151. löggjafarþing 2020–2021.

Þingskjal 10 — 10. mál.

Stjórnarfrumvarp.

Frumvarp til laga

um leigubifreiðaakstur.

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

I. kafli

Almenn ákvæði.

1. gr.

Markmið.

Markmið laga þessara er að tryggja gott aðgengi að hagkvæmri, skilvirkri og öruggri leigu­bif­reiðaþjónustu fyrir neytendur á Íslandi.

2. gr.

Gildissvið.

Lög þessi gilda um leigubifreiðaakstur, sbr. 3. tölul. 3. gr.

Lög þessi gilda ekki um leyfisskylda farþegaflutninga samkvæmt lögum um farþega­flutn­inga og farmflutninga á landi þrátt fyrir að flutningurinn fari fram með fólksbifreiðum.

3. gr.

Orðskýringar.

Í lögum þessum hafa eftirfarandi orð svofellda merkingu:

1. *Atvinnuleyfi:* Leyfi til að stunda leigubifreiðaakstur með fólksbifreið sem er í eigu eða undir umráðum rekstrarleyfishafa skv. 4. tölul.
2. *Fólksbifreið:* Til fólksbifreiða teljast þær bifreiðar sem skráðar eru fyrir átta farþega eða færri.
3. *Leigubifreiðaakstur:* Þegar fólksbifreið er seld á leigu ásamt ökumanni fyrir tiltekið gjald til flutnings á farþegum og farangri þeirra. Einnig nefnt leiguakstur.
4. *Rekstrarleyfi:* Leyfi til að stunda leigubifreiðaakstur þar sem leyfishafi er jafnframt skráður eigandi eða skráður umráðamaður fólksbifreiðarinnar. Rekstrarleyfi veitir rétt til reksturs einnar leigubifreiðar.
5. *Umráðamaður:* Sá sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð yfir því. Aðili telst ekki umráðamaður nema hann sé skráður sem slíkur í ökutækjaskrá, t.d. sam­kvæmt samn­ingi við löggilt kaupleigu- eða rekstrarleigufyrirtæki.

4. gr.

Stjórnsýsla.

Ráðherra fer með yfirstjórn leigubifreiðaaksturs samkvæmt lögum þessum.

Samgöngustofa fer með framkvæmd laga þessara og stjórnvaldsfyrirmæla sem sett eru sam­kvæmt þeim. Undir starfssvið Samgöngustofu fellur meðal annars útgáfa atvinnuleyfa og rekstrar­leyfa, eftirlit með leyfishöfum og námskeiðahald. Þá sér Samgöngustofa um starf­rækslu raf­ræns gagnagrunns sem skal meðal annars geyma upplýsingar um hverjir hafa leyfi sam­kvæmt II. kafla, skráningarnúmer leigubifreiðar sem heyrir undir rekstrarleyfi, hvenær bifreiðin er í leiguakstri og leyfisnúmer þess sem ekur hverju sinni ef það er annar en rekstrar­leyfis­hafi.

II. kafli

Leyfisveitingar.

5. gr.

Atvinnuleyfi.

Hver sá einstaklingur sem stundar leigubifreiðaakstur samkvæmt lögum þessum skal hafa til þess atvinnuleyfi, sbr. þó 6. mgr. 6. gr.

Sá sem fullnægir öllum eftirtöldum skilyrðum getur fengið atvinnuleyfi samkvæmt lögum þessum:

1. Hefur viðeigandi starfshæfni eins og nánar skal kveðið á um í reglugerð. Í viðeigandi starfshæfni felst að viðkomandi hafi fullnægjandi ökuréttindi, hafi setið tilskilin námskeið um leigubifreiðaakstur og staðist próf.
2. Hefur gott orðspor. Við mat á góðu orðspori ber að líta til þess hvort viðkomandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni hans til að starfa sem leigubifreiðastjóri eða sem gefur til kynna að viðkomandi njóti ekki nauð­synlegs trausts til að geta gegnt starfanum. Hafi brot verið smávægilegt eða fimm ár liðin frá uppkvaðningu dóms eða frá viðurlagaákvörðun er heimilt að veita leyfi. Hafi brot verið stórfellt og varðað við XXIII. kafla almennra hegningarlaga skal ekki veita leyfi fyrr en að tíu árum liðnum frá uppkvaðningu dóms. Hafi brotið varðað við XXII. kafla almennra hegningarlaga skal ekki veita leyfi. Samgöngustofu er heimilt að afla upplýsinga úr sakaskrá um það hvort umsækjandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi. Ráðherra er heimilt í reglugerð að kveða á um að tiltekin brot eða tilteknir brotaflokkar skuli ekki hafa áhrif á mat á góðu orðspori.
3. Hefur náð 21 árs aldri og haft ökuréttindi fyrir B-flokk í minnst þrjú ár.

Skilyrðum skv. 2. mgr. verður leyfishafi að fullnægja á leyfistímanum. Geri hann það ekki ber honum skylda til að tilkynna um slíkt til Samgöngustofu.

Leyfisbréf samkvæmt ákvæði þessu skulu gefin út af Samgöngustofu. Leyfi skal gilda í fimm ár. Við endurnýjun leyfis skal leyfishafi leggja fram viðeigandi gögn sem sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði atvinnuleyfis.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um framkvæmd leyfisveitinga sam­kvæmt ákvæði þessu, þ.m.t. um umsóknir um leyfi og þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra.

6. gr.

Rekstrarleyfi.

Hver sá einstaklingur sem stundar rekstur leigubifreiðar samkvæmt lögum þessum skal hafa til þess rekstrarleyfi.

Sá sem fullnægir öllum eftirtöldum skilyrðum getur fengið rekstrarleyfi samkvæmt lögum þessum:

1. Hefur lögheimili innan Evrópska efnahagssvæðisins og starfsstöð hér á landi sem er virk og traust. Frá þeirri starfsstöð skal starfseminni vera stjórnað og þar skulu öll grunn­viðskiptaskjöl er varða reksturinn vera geymd og aðgengileg.
2. Hefur viðeigandi starfshæfni eins og nánar skal kveðið á um í reglugerð. Í viðeigandi starfshæfni felst meðal annars að viðkomandi hafi fullnægjandi ökuréttindi, hafi setið tilskilin námskeið um leigubifreiðaakstur, rekstur, bókhald, skattskil o.fl. og staðist próf.
3. Hefur gott orðspor. Við mat á góðu orðspori ber að líta til þess hvort viðkomandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni hans til að starfa sem leigubifreiðastjóri eða sem gefur til kynna að viðkomandi njóti ekki nauð­syn­legs trausts til að geta gegnt starfanum. Hafi brot verið smávægilegt eða fimm ár liðin frá upp­kvaðningu dóms eða frá viðurlagaákvörðun er heimilt að veita leyfi. Hafi brot verið stór­fellt og varðað XXIII. kafla almennra hegningarlaga skal ekki veita leyfi fyrr en að tíu árum liðnum frá uppkvaðningu dóms. Hafi brotið varðað við XXII. kafla almennra hegn­ingarlaga skal ekki veita leyfi. Samgöngustofu er heimilt að afla upplýsinga úr saka­skrá um það hvort umsækjandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi. Ráðherra er heim­ilt í reglugerð kveða á um að tiltekin brot eða tilteknir brotaflokkar skuli ekki hafa áhrif á mat á góðu orðspori.
4. Er fjár síns ráðandi og ekki í vanskilum við opinbera aðila vegna opinberra gjalda.
5. Hefur náð 21 árs aldri og haft ökuréttindi fyrir B-flokk í minnst þrjú ár.
6. Er einn skráður eigandi eða umráðamaður fólksbifreiðar sem skráð er hér á landi, tryggð viðeigandi ökutækjatryggingu og viðkomandi hyggst nýta til reksturs leigu­bifreiðar.

Skilyrðum skv. 2. mgr. verður leyfishafi að fullnægja allan leyfistímann. Geri hann það ekki ber honum skylda til að tilkynna um slíkt til Samgöngustofu.

Leyfisbréf samkvæmt ákvæði þessu skulu gefin út af Samgöngustofu. Leyfi skal gilda í fimm ár. Við endurnýjun leyfis skal leyfishafi leggja fram viðeigandi gögn sem sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði rekstrarleyfis.

Rekstrarleyfi samkvæmt ákvæði þessu verða eingöngu veitt einstaklingum. Engum má veita fleiri en eitt rekstrarleyfi.

Einstaklingar sem hafa rekstrarleyfi samkvæmt ákvæði þessu þurfa ekki jafnframt að hafa atvinnu­leyfi skv. 5. gr. til að stunda leigubifreiðaakstur.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um leyfisveitingar samkvæmt ákvæði þessu, þ.m.t. um umsóknir um leyfi og þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra.

7. gr.

Starfsleyfi leigubifreiðastöðva.

Leigubifreiðastöðvar samkvæmt lögum þessum skulu hafa starfsleyfi sem slíkar sem útgef­ið hefur verið af Samgöngustofu.

Sá aðili sem fullnægir öllum eftirtöldum skilyrðum getur fengið starfsleyfi samkvæmt ákvæði þessu:

1. Hefur fyrirsvarsmann sem fullnægir skilyrðum 1.–3. tölul. 2. mgr. 6. gr.
2. Hefur starfsstöð hér á landi sem er virk og traust. Frá þeirri starfsstöð skal starfseminni vera stjórnað og þar skulu öll grunnviðskiptaskjöl er varða reksturinn vera geymd og að­gengi­leg.
3. Hefur fullnægjandi fjárhagsstöðu eins og nánar skal kveðið á um í reglugerð.

Skilyrðum skv. 2. mgr. verður leyfishafi að fullnægja á leyfistímanum. Geri hann það ekki ber honum skylda til að tilkynna um slíkt til Samgöngustofu.

Leyfisbréf samkvæmt ákvæði þessu skulu gefin út af Samgöngustofu. Leyfi skal gilda í fimm ár. Við endurnýjun leyfis skal leyfishafi leggja fram viðeigandi gögn sem sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði starfsleyfis.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um framkvæmd leyfisveitinga samkvæmt ákvæði þessu, þ.m.t. um umsóknir um leyfi og þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra.

III. kafli

Rekstur leigubifreiða.

8. gr.

Skyldur rekstrarleyfishafa.

Rekstrarleyfishafi ber ábyrgð á rekstri leigubifreiðar og skal tryggja að reksturinn fari fram í samræmi við góða viðskiptahætti.

Rekstrarleyfishafi skal tryggja að bifreið skv. 6. tölul. 2. mgr. 6. gr. uppfylli gæða- og tækni­kröfur skv. 10. gr. auk áskilnaðar um gjaldmæli, verðskrá og merkingar eins og við á sam­kvæmt lögum þessum.

Rekstrarleyfishafi skal ganga úr skugga um að ökumaður leigubifreiðar á hverjum þeim tíma sem hún er í leiguakstri hafi atvinnuleyfi samkvæmt lögum þessum.

Rekstrarleyfishafi skal tryggja fullnægjandi skráningu upplýsinga í gagnagrunn Sam­göngu­stofu, skv. 2. mgr. 4. gr. Auk þess skal rekstrarleyfishafi halda rafræna skrá yfir upphafs- og endastöð hverrar seldrar ferðar um gervihnött og staðsetningu á meðan á ferðinni stendur í þeim tilgangi að tryggja öryggi, stuðla að neytendavernd og til að viðhafa megi eftirlit með því að starfsemi fari fram lögum samkvæmt. Staðsetningarupplýsingarnar skulu vera aðgengi­leg­ar hjá rekstrarleyfishafa í 60 daga frá því að ferð var ekin. Við meðferð upplýsinga sam­kvæmt ákvæði þessu skal gætt að ákvæðum laga um persónuvernd og vinnslu persónu­upplýs­inga og reglum sem settar eru á grund­velli þeirra.

Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skyldur rekstrarleyfishafa samkvæmt ákvæði þessu í reglugerð.

9. gr.

Gjaldmælar og verðskrár.

Löggiltir gjaldmælar skulu vera í öllum leigubifreiðum sem seldar eru á leigu fyrir gjald sem tekur mið af ekinni vegalengd eða þeim tíma sem ferðin tekur. Um löggildingu gjaldmæla fer eftir lögum um mælingar, mæligrunna og vigtarmenn og reglugerðum sem settar eru á grund­velli þeirra.

Þrátt fyrir 1. mgr. er heimilt að aka án gjaldmælis þegar ferð er seld fyrir fyrirframumsamið heildar­gjald. Rekstrarleyfishafi eða eftir atvikum atvinnuleyfishafi ber sönnunar­byrði um að kom­ist hafi á samningur um heildargjald vegna ferðar áður en ferð hófst.

Þegar ekið er samkvæmt gjaldmæli skal verðskrá ávallt vera áberandi og aðgengileg við­skipta­vinum áður en farið er inn í bifreiðina.

Þegar ferð er seld fyrir fyrirframumsamið heildargjald skal verðskrá og þær forsendur sem umsam­ið heildargjald byggist á vera aðgengilegar viðskiptavini þannig að ljóst sé með hvaða hætti verðlagning er ákveðin.

Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari fyrirmæli um með hvaða hætti verðskrá skuli vera aðgengileg viðskiptavinum. Þá er ráðherra heimilt að kveða á um ólíkar kröfur til aðgengi verðskráa eftir því hvort bifreið er búin gjaldmæli eða ekki.

Neytendastofa fer með eftirlit með gjaldmælum og verðupplýsingum leigubifreiðaþjónustu sam­kvæmt lagagrein þessari.

10. gr.

Gæða- og tæknikröfur.

Bifreið sem notuð er til leigubifreiðaaksturs samkvæmt lögum þessum skal, auk þess að uppfylla almennar kröfur sem gerðar eru til bifreiðarinnar samkvæmt umferðarlögum og reglu­gerðum sem settar eru á grundvelli þeirra, vera búin þriggja punkta öryggisbelti í öllum sæt­um, sjúkrakassa og slökkvitæki.

Ráðherra er heimilt að kveða á um í reglugerð að leigubifreið skuli auk aðalskoðunar gang­ast undir sérstaka leyfisskoðun til að ganga úr skugga um að bifreiðin uppfylli gæða- og tækni­kröf­ur samkvæmt ákvæði þessu.

11. gr.

Auðkenni.

Leigubifreið skal ávallt auðkennd skilmerkilega þannig að ekki sé vafi á að um leigubifreið sé að ræða.

Leigubifreiðastjórar skulu við leiguakstur ávallt hafa sýnilegt í bifreiðinni leyfisskírteini sitt til sönnunar á því að þeir hafi atvinnuleyfi eða rekstrarleyfi.

Ráðherra mælir nánar fyrir um auðkenningu leigubifreiða í reglugerð.

12. gr.

Leigubifreiðastöðvar.

Rekstrarleyfishafa er heimilt að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð sem fengið hefur starfs­leyfi hjá Samgöngustofu.

Rekstrarleyfishafa sem hefur afgreiðslu á leigubifreiðastöð er heimilt með samningi að fram­selja stöðinni skyldur sínar skv. 3. og 4. mgr. 8. gr. laga þessara.

Leigubifreiðastöð er heimilt að setja reglur um hámarksgjald sem rekstrarleyfishafar sem hafa afgreiðslu á stöðinni mega taka fyrir akstur.

Leigubifreiðastöðvar skulu skipuleggja starfsemi sína með þeim hætti að neytendum verði veitt góð og örugg þjónusta. Hver leigubifreiðastöð skal fylgjast með því að rekstrar- og atvinnu­leyfishafar sem hafa þar afgreiðslu fari eftir fyrirmælum laga og reglugerða um leigu­bif­reiða­akstur.

Ráðherra getur í reglugerð kveðið nánar á um hlutverk og skyldur leigubifreiðastöðva.

IV. kafli

Eftirlit.

13. gr.

Stjórnsýslueftirlit.

Samgöngustofa hefur eftirlit með því að starfsemi leyfishafa sé í samræmi við lög, reglu­gerð­ir eða reglur sem um starfsemina gilda og að starfsemin sé að öðru leyti í samræmi við heil­brigða og eðlilega viðskiptahætti.

Samgöngustofu er heimilt að gefa út og birta opinberlega almenn leiðbeinandi tilmæli um starfs­hætti og starfsemi aðila sem falla undir lög þessi.

14. gr.

Tilkynningar um brot.

Tilkynna skal til lögreglu eða Samgöngustofu brot á lögum þessum og reglugerðum sem sett­ar eru á grundvelli þeirra. Tilkynningar má setja fram hvort sem er munnlega eða skriflega og þær skulu innihalda, eftir því sem við á, greinargóða lýsingu og skýringar á meintu broti, upp­lýsingar um þá starfsemi sem stunduð er, ökutæki sem notuð eru við starfsemina og aðila sem hana stunda.

15. gr.

Upplýsingagjöf til stjórnvalda.

Samgöngustofa getur hvenær sem er krafið þá leyfishafa sem undir lög þessi heyra og aðra er miðla leigubifreiðaþjónustu um allar þær upplýsingar og skriflegar skýringar sem nauðsyn­leg­ar eru til eftirlits með því að farið sé að lögum þessum og reglugerðum sem settar eru með stoð í þeim.

Samgöngustofu er heimilt, að undangenginni skriflegri áskorun um að verða við upp­lýs­inga­beiðni skv. 1. mgr., að leggja dagsektir á aðila skv. 1. mgr. veiti hann ekki umbeðnar upp­lýs­ingar. Ákvörðun um dagsektir skal tilkynnt bréflega á sannanlegan hátt þeim sem hún bein­ist að. Sektirnar geta numið frá 10.000 til 100.000 kr. á dag. Skal við ákvörðun dagsekta líta til eðlis og alvarleika aðstæðna hverju sinni.

Leyfishafa er heimilt að kæra ákvörðun Samgöngustofu um beitingu dagsekta skv. 2. mgr. til ráðherra innan 14 daga frá því að honum var tilkynnt um ákvörðunina. Ráðherra skal kveða upp úrskurð eins fljótt og unnt er. Ákvarðanir Samgöngustofu um dagsektir eru aðfararhæfar og renna í ríkissjóð að frádregnum kostnaði við innheimtu. Málskot til ráðu­neytis­ins frestar aðför.

16. gr.

Leyfissvipting.

Telji Samgöngustofa að leyfishafi uppfylli ekki lengur þau skilyrði sem mælt er fyrir um í lög­um þessum eða að hann hafi á annan hátt gerst brotlegur við lög þessi og reglugerðir sem sett­ar eru á grundvelli þeirra skal Samgöngustofa tilkynna leyfishafa það með sannan­legum hætti og gefa viðkomandi færi á að setja fram skýringar og gögn þeim til stuðnings.

