|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Frumvarp til laga um leigubifreiðaakstur | Skýringar í greinargerð | Athugasemdir |
| 1. I. Kafli – Almenn ákvæði |  |  |
| 1. gr. Markmið |  |  |
| Markmið laga þessara er að tryggja gott aðgengi að hagkvæmri, skilvirkri og öruggri leigubifreiðaþjónustu fyrir almenning á Íslandi. | Í þessari grein er að finna markmið frumvarpsins. Í ákvæðinu kemur fram að markmið laganna sé að efla aðgengi almennings að öruggum og umhverfisvænum samgöngum sem taki mið af þörfum samfélagsins á hagkvæmum almenningssamgöngum og stuðli að styrkingu byggðar í landinu. Þessi markmiðssetning er í samræmi við þá stefnu sem mörkuð er í gildandi samgönguáætlun og endurspeglar stefnu stjórnvalda samkvæmt stjórnarsáttmála. |  |
| 1. Gildissvið |  |  |
| Lög þessi gilda um leigubifreiðaakstur, sbr. 4. tölul. 3. gr. laganna.  Lög þessi gilda ekki um leyfisskylda farþegaflutninga samkvæmt lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi þrátt fyrir að flutningurinn fari fram með fólksbifreiðum. | Í þessari grein er kveðið á um gildissvið frumvarpsins og kemur þar fram að lögin gildi 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 núgildandi laga. Hins vegar var með lögum nr. 28/2017 um farþegaflutninga og farmflutninga á landi opnað á að í ákveðnum tilfellum 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 þessara laga eigi ekki við um slíka flutninga. |  |
| 1. 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. *Fólksbifreiðar:* 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. 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. | Í 3. gr. er að finna orðskýringar á þeim hugtökum í frumvarpinu sem talin eru þurfa sérstakrar skýringar við. Orðskýringarnar fela í sér nánari merkingu hugtakanna samkvæmt frumvarpinu. Til hagræðingar er hugtökum raðað eftir stafrófsröð.  *Um 1. tölul.* Í 1. tölul. 3. gr. er sett fram skilgreining á hugtakinu *Atvinnuleyfi* en hver sá sem hyggst stunda farþegaflutninga í atvinnuskyni samkvæmt lögunum þarf til þess rekstrarleyfi samkvæmt 5. gr.  *Um 2. tölul.* Í 2. tölul. 3. gr. er sett fram skilgreining á hugtakinu *Fólksbifreið* en í merkingu þessara laga fellur þar undir hver sú bifreið sem skráð er fyrir átta farþega eða færri. Þannig falla hér undir bifreiðar sem í heildina eru skráðar fyrir níu einstaklinga eða færri, að ökumanni meðtöldum.  *Um 3. tölul.* Í 3. tölul. 3. gr. er sett fram skilgreining á hugtakinu *Leigubifreiðaakstur* en í merkingu þessara laga 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 fyrir fram ákveðnu verði.  *Um 4. tölul.* Í 4. tölul. 3. gr. er sett fram skilgreining á hugtakinu *Rekstrarleyfi* en hver sá sem hyggst stunda farþegaflutninga í atvinnuskyni samkvæmt lögunum þarf til þess rekstrarleyfi samkvæmt 6. gr.  *Um 5. tölul.* Í 5. tölul. 3. gr. er sett fram skilgreining á hugtakinu *Umráðamaður* en í merkingu þessara laga telst það 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. |  |
| 1. gr. Stjórnsýsla |  |  |
| Ráðherra fer með yfirstjórn farþegaflutninga samkvæmt lögum þessum.  Samgöngustofa fer með framkvæmd laga þessara og stjórnvaldsfyrirmæla settra samkvæmt þeim. Undir starfssvið Samgöngustofu fellur m.a. útgáfa atvinnuleyfa og rekstrarleyfa, eftirlit með leyfishöfum og námskeiðahald. Þá sér Samgöngustofa um starfrækslu rafræns gagnagrunns sem m.a. skal geyma upplýsingar um hverjir hafa leyfi samkvæmt II. kafla laganna, skráningarnúmer leigubifreiðar sem heyrir undir rekstrarleyfi, hvenær bifreiðin er í leiguakstri og leyfisnúmer þess sem ekur hverju sinni ef annar en rekstrarleyfishafi. | Í ákvæðinu er kveðið á um ábyrgð á stjórnsýslu í tengslum við leigubifreiðaakstur. Fram kemur í 1. mgr. að ráðherra samgöngumála fari með yfirstjórn farþegaflutninga 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 samkvæmt lögum um leigubifreiðar, eftirlit með leyfishöfum, námskeiðahald o.s.fv.  Í ákvæðinu er gert ráð fyrir að að Samgöngustofa reki gagnagrunn sem heldur utan um tilteknar upplýsingar í tengslum við leigubifreiðarekstur. Leigubifreiðastöðvar í daga hafa stórt hlutverk í skráningu á nýtingu atvinnuleyfa og útgáfu akstursheimilda á forfallabílstjóra 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 upplýsingar tilteknar upplýsingar til að þær væru tiltækar eftirlitsaðilum ef á þyrfti að halda. Fjallað er um þá skyldu í 8. gr. um skyldur rekstrarleyfishafa. |  |
| 1. II. Kafli – Leyfisveitingar |  |  |
| 1. gr. Atvinnuleyfi |  |  |
| Hver sá einstaklingur sem stundar leigubifreiðaakstur samkvæmt lögum þessum skal hafa til þess atvinnuleyfi.  Sá sem fullnægir öllum eftirtöldum skilyrðum getur fengið atvinnuleyfi samkvæmt lögum þessum:   1. Hefur viðeigandi starfshæfni eins og nánar er kveðið á um í reglugerð. Í viðeigandi starfshæfni felst m.a. að viðkomandi hafi fullnægjandi ökuréttindi, hafi setið tilskilin námskeið og staðist próf. 2. Hefur gott orðspor eins og nánar er kveðið á um í reglugerð. Við mat á góðu orðspori ber að líta til þess hvort viðkomandi hafi sýnt af sér háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni hans til að starfa sem leigubifreiðastjóri, eða sem gefur til kynna að viðkomandi sé óverðugur nauðsynlegs trausts til að geta gegnt starfanum. 3. Hefur náð 21 árs aldri og haft ökuréttindi fyrir B-flokk í minnst 3 ár.   Skilyrðum skv. 2. mgr. verður leyfishafi einnig 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 til útgáfu atvinnuleyfis.  Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um skilyrði fyrir atvinnuleyfi, umsóknir um leyfi, þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra og að öðru leyti um framkvæmd leyfisveitinga samkvæmt ákvæði þessu. | Í 1. mgr. er kveðið á um að hver sá einstaklingur sem stundar leigubifreiðaakstur skuli hafa til þess atvinnuleyfi. Krafa um atvinnuleyfi er m.a. gerð til að tryggja að þeir 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 leigubifreiðastjórar.  Í 2. mgr. er fjallað um þau skilyrði sem einstaklingur þarf að uppfylla til að geta fengið útgefið atvinnuleyfi til aksturs leigubifreiðar.  Samkvæmt 1. tölul. 2. mgr. er gert ráð fyrir því að umsækjandi um atvinnuleyfi skuli hafa viðeigandi starfshæfni sem nánar er fjallað um í reglugerð. Til að uppfylla skilyrðið þarf umsækjandi m.a. að hafa viðeigandi ökuréttindi (aukin ökuréttindi í B-flokki) og að hafa setið námskeið og staðist tilskilin próf. Þetta er í samræmi við kröfur núgildandi 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 sýnt af sér háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni til að starfa sem leigubifreiðastjóri, eða sem gefur til kynna að viðkomandi sé óverðugur nauðsynlegs trausts til að geta gegnt starfanum. Kynferðisbrot samkvæmt almennum hegningarlögum, 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.  Eitt af skilyrðum leyfisveitingar í núgildandi lögum, sbr. 4. tölul. 1. mgr. 5. gr. l. 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 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 umsækjanda þar sem fram koma upplýsingar um brot fimm ár aftur í tímann. Ráðuneytinu hafa borist ábendingar frá félögum leigubifreiðastjóra um að hvað varðar tiltekin brot sé eðlilegt m.t.t. eðlis leigubifreiðastjórastarfsins og þess farþegahóps sem ekið er með, að óska eftir upplýsingum lengra aftur í tímann en til síðustu fimm ára. Alvarleg kynferðisbrot og önnur meiriháttar ofbeldisbrot eru dæmi um slík brot. Á grundvelli þessara ábendinga hefur ráðuneytið beint því til Samgöngustofu að endurskoða verklagsreglur sínar varðandi mat á brotaferli umsækjenda samkvæmt núgildandi lögum. Endurskoðun þeirri er ekki lokið um mun falla inn í mótun reglugerðar á grundvelli þessa ákvæðis verði frumvarp þetta að lögum.  Í frumvarpi þessu er gert ráð fyrir að nánar verði kveðið á um framkvæmd mats á skilyrðinu um gott orðspor í reglugerð. Mikilvægt er að við mótun slíkra reglna verði litið þeirra sjónarmiða sem liggja til grundvallar 4. tölul. 1. mgr. 5. gr. núgildandi laga og þeim ábendingum sem urðu tilefni endurskoðunar verklagsreglna Samgöngustofu. Eðli leigubifreiðastjórastarfsins, samsetning viðskiptamannahópsins og þær aðstæður sem aksturinn fer fram við kalla á að öryggi farþeganna sé hafið yfir allan vafa. Samgöngustofa skyldi því áfram líta til þess að umsækjandi hafi ekki verið dæmdur til refsivistar 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.fv. Auk framangreinds er við mótun reglugerðar á grundvelli þessa ákvæðis rétt að horfa til leiðbeiningar á skilyrðið um gott orðspor í lögum um farþega- og farmflutninga á landi nr. 28/2017 og útfærslu þess í reglugerð nr. 474/2017 um leyfi til að stunda farþegaflutninga og farmflutninga á landi.  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. 1. mgr. allan leyfistímann. Þannig er Samgöngustofu heimilt að 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 núgildandi 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.  Samkvæmt 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 þannig við endurnýjun að leggja fram öll viðeigandi gögn svo sem sakavottorð eða umboð til öflunar sakavottorðs.  Með 5. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja í reglugerð nánari reglur um skilyrði fyrir atvinnuleyfi, umsóknir um leyfi, þ.m.t. hvaða gögn skulu fylgja umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra og um önnur nauðsynleg atriði sem tengjast 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. | **Bifreiðastöð Oddeyrar ehf.:** „Leggjum við áherslu á að allir sem fá leyfi til leigubifreiðaaksturs verði í reynd að lúta reglum og eftirliti og að eftir þeim reglum sé farið. Teljum ekki ásættanlegt að slakað sé á kröfum til þeirra er vilja aka leigubílum“  Tillögur í frumvarpi fela ekki í sér að slakað sé með nokkru móti á þeim kröfum sem gerðar eru til þeirra sem aka leigubifreiðum í dag.  **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Okkur þykir nauðsynlegt að bílstjóri sem ætlar að aka með farþega gegn gjaldi á íslenskum vegum, þá oft við þau veðurskilyrði sem eru séríslensk og koma flestum gestum þessa lands í opna skjöldu, sé þá umhverfinu vel kunnugur og undirbúinn með reynslu af akstri við breytt skilyrði og skammdegi“… „Við þetta má bæta þeirri áherslu sem hefur verið lögð á aukin ökuréttindi, þannig að venjuleg B réttindi ættu ekki að teljast fullnægjandi, sérstaklega í ljósi þess að ávallt hærri kröfur stjórnvalda eru gerðar um aukin ökuréttindi, námskeið og endurmenntun til að stjórna ökutækjum í atvinnuskyni. Íslenskukunnátta á að vera grundvallarskilyrði til þess að gegna þjónustu við farþega. Hér viljum við minna á einn mest áríðandi þátt þjónustunnar, sem eru samskiptin við farþega. Daglegir farþegar sem nýta sér þjónustu leigubifreiða sem og er oft eini farkostur þeirra, eru af allri fjölbreytni samfélagsins. Þar má nefna fjölmarga einstaklinga sem ráða ekki við annað tungumál en sitt eigið, til dæmis eldri borgara, hreyfihamlaða, þroskaskerta, sjúklinga, börn og aðra hópa. Hvort sem er með fyrirfram pöntuðum ferðum eða neyðartilvikum þessara einstaklinga, fylgja oft flókin skilaboð um erindi ferðar, sem krefjast eðlilegrar málkunnáttu. Nú bendum við á það að Danir gera þá kröfu í nýbreyttum lögum þeirra um leigubifreiðaakstur, að bílstjórar verði að hafa fullt vald á málinu þar í landi.“  Ekki stendur til að gera miklar breytingar frá þeim kröfum sem gerðar eru til leigubifreiðastjóra í dag hvað varðar starfshæfni, þ.e. námskeið, ökuréttindi o.þ.h. Hugsanlegt að gera kröfu um verklegt nám/starfsnám.  **SA:** „Í 1. tl. 2. mgr. er gert að skilyrði að viðkomandi hafi viðeigandi starfshæfni sem  nánar er kveðið á um í reglugerð. Í 75. gr. stjórnarskrárinnar er kveðið á um atvinnufrelsi og að því megi einungis setja skorður með lögum. Með heimild ráðherra til að kveða á um  starfshæfni umsækjanda um atvinnuleyfi er brotið gegn umræddu stjórnarskrárákvæði. Kveða  verður á um skilyrðin í lögum, ekki reglugerð.  Ákvæðið er sambærilegt því sem er að finna í 2. tölul. 1. mgr. 5. gr. l. nr. 28/2017 um skilyrði farþega- og farmflutningaleyfis. Þá er ákvæðið sambærilegt því sem er að finna í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. núgildandi laga um leigubifreiðar nr. 134/2001. Ákvæði þetta er þó ítarlegra en það sem þar er að finna. Eins og ljóst er af bráðabirgðaákvæði frumvarpsins stendur ekki til að hugsanlegar breytingar á reglugerð á grundvelli ákvæðisins hafi áhrif til takmörkunar á atvinnuréttindi þeirra sem hafa réttindi samkvæmt núgildandi lögum.  Í lok 1. tl. er jafnframt tiltekið að viðkomandi hafi setið tilskilin námskeið og staðist próf. Í  minnisblaði lögmanns er fylgdi skýrslu starfshópsins er fjallað um þau námskeið sem  umsækjendur um atvinnuleyfi skv. núgildandi lögum þurfa að ljúka og standast. Námskeiðin  eru haldin á íslensku og túlkaþjónusta hefur ekki verið í boði. Þessi tilhögun gerir erlendum  umsækjendum um atvinnuleyfi erfitt fyrir og er líkleg til þess að teljast hindrun á staðfesturétti  31. gr. EES samningsins. Ef ætlunin er að hafa það að skilyrði að umsækjandi sitji námskeið og  standist próf þarf að breyta fyrirkomulagi námskeiðahalds frá því sem nú er.  Athugasemdin varðar framkvæmd Samgöngustofu á grundvelli ákvæðisins. Gætt verður að því við framkvæmdina að þær kröfur sem gerðar eru til leigubifreiðastjóra séu í samræmi við skyldur íslenska ríkisins skv. EES-samningnum.  Í 2. tl. 2. mgr. 5. gr. er að finna skilyrði um gott orðspor umsækjanda. Ráðherra er veitt heimild  til að útfæra þetta nánar í reglugerð. Vísast í fyrri umfjöllun um að allar takmarkanir á  atvinnufrelsi þurfi að kveða á um í lögum. Hugtakið gott orðspor er óskýrt og mjög matskennt.  Þrátt fyrir að hægt sé að finna dæmi úr annarri löggjöf um sambærilegt orðalag er eðlilegt að  gera þá kröfu að lagatextinn sé skýr um takmarkanir á atvinnufrelsi. Í 4. tl. 5. gr. núgildandi  laga er talað um refsivist eða alvarleg og ítrekuð brot á lögum og reglugerðum sem gilda um  starfsgreinina. Það ákvæði er skýrara en hið nýja.  Breytingar voru gerðar á ákvæðinu. Breytingunum er ætlað að afmarka betur heimildir Samgöngustofu til mats á góðu orðspori skv. ákvæðinu.  Í 5. mgr. 5. gr. er ráðherra veitt heimild til að setja nánari reglur í reglugerð um skilyrði fyrir  atvinnuleyfi. Það má skilja ákvæðið þannig að texti laganna sé ekki tæmandi um skilyrði fyrir  veitingu atvinnuleyfis. Rétt er að taka fram að skilyrði fyrir leyfisveitingu eru mörg og má gera  ráð fyrir því að tímafrekt reynist fyrir umsækjendur að fá leyfi útgefið. Það er grundvallaratriði  að skilyrðin komi öll fyrir í lögunum sjálfum. Í ljósi þess að núverandi fyrirkomulag er talið  brjóta gegn EES-samningnum má leiða líkur að því að enn flóknara regluverk, með  umtalsverðum aðgangshindrunum að markaðnum geri það einnig.  Breyting gerð á 5. mgr. 5. gr. í samræmi við umsögn.  Að mati SA er nægjanlegt að setja þau skilyrði fyrir veitingu starfsleyfa að umsækjandi hafi gild ökuréttindi, hreint sakavottorð og að fyrirhuguð starfsemi verði skráð hjá skattayfirvöldum.“  **A-Stöðin ehf og Fylkir Bifreiðastjórafélag:** Telja nauðsynlegt að safna tímum sem afleysingamaður sem að lokum veitir atvinnuleyfi til þess að starfa sem leigubifreiðastjóri. Telja fram kosti eins og sía út fólk sem á „ekkert erindi í þetta starf“. Hafa áhyggjur að „hver sem er geti fengið leyfi án þess að gætt sé að því hvort viðkomandi sé hreinlega hæfur til þess“  Gert er ráð fyrir því að kröfur um starfshæfni verði nánar mótaðar í reglugerð líkt og er gert ráð fyrir í núgildandi lögum. Í skýrslu starfshópsins sem er grundvöllur þessa frumvarps er lagt til að námskeið fyrir þá sem vilja gerast leigubifreiðastjórar feli í sér bæði bóklega og verklega kennslu. Ætti útfærsla á verklegum þætti að geta falið í sér leiðir til að útiloka þá sem ekki eiga erindi til starfans.  **Félag atvinnurekenda:** (Á einnig við um 6. gr um rekstrarleyfi)Telja skilyrðin of þröng – eru aðgangshindrun á markaði. Telja þessi þröngu skilyrði skapi hættu á að frumvarpið nái ekki markmiðum sínum verði það að lögum.  „FA hvetur ráðuneytið því til að endurskoða þau skilyrði sem sett eru í II. Kafla draganna áður en lagt verður fram frumvarp á Alþingi og gæta að því að þau séu ekki meira íþyngjandi en gerist í nágrannalöndum Íslands, þar sem farveitur hafa náð fótfestu á markaði í samkeppni við hefðbundnar leigubílastöðvar.“  Skilyrðin eru ekki þrengd frá því sem þau eru skv. núgildandi lögum. Það var grundvallarniðurstaða í skýrslu starfshópsins sem frumvarpið byggir á að áfram yrði leyfi til leiguaksturs háð skilyrðum til að tryggja gæði og öryggi þjónustunnar í þágu almannaheilla. Skilyrðum um gott orðspor og skilyrði um fjárhagsstöðu var þó breytt í kjölfar úrvinnslu athugasemda. |
| 1. 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 heimilisfesti hér á landi. 2. Hefur viðeigandi starfshæfni eins og nánar er kveðið á um í reglugerð. Í viðeigandi starfshæfni felst m.a. að viðkomandi hafi fullnægjandi ökuréttindi, hafi setið tilskilin námskeið og staðist próf. 3. Hefur gott orðspor. Við mat á góðu orðspori skal líta til þess hvort viðkomandi hafi sýnt af sér háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni til reksturs leigubifreiðar, eða sem gefur til kynna að viðkomandi sé óverðugur nauðsynlegs trausts til að sinna rekstrinum. 4. Hefur fullnægjandi fjárhagsstöðu svo sem nánar er mælt fyrir um í reglugerð. 5. Hefur náð 21 árs aldri og haft ökuréttindi fyrir B-flokk í minnst 3 ár. 6. Er einn skráður eigandi eða skráður umráðamaður fólksbifreiðar sem skráð er hér á landi 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 ekki veitt öðrum en 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 nánari reglur í reglugerð um skilyrði fyrir rekstrarleyfi, umsóknir um leyfi, þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra og að öðru leyti um framkvæmd leyfisveitinga samkvæmt ákvæði þessu. | Í 1. mgr. er kveðið á um að hver sá einstaklingur sem stundar rekstur leigubifreiðar skuli hafa til þess rekstrarleyfi. Krafa um rekstrarleyfi er m.a. gerð til að tryggja að þeir 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. er fjallað um skilyrði þau sem einstaklingur þarf að uppfylla til að geta fengið útgefið leyfi til reksturs leigubifreiðar.  Samkvæmt 1. tölul. 2. mgr. skal umsækjandi hafa heimilisfesti hér á landi. Slík krafa er eðlileg í ljósi þess að rekstrarleyfið er bundið við rekstur leigubifreiðar á Íslandi.  Með 2. tölul. 2. mgr. er gert ráð fyrir því að umsækjandi um rekstrarleyfi skuli hafa viðeigandi starfshæfni sem kveðið á um í reglugerð. Til að uppfylla skilyrðið þarf umsækjandi m.a. að hafa viðeigandi ökuréttindi og hafa staðist setið námskeið 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 sýnt af sér háttsemi sem gefur tilefni til að draga í efa hæfni til reksturs leigubifreiðar, eða sem gefur til kynna að viðkomandi sé óverðugur nauðsynlegs trausts til að geta sinnt slíkum rekstri. 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 missi 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.fv. Þannig eru sem dæmi 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 hafi til að geta sinnt rekstrinum.  Í 4. tölul. 2. mgr. kemur fram að umsækjandi skal hafa fullnægjandi fjárhagsstöðu eins og nánar er kveðið á um í reglugerð. Skilyrðið er sambærilegt því skilyrði sem finna má í 1. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28/2017. Rök standa þó til þess að vægari kröfur verði gerðar til fjárhagsstöðu í reglugerð settri samkvæmt lögum þessum heldur en gert hefur verið með reglugerð settri samkvæmt stoð í lögum nr. 28/2017, enda er almennt um að ræða rekstur sem er smærri í sniðum og færri farþegar í hverri ferð. Ef litið er til sambærilegrar löggjafar í nágrannalöndum okkar hefur um sambærileg skilyrði verið miðað við um helming þeirrar fjárhæðar sem krafist er vegna rekstrarleyfis til farþegaflutninga með stærri bifreiðum. Er það það viðmið sem ráðuneytið gerir ráð fyrir að einnig verði miðað við hér á landi.  Samkvæmt 5. tölul. 2. mgr. eru sömu aldursskilyrði gerð til rekstrarleyfishafa og gerð eru til atvinnuleyfishafa skv. 5. gr.  Samkvæmt 6. tölul. 2. mgr. skal umsækjandi vera 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 lögum þessum. 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. 1. 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 núgildandi 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.  Samkvæmt 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 þannig að leggja fram viðeigandi gögn á borð við sakavottorð eða umboð til öflunar sakavottorðs og upplýsingar staðfestar af fjármálafyrirtæki um að hann uppfylli fjárhagskröfur.  