

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið
Skrifstofa samgangna
Sölvhólgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 18. júlí 2018

Efni: Frumvarp til laga um leigubifreiðar - áform um lagasetningu (Mál nr. S-76/2018)

Viðskiptaráð þakkar fyrir tækifærið til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri í aðdraganda lagasetningar um leigubifreiðar. Ráðið telur löngu tímabært að taka lagaumgjörð um leigubílaakstur til gagnerrar endurskoðunar og fagnar áformum ríkisstjórnarinnar um að ráðast í þessa vinnu.

Helstu atriðin sem Viðskiptaráð vill koma á framfæri og hafa ber í huga við þessa vinnu eru:

- Fjöldatakmarkanir á leigubílamarkaði eru óréttlæt看leg skerðing á samkeppni sem kemur verst niður á tekjulágum. Þær ber að afnema með öllu.
- Tækniframfarir hafa aukið neytendavernd og tryggt jafnari samningsgrundvöll og útrýmt þörfinni fyrir fjöldatakmarkanir og samræmt verðlag.
- Þær kröfur sem verða gerðar til nýrra umsækjenda um leyfi til reksturs leigubíla mega ekki vera svo miklar að þær hafi takmarkandi áhrif á samkeppni.
- Ódýrari leigubílar gætu létt á umferð og aukið hlut almenningsgangna.
- Í núverandi kerfi er ungt fólk, konur og útlendingar mikill minnihluti leyfishafa.
- Viðskiptaráð vill skoða kosti leyfis í anda 90 daga heimagistingar fyrir akstur leigubíla.

Afnám fjöldatakmarkana er lykilatriði

Fjöldatakmarkanir á starfandi leigubílum eru óréttlæt看leg skerðing á samkeppni. Slíkar takmarkanir verða til þess að stórar millifærslur eiga sér stað frá neytendum og til þeirra sem bjóða þjónustuna auk þess sem þær bjaga efnahagslega hvata með tilheyrandi samfélagslegu tapi.¹

Fjöldatakmarkanir hafa verið rökstuddar á sanngirnigrundvelli en hingað til hafa engin gögn sýnt fram á að leigubílstjórum vegni betur þegar þær eru til staðar. Aftur á móti hafa erlendar rannsóknir sýnt fram á að hærra verð og minni þjónusta sem leiða má af slíkum takmörkunum komi verst niður á lágtekjuhópum, þar sem þeir nýta sér þjónustu leigubíla hlutfallslega meira en aðrir tekjuhópar.²

Á undanförunum árum og áratugum hafa stjórnvöld fjölda OECD ríkja ákveðið að draga úr fjöldatakmörkunum eða afnumið þær með öllu. Slíkar breytingar hafa heilt yfir aukið ánægju neytenda og stytt biðtíma eftir þjónustu leigubíla.³ Viðskiptaráð tekur því undir með tillögu starfshóps um heildarendurskoðun regluverks um leigubíla þess efnis að afnema fjöldatakmarkanir úr regluverkinu.

¹ [OECD \(2007\) Taxi Services: Competition and Regulation.](#)

² Sama heimild.

³ Sama heimild

Eðlileg leyfi og menntunarkröfur

Að því sögðu kunna að hníga rök að því að til staðar séu viss grunnskilyrði fyrir veitingu atvinnu- og rekstrarleyfa sem ætlað er að stuðla að auknu öryggi neytenda. Slíkum hugmyndum er fyrir að fara í lokaskýrslu starfshópsins og tekur Viðskiptaráð undir flestar þeirra.

