

Innviðaráðuneytið

Sölvhólsgrötu 7

101 Reykjavík

Reykjavík 22.mars 2022

UMSÖGN

Drög að reglugerð um leigubifreiðaaakstur.

Mál nr.60/2023 í samráðsgátt.

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra B.Í.L.S. og Bifreiðastjórafélagið Frami veita hér umsögn sína um drög að reglugerð um leigubifreiðaaakstur í samráðsgátt, mál nr.60/2023.

Bandalagið hefur frá upphafi lagabreytinga um leigubifreiðaaakstur veitt umsagnir sínar og lagt megináherslu á öryggi almennings í leigubifreiðum. Í gerð lagafrumvarpsins og afgreiðslu laga, virðast þingmenn hafa algerlega sneitt framhjá þeirri þekkingu sem leigubifreiðastjórar hafa miðlað í umsögnum sínum, er snúa að eðli starfseminnar og reynslu annarra landa af samskonar lagabreytingum. Eftir að lögin voru samþykkt á Alþingi með hraðri afgreiðslu, hefur stétt leigubifreiðastjóra bundið vonir sínar við að ný reglugerð tæki frekar tillit til öryggis farþega og starfsumhverfis leigubifreiðastjóra í framkvæmd laganna. Þau drög að reglugerð sem nú eru til samráðs, bera þess ekki merki og virða að vettugi ráðagerð og reynslu starfandi stéttar. Þá er heldur ekki tekið tillit til þess, að nú starfandi stétt leigubifreiðastjóra hefur leigubifreiðaaakstur að aðalatvinnu. Með lagabreytingunni er sannarlega gengið á atvinnufrelsi starfandi leigubifreiðastjóra, þá ekki aðeins með afnámi vinnuskyldu, svæða og fjöldatakmörkunar, heldur er boðið upp á ójafna samkeppni með mismunandi skráningaskyldu leigubifreiðanna, sem við andmælum algerlega.

Til að lágmarka hraðar breytingar og jafnvel hnignun þjónustunnar í núgildandi öruggu lagaumhverfi viðskiptavina og starfstéttarinnar, verður hér mælt með sex meginatriðum í reglugerð:

I. Sérmerkt bílnúmer.

11.grein laganna um Auðkenni segir meðal annars: *Leigubifreið skal ávallt auðkennd skilmerkilega þannig að ekki sé vafi á að um leigubifreið sé að ræða.*

Sérstakar númeraplötur ættu að uppfylla kröfu laganna með sóma.

Sérлитаðar númeraplötur skulu settar á allar bifreiðar til leiguaaksturs áður en starfsemi hefst, að engin undanþága verði frá þeirri skráningu, sama hvort leiguaksturinn skal heita leigubifreið með gjaldmæli eða án gjaldmælis. Þá duga ekki límmitðar til þess að greina leigubifreiðar frá öðrum bifreiðum. Sérstakar plötur snúa að réttri skráningu á starfseminni, bifreiðatryggingum, jafnri samkeppni, öryggi farþega með sýnilegu vali á löglegri starfsemi auk þess að bæta aðgengi og hagkvæmni eftirlits með leigubifreiðum. Þessi skráningarmerki verða til þess fallin að draga loksins úr svartri starfsemi leiguaaksturs sem stjórnvöld hafa staðið vanmáttug frammi fyrir og sem hefur grafið hömlulaust undan löglegri leigubifreiðþjónustu í meira en áratug og dregið þannig úr hvatanum til að sinna þjónstunni.