Í 5. mgr. er tekinn af allur vafi um að ekki er gerð krafa um að rekstrarleyfishafi skv. 6. gr. hafi einnig atvinnuleyfi skv. 5. gr. enda rúmast öll skilyrði atvinnuleyfis innan skilyrða rekstrarleyfis.  Með 6. mgr. er lagt til að ráðherra verði heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um skilyrði fyrir atvinnuleyfi, umsóknir um leyfi, hvað felst í góðu orðspori samkvæmt lögunum og um framkvæmd leyfisveitinga. | **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** Harma að ekki sé lengur gerð krafa um reynslutíma. „þessi reynslutími hefur dugað til þess að halda þeim einstaklingum frá stéttinni sem hafa haft eitthvað annað misjafnt í huga, en það eitt að aka með fólk á milli staða. Þá hefur gefist tími til að vísa þeim frá sem hafa gerst brotlegir í starfi eða hlotið dóm. Þess vegna þykir okkur ábyrgðarlaust að rekstrarleyfishafi þurfi ekki að hafa haft atvinnuleyfi í einhvern tiltekinn tíma áður en að úthlutun rekstrarleyfis kemur.  Gert er ráð fyrir því að kröfur um starfshæfni verði nánar mótaðar í reglugerð líkt og er gert ráð fyrir í núgildandi lögum. Í skýrslu starfshópsins sem er grundvöllur þessa frumvarps er lagt til að námskeið fyrir þá sem vilja gerast leigubifreiðastjórar feli í sér bæði bóklega og verklega kennslu. Ætti útfærsla á verklegum þætti að geta falið í sér leiðir til að útiloka þá sem ekki eiga erindi til starfans.  Það er viturlegt að hver einstaklingur geti aðeins fengið eitt rekstrarleyfi og reki bara eina leigubifreið, en það ætti líka að taka það fram að leigubifreiðin sé ekki ætluð til annarrar atvinnustarfsemi. Verkferlið við skráningu leigubifreiðar í tilteknu rekstrarleyfi skal vera þannig að gengið sé úr skugga um að leigubifreiðin sé í eigu rekstrarleyfishafans eða hann einn skráður umráðamaður ef um fjármögnunarfyrirtæki er að ræða. Leigubifreiðin skal skráð, tryggð og merkt sem slík áður en rekstur ökutækis getur hafist.“  Athugasemdin er í samræmi við það verklag sem fyrirhugað er við framkvæmd leyfisveitingar á grundvelli ákvæðisins.  **SA:**„Sá sem æskir þess að fá útgefið leyfi til þess að reka leigubifreið þarf að uppfylla öll skilyrði  þess að fá útgefið atvinnuleyfi auk frekari skilyrða. Vísast í umfjöllun að framan um 5. gr. en  hún á einnig við um þetta ákvæði.“  Sjá viðbrögð við athugasemdum við 5. gr. |
| 1. gr. Starfsleyfi leigubifreiðastöðva |  |  |
| Hver sá aðili sem hyggst starfa sem leigubifreiðastöð samkvæmt lögum þessum skal hafa til þess starfsleyfi 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. laga þessara. 2. Hefur lögheimili á Íslandi. 3. Hefur fullnægjandi fjárhagsstöðu eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.   Skilyrðum skv. 2. mgr. verður leyfishafi einnig 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 til útgáfu starfsleyfis.  Ráðherra er heimilt að setja nánari reglur í reglugerð um skilyrði fyrir starfsleyfi, umsóknir um leyfi, þau gögn og vottorð sem fylgja skulu umsóknum eða Samgöngustofu er heimilt að afla vegna þeirra og að öðru leyti um framkvæmd leyfisveitinga samkvæmt ákvæði þessu. | Samkvæmt núgildandi lögum eru leigubifreiðastjórar innan takmörkunarsvæða skyldaðir til að starfa á leigubifreiðastöð. 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.  Svo sem þegar hefur verið rakið í almennum athugasemdum við frumvarpið verður að telja að skilyrðið um skráningu hjá viðurkenndri leigubifreiðastöð, eins og það er sett fram í núgildandi reglum, verði túlkað sem hindrun á stofnsetningarréttinum. Á það ekki síst við vegna þess að samkvæmt núgildandi 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.  Leigubifreiðastöðvar hafa í áraraðir sinnt mikilvægu hlutverki í að tryggja gæði og framboð þjónustu. Þær veita Samgöngustofu upplýsingar um einstaka atvinnuleyfishafa, hvar þeir starfa og hver aki 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.fv. Hlutverk leigubifreiðastöðva í skráningu á nýtingu atvinnuleyfa og útgáfu akstursheimilda á forfallabílstjóra 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 upplýsingar tilteknar upplýsingar til að þær væru tiltækar eftirlitsaðilum ef á þyrfti að halda. Hins vegar taldi starfshópurinn jafnframt líklegt að rekstrarleyfishafar myndu vilja kaupa þjónustu af leigubifreiðastöð og framselja henni hluta af skyldum sínum og þá helst þær skyldur sem tengjast rafrænni skráningu upplýsinga.  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 leigubifreiðastöðva skuli uppfylla öll þau skilyrði sem rekstrarleyfishafar þurfa að uppfylla nema skilyrði 6. tölul. um að vera skráður eigandi eða umráðamaður bifreiðar. 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 leigubifreiðastöðva hafi bæði skilning á starfsemi leigubifreiða og njóti sama trausts og rekstrarleyfishafar. Þá er jafnframt gerð krafa um að forsvarsmaður leigubifreiðastöðvar hafi heimilisfesti hér á landi.  Í 2. tölul. er gerð krafa um stofnsetningu reksturs leigubifreiðastöðvar hér á landi. Slík krafa er eðlileg í ljósi þess að starfsleyfið er bundið við rekstur leigubifreiðastöðvar á Íslandi.  Í 3. tölul. er gerð krafa um að leigubifreiðastöð hafi fullnægjandi fjárhagsstöðu. Gert er ráð fyrir að nánar sé kveðið á um hvað telst fullnægjandi fjárhagsstaða í reglugerð. 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 gagnvart neytendum. Við nánari mótun skilyrðisins skal gera ráð fyrir að kröfurnar séu sambærilegar við þær sem gerðar eru til rekstrarleyfishafa. | **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Hér vantar stórlega upp á að leigubifreiðastöð þjóni tilgangi sínum, ef ekki er krafist afgreiðsluskyldu á borð við símaafgreiðslu, bókunarþjónustu, viðhlítandi bókhaldsskyldu, talstöðvasambandi við alla bílstjóra og kvaða um eftirlit með nýtingu leyfanna á stöðinni og hverjir bílstjórar séu við þjónustu hverju sinni, þá sérstaklega gagnvart viðskiptavinum og hópum sem þarfnast sérþekkingar vegna breytilegra úrræða. Talstöðvar eða önnur bein samskiptaleið við bílstjóra stöðvarinnar, álítum við sem forgangsrétt farþeganna varðandi öryggi þeirra. Eins þegar verðmæti gleymast í leigubifreið, þá getur stöðin mögulega haft upp á þeim bílstjóra sem ók viðkomandi og komið verðmætunum í réttar hendur. Erlendir gestir sem hafa tapað hlutum sínum og fundið aftur fyrir tilstilli bifreiðastöðvanna, hrósa þeim fyrir framúrskarandi þjónustustig og taka það fram að svona auðvelt sé það ekki í þeirra heimalandi.“  Í frumvarpinu er gengið út frá því að leigubifreiðastöðvar stýri því sjálfar með hvaða hætti þær bjóða upp á þjónustu sína. Samkeppni á þjónustusviðinu muni laða fram bestu mögulegu þjónustu hjá leigubifreiðastöðvum. Rekstrarleyfishafa ber skylda til að halda utan um hvenær bifreið er í leiguakstri og hver sinnir leiguakstri á bifreiðinni hverju sinni. Honum er jafnframt heimilt að framselja þær skyldur til leigubifreiðastöðvar. |
| 1. III. Kafli – Rekstur leigubifreiða |  |  |
| 1. gr. Skyldur rekstrarleyfishafa |  |  |
| Rekstrarleyfishafi ber ábyrgð á rekstri leigubifreiðar og skal tryggja að reksturinn fari fram svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða.  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. Þá ber rekstrarleyfishafi ábyrgð á að leigubifreið sé tryggð lögbundnum tryggingum.  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.  Ráðherra er heimilt að kveða nánar á um skyldur rekstrarleyfishafa í reglugerð. | 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 svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða, að bifreiðin fullnægi þeim kröfum sem gerðar eru til leigubifreiða á hverjum tíma bæði hvað varðar ástand hennar og hvað varðar kröfur um gjaldmæla, sýnileika verðskrár og auðkenni. Þá er eðlilegt að rekstrarleyfishafi gangi úr skugga um það, feli hann öðrum að aka bifreiðinni í leiguakstri, að viðkomandi sé með öll 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 hér um ræðir í 4. gr. frumvarpsins og athugasemdum með greininni en þær upplýsingar sem gert er ráð fyrir að haldið verði utan um rafrænt eru upplýsingar um 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 nýttur til að halda utan um nýtingu leyfa í dag. Grunnurinn verður endurbættur þ.a. hann geti tekið við fleiri notendum eða skráningaraðilum og að skráningarviðmótið sé aðgengilegt í snjalltækjum til að auðvelda rekstrarleyfishöfum skráninguna. | **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** Leggja áherslu á að rekstrarleyfishafi þurfi að búa yfir reynslu.  „Hvernig á að framfylgja eftirliti með því hver aki bifreiðinni í leyfinu, ef ekki eru gefnar út akstursheimildir? Á rekstrarleyfishafinn að láta vita af því eftir á? Við teljum að útgáfa akstursheimilda eins og er í dag sé nauðsynleg t.d. vegna alls eftirlits bifreiðastöðvanna sem verða að vita hverjir aka hverju sinni á stöðinni því þetta snýst allt um öryggi farþeganna auk hagsmuna leigubifreiðastöðvanna. Við teljum nauðsynlegt að rekstrarleyfishafar hafi leiguakstur að aðalatvinnu eins og er nú til dags, en til þess að svo megi verða teljum við þörf á að vinnuskylda verði áfram þ.e. 40 klst. á viku til þess að tryggja viðskiptavinum þjónustu á öllum tímum sólarhrings. Ef ekki þá má búast við að margur hafi þetta eingöngu að aukavinnu sem gerir það að verkum að þjónustan fellur niður.“  Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að rekstrarleyfishafi gangi úr skugga um að ökumaður hafi tilskilin leyfi og sé skráður á bifreiðina þegar hún er í leiguakstri. Þegar ekki er gerð krafa um skráningu á stöð í lögunum er ekki hægt að skylda menn til að fá útgefnar akstursheimildir hjá bifreiðastöðvum. Hins vegar geta bifreiðastöðvar annast skráningu í gagnagrunn Samgöngustofu fyrir hönd rekstrarleyfishafa. Ekki stendur vilji til að krefja leyfishafa um tiltekna lágmarksnýtingu leyfis.  **Neytendastofa:** Benda á að í 8. gr. frumvarpsins segir m.a. svo: „reksturinn fari fram svo sem góðar viðskiptavenjur bjóða.“ Benda á að í lögum nr. 57/2005 svo og ýmsum öðrum lögum er notað orðalagið „góðir viðskiptahættir“ sbr. framangreind lög sem og tilskipunar um samræmda viðskiptahætti á EES svæðinu sem framangreind lög eru innleiðing á. Leggja til að orðalagið verði „reksturinn fari fram í samræmi við góða viðskiptahætti“.  Breytt í samræmi við ábendingar Neytendastofu. |
