Frumvarp til laga um leigubifreiðar

Seinna samráð 12. Ágúst 2019

Umsögn B.Í.L.S. Bandalags ílsenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagsins Frama.

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra vill minna á mikilvægi þess að vanda vel til verkanna þegar kemur að breytingum laga um leigubifreiðar. Þá er átt við að virða öll sjónarmið og sér í lagi þau sem lúta að öryggi farþega og viðskiptavina til frambúðar. Með hverslags breytingum, þurfa allir tíma til að venjast þeim, sem má ekki fara á þann veg að rýra traust almennings á þessari þjónustu fólksflutninga sem gegnir áreiðanlegu hlutverki í samgöngum.

B.Í.L.S. og Frami óska þess að stjórnvöld kynni sér vel þróun mála varðandi hliðstæðar breytingar á lögum um leigubifreiðar sem hafa verið gerðar á Norðurlöndum. Nú þegar eru komnar í ljós afleyðingar breytinganna í þeim löndum.

Við leigubifreiðastjórar leggjum megináherslu á eftirfarandi atriði: sakavottorð, íslenskukunnáttu, hérlent lögheimili, tryggingar, skattskil, bifreiðaskráningu, stöðvaskyldu, vinnuskyldu, eftirlit og aðhald.

Leyfisveitingar: 5. gr. Atvinnuleyfi.

Varðandi skilyrði til veitingar atvinnuleyfis.

2. Orðspor. Hver sá sem ætlar að starfa við leiguakstur, skal hafa hreint sakavottorð allt frá sakhæfisaldri, eins og tíðkast hefur hingað til. Við í stétt leigubifreiðastjóra sjáum enga ástæðu til að slaka á þessum þætti sem snýr fyrst og fremst að öryggi farþeganna, auk þess orðstýrs sem gæti bitnað skaðlega á allri starfseminni. Til samanburðar er farið fram á slík skilyrði til umsóknar víðsvegar á atvinnumarkaðnum og þá tryggingu ætti síst að vanta hér, af hálfu stjórnvalda.

Hver sá leigubifreiðastjóri, hvort sem er forfallabílstjóri (atvinnuleyfi) eða leyfishafi (rekstrarleyfi) og sem gerst hefur brotlegur við lög um leigubifreiðar, hefur umsvifalaust verið sviftur réttindum til að aka leigubifreið. Með þessum hætti hefur tekist í áratugi, að halda í skefjum að brotið sé á viðskiptavinum leigubifreiða. Leigubifreið er einmitt það viðkvæma starfsumhverfi sem margur sækir í, en enginn má freistast til að brjóta af sér.

Hvað snertir lögheimili, teljum við það ekki hindrun að starfsgreininni að til umsóknar um atvinnuleyfi séu þau skilyrði sett að viðkomandi hafi lögheimili hér á landi. Það hlýtur að auðvelda stjórnvöldum upplýsingaöflun, eftirlit og aðhald.

Skilyrði til að aka leigubifreið á Íslandi, skulu einnig innihalda ákvæði um íslenskukunnáttu. Hér verður að taka tillit til farþeganna hvað snertir samskipti við bílstjórann. Hver ferð og farþegi, eru oftar en ekki háð samskiptum sem þarfnast krefjandi skilnings og tjáningu, eins og vill verða þegar erindi eru brýn og mikið er í húfi. Farþegar eru úr öllum hópum samfélagsins, þar má telja marga einstaklinga sem geta hvorki skilið né tjáð sig á öðru máli en íslensku. Í þessu samhengi, viljum við minna á hið sjálfsagða hlutverk leigubílstjórans sem er fólgið í aðstoð við farþega og þá sérstaklega eldri borgara, börn, hreyfihamlaða og sjónskerta. Eftir að ferð hefst, kemur oft upp sú staða að stefna hennar breytist eða viðkomstaðir bætast við, þannig að ferðin getur reynst töluvert flóknari en frá A til B. Ofan á það, geta hlutir gleymst, sem þarf að koma til skila með hraði ásamt tilheyrandi leiðbeiningum. Ef íslenskukunnátta er ekki sett sem skilyrði, þá verður erfiðara að treysta á skilning bílstjóranna. Við bendum á að í Danmörku hafa lagabreytingar þegar tekið gildi sem gerðar voru af sömu ástæðu og skal gert hérlendis, þar er nú krafist að allir leigubifreiðastjórar tali dönsku.

6. gr. Rekstrarleyfishafi.

Varðandi skilyrði til veitingar rekstrarleyfis.