Fyrir sérmerktum og sérlituðum númeraplötum á leigubifreiða, er fordæmi annarra Evrópulanda, til að nefna Belgíu, Holland, Lettland, Grikkland, Albaníu, Svíþjóð og Spán. Frá því síðarnefnda, vitnum við í fréttáflutning stjórnvalda Spánar dagsettum júlí 2018 í *Boletín Oficial del Estado* um innleiðinguna í reglugerð, sjá þýðingu þar fyrir neðan:

„El objetivo principal de la medida es evitar que se efectúe este tipo de transporte público de viajeros por entidades no autorizadas facilitando, además, la identificación de los citados vehículos por parte de sus potenciales clientes. Se pretenden solucionar los problemas actuales que esta situación está generando en el sector. Algunos Estados de la Unión Europea tales como los Países Bajos, Bélgica y Grecia ya disponen de este tipo de placas de matrícula diferenciadas.“

Þýtt: „Meginmarkmið úrræðisins er að koma í veg fyrir að þessi gerð almenningsgangna verði framkvæmd af ólöglegum aðilum, með því að auðvelda viðskiptavinum að greina skráðar leigubifreiðar. Þess er vænst að leysa yfirstandandi vandamál sem ástandið veldur starfsgreininni. Nokkur ríki Evrópusambandsins eins og Holland, Belgía og Grikkland, búa nú þegar yfir þess konar sérgreindum númeraplötum.“

II. Íslenskukunnátta.

Eftir afregluvæðinguna á leigubifreiðaaakstri í Danmörku, verða þeir sem ætla að tileinka sér akstur leigubifreiða þar í landi, að hafa staðist dönskupróf að vissu marki, til að tryggja að bílstjórar geti átt í samskiptum við farþegana. Þannig ætti að setja sömu kröfur í reglugerð um leigubifreiðaaakstur hér á landi, að bílstjórar geti talað, skilið, lesið og skrifað

á íslensku að þeim mörkum sem þykja nauðsynleg varðandi rötun og þjónustu við farþega. Vakin er athygli á því að málkunnátta getur skipt sköpum í neyðartilvikum. Að hafa íslenskukunnáttu að ákveðnu marki sem skilyrði fyrir atvinnuleyfi til leiguaksturs, bætir stöðu einstaklinga á vinnumarkaði svo þeir einangrist síður innan samfélagsins og ráði vel við samskiptin í starfinu.

III. Gjaldmælar.

Samkvæmt 9.gr. laganna, skulu gjaldmælar vera í öllum leigubifreiðum. Þeir sem kjósa að veita þjónustu án gjaldmælis, er það vel mögulegt með gjaldmæli um borð og er sú hefð nú þegar til staðar, að slá inn fast verð á gjaldmælinn þegar óskað er eftir því. Þannig er það ekki nýjung í leigubifreiðaaakstri og óparfi að leyfa skráningu á leigubifreiðum án gjaldmælis. Með föstu verði á gjaldmæli, stendur verðið í stað á meðan ekið er samkvæmt samkomulagi. Hins vegar, er sú reynsla úr starfinu, að oftast er ekki er fyrirfram ákveðið fast verð hærra en gjaldmælir hefði sýnt. Gjaldmælir er öryggi fyrir báða aðila, seljanda og neytanda að um rétta mælingu og verðlagningu sé að ræða. Að leyfa misjafna skráningu leigubifreiða með eða án merkja og tækja, verður til þess að eigna saman leyfishöfum sem fyrir eru og nýjum aðilum á markaðnum. Það ætti ekki að vera vilji stjórnvalda að stofna til aðstæðna fyrir ójafna samkeppni og ófrið á markaði þar sem annar hópurinn fengi að starfa á huldu. Ef leigubifreiðar verða leyfðar í umferð án viðeigandi tækja, geta aðilar komist upp með að flytja starfsemi sína á óskræð ökutæki eftir hentisemi og spara sér kostnað á tryggingum og öðrum skráningarskyldum. Slíkt yrði aukin áhætta fyrir farþega, þar sem ekki liggur fyrir leyfisskoðun ökutækis ásamt öðru eftirliti. Því mælum við með gjaldmæli í allar leigubifreiðar sem einnig er merki um traust viðskipti gagnvart neytendum.