Sé niðurstaða Samgöngustofu að undangenginni málsmeðferð skv. 1. mgr. að leyfishafi upp­fylli sannanlega ekki lengur skilyrði leyfis eða hafi með öðrum hætti gerst brotlegur við lög þessi er stofnuninni heimilt að krefjast úrbóta innan hæfilegs frests. Sinni leyfishafi ekki úrbót­um innan frestsins skal hann sviptur leyfinu.

Séu ríkar ástæður til að ætla að skilyrði fyrir sviptingu leyfis séu fyrir hendi og að töf á svipt­ingu geti haft almannahættu í för með sér, svo sem ef leyfishafi hefur sannanlega gerst sek­ur um vítavert hátterni og telja verður varhugavert að hann njóti leyfis áfram, er Samgöngu­stofu heimilt að svipta leyfishafa leyfi þegar í stað til bráðabirgða þar til endanleg ákvörðun í mál­inu hefur verið tekin.

Ráðherra er heimilt í reglugerð að setja nánari reglur um leyfissviptingu samkvæmt ákvæði þessu.

17. gr.

Vettvangseftirlit.

Lögreglu er heimilt hvenær sem er að stöðva ökutæki sem falla undir lög þessi til að kanna hvernig flutning sé um að ræða og hvort hann sé í samræmi við ákvæði laga þessara. Ef um leyfisskyldan flutning er að ræða sem fram fer án tilskilins leyfis er lögreglu heimilt að fyrir­skipa kyrrsetningu ökutækis.

Leyfishafa er skylt að verða við fyrirmælum lögreglu í tengslum við eftirlit hennar.

Rekstrarleyfishafi ber ábyrgð á fólki og farangri sem hann flytur þegar för ökutækis er stöðv­uð samkvæmt þessari grein og ber ábyrgð á að standa straum af þeim kostnaði sem af áfram­haldandi flutningi hlýst.

Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur um framkvæmd eftirlits á vettvangi í reglugerð.

18. gr.

Sektir.

Það varðar sektum, liggi þyngri refsing ekki við broti samkvæmt öðrum lögum, að brjóta gegn eftirtöldum ákvæðum laga þessara og reglum sem settar eru á grundvelli þeirra:

1. 1. mgr. 5. gr. um skyldu til þess að hafa atvinnuleyfi,
2. 1. mgr. 6. gr. um skyldu til þess að hafa rekstrarleyfi,
3. 1. mgr. 7. gr. um skyldu til þess að hafa starfsleyfi sem leigubifreiðastöð,
4. 3. mgr. 5. gr., 3. mgr. 6. gr. og 3. mgr. 7. gr. um skilyrði leyfis á leyfistíma og tilkynn­ingar­skyldu til Samgöngustofu,
5. 8. gr. um skyldur rekstrarleyfishafa,
6. 9. gr. um notkun gjaldmæla og sýnileika verðskráa,
7. 10. gr. um gæða- og tæknikröfur,
8. 11. gr. um auðkenni,
9. 2. mgr. 12. gr. um skyldur leigubifreiðastöðvar samkvæmt samningi við rekstrar­leyfis­hafa, sbr. 3. og 4. mgr. 8. gr.
10. 1. mgr. 15. gr. um skyldu til þess að veita upplýsingar,
11. 2. mgr. 17. gr. um skyldu til þess að verða við fyrirmælum lögreglu,
12. 21. gr. um bann við framsali leyfis.

Sektir á grundvelli þessa ákvæðis má ákvarða leigubifreiðastöð þó að sök verði ekki sönn­uð á fyrirsvarsmenn eða starfsmenn hennar eða aðra þá einstaklinga sem í þágu hennar starfa, enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir stöðina. Einnig má gera leigu­bifreiða­stöð sekt ef fyrirsvarsmenn eða starfsmenn hennar eða aðrir einstaklingar sem í þágu hennar starfa gerast sekir um brot gegn lögum þessum.

Heimilt er að gera upptækan með dómi beinan eða óbeinan hagnað sem hlotist hefur af broti gegn ákvæðum laga þessara er varða sektum.

Tilraun til brots eða hlutdeild í brotum samkvæmt lögum þessum er refsiverð eftir því sem seg­ir í almennum hegningarlögum.

Röng upplýsingagjöf til lögreglu eða Samgöngustofu skv. 15. gr. varðar refsingu skv. 146. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, ef um ásetning er að ræða.

19. gr.

Málsmeðferð.

Brot gegn lögum þessum geta sætt rannsókn lögreglu, hvort heldur sem er að frumkvæði lögreglu eða að undangenginni kæru Samgöngustofu.

Með kæru Samgöngustofu skulu fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot styðst við. Ákvæði IV.–VII. kafla stjórnsýslulaga gilda ekki um ákvörðun Samgöngustofu um að kæra mál til lögreglu.

Samgöngustofu er heimilt að láta lögreglu og ákæruvaldi í té upplýsingar og gögn sem stofn­unin hefur aflað og tengjast þeim brotum sem kærð eru.

Lögreglu og ákæruvaldi er heimilt að láta Samgöngustofu í té upplýsingar og gögn sem hún hefur aflað og nauðsynleg eru til að Samgöngustofa geti sinnt eftirlitshlutverki sínu.

V. kafli

Ýmis ákvæði.

20. gr.

Gjaldtökuheimild.

Fyrir útgáfu leyfa og eftirlit með því að skilyrði þeirra séu uppfyllt, útgáfu vottorða og aðra umsýslu skal greiða gjöld til Samgöngustofu samkvæmt gjaldskrá stofnunarinnar. Nánar til­tek­ið skal greiða gjöld fyrir eftirfarandi:

1. Atvinnuleyfi skv. 5. gr.
2. Rekstrarleyfi skv. 6. gr.
3. Starfsleyfi skv. 7. gr.
4. Útgáfu leyfisskírteinis skv. 2. mgr. 11. gr.
5. Annars konar vottorð eða umsýslu.

Ráðherra staðfestir gjaldskrána sem skal birt í B-deild Stjórnartíðinda. Gjöldunum er ætlað að standa straum af kostnaði vegna eftirfarandi:

1. launa og launatengdra gjalda starfsfólks sem sinnir þjónustunni,
2. þjálfunar og endurmenntunar starfsfólks,
3. aðkeyptrar sérfræðiþjónustu,
4. kostnaðar við öflun og rekstur húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja,
5. stjórnunar- og stoðþjónustu, svo sem aksturs og flutnings.

Gjöldin skulu ekki vera hærri en sem nemur raunkostnaði Samgöngustofu við veitingu þjón­ustunnar. Við ákvörðun fjárhæða er heimilt að taka mið af raunkostnaði við veitingu þjón­ustu sem telja má sambærilega.

21. gr.

Framsal leyfa.

Samgöngustofa gefur út leyfi samkvæmt lögum þessum. Framsal, framleiga, veðsetning, ann­ars konar aðilaskipti eða ráðstöfun leyfis til þriðja aðila er óheimil.

22. gr.

Málskot.

Ákvarðanir Samgöngustofu samkvæmt lögum þessum er varða réttindi og skyldur aðila að lög­um verður skotið til ráðherra með stjórnsýslukæru samkvæmt stjórnsýslulögum.

Um málsmeðferð fer samkvæmt stjórnsýslulögum.

23. gr.

Reglugerðarheimild.

Ráðherra getur með reglugerð kveðið nánar á um framkvæmd laga þessara.

24. gr.

Gildistaka og lagaskil.

Lög þessi öðlast gildi 1. júlí 2021.

Við gildistöku laga þessara falla úr gildi lög um leigubifreiðar, nr. 134/2001.

Ákvæði til bráðabirgða.

Þrátt fyrir gildistöku laga þessara skulu þeir einstaklingar sem hafa fengið útgefið atvinnu­leyfi hjá Samgöngustofu samkvæmt lögum um leigubifreiðar, nr. 134/2001, halda rétt­indum sín­um eins og um rekstrarleyfi samkvæmt lögum þessum væri að ræða þar til gildis­tíma atvinnu­skírteinis þeirra, sbr. 2. mgr. 6. gr. laga nr. 134/2001, lýkur. Við endurnýjun réttinda skulu þeir teljast uppfylla skilyrði um viðeigandi starfshæfni skv. 2. tölul. 2. mgr. 6. gr. laga þess­ara hvað varðar menntun.

Þrátt fyrir gildistöku laga þessara skulu þeir einstaklingar sem hafa fengið útgefið leyfi sem forfallabílstjórar hjá Samgöngustofu samkvæmt lögum um leigubifreiðar, nr. 134/2001, halda réttindum sínum eins og um atvinnuleyfi samkvæmt lögum þessum væri að ræða þar til gildis­tíma leyfis þeirra lýkur. Við endurnýjun réttinda skulu þeir teljast uppfylla skilyrði um við­eigandi starfshæfni skv. 1. tölul. 2. mgr. 5. gr. laga þessara hvað varðar menntun.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er unnið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í samráði við Sam­göngu­stofu. Frumvarpið byggist á tillögum starfshóps ráðuneytisins um heildar­endur­skoðun á íslensku regluverki um leigubifreiðar. Starfshópurinn var skipaður 19. október 2017 og skil­aði tillögum sínum til ráðuneytisins í mars 2018. Í starfs­hópnum sátu Anna Sigríður Arnar­dótt­ir lögfræðingur, sem jafnframt var formaður hópsins, Ágúst Bjarni Garðarsson, aðstoðar­mað­ur ráðherra, skipaður með bréfi dags. 6. febrúar 2018, Einar Árnason, formaður bifreiða­stjóra­félagsins Fylkis, Jóhannes Stefánsson lögfræðingur, sem baðst lausnar úr starfs­hópnum með bréfi dags. 30. janúar 2018, Kristín Helga Markúsdóttir, deildarstjóri lögfræði­deildar Samgöngu­stofu, og Sæmundur Kr. Sigur­laugs­son, fulltrúi bifreiða­stjóra­fél­ags­ins Frama. Með hópn­um starfaði Ásta Sóllilja Sigur­björns­dóttir, lögfræð­ingur í sam­göngu- og sveitar­stjórnar­ráðuneytinu.

Í verkefnisáætlun starfshópsins kom fram að meginmarkmið verkefnisins væri að yfirfara íslenskt regluverk um leigubifreiðaakstur og gera tillögur til ráðuneytisins að nauðsynlegum breyt­ingum til að tryggja að það væri í fyllsta samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið (EES-samningnum) og að engar að­gangs­hindranir fælust í því nema þær sem réttlætanlegar væru vegna almannahagsmuna. Þá skyldi í tillögunum leitast við að stuðla að góðu aðgengi að hagkvæmri, skilvirkri og öruggri leigu­bifreiðaþjónustu fyrir neytendur á Íslandi.

Frumvarp þetta byggist að meginefni til á þeim tillögum sem fram komu í skýrslu starfs­hóps­ins. Auk þess hefur ráðuneytið haft til hliðsjónar þær umsagnir sem borist hafa ráðu­neyt­inu um efni skýrslunnar annars vegar og frumvarpsdrögin á fyrri stigum hins vegar og þróun löggjafar í málaflokknum í nágrannaríkjum Íslands.

Frumvarpið var áður lagt fram á 150. löggjafarþingi haustið 2019 (þskj. 577, 421. mál) þar sem það gekk til umhverfis- og samgöngunefndar eftir 1. umræðu en hlaut ekki afgreiðslu þar.

Frumvarpið er nú lagt fram í nær óbreyttri mynd. Þó hefur orðalagi verið breytt á stöku stað auk breytinga á þremur grein­um í samræmi við ábendingar sem fram komu í umsögnum sem bárust í samráðsferli umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

2.1. Frumkvæðisathugun ESA.

Með bréfi dags. 12. janúar 2017 tilkynnti Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) íslenskum stjórn­völd­um að stofnunin hefði hafið frumkvæðisathugun á leigubifreiðamarkaðnum á Íslandi og mögu­legum hindrunum að aðgengi að honum. Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið átti í kjöl­farið í nokkrum bréfaskriftum við eftirlitsstofnunina varðandi íslenskar reglur um leigu­bifreiða­akstur. Ráða mátti af samskiptum við ESA að stofnunin teldi líkur á því að íslensk lög­gjöf um leigubifreiðar fæli í sér aðgangshindranir sem ekki samræmdust skyldum íslenska ríkis­ins að EES-rétti. ESA hafði þá þegar gert athugasemdir við aðgangshindranir að leigu­bif­reiða­markaðnum í Noregi þar sem löggjöfin er um margt svipuð þeirri íslensku. Í febrúar 2017 gaf stofnunin út rökstutt álit sem varðaði leigubifreiðalöggjöf í Noregi. Rökstutt álit er undan­fari dóms­máls fyrir EFTA-dómstólnum, bregðist samningsríki ekki við álitinu. Í álitinu komst ESA að þeirri niðurstöðu að norska ríkið bryti gegn skyldum sínum skv. 31. gr. EES-samn­ings­ins en í ákvæðinu er kveðið á um stofnsetningarrétt ríkisborgara EES-ríkjanna. Stofn­setn­ingar­réttur felur í sér rétt til að hefja og stunda sjálfstæða atvinnustarfsemi og til að stofna og reka fyrirtæki með þeim skilyrðum sem gilda að landslögum um ríkisborgara þess ríkis þar sem stofnsetning fer fram.

ESA gerði fyrst og fremst þrjár athugasemdir við leigubifreiðalöggjöf Norðmanna. Í fyrsta lagi taldi hún ólögmæta takmörkun felast í fyrirframákveðnum fjölda atvinnuleyfa til leigu­bif­reiða­aksturs. Í öðru lagi taldi stofnunin ólögmæta takmörkun felast í því að reglur um úthlut­un leyfa væru ekki fyrirsjáanlegar, hlutlægar og lausar við mismunun. Úthlutun leyfa þar í landi byggist á forgangsreglum byggðum á starfsreynslu og mati stjórnvalda þegar for­gangs­reglum sleppir. Í þriðja lagi gerði stofnunin athugasemd við það að sumir leyfishafar væru skyldaðir til að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð. Norska ríkið tilkynnti ESA í des­ember 2017 að það hefði í hyggju að breyta löggjöf sinni í þá átt að afnema fjölda­tak­markanir og stöðvarskyldu. Við breytingarnar yrði leitað leiða til að tryggja öryggi farþega og nægjan­legt framboð farþegaflutningaþjónustu innan sveitarfélaga.

Með vísan til frumkvæðisathugunar ESA gagnvart Íslandi og samskiptum Norðmanna við stofnun­ina, sem íslensk stjórnvöld fylgdust náið með, var í ráðuneytinu tekin ákvörðun um skipun starfshóps sem fengi það hlutverk að endurskoða í heild lög og reglur um leigu­bifreiða­akstur á Íslandi. Starfshópnum var falið að leggja fram tillögur til ráðuneytisins um hvort og þá hvaða breytingar væri nauðsynlegt að gera á íslensku regluverki um leigubifreiðaakstur með hliðsjón af áliti ESA varðandi norskar reglur um leigubifreiðar og frumkvæðisathugun ESA á Íslandi. Í verkefnis­áætlun kom fram að meginmarkmið verkefnis starfshópsins væri að stuðla að góðu aðgengi að hagkvæmri, skilvirkri og öruggri leigubifreiðaþjónustu fyrir neytendur á Íslandi. Þá kom einnig fram að við heildaryfirferð þeirra reglna sem gilda um leigubifreiðaakstur þyrfti að tryggja að regluverkið væri í fyllsta samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt EES-samningnum og að engar aðgangshindranir fælust í því nema þær sem væru réttlætanlegar vegna almannahagsmuna. Verkefni starfshópsins var sett upp í formi eftirfarandi þriggja spurninga:

1. Er íslenskt regluverk um leigubifreiðaakstur og framkvæmd þess í samræmi við EES-samninginn?
2. Ef ekki, hvaða breytingar leggur starfshópurinn til að gerðar verði á regluverkinu eða framkvæmd þess til að svo megi verða?
3. Er rétt að gera ráð fyrir þjónustu farveitna á borð við Uber og Lyft hér á landi og ef svo er, hvaða breytingar er nauðsynlegt að gera á íslenskri löggjöf til þess að svo megi verða?

Að lokinni vinnu sinni, sem meðal annars fól í sér viðamikið samráð við ýmsa hagsmuna­aðila, öflun utanaðkomandi álits sérfræðings og ítarlega skoðun á þeim reglum sem gilda í ná­granna­löndum Íslands um leigubifreiðar, skilaði starfshópurinn tillögum til ráðu­neyt­is­ins. Í tillög­unum kom fram að breytingar á íslensku regluverki um leigubifreiðar væru óhjá­kvæmi­leg­ar. Í köflunum hér á eftir er að finna umfjöllun um þau álitaefni sem tekin voru fyrir í starfs­hópnum og þær niðurstöður sem er að finna í skýrslu hópsins.

2.2. Íslenskar reglur um leigubifreiðar með hliðsjón af skyldum íslenska ríkisins samkvæmt EES-samningnum.

2.2.1. Almennt um stofnsetningarréttinn.

Staðfesturétturinn sem kveðið er á um í 31. gr. EES-samningsins, þ.e. stofn­setn­ingar­réttur­inn, felur meðal annars í sér rétt til ríkisborgara innan Evrópska efnahags­svæðisins til að hefja og stunda sjálfstæða atvinnu­starfsemi og til að stofna og reka fyrirtæki. Ákvæðið felur í sér bann við mismunun á grundvelli þjóðernis eða hvers konar aðgerðum sem leiða til þess að hindra stofnun fyrirtækja og sjálfstætt starfandi einstaklinga í öðrum EES-ríkjum. Ákvæði 31. gr. felur því ekki einungis í sér bann við mismunun heldur einnig bann við ráðstöfunum sem hafa þau áhrif að fyrir­tækjum og einstaklingum sé gert erfitt eða ómögulegt að notfæra sér stofn­setningarréttinn.

2.2.2. Fjöldatakmarkanir á útgáfu atvinnuleyfa og úthlutun þeirra.

Lesa má úr dómaframkvæmd Evrópudómstólsins að hvers konar leyfisveitingar fyrir fram geti talist hindrun á stofnsetningarréttinum. Á Íslandi er fjöldi atvinnuleyfa fyrir leigubifreiðar tak­markaður á stórum svæðum, sbr. 1. mgr. 8. gr. laga um leigubifreiðar, nr. 134/2001. Þessi tak­mörkun á sér stað samkvæmt tillögum frá Samgöngustofu að fenginni umsögn viðkomandi sveitarstjórna, héraðsnefnda og félaga leigubifreiðastjóra. Í samræmi við 4. gr. reglugerðar nr. 397/2003 skal samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið fara yfir og endur­skoða fjölda atvinnu­leyfa á hverju takmörkunar­svæði fyrir sig og grípa til aðgerða ef marktækt ójafnvægi hefur mynd­ast milli eftirspurnar og framboðs.