| 1. gr. Gjaldmælar |  |  |
| Löggiltir gjaldmælar skulu vera í öllum leigubifreiðum sem seldar eru á leigu fyrir gjald sem tekur mið af ekinni vegalengd eða þeim tíma sem ekin ferð tekur. Þegar ferð er seld fyrir fyrir fram umsamið heildargjald er þó heimilt að aka án gjaldmælis. Neytendastofa hefur eftirlit með notkun og meðferð gjaldmæla.  Verðskrá skal ávallt vera sýnileg viðskiptavinum í leigubifreið.  Ráðherra er heimilt að setja í reglugerð nánari fyrirmæli um meðferð, notkun og eiginleika gjaldmæla, með hvaða hætti verðskrá skuli vera sýnileg viðskiptavinum og önnur nauðsynleg atriði tengd verðlagningu leigubifreiðaþjónustu. Þá er ráðherra heimilt að kveða á um ólíkar kröfur til verðskráa eftir því hvort bifreið sé búin gjaldmæli eður ei. | Greinin fjallar um gjaldmæla og merkingar leigubifreiða. Samkvæmt 1. mgr. skulu allar leigubifreiðar sem seldar eru á leigu fyrir gjald sem tekur mið af ekinni vegalengd eða þeim tíma sem ekin ferð tekur hafa löggiltan gjaldmæli. Þegar ferð er seld fyrir fyrir fram umsamið heildargjald er þó heimilt að aka án gjaldmælis. Þetta felur það í sér að þegar ekið er í hefðbundnum leigubifreiðaakstri þar sem 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 að bifreiðar sem seldar eru á leigu þegar samið er um heildargjald fyrir ekna ferð fyrir fram séu útbúnar slíkum mælum. 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 fyrir fram ákveðinn tíma fyrir fyrir fram umsamið verð líkt og algengt er með eðalvagnaþjónustu.  Í ákvæðinu er gert ráð fyrir að Neytendastofa hafi eftirlit með notkun og meðferð gjaldmæla. Er það í samræmi við áskilnað í núgildandi lögum.  Samkvæmt 2. mgr. skal verðskrá ávallt vera sýnileg farþega þegar stigið er upp í leigubifreið. Þessi krafa er gerð til verndar neytendum svo þeir geti ávallt gert sér nokkuð ljósa mynd af því hvað ferð muni kosta þegar þeir hyggjast nýta sér þjónustu leigubifreiða.  Í 3. mgr. er ráðherra veitt heimild til að setja í reglugerð nánari fyrimæli um meðferð, notkun og eiginleika gjaldmæla í reglugerð, auk með hvaða hætti verðskrá skuli vera sýnileg viðskiptavinum og önnur nauðsynleg atriði tengd verðlagningu leigubifreiðaþjónustu. Þá er ráðherra veitt til heimild að kveða á um mismunandi kröfur til verðskráa eftir því hvort bifreið sé búin gjaldmæli eða ekki. Í þessu felst heimild til að útfæra reglur um gjaldmæla, meðferð og notkun þeirra nánar með reglugerð. Í heimildinni felst einnig að fyrirmæli um önnur atriði tengd verðlagningu leigubifreiðaþjónustu má setja fram í reglugerð. Þá gerir heimildin sérstaklega ráð fyrir því að ákveða megi að kröfur til verðskráa séu ekki þær sömu í bifreiðum sem búnar eru gjaldmælum og þeim sem ekki eru búnar gjaldmælum. | **Bifreiðastöð Oddeyrar ehf:** Setja athugasemd við að ekki þurfi að hafa gjaldmæli.  Ráðuneytið telur að með úrfærslu ákvæðisins sé neytendavernd nægilega tryggð.  **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Hér segir í drögunum að löggiltir gjaldmælar skulu vera í öllum leigubifreiðum, en samt er kveðið á um að heimilt sé að aka án gjaldmælis. Vill fólk búa til svona óvissu? Hvernig fer fyrir samkeppni sem á að vera á sanngirnis grundvelli? Hvernig getur leyfishafi, sem ætlar að stunda vinnu sína með heiðarlegum hætti, verið samkeppnishæfur gagnvart keppinautum sem fá að starfa án gjaldmælis? Hvaða gögn munu þeir þá leggja fram til skattayfirvalda?“  Akstur án gjaldmælis er einungis heimilaður í mjög afmörkuðum tilvikum og er ákvæðið þannig úr garði gert að ekki ætti að valda óvissu fyrir neytandann hvert verðið er sem greitt er fyrir ferð.  **SA:** „Í 1. mgr. 9. gr. frumvarpsins er mælt fyrir um að löggiltir gjaldmælar skuli vera í öllum  leigubifreiðum. Sé samið um heildargjald fyrir fram er þó heimilt að aka án gjaldmælis. Eftirlit  með notkun og meðferð gjaldmæla er hjá Neytendastofu.  Verði frumvarpið að lögum munu tvær stofnanir hafa eftirlit með því að þeim sé framfylgt,  Neytendastofa og Samgöngustofa. Að auki mun lögreglan hafa víðtækar eftirlitsheimildir, sbr.  17. gr. Það skapar aukin útgjöld fyrir aðila í rekstri að eiga við marga eftirlitsaðila. Betur færi á  því að eftirlit með starfseminni væri á einum stað. Flóknar reglur, skilyrði og eftirlit torvelda  aðgengi að atvinnugreininni og minni líkur eru á nýsköpun. Við lagasetningu ber að leggja  áherslu á einfalt og skilvirkt regluverk og framkvæmd þess.  Ekki breyting frá því sem nú er í reynd, bara skýrari eftirlitsheimildir og úrræði. Neytendastofa fer ein með eftirlit með gjaldmælum og verðskrám. Samgöngustofa fer með það eftirlit sem snýr að skilyrðum leyfis.  Í athugasemdum með frumvarpinu segir að undanþágan, sem gerir ráð fyrir fyrir fram ákveðnu  heildargjaldi, opni á það að hér verði starfræktar farveitur. Í 2. mgr. er þó gert að skilyrði að  verðskrá sé sýnileg viðskiptavinum í leigubifreið. Farveitur, líkt og Uber og Lyft, reikna út  heildargjald ferðar í snjallsímaforriti. Sýnileg verðskrá í bifreiðunum er því marklaus og ljóst að  það skilyrði verður ekki uppfyllt.  Breytingar voru gerðar á ákvæðinu í kjölfar úrvinnslu athugasemda. Ákvæðið kveður nú á um aðgengileika verðskráa. Ráðherra setur nánari reglur um aðgengileikann. Reglurnar geta verið ólíkar eftir því hvort um er að ræða fyrir fram umsamið heildargjald eða akstur samkvæmt gjaldmæli.  Í 3. mgr. 9. gr. er ráðherra enn veitt reglugerðarheimild þar  sem kveða má á um nánari skilyrði sem leyfishafar þurfa að uppfylla. Um er að ræða víðtæka  heimild og þar af leiðandi er óljóst af lagatextanum sjálfum hvort að raunverulega sé verið að  auðvelda aðgengi allra, þ.á.m. farveitna, að hinum íslenska leigubifreiðamarkaði.“  Eftir úrvinnslu athugasemda stendur eftir heimild ráðherra til að kveða á um verðskrár og aðgengileika þeirra. Ráðuneytið telur nauðsynlegt að heimilt sé að útfæra nánar reglur um aðgengileika verðskráa til að réttur neytenda sé nægilega tryggður.  **Neytendastofa:** Ítarleg umfjöllun um þessa grein. Telja núverandi fyrirkomulag við framsetningu á verðskrám í leigubifreiðum sé ekki nægilega gagnsætt og neytendur eiga þess ekki kost á að kynna sér verð áður en farið er inn í bifreiðina. Mikilvægt að þessu verði breytt við setningu nýrra laga og gert skylt að verðskrá fyrir leigubifreiðar sé í glugga þeirra eins og vel er þekkt í öðrum ríkjum á EES svæðinu. Í verðskrá skal taka fram upphafsgjald, verð fyrir hvern ekinn km. Svo og mínútugjald þegar bifreiðin er í biðstöðu. Neytendastofa getur aflað dæma frá öðrum EES ríkjum óskið ráðuneytið eftir því með hvaða hætti framsetning á verðskrám er almennt hagað á innri markaðnum þar sem sett lög gilda varðandi slíka starfsemi. Telja mikilvægt að gerð verði skylda til birtingar verðskrár og forsendur sem umsamið heildargjald byggir á þegar þjónustuveitandi vill setja fram ákveðin tilboð þar sem aksturslengd og tími tekur ekki mið af gjaldmæli skv. hinni almennu reglu sem gildir um slíka þjónustu.  Neytendastofa telur að valdið geti misræmi að dreifa eftirliti með verðmerkingum á fleiri en eina stofnun (í þessu tilviki á Samgöngustofu líka). Því þurfi að gera breytingar á 9. gr. frumvarpsins þannig að eftirlit með framsetningu verðskrár gagnvart neytendum sé alfarið á verksviði Neytendastofu. Hægt er að gera þá breytingu annars vegar með að fela Neytendastofu eftirlitið í 9. gr. eða fella úr frumvarpinu 2. mgr. 9. gr. og þann hluta 3. mgr. Sem snýr að sýnileika og krafna til verðskráa.  Sjá breytingatillögu bæði varðandi gjaldmæla og verðskrár. Gert er ráð fyrir að nánar sé mælt fyrir um framsetningu verðskrár í reglugerð. Slíka reglugerð er eðlilegt að vinna í nánu samráði við Neytendastofu.  Telja nauðsynlegt að neytandi sjái glöggt afrit af leyfisskírteini viðkomandi ökumanns þegar inn í bifreiðina er komið.  Sjá 2. mgr. 11. gr.  Samantekt: Telja mikilvægt að orðalagi 9. gr. frumvarpsins verði breytt með tilliti til ákvæða laga nr. 91/2006 varðandi löggildingu gjaldmæla og eftirlit með þeim; sem og sjónarmiða er varða gagnsæi og verðskrár, sbr. ákvæði laga nr. 57/2005. |
| 1. gr. Gæða- og tæknikröfur |  |  |
| Bifreið sem notuð er til leigubifreiðaaksturs samkvæmt lögum þessum skal uppfylla gæða- og tæknikröfur svo sem nánar er kveðið á um í reglugerð sem ráðherra setur. Bifreiðina má eingöngu nota til leigubifreiðaaksturs á meðan rekstrarleyfi skv. 6. gr. er í gildi.  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. | Í 10. gr. er fjallað um gæða og tæknikröfur þær sem leigubifreið verður að uppfylla. Samkvæmt 1. mgr. setur ráðherra reglugerð þar sem nánar er kveðið á um útfærslu krafna. Við mótun slíkrar reglugerðar er eðlilegt að litið verði 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 m.a. 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 leyfisskoðanir. Eðlilegt verður að telja að sambærilegar kröfur séu gerðar til bifreiða sem notaðar eru til leiguaksturs.  Samkvæmt 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. Í slíkri árlegri leyfisskoðun verður síðan hægt að ganga úr skugga um að bifreið uppfylli þær gæða og tæknikröfur sem gerðar verða í reglugerð settri samkvæmt heimild í 1. mgr. | **SA:** „Með ákvæðinu er sett íþyngjandi viðbótarskilyrði um gæða og tæknikröfur sem mögulegt er  að leigubifreið þurfi að uppfylli, allt eftir því hvað kemur fram í reglugerð ráðherra. Vísast aftur  í 75. gr. stjórnarskrárinnar um atvinnufrelsi. Með þessu ákvæði er ráðherra veitt víðtæk  heimild til að takmarka útgáfu leyfa.“  Ákvæðið er í samræmi við önnur ákvæði um eftirlit með ástandi bifreiða sem notaðar eru til farþegaflutninga, sbr. 12. gr. l. nr. 28/2017. Eðlilegt er að ekki séu gerðar minni kröfur til aðila sem stunda leiguakstur en gerðar eru til annarra aðila sem stunda farþegaflutninga í atvinnuskyni með fólksbifreiðum, s.s. varðandi skyldu til að hafa þriggja punkta öryggisbelti í öllum sætum, slökkvitæki og sjúkrakassa, merkingar o.s.fv. Þannig geti neytendur gengið út frá því að tilteknum öryggiskröfum sé fullnægt í þeim bifreiðum sem stjórnvöld hafa heimilað að nýttar séu til farþegaflutninga gegn gjaldi. Eftir úrvinnslu umsagna er kveðið á um þær viðbótarkröfur sem gerðar eru til leigubifreiða í ákvæðinu sjálfu. Ekki er gert ráð fyrir að frekari kröfur verði lagðar á í reglugerð. |
