



# Bifreiðastjórafélagið Frami

---

Nefndarsvið Alþingis

Efni: Tillaga til þingsályktunar um frelsi á leigubifreiðamarkaði.

Eins og flestir vita þá setti fyrrum ráðherra Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins Jón Gunnarsson á starfshóp til að fara yfir kröfu Eftirlitsstofnunar EFTA um breytt umhverfi á leigubifreiðamarkaði. Starfshópurinn hefur fundað reglulega frá því í nóvember á s.l. ári og til stendur að hópurinn skyli tillögum sínum í apríl n.k. Hvað varðar þessa þingsályktunartillögu þá þykir okkur þetta hálgert frumhlaup af hálfu þeirra sem leggja hana fram þar sem eins og áður sagði er verið að vinna að þessu máli á vegum ráðuneytisins.

Stjórnir Bandalags íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagins Frami gera eftirfarandi athugasemdir við þingsályktunartillögu um frelsi á leigubifreiðamarkaði.

Í greinargerð segir m.a. „**Fákeppni er til þess fallin að þrýsta upp verðlagi og stuðla að skorti á þjónustu á álagstímum**“. Rétt er að benda á að ökutaxti leigubifreiða var gefinn frjálst með tilkomu Samkeppniseftirlitsins, þó þannig að hver bifreiðastöð er með sinn ökutaxta. Í fyrstu var ekki mikill munur á ökutöxtum á milli bifreiðastöðva en á síðustu misserum hafa að minnsta tvær bifreiðastöðvar hækkað ökutaxtann hjá sér all verulega og er munurinn því að aukast. Rétt er að geta þess að ökutaxtinn á Bifreiðastöðinni Hreyfli hefur ekki hækkað síðan 1. október 2016 og Bifreiðastöðin A-stöðin hefur ekki hækkað sinn ökutaxta síðan árið 2008. Þarna eru tvö dæmi þess efnis að ekki er séð að í minnsta þær stöðvar séu að þrýsta upp verðlagi í skjóli fákeppni eins og segir í greinargerðinni.

Rétt er að atvinnuleyfum fjölgaði ekki í mörg ár á takmörkunarsvæði því sem nær yfir höfuðborgarsvæðið og Reykjanes fyrr en 20. atvinnuleyfum var bætt við í byrjun október s.l. Eins og markaðurinn er í dag getum við fullyrt að ekki er skortur á leigubifreiðum hvorki í miðvikunni eða um helgarnætur. Rétt er að benda á að Strætó bs. hóf akstur um helgarnætur um miðjan janúar s.l. og fögnum við þeirri ákvörðun þeirra á þeim forsendum að farþegar eiga þá val sem vonandi verður til þess að þeir sem stunda ólöglegan leiguakstur verði af viðskiptum.

Þá segir í greinargerðinni. „**Samhliða afnámi hámarksfjölda atvinnuleyfa er rétt að fækka þeim kvöðum sem settar eru í lög fyrir veitingu leyfanna. Krafan um að leyfishafar hafi að meginreglu leigubifreiðaaakstur að aðalatvinnu er óþörf og hamlar mörgum þeim sem kynnu annars að vilja afla sér tekna með leigubifreiðaaakstri án þess þó að hafa það að aðalstarfi. Undir þann hóp fellur meðal annars námsfólk og einstaklingar með skerta starfsgetu**“.



# Bifreiðastjórafélagið Frami

Hvað varðar að leyfishafi skuli ekki þurfa að hafa þetta að fullri atvinnu segir aðeins að þjónustustigið mun minnka því eins og segir í greinargerðinni að þarna gætu einstaklingar með atvinnuleyfi aflað sér tekna án þess að sinna akstrinum sem aðalátvinnu. Þeir gætu t.d. verið í annarri vinnu sem segir að þeir kæmu nánast aldrei út til að aka eins og leigubifreiðastjórar þurfa að gera í dag til að þjónustan sé eins og hún á að vera, aldrei skortur á leigubifreiðum. Þarna kemur berlega í ljós að hugmynd þessara þingmanna er að gera leigubifreiðaaakstur að hálfu starfi eða jafnvel minna sem eins og segir áður að þjónustan verður mjög slæm. Við teljum að þeir sem leggja þessa tillögu fram hefðu átt að kynna sér starf leigubifreiðastjóra áður en farið var af stað.