Atvinnuleyfum hefur ekki fjölgað að ráði síðan 1995 þegar stjórnvöld settu þak á fjölda þeirra á tilteknum svæðum. Það ár voru atvinnuleyfi á höfuðborgar­svæð­inu 570. Fjöldinn var lengi vel 560 en haustið 2017 var atvinnuleyfum á höfuðborgar­svæð­inu fjölgað í 580. Gildandi löggjöf gerir ráð fyrir að úthlutun atvinnuleyfa sé á grundvelli starfsreynslu og að við mat á starfs­reynslu reiknist starfsreynsla innan takmörkunarsvæða hærri en starfsreynsla sem aflað er utan takmörkunarsvæða. Þá er í engu tekið tillit til reynslu af leigubifreiðaakstri utan Íslands. Þannig er erlendum bílstjór­um/umsækjendum gert mjög erfitt um vik að öðlast við­eigandi akstursreynslu miðað við íslenska bílstjóra.

Af dómaframkvæmd Evrópudómstólsins er hægt að draga þá ályktun að aðildarríki geti ekki haft í lögum ákvæði sem útiloki beitingu stofnsetningarréttar þó að í þeim felist engin mis­munun nema góð efnisrök séu fyrir slíkri ráðstöfun. Telja verður með vísan til framan­greinds að umræddar fjöldatakmarkanir og skilyrði fyrir úthlutun þeirra séu til þess fallin að hindra aðgengi ríkisborgara annarra aðildarríkja að leigubifreiðamarkaðnum og þar með frá stofn­setningu á Íslandi. Aðeins er hægt að réttlæta hindranir á stofnsetningarréttinum með vísan til sjónarmiða um almannahagsmuni. Þar fyrir utan má ráða af dómaframkvæmd að hindran­irnar verði að vera við hæfi og nauðsynlegar til að ná lögmætu markmiði. Þá verða aðildar­ríki að beita öllum takmörkunum á stofnsetningarréttinum á hlutlægan og fyrir­fram­ákveð­inn hátt og án allrar mismununar.

Í tilviki Íslands hefur heildarmat á framboði og eftirspurn á markaði ekki átt sér stað með reglu­bundnum hætti þrátt fyrir að þróun samfélagsins, m.a. hvað varðar íbúa- og ferðamanna­fjölda, notkun almenningssamgangna og bílaeign þjóðarinnar, hafi kallað á slíkt mat. Það mundi því reynast íslenska ríkinu erfitt að sýna fram á að takmörkunin væri ákveðin á hlut­lægan, fyrirframákveðinn eða gagnsæjan hátt eða að hún væri nauðsynleg og við hæfi til að ná markmiðinu um jafnvægi framboðs og eftirspurnar á markaðnum. Þar fyrir utan er líklegt að ekki yrði fallist á að framangreind sjónarmið væru fullnægjandi réttlæting. Röksemdir af efna­hagslegum toga hafa almennt ekki verið taldar nægja til að réttlæta óbeina mismunun á grund­velli þjóðernis.

2.2.3. Skilyrði um skráningu hjá viðurkenndri leigubifreiðastöð skv. 3. gr. laga um leigu­bifreiðar, nr. 134/2001.

Samkvæmt 1. mgr. 3. gr. laganna skulu allar leigubifreiðar á takmörkunarsvæði hafa af­greiðslu á leigubifreiðastöð sem fengið hefur starfsleyfi. Þá kemur fram í 5. gr. reglugerðar nr. 397/2003 að umsækjandi um atvinnuleyfi á takmörkunarsvæði skuli leggja fram vottorð um að hann eigi kost á afgreiðslu á bifreiðastöð sem hefur starfsleyfi. Nokkrar leigubifreiða­stöðvar eru reknar á Íslandi, flestar á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum, þ.e. Hreyfill, Borg­ar­bílastöðin, BSR, Taxi Service, A‑stöðin og City Taxi Reykjavík. Þá starfa tvær stöðvar ut­an þessara svæða en það eru Bifreiðastöð Oddeyrar og Leigubílar Suðurlands. Hreyfill er lang­stærsta stöðin með yfir 60% markaðshlutdeild á höfuðborgarsvæðinu og næst á eftir kem­ur BSR með rétt undir 10% hlutdeild.

Eins og að framan greinir er ákvæði 31. gr. EES-samningsins túlkað þannig að það sé ekki einung­is bein mismunun á staðfesturéttinum, þ.e. stofnsetningarréttinum, sem er bönnuð held­ur hvers konar hindranir eða skilyrði sem leiða til þess að fyrirtækjum er gert erfiðara fyrir að not­færa sér réttinn. Skil­yrðið um skráningu hjá viðurkenndri leigubifreiðastöð verður að túlka sem hindrun á stofn­setn­inga­rréttinum enda hefur ESA þegar gert athugasemdir við þessa fram­kvæmd í Noregi. Fram kom í umsögnum sem bárust starfshópnum að skilyrði þetta væri sett til að tryggja öryggi farþega. Þó að skilyrði sem er til þess fallið að tryggja að öryggi farþega sé byggt á sjónar­miðum um almannahagsmuni þá verður það einnig að vera við hæfi og nauð­synlegt. Þau rök að verið sé að tryggja öryggi farþega eru ekki nægjanlega sterk í ljósi þess að skyld­an til að hafa afgreiðslu hjá bifreiðastöð nær aðeins til bifreiðastjóra innan takmörkunar­svæða en ekki til annarra. Þar fyrir utan er ekki útilokað að hægt sé með nýrri tækni að ná settu mark­miði með öðrum og minna íþyngjandi leiðum. Samkvæmt þessu verður að telja að skil­yrðið um skráningu hjá viðurkenndri leigubifreiðastöð eins og það er sett fram í gildandi reglum verði túlkað sem hindrun á stofnsetningarréttinum. Á það ekki síst við vegna þess að samkvæmt gildandi reglum er gert ráð fyrir tilteknum lágmarksfjölda atvinnuleyfishafa á hverja bif­reiða­stöð til að hægt sé að fá starfsleyfi sem leigubifreiðastöð og leigubifreiða­stöðvum er heimilt að synja leigubifreiðastjórum um þjónustu. Í ljósi þessa lagði starfshópur­inn til að fallið yrði frá lögbundinni stöðvarskyldu og gerir frumvarp þetta ráð fyrir því.

Í ljósi framangreinds lagði starfshópurinn til tilteknar breytingar á regluverki um leigu­bif­reið­ar. Tillögurnar miðuðu annars vegar að því að færa reglurnar til samræmis við EES-samn­ing­inn og hins vegar að því að tryggja öryggi og gæði leigubifreiðaþjónustu. Þannig lagði starfs­hópurinn til afnám fjöldatakmarkana á takmörkunarsvæðum og afnám skyldunnar til að vera tengdur leigubifreiðastöð til að selja þjónustuna. Til að koma til móts við öryggis­sjónar­mið voru jafnframt lagðar fram tillögur að breytingum á skilyrðum til að bæði reka og aka leigu­bifreið. Tillögurnar snúa að viðeigandi starfshæfni, þjálfun og fjárhagsstöðu leyfis­hafa og skilvirkum eftirlitsúrræðum stjórnvalda í því skyni að öryggi farþega og gæði þjón­ustu séu tryggð.

Við mótun frumvarps þessa var tekið mið af tillögum starfshópsins. Þó var brugðið út af þeim að því er varðar tvö atriði. Þannig þótti ekki tilefni til að gera ríkari kröfur til heilsufars leigu­bifreiðastjóra en leiðir af kröfum sem almennt eru gerðar vegna útgáfu ökuréttinda til þeirra. Þá þótti ekki tilefni til að gera það að skilyrði að leigubifreiðastjórar undirgengjust endur­menntun á fimm ára fresti til að halda leyfi sínu. Í skýrslu starfshópsins er vísað til þess að krafa um endurmenntun sé í samræmi við þá kröfu sem gerð er til atvinnubílstjóra í öðrum grein­um farþegaflutninga. Ekki er þó að öllu leyti um sambærilegar atvinnugreinar að ræða þar sem leigubifreiðaakstur á sér stað í fólksbifreiðum sem ekki eru skráðar fyrir fleiri en átta far­þega. Til að mega aka slíkum bifreiðum, sé aksturinn ekki í atvinnuskyni, þarf aðeins almenn ökuréttindi, svokölluð B-réttindi. Farþegaflutningar með stærri ökutækjum eru annars eðlis, krefjast annars konar ökuréttinda og eðlilegt þykir að þeir sem aka slíkum ökutækjum í atvinnu­skyni sæki sér reglulega endurmenntun. Þannig þykir rétt að halda því óbreyttu að þeir sem aka fólksbifreiðum í atvinnuskyni þurfi ekki að sækja sér reglulega endurmenntun.

Leigubifreiðastöðvar hafa í áraraðir sinnt mikilvægu hlutverki við að tryggja gæði og fram­boð þjónustu. Þær veita Samgöngustofu upplýsingar um einstaka atvinnuleyfishafa, hvar þeir starfa og hver ekur bifreið þeirra hverju sinni ef ekki þeir sjálfir. Þar að auki hafa stöðvarnar eftir­lit með því að ökumenn sem þar hafa afgreiðslu fari að fyrirmælum laga og reglugerða um leigubifreiðar, séu með tilskilin leyfi og ökuréttindi o.s.frv. Hlutverk leigubifreiðastöðva varð­andi skráningu á nýtingu atvinnuleyfa og útgáfu akstursheimilda til handa forfalla­bíl­stjór­um í dag er ekki síst til komið vegna þeirra kvaða sem hvíla á leyfishöfum um nýtingu leyfis og leiða af fjöldatakmörkunum á takmörkunarsvæðum. Í framkvæmd hefur sú skráning þó getað nýst fleiri eftirlitsaðilum, hvort heldur sem er lögreglu, Samgöngustofu eða skatt­yfir­völd­um, enda hægt að óska eftir áreiðanlegum upplýsingum um eknar ferðir, greiðslur og öku­menn frá slíkum stöðvum. Starfshópurinn taldi því rétt að gera ráð fyrir að rekstrar­leyfis­hafar bæru ábyrgð á því að skrá rafrænt tilteknar upplýsingar til að þær væru tiltækar eftirlits­aðil­um ef á þyrfti að halda. Hins vegar taldi starfshópurinn jafnframt líklegt að rekstrar­leyfis­haf­ar vildu kaupa þjónustu af leigubifreiðastöð og framselja henni hluta af skyldum sínum og þá helst þær skyldur sem tengjast rafrænni skráningu upplýsinga.

Auk þess að líta til tillagna starfshópsins leit ráðuneytið jafnframt til ýmissa gagna, athuga­semda og ábendinga sem því hafa borist vegna leigubifreiðalöggjafarinnar í gegnum tíðina og lagði áherslu á að við mótun löggjafarinnar væri einnig tekið tillit til þeirra sjónar­miða sem þar koma fram. Umfjöllunin hér á eftir miðast við að skýra helstu sjónarmið sem um ræðir í því sambandi.

2.2.4. Aukin samkeppni, betri þjónusta og betra verð.

Almennt er litið svo á að þar sem framboð og eftirspurn fá að ráða verði á markaði sé neyt­endum tryggt sanngjarnast verð fyrir þjónustuna. Með fjöldatakmörkunum leigu­bif­reiða­leyfa á takmörkunarsvæðum ráða önnur sjónarmið framboði en eftirspurn og má leiða að því lík­ur að bæði magn og verð þjónustu sé annað en það væri fengi eftirspurnin að ráða. Breyt­ing­ar á regluverki um leigubifreiðar í átt að meira frjálslyndi eru því líklegar til að vera til hags­bóta fyrir samfélagið allt. Með því að opna fyrirkomulag leyfisveitinga má sjá fyrir sér að aðgangur að leigubifreiðum aukist. Samhliða fjölgun leyfa eykst samkeppni á markaðnum og þjónustan verður því hagkvæmari og lagar sig frekar að kröfum neytenda.

Í skýrslunni *Delingsökonomien – muligheter og utfordringer (NOU 2017:4),* sem unnin var fyrir norska þingið og var skilað í apríl 2017, er það niðurstaða meiri hluta skýrsluhöfunda að fjöldatakmörkun leigubifreiða í Noregi hafi efnahagsleg áhrif, svo sem þau að tak­mörkuð sam­keppni innan greinarinnar leiði til hærra verðs, takmarki gæði þjónustunnar ásamt því að vera óhagkvæm fyrir samfélagið. Slíkar takmarkanir leiði til þess að markaðurinn verði almennt ósveigjanlegur.

Samkeppniseftirlitið hefur nokkrum sinnum á liðnum árum fjallað um markaði fyrir leigu­bifreiða­þjónustu og bent á þá þætti í lögum sem eftirlitið telur samkeppnis­hamlandi. Lúta þeir þættir aðallega að lagaumhverfinu almennt, fákeppni og aðgangs­hindr­unum á markaði leigu­bif­reiða­stöðva fyrir þjónustu við leigubifreiðastjóra. Að mati Sam­keppnis­eftirlitsins hefur þótt ljóst að samkeppni á leigubifreiðamarkaði sé afar takmörkuð. Af áliti eftirlitsins nr. 2/2007, *Samkeppnis­hömlur á markaði fyrir leigubifreiðar sem leiða af ákvæðum laga og reglna um leigubifreiðar,* má ráða að slaka þurfi á fjölda­takmörkunum á höfuðborgarsvæðinu og falla frá kröfu um að akstur leigubifreiðar sé aðal­atvinna þeirra sem hann stunda. Þá gerði eftirlitið jafn­framt athugasemdir við að gerð væri krafa um að leigubifreiðastöðvar skipulegðu starf­semi sína í samráði við félög leigu­bifreiða­stjóra en slík framkvæmd væri til þess fallin að staðla þjónustuna og gera hana einhæfari. Almennt taldi eftirlitið að ýmis efnisákvæði í nú­ver­andi laga- og reglugerðaumhverfi skertu frelsi í atvinnurekstri og hindruðu virka sam­keppni í viðskiptum. Regluverkið væri til þess fallið að takmarka aðgang nýrra keppi­nauta að mark­aðn­um og drægi úr hvata fyrirtækjanna til að keppa á grund­velli gæða þjónustunnar.

2.3. Farveitur.

Talsvert hefur verið kallað á það úr hópi neytenda að opnað verði fyrir þjónustu farveitna hér á landi á borð við þá sem þekkist erlendis frá hjá fyrirtækjum eins og Uber og Lyft. Ein af þeim spurningum sem starfshópi ráðuneytisins um heildarendurskoðun á íslensku regluverki um leigubifreiðar var falið að svara var hvort rétt væri að gera ráð fyrir þjónustu á borð við Uber og Lyft hér á landi og ef svo væri hvaða breytingar væri nauðsynlegt að gera á íslenskri löggjöf til að svo mætti verða. Niðurstaða starfshópsins var sú að í raun væri ekkert því til fyrir­stöðu að heimila farveitum að bjóða þjónustu sína hér á landi. Hins vegar væri nauð­syn­legt að líta til þess að í ljósi nýlegs dóms Evrópudómstólsins bæri að líta á farveitur sem far­þega­flutninga­fyrirtæki (mál C-434/15, Asociacion Profesional Elite Taxi gegn Uber Systems Spain SL*)*. Reglur um farþegaflutninga af þessu tagi væru ekki samræmdar innan Evrópska efna­hags­svæðisins og því sé það á valdi aðildarríkjanna að setja þær kröfur sem slík fyrirtæki þurfa að uppfylla til að mega bjóða þjónustu sína í landinu. Í ljósi sjónarmiða um jöfn sam­keppnis­skilyrði og þeirrar grundvallarhugsunar sem frumvarp þetta byggir á um að tryggja öryggi og gæði þjónustu verður að telja eðlilegt að sömu kröfur séu gerðar til farveitna og ann­arra aðila sem stunda farþegaflutninga með leigubifreiðaakstri. Farveitur þurfa því að full­nægja öllum skilyrðum sem leigubifreiðastöðvum verður gert að fullnægja og með sama hætti þurfa bíl­stjórar sem bjóða þjónustu sína hjá farveitum að uppfylla skilyrði leigubifreiða­lög­gjafar­innar og hafa gilt rekstrarleyfi og eftir atvikum atvinnuleyfi.

Við mótun frumvarps þessa hafa fyrrgreind sjónarmið verið höfð í huga og hefur mark­miðið verið að opna leigubifreiðamarkaðinn fyrir aukinni samkeppni bæði á sviði verðs og þjón­ustu og skapa skilyrði fyrir nýsköpun í greininni án þess þó að slaka á kröfum hvað varðar gæði og öryggi þjónustunnar. Vonast er til að með afnámi fjöldatakmarkana á takmörk­unar­svæð­um, afnámi stöðvarskyldu og ítarlegra kvaða um nýtingu leyfis, auk undanþágu frá skyldu til að vera með gjaldmæli þegar þjónusta er seld gegn fyrirframumsömdu föstu gjaldi, skap­ist skilyrði til að veita fjölbreyttari þjónustu með leigubifreiðum, þar á meðal þjónustu á borð við þá sem veitt er af þekktum farveitum erlendis.

2.4. Þróun regluverks annars staðar á Norðurlöndum.

Lög og reglur um leigubifreiðar annars staðar á Norðurlöndum hafa undanfarin ár þróast í átt til meira frjálsræðis. Þar hafa fjöldatakmarkanir á leyfum til leigubifreiðaaksturs ýmist verið afnumdar eða slíkt er í farveginum.

Í Danmörku skulu leigubifreiðar hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð en ekki er gerð krafa um að fleiri en ein leigubifreið hafi afgreiðslu á hverri stöð. Þar er ekki takmarkaður fjöldi útgef­inna leyfa til leigubifreiðaaksturs og atvinnuleyfi eru ekki bundin við ákveðin land­fræði­leg mörk önnur en landamæri ríkisins. Í Danmörku er kveðið á um í lögum hversu hátt gjald er heimilt að rukka fyrir leigubifreiðaþjónustu. Hámarksgjaldið gildir á landsvísu.

Í Finnlandi hefur verðlagning leigubifreiðaþjónustu verið gefin frjáls, atvinnuleyfi eru ekki leng­ur bundin við ákveðin landfræðileg mörk önnur en landamæri ríkisins og ekki er skylt að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð. Lögbundið hámarksgjald sem heimilt er að rukka fyrir leigu­bifreiðaþjónustu hefur verið afnumið.