Ef slíkar kröfur verða aftur á móti of íþyngjandi geta þær haft neikvæð áhrif á samkeppni og neytendur. Í þessu samhengi er rétt að taka til skoðunar tillögur starfshópsins um menntunarskilyrði sem lagt er til að rekstrarleyfishafa uppfylli. Tillögurnar eru þær að rekstrarleyfishafi þurfi að sækja tiltekin bókleg og verkleg námskeið, undirgangist endurmenntun á fimm ára fresti, líkt og gildir um atvinnuleyfishafa, en auk þess á að gera frekari menntunarkröfur um þekkingu sem snýr beint að rekstrinum, svo sem kennslu í bókhaldi og skattskilum, persónuverndarreglum, nauðsynlegum tryggingarétti, ábyrgð rekstrarleyfishafa o.s.frv. Umræddar tillögur eru flestar nokkuð óskýrar, eða að minnsta kosti óútfærðar, en erfitt er að túlka þær öðruvísi en að námið geti orðið nokkuð umfangsmikið.

Viðskiptaráð getur ekki séð nein haldbær rök fyrir því að gera þurfi ríkari menntunarkröfur til einstaklinga í leigubílaþjónustu en í öðrum atvinnurekstri. Auðvelt er að kaupa sérfræðiþjónustu á sviði bókhalds og skattskila sem og lagalega sérfræðiþjónustu. Of miklar menntunarkröfur geta í reynd skapað aðgangshindranir með sömu áhrif á verðlag og framboð þjónustu og fjöldatakmörkanir og slíkt ber að varast. Sú hindrun getur skapast þegar kostnaður við menntun og leyfi verður of íþyngjandi. Viðskiptaráð telur að rétt sé að menntunarkröfur taki mið af þeirri raunfærni og kunnáttu sem nauðsynleg er til starfsins. Því er lagt til að sömu menntunarkröfur verði gerðar til atvinnuleyfishafa og rekstrarleyfishafa.⁴

Ísland, næstdýrast í heimi!

Haustið 2017 gerði Viðskiptaráð úttekt á kostnaði við leigubílaþjónustu í mismunandi löndum. Hún leiddi í ljós að Ísland er næstdýrasta land í heiminum á eftir Sviss þegar kemur að leigubílaþjónustu líkt og sjá má af mynd 1 á næstu síðu. Almennt má segja að reynsla annarra þjóða sýni að aukin samkeppni á leigubílamörkuðum hafi jafnan áhrif til lækkunar verðs til neytenda.⁵ Ekkert bendir til þess að slíkt eigi ekki við á Íslandi og því má ætla að aukin samkeppni myndi lækka verð til íslenskra neytenda.

⁴ Starfshópurinn lagði til að menntunarskilyrði fyrir atvinnuleyfishafa væri að leyfishafinn hefði staðist bókleg og verkleg próf og þyrfti að sækja sér endurmenntun á fimm ára fresti í samræmi við kröfur sem gerðar eru til annarra atvinnubílstjóra. Kröfur fyrir rekstrarleyfi gerðu ráð fyrir öllu víðtækari menntun en Viðskiptaráð leggur því til að þessar kröfur verði samræmdar og ekki óeðlilega miklar.

⁵ [OECD \(2007\) Tax Services: Competition and Regulation.](#)

Mynd 1

Leigubílaþjónusta á Íslandi er ein sú allra dýrasta í heiminum og sé litið til hversu dreifbýlt höfuðborgarsvæðið er líklega hvergi óhagkvæmara að taka leigubíl.

Dýrustu borgir í heimi til að taka leigubíl og þéttleiki þeirra haustið 2017

Borg/Svæði	Kostnaður 3 km ferðar ¹ Krónur ²	# ³	Þéttleiki borga Íbúar/Km ²
Zürich	2.691	1	4.583
Genf	1.868	2	12.491
Höfuðborgarsvæðið⁴	1.704	3	201
Tókyó	1.701	4	6.227
Kaupmannahöfn	1.468	5	8.843
Helsinki	1.365	6	2.939
London	1.315	7	5.590
..	//	..	//
Berlín	1.186	12	4.116
Amsterdam	1.139	16	3.883
Osló	1.111	19	1.392
Stokkhólmur	1.090	21	5.013
Róm	932	31	2.239
New York	834	39	10.821
París	761	47	21.234

1 Farið er að fordæmi breska fyrirtækisins Carspring sem reiknar vísitölu leigubílaferðs í 80 borgum um allan heim; aðferðin er (Startgjald + 1 mín bið + 3 km akstur)