Eins og tíðkast hefur hingað til, þurfa allir sem ætla að sækja um leyfi til reksturs leigubifreiðar, að hafa unnið við leiguakstur tiltekinn tíma. Viðkomandi þarf að hafa ekið að lágmarki eitt þúsund daga samtals með gildandi akstursheimildum hverju sinni. Þá hefur sá aksturstími verið undir tilsjón leyfishafanna, leigubifreiðastjórafélaganna og stöðvanna, með það að leiðarljósi gagnvart bæði almenningi og starfstéttinni að veita trygga og örugga þjónustu og grafa ekki undan trausti. Að okkar mati er þetta nauðsynleg starfsreynsla til þess að öðlast þekkingu og réttindi til þess að axla ábyrgð á rekstri eigin leigubifreiðar.

Við fögnum því að rekstrarleyfishafi skuli hafa lögheimili á Íslandi, en að sjálfsögðu skal viðkomandi vera einnig búsettur á Íslandi, þar sem viðkomandi er í forsvari fyrir rekstri leigubifreiðarinnar.

Við teljum ennþá hvað mikilvægast að umsækjandi rekstrarleyfis hafi hreinan sakaferil frá sakhæfisaldri. Þetta er grundvöllur fyrir trasti almennings á þjónustu leigubifreiða. Þess vegna á viðkomandi að geta lagt fram hreint sakavottorð frá upphafi sakhæfisaldurs og allan þann tíma sem hann hefur rekstrarleyfi.

Leigubifreið skal tryggilega vera skráð sem slík, 4-8 farþega og gengið úr skugga um að hver sú bifreið sem fer í skráningu leiguaksturs hjá skoðunarstöð, sé án nokkurs vafa skráð í eigu rekstrarleyfishafans, eða hann einn umráðamaður. Auk þess þarf að koma fram að með hverju leyfi geti fylgt aðeins ein bifreið.

Rekstrarleyfishafinn skal hafa vinnuskyldu af leigubifreiðinni. Við útskýrum hér hvers vegna:

Ef rekstrarleyfishafa verður gert frjálst að stunda ekki vinnu af leiguakstri og hafa enga reynslu af slíku, hvernig getur hann metið reksturinn rétt? Margir hafa ökuréttindi án þess að hafa nokkra þekkingu á bifreiðum og nauðsynlegu viðhaldi. Rekstrarleyfishafi þarf að axla ábyrgð á ástandi bifreiðar og öryggi hennar í þjónustu við almenning. Leigubifreið telur mun fyrr kílómetrafjöldann en almenn einkabifreið, sem krefst þá samhliða tíðara eftirliti og endurnýjun slythluta. Atvinnuleyfishafinn sem ber enga ábyrgð á rekstrinum, mun láta sig fátt um varða þegar kemur að viðhaldi leigubifreiðar sem er ekki í hans eigu. Þessar aðstæður myndu eflaust skapa ágreining milli atvinnuleyfishafa og rekstrarleyfishafa um ástand bifreiðar. Þar er atvinnuleyfishafinn ábyrgur fyrir akstri með farþega, samkvæmt lögum um ökuréttindi, en rekstrarleyfishafinn sem ekki þarf að vinna við skilyrðin, mun vanmeta nauðsynjar viðhalds. Ábyrgð aksturs fellur aldrei á annan aðila en bifreiðastjóran sjálfan hverju sinni. Taka skal tillit til trygginga og bótaréttar. Við sjáum í anda að með engri vinnuskyldu fari af stað mjög slæm þróun í þjónustugæðum við almenning. Rekstrarleyfishafi mun hafa tekjur af annarri vinnu og líta á leigubifeiðina sem aukabúgrein og ráða atvinnuleyfishafa á þeim stundum sem reiknað er með hærri líkum á tekjuöflun. Það þýðir einfaldlega eitt, að leigubifreiðar mun skorta í samfélaginu á þeim tímum og svæðum sem sjaldnar er beðið um þjónustuna. Þetta eru nákvæmlega þær afleiðingar sem búið er við í Finnlandi nú til dags eftir að leiguakstur var þar gefinn frjáls með álíka hætti. Þjónustan hefur versnað þar í landi og af sama skapi hækkað verulega í verði. Vinnuskyldan hefur hingað til tryggt að þjónustan sé til staðar á öllum stundum og svæðum. Því er vert að benda á, að þjónusta leigubifreiða er starfandi á fleiri stöðum á landinu fyrir utan höfuðborgarsvæðið. Á þeim svæðum er atvinnugreinin viðkvæmari fyrir breytingum af þessu tagi sem munu valda afgerandi afleiðingum fyrir landsbyggðina.

