

Innviðaráðuneytið
Sölvhóls götu 7
101 Reykjavík

Sent með rafrænum hætti gegnum Samráðsgátt stjórnvalda

Reykjavík, 22. mars 2023

Efni: Umsögn um drög að reglugerð um leigubifreiðaaakstur, mál nr. 60/2023

Farveitan Tail („**Tail**“) þakkar fyrir tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri varðandi drög að reglugerð um leigubifreiðaaakstur („**drögin**“), mál nr. 60/2023 í Samráðsgátt stjórnvalda, en sem kunnugt er taka ný lög um leigubifreiðaaakstur nr. 120/2022 („**lögin**“) gildi þann 1. apríl nk. Með þeim eru stigin löngu tímabær skref í átt að auknu frjálsræði og samkeppni á leigubifreiðamarkaði.

Afnám fjöldatakmarkana og stöðvaskyldu, sem fólust í eldri rétti, eru til mikilla bóta og til þess fallin að ná markmiðunum sem að var stefnt. Að meginstefnu lýsir Tail yfir ánægju með inntak draganna en þó eru þar ákvæði sem gætu falið í sér leyndar aðgangshindranir. Fyrst og fremst felast þær í skilyrðum sem gerðar eru til starfshæfni atvinnu- og rekstrarleyfishafa.

Áskilnaður um námskeið í leigubifreiðaaakstri

Í 1. mgr. og 3. mgr. 4. gr. reglugerðarinnar er gerður áskilnaður um að umsækjendur um atvinnu- eða rekstrarleyfi skuli hafa „lokið námskeiði um leigubifreiðaaakstur“. Með því eru útfærð nánar skilyrði 1. tölul. 2. mgr. 5. gr. og 2. tölul. 2. mgr. 6. gr. laganna um „viðeigandi starfshæfni“. Það skilyrði er síðan útfært í 6. tölul. 5. mgr. 6. gr. reglugerðar um ökuskírteini nr. 830/2011, með síðari breytingum, en í þeirri reglugerð er kveðið á um skilyrði sem ökumaður þarf að uppfylla til að hljóta slík réttindi.

Að mati Tail er gildandi námskrá fyrir leigubifreiðaréttindi úr sér gengin og þarfnast hún sárrar uppfærslu. Umrædd námskrá var samin af hinni sálugu Umferðarstofu og staðfest þann 14. janúar 2005 af þáverandi samgönguráðherra. Augljóst er að á þeim tæpu tveimur áratugum sem liðnir eru hafa bæði samfélagið, tæknin og fararskjótar tekið umtalsverðum breytingum.

Til að hljóta réttindin þarf umsækjandi að hafa setið alls 68 bóklegar kennslustundir og þremur verklegum kennslustundum. Hver kennslustund samkvæmt námskrá er 45 mínútur en uppsetning námsins er eftirfarandi:

- Umferðarfræði – 12 kennslustundir
- Umferðarsálfræði – 12 kennslustundir
- Skyndihjálp – 16 kennslustundir
- Bíltækni – 12 kennslustundir
- Ferðafræði – 16 kennslustundir

Sé námskráin skoðuð enn frekar, en hún er fylgiskjal með umsögn þessari, má sjá að kröfurnar sem námið gerir eru að stóru leyti úr takti við tímann. Til að mynda þarf umsækjandi að kunna að nota kort og kennileiti til að rata, vita hvernig auðveldast er að rata um gatnakerfi höfuðborgarsvæðisins og annarra stórra þéttbýlisstaða og kunna skil á ferðamennsku sem atvinnugrein.

Enn fremur skal nemi kunna skil á reglum um ávísanir, greiðslukort og önnur greiðsluform sem viðskiptavinir gætu notað, kunna skil á orðum úr erlendum tungumálum sem brugðið gæti fyrir í starfinu, að ógleymdu skilyrðinu um „að þekkja eðlilegar venjur er varða notkun útvarps og sjónvarps, og kunna að nota þessi tæki á öruggan og lögmæltan hátt“.

Framangreind upptalning er ekki tæmandi og geymir námskráin fleiri skilyrði sem augljóslega eru úr sér gengin og standast illa tímans tönn. Hið sama gildir um námsefnið sem ölkuskólar keyra á grunni umræddrar námskrár.

Að mati Tail felur fyrirkomulag námsins í sér aðgangshindrun að markaðnum, enda ekki á færi hvers sem er að taka frá þann tíma sem þarf til að ljúka því. Við það bætist að ofan á B-far réttindi, þ.e. réttindi til að mega aka leigubifreið, hafa umsækjendur hingað til þurft að ljúka sérstöku harkaranámi, en svo virðist sem litlar upplýsingar séu til um námskrá þess, og rekstarleyfisnámi. Samanlagt kostar námið, að meðtöldum kostnaði við próftöku, ríflega hálfa milljón króna.

