sameiginlega fjármögnun: Belgía, Kanada, Kúba, Danmörk, Egyptaland, Finnland, Frakkland, Þýskaland, Grikkland, Ísland, Írland, Ítalía, Japan, Kúveit, Holland, Noregur, Pakistan, Rússneska sambandsríkið, Singapúr, Spánn, Svíþjóð, Sviss, Breska konungsríkið og Bandaríkin.

flugstjórnarmiðstöð. Þetta eitt og sér er í mótsögn við helstu markmið SES-löggjafarinnar þar eð þetta mun leiða til minni skilvirkni.

Aðlögun var einnig gerð við 15. gr. reglugerðar (EB) nr. 550/2004 vegna þess að allt loftrými Íslands er innan Norður-Atlantshafssvæðis Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Með tilliti til þessa töldu samningsaðilar að EES-samningnum nauðsynlegt að bæta við á eftir lokum fyrstu setningar b-liðar 2. mgr. 15. gr.: „eða Norður-Atlantshafs-svæðið.“ Setningin er svohljóðandi: „kostnaður sem taka skal tillit til í þessu samhengi skal vera sá kostnaður sem metinn er í tengslum við búnað og þjónustu sem kveðið er á um og komið í framkvæmd samkvæmt svæðisbundinni flugleiðsöguáætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir Evrópusvæðið eða Norður-Atlantshafs-svæðið.“

### *Samevrópskt loftrými II*

**Af hálfu Íslands er þess óskað að við innleiðingu á SES-II regluverkinu verði að beina nauðsynlegri athygli að öðrum alþjóðlegum skyldum og ólíku rekstrarumhverfi á NAT-svæðinu. Ísland er eina landið sem hefur allt loftrými sitt innan NAT-svæðis Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO); um tveir þriðju hlutar þess eru yfir úthafinu og lúta stjórn ICAO-reglna og er með litlum umferðarpunga.**

#### Tillögur um aðlögunartexta:

Af hálfu Íslands er óskað eftir að eftirfarandi málsgrein verði talin með í inngangsorðum reglugerðar (EB) nr. 1070/2009:

„Samkvæmt 1. gr. Chicago-samningsins frá 1944 um alþjóðlegt almenningsflug hefur hvert ríki full og óskoruð yfirráð yfir loftrýminu ofan við yfirráðasvæði þess. Á úthafsloftrýminu gilda samræmdar reglur í samræmi við 12. gr. samningsins. Löggjafarvaldið, að því er varðar loftrými þetta, liggur hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni. Allt loftrými Íslands er innan NAT-svæðisins. Að því er varðar loftrými þetta verður tilhlýðilegt tillit tekið til reglna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og samræmdrar beitingar þeirra og einnig markmiðum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar á þessu svæði.“

#### *Skýring:*

Veitt þjónusta á NAT-svæðinu byggist á kröfum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, hnattrænnar flugleiðsöguáætlunar stofnunarinnar og framtíðarsýn um hnattræna flugumferðarstjórn eins og hún kemur fram í skipulagi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um flugleiðsögu á Norður-Atlantshafssvæðinu (ICAO skjal 9634). Samræmi er að nokkru leyti á milli annars vegar markmiða hnattrænnar flugleiðsöguáætlunar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og hins vegar svæðisbundna krafna á NAT-svæðinu og markmiðanna sem endurspeglast í SES-pökkunum I og II. Hins vegar gætu sum markmið SES-II, t.d. sú ætlun að leysa vandamál vegna of mikillar umferðar á EUR-svæðinu eða rekstrarsamhæfi, verið óviðkomandi eða ónauðsynleg byrði á NAT-svæðinu.