Líkt og segir hér að framan í kafla 2.1 gaf ESA út rökstutt álit í febrúar 2017 þar sem stofn­unin komst að þeirri niðurstöðu að norska ríkið bryti gegn skyldum sínum skv. 31. gr. EES-samningsins að því er varðar leigubifreiðalöggjöf þar í landi. Norska ríkið hefur tekið lög og reglugerðir um leigubifreiðar til endurskoðunar og samþykkt breytingar á regluverki. Í hinu nýja regluverki felst meðal annars afnám fjöldatakmarkana utan þess að heimilt verður að tak­marka fjölda leyfa á strjálbýlum svæðum þar sem framboð svarar ekki eftirspurn. Þá fela breytingarnar í sér afnám skyldu til að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð og gerðar eru breytingar á kröfum til þeirra sem starfa sem leigubifreiðastjórar.

Í Svíþjóð eru ekki takmarkanir á fjölda útgefinna atvinnuleyfa til leigubifreiðaaksturs en Svíþjóð var fyrst Norðurlandaþjóðanna til að afnema þær. Atvinnuleyfi þar í landi eru ekki bund­in við ákveðin landfræðileg mörk önnur en landamæri ríkisins. Þess er ekki krafist að leigu­bifreiðar hafi afgreiðslu á leigubifreiðastöð en gerð er krafa um tengingu við sérstakar bókhalds­skrif­stofur sem senda skattyfirvöldum upplýsingar sem fást úr gjaldmælum bifreiða, sé þess óskað. Engar reglur eru um lögbundið hámarksgjald.

3. Meginefni frumvarpsins.

3.1. Yfirlit.

Í frumvarpinu eru 24 greinar auk bráðabirgðaákvæðis og er greinunum skipt í fimm kafla. Í I. kafla er að finna almenn ákvæði í tengslum við efni frumvarpsins. II. kafli inni­heldur ákvæði um leyfisveitingar á grundvelli laganna og skilyrði leyfa. Í III. kafla er svo að finna ákvæði sem snúa að rekstri leigubifreiða, í IV. kafla eru ákvæði um eftirlit með starf­seminni og í V. kafla ýmis önnur nauðsynleg ákvæði, svo sem um gildis­töku og lagaskil, gjaldskrár­heim­ild­ir Samgöngustofu o.fl. Áður en fjallað er um megin­efni þessa frumvarps er nauð­syn­legt að gera stuttlega grein fyrir gildandi rétti á sviði leigu­bifreiða­starfsemi.

3.2. Gildandi réttur.

Um leigubifreiðaakstur á Íslandi gilda lög um leigubifreiðar, nr. 134/2001. Sam­göngu­stofa fer með framkvæmd reglna um leigubifreiðaakstur, þ.m.t. úthlutun atvinnuleyfa, eftirlit með því að skilyrðum sé fullnægt á leyfistímanum og eftirlit með nýtingu atvinnu­leyfa.

3.2.1. Skilyrði atvinnuleyfis samkvæmt gildandi rétti.

Skilyrði atvinnuleyfis eru talin upp í 1. mgr. 5. gr. laganna. Í fyrsta lagi verður umsækjandi að hafa fullnægjandi starfshæfni, þ.e. tilskilin ökuréttindi (aukin ökuréttindi til flutnings fólks gegn gjaldi í fólksbifreiðum) og hafa sótt þau námskeið sem gerð er krafa um. Í öðru lagi skal umsækj­andi vera skráður eigandi fólksbifreiðar, í þriðja lagi stunda leigu­bif­reiða­akstur að aðal­atvinnu og í fjórða lagi má hann ekki hafa verið dæmdur til refsivistar eða framið alvarlegt eða ítrekað brot á lögum og reglugerðum sem um starfsgreinina sjálfa gilda. Þá skal umsækj­andi vera fjár síns ráðandi og 70 ára eða yngri. Engin mörk eru í gildandi lögum um lágmarks­aldur.

Hægt er að sækja um leyfi til að leysa atvinnuleyfishafa af í forföllum. Forfallabílstjórar skulu uppfylla skilyrði um starfshæfni, aldursskilyrði og skilyrði um að hafa ekki verið dæmd­ir til refsivistar eða framið alvarlegt eða ítrekað brot á lögum og reglugerðum sem um starfs­grein­ina sjálfa gilda.

3.2.2. Fjöldatakmarkanir samkvæmt gildandi rétti.

Í 1. mgr. 8. gr. laganna kemur fram að ráðherra, að fengnum tillögum frá Sam­göngustofu, setji í reglugerð nánari reglur um fjölda leigubifreiða á ákveðnum svæðum að fenginni umsögn viðkom­andi sveitarstjórna, héraðsnefnda og félaga leigubifreiðastjóra. Sam­kvæmt þessu er því fjöldi leigubifreiða takmarkaður á ákveðnum svæðum sem er nánar gerð grein fyrir í reglu­gerð. Í dag er fjallað um fjöldatakmarkanir í 4. gr. reglugerðar nr. 397/2003 um leigubifreiðar með síðari breytingum. Takmörkunarsvæðin eru þrjú.

Fjöldatakmarkanir á takmörkunarsvæðum leiða til ýmissa kvaða sem leyfishafi er bundinn af. Ein af meginbreytingunum sem í frumvarpi þessu felast er að falla frá fjöldatakmörkunum á takmörkunarsvæðum. Mun það draga úr þessum kvöðum. Þannig munu öll ákvæði sem snúa að lágmarksnýtingu atvinnuleyfis verða óþörf, svo sem skilyrðið um að um sé að ræða aðal­atvinnu leyfis­hafa, um veitingu undan­þágu vegna veikinda, orlofs og þess háttar, um tíma­bundna innlögn leyfa, notkun forfalla­bíl­stjóra o.s.frv.

3.2.3. Starfsreynsla grundvöllur atvinnuleyfis samkvæmt gildandi rétti.

Samkvæmt 6. gr. reglugerðar nr. 397/2003 skulu atvinnuleyfi á takmörkunarsvæðum veitt á grundvelli starfsreynslu við akstur leigubifreiðar. Oftast er þá um að ræða starfsreynslu um­sækj­enda sem forfallabílstjóra.

Sæki atvinnuleyfishafi á einu takmörkunarsvæði um atvinnuleyfi á öðru takmörkunarsvæði skal hann jafnsettur öðrum umsækjendum að því er varðar aksturstíma. Atvinnuleyfishafi sem er með atvinnuleyfi utan takmörkunarsvæðis og sækir um atvinnuleyfi innan takmörkunar­svæðis fær metna 100 daga fyrir hvert ár í starfsreynslu. Heimilt er að taka sérstakt tillit til umsókna frá öryrkjum undir vissum kringumstæðum og fá þeir þá metna 260 daga í starfs­reynslu við mat á atvinnuleyfisumsókn.

3.2.4. Afgreiðsla á leigubifreiðastöð samkvæmt gildandi rétti.

Allar leigubifreiðar á takmörkunarsvæði skv. 8. gr. laganna skulu hafa afgreiðslu á leigu­bifreiða­stöð sem fengið hefur starfsleyfi Samgöngustofu, sbr. 3. gr. laganna. Í 5. gr. reglu­gerð­ar nr. 397/2003 kemur enn fremur fram að umsækjandi um atvinnuleyfi skuli leggja fram vott­orð um að hann eigi kost á afgreiðslu á bifreiðastöð sem hefur starfsleyfi. Samskipti Samgöngu­stofu við stöðvar varða meðal annars flutning á milli stöðva, innlögn leyfa og breyt­ing­ar á högum leyfishafa. Þá sjá stöðvarnar og bifreiðastjórafélögin um skráningu aksturs­heim­ilda sem leiða til uppsafnaðra akstursdaga (starfsreynslu). Þannig gegna stöðvarnar mikil­vægu hlut­verki í eftirliti með nýtingu atvinnuleyfis, þ.e. að leyfið sé fullnýtt í samræmi við þær kröf­ur sem gerðar eru í lögunum og vistun upplýsinga um starfsreynslu í tilvikum forfalla­bíl­stjóra.

3.3. Efni frumvarpsins.

3.3.1. Almenn ákvæði – I. kafli, 1.–4. gr.

Í I. kafla frumvarpsins er að finna almenn ákvæði tengd efni frumvarpsins. Eru það ákvæði um markmið laganna og gildissvið, skýringar á helstu hugtökum frumvarpsins og ákvæði um ábyrgð á framkvæmd laganna. Engar meiri háttar stefnubreytingar felast í ákvæð­um I. kafla. Áfram er gert ráð fyrir að framkvæmd reglna um leigubifreiðar sé á verksviði Samgöngustofu og að gildissviðið sé leigubifreiðaakstur eins og hann er skilgreindur samkvæmt gildandi lög­um. Gert er ráð fyrir að Samgöngustofa starfræki áfram gagnagrunn sem byggist á sama kerfi og nú er notað til að halda utan um upplýsingar um nýtingu atvinnu­leyfis og heimildir til undan­þágu frá akstri eigin bifreiðar og dagafjölda afleysinga­bíl­stjóra. Tilgangur gagna­grunns­ins eins og gert er ráð fyrir honum í frumvarpi þessu mun snúa að öryggi farþega og eftirliti með starfseminni. Gagnagrunnurinn er öflugt skráningar­tæki til að skrá nöfn þeirra sem eru með atvinnu- og rekstrarleyfi, upplýsingar um bifreiðar sem tilheyra rekstrarleyfi, upplýsingar um hvaða atvinnuleyfishafi er með leigubifreið til afnota á hverjum tíma og hvenær atvinnu­leyfi/rekstrarleyfi rennur út.

3.3.2. Leyfisveitingar – II. kafli, 5.–7. gr.

Í II. kafla frumvarpsins er að finna þrjár greinar sem allar fjalla um leyfisveitingar og skil­yrði leyfa. Um er að ræða þrjár nýjar tegundir af leyfum, þ.e. leyfi til að starfa sem leigu­bifreiða­stjóri (atvinnuleyfi), leyfi til að reka leigubifreið auk þess að starfa sem leigubif­reiða­stjóri (rekstrarleyfi) og starfsleyfi fyrir leigubifreiðastöðvar. Í tillögum starfshóps um heildar­endur­skoðun á íslensku regluverki um leigubifreiðar var lögð mikil áhersla á að leyfi til að aka leigubifreið skyldi vera háð ákveðnum skilyrðum til að tryggja gæði og öryggi þjón­ust­unn­ar og almennt í þágu almannaheilla. Starfshópurinn lagði til að Samgöngu­stofa færi áfram með leyfisveitingar og birti opinberlega nöfn þeirra sem hafa leyfi samkvæmt lögunum. Mótun leyfisskilyrða í þessum kafla tekur mið af tillögum starfshópsins.

Í kaflanum er fjallað um tvenns konar leyfi til leigubifreiðastjóra. Annars vegar atvinnu­leyfi og hins vegar rekstrarleyfi. Atvinnuleyfi samkvæmt frumvarpi þessu svipar um margt til leyfis til handa forfallabílstjórum samkvæmt gildandi lögum. Um er að ræða leyfi til að starfa sem leigubifreiðastjóri þrátt fyrir að leyfishafi reki ekki sjálfur leigubifreið. Til að hljóta slíkt leyfi þarf, rétt eins og í tilfelli forfallabílstjóra samkvæmt gildandi lögum, að sýna fram á viðeig­andi starfshæfni og gott orðspor. Hins vegar þótti rétt að kalla leyfið frekar atvinnu­leyfi í ljósi þess að í frumvarpi þessu er ekki gert ráð fyrir lágmarksnýtingu leyfis og þannig ekki þörf á sérstökum forfallabílstjórum. Um er að ræða leyfi til að starfa sem leigubifreiðastjóri hvort heldur sem er að aðalatvinnu, í hlutastarfi eða afleysingum.

Rekstrarleyfi samkvæmt frumvarpi þessu svipar um margt til atvinnuleyfis samkvæmt gild­andi lögum. Um er að ræða leyfi til að starfa sem leigubifreiðastjóri og reka eigin leigu­bifreið. Gert er ráð fyrir því, í samræmi við tillögur starfshópsins, að rekstrarleyfi verði ein­ung­is gefið út til einstaklinga til reksturs einnar bifreiðar. Þeir sem sæki um slíkt rekstrarleyfi þurfi að uppfylla allar sömu kröfur og umsækjendur um atvinnuleyfin sem fjallað er um hér að framan, auk tiltekinna viðbótarkrafna. Auk þeirra skilyrða sem gilda um atvinnuleyfi er gert ráð fyrir að rekstrarleyfishafi sé skráður eigandi eða fyrsti umráðamaður þeirrar bifreiðar sem hann rekur. Þannig leiki enginn vafi á hver beri ábyrgð á því að bifreiðin sé með viðeig­andi leyfisskoðun, hafi fullnægjandi tryggingar og uppfylli aðrar þær kröfur sem gerðar eru til henn­ar, standi skil á opinberum gjöldum vegna reksturs hennar o.s.frv. Þá er jafnframt gert ráð fyrir því að auk þess að vera fjár síns ráðandi, líkt og gert er ráð fyrir í gildandi lögum, geti rekstrarleyfishafi sýnt fram á tiltekna eiginfjárstöðu. Rekstrarleyfishafi skal hafa lög­heimili innan Evrópska efnahagssvæðisins og starfsstöð hér á landi sem er virk og traust. Starfs­stöð í tilviki rekstrarleyfishafa getur verið heimili hans eða varanlegt aðsetur eins og skrifstofa eða aðstaða á leigubifreiðastöð, ef starfseminni hér á landi er stjórnað þaðan, og gögn tengd starfseminni aðgengileg þar.

Í frumvarpi þessu eru lagðar til breytingar á aldursskilyrði leyfis til leigubifreiðaaksturs. Gert er ráð fyrir að umsækjandi þurfi að hafa náð a.m.k. 21 árs aldri og hafa haft almenn öku­réttindi fyrir fólksbifreið í B-flokki í minnst þrjú ár. Engin skilyrði eru sett hvað varðar hámarks­aldur heldur gert ráð fyrir að sá sem uppfyllir skilyrði um aukin ökuréttindi til farþega­flutn­inga verði að teljast hæfur til að stunda leigu­bifreiðaakstur.

Í kaflanum er einnig að finna ákvæði um starfsleyfi til leigubifreiðastöðva en gert er ráð fyrir því í frumvarpinu að þrátt fyrir að fallið sé frá lögbundinni stöðvarskyldu geti rekstrar­leyfis­hafar valið að fela öðrum aðila, þ.e. leigubifreiðastöð, að sinna ákveðnum skyldum sem á honum hvíla. Rétt er að gera ráð fyrir að slík starfsemi sé leyfisskyld og háð skilyrðum sambæri­legum þeim sem gerðar eru til rekstrarleyfishafa eins og við á.

3.3.3. Rekstur leigubifreiða – III. kafli, 8.–12. gr.

Í III. kafla frumvarpsins er að finna ákvæði er snúa að rekstri leigubifreiða. Þar er meðal annars fjallað um skyldur rekstrarleyfishafa og starfsemi leigubifreiða­stöðva, kröfur um lög­gild­ingu gjaldmæla, sýnileika verðskrár, auðkenni leigubifreiða og heimild til að kveða í reglu­gerð á um gæða- og tæknikröfur. Mikil áhersla er lögð á ábyrgð rekstrarleyfishafa á ástandi og rekstri þeirrar leigubifreiðar sem tengist rekstrarleyfinu. Þannig ber rekstrar­leyfis­hafi ábyrgð á því að ökumaður bifreiðarinnar hafi atvinnuleyfi, ástandi bifreiðarinnar, að skrán­ing upplýsinga og vistun sé eins og lög gera ráð fyrir o.s.frv.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að í öllum leigubifreiðum þar sem gjaldtaka fer fram á grundvelli ekinnar vegalengdar eða þess tíma sem ferð tekur séu löggiltir gjaldmælar og verðskrá sé ávallt sýni­leg viðskiptavinum í leigubifreiðinni. Hins vegar er jafnframt opnað á þann möguleika að leigu­bifreiða­akstur verði stundaður samkvæmt föstu fyrirframákveðnu gjaldi og í slíkum tilvik­um þurfi ekki að vera gjaldmælir í bifreiðinni. Þannig skapast t.d. möguleiki til að útfæra lausn­ir sem falla að þjónustu sem farveitur bjóða nú upp á, eðalvagnaakstur samkvæmt gild­andi lögum um leigubifreiðar o.s.frv.

3.3.4. Eftirlit – IV. kafli, 13.–19. gr.

Þó nokkrar breytingar á núverandi kerfi felast í ákvæðum frumvarpsins um eftirlit og viður­lög. Eftirlitsheimildir og úrræði Samgöngustofu samkvæmt gildandi lögum hafa verið mjög takmörkuð og oft reynst erfitt að bregðast við brotum á löggjöfinni. Í frumvarpi þessu er lagt til að kveðið verði skýrt á um eftirlitshlutverk Samgöngustofu og stofnuninni veittar ákveðn­ar heim­ildir til að sinna því hlutverki, svo sem til að krefjast upplýsinga úr hendi leyfis­hafa og annarra sem kunna að miðla leigubifreiðaþjónustu í einhverri mynd, jafnvel þó um sé að ræða starf­semi sem ekki er leyfisskyld. Sem dæmi um slíka starfsemi mætti nefna gjaldfrjálsa þjón­ustu þar sem aðeins er um ræða aðstoð við að tengja saman viðskiptavin og leigubifreið. Þannig væri Samgöngustofu heimilt að krefja aðila sem aðstoðar reglulega farþega við að fá far með leigubifreiðum um upplýsingar sem nauðsynlegar eru til að stofnunin geti viðhaft eftir­lit með því að farið sé að lögum þessum og reglugerðum settum með stoð í þeim, jafnvel þó starfsemi aðilans kunni að falla utan starfsemi leigubifreiðastöðvar. Þá er kveðið á um heim­ildir Samgöngu­stofu til að svipta leyfishafa leyfi að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Lögregl­unni er í frumvarpinu fengið ákveðið hlutverk við eftirlit á vettvangi. Loks eru ákvæði frum­varps­ins um refsi­viðurlög nokkuð ítarlegri en sam­bæri­legt ákvæði gildandi laga. Ákvæði um eftirlit og viðurlög skv. IV. kafla eru nokkuð sambærileg ákvæðum laga um farþega­flutn­inga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, en um er að ræða eðlislíka starfsemi og því talsvert hag­ræði sem hlýst af því að eftirlitsstjórnvöld geti hagað eftirliti með sambærilegum hætti, hvort sem um er að ræða leigubifreiðaakstur eða annars konar farþegaflutninga á landi.

