

Samgöngu og
Sveitarstjórnarráðuneytið
Sölvhólgötu 7.
101, Reykjavík.

airporttaxi.is



Efni: Frumvarp til laga um leigubifreiðar - Áform um lagasetningu.

Umsögn.

Það má segja það að okkur kemur ekki á óvart að nú sé komin pressa á að regluverki vegna leigubifreiðaakstur verði breytt. Sumt í okkar regluverki er orðið gamaldags og þarfnast endurskoðunar. Þær athugasemdir sem ESA gerir við t.d. hvernig Norðmenn vinna eftir má yfirfæra á okkar regluverki sem við vinnum við í dag. Hér að neðan munum við reyna að koma okkar sjónarmiðum í samræmi við athugasemdir ESA.

Takmörkun atvinnuleyfa.

Í mjög langan tíma höfum við haft hér á Íslandi þessa takmörkun á atvinnuleyfum og hefur það eflaust verið gert í upphafi í þeim tilgangi að gera þeim sem vildu stunda þennan atvinnurekstur kleyft að lifa á honum. Þ.e. að ef allir fengju leyfi til leiguaksturs myndi það leiða til þess að offramboð yrði í þessum atvinnugeira og hann yrði því hvorki fugl né fiskur. Við teljum að þessi rök eigi við enn í dag og má nefna það að það er mun styttra síðan farið var að beita sambærilegum aðferðum til þess að tryggja hag þeirra sem vilja starfa í tiltekinn atvinnugrein, ég er þar að benda á t.d. mjólkurkvóta og fiskveiðikvóta. Kvótar og takmarkanir hafa tilgang og í öllum þessum greinum er talið að til þess að tryggja áframhaldandi rekstur fyrirtækja í þessum greinum er nauðsyn að nota það verkfæri sem takmörkun hefur.

Við teljum að með því að taka út takmörkun leyfa verði hér ástand sem leiða mun til þess að menn muni koma inní stéttina sem telja að hér sé eftir miklu að slægast, kaup sér nýja og jafnvel dýra bíla og fara svo af stað. Án takmörkunar má gera ráð fyrir, a.m.k. gerum við það, að fjöldi leigubifreiða tvöfaldist. Eins og vinnan er í dag myndi það klárlega hafa þau áhrif að fjöldi fólks sem þegar stundar þessa atvinnu og þeirra sem kæmu nýir inni hana við þessa breytingu myndu hrökklast fljótt úr henni og sumir líklega fara illa út úr því. Á Íslandi búa ekki milljónir manna og þúsundir leigubifreiða í sumum stórborgum t.d. í Osló og má því segja að markaðurinn sé mun viðkvæmari hér miðað við þann í löndunum í kringum okkur. Þess vegna þarf að passa uppá að það fari ekki allt í kaldakol í þessari grein og hún verði allt að því óhæf til þess að sinna því sem til hennar er ætlast. Við teljum að kannski megi, eins og gert hefur verið að auka við fjölda þeirra sem takmörkunin segir til um, en fara þarf samt varlega í það.

Reglur um úthlutun leyfa

Við áttum okkur ekki alveg á því sem ESA setur út á varðandi reglur sem við notum hér til þess að úthluta leyfum til nýrra leyfishafa. Aðferðin sem við notum í dag innfelur í sér sennilega mestu sanngirnina þar sem þeir sem virkilega vilja stunda þessa atvinnu geta auðveldlega hafið akstur svo sem í afleysingum og þeir sem eru duglegastir þar fá leyfi fyrr

en þeir sem vilja eingöngu stunda þetta sem hlutastarf. Annað atriði sem nefna má varðandi þetta fyrirkomulag sem við höfum hér, er hversu auðvelt er að sía út þá sem ekkert erindi eiga í þetta starf, fólk sem t.d. hefur ekki siðferði sem þarf í þetta fag. Margoft hafa menn verið stöðvaðir á vegferð sinni til þess að öðlast leyfi þar sem komið hefur í ljós að það er engum til hagsbóta, ekki viðkomandi, stéttinni og alls ekki viðskiptavinum. Það er nefnilega ótrúlega oft sem hinn innri maður kemur í ljós þegar vissar aðstæður koma upp sem tengjast þessu starfi. Við verðum að virða þetta fyrirkomulag og við höfum áhyggjur af því að hver sem er geti fengið leyfi án þess að gætt sé að því hvort viðkomandi sé hreinlega hæfur til þess.

Skylda að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð

Þegar fólk tekur leigubíl í dag, hvort sem er úr röð eða sem gangandi, getur það séð auðveldlega á hvaða stöð viðkomandi bílstjóri er að aka. Flestir sem taka leigubíl reglulega þekkja merki stöðvanna sem staðsett er í framrúðu bílanna eða geta a.m.k. lesið á þau þannig að ljóst er hver stöðin er. Verði hinsvegar felld úr gildi sú regla að allir leigubílstjórar skuli vera á stöð, verða til fjölmargar eins manns stöðvar sem fáir koma með til að þekkja og því verður allur rekjanleiki og um leið vitneskja farþegans miklu mun minni komi eitthvað upp sem þarfnast skoðunar. Verði fjöldi bílstjóra utan stöðva má velta fyrir sér hvernig þeir muni haga vinnu sinni t.d. hvernig þeir taka við ferðum. Verður það í gegnum síma og kannski þegar mikið er að gera verða þeir þá í símanum megnið af aksturstímanum til þess að taka á móti ferðum á kostnað öryggis allra annarra í umferðinni, þar með þeirra sjálfra og farþega. Þetta fyrirkomulag þekkist ekki á stöðvunum sem starfræktar eru í dag.

Rekjanleiki og upplýsingar frá stöð.

Það er alveg ljóst að ef við förum í það að leyfa bílstjórum að starfa utan stöðva verða upplýsingar sem veittar eru yfirvöldum t.d. lögreglu mun minni og hlýtur það að valda þeim áhyggjum viti þau af slíkum fyrirætlunum.

Ut anumhald stöðva.

Það hefur margoft sannað sig að ábyrgð stöðvanna í dag er mikil og hafa þær margoft þurft að ganga inni mál þar sem ágreiningur er á milli bílstjóra stöðvanna og farþega. Þá hefur oft komið í ljós að eitthvað misjafnt hefur verið í gangi af bílstjórans hálfu. Fyrir utan það að allar líkur séu á því að farþegar hafi ekki hugmynd um hvert þeir eiga að leita, má líka segja það að ef farþegar viti þó hvar finna megi lausn á málinu, komi í ljós að stöðin er bílstjórinn sjálfur, það er ekki sanngjarnt. Eitt er einnig vert að nefna varðandi stöðvarskylduna sem nú er í gildi, en það er orðspor stéttarinnar. Hver bílstjóri lítur á sig sem sjálfstæðan atvinnurekanda og oft á tíðum er hann að hugsa þetta sem tímabundið starf, sérstaklega ef auðvelt verður að stofna rekstur og því lítur hann svo á að best sé að ná sem mestu út úr þessu á sem stystum tíma. Slíkt leiðir oft til þess að menn fara út af strikinu og aðhafast eitthvað sem veldur stéttinni skaða. Til þess að fyrirbyggja, eða að minnsta kosti minnka þann skaða eru stöðvar nauðsynlegar.

Reykjanesbær 18. júlí 2018

Virðingafyllst.
F/h A-Stöðvarinnar.
Ingólfur M. Jónsson.
Framkvæmdastjóri A-Stöðvarinnar.
Fitjabakki 1d.
260, Reykjanesbær.