Loftrýmið sem Ísland stjórnar hefur sameiginleg mæri að hópi þriðju landa, svo sem Bandaríkjana og Kanada, þar sem áætlanagerð er samræmd og stjórnað í samræmi við rekstrarhugmynd Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um hnattræna rekstrarstjórnun flugumferðar,

hnattræna flugleiðsöguáætlun Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og aðgerðir, og að lokum að framkvæma áætlunargerð Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um flugleiðsögu á Norður-Atlantshafssvæðinu (öll skjöl ICAO). Aðgerðir þessar eru undirbúnar í samstarfi og samvinnu með öðrum ríkjum á NAT-svæðinu innan NAT-SPG (Skipulagsnefndar flugs um Norður-Atlantshaf) í samræmi við gildandi starfsreglur.

Ofangreint gildir ekki með sama hætti fyrir önnur ICAO-svæði og ljóst er að mismunandi skyldum þarf að sinna í ICAO-EUR- og ICAO-NAT-svæðunum.

**Af hálfu Íslands er óskað eftir aðlögunum við 1. mgr. 11. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 1070/2009**

Tillögur um aðlögunartexta:

Eftirfarandi bætist við á eftir c-lið 1. mgr. 11. gr.:

„d) Frammistöðumarkmið, endurskoðun, eftirlit og setning viðmiðana í liðum a), b) og c) skulu taka tilhlýðilegt tillit til svæðisbundins skipulags NAT og svæðissamninga NAT og þeirra krafna sem þar eru settar fram.“

*Skýring:*

Innan ICAO-NAT-svæðisins eru ólíkar skyldur, eins og nefnt var að framan, og varða þær meðal annars svæðisbundið skipulag og svæðissamninga. Í því skyni að bæta frammistöðu og auka skilvirkni á NAT-svæðinu er samræmd áætlunargerð NAT-SPG ekki aðeins mikilvæg heldur einnig skyldubundin. Því skal frammistöðukerfið taka tillit til þeirrar staðreyndar að aðgerðin er innan úthafsumhverfis og annarra svæðisbundinna áætlana.

Einnig skal vekja athygli á að 1. gr. reglugerðar (ESB) nr. 691/2010 (reglugerðin um frammistöðukerfi) takmarkar gildissvið sitt við EUR- og AFI-svæðin. Ákvæði a-liðar 6. mgr. 1. gr. eru einnig athyglisverð í þessu samhengi: „Aðildarríkin geta einnig beitt reglugerð þessari í loftrými sem þau bera ábyrgð á innan annarra ICAO-svæða með því skilyrði að þau tilkynni framkvæmdastjórninni og öðrum aðildarríkjum þar að lútandi, og án þess að hafa áhrif á réttindi og skyldu aðildarríkjanna samkvæmt Chicago-samningnum frá 1944 (Chicago-samningnum) um alþjóðlegt almenningsflug.“ Því er ljóst að samkvæmt reglugerðinni geta aðildarríkin ákvarðað hvort þau framkvæma hana utan ICAO-EUR- og AFI-svæðanna. Af textanum er einnig greinilegt að framkvæmdastjórnin gerir sér ljóst að framkvæmd reglugerðarinnar á öðrum ICAO-svæðum gæti hugsanlega leitt til árekstra við skyldur aðildarríkis samkvæmt Chicago-samningnum. Augljóst er að þar sem reglugerðin fjallar um frammistöðukerfi gætu reglurnar sem varða frammistöðukerfi brotið í bága við skyldur aðildarríkjanna samkvæmt Chicago-samningnum. Svo er raunin í þessu tilfalli og því er þeirri skoðun haldið fram af hálfu Íslands að aðlögunar sé þörf fyrir 1. mgr. 11. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004.