2 Miðað við gengi krónunnar á móti Bandaríkjadal þann 6. september 2017

3 Sæti á lista Carspring yfir dýrustu borgir í heimi til að taka leigubíl þegar Íslandi hefur verið bætt við

4 Reykjavík og nágrenni; Notast var við daggjald samkvæmt verðskrá Hreyfils til útreikninga

Heimildir: Carspring; Hreyfill; Seðlabanki Íslands; Wikipedia; Viðskiptaráð Íslands

Nýir aðilar á markaðinn leysa markaðsbrest

Ný samkeppni gæti og mun vonandi birtast sem innkoma farveitna (e. ride-hailing services) á íslenskan leigubílamarkað. Um slík fyrirtæki má segja að þau leysi af hendi sömu þjónustu og hefðbundin leigubílafélög. Þau hafa hins vegar valdið straumhvörfum á markaðnum með því að vera brautryðjendur í nýtingu nútímatækni í akstursþjónustu.

Það regluverk sem ríkir um leigubílamarkaðinn í dag er að hluta tilraun til að koma í veg fyrir markaðsbrest. Sá markaðsbrestur kallast ósamhverfar upplýsingar og getur lýst sér í því að þjónustuveitandinn hefur meiri og betri upplýsingar um þjónustuna heldur en kaupandinn. Að minnsta kosti tvö vandamál geta myndast á leigubílamarkaði án regluverks eða farveitna:

- Leigubílstjórar sem sækja vegfarendur án þess að um það hefði verið samið fyrirfram eru í margfalt betri samningsstöðu en viðskiptavinurinn og geta krafist verðs umfram það sem telst eðlilegt markaðsverð. Án nokkurs regluverks hefur þjónustukaupandinn

litlar upplýsingar um verð annarra leigubíla eða hversu lengi hann yrði að finna næsta leigubíl.

- b) Þjónustukaupandinn gat illa gert sér grein fyrir hvort hann væri öruggur eða ekki. Á þetta annars vegar við um öryggi hans í umferðinni, hvort bílstjórinn hafi nægjanlega kunnáttu til þess að aka bifreiðinni og þá hvert ásigkomulag bifreiðarinnar er. Hins vegar á þetta einnig við um hans líkamlega öryggi og hvort hann geti verið öruggur í návist leigubílstjórans.

Þeir sem hafa nýtt sér þjónustu farveitna geta við lestur ofangreinds gert sér í hugarlund hversu vel tæknin hefur náð að leysa þessi vandamál. Í fyrra tilvikinu hafa farveitur gert allar upplýsingar um fargjöld, biðtíma, lengd ferðalags og staðsetningu bílstjóra gagnsæjar í gegnum snjallforrit sín þannig að þjónustukaupandinn er betur settur til þess að taka upplýsta ákvörðun um viðskiptin. Einnig geta leigubílstjórar betur metið hvar og hvenær þjónustu þeirra er óskað, þeim sjálfum til hagsbóta.

Í seinna tilvikinu má segja að stafræn bókunarþjónusta geri eftirlit og öryggisráðstafanir auðveldari en áður. Í fyrsta lagi sannreyna slík forrit deili á bæði bílstjóra og farþega. Í öðru lagi skrá þau niður nákvæmar upplýsingar um hverja ferð, hvert bílnum er ekið og hvað ferðin tekur langan tíma sem skapar varnaðaráhrif farþeganum til góðs. Í þriðja lagi gera slík forrit farþegum kleift að gefa bílstjórum endurgjöf sem skapar þeim orðspor eftir því sem á líður og býr til hvata til þess að veita góða þjónustu. Í fjórða lagi hefur í sumum forritana verið komið fyrir neyðarhnöppum sem er enn ætlað að auka öryggi farþega. Ennfremur tryggja farveitur betur öryggi bílstjóra á svipaðan hátt, t.d. með einkunnagjöf til farþega.