| 1. gr. Auðkenni |  |  |
| Leigubifreiðar skulu ávallt auðkenndar skilmerkilega þannig að ekki valdi vafa 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. Heimilt er í slíkri reglugerð að gera mismunandi kröfur til auðkenningar leigubifreiða eftir því hvort um er að ræða akstur samkvæmt gjaldmæli eða samkvæmt fyrir fram ákveðnu gjaldi. | Í 12. gr. er kveðið á um auðkenningu leigubifreiða. Kveðið er á um að leigubifreiðar skuli ávallt auðkenndar skilmerkilega þannig að ekki valdi vafa að um leigubifreið sé að ræða og að leyfisbréf leigubifreiðastjóra skuli ávallt vera sýnileg í bifreiðinni. Þá er ráðherra veitt heimild til að setja nánari reglur um auðkenningu leigubifreiða og sýnileika leyfisbréfa í reglugerð. Ákvæðin eru sambærileg ákvæðum sem er að finna í núgildandi lögum, nánar tiltekið í 3. mgr. 1. gr. og 4. málsl. 2. mgr. 6. gr. núgildandi laga. Í reglugerð um leigubifreiðar nr. 397/2003 er í 2. gr. að finna ákvæði um auðkenni og merkingar. Þar kemur fram að leigubifreiða til fólksflutninga skuli auðkennd með þakljósi samkvæmt ákvæðum reglugerðar um gerð og búnað. Ennfremur skuli bifreið sem ekur frá bifreiðastöð auðkennd með merki stöðvarinanr 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 frá þessu með tilkomu nýrra laga.  Hins vegar er í síðari málslið 3. mgr. ákvæðisins í frumvarpinu að finna nýmæli þar sem sérstaklega er heimilað að gera í reglugerð mismunandi kröfur til auðkenningar leigubifreiða eftir því hvort um er að ræða akstur samkvæmt gjaldmæli eða samkvæmt fyrir fram ákveðnu gjaldi. Litið er svo á að slíkt fyrirkomulag feli í sér ákveðið öryggi fyrir neytendur sem geta þá gengið að því vísu að 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 m.v. þá þjónustu sem veitt er hverju sinni. Útfæra þarf í reglugerð hvaða annars konar merkingar en hið hefðbundna gula taxaljós þeir eiga að hafa sem ekki aka samkvæmt gjaldmæli. | **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Allar leigubifreiðar ættu að vera sýnilega merktar samkvæmt reglugerð um gerð og búnað ökutækja. Auk þess ætti að vera stöðvarnúmer bílstjórarans í afturrúðu eins og gerð er krafa um í núgildandi lögum og reglugerð ásamt merki stöðvar í framrúðu. Skertar merkingar á leigubifreiðum má túlka sem undirferli og sem vekur vantraust hjá farþegum.“  Ekki verður gerð krafa um stöðvarnúmer og merki stöðvar í leigubifreiðum þar sem ekki verður í lögunum kveðið á um skyldu til að vera á stöð. Hins vegar er ljóst af ákvæðinu að gert er ráð fyrir því að leigubifreiðar verði áfram skilmerkilega merktar.  **Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:** „Samkvæmt 65 grein Stjórnarskrá Íslands má ekki mismuna varðandi merkingum á bílum.“  Áfram verður gerð krafa um að leigubifreiðar séu skilmerkilega merktar hvort sem þær aka með gjaldmæli eða ekki. Hins vegar getur verið eðlilegt, bæði gagnvart þjónustuveitendum og gagnvart neytendum, að heimila mismunandi merkingar eftir því um hvernig þjónustu er að ræða hverju sinni. Slíkar kröfur verða útfærðar í reglugerð ef þurfa þykir. |
| 1. gr. Leigubifreiðastöðvar |  |  |
| Heimilt er rekstrarleyfishafa 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.-4. mgr. 8. gr. laga þessara.  Leigubifreiðastöð er heimilt að setja reglur um hámarksgjald sem rekstrarleyfishöfum sem hafa afgreiðslu á stöðinni mega taka fyrir akstur.  Leigubifreiðastöðvar skulu skipuleggja starfsemi sína með þeim hætti að almenningi 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 leigubifreiðar.  Ráðherra getur í reglugerð kveðið nánar á um hlutverk og skyldur leigubifreiðastöðva. | Lagt er til í 1. mgr. að þrátt fyrir ákvæði 8. gr. um skyldur rekstrarleyfishafa, verði rekstrarleyfishöfum þeim sem kjósa að hafa afgreiðslu á leigubifreiðastöð, heimilt að framselja leigubifreiðastöðinni skyldur sínar skv. 3. og 4. mgr. 8. gr. um annarsvegar ábyrgð á því að ökumaður leigubifreiðar á hverjum þeim tíma sem hún er í leiguakstri hafi atvinnuleyfi og hins vegar um fullnægjandi skráningu upplýsinga skv. 2. mgr. 4. gr. í gagnagrunn Samgöngustofu. 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 á upplýsingum.  Í 2. 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 3. mgr. er lögð sú skylda á leigubifreiðastöðvar að þær skipuleggi starfsemi sína með þeim hætti að almenningi verði veitt góð og örugg þjónusta. Þá skuli þær fylgjast með því að rekstrar- og atvinnuleyfishafar, sem hafa það afgreiðslu, fari eftir fyrirmælum laga og reglugerða um leigubifreiðar. Þannig bera leigubifreiðastöðvar vissa ábyrgð á gæðum þeirrar þjónustu sem þeir aðilar sem hafa afgreiðslu á stöðinni veita. Þessi fyrirmæli þykja sjálfsögð og eru í samræmi við gildandi lög.  Með 4. mgr. er ráðherra veitt heimild til að kveða nánar á um hlutverk og skyldur leigubifreiðastöðva samkvæmt greininni. |  |
| 1. IV. Kafli – Eftirlit |  |  |
| 1. 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 | Ákvæðið er í samræmi við gildandi lög um eftirlitshlutverk Samgöngustofu, sbr. lög nr. 119/2012, um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála.  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 auka 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 halda uppi eftirliti 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. Hefur þetta komið fram í samtölum ráðuneytisins við aðila úr greininni sem ítrekað hafa óskað eftir því að eftirlitið verði virkara og úrræði eftirlitsstofnananna aukin. Vandinn hefur verið staðfestur með samráði við viðkomandi stofnanir 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. | **Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Eftirlitið hefur farið minnkandi með árunum, félög leigubifreiðastjóra og Samgöngsustofa hafa ítrekað bent á og tilkynnt um brot í starfsemi einstaklinga og um ólöglegan „svartan“ leiugakstur á almennum ökutækjum, eins og hefur þrifist óáreitt í gegnum Facebook miðilinn. Að aka leigubifreið í skjóli nætur þegar fólk er við skál að skemmta sér, er kjörinn vettvangur fyrir misjafna starfsemi, sem leigubifreiðastjórar verða oft sjálfir vitni að á helgarvaktinni. Þá viljum við benda á að okkur þyki vanta sýnilegt eftirlit á þessum tímum.“  Athugasemdin snýr að framkvæmd laganna og á ekki sérstaklega við um frumvarpið sem slíkt. Ábendingu verður komið á framfæri við Samgöngustofu. |
| 1. gr. Tilkynningar um brot |  |  |
| Tilkynna skal til lögreglu eða Samgöngustofu brot á lögum þessum og reglugerðum settum samkvæmt þeim. 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. | Með ákvæðinu, sem er nýmæli í lögum um leigubifreiðar, er gert ráð fyrir að tilkynningum um brot á ákvæðum laganna skuli beina 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. |  |
| 1. gr. Upplýsingagjöf til stjórnvalda |  |  |
| Samgöngustofa getur hvenær sem er krafið þá leyfishafa sem undir lög þessi heyra um allar þær upplýsingar og skriflegar skýringar sem nauðsynlegar eru til eftirlits með því að farið sé að lögum þessum og reglugerðum settum með stoð í þeim.  Samgöngustofu er heimilt, að undangenginni skriflegri áskorun um að verða við upplýsingabeiðni skv. 1. mgr., að leggja dagsektir á leyfishafa veiti hann ekki umbeðnar upplýsingar. Ákvörðun um dagsektir skal tilkynnt bréflega á sannanlegan hátt þeim sem hún beinist að. Dagsektirnar 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 ráðuneytisins innan fjórtán daga frá því að honum var tilkynnt um ákvörðunina. Ráðuneytið skal kveða upp úrskurð eins fljótt og unnt er. Ákvarðanir Samgöngustofu um dagsektir eru aðfararhæfar og renna í ríkissjóð. Málskot til ráðuneytisins frestar aðför. | Ákvæðið er sambærilegt 2.-3. mgr. 2. gr. núgildandi 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 sé nokkuð á þeim ákvæðum sem áður mátti finna um upplýsingaskyldu rekstraraðila. Lögð er til afdráttarlaus skylda aðila til að upplýsa Samgöngustofu um hvaðeina sem snertir framkvæmd þessara laga. Jafnframt er sérstakt ákvæði í 2. mgr. um þvingunarúrræði ef þessari skyldu er ekki sinnt. Þessu til viðbótar myndu önnur ákvæði laganna um niðurfellingu eða jafnvel sviptingu leyfis koma til greina ef ítrekuðum óskum um tilteknar upplýsingar væri ekki sinnt. | **SA:** „Samkvæmt 15. gr. getur  Samgöngustofa hvenær sem er krafið leyfishafa um allar þær upplýsingar og skriflegar  skýringar sem nauðsynlegar eru til eftirlits með starfseminni. Sinni leyfishafi ekki  upplýsingaskyldu sinni er Samgöngustofu heimilt að leggja á hann dagsektir. Önnur  þvingunarúrræði koma einnig til greina ef upplýsingaskyldu er ekki sinnt, s.s. niðurfelling eða  svipting leyfis.  Um er að ræða verulega íþyngjandi úrræði sem er ekki til þess fallið að opna  leigubifreiðamarkaðinn á Íslandi og auka aðgengi að þjónustunni. Eðlilegra væri að leyfishafi  sýni fram á að hann uppfylli skilyrði en að öðrum kosti fái hann ekki áframhaldandi leyfi.“  Ákvæðið er ekki líklegt til að hafa áhrif á aðgengi að markaðnum en er nauðsynlegt til að tryggja að Samgöngustofa hafi nægar heimildir til að sinna virku eftirliti með starfsgreininni. Gera má ráð fyrir að Samgöngustofa sinni eftirliti sínu í samræmi við skyldur sínar skv. almennum stjórnsýslureglum, þ.á.m. reglunni um meðalhóf. |
| 1. gr. Leyfissvipting |  |  |
| Telji Samgöngustofa að leyfishafi uppfylli ekki lengur þau skilyrði sem mælt er fyrir um í lögum þessum eða að hann hafi með öðrum hætti gerst brotlegur við lög þessi og reglugerðir settar 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 hæfilegs frests 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. | Í ákvæðinu er að finna heimild til Samgöngustofu til sviptingar leyfis 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 lög þessi og reglugerðir settar á grundvelli þeirra. Gert er ráð fyrir að áður en úrræðum í ákvæðinu verður beitt skuli almennt veita aðilum tækifæri til að að koma með skýringar eða eftir atvikum bæta úr þeim vanköntum sem Samgöngustofa bendir á. Frestur til úrbóta getur verið breytilegur eftir aðstæðum en myndi að jafnaði vera styttri eftir því sem brotið er alvarlegra með tilliti til öryggis farþega og réttarstöðu þeirra.  Í 3. mgr. ákvæðisins er kveðið á um heimild til Samgöngustofu til að svipta leyfishafa umsvifalaust leyfi til bráðabirgða þar til endanleg ákvörðun í málinu hefur verið tekin 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 gest 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. | **Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf:** Varðandi veitingu og sviptingu leyfa er ótækt að stofnun fari með það vald þar sem viðkomandi sem veiti leyfi og sviftir þarf að hafa lögvald saman ber lög 32 frá 1930 og 69 og 70 grein Stjórnarskrá Íslands.“  Skilvirknissjónarmið mæla með því að sama stofnun fari með veitingu og sviptingu leyfa. Slíkt fyrirkomulag er algengt á Íslandi. Ákvarðanir SGS eru kæranlegar til ráðherra skv. sérstakri kæruheimild í 22. gr. frumvarpsins. |