Hvað varðar einstaklinga með skerta starfsgetu viljum við segja þetta. Það er engu líkara en að þessir þingmenn haldi að starf leigubifreiðastjórans sé aðeins að aka fólki á milli A og B. Starfinu fylgir mikil ábyrgð og farþegar mismunandi eins og þeir eru margir. Farþegar eru t.d. í mismunandi ástandi vegna áfengisneyslu eða neyslu vímuefna og þarf oft á tíðum að beita lægni til að ekki fari allt í bál og brand. Farþegum fylgir oft mikill farangur og þá jafnvel þungur sem margur hver bílstjórinn á fullt í fangi með að koma í farangursgeymslu bifreiðarinnar. Leigubifreiðastjórar aka mikið fötluðu fólki sem þarf stundum mikla aðstoð til að komast inn og út úr bifreiðinni ásamt því að sækja viðkomandi inn til sín eða fylgja honum á þann stað sem hann er að fara á. Þá aka leigubifreiðastjórar mikið með farþega á vegum Blindrafélagsins, eins og með fatlaða þá þurfa þessir farþegar mikla aðstoð af hálfu bílstjórans vegna fötlunar sinnar. Þessi vinna er ekki fyrir þá einstaklinga sem eru eins og segir með skerta starfsgetu. Með þessu erum við ekki að gera lítið úr þessum einstaklingum, heldur erum við að benda á að leigubifreiðaaakstur er ekki einhver aukavinna til þess eins að afla sér fjár.

Þá er nefnt að kvöð um saknæmi þurfi að endurskoða þá í þá veru að minnka kröfurnar. Þarna erum við ósammála því okkur finnst ef eitthvað er þá ætti að þyngja hana. Ef þeirri kvöð er létt að einhverju leiti þá spyrjum við, er ekki um leið verið að minnka öryggi þeirra sem ferðast með leigubifreiðum ef t.d. einstaklingar með miður slæmann sakaferil fá leyfi til að aka leigubifreið, t.d. einstaklingar með dóma um líkamsárásir? Hvað með sölu fíkniefna, er ekki alveg tilvalið að vera með einhvern varning til sölu meðfram akstrinum. Við sjáum svona dæmi í dag þar sem vitað er að aðilar sem stunda ólöglegan leiguakstur undir formerkjunum Skutlarar eru ekki eingöngu að aka fólki heldur fylgir allskonar önnur ólögleg starfsemi með eins og sala áfengis og fíkniefna. Er þetta það sem við viljum? Nei við eigum að þyngja kröfur og þá sérstaklega um saknæmi til að tryggja öryggi farþega fyrst og fremst.

Í greinargerðinni kemur m.a. fram. „**Einnig má nefna þörf á að endurskoða kröfur um að leyfishafi sé að meginreglu skráður eigandi bifreiðar eða fyrsti umráðamaður samkvæmt samningi við löggilt kaupleigu- eða rekstrarfyrirtæki, sé fjár síns ráðandi og 70 ára eða yngri, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 134/2001, um leigubifreiðar. Þá er að auki hamlandi fyrir öryrkja að krafist sé meðmæla Öryrkjabandalags Íslands og tryggingayfirlæknis um að leiguakstur henti þeim vel og fötlun hindri þá ekki í starfi, líkt og kveðið er á um í 2. málsl. 1. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 397/2003, um leigubifreiðar“.**

Hvað varðar þær kröfur að leyfishafi sé skráður eigandi að bifreið þeirri sem notuð er til leiguakstursins eða að eigandi sé skráður fyrsti umráðamaður samkvæmt samningi við löggilt kaupleigu- eða rekstrarleigufyrirtæki. Við í stjórn Frami sjáum ekkert því til fyristöðu að þessi háttur sé hafður á. Af hverju ættu þeir sem reka leigubifreið ekki að uppfylla þau skilyrði að eiga eigin bifreið eða vera skráður fyrsti umráðamaður ef samningur er gerður við



# Bifreiðastjórafélagið Frami

löggilt kaupleigu- eða rekstrarleigufyrirtæki. Það kemur kannski af því að einstakir þingmenn töluðu sem svo úr ræðupólti Alþingis þegar málið var til fyrstu umræðu að hver og einn ætti að geta farið á þeim bíl sem þeim þóknaðist til að aka fólki gegn gjaldi. Þá spyrjum við, hvað með tryggingar þeirrar bifreiðar. Leigubifreiðastjórar greiða á bilinu kr. 400.000 til kr. 500.000 á ári fyrir tryggingar á leigubifreið. Það kemur berlega fram í greinargerðinni og eins á tali þeirra þingmanna sem eru tilbúnir að gefa allt frjálst að þetta gæti verið gott hlutastarf.

Við sem störfum við leiguakstur vitum að reksturinn er ekki ódýr og vitum sem svo að dýrt yrði að reka bifreið ef viðkomandi ætlaði sér aðeins að vinna við starfið sem hlutastarf. Jafnvel gæti það orðið svo að gamlar og lélegar bifreiðar yrðu notaðar af þeim sem aðeins ætlar að stunda starfið sem aukabúgrein.

