

## Tillaga til þingsályktunar

### um frelsi á leigubifreiðamarkaði.

Flm.: Hanna Katrín Friðriksson, Jón Steindór Valdimarsson,  
Þorgerður K. Gunnarsdóttir, Þorsteinn Víglundsson,  
Þórhildur Sunna Ævarsdóttir, Helgi Hrafn Gunnarsson,  
Smári McCarthy, Halldóra Mogensen, Jón Þór Ólafsson.

Alþingi ályktar að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að afnema hámarksfjölda atvinnuleyfa til leigubifreiðaaaksturs, fækka kvöðum fyrir veitingu þeirra og opna íslenskan leigubifreiðamarkað fyrir aukinni samkeppni.

#### Greinargerð.

Fákeppni er til þess fallin að þrýsta upp verðlagi og stuðla að skorti á þjónustu á álags-tímum. Þess vegna eru hagsmunir neytenda og samfélagsins alls fólgnir í því að markaðir séu byggðir upp á grundvelli sterkrar og opinna samkeppni. Núgildandi rekstrarumhverfi á leigubifreiðamarkaði ber ákveðin merki liðinna tíma sem aukið frelsi á markaðinum væri til þess fallið að bæta, m.a. með því að opna fyrir möguleika neytenda á að velja milli ólíkra þjónustustiga á mismunandi verði og auðvelda stærri hóp að nýta almenningsamgöngur sem sinn helsta ferðamáta. Í því felst samfélagslegur ávinningur, bæði með tilliti til efnahags- og umhverfissjónarmiða.

Atvinnuleyfum leigubílstjóra á höfuðborgarsvæðinu var fjölgað um 20 árið 2017, úr 560 í 580. Þar áður höfðu þau staðið óbreytt í rúman áratug. Þrátt fyrir þetta hækkuðu rekstrar-tekjur fyrirtækja og einstaklinga, sem skráðar eru í atvinnugreinina „49.32.0 Rekstur leigu-bifreiða“, úr rúmunum 170 millj. kr. árið 2011 upp í 438 millj. kr. árið 2016 samkvæmt upplýs-ingum frá ríkisskattstjóra. Telja verður að tölurnar beri með sér að markaðurinn ráði við tals-verða fjölgun atvinnuleyfa. Besta leiðin til að tryggja að framboð sé í samræmi við eftirspurn og til að sporna gegn fákeppni er að leggja niður hámarksfjölda atvinnuleyfa og opna með því fyrir almenna samkeppni á leigubifreiðamarkaði.

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.

Önnur kvöð sem eðlilegt er að endurskoða er skilyrðið um að leyfishafi hafi ekki verið dæmdur til refsivistar eða framið alvarlegt eða ítrekað brot á lögum og reglugerðum sem um starfsgreinina gilda. Engin sterk rök eru fyrir því að fólki, sem dæmt hefur verið til refsingar og setið af sér dóm sinn, sé meinaður aðgangur að þessari atvinnugrein frekar en öðrum. Vegna eðlis starfsins er þó eðlilegt að viðhalda umræddum takmörkunum í tilvikum þar sem einstaklingur hefur verið dæmdur til refsivistar fyrir kynferðisbrot eða ítrekað gerst sekur um brot gegn umferðarlögum.

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. másl. 1. mgr. 6. gr. reglugerðar nr. 397/2003, um leigubifreiðar. Eðlilegra er að námskeið og próf til að hljóta atvinnuleyfi sé mælikvarði á hvort einstaklingur sé hæfur til aksturs leigubifreiða. Aðrar kvaðir verða að teljast óeðlileg takmörkun á atvinnufrelsi einstaklinga.

Auk þess sem að framan greinir er ástæða til að endurskoða 10. gr. laga nr. 134/2001, um leigubifreiðar, þess efnis að löggiltir gjaldmælar undir eftirliti Samgöngustofu séu í öllum leigubifreiðum. Þetta ákvæði skerðir samningsfrelsi einstaklings, t.d. til að semja um verð fyrir leiguakstur fyrir fram, og hamlar tæknilegri framþróun á borð við greiðslu í gegnum snjallsímaforrit. Hið síðastnefnda er lykilþáttur í að opna íslenskan markað fyrir þjónustu sem rutt hefur sér til rúms erlendis hjá fyrirtækjum á borð við Uber og Lyft, en slík þjónusta er hvort tveggja byggð á grundvelli samningsfrelsis og á kostum deiliahagkerfisins.