Á meðan regluverkið kemur einungis í veg fyrir sum óæskileg einkenni ósamhverfra upplýsinga, þá hafa farveitur að miklu leyti leyst sjálft vandamálið. Að mati Viðskiptaráðs er heppilegra að leysa sjálft vandamálið heldur en einkenni þess, sem styrkir rökin fyrir því að skapa lagalegan grundvöll fyrir farveitur.

Ódýrari þjónusta farveitna

Í ofanálög benda rannsóknir til þess að farveitur geti boðið ódýrari akstursþjónustu heldur en hefðbundin leigubílafélög. Hér eru þrjú dæmi:

- Sænsk rannsókn frá árinu 2015 leiddi í ljós að verð á 10 km ferð var allt að þriðjungum ódýrari með Uber heldur en hefðbundnum leigubílum þar í landi.⁶
- Í Ottawa í Kanada var áætlað að 5 km ferð sé um 400 krónum ódýrari með Uber en með leigubíl.⁷
- Í skýrslu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins var sýnt fram á að þjónusta Uber í Amsterdam væri ódýrari en hefðbundinna leigubíla.⁸

Sýnt þykir að tæknilausnir hafi gert bókunarþjónustu og pörun bílstjóra við viðskiptavini hagkvæmari sem kann að skýra að hluta til hvers vegna farveitur bjóða ódýrari akstursþjónustu að jafnaði. Fyrir neytendur er því til mikils að vinna að skapa grundvöll fyrir þjónustu farveita hér á landi og að mati Viðskiptaráðs ætti það að vera sjálfstætt markmið að regluverkið rúmi slíka þjónustu.

⁶ [The sharing economy: Embracing change with caution.](#)

⁷ [OECD 2018: Working Party No. 2 on Competition and Regulation.](#)

⁸ [European Commission: Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU.](#)

Farveitur leiða framboð og eftirspurn saman

Annar mikilvægur þáttur í starfsemi farveitna er sá að þær verðleggja þjónustu sína eftir framboði og eftirspurn á markaði hverju sinni. Þegar eftirspurn er mikil, einkum á háannatímum, hækkar verðið sem hefur annars vegar þau áhrif að draga úr eftirspurn og dreifa henni yfir lengri tíma en skapar hins vegar hvata fyrir bílstjóra til þess að auka framboð.

Dæmi eru um að þessi eiginleiki hafi reynst hefðbundnum leigubílum vel í samkeppni og þeir þrífist vel án íþyngjandi regluverks. Í Long Beach í Kaliforníu höfðu viðskipti hefðbundinna leigubíla dregist umtalsvert saman eftir að farveitur fóru að bjóða þjónustu sína þar. Í stað þess að fella hina nýju samkeppnisaðila undir fyrirbyggjandi regluverk var ákveðið að gefa það frjálst fyrir alla þjónustuveitendur. Sú breyting varð til þess að leigubílstjórar gátu undirboðið farveitur á þeim tímum þegar verð þeirra var sem hæst og styrkt stöðu sína á markaðnum á ný, neytendum og þjónustuveitendum til góðs.⁹ Innreið farveitna á markaðinn þarf því ekki að fela í sér dauðadóm yfir hefðbundnum þjónustuveitendum sé þess gætt að frjálsræðið nái til allra.

Létt á umferð

Líta má á leigubílaþjónustu sem stuðningsvöru (e. complementary good) við almenningsamgöngur. Lægra verð á leigubílaþjónustu skapar í því samhengi hvata til aukinnar notkunar almenningsamgangna í bland við leigubíla, þar sem fórnarkostnaðurinn við að reka bíl sjálfur er minni. Þetta kann sérstaklega að eiga við lágtækjuhópa sem hafa ekki ráð á þjónustunni á núverandi verði. Það kann svo aftur að draga úr umferðarteppum séu áhrifin nægilega mikil.