| 1. 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, þar á meðal hvort flutningurinn sé leyfisskyldur eða að öðru leyti 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 framkvæmd eftirlits.  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. | Ákvæðið mælir fyrir um heimildir lögreglu til að framkvæma fyrirvaralaust eftirlit á vettvangi og er sambærilegt ákvæði að finna í lögum um farþegaflutninga og farmflutninga á landi nr. 28/2017. Ákvæði gildandi laga um leigubifreiðar gera ekki ráð fyrir miklu frumkvæðiseftirliti. Það er eitt af því sem staðið hefur í vegi fyrir að hægt sé að tryggja að ákvæðum laganna sé beitt og að þau séu raunverulega virk. Í frumvarpi þessu 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 áframhaldandi 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. |  |
| 1. gr. Sektir |  |  |
| Það varðar sektum, liggi þyngri refsing ekki við broti samkvæmt öðrum lögum, að brjóta gegn eftirtöldum ákvæðum laga þessara og reglum settum á grundvelli þeirra.   1. 1. mgr. 5. gr. um skyldu til að hafa atvinnuleyfi, 2. 1. mgr. 6. gr. um skyldu til að hafa rekstrarleyfi, 3. 1. mgr. 7. gr. um skyldu til 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. 1. mgr. 12. gr. um skyldur leigubifreiðastöðvar samkvæmt samningi við rekstrarleyfishafa, sbr. 3.-4. mgr. 8. gr. 10. 1. mgr. 15. gr. um skyldu til að veita upplýsingar, 11. 3. mgr. 17. gr. um skyldu til 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 geta 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 til Samgöngustofu skv. 13. gr. varðar refsingu skv. 146. gr. almennra hegningarlaga, nr. 19/1940, ef um ásetning er að ræða. | 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 letjandi. Ákvæðið er nýmæli en engar heimildir eru til sekta í núgildandi lögum um leigubifreiðar. | **SA:** „Í 18. gr. er að finna ákvæði um viðurlög, sektir, við brotum á tilteknum ákvæðum laganna. Rétt  er að gera sérstaka athugasemd við 6. tl. 1. mgr. þar sem veitt er heimild til að sekta leyfishafa  vegna brota á 9. gr. um gjaldmæla og sýnileika verðskráa. Óljóst er hvernig eftirliti mun verða  háttað með því ef samið er um ákveðið gjald fyrir ferð. Vísast jafnframt til umfjöllunar í lið 4  hér að framan um sýnileika verðskráa. Þegar opna á á þann möguleika að hér verði starfræktar  farveitur, líkt og skilja má af athugasemdum í greinargerð, verður að gera ráð fyrir því í ákvæði  9. gr. og ekki orða sektarákvæði þannig að markmiðið um opinn leigubifreiðamarkað og aukna  samkeppni náist ekki.“  Það er nauðsynlegt að það liggi viðurlög við því þegar ekið er með gjaldmæli sem ekki er löggiltur eða ef honum hefur verið breytt. Þá þurfa að liggja viðurlög við því ef ekið er án gjaldmælis og ekki hefur verið samið fyrir fram um heildargjald fyrir ekna ferð. Gerðar hafa verið breytingar á ákvæði 9. gr. þar sem gert er ráð fyrir að sönnunarbyrði um að komist hafi á samningur um tiltekið heildargjald hvíli á leigubifreiðastjóra.  **Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:** „Lokateksti í 18 grein stenst engan vegin Stjórnarskrá Íslands, mannréttindasáttmála Evrópuráðsins og Sameinuðu þjóðana, og ætti því að stokast út úr frumvarpinu.“  Skv. frumvarpinu er heimilt að leggja á dagsektir að undangenginni áskorun um að leggja fram upplýsingar auk þess sem líta skal til eðlis og alvarleika aðstæðna við ákvörðun um dagsektir hverju sinni. Með þessu virðist vera tryggt að ekki sé um of íþyngjandi úrræði að ræða auk þess sem krafa um áskorun og kæruréttur ættu að tryggja vandaða málsmeðferð.  Ákvæði um skyldu til að veita stjórnvöldum upplýsingar er að finna víða í íslenskri löggjöf, m.a. í lögum um jafna stöðu og jafnan rétt kvenna og karla, samkeppnislögum o.fl.  Líklegt er að dagsektir skv. 15. gr. frumvarpsins og 146. gr. hegningarlaga feli hvorki í sér brot gegn MSE né stjórnarskrá að því er varðar upplýsingagjöf skv. frumvarpinu. Þá hefur tilvísun til 146. gr. hgl. ekki beina sjálfstæða þýðingu í frumvarpinu. |
| 1. 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 er studdur 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. | Ákvæðið þarfnast ekki skýringa. |  |
| 1. V. Kafli – Ýmis ákvæði |  |  |
| 1. 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 eftirfarandi:   1. launum og launatengdum gjöldum starfsfólks sem sinnir þjónustunni, 2. þjálfun og endurmenntun starfsfólks, 3. aðkeyptri sérfræðiþjónustu, 4. kostnaði við öflun og rekstur húsnæðis, starfsaðstöðu, búnaðar og tækja, 5. stjórnunar- og stoðþjónustu, svo sem akstri og flutningi.   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. | Í ákvæðinu er að finna heimild til handa Samgöngustofu til að taka gjald samkvæmt gjaldskrá vegna útgáfu leyfi, eftirlit og ýmsa annars konar umsýslu. Um er að ræða breytingu frá núgildandi lögum en í 12. gr. laga nr. 134/2001 er gert ráð fyrir tilteknu lögbundnu gjaldi fyrir útgáfu leyfa og aðra. Þannig er í núgildandi lögum gert ráð fyrir að fyrir hvert atvinnuleyfi sem í gildi er skuli greiða 10.000 kr. árlegt gjald. Gjald fyrir útgáfu atvinnuskírteina er svo 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 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 veitingu þjónustunnar.  Gera má ráð fyrir að með gildistöku frumvarps þessa muni ofangreind gjöld hækka enda hafa fjárhæðirnar í núgildandi lögum ekki hækkað um árabil og endurspegla ekki raunverulegan kostnað Samgöngustofu vegna umsýslu í tengslum við leigubifreiðar. Ákvæðið er sambærilegt ákvæði laga nr. 28/2017 um farþegaflutninga og farmflutninga á landi. | **SA:**  „Það getur verið eðlilegt að sanngjarnt gjald komi fyrir veitingu sérstakrar þjónustu og útgáfu  leyfa en SA leggja áherslu á að gjöldin séu í samræmi við raunverulegan kostnað við veitingu  þjónustunnar, líkt og kemur fram í 3. mgr. 20. gr. Af 2. mgr. má þó skilja að gjöldin eigi að  standa straum af grunnrekstrarkostnaði stofnunarinnar, sbr. launakostnaður, húsnæði og  búnaður. Ákvæðið er því misvísandi að þessu leyti. Því er sérstaklega mótmælt að  þjónustugjöld eigi að standa undir rekstrarkostnaði Samgöngustofu. Almennt er viðurkennt að  þjónustugjöldum er eingöngu ætlað að standa að hluta eða öllu leyti undir kostnaði við þá  þjónustu sem látin er í té af hinu opinbera. Þá má leiða af skilyrðum 40. gr. og 77. gr.  stjórnarskrárinnar að stjórnvaldi er með öllu óheimilt að afla almennra rekstrartekna með  innheimtu þjónustugjalda. Of víðtækt framsal til stjórnvalda við ákvörðun þjónustugjalda  getur falið í sér brot gegn ákvæðum stjórnarskrár um skattlagningarheimildir. Aukin  þjónustugjöld munu hindra aðgengi að markaðnum og að lokum bitna á neytendum.“  Gjöldum skv. greininni er aðeins ætlað að taka til þess þáttar rekstrar stofnunarinnar sem tekur til mála skv. frumvarpinu.  **Neytendastofa:**  Telja nauðsynlegt að færð verði inn gjaldtökuheimild fyrir stofnunina til að sinna löggildingareftirliti með gjaldmælum leigubifreiða – vísa til athugasemda sinna við 9. gr.  Um löggildingu fer skv. lögum um mælingar, mæligrunna og vigtarmenn og reglugerðum sem settar eru á grundvelli þeirra. Gjaldtökuheimild er að finna í lögunum. |
| 1. gr. Framsal leyfa |  |  |
| Samgöngustofa gefur út leyfi samkvæmt lögum þessum. Framsal, framleiga, veðsetning, annars konar aðilaskipti eða ráðstöfun leyfis til þriðja aðila er óheimil. | Ákvæðið er í samræmi við gildandi réttarástand á þessu sviði. Leyfi þau sem úthlutað er samkvæmt frumvarpinu eru persónuleg réttindi viðkomandi aðila og miðað við að hann uppfylli skilyrði laganna fyrir veitingu leyfanna. Er því óeðlilegt að hægt sé að framselja þau með einhverjum hætti. Með afnámi fjöldatakmarkana í greininni er öllum sem uppfylla skilyrðin frjálst að sækja um sjálfstætt leyfi kjósi þeir að veita leyfisskylda þjónustu samkvæmt lögunum. |  |
| 1. 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. | Ákvæðin þarfnast ekki skýringa. | **Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:**  „Það er óeðlilegt að kæra til Ráðuneytis, eðlilegra væri að kæra til lögreglu.“  Í íslenskum stjórnsýslurétti er almennt gert ráð fyrir að stjórnvaldsákvarðanir geti endurskoðaðar af æðra settu stjórnvaldi. Þannig er eðlilegt að gera ráð fyrir að ákvarðanir Samgöngustofu er varða réttindi og skyldur séu kæranlegar til ráðuneytisins. Vilji aðili máls ekki una úrskurði ráðuneytisins í tilteknum málum getur viðkomandi leitað til dómstóla til að fá skorið úr um rétt sinn. |
| 1. gr. Reglugerðarheimild |  |  |
| Ráðherra getur með reglugerð kveðið nánar á um framkvæmd laga þessara. | Ákvæðin þarfnast ekki skýringa. |  |
| 1. gr. Gildistaka og lagaskil |  |  |
| Ráðherra getur með reglugerð kveðið nánar á um framkvæmd laga þessara. | Ákvæðið mælir m.a. fyrir um gildistökudag laganna. Gert er ráð fyrir að lögin taki gildi 1. júlí 2020. Eðlilegt er að gera ráð fyrir um þriggja mánaða 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. |  |
| Bráðabirgðaákvæði |  |  |
| 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. l. nr. 134/2001, lýkur. Við endurnýjun réttinda skulu þeir teljast uppfylla skilyrði um viðeigandi starfshæfni, skv. 2. tölul. 2. mgr. 6. gr. laganna, 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. laganna, hvað varðar menntun. | Ákvæðinu er ætlað að taka af öll tvímæli um hvernig skuli fara með atvinnuréttindi þeirra sem hafa undir höndum gilt atvinnuleyfi eða leyfi til forfallabílstjóra á þeim tíma sem ný lög um leigubifreiðar taka gildi. Er gert ráð fyrir leyfishafar samkvæmt núgildandi 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 þó einhverjar breytingar verði gerðar á námskeiðum fyrir leigubifreiðastjóra við gildistöku laga þessara. |  |