**Af hálfu Íslands er óskað eftir aðlögunum við c-lið 2. mgr. 9. gr. a reglugerðar (EB) nr. 550/2004, eins og henni var breytt með reglugerð (EB) nr. 1070/2009**

Tillögur um aðlögunartexta:

Eftirfarandi bætist við c-lið 2. mgr. 9. gr. a: „ásamt samræmi við svæðisbundna áætlunargerð ICAO-NAT.“



### *Skýring:*

Þar eð NAT-svæðið hefur annars konar skyldur, enda er ICAO sú stofnun sem gerir tillögur að reglum innan NAT, tryggir aðlögunin að loftrýmisumdæmin, sem ná yfir eða liggja næst við NAT-svæðið, skuli einnig taka tillit til þessa og einnig til að tryggja samræmi við evrópska leiðakerfið. Gefa þarf þeirri staðreynd sérstakan gaum að NAT-SPG hefur umboð til að samræma og framkvæma svæðisbundnar áætlanir á NAT-svæðinu sem er víðara hlutverk en mótaðilinn í Evrópu (EANPG) hefur. Skuldbindingin um að tryggja samræmi gildir í báðar áttir og aðlögunin tryggir það. Aðlögunin myndi því tryggja samræmi á milli EUR- og NAT-svæðanna.

### **Markaðsrekstur**

*Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu í Bandalaginu (endurútgefin)*

**Af hálfu Íslands er þess óskað að eftirfarandi aðlögunartexta við 16. gr. reglugerðar (EB) nr. 1008/2008 verði bætt við og verði því hluti af gerðinni:**

### Tillögur um aðlögunartexta:

Eftirfarandi bætist við lok 9. mgr.16. gr., síðari málslið : “og einnig svæðisflugvellir á Íslandi.“

### *Skýring:*

Reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur um rekstur flugþjónustu var tekin upp í EES-samninginn með aðlögun við 9. mgr. 16. gr. sem af hálfu Íslands er óskað eftir að viðhalda. Samningsaðilar EES-samningsins voru þeirrar skoðunar að Ísland ætti rétt á fimm ára fresti fyrir skyldur um opinbera þjónustu með sama hætti og þau ystu svæði sem um getur í 349. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (áður 2. mgr. 299. gr. stofnsáttmála Evrópubandalaganna).

Álíta má að allar flugleiðir Íslands fari um jafn mikil jaðarsvæði, jafnvel enn meiri jaðarsvæði, en ystu svæði ESB í Evrópu, eins og sett er fram í 349 gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins (áður 299 gr. stofnsáttmála Evrópubandalaganna). Því er afar ólíklegt að flugrekendur sem starfa á markaðsgrundvelli geti náð árangri sökum mikils strjálbýlis (3,1 íbúi á ferkílómetra) og allir flugvellir utan höfuðborgarinnar eru staðsettir á strjálbýlum svæðum. Atvinnulífið á þessum svæðum byggir á fáum framleiðsluafurðum og hafa íbúarnir þar lágar meðaltekjur í samanburði við landsmeðaltal. Þetta er áhyggjuefni fyrir neytendur því að margar leiðir gætu orðið þeim óaðgengilegar.

Loftslagið er óblítt við strandlengju Íslands einkum að vetri til sem dregur stórlega úr möguleikum á annars konar samgöngumáta en loftflutningum og getur valdið reglubundnum vandræðum í farþegaflutningum. Áframhaldandi flugþjónusta innanlands er því einnig mikilvæg út frá öryggissjónarmiðum.

## **Flugvernd**

*Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 300/2008 frá 11. mars 2008 um sameiginlegar reglur um flugvernd í almenningsflugi*

**Af hálfu Íslands er þess óskað að eftirfarandi aðlögunartexta að reglugerð (EB) nr. 300/2008 verði bætt við og verði því hluti af gerðinni:**

### Tillögur um aðlögunartexta:

„Sökum landfræðilegrar staðsetningar Íslands og strjálbýlis landsins, svo og samsetningar flugvélaflotans sem notaður er í innanlandsflugi á Íslandi, er nauðsynlegt að undanþiggja innanlandsflug á íslensku yfirráðasvæði ákvæðum reglugerðar (EB) nr. 300/2008. Fullnægjandi vernd næst með öryggisreglum sem gilda í innanlandsflugi á Íslandi samkvæmt landslögum.“

### *Skýring:*

Ákvæði reglugerðar (EB) nr. 300/2008 (með henni var reglugerð (EB) nr. 2320/2002 felld úr gildi) hafa verið tekin upp í EES-samninginn með aðlögun varðandi innanlandsflug á Íslandi. Aðlögun þessi vísar til landfræðilegrar staðsetningar Íslands og strjálbýlis landsins og jafnframt samsetningar flugvélaflotans sem þjónar á innanlandsleiðum. Löggjöfin um flugvernd í almenningsflugi tekur til allra alþjóðaflugvalla á Íslandi og innlendar verndarráðstafanir veita fullnægjandi vernd að því er varðar innanlandsflug. Af hálfu Íslands er óskað eftir að viðhalda þessari aðlögun.