Þá segir einnig að eðlilegra sé að námskeið og próf til að hljóta atvinnuleyfi sé mælikvarði á hvort viðkomandi sé hæfur til aksturs leigubifreiðar. Það er nú þannig í dag að launþegar þurfa að sitja námskeið til þess að fá að aka fyrir leyfishafa, það námskeið er ekki neinn mælikvarði á hvort viðkomandi sé í raun hæfur til að aka leigubifreið. Það eru mörg dæmi þess að margur launþeginn hefur alls ekki verið nothæfur til leigubifreiðaaksturs. Mælihverði sá sem notaður er í dag þ.e. að aka leigubifreið í forföllum leyfishafa er sá besti mælikvarði sem völ er á. Hvað varðar þann sem sækir um atvinnuleyfi þá þarf hann einnig að sitja námskeið til að uppfylla þær kröfur sem farið er fram á í lögum og reglugerð um leigubifreiðar. Hvað varðar aldurs þess sem fengið getur atvinnuleyfi þá teljum við að það atriði þurfi að skoða vel eins og t.d. heilsufar viðkomandi.

Í greinargerðinni er talin ástæða til að endurskoða 10. gr. laga nr. 134/2001. 10. gr. laga er um gjaldmæla. Þar segir, „**Löggildir gjaldmælar skulu vera í öllum leigubifreiðum samkvæmt lögum þessum. Löggildingastofan skal hefur eftirlit með notkun og meðferð gjaldmæla. Vegagerðin (Samgöngustofa) setur reglur um með hvaða hætti verðskrá leigubifreiða skal sýnileg viðskiptavinum þeirra**“. Í þessari gr. laga um leigubifreiðir segir ekkert um að Samgöngustofa eigi að sjá um að löggildir gjaldmælar skulu vera í leigubifreiðum, það eru skoðunarstöðvarnar sem vinna eftir reglugerð nr. 822/2004 en þar segir m.a. um leigubifreiðar. **Taxaljós skal vera tengt óháð öðrum ljóskerjum um eigin rofa þannig að ljósið geti aðeins logað þegar gjaldmælir er ekki í gangi.** Þá segir einnig. **Ljósið skal vera kveikt þegar bifreið er í notkun sem leigubifreið og laus til afnota fyrir leigutaka.** Hlutverk Samgöngustofu er að sjá til þess að verðskrá leigubifreiða sé sýnileg viðskiptavinum þeirra. Nokkur ár eru síðan unnið var að reglum um gjaldmæla og átti Neytendastofa að sjá um það eftirlit, því miður hefur ekki orðið að því ennþá að þessar reglur hafi tekið gildi. Við teljum að allt tal þess efnis að gjaldmæla þurfi ekki í leigubifreiðar sé rangt. Þá er eins og svo oft áður talað um í þessari greinargerð um Uber og Lyft. Það er engu líkara að þessi nafngreindu fyrirtæki geti bjargað öllu og um leið heyrast okkur að með því að fá þessa aðila hingað þá mun vera hægt að lækka ökutaxta svo að allir hafi efni á að taka leigubifreið.

Það er nú þannig að ekki er allt sem sýnist hvað varðar ökutaxta hjá Uber sem dæmi. Þeir haga sýnum ökutaxta þannig að ef rólegt er á markaðnum þá lækka þeir ökutaxtann til þess að laða til sín viðskiptavinum, þegar nóg er að gera þá hækkar ökutaxtinn upp úr öllu valdi, okkur finnst að ekki sé mikið öryggi þarna fyrir viðskiptavinum. Þá má einnig benda á að Uber hefur þann háttinn á að taka allar greiðslur sem inn koma hjá bifreiðastjóranum en skila honum til baka 75% af upphæðinni. Þarna er um gjaldeyrisflutninga að ræða og enginn veit hvert peningarnir fara.

Svo skrítið sem það er þá er meginþorri þeirra sem leggja þessa tillögu til þingsályktunar fram miklir evrópusinnar, það er nú þannig eftir því sem við best vitum að



# Bifreiðastjórafélagið Frami

---

Þessir aðilar þ.e. Uber eru velkomnir inn á markað leigubifreiða í allri evrópu með því skilyrði að þeir uppfylli allar þær reglur sem um leigubifreiðar gilda þar á meðal að aka eftir gjaldmæli.

Við höfum þá tilfinningu að margt sé meira áriðandi á Alþingi en þessi tillaga um frelsi á leigubifreiðamarkaði og að illa sé farið með tíma Alþingis. Þetta segjum við vegna þess starfshóps sem skipaður var af fyrrum ráðherra Jóni Gunnarssyni til þess að fara yfir þessi mál og mun hópurinn skila inn greinargerð eftir því sem við best vitum í næsta mánuði.

Reykjavík 28 mars 2018

F.h. Bandalags íslenskra leigubifreiðastjóra  
og Bifreiðastjórafélagins Frami

Ástgeir Þorsteinsson