Ennfremur hafa verið í þróun tækninýjungar í samnýtingu bíla (e. car-pooling) sem hafa burði til þess að auka skilvirkni og hagkvæmni í umferðinni. Farveitan Uber býður upp á eina slíka lausn, *Uber Pool*, auk þess sem verið er að þróa aðrar lausnir. Til að mynda hefur tekist að þróa forrit í MIT sem talið er geta fækkað bílum í umferðinni um 2/3 án þess að meðalbiðtími eftir bíl verði lengri en 2,7 mínútur.¹⁰ Í þessari þróun felast mikil tækifæri fyrir Íslendinga í skipulags- og samgöngumálum en ekki síður í umhverfismálum.

Fáar konur, hár aldur og engir útlendingar

Núverandi kerfi hamlar ekki aðeins samkeppni heldur benda tölur til þess að það stuðli að einsleitni og hamli nýliðun í hópi leyfishafa (sjá mynd 2 á næstu síðu). Þeir 567 einstaklingar sem hafa leyfi til leigubílaaksturs á höfuðborgarsvæðinu eru allir íslenskir ríkisborgarar.¹¹ Meðalaldur þeirra er 57,5 ár og aðeins 34 eru konur, rétt tæp 6% leyfishafa. 100 leyfishafar eru 56-60 ára, 99 eru 61-65 ára og 96 eru 66-70 ára. Aðeins tveir eru þrítugir eða yngri á meðan 54 eru yfir sjötugu. Tæp 75% leyfishafa eru yfir fimmtugu. Sem stendur er meðalaldur Íslendinga á bílprófsaldri hins vegar tæp 46 ár og konur eru tæplega 49% íbúa landsins.

Í lok mars 2018 bjuggu 350.710 manns á Íslandi. Af þeim eru 39.750 með erlent ríkisfang eða rúm 11%. Ef leyfi til aksturs leigubíla dreifðust jafnt eftir kyni og ríkisfangi ættu 277 að vera í höndum kvenna og 62 leyfi að vera í höndum erlendra ríkisborgara á Íslandi, en eins og áður sagði er enginn erlendur

⁹ [OECD 2018: Working Party No. 2 on Competition and Regulation.](#)

¹⁰ Sjá frétt á vef [Massachusetts Institute of Technology.](#)

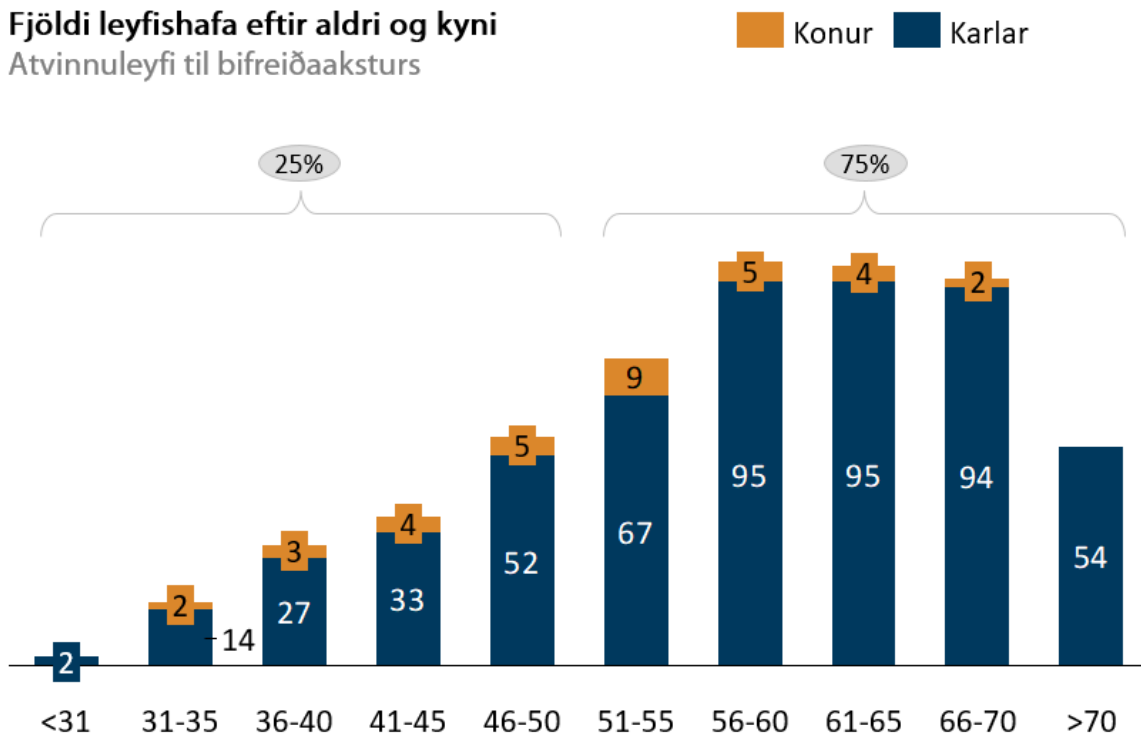
¹¹ Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu voru 567 virk leyfi til aksturs leigubíla á höfuðborgarsvæðinu eins og það er afmarkað í 4. gr. reglugáðar um leigubifreiðar nr. 397/2003, með síðari breytingum, þegar Viðskiptaráð fékk upplýsingar um leyfin 13. júlí síðastliðinn. Hámarksfjöldi leyfa á höfuðborgarsvæðinu er 580.

