

Nefndarsvið Alþingis

Umsögn um þingskjal 187 - 128. mál

Frumvarp til laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi

Ég vil byrja á því að taka fram, að ég er útskrifaður leiðsögumaður og rek í hjáverkum vefinn Iceland Guide (www.icelandguide.is). Hlutverk vefsins er að leiða saman ferðamenn og leiðsögumenn án nokkurrar milligöngu þriðja aðila. Leiðsögumenn geta skráð sig á vefinn og vanti ferðamann leiðsögumann getur hann flett í gegn um þá leiðsögumenn, sem þar eru skráðir, og sett sig í samband við viðkomandi. Tel ég mig því alveg þökkalega yfirsýn yfir ýmsa þætti ferðaþjónustunnar.

Mig langar að koma á framfæri við umhverfis- og samgöngunefnd eftirfarandi ábendingum/athugasemdum varðandi framgreint frumvarp:

1. Ferðaþjónusta er orðin mjög mikilvægur þáttur í íslensku atvinnulífi. Því þarf að taka tillit hennar í svona lögum. Það er svo sem gert að einhverju leiti, en ekki öllu.

Einn hluti ferðaþjónustunnar er þjónusta ökuleiðsögumanna. Þeir eru mjög oft sjálfstætt starfandi einstaklingar með lítinn rekstur annað en að selja sína þjónustu. Þeir sinna vissulega fjölbreyttum verkefnum, en ökuleiðsögnin sjálf er þó umfangsmest. Mér sýnist í fljótu bragði, að verði þetta frumvarp óbreytt að lögum, þá muni það skerða mjög möguleika ökuleiðsögumanna til að bjóða fjölbreytta þjónustu.

Hvaða þjónustu eru ökuleiðsögumenn að bjóða? Segja má að hún sé þrjúþætt:

- a. Ökuleiðsögn á 4-6 farþega bílum, sem oft eru jafnframt einkabifreið viðkomandi. Oftast eru um sérútbúna fjallabíla að ræða, en dæmi eru um að ökuleiðsögumenn hafi einnig almenna fólksbíla til umráða.
- b. Ökuleiðsögumenn hafa einnig leyfi til að aka stærri bíla og eru mörg dæmi um að menn hafi réttindi á stærstu fólkflutningabíla. Sumir sjálfstætt starfandi ökuleiðsögumaður eigi slíkan bíl eða taka slíka bíla á leigu sé þörf á slíku.
- c. Ökuleiðsögumenn eru oft fengnir til að aka bifreiðum sem ferðamenn hafa tekið á leigu og eru þá skráðir sem aukabílstjórar á viðkomandi bifreið.

Frumvarpið virðist leggja hömlur á a.m.k. tvo fyrst nefndu kostina, ef ekki alla þrjá.

2. Annar hluti ferðaþjónustunnar er einstaklingar, sem eru tilbúnir til að leigja afnot af sjálfum sér og fjallabíl sínum í mismunandi stórum hópferðum. Ferðaskipuleggjandi er þá með einstaklinga á skrá hjá sér, sem hægt er að húa í, ef þörf er á mörgum fjallabílum í ferð.
3. Í 1.gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir að lögin gildi fyrir alla þá sem stunda farþegaflutning með bifreiðum skráðum fyrir níu farþega eða fleiri, þó með tilvísan til 9.gr., þar sem segir: „Samgöngustofa veitir leyfi til reksturs sérútbúinna bifreiða, t.d. til fjallaferða, enda þótt slíkar bifreiðar rúmi færri farþega en níu. Skilyrði slíks leyfis er að það sé notað í tengslum við

þjónustu við ferðamenn og að umsækjandi hafi almennt rekstrarleyfi skv. 4. gr.“

Í frumvarpið vantar skilgreiningu á því, hvað telst sérútbúið ökutæki eða tilvísun í þá skilgreiningu. Hvað er verið að tala um? Ökutæki sem hafa verið hækkuð upp, sett á stærri dekk, útblástri breytt, fjöðrun breytt, bætt við dráttarbúnaði eða eitthvað allt annað. Þegar fyrri lög tóku gildi árið 2001, þá var vissulega talsvert um breytta fjallabíla á götum landsins, en þeim hefur fjölgað mikið og í sumum götum á höfuðborgarsvæðinu, þá eru svona sérútbúnir bílar við nánast hvert einasta hús. Það sem voru breytingar eða sérútbúið árið 2001, er orðið að staðalbúnaði í dag. Taka verður af allan vafa um hvað telst sérútbúið ökutæki, sérstaklega þegar það varðar sektum eða allt að tveggja ára fangelsi (sbr. 29.gr.) að vera ekki með leyfi til reksturs sérútbúinna ökutækja.