**Aðrar athugasemdir:**

*(Vinsamlegast tilgreinið frumvarpsgreinar, kaflanúmer og/eða bls. í greinargerð eins og við á.)*

**Blindrafélagið**

Ekki athugasemd við einstök ákvæði heldur lögin í heild sinni. Benda á að Ísland skuldbindur sig að fara skv. Samningi Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks og að ferðaþjónusta Blindrafélagsins sé stórnotandi af leigubílaþjónustu. Segja að leigubílaþjónusta sé mikilvæg almenningsþjónusta og halda því fram að færa þessa þjónustu á „alfarið á óbeislað markaðstorg mun líklega valda meiri skaða en ávinningi.“ Benda í því samhengi á að „í Finnlandi hrundi þjónustan við þennan hóp eftir að lögum um leigubílaakstur var breytt í þá átt sem að þetta frumvarp gengur útá“.

Ekkert í frumvarpinu kemur í veg fyrir að Blindrafélagið eigi áfram gott samstarf við Hreyfil um þjónustu við félagsmenn sína.

**Hreyfill**

Leggja áherslu á stærð Hreyfils sem fyrirtækis og að tæplega 1000 einstaklingar eigi fjárhagslega afkomu að „öllu eða einhverju leyti undir viðgangi félagsins“…“ Þess vegna er til þess mælst að hugsanlegar breytingar á samkeppnisumhverfinu verði gerðar með þeim hætti að stjórnendum og bílstjórum Hreyfils gefist sanngjarn tími, sem yrði a.m.k. nokkur ár, til þess að bregðast við og aðlaga reksturinn að breyttum lögum.“

Ráðuneytið fellst ekki á að nauðsynlegt sé að aðlögunartími sé talinn í fjölda ára. Hins vegar er rétt að gera þarf ráð fyrir einhverjum aðlögunartíma og mun ráðuneytið leggja til að sá tími sé um 1 ár frá samþykkt laganna á Alþingi.

**Samkeppniseftirlitið**

Ekki athugasemdir við einstök ákvæði. Vísa til vinnu sem stendur yfir við mat á samkeppnislegum áhrifum laga og reglna í ferðaþjónustu á byggingastarfsemi. Vísa einnig til eftirfarandi síðu: <https://www.samkeppni.is/utgafa/i-brennidepli/samkeppni-a-leigubifreidamarkadi>

**SA**

„Í frumvarpinu er gert ráð fyrir víðtækum skilyrðum fyrir útgáfu starfsleyfa, miklu eftirliti og sektarheimildum. Auk þess er ráðherra heimilt að kveða á um frekari reglur um flest atriði frumvarpsins. Það gæti því hæglega orðið svo að í raun verði engin breyting verði á regluumhverfi leigubifreiðaaksturs á Íslandi. Frumvarpið gerir ráð fyrir tvenns konar starfsleyfum, atvinnuleyfi og rekstrarleyfi. Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að átak verði gert í einföldun regluverks í þágu atvinnulífs og almennings. Samtökin leggja til að endurskoðað verði hvort að nauðsynlegt sé að hafa tvenns konar leyfi og hvort hægt væri að sameina þau í eitt leyfi til einföldunar. Það er ekki nægjanlegt að afnema stöðvarskyldu og fjöldatakmarkanir á útgáfu leyfa en að sama skapi þrengja skilyrði fyrir útgáfu leyfa.

Öryggi bílstjóra og farþega er grundvallaratriði við setningu reglna um leigubifreiðaakstur. Reynsla annarra þjóða sýnir að því markmiði er hægt að ná með öðrum leiðum en þyngri reglubyrði. Nýsköpun og nýting tækninýjunga spila þar stórt hlutverk.

Með opnari leigubifreiðamarkaði eykst samkeppni, þjónustustig hækkar, sveigjanleiki bílstjóra og farþega verður meiri og atvinnutækifærum fjölbreyttari hópa fjölgar. SA leggja áherslu á að af hinu fyrirliggjandi frumvarpi sé ljóst að tilgangurinn sé að opna íslenska markaðinn og að mögulegt verði að setja á laggirnar farveitur líkt og Uber og Lyft. Með því má sjá fyrir sér að fleiri nýti sér leigubifreiðar í stað einkabíls sem greiðir fyrir umferð og minnkar þörf fyrir bílastæði. Að sama skapi má gera ráð fyrir að ölvunarakstur dragist saman og ferðaþjónusta eflist. Einfalt, opið og skilvirkt starfsumhverfi leigubifreiða er hagkvæmt fyrir samfélagið í heild.“

Gerðar voru breytingar á ákvæðum er varða skilyrði atvinnu- og rekstrarleyfis. Ráðuneytið tekur undir sjónarmið um að aukin samkeppni á leigubifreiðamarkaði sé til hagsbóta fyrir samfélagið allt og telur frumvarpið í núverandi mynd, að teknu tilliti til athugasemda sbr. umfjöllun í töflur hér að ofan, ná markmiðum sínum.

**Neytendastofa:** Mikilvægt að tryggja réttindi neytenda við breytingar á því fyrirkomulagi sem nú er til staðar, t.d. varðandi mælitæki. Brýnt að nýta tækifærin sem felast í tækniþróun til hagsbóta fyrir neytendann. Segja að lítil sem engin umfjöllun sé um breytingar á núverandi fyrirkomulagi í þessu frumvarpi. Benda á hvað hefur verið gert í Svíþjóð og Noregi varðandi mælitæki og að þar sé verið að skoða hvort megi nota aðrar aðferðir, t.d. tækninýjungar. Neytendastofa telur mikilvægt að sér verði send ný drög að frumvarpi þegar þau liggja fyrir eftir yfirferð innkominna umsagna í samráðsgáttinni.

Fundað var sérstaklega með Neytendastofu um efni umsagnar stofnunarinnar. Neytendastofu verður tilkynnt um nýtt frumvarp í samráðsgátt þegar það verður birt.

**Ársæll Hauksson:** „Í samantekt á reglum um leigubílaakstur er einungis vitnað í reglur á norðurlöndum en ekki athugað hvers vegna eyjur eins og Tenerife sem 800 þúsund manns búa er eingöngu með leigubíla á leigubílastöðvum og eru þessar eyjar hluti af Spáni sem er aðildarríki Evrópusambandsins. Það gleymist líka þegar fjallað er um lög um leigubifreiðar þá hefur verið opnað fyrir þúsundir annarra leyfa til að aka farþegum gegn gjaldi á svokölluðum ferðaþjónustuleyfum á allar gerðir ökutækja, eins eru hundruð leyfa sem eru kölluð eðalvagnaleyfi allir þessir aðilar eru að vinna við einhverskonar leigubílaþjónustu og finna leigubílstjórar fyrir samkeppni við þessa aðila í auknum mæli. Það er mín skoðun að það ætti að fresta framlagningu þessa frumvarps þar til kannað hafi verið hvort ekki fáist undanþága frá þessum tilskipunum. Einnig legg ég til að ef lögin verða samþykkt að gildistöku verði frestað um 3 ár svo leigubílstjórum sem lagt hafa í miklar fjárfestingar fái aðlögunartíma til að standa straum af þeirri fjárfestingu.“‘

Þær breytingar sem felast í frumvarpinu eru bæði til komnar vegna athugasemda ESA en einnig vegna ákalls samfélagsins um aukna samkeppni á leigubifreiðamarkaði. Athugasemdir ESA snéru ekki að tilteknum tilskipunum enda enga heildarlöggjöf um leigubifreiðaakstur að finna á vettvangi Evrópusambandsins. Kröfur um afnám aðgangshindrana byggja á 31. gr. EES-samningsins. Engar undanþágur eru veittar frá ákvæðum EES-samningsins.

**Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:** „Samkvæmt nýafstöðum dómi hæstaréttar voru reglugerðar ekki teknar sem lög enda stendur í Stjórnaskrá Íslands 61 grein. Dómendur skulu í embættisverkum sínum fara einungis eftir lögunum.“ – „Starfsnám hefur gengið vel innan leigubifreiðastöðva í áratugi þar sem leyfishafar og stöðvarstjórar hafa sinnt sínu starfi vel. Ef starfsnám á að afnema þá er eðlilegt að það sé sett í skóla eins og t.d. í Bretlandi sem tekur 1 til 3 ár og er námið bundið eftir svæðum. Við teljum að núverandi starfsnám ( afleysingabílstjórar ) sé betra vegna þess að nemendur eru á launum í starfsnáminu og betur haldið utan um hvern einstakling. Við teljum að eðlilegt starfsnám sé 3 ár.“

Ekki er gert ráð fyrir að kveðið verði á um atriði í reglugerðum sem nauðsynlegt er að séu í lögum.

Gert er ráð fyrir að verklegur hluti náms skv. 1. tölul. 2. mgr. 5. gr. og 2. tölul. 2. mgr. 6. gr. verði útfærður í samráði við Samgöngustofu og ökuskóla.