ríkiborgari með leyfi til aksturs leigubíla á Íslandi. Íslenskt ríkisfang er vel að merkja ekki eitt þeirra skilyrða sem talin eru upp í 5. gr. laga um leigubifreiðar fyrir því að fá útgefið leyfi til aksturs leigubíla.

Mynd 2

Leyfishafar eru einsleitur hópur. Tæplega 75% leyfishafa eru yfir fimmtugu og mikill meirihluti þeirra eru karlmenn. Allir leyfishafarnir eru íslenskir ríkisborgarar.

Fjöldi leyfishafa eftir aldri og kyni Atvinnuleyfi til bifreiðaaksturs



Heimildir: Samgöngustofa, útreikningar Viðskiptaráðs

Þótt ekki sé hægt að fullyrða út frá fyrirleggjandi gögnum þá benda þau til að núverandi leyfisveitingakerfi stuðli að einsleitni. Það er ekki í anda þess fjölbreytta atvinnulífs sem Viðskiptaráð telur nauðsynlegt til að auka hagsæld á Íslandi.

Léttleypi í anda 90 daga heimagistingar

Í byrjun árs 2017 tóku í gildi reglur sem heimila einstaklingum að leigja út íbúðarhúsnæði til skamms tíma með tiltölulega einföldu leyfi sýslumanns. Þannig er heimilt að leigja út íbúð í allt að 90 daga á ári, en tekjur af leigunni mega ekki vera hærri en tvær milljónir króna á sama tímabili. Tekjurnar eru skattlagðar sem fjármagnstekjur og ekki er heimilt að draga frá kostnað sem hlýst af útleigunni frá tekjunum fyrir skattlagningu.

Í greinargerð með lögum nr. 67/2016, sem breyttu þeim lögum sem gilda um heimagistingu í núverandi horf, segir um tilefni og nauðsyn lagasetningar að „[í] skýrslu Rannsóknastofnunar atvinnulífsins kemur fram að stærsta vandamálið í gistingu er fjöldi óskráðra og leyfislausra gististaða sem líklega standi ekki skil á öllum sköttum. [...] Í frumvarpi þessu er áhersla lögð á að bregðast við þróun í gistiframboði og þeirri leyfislausu starfsemi sem áður var getið. Nauðsyn var talin á að gera breytingar á löggjöfinni ásamt því að endurskoða reglugerð um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald. Þá er

*Ijóst að eftirlit með málaflokknum er umfangsmikið verkefni og þörf á að tryggja fjármagn og mannafla til þess.*¹²