3.3.5. Ýmis ákvæði – V. kafli, 20.–24. gr.

Í lokakaflanum er að finna ýmis almenn ákvæði, svo sem um málskot og kæru, bann við fram­sali leyfa, gjaldtöku- og reglugerðarheimild, gildistökuákvæði og um lagaskil.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Svo sem fram kemur í 2. kafla hér að framan er frumvarpið ekki síst til komið vegna þess að líta verður svo á að gildandi reglur séu ekki í fullu samræmi við skyldur íslenska ríkisins sam­kvæmt EES-samningnum. Þannig miða fyrirhugaðar breytingar með frumvarpi þessu að því að koma í veg fyrir aðgangshindranir á íslenskum leigubifreiðmarkaði og brot á staðfesturéttinum (stofn­setningarréttinum) sem tryggður er með 31. gr. EES-samningsins. Þá var jafnframt litið til þess við mótun frumvarpsins að tryggður væri stjórnarskrárvarinn réttur þeirra sem nú þegar stunda leigubifreiðaakstur sem aðalstarf eða sem hlutastarf til að atvinnu­frelsi þeirra yrði ekki skert umfram meðalhóf þrátt fyrir breytt skilyrði fyrir rekstri og akstri leigu­bifreiða. Frumvarpið er því í fullu samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbind­ing­ar íslenska ríkisins.

5. Samráð.

Líkt og segir hér að framan er frumvarpið samið í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu í samráði við Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, og byggist á tillögum starfs­hóps ráðuneytisins um heildarendurskoðun á íslensku regluverki um leigubifreiðar. Starfs­hópurinn átti samskipti við stjórnvöld annars staðar á Norðurlöndum og aflaði meðal annars upplýs­inga um hvernig reglum þar væri háttað, hvaða breytingar hefðu verið gerðar á síðustu árum og hvað hefði reynst þeim ríkjum vel. Starfshópurinn boðaði fjölda hagsmuna­aðila á fund sinn og aflaði álits Jóhönnu Katrínar Magnúsdóttur, héraðsdóms­lögmanns og LL.M. í Evrópu­rétti, um þau álitaefni sem sneru að hugsanlegu broti gegn ákvæði EES-samningsins um staðfestu­rétt (stofnsetningar­rétt).

Þá hefur í kjölfar útgáfu skýrslu starfshópsins verið leitað upplýsinga frá fjármála- og efna­hags­ráðuneyti og ríkisskattstjóra auk tollstjóra um það hvernig skattar og önnur gjöld leggjast á þá aðila sem stunda farþegaflutninga í smærri bifreiðum í atvinnuskyni.

Áform um lagasetningu ásamt frummati á áhrifum lagasetningar voru birt í samráðsgátt stjórn­valda á vefnum Ísland.is 19. júní 2018, sbr. mál nr. S-76/2018, og frestur var gefinn til að koma að athugasemdum til 19. júlí sama ár. Alls bárust sjö umsagnir í samráðs­gáttina frá hags­muna­aðilum og stjórnvöldum auk þess sem ein umsögn barst frá einstaklingi. Flestar umsagn­irnar voru jákvæðar gagnvart því að gera breytingar í því skyni að opna aðgengi að leigu­bifreiðamarkaðnum.

Drög að ákvæðum frumvarpsins ásamt greinargerð voru birt í samráðsgátt stjórnvalda 17. maí 2019, sbr. mál nr. S-132/2019. Frestur til að skila inn umsögn var til 20. júní sama ár. Tólf um­sagn­ir bárust í samráðsgáttina frá 15 aðilum: A-stöðinni ehf., Bandalagi íslenskra leigu­bif­reiða­stjóra, bifreiðastjórafélaginu Átaki, Bifreiðastjórafélaginu Frama – félagi leigu­bifreiða­stjóra, Bifreiðastjórafélaginu Fylki, Bifreiðastöð Oddeyrar ehf., Blindrafélaginu, Félagi at­vinnu­rekenda, Hreyfli svf., Neytendastofu, Samkeppniseftirlitinu, Samtökum atvinnulífsins og Taxi Service ehf. auk einstaklinganna Ársæls Haukssonar og Guðjóns Ólafs Sigurbjarts­sonar.

Samhljómur var með athugasemdum Samtaka atvinnulífsins og Félags atvinnurekenda. Lýst var yfir ánægju með að með frumvarpinu væri tekið skref í átt til aukins frelsis á leigu­bifreiða­markaðnum, svo sem með afnámi fjöldatakmarkana og stöðvar­skyldu. Hins vegar þóttu skilyrði til atvinnuleyfis og rekstrarleyfis of ströng, auk þess sem mikil óánægja var með að áfram skyldu leyfi til reksturs leigubifreiðar einungis veitt einstak­ling­um og hver rekstrar­leyfis­hafi gæti einungis rekið eina leigubifreið. Þá voru gerðar athuga­semdir við einstaka ákvæði frumvarpsins sem lögðu kröfur á rekstraraðila, svo sem kröfu um framsetn­ingu verðskrár og notkun gjaldmælis, gæða- og tæknikröfur, upplýsinga­skyldu leyfis­hafa gagnvart Samgöngu­stofu og gjaldtökuheimildir Samgöngustofu, svo eitthvað sé nefnt. Ýmsar þessara athuga­semda leiddu til breytinga á frumvarpinu. Þannig var ákvæði um mat á góðu orðspori í 2. tölul. 2. mgr. 5. gr. og 3. tölul. 2. mgr. 6. gr. breytt og heimildir Samgöngustofu til matsins betur afmarkaðar. Skilyrði um fjárhagsstöðu í 6. gr. var jafnframt breytt frá því að kveðið væri á um tiltekna eiginfjárstöðu í reglugerð yfir í að kveða einungis á um að leyfishafi væri fjár síns ráðandi og hefði staðið skil á öllum opinberum gjöldum. Einnig var ákvæði um framsetn­ingu verðskráa einfaldað. Reglugerðarheimildir ráðherra á ýmsum stöðum í frumvarp­inu voru jafnframt takmarkaðar eða eftir atvikum felldar brott. Frekari viðbrögð við athugasemdum full­trúa atvinnulífsins takmörkuðust annars vegar af tillögum starfs­hóps­ins sem hóf undir­bún­ing að frumvarpinu og hins vegar af öryggis- og neytenda­vernd­ar­sjónarmiðum.

Athugasemdir aðila úr leigubifreiðastjórastétt og fulltrúa leigubifreiðastöðva voru einnig um margt líkar. Almennt var óánægja með bæði afnám stöðvaskyldu og fjölda­takmarkana auk þess sem ákall var um að skilyrði til leigubifreiðaaksturs væru ströng og eftirlit með starf­sem­inni hert. Áberandi var í umsögnum þessara aðila krafa um verklegt nám eða starfs­reynslu til að öðlast rekstrarleyfi, leigubifreiðastöðvar yrðu skyldaðar til að veita tiltekna þjón­ustu (svo sem að hafa opinn síma, talstöðvar, bókunarþjónustu o.s.frv.) og að gætt yrði öryggis farþega í hvívetna, meðal annars með ítarlegri skráningu upplýsinga um hver æki leigubifreið hverju sinni, auk skráningar um hverja ferð. Því hefur þegar verið lýst ítarlega í kafla 2.1 hér að fram­an hvernig skyldur íslenska ríkisins að EES-rétti leiða til þess að þörf er á að afnema aðgangs­hindranir eins og stöðvarskyldu í núverandi mynd og að fjöldatakmarkanir séu afnumd­ar. Ekki þótti því unnt að verða við þeim athugasemdum eða athugasemdum sem sneru að þjónustuskyldum leigu­bifreiðastöðva umfram það sem nú er gert ráð fyrir í frumvarpinu. Hins vegar voru gerðar breytingar til að auka öryggi með því að gera ráð fyrir skráningu hverr­ar ekinnar ferðar um gervi­hnött, sbr. 8. gr., auk þess sem ábendingum varðandi fram­kvæmd lag­anna, verklegan hluta námskeiðs o.fl. verður eða hefur verið komið á framfæri við Samgöngu­stofu.

Umsagnir aðila voru talsvert umfangsmiklar og reynist aðeins unnt að drepa á það helsta í þess­um kafla. Hins vegar var í kjölfar úrvinnslu umsagna birt sérstakt skjal í samráðsgátt stjórn­valda þar sem afdrif hverrar athugasemdar koma skýrt fram.

Ný drög að ákvæðum frumvarpsins ásamt greinargerð voru birt í samráðsgátt stjórnvalda 29. júlí 2019, sbr. mál nr. S-198/2019. Frestur til að skila inn umsögn var til 12. ágúst sama ár. Í samráðsgáttina bárust umsagnir frá eftirtöldum aðilum: Bandalagi íslenskra leigubifreiða­stjóra, Bifreiðastjórafélaginu Frama – félagi leigubifreiðastjóra, Hreyfli svf., Neytendastofu, Samtök­um atvinnu­lífsins og Viðskiptaráði Íslands. Þá bárust umsagnir frá ein­stakling­unum Ársæli Haukssyni og Hafliða Ingibergi Árnasyni.

Tilteknar breytingar voru gerðar á frumvarpinu eftir seinna samráð. Þannig var í umfjöllun um hugtakið *rekstrarleyfi* í 4. tölul. 3. gr. áréttað að rekstrarleyfi veitti einungis rétt til reksturs einnar leigubifreiðar. Þá voru gerðar breytingar á ákvæðum 5. og 6. gr. um skilyrði leyfa í því skyni að skýra betur innihald þeirra og þrengja reglugerðarheimildir þær sem í þeim felast. Í 4. mgr. 8. gr. var bætt við sérstakri tilvísun í lög um persónuvernd og vinnslu persónu­upp­lýsinga, nr. 90/2018, til áréttingar og í 2. mgr. 9. gr. um gjaldmæla og verðskrár var atvinnu­leyfis­hafi gerður ábyrgur fyrir sönnun þess að komist hafi á samningur um heildargjald vegna ferð­ar í þeim tilvikum þar sem rekstrarleyfishafi æki ekki sjálfur bifreiðinni. Aðrar veiga­mikl­ar breytingar voru ekki gerðar eftir síðara samráð.

Umsagnir aðila voru eins og áður umfangsmiklar og verður ekki farið yfir allt efni þeirra í þessum kafla. Hins vegar var, líkt og í fyrra skiptið, sérstakt skjal birt í samráðsgátt stjórnvalda þar sem afdrif hverrar athugasemdar koma skýrt fram.

Líkt og fram kom í 1. kafla er frumvarp þetta nú lagt fram í annað sinn í nær óbreyttri mynd. Þó voru gerðar breytingar á þremur ákvæðum frumvarpsins þar sem brugðist var við athuga­semdum sem bárust í samráðsferli Alþingis. Gerðar voru þær breytingar á 4. mgr. 8. gr. eftir ábendingar Persónuverndar að skýra betur tilgang rafrænnar skráningar upplýsinga um eknar ferðir með leigubifreið. Gerðar voru breytingar á 6. mgr. 9. gr. í samræmi við ábendingar Neytendastofu og er lagt til að eftirlit stofnunarinnar taki til gjaldmæla og verðupplýsinga en ekki til verðlagningar. Loks hafa verið gerðar breytingar á 1. mgr. 15. gr. í samræmi við ábend­ingar Samgöngustofu á þá leið að lagt er til að eftirlits­heimild­ir stofnunarinnar samkvæmt grein­inni taki ekki aðeins til leyfishafa samkvæmt lög­unum heldur allra þeirra er miðla leigu­bifreiða­þjónustu í einhverri mynd. Heimild stofnunar­innar skv. 2. mgr. sömu greinar til að beita dagsektum nái þá til sömu aðila.

6. Mat á áhrifum.

Markmiðið með frumvarpi þessu er einkum að auka frelsi á leigubifreiðamarkaðnum, neyt­end­um og þjónustuveitendum til hagsbóta. Þá er frumvarpinu ætlað að tryggja að íslenska rík­ið uppfylli þær þjóðréttarlegu skuldbindingar sem það hefur undirgengist, auk þess að færa lög og reglur um leigubifreiðar til nútímalegra horfs með öruggar og tryggar samgöngur að leiðar­ljósi.

Meðal þess sem lagt er til með frumvarpinu er að til verði tvenns konar leyfi sem gildi um leigu­bifreiðaakstur, annars vegar rekstrarleyfi og hins vegar atvinnuleyfi. Þá er lagt til að fjölda­takmarkanir atvinnuleyfa verði afnumdar. Þá eru gerðar breytingar á skilyrðum til að mega starfa sem leigubifreiðastjóri. Þessar breytingar eru til þess fallnar að breyta starfs­um­hverfi leigubifreiðastjóra töluvert, m.a. þar sem almennt verður ekki lengur um að ræða tak­markað framboð atvinnuleyfa á núverandi takmörkunarsvæðum og einstaklingum á þeim svæð­um verður ekki lengur gert að starfa í tiltekinn dagafjölda við leigubifreiðaakstur til að eiga möguleika á að fá úthlutað atvinnuleyfi. Ómögulegt er að áætla með fullri vissu hver áhrif breyt­inganna verða en afnám fjöldatakmarkana gæti leitt til aukinnar eftirspurnar eftir atvinnu­leyf­um eða jafnvel dregið úr eftirspurn með tilheyrandi fækkun leigubifreiðastjóra. Þó eru, með hliðsjón af reynslu nágrannaþjóða okkar, frekar taldar líkur á fjölgun en fækkun rekstrar­aðila á markaði í ljósi afnáms takmörkunar­svæða með fjöldatakmörkunum og aukins sveigjan­leika hvað varðar tilhögun starfsins.

Lagt er til að fella niður þá skyldu að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð en samkvæmt gild­andi lögum ber öllum leigubifreiðum á takmörkunarsvæðum að hafa afgreiðslu á slíkri stöð. Þessi breyting er til þess fallin að auka frelsi leigubifreiðastjóra til að ákveða sjálfir hvernig þeir kjósa að haga starfi sínu.

Taldar eru líkur á að samþykkt frumvarpsins muni hafa í för með sér hvata til rekstraraðila á markaði til að mæta samkeppni með því að skapa sér sérstöðu við mótun þeirrar þjónustu sem þeir veita, í nýtingu tækninýjunga eða nýsköpunar og auglýsingum á þjónustunni.

Frumvarp þetta er til þess fallið, verði það að lögum, að auka atvinnutækifæri fjölbreyttra hópa. Afnám þess skilyrðis að leigubifreiðastjóri skuli hafa leigubifreiðaakstur að aðalatvinnu veitir til að mynda einstaklingum meiri möguleika á að starfa við leigubifreiða­akstur í hluta­starfi. Karlar eru í miklum meiri hluta í hópi leigubifreiðastjóra en konur eru taldar líklegri til að starfa í hlutastörfum og í störfum sem bjóða sveigjanlegan vinnutíma. Samþykkt frum­varps­ins er því til þess fallin að jafna kynjahlutföll í starfsstéttinni að einhverju leyti. Afnám tak­mörkunarsvæða og stöðvarskyldu sem verið hefur á slíkum svæðum er líklegt til að veita fjöl­breytt­ari hópum möguleika á að starfa í atvinnugreininni því að ein­staklingar sem kjósa að starfa í greininni munu ekki lengur þurfa að starfa fyrir atvinnu­leyfishafa í ákveðinn daga­fjölda til að eiga möguleika á að fá sjálfir útgefið atvinnu­leyfi. Þannig munu þeir sem hafa tengsl við starfsstéttina ekki eiga greiðari leið en aðrir að starfinu.

Frumvarpið gerir ekki ráð fyrir flutningi verkefna milli stofnana. Aukist útgjöld vegna auk­innar útgáfu leyfa eða aukins eftirlits er gert ráð fyrir að þeim kostnaði verði mætt með töku þjónustugjalda. Því er ekki áætlað að neinn aukinn kostnaður hljótist fyrir ríkissjóð af samþykkt frumvarpsins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Í þessari grein er að finna markmið frumvarpsins. Í ákvæðinu kemur fram að markmið lag­anna verði að tryggja gott aðgengi að hagkvæmri, skilvirkri og öruggri leigu­bifreiða­þjón­ustu fyrir neytendur á Íslandi. Þessi markmiðssetning er í samræmi við þá stefnu sem mörkuð er í gildandi þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2020–2034 (435. mál, þskj. 1944, 150. lögþ. 2019–2020) og endurspeglar stefnu stjórnvalda samkvæmt stjórnar­sáttmála.

Um 2. gr.

Í þessari grein er kveðið á um gildissvið frumvarpsins og kemur þar fram að lögin skuli gilda um leigubifreiðaakstur eins og hann er skilgreindur í 3. tölul. 3. gr. frumvarpsins, þ.e. þegar fólksbifreið er seld á leigu ásamt ökumanni fyrir tiltekið gjald til flutnings á farþegum og farangri þeirra. Ekki er um að ræða breytingu frá gildissviðsákvæði gildandi laga. Hins vegar var með lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, opnað fyrir þann möguleika að í ákveðnum tilfellum, þ.e. þegar um er að ræða farþegaflutninga í tengslum við ferðaþjónustu eða reglubundna farþegaflutninga á fáfarnari leiðum, gætu farþegaflutningar gegn gjaldi farið fram með fólksbifreiðum þrátt fyrir að ekki væri um leigubifreiðaakstur samkvæmt lögum um leigubifreiðar að ræða. Í 2. mgr. ákvæðisins eru tekin af öll tvímæli um að ákvæði frumvarpsins eigi ekki við um slíka flutninga.

Um 3. gr.

Í 3. gr. er að finna skýringar á þeim hugtökum í frumvarpinu sem talin eru þurfa skýringar við. Til hag­ræðingar er hugtökum raðað eftir stafrófsröð.

Í 1. tölul. er skilgreining á hugtakinu *atvinnuleyfi* en hver sá sem hyggst stunda farþega­flutn­inga í atvinnuskyni samkvæmt lögunum þarf til þess atvinnuleyfi skv. 5. gr.

Í 2. tölul. er skilgreining á hugtakinu *fólksbifreið* en í merkingu frumvarpsins fellur þar undir hver sú bifreið sem skráð er fyrir átta farþega eða færri. Þar undir falla bif­reiðar sem í heild­ina eru skráðar fyrir níu einstaklinga eða færri, að ökumanni meðtöldum.