IV. Akstursheimildir.

Félög leigubifreiðastjóra hafa séð um útgáfu akstursheimilda, miðlun afleysingabílstjóra ásamt annarri umsjón og hagsmunagæslu leyfishafa í gegnum gagnagrunn Samgöngustofu, gagnagrunnur sem upphaflega kemur frá Bifreiðastjórastjórnun Frami. Verði leyfishöfum sjálfum falið að skrá akstursheimildir á eigin rekstur, má búast við því að slíkt detti upp fyrir og komi niður á öryggi viðskiptavina og rekjanleika útgerðarinnar. Leigubifreiðastöðvar þurfa einnig að geta fylgst vel með hverjir aki bifreiðunum hverju sinni og gengið úr skugga um að bílstjórar og leyfishafar séu með leyfin í gildi á meðan þjónustan er veitt. Verði félög leigubifreiðastjóra ekki með aðgang og umsjá akstursheimilda, má draga líkur að því að þau missi hlutverk sitt, félagsgjöld og tekjur af útgáfu akstursheimilda eru áunnin réttindi stéttarfélaga leigubifreiðastjóra til að standa saman og gæta hagsmuna sinna á vinnumarkaði þar sem kjarasamningar eru ekki til staðar.

Þannig er það lágmarkskrafa að félög leigubifreiðastjóra haldi útgáfu akstursheimilda og gagnagrunni bifreiðstjóra. Útgerðarreglur þarf að útfæra vandlega til að eftirlit og rekjanleiki sé jafn aðgengilegur og með núverandi kerfi.

V. Sakavottorð.

Hver sá sem ætlar að reka leigubifreiðapjónustu eða stunda leigubifreiðaaakstur, skal geta sýnt fram á hreinan sakaferil allan sakhæfisaldur. Bandalagið hefur verið minnt á þetta atriði af bandalögum leigubifreiðastjóra á Norðurlöndum, að ekki megi slaka á kröfum um hreinan sakaferil. Að gefnu tilefni er gild ástæða til að vara við öllum slökunum á þeim kröfum.

VI. Takmörkunarsvæði.

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra tekur heilshugar undir umsögn Bifreiðastjórafélags Akureyrar og Bifreiðastöðvar Oddeyrar og óskum eftir að haldin verði fjöldatakmörkun leyfa á svæðum með íbúatölu undir 30.000 manns. Nauðsynlegt er að tryggja að þeir sem fyrir eru í þjónustunni að aðalatvinnu, haldi atvinnufrelsi sínu og þarafleiðandi hverfi ekki frá þjónustunni í önnur störf vegna samdráttar. Þegar leigubifreiðastjórar fara í önnur störf, þá fellur niður þjónustan hlutfallslega og sem bitnar á grunnþjónustu viðkvæmra hópa, eins og þjóðin varð vitni að eftir heimsfaraldurinn þegar bifreiðastjórum hafði fækkað vegna samdráttar. Norska samband leigubifreiðastjóra lét gera lagalega könnun á samningum EFTA sem eru svipaðir þeim sem Ísland hefur skuldbundist og þykir sýnt fram á að samningarnir hafi svigrúm fyrir fjöldatakmörkun leyfa. Bandalagið hefur vísað áður á þennan þátt í fyrri umsögnum áður en frumvarpið varð að lögum. Að gera allt landið að einu svæði, myndi leiða til þess að leigubifreiðar vanti á tiltekin svæði, þar sem of langt þætti að sækja farþega sem ættu jafnvel stutt erindi. Enginn fengist til að sinna slíkum verkefnum öðruvísi en að hækka verðið á þjónustunni. Þetta er nákvæmlega sú breyting sem veldur mestum vonbrigðum í Finnlandi.

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami, minna á fyrri umsagnir sínar um áður yfirstandandi frumvörp til fróðleiks um þjónustu leigubifreiða.

Reykjavík 22. mars 2023

Fyrir hönd stjórnar B.Í.L.S. og Frami

Daníel O. Einarsson formaður