Þótt fyrirkomulag námsins sé eigi undir í reglugerðinni, þá með beinum hætti, er um svo samhangandi þætti að ræða að rétt þykir að benda á þá aðgangshindrun sem námið getur reynst. Afar brýnt er að taka námskrána til endurskoðunar með það að marki að einfalda handa, færa nær nútímanum, nýrri tækni og hreinlega færa til betri vegar þær úreltu upplýsingar og fræði sem þar eru kennd. Sé einsýnt að slík vinna muni taka tíma telur Tail að taka ætti til skoðunar hvort unnt sé að veita nemum undanþágur frá einstökum þáttum námsins meðan uppfærslu er beðið.

Til að mynda verður ekki séð að nauðsyn bjóði að nemi sitji sérstaklega námskeið í skyndihjálpi hafi hann lokið slíku námi áður. Enn fremur ætti að gefa nemum kost á að þreyta stöðupróf í námsþáttum í umferðar- og umferðarsálfræði, þ.e. verði áfram gerður áskilnaður um slíkt í námskrá, og þá eftir atvikum að veita undanþágu frá einstökum kennslustundum eða námskeiðshlutum. Á það einkum og sér í lagi við þá þætti námsins sem lúta að umgengi um rafræn kerfi þeirra leigubifreiðastöðva sem hingað til hafa haft leyfi til starfans, enda verður ekki séð að slíkt þurfi, sökum breytts lagaumhverfis og afnáms stöðvaskyldu, að vera skilyrði fyrir því að hljóta leyfi til aksturs leigubifreiðar.

Um 2. gr.

Í 2. gr. draganna er mælt fyrir um að leigubifreið sem ekið er samkvæmt gjaldmæli skuli auðkennd með þakljósi. Leigubifreið sem ekið er án gjaldmælis, þ.e. eftir fyrirframsömdu verði eða áætlun þar um, skuli aftur á móti auðkennd með leyfismiða í framrúðu bifreiðarinnar. Enn fremur er mælt fyrir um að leigubifreiðarstjóri skuli ávallt hafa sýnilegt leyfisskilyrði í bifreið sinni.

Að mati Tail er ekki ljóst af reglugerðardrögunum hvort gjaldmælalausar leigubifreiðar þurfi að vera einkenndar eingöngu með nefndum miðum eða hvort þakljós þurfi einnig að vera til staðar. Að auki er rétt að mæla fyrir um undanþágu frá skilyrðunum, líkt og gert er í 2. mgr. 6. gr. draganna, þegar um er að ræða þjónustu leigubifreiðar sem boðin er fram eftir pöntun. Með þar til gerðu smáforriti er hægt að búa svo í hagin að upplýsingar um leigubifreiðastjóra og leigubifreiðina sjálfa birtist áður en far er pantað. Raunar er slíkt til þess fallið að tryggja neytendavernd betur en gamaldags merkingar. Í ljósi þess er lagt til að ný málsgrein bætist við 2. gr. draganna, sem yrði þá 5. mgr. 2. gr., svohljóðandi:

Þegar þjónusta leigubifreiðar er boðin eftir pöntun, til dæmis á vefsíðu eða í smáforriti, er að lágmarki skylt að miðla upplýsingum skv. 2.- 4. mgr. þessarar greinar til neytanda með rafrænum hætti áður en þjónusta er pöntuð.

Rafræn samskipti

Í 7. gr. draganna er mælt fyrir um hin ýmsu tölvukerfi og gagnagrunna sem Samgöngustofu, sem eftirlitsaðila með lögunum og fyrirhugaðri reglugerð, er ætlað að starfrækja. Ekki eru gerðar sérstakar athugasemdir við innihald ákvæðisins en brýnt fyrir ráðuneytinu og Samgöngustofu að tryggja að umrædd kerfi séu í takt við það sem best verður á kosið.

Augljóst er að með nýju regluverki munu ýmsir aðilar hafa hug á að hefja starfsemi á markaðnum og hafa hug á að bjóða nýjar, hagkvæmari og einfaldari lausnir en þekkst hafa hingað til hér á landi. Að mati Tail er brýnt að tryggt sé að umrædd kerfi og ferlar geri ekki auknar kröfur en leiða af lögunum og reglugerðinni, þ.e. að tæknilegar kröfur Samgöngustofu verði ekki aðgangshindrun að markaðnum.

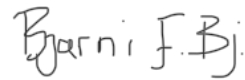
Samantekt

Heilt yfir lýsir Tail yfir ánægju með drögin og telur þau til bóta. Þá telur félagið að rétt sé að ráðuneytið fari varlega í að setja auknar kröfur í reglugerðina en drögin gera ráð fyrir, enda þá hætta á að skilyrði reglugerðarinnar muni ekki rúmast innan þess ramma sem lögin setja. Slíkt væri til þess að leggja stein í götu þeirra markmiða sem stefnt var að með setningu nýrrar löggjafar á sviðinu.

f.h. Farveitunnar Tail



Birkir Rafn Guðjónsson



Bjarni Freyr Björnsson

Fylgiskjal

1. Námskrá Umferðarstofu fyrir leigubifreiðaréttindi, staðfest af ráðherra 14. janúar 2005