Í 3. tölul. er skilgreining á hugtakinu *leigubifreiðaakstur* en í merkingu frumvarpsins telst það leigubifreiðaakstur þegar fólksbifreið er seld á leigu ásamt ökumanni fyrir tiltekið gjald til flutnings á farþegum og farangri þeirra. Gildir þar einu hvort um er að ræða gjaldtöku sem fer fram með gjaldmæli eða samkvæmt föstu fyrirframákveðnu verði.

Í 4. tölul. er skilgreining á hugtakinu *rekstrarleyfi* en hver sá sem hyggst stunda farþega­flutn­inga í atvinnuskyni samkvæmt lögunum þarf til þess rekstrarleyfi skv. 6. gr.

Í 5. tölul. er skilgreining á hugtakinu *umráðamaður* en í merkingu frumvarpsins telst umráða­maður vera sá aðili sem með samþykki eiganda ökutækis hefur umráð yfir því og er skráð­ur sem slíkur í ökutækjaskrá. Aðrir teljast ekki til umráða­manna ökutækis. Merkingin er í samræmi við merkingu hugtaksins í umferðarlögum.

Um 4. gr.

Í ákvæðinu er kveðið á um ábyrgð á stjórnsýslu í tengslum við leigubifreiða­akstur. Fram kemur í 1. mgr. að ráðherra fari með yfirstjórn leigubifreiða­aksturs samkvæmt ákvæðum lag­anna, verði frumvarpið að lögum. Er það í samræmi við núgildandi fyrirkomulag og ákvæði ann­arra laga er varða farþegaflutninga á landi.

Í 2. mgr. er Samgöngustofu falið að fara með framkvæmd laganna. Er það í samræmi við nú­gild­andi fyrirkomulag. Samgöngustofa mun því eftir sem áður annast útgáfu leyfa, eftirlit með leyfishöfum, námskeiðahald o.s.frv.

Í ákvæðinu er gert ráð fyrir að Samgöngustofa reki gagnagrunn um tilteknar upplýsingar í tengsl­um við leigubifreiðarekstur. Leigubifreiðastöðvar sinna nú stóru hlutverki við skráningu á nýtingu atvinnuleyfa og útgáfu akstursheimilda til handa forfallabílstjórum, sem er ekki síst til komið vegna þeirra kvaða sem hvíla á leyfishöfum um nýtingu leyfis og leiðir af fjölda­tak­mörk­unum á takmörkunarsvæðum. Í framkvæmd hefur sú skráning þó getað nýst fleiri eftir­lits­aðilum, hvort heldur sem er lögreglu, Samgöngustofu eða skattyfirvöldum, enda hægt að óska eftir áreið­anlegum upplýsingum um eknar ferðir, greiðslur og ökumenn frá slíkum stöðvum. Var því talið rétt að gera ráð fyrir að rekstrarleyfishafar bæru ábyrgð á því að skrá raf­rænt tilteknar upplýsingar til að þær væru tiltækar eftirlitsaðilum ef á þyrfti að halda. Fjallað er um þá skyldu í skýringum við 8. gr. um skyldur rekstrarleyfis­hafa.

Um 5. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að hver sá einstaklingur sem stundar leigubifreiðaakstur skuli hafa til þess atvinnuleyfi, fyrir utan þá sem hafa rekstrarleyfi skv. 6. gr. Krafa um atvinnuleyfi er meðal annars gerð til að tryggja að einstaklingar sem stunda leigubifreiðaakstur hafi faglega hæfni til starfans og hafi ekki sýnt af sér siðferðislega ámælisverða hegðun sem er til þess fallin að draga úr trausti til þeirra sem leigubifreiðastjóra.

Í 2. mgr. eru tiltekin þau skilyrði sem einstaklingur þarf að uppfylla til að geta fengið atvinnuleyfi til aksturs leigubifreiðar.

Skv. 1. tölul. 2. mgr. er gert ráð fyrir því að umsækjandi um atvinnuleyfi skuli hafa viðeig­andi starfshæfni sem nánar verður fjallað um í reglugerð. Til að uppfylla skilyrðið þarf um­sækj­andi meðal annars að hafa viðeigandi ökuréttindi (aukin ökuréttindi í B-flokki), hafa setið nám­skeið og staðist tilskilin próf. Þetta er í samræmi við kröfur gildandi laga um leigubifreiðar.

Í 2. tölul. 2. mgr. segir að umsækjandi skuli hafa gott orðspor. Við mat á góðu orðspori skuli líta til þess hvort viðkomandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni hans til að starfa sem leigubifreiðastjóri eða sem gefur til kynna að við­kom­andi njóti ekki nauðsynlegs trausts til að geta gegnt starfanum. Kynferðisbrot, ítrek­uð og alvarleg ofbeldisbrot og brot gegn ákvæðum umferðarlaga um bann við akstri undir áhrif­um áfengis eða annarra vímugjafa eru dæmi um brot sem eru almennt til þess fallin að rýra slíkt traust. Þá er tekið fram í ákvæðinu að hafi brot verið smávægilegt eða fimm ár liðin frá upp­kvaðn­ingu dóms eða frá viðurlagaákvörðun sé heimilt að veita leyfi. Hafi hins vegar brot verið stórfellt og varðað við XXIII. kafla almennra hegningarlaga skuli ekki veita leyfi fyrr en að tíu árum liðnum frá uppkvaðningu dóms. Brot sem varðar við XXII. kafla almennra hegn­ingar­laga leiðir til þess að leyfi til leigubifreiðaaksturs er ekki veitt.

Eitt af skilyrðum leyfisveitingar í gildandi lögum, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 134/2001, er að umsækjandi hafi „ekki verið dæmdur til refsivistar eða framið alvarlegt eða ítrekað brot á lögum og reglugerðum sem um starfsgreinina gilda“. Þó er gert ráð fyrir því að ef brotið er smávægilegt eða langt um liðið frá því að það var framið geti umsækjandi öðlast leyfi samkvæmt lögunum. Í framkvæmd hefur Samgöngustofa gengið úr skugga um að skil­yrði þetta sé uppfyllt með því að óska eftir sakavottorði umsækjenda þar sem fram koma upp­lýs­ing­ar fimm ár aftur í tímann. Ráðuneytinu hafa borist ábendingar frá félögum leigu­bifreiða­stjóra, hvað varðar tiltekin brot, að eðlilegt sé með tilliti til eðlis leigubifreiða­stjóra­starfsins og þess farþegahóps sem ekið er með að óska eftir upplýsingum lengra aftur í tímann en til fimm ára. Alvarleg kynferðisbrot og önnur meiri háttar ofbeldisbrot eru dæmi um slík brot. Á grund­velli þessara ábendinga hefur ráðuneytið beint því til Samgöngustofu að endur­skoða verk­lagsreglur sínar varðandi mat á mögulegum brotaferli umsækjenda sam­kvæmt gildandi lög­um. Endurskoðun þeirri er ekki lokið en mun fara saman með mótun reglu­gerðar á grund­velli þessa ákvæðis, verði frumvarp þetta að lögum.

Við mótun skilyrðisins um gott orðspor í frumvarpi þessu hefur verið litið til þeirra sjónar­miða sem liggja til grundvallar 4. tölul. 1. mgr. 5. gr. gildandi laga og þeirra ábendinga sem urðu tilefni endurskoðunar verklagsreglna Samgöngustofu. Eðli leigubifreiðastjórastarfsins, fjöl­breyttur hópur viðskiptavina og þær aðstæður sem aksturinn fer fram við kalla á að öryggi far­þeganna sé hafið yfir allan vafa. Verði frumvarp þetta að lögum mun Samgöngustofa áfram líta til þess að umsækjandi hafi ekki verið dæmdur til refsingar eða framið alvarlegt eða ítrekað brot gegn almennum hegningarlögum eða lögum og reglugerðum sem varða starfs­greinina nema langt sé um liðið síðan dómur féll. Lög og reglugerðir sem varða starfsgreinina geta t.d. verið lög og reglur um skattgreiðslur og skil á opinberum gjöldum, umferðarlög og reglur sett­ar samkvæmt þeim o.s.frv.

Í lokamálsl. 2. tölul. 2. mgr. er kveðið á um heimild ráðherra til að ákveða í reglugerð að til­tekin brot eða tilteknir brotaflokkar skuli ekki hafa áhrif á mat á góðu orðspori. Rétt er að gera ráð fyrir að brot sem engin áhrif hafa á hæfni eða traust umsækjanda/leyfishafa til að sinna starfi leigubifreiðastjóra komi ekki í veg fyrir að hann geti sinnt starfanum.

Í 3. tölul. 2. mgr. kemur fram að umsækjandi skuli hafa náð 21 árs aldri og hafa haft öku­rétt­indi í B-flokki (fólksbifreið) í minnst þrjú ár. Skilyrðið þykir til þess fallið að líklegra sé að umsækjandi hafi náð nauðsynlegum þroska til að gegna starfanum og að hann hafi reynslu af akstri bifreiða.

Í 3. mgr. segir að leyfishafi verði að uppfylla skilyrði skv. 2. mgr. allan leyfistímann. Þann­ig skal Samgöngustofa svipta leyfishafa atvinnuleyfi ef hann uppfyllir ekki lengur skil­yrði til að gegna starfanum og gerir ekki úrbætur innan tilskilins frests, sbr. 16. gr. Sambæri­lega heim­ild er ekki að finna í gildandi lögum. Leyfishafa ber sjálfum að tilkynna stofnun­inni um það ef hann fullnægir ekki lengur skilyrðunum og getur varðað refsingu að sinna ekki þeirri til­kynn­ingarskyldu, sbr. 18. gr. Samgöngustofa hefur jafnframt heimildir til að krefja leyfis­hafa um upplýsingar, m.a. um hvort og þá hvernig hann uppfyllir skilyrði leyfisins, sbr. 15. gr.

Skv. 4. mgr. gefur Samgöngustofa út atvinnuleyfi sem gilda í fimm ár. Leyfis­hafa ber við um­sókn um endurnýjun leyfis að sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði skv. 2. mgr. Umsækjanda ber við endurnýjun að leggja fram öll viðeigandi gögn, svo sem saka­vottorð eða umboð til að afla sakavottorðs.

Með 5. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um fram­kvæmd leyfisveitinga. Við mótun reglugerðar á grundvelli þessa ákvæðis er gert ráð fyrir að höfð verði til hliðsjónar þau sjónarmið sem fjallað er um hér að framan.

Um 6. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að hver sá einstaklingur sem rekur leigubifreið skuli hafa til þess rekstrar­leyfi. Krafa um rekstrarleyfi er meðal annars gerð til að tryggja að einstaklingar sem stunda leigu­bifreiðarekstur hafi faglega hæfni til starfans, fjárhagslega getu til að standa undir rekstr­inum og hafi ekki sýnt af sér siðferðislega ámælisverða hegðun sem er til þess fallin að draga úr trausti til þeirra sem rekstraraðila.

Í 2. mgr. eru tiltekin þau skilyrði sem einstaklingur þarf að uppfylla til að geta fengið útgefið leyfi til reksturs leigubifreiðar.

Skv. 1. tölul. 2. mgr. skal umsækjandi hafa lögheimili innan Evrópska efnahags­svæðisins og starfsstöð hér á landi sem er virk og traust. Þaðan skal starfseminni vera stjórnað og þar skulu öll grunnviðskiptaskjöl er varða reksturinn vera geymd og aðgengileg. Við mat á því hvort skilyrði þessu er fullnægt er eðlilegt að líta til framkvæmdar á sambærilegu skilyrði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, hvað varðar farþegaflutninga í atvinnu­skyni með bifreiðum sem ætlaðar eru fyrir níu farþega eða fleiri. Þannig skulu á starfs­stöð­inni vera hvers konar gögn sem stjórnvöld verða að hafa aðgang að til að sannreyna að þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í lögum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra hafi verið fullnægt, auk þess sem starfseminni skal í reynd og að staðaldri stýrt frá þessari starfs­stöð.

Með 2. tölul. 2. mgr. er gert ráð fyrir því að umsækjandi um rekstrarleyfi skuli hafa viðeig­andi starfshæfni sem kveðið er á um í reglugerð. Til að uppfylla skilyrðið þarf umsækjandi með­al annars að hafa viðeigandi ökuréttindi og hafa setið námskeið í tilteknum námsgreinum og staðist tilskilin próf. Þetta er í samræmi við kröfur núgildandi laga um leigubifreiðar.

Í 3. tölul. 2. mgr. segir að umsækjandi skuli hafa gott orðspor. Við mat á góðu orðspori skuli líta til þess hvort viðkomandi hafi gerst sekur um refsiverða háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni til að starfa sem leigubifreiðastjóri eða sem gefur til kynna að viðkom­andi njóti ekki nauðsynlegs trausts til að geta gegnt starfanum. Kynferðisbrot, ítrekuð og alvar­leg ofbeldisbrot og brot gegn ákvæðum umferðarlaga um bann við akstri undir áhrifum áfengis eða annarra vímugjafa eru dæmi um brot sem eru almennt til þess fallin að rýra slíkt traust. Þá er tekið fram í ákvæðinu að hafi brot verið smávægilegt eða fimm ár liðin frá uppkvaðningu dóms sé heimilt að veita leyfi. Hafi hins vegar brot verið stórfellt og varðað við XXIII. kafla almennra hegningarlaga skuli ekki veita leyfi fyrr en að tíu árum liðnum frá uppkvaðningu dóms. Brot sem varðar við XXII. kafla almennra hegningarlaga leiðir til þess að leyfi til leigu­bif­reiðaaksturs er ekki veitt.

Um nánari umfjöllun um mat því hvort skilyrði þetta er uppfyllt er vísað til skýringa við 2. tölul. 2. mgr. 5. gr. hér að framan. Rétt er þó að taka fram að við mat á því hvort brot feli í sér að viðkomandi njóti ekki lengur góðs orðspors samkvæmt greininni ber að líta til brota­ferils umsækjanda með víð­tækari hætti en gert er þegar um umsókn um atvinnuleyfi skv. 5. gr. er að ræða. Þegar um er að ræða rekstrarleyfishafa er eðlilegt að líta einnig til reglna um viðskipta­hætti og markaðs­setningu, réttindi launafólks, samkeppni o.s.frv. Þannig eru t.d. skila­svik samkvæmt almenn­um hegningarlögum og alvarleg brot gegn ákvæðum laga um eftir­lit með viðskiptaháttum og markaðssetningu almennt til þess fallin að rýra það traust sem nauð­synlegt er að umsækjandi njóti til að geta sinnt rekstrinum.

Í 4. tölul. 2. mgr. kemur fram að umsækjandi skuli vera fjár síns ráðandi og hafa staðið skil á öllum opinberum gjöldum. Er eðlilegt að gera ráð fyrir að aðili sem hyggst stunda rekstur sem krefst nokkurra fjárfestinga, auk þess sem krafa er um tryggingar, ástand bifreiðar, hugsan­lega launagreiðslur o.fl., sýni fram á að hann geti staðið undir þeim fjárhagslegu skyld­um sem á hann eru lagðar.

Skv. 5. tölul. 2. mgr. eru sömu kröfur um aldur og akstursreynslu gerðar til rekstrar­leyfis­hafa og gerðar eru til atvinnuleyfishafa skv. 5. gr.

Skv. 6. tölul. 2. mgr. skal umsækjandi vera einn eigandi eða skráður umráðamaður fólks­bif­reiðar þeirrar sem nýta á til leigubifreiðaaksturs. Slík krafa er eðlileg í ljósi þess að umráð fólks­bifreiðar eru grundvöllur þess að geta rekið leigubifreiðaþjónustu samkvæmt frum­varp­inu. Þar sem leyfið er bundið við einstakling og bifreið er ekki gert ráð fyrir að fleiri en einn aðili geti rekið sömu leigubifreið.

Í 3. mgr. segir að leyfishafi verði að uppfylla skilyrði skv. 2. mgr. allan leyfistímann. Þannig er Samgöngustofu heimilt að svipta leyfishafa rekstrarleyfi ef hann uppfyllir ekki leng­ur skilyrði leyfisins og gerir ekki úrbætur innan tilskilins frests, sbr. 16. gr. Sambærilega heim­ild er ekki að finna í gildandi lögum. Leyfishafa ber sjálfum að tilkynna stofnuninni um það ef hann fullnægir ekki lengur skilyrðunum og getur varðað refsingu að sinna ekki þeirri tilkynn­ingarskyldu, sbr. 18. gr.

Skv. 4. mgr. gefur Samgöngustofa út rekstrarleyfi sem gilda í fimm ár. Leyfishafa ber við umsókn um endurnýjun leyfis að sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði skv. 2. mgr. Umsækjanda ber að leggja fram viðeigandi gögn á borð við sakavottorð eða umboð til að afla sakavottorðs og upplýsingar sem staðfesta að hann sé fjár síns ráðandi og hafi staðið skil á öllum opinberum gjöldum.

Í 5. mgr. er skýrt kveðið á um að rekstrarleyfi skuli einungis veitt einstaklingum og aðeins skuli veita hverjum einstaklingi eitt leyfi. Þannig getur sami aðili ekki rekið fleiri en eina leigu­bifreið auk þess sem leigubifreiðar verða ekki reknar af lögaðilum.

Í 6. mgr. er tekinn af allur vafi um að ekki verði gerð krafa um að rekstrarleyfishafi skv. 6. gr. hafi einnig atvinnuleyfi skv. 5. gr. enda rúmast öll skilyrði atvinnuleyfis innan skilyrða rekstrar­leyfis.

Með 7. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um fram­kvæmd leyfisveitinga. Við mótun reglugerðar á grundvelli þessa ákvæðis er gert ráð fyrir að höfð verði til hliðsjónar þau sjónarmið sem fjallað er um hér að framan.

Um 7. gr.

Í 7. gr. er gert ráð fyrir að rekstrarleyfishafi getið þegið þjónustu af leigubifreiðastöðvum sem hafa fengið starfsleyfi hjá Samgöngustofu. Skilyrði slíks leyfis eru upptalin í 2. mgr. Skv. 1. tölul. 2. mgr. er gert ráð fyrir að forsvarsmaður leigubifreiðastöðvar skuli uppfylla skilyrði 1.–3. tölul. 2. mgr. 6. gr. um skilyrði rekstrarleyfis. Eðlilegt er í ljósi þess hlutverks sem leigu­bif­reiða­stöðvum er heimilt að sinna að gera ekki minni kröfur til þeirra sem þær reka og þeirra sem reka leigubifreiðar hvað varðar starfshæfni og gott orðspor enda nauðsynlegt að rekstrar­aðili leigubifreiðastöðvar hafi bæði skilning á starfsemi leigubifreiða og njóti sama trausts og rekstrar­leyfishafar.