7. gr. Starfsleyfi leigubifreiðastöðva.

Leigubifreiðastjórum þykir lágmark að leigubifeiðastöð njóti trausts sem þeir starfa á, þá sér í lagi gagnvart öryggi viðskiptavina. Leigubifreiðastöð gegnir því hlutverki að halda utan um nýtingu leyfanna, hvaða bifreiðastjórar eru á vakt hverju sinni og að þeir uppfylli skilyrði til aksturs, tryggja símsvörun og þjónustu allan sólarhringinn alla daga ársins, veita aðhald að þjónustunni, gæta viðskiptabókhalds og geta tafarlaust náð til allra bílstjóra á hverri stundu. Leigubifdreiðastöð er tengiliður milli leigubifreiðanna og viðskiptavina í öllum hugsanlegum tilvikum bókana eða kvartana, auk þess að geta stöðvað þjónustu leigubifreiðar í þeim tilvikum sem hún stenst ekki lengur skilyrði til starfseminnar. Við hjá Bandalagi íslenskra leigubifreiðastjóra leggjumst alfarið gegn afnámi stöðvaskyldunnar, með hagsmuni allra að leiðarljósi, viðskiptavina, leigubifreiðastjóranna sjálfra og yfirvalda. Með tilkomu leigubifreiðstöðva er skattaundanskotum haldið í skefjum og allt eftirlit reynist stjórnvöldum aðgengilegra en ella.

8. gr. Skyldur rekstrarleyfishafa.

Rekstrarleyfishafi leigubifreiðar á að hafa vinnuskyldu, það er leiguakstur sem aðalatvinnu, því annars verður reksturinn látinn mæta afgangi og þjónustan við almenning því lakari. Hann skal einnig hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð og skrá rekstur sinn hjá skattayfirvöldum áður en hann á að geta hafið rekstur.

 Skylda skal alla skráningu bifreiðastjóra í sameiginlegum upplýsingagrunni hverju sinni, svo enginn vafi sé á hver sinni starfinu þá stundina. Þetta telst nauðsynlegt gagnvart vissunni um nýtingu leyfanna og gagnvart því að rekja möguleg brot. Skráningaskyldan auðveldar öll samskipti leigubifreiðastöðva við bifreiðastjórana og gerir almennt eftirlit aðgengilegra. Hver sá sem sækir um að reka leigubifreið eða vinna við akstur, mun þannig upplifa starfsumhverfi sitt með öruggasta móti.

Rafræn skrá yfir upphaf og endastað ferðar er tryggast að sé haldið utan um af leigubifreiðastöðinni sjálfri, sem og heldur utan um bókanir ferða og bókhald viðskiptanna. Það kemur sér vel þegar farþegar þurfa að hafa uppi á leigubifreiðastjóra fyrir milligöngu stöðvarinnar eins og þegar eigur þeirra gleymast í leigubifreið. Leigubifreiðar geta tjónast og þá hugsanlega glatað rafrænum gögnum sínum. Þar að auki ættu þessar upplýsingar hvergi að vera aðgengilegar fyrir utan leigubifreiðastöðina, öryggisins vegna.

9. gr. Gjaldmælar og verðskrár.

Löggiltur gjaldmælir og verðskrá skulu vera í öllum leigubifreiðum, eins og verið hefur hingað til. Ekið skal eftir gjaldmæli, hvort sem hann er látinn ganga sjálfvirkt eða samið fyrir fram um heildarverð, í samræmi við verðskrá. Við sjáum ekki ástæðu til þess að flækja það frekar. Öll leiga, þjónusta og vara, sama hvað hún heitir í norrænu samfélagi, fer í gegnum talningu magns og tíma. Annars konar losarabragur myndi valda óvissustöðu fyrir báða aðila.

Við viljum minna á þá hefð sem var, að leigubifreiðar höfðu allar sameiginlega verðskrá, sem unnin var í samráði við Hagstofu, til ársins 2006 er Samkeppniseftirlitið fékk það í gegn að enginn mætti hafa sama verð. Fram að þeim vendipúnkti, gátu viðskiptavinir gengið að því vísu hvað ferð kostaði, sama hvaða leigubifreið yrði fyrir valinu.

10. gr.

Gæða og tæknikröfur.