4. Ekki er nægilega skýrt í frumvarpinu hvort akstur sérútbúinna bíla með færri en 9 farþega er undanþeginn rekstrarleyfi, enda er í 9.gr. blandað saman akstri með bæði færri og fleiri farþega en 9. Auðvelt er að rugla saman kröfum og skilja frumvarpið sem svo, að sé akstur með færri en 9 farþega í sérútbúinni bifreið, þá þurfi rekstrarleyfi. Er það ætlunin með frumvarpinu og enn og aftur, hvað er sérútbúin bifreið?
5. Þar sem gildissvið frumvarpsins skv. a-lið 1.gr. nær eingöngu til „farþegaflutninga á landi í atvinnuskyni með bifreiðum sem eru skráðar fyrir níu farþega eða fleiri“, þá legg ég til að síðari lið 1.málsliðs 9.gr. „, enda þótt slíkar bifreiðar rúmi færri farþega en níu“ verði sleppt. Hægt er að misskilja sem svo, að ætlunin sé að það þurfi rekstrarleyfi til að aka færri en 9 farþegum í sérútbúnum bifreiðum sem taka ekki fleiri farþega.

Af hverju er þetta nauðsynlegt? Ástæðan er að stór hluti öflugra jeppa eru sérútbúnir til fjallaferða. Þeim hefur verið breytt á ýmsan hátt, settir á stærri dekk, hækkaðir upp, útblástri vélar breytt, o.s.frv. Þetta á nánast undantekningarlaust við bílana í lið nr. 2 að ofan. Þetta eru annars bara einkabílar viðkomandi einstaklinga, sem alla jafna eru bara til einkanota. Auðvelt er að túlka frumvarpið þannig, að nú þurfi þessir aðilar rekstrarleyfi með tilheyrandi fyrirhöfn. Þurfi slíkt rekstrarleyfi, þá er líklegt að fækki verulega í hópi þeirra, sem bjóða bifreiðar sínar í svona hópferðir, vegna þess að verulega íþyngjandi verður fyrir viðkomandi að fá slíkt rekstrarleyfi og viðhalda því.

6. Í 11.gr. er talað um „gæða- og tæknikröfur Samgöngustofu“ án þess að skýra út hvað átt er við eða vísa til laga eða reglugerða, þar sem slíkar kröfur eru kynntar. Ef átt er við, að bifreið hafi staðist bifreiðaskoðun, þá er þetta einfalt mál. Séu þessar kröfur aðrar, þá er nauðsynlegt að vera með tilvísun í sértilgreinar „gæða- og tæknikröfur“.
7. Í 12.gr. er tilgreint að greiða þurfi gjöld fyrir leyfi til að aka sérútbúinni bifreið, sbr. 9.gr. Nú verð ég að lýsa yfir vankunnáttu minni, en þurfa eigendur sérútbúinna fjallabíla (þ.e. bíla á stærri dekkjum, upphækkuðu, o.s.frv.) að greiða sérstakt gjald til að geta ekið slíkri bifreið? Ef svo er, þá er þetta lítið mál, en ef svo er ekki, þá er verið að leggja skatt á bílstjóra eftir því hver er í bílnum.

Ég veit að þetta frumvarp hefur verið rætt mikið á spjallsíðum leiðsögumanna og óttast ökuleiðsögumenn að atvinnufrelsi þeirra verði sett takmörk. Það getur varla verið ætlunin með frumvarpinu, en mér sýnist samt gæti verið hætt á því.

Virðingarfyllt

Marinó G. Njálsson