Í 2. tölul. 2. mgr. er gerð krafa um að leigubifreiðastöð hafi lögheimili innan Evrópska efna­hags­svæðisins og starfsstöð hér á landi sem er virk og traust. Þaðan skal starfseminni vera stjórn­að og þar skulu öll grunnviðskiptaskjöl er varða reksturinn vera geymd og aðgengileg. Við mat á því hvort skilyrði þessu er fullnægt er eðlilegt að líta til framkvæmdar á sambærilegu skil­yrði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, hvað varðar farþega­flutn­inga í atvinnuskyni með bifreiðum sem ætlaðar eru fyrir níu farþega eða fleiri. Þannig skulu á starfsstöðinni vera hvers konar gögn sem stjórnvöld verða að hafa aðgang að til að sann­reyna að þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í lögum og reglugerðum settum á grund­velli þeirra hafi verið fullnægt, auk þess sem starfseminni skal í reynd og að staðaldri stýrt frá þess­ari starfsstöð.

Í 3. tölul. 2. mgr. er gerð krafa um að leigubifreiðastöð hafi fullnægjandi fjárhagsstöðu. Gert er ráð fyrir að nánar sé kveðið á um í reglugerð hvað telst fullnægjandi fjárhagsstaða. Eðlilegt er í tilviki leigubifreiðastöðva, rétt eins og í tilviki rekstrarleyfishafa, að gera ráð fyrir því að stöðin sýni fram á að hún hafi fjárhagslega burði til að sinna þeim skyldum sem hún tek­ur á sig gagn­vart rekstrarleyfishöfum og neytendum. Ákvæðið er sambærilegt því skilyrði sem finna má í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017, varðandi rekstraraðila farþegaflutninga. Rekstrarleyfishafar sem taka ákvörðun um að fela leigubifreiðastöð að annast hluta af skyldum sínum samkvæmt frumvarpinu verða að geta gert ráð fyrir að stöðin hafi fjárhagslega burði til að sinna hlutverki sínu. Rök standa þó til þess að vægari kröfur verði gerðar til fjárhagsstöðu leigubifreiðastöðva í reglugerð, sem sett yrði verði frumvarp þetta að lögum, en gert hefur verið í reglugerð með stoð í lögum nr. 28/2017, enda er almennt um að ræða rekstur sem er smærri í sniðum, skyldurnar sem um ræðir af öðrum toga og færri farþegar í hverri ferð. Ráðuneytið gerir ráð fyrir að miðað verði við um helming þeirrar fjárhæðar sem krafist er vegna leyfis til farþegaflutninga með stærri bifreið­um.

Í 3. mgr. segir að leyfishafi verði að uppfylla skilyrði skv. 2. mgr. allan leyfistímann. Þannig er Samgöngustofu heimilt að svipta leyfishafa leyfi ef hann uppfyllir ekki lengur skil­yrði leyfisins og gerir ekki úrbætur innan tilskilins frests, sbr. 16. gr. Leyfishafa ber sjálfum að tilkynna stofnuninni um það ef hann fullnægir ekki lengur skilyrðunum og getur varðað refsingu að sinna ekki þeirri tilkynningarskyldu, sbr. 18. gr.

Skv. 4. mgr. gefur Samgöngustofa út starfsleyfi sem gilda í fimm ár. Leyfishafa ber við umsókn um endurnýjun leyfis að sýna fram á að hann uppfylli enn skilyrði skv. 2. mgr.

Með 5. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um fram­kvæmd leyfisveitinga. Við mótun reglugerðar á grundvelli þessa ákvæðis er gert ráð fyrir að höfð verði til hliðsjónar þau sjónarmið sem fjallað er um hér að framan.

Um 8. gr.

Ákvæðið fjallar um skyldur rekstrarleyfishafa. Í ákvæðinu er áréttuð sú ábyrgð sem hvílir á rekstrarleyfishafa í tengslum við rekstur leigubifreiðar, þ.e. að tryggja að rekstur bifreiðar­inn­ar fari fram í samræmi við góða viðskiptahætti, að bifreiðin fullnægi kröfum sem gerðar eru til leigubifreiða bæði hvað varðar ástand og kröfur um gjaldmæla, sýnileika verðskrár og auð­kenni. Þá er eðlilegt að rekstrarleyfishafa sé skylt að ganga úr skugga um það, feli hann öðrum að aka bifreiðinni í leiguakstri, að viðkomandi hafi tilskilin réttindi til að sinna slíku starfi.

Rekstraraðili leigubifreiðar skal skv. 4. mgr. tryggja fullnægjandi skráningu í gagnagrunn Samgöngu­stofu. Nánar er fjallað um gagnagrunninn og hvaða upplýsingar um ræðir í skýring­um við 4. gr. frumvarpsins en þær upplýsingar sem gert er ráð fyrir að haldið verði utan um raf­rænt eru nafn og kennitölur leyfishafa og leyfisnúmer, bæði atvinnuleyfis- og rekstrarleyfis­hafa, skráningarnúmer leigubifreiðar sem heyrir undir rekstrarleyfi og svo hvenær bifreiðin er í leiguakstri og hver ekur henni hverju sinni. Sam­göngu­stofa gerir ráð fyrir að byggja gagna­grunn­inn á þeim grunni sem þegar er til og er nú nýttur til að halda utan um nýtingu leyfa. Grunn­urinn verður endurbættur þannig að hann geti tekið við fleiri notendum eða skráningar­aðil­um og að skráningarviðmótið sé aðgengilegt í snjalltækjum til að auðvelda rekstrarleyfis­höf­um skráninguna.

Auk framangreindrar skráningar í gagnagrunn Samgöngustofu er rekstrarleyfishafa gert að halda rafræna skrá yfir upphafs- og endastöð hverrar seldrar ferðar um gervihnött (GNSS Global Navigation Satellite System) og skulu þær upplýsingar vera aðgengilegar hjá rekstrar­leyfis­hafa í 60 daga frá því að ferð var ekin. GNSS er samheiti yfir alþjóðleg leiðsögu- og stað­setningarkerfi sem notast við gervihnattartækni. GPS er dæmi um slíkt kerfi. Við meðferð upp­lýsinga samkvæmt ákvæði þessu er nauðsynlegt að tekið sé tillit til löggjafar á sviði persónu­verndar.

Krafa um rafræna skráningu upplýsinga um upphafs- og endastöð hverrar seldrar ferðar auk staðsetningar á meðan á ferðinni stendur og varðveislu slíkra upplýsinga í 60 daga byggist á norskri fyrirmynd og er nýmæli í íslenskri löggjöf. Þrátt fyrir að hingað til hafi ekki verið gerð krafa um slíka skráningu hafa leigubifreiðastöðvarnar að miklu leyti stundað hana. Það hafa þær gert af viðskiptalegum ástæðum, þ.e. það hefur einfaldlega verið þægilegt við rekstur­inn að hafa yfirsýn yfir leigubifreiðar í akstri hverju sinni og hvar þær eru staddar, en einn­ig af öryggisástæðum. Það getur skipt sköpum þegar upplýsa þarf um atvik sem gerast meðan á ferð með leigubifreið stendur að geta aflað upplýsinga um ferðir hennar og stað­setn­ingu.

Með afnámi stöðvarskyldu má gera ráð fyrir að fjöldi þeirra sem stunda leigubifreiðaakstur en standa utan við stöð aukist. Því er talið nauðsynlegt að færa þá skráningu ferða sem nú á sér stað á leigubifreiðastöðvum að frumkvæði stöðvanna yfir á rekstrarleyfishafann og gera hana að skyldu.

Í allri umfjöllun um leigubifreiðaakstur í aðdraganda frumvarps þessa hefur sú krafa verið áber­andi að öryggi neytenda í leigubifreiðum sé tryggt. Þeir sem lagt hafa hvað mesta áherslu á þetta eru leigubifreiðastjórar sjálfir sem hafa meðal annars með það fyrir augum lagt áréttað mikilvægi þess að hægt sé að rekja ferðir leigubifreiða í leiguakstri. Er áskilnaði þessum ætlað að koma til móts við þær kröfur. Skráning ferða er þó ekki einungis öryggisins vegna heldur felur hún í sér aukna neytendavernd. Skráning með GNSS-kerfi getur gert neytanda kleift að kanna hvaða leið var ekin og leggja mat á leiðarval og verðlagningu.

Lagt er til í 5. mgr. greinarinnar að ráðherra verði heimilt að kveða nánar á um skyldur rekstrar­leyfishafa í reglugerð. Þar verði meðal annars heimilt að útfæra nánar með hvaða hætti upp­lýsingar skulu skráðar í gagnagrunn Samgöngustofu skv. 2. mgr. 4. gr. frumvarpsins, með hvaða hætti rekstrarleyfishafi skal tryggja að bifreið uppfylli kröfur sem gerðar eru til leigu­bif­reiða o.fl.

Um 9. gr.

Greinin fjallar um gjaldmæla og verðskrár leigubifreiða. Skv. 1.–2. mgr. skulu allar leigu­bif­reiðar sem seldar eru á leigu fyrir gjald sem tekur mið af ekinni vegalengd eða þeim tíma sem ferð tekur hafa löggiltan gjaldmæli. Þegar ferð er seld fyrir fyrirframumsamið heildar­gjald er þó heimilt að aka án gjaldmælis. Þetta felur það í sér að í hefðbundnum leigubifreiðaakstri, þ.e. þegar ekki er samið um heildargjald fyrir ferð fyrir fram, er ávallt skylt að hafa löggiltan gjald­mæli í bifreiðinni. Hins vegar er ekki gerð krafa um slíka mæla í bifreiðum sem eingöngu eru seldar á leigu þegar samið er um heildargjald fyrir ekna ferð fyrir fram. Þannig er sem dæmi ekki gerð krafa um gjaldmæli í bifreið sem aðeins er nýtt til aksturs í lengri eða styttri útsýnis­ferðir og samið er um heildarverð ferðar fyrir fram. Hið sama á við um bifreið sem seld er á leigu með bílstjóra í fyrirframákveðinn tíma fyrir fyrirframumsamið verð líkt og algengt er með eðalvagnaþjónustu. Ástæða þótti til að taka það skýrt fram í lögunum að sönnunar­byrðin um að samningur hafi komist á um heildargjald áður en ferð hófst hvílir á rekstrarleyfis­haf­an­um sjálfum eða eftir atvikum atvinnuleyfishafanum þegar svo ber undir. Þannig er neyt­and­inn ekki settur í þá stöðu að þurfa að karpa um verð á áfangastað ef upp kemur sú staða að aðilar eru ósammála og hann ber ekki ábyrgð á því hvernig rekstrarleyfishafi heldur utan um umsam­in verð. Ýmsar leiðir eru fyrir rekstrarleyfishafann til að sýna skýrt fram á að samningur hafi komist á um tiltekið verð fyrir ferð. Þannig getur rekstrarleyfishafi gert hefðbundinn skrif­leg­an samning við farþega, fengið staðfestingu farþega í smáforriti eða með öðrum hætti og með frekari tækniþróun er líklegt að enn fleiri leiðir opnist.

Skv. 3. mgr. skal verðskrá ávallt vera áberandi og aðgengileg farþegum áður en farið er inn í leigubifreið þegar ekið er samkvæmt gjaldmæli. Með sama hætti er í 4. mgr. gert ráð fyrir að þegar ferð er seld fyrir fyrirframumsamið heildargjald skuli verðskrá og þær forsendur sem gjald­ið byggist á vera aðgengilegar viðskiptavini þannig að ljóst sé með hvaða hætti verðlagn­ing­in er ákveðin.

Þær kröfur sem gerðar eru í 3. og 4. mgr. eru til verndar neytendum. Mikilvægt er að neyt­end­ur geti ávallt gert sér nokkuð ljósa mynd af því hvað ferð muni kosta þegar þeir hyggjast nýta sér þjónustu leigubifreiða. Þegar ekið er samkvæmt gjaldmæli þarf neytandinn að hafa kost á að geta metið verðmun sem væntanleg samkeppni felur í sér, svo sem á upphafsgjaldi, kíló­metra­gjaldi og mínútugjaldi. Mikilvægt er að tryggja virka verðsamkeppni á markaðnum og það verður aðeins gert með því að neytendur hafi greiðan aðgang að verð­upplýs­ingum og geti séð skýrt hvert einingaverðið er áður en ákvörðun er tekin um að fá far með bifreiðinni. Að sama skapi þarf að kveða á um skyldu til birtingar verðskrár og forsendna sem umsamið heildar­gjald byggist á þegar þjónustuveitandi vill setja fram ákveðin tilboð um heildargjald án þess að verðlagning taki mið af gjaldmæli. Það er ekki í samræmi við góða viðskiptahætti og gagnsæi varðandi verðupplýsingar, sbr. lög nr. 57/2005, að neytendur geti t.d. fengið slík til­fall­andi tilboð við einstök kaup á þjónustu við dyr bifreiðarinnar. Slíkir viðskiptahættir eru til þess fallnir að skapa vantraust á markaðnum þar sem byggt væri á geðþóttaákvörðunum hverju sinni um gerð tilboðs. Liggja verður ljóst fyrir með hvaða hætti verðlagning er ákveðin, þ.e. sam­spil tímalengdar og vegalengdar. Slík verðtilboð þurfa að vera skýrt afmörkuð og áberandi fyrir neytendur svo að þeir geti tekið upplýsta ákvörðun um hvort tilboðið sé hagkvæmara en aðrir kostir sem bjóðast, svo sem akstur með gjaldmæli. Með vísan til framangreinds er ljóst að áberandi birting verðskrár, hvort sem er með tilliti til gjaldmælinga eða umsamins heildar­verðs, er mjög mikilvæg neytendum til ákvörðunar um hvort ganga eigi að viðskiptum en jafn­framt mikilvægt tæki með tilliti til samkeppnisréttar. Þannig geta neytendur aðeins borið saman verð og tekið ákvörðun um viðskipti út frá hagstæðu verði að þeim séu veittar þær upplýs­ingar áður en til viðskipta er stofnað.

Í 5. mgr. er ráðherra veitt heimild til að setja í reglugerð nánari fyrirmæli um með hvaða hætti verðskrá skuli vera aðgengileg viðskiptavinum. Þá er ráðherra heimilt að kveða á um ólíkar kröfur til sýnileika verðskráa eftir því hvort bifreið er búin gjaldmæli eða ekki. Nauð­syn­legt getur reynst að setja nákvæmar reglur um hvað telst aðgengileg verðskrá og jafnframt eðli­legt að mismunandi reglur gildi um bifreið sem ekur samkvæmt gjaldmæli og þá sem gerir það ekki. Þannig getur verið eðlilegt að í bifreið sem ekur samkvæmt gjaldmæli séu upplýsingar um upphafsgjald, kílómetra- og/eða mínútu­gjald sýnilegar í glugga bifreiðarinnar svo að þær sjáist utan frá þegar hins vegar nægir að hafa verðskrá bifreiðar, sem fyrir fram er sam­ið um tiltekið heildargjald fyrir, aðgengilega á vefsíðu þar sem pöntun fer fram, í snjall­síma­forriti eða með öðrum viðeigandi hætti. Til að greiða fyrir tækninýjungum og ófyrirséðum mögu­leikum um framsetningu verðskrár þykir rétt að nánari reglur um aðgengileika verðskráa séu í reglugerð.

Í 6. mgr. er gert ráð fyrir að Neytendastofa hafi eftirlit með notkun og meðferð gjaldmæla og verðupplýsingum leigubifreiðaþjónustu. Er það í samræmi við áskilnað í gildandi lögum um leigubifreiðar sem og hlutverk Neytendastofu samkvæmt lögum um stofnunina, nr. 62/2005, lögum um mæl­ingar, mæligrunna og vigtarmenn, nr. 91/2006, og lögum um eftirlit með viðskiptaháttum og markaðssetningu, nr. 57/2005.

Um 10. gr.

Í 10. gr. er fjallað um gæða- og tæknikröfur sem leigubifreið verður að uppfylla. Við mótun ákvæð­isins var litið til þeirra skilyrða sem ökutæki ferðaþjónustuleyfishafa verða að uppfylla sam­kvæmt reglugerð nr. 474/2017 um leyfi til að stunda farþegaflutninga og farmflutninga á landi. Í reglugerðinni eru meðal annars gerðar þær kröfur til slíkra ökutækja að þau séu búin þriggja punkta öryggisbeltum, slökkvitæki og sjúkrakassa og að ökutækin standist leyfis­skoðun ár­lega, sbr. skoðunarhandbók um leyfisskoðun. Eðlilegt verður að telja að sambæri­legar kröfur séu gerðar til bifreiða sem notaðar eru til leiguaksturs.

Skv. 2. mgr. er ráðherra heimilt að kveða á um í reglugerð að leigubifreið skuli, auk hefðbund­innar aðalskoðunar, gangast undir sérstaka leyfisskoðun til að ganga úr skugga um að bifreið uppfylli tæknikröfur skv. 1. mgr. Slík árleg leyfisskoðun getur farið fram samhliða aðal­skoðun.

Um 11. gr.

Í 11. gr. er kveðið á um að leigubifreið skuli ávallt auðkennd skilmerkilega þannig að eng­inn vafi leiki á að um leigubifreið sé að ræða og að leyfisskírteini leigubifreiðastjóra skuli ávallt vera sýnilegt í bifreiðinni. Þá er ráðherra gert að setja nánari reglur um auðkenningu leigu­bifreiða og sýnileika leyfisbréfa í reglugerð. Ákvæðin eru sambærileg ákvæðum í gild­andi lögum, nánar tiltekið í 3. mgr. 1. gr. og 4. málsl. 2. mgr. 6. gr.

Í 2. gr. reglugerðar um leigubifreiðar nr. 397/2003 er að finna ákvæði um auðkenni og merk­ingar. Þar kemur fram að leigubifreið til fólksflutninga skuli auðkennd með þakljósi sam­kvæmt ákvæðum reglugerðar um gerð og búnað. Enn fremur skuli bifreið sem ekur frá bif­reiða­stöð auðkennd með merki stöðvarinnar með tilteknum hætti. Þá skuli ökumaður ávallt hafa sýnileg í bifreið sinni skilríki sem sýnir að hann hafi tilskilin leyfi. Ekki eru áætlanir um að gera miklar breytingar á þessu með tilkomu nýrra laga. Þó er líklegt að eðlilegt sé að gera mis­munandi kröfur til auðkenningar leigubifreiða eftir því hvort um er að ræða akstur samkvæmt gjaldmæli eða fyrirframákveðnu gjaldi. Litið er svo á að slíkt fyrirkomulag feli í sér ákveðið öryggi fyrir neytendur sem geta þá gengið að því vísu þegar þeir hyggjast nýta sér þjón­ustu leigubifreiða að aðeins þær sem búnar eru gjaldmælum séu auðkenndar með sérstök­um merkjum, t.d. hefðbundnu gulu taxa-ljósi á toppi bifreið­arinnar. Þetta gæfi einnig þeim bíl­stjór­um sem bjóða vilja upp á hvort tveggja með sömu bifreiðinni, eðalvagnaþjónustu og hefð­bundinn leigubifreiðaakstur, tækifæri til að breyta merk­ingum eftir því sem við á miðað við þá þjónustu sem veitt væri hverju sinni. Eðlilegt er að útfærsla þessa komi fram í reglugerð.