Af hálfu Íslands er viðurkennd nauðsyn skilvirkra öryggisráðstafana til að tryggja örugga og trausta flugþjónustu. Af hálfu Íslands er því hins vegar haldið fram í samræmi við dreifræðisregluna að tryggja megi öryggi innanlandsflugs með því að beita innlendum flugverndarráðstöfunum. Vegna sérstakra aðstæðna á Íslandi geta innlendar ráðstafanir að fullu uppfyllt markmið reglugerðar (EB) nr. 300/2008 af eftirtöldum ástæðum:

- a) Landfræðileg staðsetning: Ísland er eyja í Norður-Atlantshafinu, rétt suður af heimskauntsbaug. Hún hefur engin landamæri að öðru ríki. Innanlandsflug á Íslandi skapar enga hættu fyrir önnur ríki í Evrópu.
- b) Íbúafjöldinn er rétt undir 320.000 í landi sem er 103.000 km<sup>2</sup> að stærð. Allir flugvellir utan höfuðborgarinnar eru staðsettir á strjálbýlum svæðum og tryggir það ákveðið gagnsæi, sem jafnast á við eftirlitskerfi með farþegum.
- c) Innlandsflug taka öll minna en eina klukkustund. Eldsneytisbirgðir hindra flug til meginlands Evrópu. Aðeins skrufuflugvélar (engar þotur), af meðalstærð eða litlar, eru notaðar í innanlandsflugi. Flotinn er takmarkaður við 6 Fokker 50 (49 sæti), 2 DHC-8 (39 sæti) og 2 DHC-6 (20 sæti) flugvélar og nokkur minni loftför með innan við 20 sæti og öll loftförin hafa minni en 10 tonna hámarksflugtaksþyngd.
- d) Aðgreining alþjóðlegra- og innlendra flugfarþega er tryggð. Næstum allir alþjóðlegir flugfarþegar fara um Keflavíkurlugvöll þar sem ekkert innanlandsflug fer fram. Aðeins örfáir alþjóðlegir flugfarþegar fara um aðra flugvelli á Íslandi, t.d. þegar þeir fljúga til Grænlands eða Færeyja og í slíkum tilvikum er aðgreining þeirra ávallt tryggð á viðkomandi flugvöllum.

- e) Allir innlendir flugrekendur eru þjálfaðir í að fara að flugverndarákvæðum flugrekstrarhandbóka þeirra. Handbækurnar mæla fyrir um ítarlegar ráðstafanir sem fylgja skal þegar flugrán, sprengjuhótanir eða tilraunir til skemmdarverka eiga sér stað.
- f) Allir flugliðar og starfslíð á jörðu niðri í störfum hjá íslenskum flugfélögum fá rækilega þjálfun í flugvernd.
- g) Áfengi er ekki veitt í innanlandsflugi.

Að teknu tilhlýðilegu tilliti til ofangreindra staðreynda og áhættumats, sem Flugmálastjórn lét gera þar að lútandi, er af hálfu Íslands bent á að ráðstafanir sem mælt er fyrir um í reglugerðinni skuli ekki gilda í innanlandsflugþjónustu á flugvöllum á yfirráðasvæði Íslands.

Af hálfu Íslands er lögð áhersla á að ef breytingar eiga sér stað, sem geta leitt til þess að strangari ráðstöfunum skuli beitt, muni Ísland þegar í stað grípa til viðeigandi ráðstafana.