Spornað gegn svartri atvinnustarfsemi

Viðskiptaráð hvetur til að sambærilegt fyrirkomulag verði tekið upp fyrir akstur leigubíla við setningu nýrra laga um leigubifreiðar og að minni kröfur yrðu gerðar til ökumanna til að fá slík leyfi en til almennra leigubílstjóra. Í dæmaskyni má nefna að farveitan Uber gerir þær kröfur til þeirra sem aka undir merkjum fyrirtækisins að þeir hafi náð ákveðnum aldri, hafi ökuréttindi og horfi á stutt kennslumyndband. Loks kannar fyrirtækið hvort ökumenn hafi gerst sekir um refsivert athæfi eða slíka hegðun við akstur að ekki væri forsvaranlegt að treysta þeim fyrir að aka undir merkjum Uber. Rökin fyrir leyfi sem þessu eru margvísleg og sum af sömu rót runnin og þau sem fylgdu frumvarpi því sem varð að lögum 67/2016.

Þegar þetta er skrifað eru ríflega 42.000 manns í hópi á Facebook þar sem fólk býður akstur og óskar eftir akstri gegn greiðslu.¹³ Því má leiða líkur að því að umtalsverð og ókortlögð svört atvinnustarfsemi sé á sviði farþegaflutninga með tilheyrandi skatttekjumissi fyrir ríkissjóð og erfiðari stöðu þeirra sem fara að lögum og reglum. Viðskiptaráð telur að léttleyfi til aksturs leigubíla gæti slegið á þann vanda.

Léttleyfi mætti útfæra þannig að sá sem uppfyllir ákveðnar kröfur megi flytja farþega gegn gjaldi fyrir ákveðna hámarksfjárhæð á ári. Hægt væri að setja sem skilyrði að þjónustan yrði veitt gegnum viðurkennda farveitu á borð við Lyft eða Uber. Þannig gætu þeir sem nýta sér þjónustuna tryggt aðhald með ökumönnum í gegnum einkunnagjöf farveitnanna og jafnframt yrði auðveldara að sjá til þess að tekjur af þjónustunni yrðu gefnar upp til skatts því aðeins er hægt að greiða fyrir þjónustu sem veitt er gegnum slíkar farveitur með greiðslukorti. Þar sem frádráttur vegna kostnaðar af veitingu þjónustunnar yrði ekki heimill telur Viðskiptaráð rétt að skoða að tekjurnar yrðu skattlagðar sem fjármagnstekjur.

Ef marka má fréttáflutning virðist sem tilraunir stjórnvalda til að koma böndum á óskráða útleigu íbúðarhúsnæðis með heimagistingarleyfi séu þegar farnar að skila árangri og því líklegt að leyfi sem þetta myndi draga úr ólöglegri atvinnustarfsemi á þessu sviði.¹⁴

Rökin fyrir leyfi sem þessu einskorðast ekki við að skera upp herör gegn svartri atvinnustarfsemi. Með snjallsímavæðingu og farveitum hafa opnast óþrjótandi möguleika til að nýta kosti deiliahagkerfisins. Meðalfólksbíll stendur að jafnaði hreyfingarlaus og ónýttur 90% til 95% af líftíma sínum, miðað við eins til tveggja og hálf klukkutíma akstur á dag.¹⁵ Með þessu móti gætu eigendur bíla nýtt fjárfestingu sína betur, aukið tekjur sínar og stutt við almenningssamgöngur eins og fjallað er um fyrr í þessari umsögn.

Þessu til viðbótar er ljóst að fjöldi fólks á landinu er nokkuð breytilegur milli árstíða. Þannig eru mun fleiri ferðamenn á landinu yfir sumarmánuðina en færri á veturna líkt og sést á mynd 3 á næstu síðu. Í ofanálag dvelja ferðamenn að jafnaði lengur á landinu að sumri til. Leyfi á borð við þetta gæti haft sveiflujafnandi áhrif á verð leigubílaþjónustu því líkur eru á að leyfishafar myndu helst stunda sinn akstur þegar eftirspurn eftir þjónustunni væri mest.