Áður en leigubifreið á að geta hafið rekstur, þarf að ganga úr skugga um að hún hafi staðist árlega skoðun, sé skráð í eigu rekstrarleyfishafans, sem hefur afgreiðslu á tiltekinni leigubifreiðastöð, og útbúin gjaldmæli ásamt samskipta og tæknibúnaði stöðvarinnar, tryggð sem slík samkvæmt notkunarflokki og auðkennimerkt sem starfseminni tilheyrir. Þetta ætti að tryggja að ökutæki verði ekki í umferð og rekstri án tilskilinna leyfa og eftirlits. Viðurlög skulu höfð við brotastarfsemi. Brotastarfsemi fylgja skattaundanskot og óöryggi fyrir almenning. Slík starfsemi hefur þrifist svo til óáreitt í allt of langan tíma.

24. gr. Gildistaka og lagaskil.

Við gildistöku nýrra laga og auknum fjölda leyfa, geta aðstæður breyst töluvert og afkomuforsendur einnig samhliða þeim. Þá ber að hafa í huga að leyfishafar eru margir hverjir háðir breytingalás á leigubifreiðum sínum til minnst tveggja ára, samkvæmt reglugerð um vörugjöld. Auk bifreiðarinnar, teljast fleiri óhjákvæmilegir kostnaðarliðir í rekstri hvers leyfis. Því förum við fram á minnst tveggja ára aðlögunartíma áður en ný lög taka gildi.

Vert er að benda á, að vinna til leigubifreiðastjóra hefur hlutfallslega minnkað með árunum, samhliða aukinni notkun einkabílsins, fjölda bílaleigubifreiða og fleiri hundruð ferðaþjónustuleyfa, eðalvagna, torfærubifreiða og annarra ökutækjaleyfa fyrir 4 til 8 farþega gegn gjaldi.

Við gerð þessarar umsagnar fór Bandalag íslenskra leigubifreiðstjóra á leit við Samgöngustofu til að afla sér tölfræðilegra upplýsinga um þann fjölda bifreiða umfram leigubifreiðar sem skráðar eru í leyfisnotkun fyrir 4 til 8 farþega. Ekki var unnt að fá þær upplýsingar og virðist svo vera að Samgöngustofa haldi ekki utan um slíka talningu, þrátt fyrir að vera sá aðili í stjórnsýslunni sem útgáfa leyfanna heyrir undir. Það skal tekið fram, að hvert slíkt leyfi getur innihaldið mörg fleiri en eitt ökutæki í þjónustu á sama tíma. Álitið er að bifreiðafjöldinn í umferð sem um ræðir hlaupi á þúsundum.

Á höfuðborgarsvæðinu eru liðlega 400 íbúar á bakvið hvert leyfi leigubifreiðar. Það er með því mesta sem þekkist.

Við vildum nefna þessar tölur, sérlega í tilefni af umræðunni um fjölda ferðamanna, sem nýta sér fólksflutninga fólksbifreiða, en nýta sér ekki leigubifreiðar jafn mikið og fólk vill halda. Þessir þjónustuaðilar sem við nefndum áðan, teygja framboð sitt inn á leyfisskylt starfsvið leigubifreiðanna. Hægt er að nefna óteljandi dæmi til vitnis um að leyfi sem eru háð fyrir fram bókunum á dags- eða háflsdagsferð, sinni stökum ferðum sem taka innan við klukkustund. Þykir okkur leigubifreiðastjórum eftirlitið með fólksflutningum verulega ábótavant. Því má vel búast við, hvort sem ferðamannastraumurinn til landsins minnki eður ei, munu þessir aðilar reyna enn fremur að ná inn á starfsvið leigubifreiðanna.

Ef verið er að einblína á Höfuðborgarsvæðið við lagabreytingar þessar, þá minnum við á að leigubifreiðar sinna grunnþjónustu á fleiri svæðum landsins, þéttbýli og dreifbýli og ef svæðaskiptingin (takmörkunarsvæði) verður lögð niður, þá verður engin trygging lengur fyrir þjónustunni á þeim svæðum sem síst mega við missinum.

Leigubifreiðaþjónusta snýst fyrst og fremst um þjónustu og samskipti við fólk, langt ofar hugsjónastefnu viðskiptalífsins.

BÍLS fékk leyfi Bandalags finnskra leigubifreiðastjóra til þess að birta umsögn þeirra á afleiðingum lagabreytinganna. Þeir miðla til okkar reynslu sinni og viðbrögðum almennings og stjórnvalda við síðustu lagabreytingum sem eru í viðlíka átt og hin íslenska lagabreyting. Þau tóku gildi 1.júlí 2018. Þar í landi er nú unnið að nýjum lögum til að afstýra því sem hlotist hefur af.