Um 12. gr.

Í 1. mgr. ákvæðisins er rekstrarleyfishafa heimilað að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð kjósi hann það. Er það gert að skilyrði að stöðin hafi fengið útgefið starfsleyfi hjá Samgöngu­stofu.

Lagt er til í 2. mgr. að þrátt fyrir ákvæði 8. gr. um skyldur rekstrarleyfishafa verði rekstrar­leyfis­höfum sem kjósa að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð heimilt að framselja leigu­bif­reiða­stöðinni skyldur sínar skv. 3. og 4. mgr. 8. gr. um annars vegar ábyrgð á því að ökumaður leigubifreiðar, þegar hún er í leiguakstri, hafi atvinnuleyfi og hins vegar um fullnægjandi skrán­ingu upplýsinga. Þannig er eðlilegt að á leigubifreiðastöð þar sem fleiri en einn rekstrar­leyfis­hafi hefur afgreiðslu sé hægt að fela leigubifreiðastöð skyldur þessar í hagkvæmnisskyni og til þess að tryggja samræmdar gæðakröfur og samræmt verklag við skil og vistun á upp­lýsingum.

Í 3. mgr. er sérstaklega tekið fram að leigubifreiðastöðvum er heimilt að setja reglur um hámarks­gjald sem þeim rekstrarleyfishöfum sem afgreiðslu hafa á stöðinni er heimilt að taka fyrir akstur. Þetta er lagt til svo að skýr lagaheimild sé til staðar sem veiti leigubifreiðastöðvum mögu­leika á að tryggja samræmi í verðlagningu þeirra sem hafa afgreiðslu á stöðinni. Þannig geti neytendur verið þess fullvissir að þegar þeir panta leigubifreið frá leigubifreiðastöð sem nýtir sér heimild þessa verði gjald það sem tekið er fyrir akstur aldrei hærra en sá hámarkstaxti sem leigubifreiðastöðin gefur upp.

Í 4. mgr. er lögð sú skylda á leigubifreiðastöðvar að þær skipuleggi starfsemi sína með þeim hætti að neytendum verði veitt góð og örugg þjónusta. Þá skuli þær fylgjast með því að rekstrar- og atvinnuleyfishafar sem hafa þar afgreiðslu fari eftir fyrirmælum laga og reglu­gerða um leigubifreiðar. Þannig bera leigubifreiðastöðvar vissa ábyrgð á gæðum þeirrar þjón­ustu sem þeir sem hafa afgreiðslu á stöðinni veita. Þessi fyrirmæli þykja sjálfsögð og eru í samræmi við gildandi lög.

Með 5. mgr. er ráðherra veitt heimild til að kveða nánar á um hlutverk og skyldur leigu­bif­reiða­stöðva samkvæmt greininni.

Um 13. gr.

Ákvæðið er í samræmi við gildandi lög um eftirlitshlutverk Samgöngustofu, sbr. lög um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála, nr. 119/2012.

Um skilgreiningu á heilbrigðum og eðlilegum viðskiptaháttum má t.d. vísa til 19. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002. Markmiðið með slíkum viðmiðum er að stuðla að því að aðil­ar í rekstri starfi í samræmi við eðlilega og heilbrigða viðskiptahætti og venjur og að efla þann­ig traust viðskiptavina á starfseminni. Markmið þeirra er einnig að tryggja að starfsemin sé heilbrigð og eðlileg með tilliti til hagsmuna viðskiptavina, eigenda og almannahagsmuna.

Við framkvæmd gildandi laga hefur komið í ljós að erfitt hefur reynst fyrir þær stofnanir sem farið hafa með eftirlit með leigubifreiðaakstri að sinna hlutverki sínu, auk þess sem þau úr­ræði sem stofnanirnar hafa haft á grundvelli laga um leigubifreiðar hafa verið af afar skornum skammti. Þannig hefur reynst erfitt að tryggja jafnræði meðal þeirra sem stunda leigu­bifreiðaakstur og jöfn samkeppnisskilyrði. Aðilar úr greininni hafa ítrekað óskað eftir því við ráðuneytið að eftirlitið verði virkara og úrræði eftirlitsstofnananna aukin. Vandinn var stað­festur af viðkomandi stofnunum og er það mat ráðuneytisins að nauðsynlegt sé, sérstak­lega í ljósi þess að verið er að auka aðgengi og frelsi í starfsgreininni, að skerpa eftirlits­heim­ild­ir Samgöngustofu og úrræði til að bregðast við brotum á löggjöfinni. Samgöngustofu er því í þeim ákvæðum sem hér koma á eftir veitt ýmis úrræði til að knýja á um að leyfishafar fari að þeim lögum og reglum sem gilda um leigubifreiðaakstur.

Um 14. gr.

Með ákvæðinu, sem verður nýmæli í lögum um leigubifreiðaakstur ef frumvarpið verður sam­þykkt, er gert ráð fyrir að tilkynningum um brot á ákvæðum laganna skuli beina til lög­reglu eða til Samgöngustofu enda fer hún ásamt lögreglu með eftirlit með lögunum. Ekki er gert ráð fyrir því að skylt sé að rannsaka allar tilkynningar um hugsanleg brot heldur verður að meta það í hverju tilviki fyrir sig hver séu rétt viðbrögð við tilkynningu.

Um 15. gr.

Ákvæðið er sambærilegt 2. og 3. mgr. 2. gr. gildandi laga hvað varðar upplýsingaskyldu aðila en er þó talsvert umfangsmeira auk þess sem ákvæði er varða dagsektir eru nýmæli. Með ákvæð­inu er því lagt til að hert verði nokkuð á þeim ákvæðum sem áður mátti finna um upp­lýs­inga­skyldu rekstraraðila. Þá er lagt til að upplýsingaskylda taki til allra þeirra sem miðla leigu­bifreiðaþjónustu í skilningi frumvarpsins, óháð því hvort um leyfisskylda starfsemi er að ræða eða ekki. Lögð er til afdráttarlaus skylda aðila til að upplýsa Samgöngu­stofu um hvaðeina sem snertir framkvæmd laganna. Jafnframt er sérstakt ákvæði í 2. mgr. um þvingunarúrræði ef þessari skyldu er ekki sinnt. Þessu til viðbótar mundu önnur ákvæði laganna um niður­fell­ingu eða jafnvel sviptingu leyfis koma til greina ef ítrekuðum óskum um til­teknar upplýsingar væri ekki sinnt.

Í 3. mgr. er mælt fyrir um kæruheimild dagsektarákvörðunar til þess ráðherra sem fer með mála­flokk leigubifreiða hverju sinni og eru umræddar dagsektir aðfararhæfar og renna í ríkis­sjóð að frádregnum kostnaði við innheimtu þeirra.

Um 16. gr.

Í ákvæðinu er að finna heimild Samgöngustofu til leyfissviptingar að undangenginni tiltek­inni málsmeðferð. Leyfissvipting getur komið til telji Samgöngustofa að leyfishafi upp­fylli ekki lengur skilyrði leyfis eða ef hann hefur með öðrum hætti gerst brotlegur við lögin og reglu­gerðir sem settar eru á grundvelli þeirra. Gert er ráð fyrir að áður en úrræðum í ákvæðinu verði beitt skuli almennt veita aðilum tækifæri til að koma með skýringar eða eftir atvikum bæta úr þeim vanköntum sem Samgöngustofa bendir á. Frestur til úrbóta getur verið breyti­legur eftir aðstæðum en mundi að jafnaði vera styttri eftir því sem brotið væri alvar­legra með til­liti til öryggis farþega og réttarstöðu þeirra.

Í 3. mgr. er kveðið á um heimild til Samgöngustofu til að svipta leyfishafa umsvifalaust leyfi til bráðabirgða þar til endanleg ákvörðun í málinu hefur verið tekin. Á þetta við í þeim tilvik­um þegar ríkar ástæður eru til að ætla að skilyrði fyrir sviptingu leyfis séu fyrir hendi og að töf á sviptingu geti haft almannahættu í för með sér, svo sem ef leyfishafi hefur sannanlega gerst sekur um vítavert hátterni og telja verður varhugavert að hann njóti leyfis áfram. Ákvæð­inu skal einungis beitt í neyðartilvikum þegar aðili hefur gerst sekur um ítrekuð eða stórfelld brot, brotin hafa verið framin af ásetningi eða þess eðlis að ekki verður úr bætt.

Þá er lagt til að ráðherra verði veitt heimild til að útfæra í reglugerð nánari reglur um leyfis­svipt­ingu samkvæmt ákvæðinu.

Um 17. gr.

Ákvæðið mælir fyrir um heimildir lögreglu til að framkvæma fyrirvaralaust eftirlit á vett­vangi. Sambærilegt ákvæði er að finna í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017. Ákvæði laga um leigubifreiðar gera ekki ráð fyrir miklu frumkvæðis­eftirliti. Það er eitt af því sem staðið hefur í vegi fyrir því að hægt sé að tryggja að ákvæðum laganna sé beitt og að þau séu raunverulega virk. Í frumvarpinu er þessu breytt. Ásamt því að gera ráð fyrir eftirliti í kjölfar tilkynninga eða vitneskju um brot, sbr. framangreind ákvæði, er gert ráð fyrir að fram geti farið óundirbúið og tilviljanakennt úrtak þar sem bifreiðar eru stöðvaðar og flutn­ingur kannaður að frumkvæði lögreglu.

Í 3. mgr. eru tekin af öll tvímæli um að rekstrarleyfishafi beri ábyrgð á því að útvega áfram­hald­andi flutning á áfangastað heimili lögregla ekki frekari för ökutækis. Hafi ökumaður eða eig­andi (umráðamaður) ökutækisins ekki tilskilin leyfi verður hann að standa straum af þeim kostn­aði sem hlýst af því að fá annan aðila til að annast flutninginn.

Í 4. mgr. er lagt til að ráðherra verði veitt heimild til að útfæra nánar í reglugerð hvernig eftir­lit lögreglu á vettvangi skuli framkvæmt.

Um 18. gr.

Ákvæðið er sambærilegt ákvæði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017. Við ákvörðun viðurlaga skal miða við að þau séu skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og hafi fælingarmátt. Ákvæðið er skýrara en 1. mgr. 11. gr. gildandi laga um leigubifreiðar sem hefur að geyma sektarheimildir að því er varðar brot gegn þeim lögum.

Í 1. mgr. er kveðið á um að það varði sektum, liggi ekki þyngri refsing við broti samkvæmt öðrum lögum, að brjóta gegn nánar tilgreindum ákvæðum laganna. Til að tryggja skýrleika refsi­heimilda er þannig nákvæmlega tilgreint hvaða ákvæði geta orðið grundvöllur refsingar.

Skv. 2. mgr. er heimilt að ákvarða leigubifreiðastöð sektir á grundvelli 1. mgr. þó að sök verði ekki sönnuð á fyrirsvarsmenn eða starfsmenn hennar eða aðra þá ein­staklinga sem í þágu henn­ar starfa, enda hafi brotið orðið eða getað orðið til hagsbóta fyrir stöðina. Með þessu er dreg­ið úr sönnunarkröfum að ákveðnu leyti þegar ákvarða á leigu­bifreiðastöð sektir því að ekki þarf að vera hægt að rekja brot til ákveðins einstaklings, ef sönnun um brot liggur fyrir á ann­að borð og brotið var til hagsbóta eða hefði getað orðið til hagsbóta fyrir stöðina. Þegar brot er framið til hagsbóta fyrir leigubifreiðastöð þykir ekki ástæða til að gera kröfu um það að rekja megi brotið til ákveðins einstaklings enda um sekt á hendur lögaðila að ræða.

Í 3. mgr. segir að gera megi upptækan hagnað sem hlotist hefur af broti gegn ákvæðum laganna sem varða sektum. Á þetta við um jafnt óbeinan hagnað, sem og um beinan hagnað af broti.

Í 4. mgr. er sérstaklega áréttað að tilraun til brots eða hlutdeild í brotum gegn ákvæðum frum­varpsins er refsiverð eftir því sem segir í almennum hegningarlögum.

Með 5. mgr. er sérstaklega tekið fram að röng upplýsingagjöf til lögreglu eða Samgöngu­stofu skv. 15. gr. sé refsiverð skv. 146. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, ef rangar upp­lýs­ingar eru veittar af ásetningi.

Um 19. gr.

Í 1. mgr. er kveðið á um að lögregla geti hafið rannsókn á brotum gegn lögunum að eigin frum­kvæði eða þá að undangenginni kæru Samgöngustofu. Samgöngustofa gegnir víðtæku eftir­lits­hlutverki lögum samkvæmt og verður því að teljast eðlilegt að máli sem hefst vegna slíks eftirlits Samgöngustofu sé hægt að vísa til lögreglu sem hefji þá sjálfstæða rannsókn á grund­velli slíkrar kæru.

Í 2. mgr. segir að þegar Samgöngustofa kæri brot gegn lögunum til lögreglu skuli slíkri kæru fylgja afrit þeirra gagna sem grunur um brot styðst við. Þetta er til þess fallið að auðvelda lög­reglu rannsókn sína en Samgöngustofa getur öðlast mikilvægar upplýsingar við eftirlit sam­kvæmt ákvæðum frumvarpsins sem kunna að varpa ljósi á mál sem lögreglu er falið að rann­saka. Slíkar upplýsingar getur Samgöngustofa meðal annars öðlast á grundvelli 15. gr. um upplýsingagjöf til stjórn­valda.

Í 3. mgr. er sérstaklega áréttuð heimild Samgöngustofu til að láta lögreglu og ákæruvaldi í té þær upplýsingar og þau gögn sem stofnunin hefur aflað og tengjast þeim brotum sem stofn­un­in kærir til lögreglu. Þá er í 4. mgr. sérstaklega áréttuð heimild lögreglu og ákæruvalds til að láta Samgöngustofu í té þær upplýsingar og þau gögn sem aflað hefur verið og nauðsynleg eru stofnuninni til að hún geti sinnt eftirlitshlutverki sínu.

Um 20. gr.

Í ákvæðinu er að finna heimild Samgöngustofu til að taka gjald samkvæmt gjaldskrá vegna út­gáfu leyfa, eftirlits og annars konar umsýslu. Um er að ræða breytingu frá gildandi lögum en í 12. gr. laga nr. 134/2001 er gert ráð fyrir tilteknu lögbundnu gjaldi fyrir útgáfu leyfa og aðra nánar tilgreinda umsýslu. Fyrir hvert atvinnu­leyfi sem í gildi er skal greiða 10.000 kr. ár­legt gjald samkvæmt gildandi lögum. Gjald fyrir útgáfu atvinnu­skírteina er 2.500 kr., gjald fyrir tímabundna innlögn leyfis 1.000 kr., fyrir úttekt leyfis 1.000 kr., fyrir vottorð um gilt at­vinnu­leyfi vegna bifreiðakaupa 1.000 kr. og fyrir færslu á milli stöðva 1.000 kr. Verði frum­varp þetta að lögum mun Samgöngustofa hins vegar setja sér gjaldskrá sem staðfest er af ráð­herra.

Við ákvörðun gjalda er skv. 2. mgr. heimilt að taka tillit til kostnaðar vegna launa og launa­tengdra gjalda, þjálfunar og endurmenntunar starfsfólks, aðkeyptrar sérfræðiþjónustu, kostn­að­ar við öflun og rekstur húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja og stjórnunar og stoð­þjónustu.

Svo sem eðlilegt er um þjónustugjöld skal gjaldið ekki vera hærra en sem nemur raunkostnaði Samgöngustofu við þjónustuna, sbr. 3. mgr.

Gera má ráð fyrir að með gildistöku frumvarps þessa muni ofangreind gjöld hækka enda hafa fjárhæðirnar í gildandi lögum ekki hækkað um árabil og endurspegla ekki raun­veru­legan kostn­að Samgöngustofu vegna umsýslu í tengslum við leigubifreiðar. Ákvæðið er sambæri­legt ákvæði laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, nr. 28/2017.

Um 21. gr.

Ákvæðið er í samræmi við gildandi réttarástand á þessu sviði. Leyfi sem úthlutað verður samkvæmt frumvarpinu eru persónuleg réttindi viðkomandi aðila og miðað skal við að hann upp­fylli skilyrði laganna fyrir veitingu leyfanna. Er því óeðlilegt að hægt verði að framselja þau með einhverjum hætti. Með afnámi fjöldatakmarkana í greininni verður öllum sem uppfylla skilyrðin frjálst að sækja um sjálfstætt leyfi kjósi þeir að veita leyfisskylda þjónustu sam­kvæmt lögunum.

Um 22. og 23. gr.

Ákvæðin þarfnast ekki skýringa.

Um 24. gr.

Ákvæðið mælir meðal annars fyrir um gildistökudag laganna. Gert er ráð fyrir að lögin taki gildi 1. júlí 2021. Eðlilegt er að gera ráð fyrir um ákveðnum undirbúningstíma fyrir leyfis­hafa og fyrir stofnanir frá samþykkt laganna og þar til þau taka gildi. Nauðsynlegt er að hafa það í huga við afgreiðslu málsins á Alþingi.

Um ákvæði til bráðabirgða.

Ákvæðinu er ætlað að taka af öll tvímæli um hvernig skuli fara með atvinnuréttindi þeirra sem hafa gilt atvinnuleyfi eða leyfi til forfallabílstjóra samkvæmt lögum um leigubifreiðar á þeim tíma sem ný lög taka gildi, verði frumvarp þetta að lögum. Gert er ráð fyrir að leyfishafar sam­kvæmt gildandi lögum haldi réttindum sínum út gildistíma leyfisins eins og um væri að ræða rekstrarleyfi eða atvinnuleyfi samkvæmt frumvarpi þessu. Þegar að endurnýjun kemur verður útgáfa nýs leyfis byggð á skilyrðum hinna nýju laga. Ekki verður gerð krafa um að viðkom­andi leyfishafar undirgangist námskeið eða próf að nýju jafnvel þótt einhverjar breyt­ing­ar verði gerðar á námskeiðum fyrir leigubifreiðastjóra við gildistöku laga þessara.