¹² [Lög um breytingu á lögum um veitingastaði, gististaði og skemmtanahald, nr. 85/2007 \(heimagisting, veitingastaðir án áfengisveitinga, ótímabundin rekstrarleyfi\).](#)

¹³ Facebookhópurinn nefnist [Skutlarar!](#)

¹⁴ Sjá frétt á vef mbl.is: [Skrá Airbnb-íbúðir áður en vaktin hefst.](#)

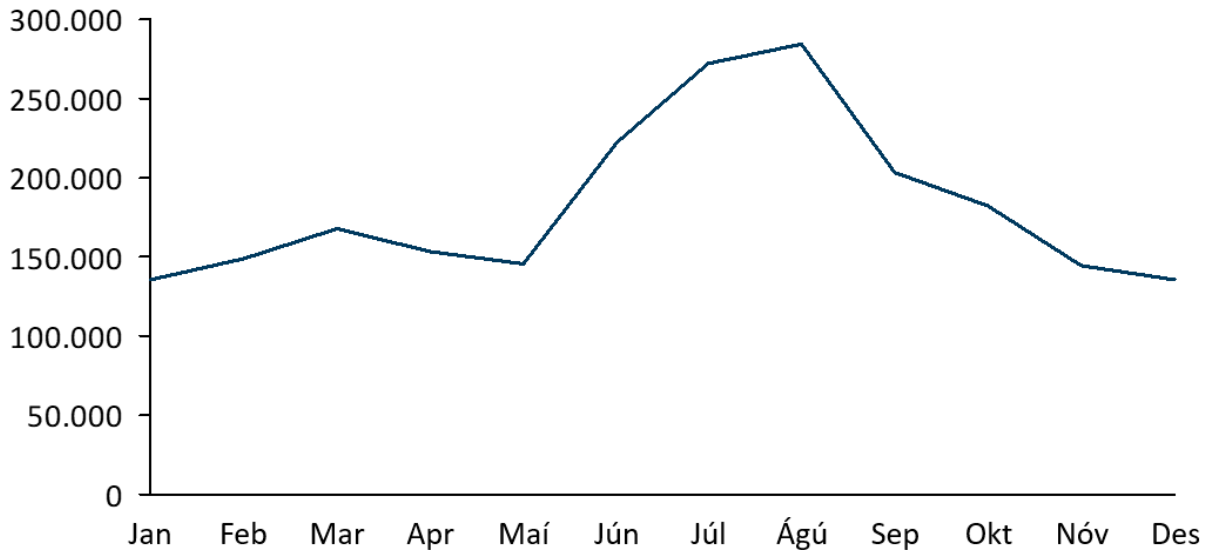
¹⁵ Sjá frétt Fortune: [Today's Cars Are Parked 95% of the Time.](#)

Mynd 3

Ætla má að eftirspurn eftir leigubílum sé árstíðabundin og sveiflist nokkuð með ferðamannastraumnum, léttleyfi gæti mætt eftirspurn á háannatímum.

Brottfarir erlendra farþega um Keflavíkurflugvöll

Eftir mánuðum, 2017



Heimildir: Ferðamálastofa

Því má ætla að léttleyfi myndi bæta hag löghlýðinna notenda leigubílaþjónustu, auka tekjur ríkissjóðs og draga úr samkeppni við leigubílstjóra á svörtum markaði. Við lagasetningu yrði að huga að þáttum á borð við tryggingar, eftirlit, leyfisveitingar og prófanir bæði bíla og ökumanna. Þó yrði að tryggja að skilyrði fyrir leyfisveitingu yrðu ekki óþarflega íþyngjandi.

Viðskiptaráð leggur til að þau gögn, athugasemdir, tillögur og ábendingar sem hér fram koma verði höfð að leiðarljósi við fyrirhugaða lagasetningu og býður fram krafta sína við undirbúning lagasetningarinnar. Að lokum áskilur Viðskiptaráð sér rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og er reiðubúið að skýra þessa umsögn nánar og svara spurningum, sé þess óskað.

Virðingarfyllt,

Gunnar Dofri Ólafsson
Lögfræðingur Viðskiptaráðs Íslands