Hér fyrir neðan má lesa finnsku umsögnina, reyndar skrifuð á sænsku af Kai Andersen hjá Taksiliitto. Umsögnin telur meðal annars aukningu upp á 4000 leyfi, versnandi þjónustu við dreifbýli, aldraða og fatlaða, hækkandi verð en minni skatttekjur og varar sérstaklega við því að slaka á kröfum um hreinan sakaferil.

Með von um að íslensk stjórnvöld vandi vel til verksins í gerð lagabreytinga um leigubifreiðar, með almanna hagsmuni í huga.

F.h. Bandalags íslenskra leigubifreiðstjóra og Bifreiðastjórafélagsins Frama

Daníel Orri Einarsson formaður

Kai Andersen formaður Suomen Taksiliitto ritar á sænsku:

. Lagen som trädde i kraft i Finland 1.7.2018 blev ett helt fiasko. Orsaken var, att taxinäringens kommentarer och varningar gick åt döva öron under den förra regeringsperioden. Följderna har varit så mycket drastiska, att den nu på våren uppsatta, nya regeringen har på sin regeringsagenda skrivit, att de strävar för att rädda vad ännu möjligt är.  Även dom partierna som stod bakom och körde en avreglering, ångrar på, och vill ha förändringar på den endast drygt ett år gamla lagen. Den nya trafikministern Sanna Marin tog omedelbart upp frågan om lagförändring på de mest uppkomna brister i den bara ett år gamla lagen. Tyvärr är det inte möjligt med en tillbaka dragning, så focusen är på de värsta bristerna som uppkommit. Även median har under våren och sommaren stort kritiserat den nya lagen. Det spekuleras också, att en stor del av centerpartiets (den fördetta transportministern Anne Berner hade centerpartiets mandat) nedgång, är följd av avregleringen som drabbat hårdast glesbygden som varit partiets grundstöd.

Följden av den dåligt beredda lagen har varit bland annat att

* efter avregleringen har det utdelats ca. 4000 nya lov (ingen vet hur många är i bruk, eller på vilket område de idkar trafik)
* enligt senaste uppgifter vi har att foga, har antalet momsanmälare ökat med endast drygt 200 nya momsbetalare
* skatteintäkten sjunker, även om mängden av utsatta taxitillstånd ökat rejält
* de nya loven har till största del ökat bilmängden endast i större städer, medan erbjudan sjunker på mindre orter
* glesbygden har i stor del förlorat natt-, veckoslut och helgdejour (om inte blivit helt utan taxiservice)
* Priserna varierar högt, men de stora seriösa taxicentralerna har varit försiktiga att höija på priserna så igenomsnitt är förhöjningen endast ca. 10%. En friåkare kan ha tom. 20-30€ minimi pris. Det är en överraskning till kunden som väntat 10-15€ på en korttare färd inom centrum.
* kunder har blivit lurade, och tilltron på hela branschen har gott ned (flera som sagt, att börjat undvika taxifärder)
* kommunerna har tryck med att utföra konkurrensutsättningar på grund av fri prissättning.
* på glesbygden kan man inte mera lita med taxi som ”backup” med sjuk-, eller annan ”adhoc” transport.
* om något gott har stigit fram, är det att de större bolagen har ökat med satsningen på kvalitet och pålitlighet.

Bra är också, att den nysatta regeringen med trafikministern har påpekat, att taxinäringen skall denna gång höras. Kanske på orsak att, det har skett precis som vi varnat i våra kommentarer angående det tidigare lagstiftnings förberedande.

Vårt mål är kort sagt att lagstiftningen berörande taxitrafik revideras på ett sätt, att den motstår svart marknad, gynnar rättvis och fungerande konkurrens samt försäkrar taxiservicen inom hela landet.

Som medel till en bättre och seriös taxiservice ser vi

* en obligatorisk taxameter (kassamaskin) för att undvika skattefusk och för konsumentens skydd
* klart och tydligt identifierande av taxi (tex. speciella registerplåtar)
* möjlighet till överenskommelse om lokal dejour

Det överstående är endast de mest viktiga brister, som måste i snabb ordning köras fram.

Andra uppkomna saker är bland annat, hårdare krav angående kriminell bakgrund, samt någon slags koppling mellan tillstånd, bil och trafikidkaren. Bilen skall också ha registrering till yrkestrafik med behörig försäkring osv.)

mvh. Kai A.