

Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra skrifar

Vegna máls 167. þingskjal 168

Reykjavík 26. október 2022

Heiðraða Umhverfis og samgöngunefnd

Með vísan til fundarins í gær þriðjudag 25. október kl.9:30 þar sem þingmenn óskuðu áþreifanlegra upplýsinga frá Norðurlöndum, sendum við nefndinni hér það helsta auk þess að svara þeim spurningum sem ekki náðist að svara á fundinum sökum tímaskorts.

Finnland

<https://valtioneuvosto.fi/en/-/amendments-to-taxi-legislation-to-come-into-force-mainly-on-1-may>

<https://www.thenomadtoday.com/articulo/finland/amendments-to-the-taxi-legislation-come-into-effect-on-1-may/20210409214100010961.html>

<https://www.taxiforbundet.no/aktuelt/nyhetsarkiv/frislipp-fiasko-i-finland/>

Noregur

<https://www.taxiforbundet.no/viktig-dialog-m/>

<https://www.taxiforbundet.no/aktuelt/nyhetsarkiv/blank6/>

<https://www.taxiforbundet.no/aktuelt/nyhetsarkiv/frislippet-kan-/> nýjasta frétt 25/10/2022

<https://www.taxiforbundet.no/aktuelt/nyhetsarkiv/rom-for-reguler/>

Þessi síðastnefnda frétt fjallar um fjöldatakmörkun.

Svör við spurningum

Bergþór Ólason spurði hvort við höfum fylgst með nefndaskipan og hver tímarammi vinnunar sé á heildarendurskoðun hjá Normönnum.

Já, við fylgjumst með fréttum frá Norðurlöndum í gegnum aðildarfélögin og vinna samgönguráðherra mun taka lengri tíma, þar sem erfitt reynist að ná heildarmynd af ástandinu eftir of mikla fjölgun leyfa og erfiðari skilyrði eftirlits.

Njáll Trausti Friðbertsson spurði út í breytta tíma og hvort þjónustan væri ekki sú sama, hvernig eigi að anna þeim ársþriðjungi sem ferðamönnum farþegaskipa fjölgar.

Ef Njáll er að vitna í síðustu tvö sumur, þá hefur vantað bílstjóra vegna Covid faraldursins og bílstjórar hafa fundið lítinn hvata til að hefja rekstur á ný með þetta lagafrumvarp hangandi yfir sem ógnar afkomu þeirra. Á Akureyri eru starfandi 16 leyfi af 21, þannig að bæði vantar 5 leyfi til nýtingar auk alfeysingabílstjóra. Þar fyrir utan, þá taka ferðamenn ekki leigubíla eins og Njáll vill halda fram, heldur er um einstakar skoðunarferðir að ræða. Þannig að breytingin sem Njáll vitnar í, eru færri bílstjórar.

Halla Signý Kristjánsdóttir spurði út í hvort ekki væri hægt að hleypa fötluðum og konum að starfi leigubifreiða.

Nokkrir leyfishafar búa við líkamlega fötlun og hefur jafnvel verið úthlutað leyfi með forskoti um 260 daga, þar sem leigubifreiðaaakstur henti fötlun þeirra. Sumir þeirra taka ekki að sér sendingar og aðstoða ekki farþega og einn þeirra lagði inn leyfið daginn eftir að hann hóf nýtingu, þar sem hann treysti sér ekki til að sinna starfinu, þrátt fyrir að hafa ekið í mörg ár um helgarnætur.

Starf leigubifreiðastjórans er oft áreynslumikið, þar sem aðstoða þarf veikburða farþega, með samþætta fötlun líkamlega og andlega, blindu eða sjónskerðingu, styðja og jafnvel halda fólki uppi, reisa það upp aftur eftir fall, aldraða, börn og oftast en ekki með farangur á borð við töskur, göngugrindur og hjólastóla auk annarra stoðtækja. Til þess þurfa bílstjórar að vera í stakk búnir.

Konur í stéttinni eru eins margar og þær vilja, það er engin mismunun á kynjum og konur eru fleiri meðal afleysingabílstjóra. Annað væri bara gamaldags staðalmynd starfsins sem er löngu úrelt.

Draga má þær líkur af því að margir sem hefja leigubifreiðaaakstur sem afleysingafólk, kæri sig ekki um starfsumhverfið, svo sem endurtekið áreiti frá fareðegum, umferðarþunga, biðtíma milli ferða, einangrun frá fjölskyldu, félagslífi og áhugamálum og gefist upp á starfinu áður en þeir hugsa sér til leiks að hefja eigin rekstur leigubifreiðar.

Vilhjálmur Árnason spurði hvernig væri hægt að bæta þjónustu við þann kúf sem myndast um helgarnætur.

Nú á dögum upplifum við alveg sérstaka tíma, þar sem fjallað hefur verið um tvöfalt meiri drykkju en fyrir Covidfaraldurinn, sem gæti verið skýring á þeim fjölda sem safnast í miðbæ Reykjavíkur og hefur ýtt undir viðbrögð. Næturstrætó var bætt við á ný til fólksflutinga úr miðbænum, en fólk virtist ekki nýta sér þann möguleika og var þeirri þjónust hætt eftir nokkrar helgar. Hér er örugglega um tímabundnar aðstæður að ræða sem er vert að veita athygli. Að fjölga leyfum til að koma á mótis við þennan hóp farþega, virðist ekki hafa skilað sér að undanförn, því það voru einmitt afleysingabílstjórar sem fengu leyfin úthlutað og sinna þá líklega síður miðbænum á þeim tíma sem þeir hvíla sig fyrir dagvakt eða verja helginni fyrir fjölskyldu og áhugamál. Það ástand mun jafna sig út þegar nýir afleysingamenn bætast við með tímanum. Svo ekki vantar leyfafjöldann, enda er hann 2,4 leyfi á mannþúsund, á meðan leyfafjöldi leigubifreiða miðað við höfðatölu í erópskum borgum er frá 0,5 til 1,7 leyfi á hverja þúsund íbúa.

Nú þegar næsta efnahagskreppa mun ganga í garð, munum við sjá breytingar á skemmtanalífinu, rétt eins og hin skiptin, til hins minna.

Þannig að tímabundið breytt skemmtanalíf um helgar er líklega ekki rétti stuðullinn til að meta nauðsynlegan fjölda leigubifreiða, nema virða gildandi lög og taka á svartri starfsemi sem skekkir allt mat á framboði og eftirspurn.

Jakob Frímagn Magnússon spurði út í tækni nútímans.

Að sjálfsögðu munu leigubifreiðastjórar tileinka sér tækni nútímans. Sú þróun er í takt við möguleikana. Til dæmis hefur Hreyfill endurnýjað snjallforrit sitt þannig að hægt er að sjá verð ferðarinnar fyrirfram. Tæknin er háð lögmæti og lausnum frá þjónustuaðila Hreyfils, sem er hið danska kerfi Frogne. Kerfið er hugsað til að gæta að öryggi farþega og lögmæti afgreiðslulausna, með öruggum rekjanleika þegar eitthvað fer úrskeiðis. Huga þarf að réttindum farþega og bílstjóra.

Nefndarmönnum er velkomið að hafa samband vilji þeir afla sér frekari upplýsinga um stéttina.

Virðingarfyllt

Daníel O. Einarsson, formaður B.Í.L.S.

Netfang frami@taxi.is og símar 568-5575 og 866-2233