**Strætó bs.:** „Einn aðaltilgangur frumvarpsins er að efla frjálsræði í lagaumhverfi á leigubílamarkaði. Strætó vill í þessu samhengi koma á framfæri að samgöngumátar framtíðarinnar stefna í að almenningur samnýti ferðamáta (auðlindir) með það að markmiði að hámarka hagkvæmni fyrir þjóðfélagið í heild. Hér er verið að tala um að hugtak sem er að ryðja sér til rúms undir íslenska heitinu „samnýting vistvænna ferðamáta“ (*e.MAAS*). Þar er meðal annars rætt um að einstaklingur sem vill bjóða öðrum einstaklingum far gegn gjaldi til að hámarka nýtingu tækis geti gert það. Slík samnýting gæti í mörgum tilvikum aukið val almennings til að ferðast frá stað A til staðar B á einfaldan og hagkvæman hátt. Þetta væri hægt að útfæra í gegnum eitt sameiginlegt vefviðmót og eru nú þegar til slík viðmót.“….“ Við slíkar útfærslur er mjög mikilvægt að ekki sé lokað á og að lagaumhverfið sé sveigjanlegt og geti brugðist við þessum breyttu áherslum í ferðamáta almennings. Dæmi um slíka notkun gæti verið hvar sem er en líklega er mesta eftirspurnin eftir slíku í dreifbýli. Til að mynda gæti mjólkurbíll sett inn að eitt laust pláss væri í bílnum frá A til B á ákveðnum degi og ákveðnum tíma. Greiddi þá farþegar ígildi fargjalds í almenningssamgögnum fyrir slíka samnýtingu. Þetta á við um marga sem eru á ferðinni og vilja nýta auðlindina sína betur og getur þá jafnvel aukið valmöguleika almennings til að ferðast og komast frá stað A til B. Jafnframt gæti þetta minnkað þrýsting á sveitarfélög í dreifbýli að koma á kostnaðarsömum almenningssamgöngukerfum. Öryggi slíks ferðamáta ætti ekki að vera minna en í öðrum kerfum ef tryggt er að allir skrái sig í gegnum vefviðmót.“

Ekkert í frumvarpinu kemur í veg fyrir að þeir aðilar sem hafa heimild til farþegaflutninga gegn gjaldi, hvort heldur sem er með fólksbifreiðum eða hópbifreiðum á grundvelli laga um farþegaflutninga og farmflutninga á landi, bjóði þjónustu sína í sameiginlegu vefviðmóti eins og lýst er í umsögninni. Hins vegar gerir frumvarpið ekki ráð fyrir að farþegaflutningar gegn gjaldi geti farið fram af aðilum sem ekki hafa til þess sérstakt leyfi.

**Stöðvaskylda:**

**Hreyfill:** Hafa áhyggjur af öryggi viðskiptavina og bílstjóra með afnámi stöðvarskyldu - „Hreyfill væntir þess og leggur áherslu á að allir sem fá leyfi til leigubifreiðaaksturs verði í reynd að lúta reglum og eftirliti með því að eftir reglum sé farið.“

**Bifreiðastöð Oddeyrar ehf.:** „Með því skipulagi sem nú er á leigubifreiðaakstri hefur tekist að tryggja öryggi viðskiptavina og bílstjóra m.a. með stöðvarskyldunni. Mikilvægt er að tryggja þetta öryggi áfram eins og kostur er.“

**Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Stöðvaskylda er bæði trygging fyrir viðskiptavini og leyfishafa til að halda uppi viðskiptum með bókhaldi og reikningsviðskiptum fyrir mismunandi hópa farþega og fyrirtækja sem kjósa að skipta við tiltekna leigubílastöð. Öryggisins vegna, geta fyrirtæki treyst viðkomandi beifreiðastöð fyrir trúnaði og alúð þegar kemur að viðkvæmum farþegum eða öðrum sérþörfum. Ef að stöðvaskylda yrði afnumin, mætti gera ráð fyrir að ákveðnar stöðvar leggðu upp laupana, sem enn og aftur yrði óöryggi fyrir viðskiptavini að fá akstur. Stöðvaskylda er forsenda þess að þjónustan við viðskiptaini sé stöðug og að fullu tryggð. Rekstrarleyfishafar sem starfa ekki í gegn um stöð, heldur taka vinnu sína á götunni, veita ekki þá þjónustu sem samfélagið gerir kröfu til.“

**A-Stöðin ehf og Fylkir Bifreiðastjórafélag:** „Það að leggja niður stöðvarskyldu er að okkar mati mjög áhættusamt þar sem utanumhald bílstjóra er þeim sem kunnugir eru leigubifreiðarekstri nauðsynlegt.“…“Eftirlitsskyldan yrði öll erfiðari þar sem fjöldi bíla yrðu merktir á mismunandi hátt og í sumum tilfellum ómögulegt að greina hverjum tiltekinn bíll tilheyrir. Í dag þekkja langflestir viðskiptavinir merki stöðvanna og geta þá vísað í stöðina ef eitthvað kemur upp sem þarfnast skoðunar. Benda má einnig á það að hagræði sem hlýst af stöðvarskyldi er t.d. þegar stórir staðir með fjölda fólks loka eða einfaldlega þegar fjöldi fólks safnast saman og vantar að komast sinna leiða þá er hægt að kalla út eða senda skilaboð til allra á viðkomandi stöð og senda þangað fjölda leigubifreiða á mjög skömmum tíma til þæginda fyrir viðskipavini. Að lokum má minnast á að ef stöðvarnar lognast útaf eða þjónusta þeirra skerðist til muna, gæti það lent á stofnunum, fyrirtækjum og félagasamtökum sem hafa reitt sig á þjónustur leigubifreiðastöðva fram til þessa.“

**Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf:** „Við erum sammála öðrum leigubílastöðvum sem sent hafa inn umsagnir varðandi stöðvarskyldu, og teljum að það sé mikilvægt öryggi í því fyrir viðskiptavini. Og teljum þar af leiðandi núverandi lög um stöðvarskyldu eðlilega.“

Sjá fyrri athugasemd varðandi stöðvaskyldu (í töflu). Gert er ráð fyrir því að samkeppni í þjónustu muni tryggja góða þjónustu við neytendur. Sé fyrirkomulag þar sem leigubifreiðar eru skráðar á stöð það besta þá muni slík þjónusta tryggð.

**Félag atvinnurekenda:** Fagna afnámi stöðvaskyldu

**Fjöldatakmörkun:**

**Bifreiðastöð Oddeyrar ehf.:** Varðandi afnám fjöldatakmarkana:  
„Að afnema fjöldatalmörkum leigubíla hér á landi myndi þýða að: Engin gæti haft viðunandi afkomu af þessu starfi sem aðalatvinnu t.d hér á Akureyri. Menn flykktust út um helgar á allskonar bílum. Tökum við undir áhyggjur um samkeppni á þessum markaði erlendis frá.“

**Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Fjöldatakmörkun leyfa hefur verið forsendan fyrir því hjá leigubifreiðstjórum að hægt sé að hafa tekjur af vinnunni á hverju svæði fyrir sig miðað við íbúafjölda. Takmörkunin virkar á báða bóga, gagnvart leyfishöfum og viðskiptavinum. Þannig er nú reynslan og sem hefur sýnt sig í þeim löndum þar sem takmörkun hefur verið afnumin, að leyfum fjölgar á þéttbýlustu svæðunum, fleiri leigubílar eru um sömu vinnuna, þjónustan versnar og verðið hækkar. Þvert á það sem ætlast er til af frjálsi samkeppni, þá er eðli þessarar þjónustu einfaldlega þannig háttað, að við aukna samkeppni og lengri bið eftir ferðum, geti svo farið að margur bílstjórinn fari að sinna þessu sem aukastarfi með annarri vinnu. Þannig fellur þjónustan niður, eins og dæmið hefur sýnt sig í Finnlandi, þar sem breyting var gerð á síðastliðnu ári á þá vegu sem þessi drög kveða á, í nafni frjálsrar samkeppni, þar versnaði þjónustan all verulega í strjábýli og gagnvart eldri borgurum, fötluðum og öðrum sem minna mega sín í þjóðfélaginu, og þá sýna skýrslur fram á það að ökutaxti hafi hækkað um allt að 30 prósent frá gildistöku laganna. Fjöldi takmörkunarleyfa á Íslandi, er í algjöru hámarki miðað við höfðatölu, ef við berum okkur saman við Norðurlöndin og önnur lönd á Evrópska efnahagssvæðinu. Á sama tíma hefur vinna hjá leigubifreiðastjórum farið minnkandi frá ári til árs, þar sem einkabílaeign hefur aukist og bílaleigubílum fjölgað. Þegar vitnað er í fjölda ferðamanna sem heimsækja Ísland, þá er það reginn misskilningur að halda því fram að þeir biðji um leigubíla í sama hlutfalli. Við leigubifreiðastjórar ökum flestir að mestu með fólk sem er búsett hérlendis. Þar að auki sinntu leigubifreiðastjórar mikið bréfsendingum, sem eru svo til horfin nú til dags. Það leynir sér ekki, að þessi drög sem hér um ræðir eiga að höfða til milljóna samfélaga og stórborga, en við búum hér í örsmáu samfélagi sem þarf að taka tillit til vegna smægðar sinnar. Í því samhengi, sérstaklega dreifbýli eins og Akureyri, þar sem litlu má muna til að setja hlutina úr jafnvægi.“

**Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:** Fjöldatakmörkun leyfa forsenda þess að hægt sé að hafa tekjur af vinnunni. Nefna að í Finnlandi voru leyfin gefin frjáls og það hafi haft „afleitar afleiðingar“ og farið „illa með minnuhlutahópa“. Þá hafi ökutaxti í Finnlandi hækkað um 30%. Telja að með hópferðaleyfi B séu „um 250 aukaleyfi í beinni samkeppni við leigubifreiðar og hjá sumum af þessum hópum eru verð töluvert hærri.“ – „Við teljum að ef fjöldatakmörkun verði afnumin og vinna minki verulega gætu leigubifreiðastjórar áskilið sér rétt til skaðabóta gagnvart ríkinu, samanber núverandi makríldeilu.“

**Félag atvinnurekenda:** Fagna afnámi fjöldatakmörkunar leyfa – nefna að framboð á leigubifreiðum hafi ekki fylgt eftirspurn.

Ráðuneytið telur að líkur séu á því að markaðurinn muni sjálfur finna jafnvægi á framboði og eftirspurn.

**Samkeppni frá m.a. erlendum aðilum:**

**Hreyfill:** „Mikilvægt er að tryggja að Hreyfill og bílstjórar stöðvarinnar þurfi ekki að mæta samkeppni sem ekki tæki þátt í greiðslum til íslenska samfélagsins. Þetta á t.d. við samkeppni frá erlendum aðilum sem vilja selja leigubifreiðaþjónustu á Íslandi með þeim hætti að allt endurgjaldið sé greitt inn á erlenda reikninga og einungis hluta þess skilað aftur til Íslands sem verktakagreiðslum til viðkomandi bílstjóra. Slíkt fyrirkomulag skapar ósanngjarna samkeppnisaðstöðu og leggur ekkert til íslensks samfélags.“

**Bifreiðastjórafélagið Átak og Taxiservice ehf.:** „Saman ber t,d fjarveitufyrirtæki eins og Uber og Lyft greiða bílstjórar 100% af veltu til þessara fyrirtækja og fá 65 til 75 % til baka,endurgreiðslan fer eftir markaðsvæðum þar með fer dýrmætur gjaldeyrir úr landi. Það hafa mörg fylki í Bandaríkjunum og lönd í Evrópu bannað þessi fjarveitufyrirtæki. Það kemur hvergi fram hjá nefndinni hvernig skatta málum yrði háttað gagnart þessum stórfyrirtækjum. Nú þegar hafa íslenskar leigubifreiðastöðvar byrjað að nota fjarveitur og eru kúnnar þegar byrjað að nota þessa þjónustu.“

**Félag atvinnurekenda:** styðja undanþágu frá því skilyrði að leigubifreið hafi gjaldmæli ef samið er um verð fyrirfram – sem er skilyrði fyrir því að uber eða lyft geti þrifist hér á landi.

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að skilyrði fyrir starfsleyfi leigubifreiðastöðva sé að stöðin hafi lögheimili á Íslandi. Farveitur eru farþegaflutningafyrirtæki sem lúta verða reglum þess lands sem þær ætla sér að starfa. Markmiðið með kröfu um lögheimili hér á landi er að tryggja að staðið sé skil á opinberum gjöldum hér á landi.

**Skattstofn**

**Bandalag íslenskra leigubifreiðastjóra og Bifreiðastjórafélagið Frami:** „Hér áður fyrr tíðkaðist við úthlutun atvinnuleyfa að Úthlutunarnefnd tilkynnti skattayfirvöldum hverju sinni þegar einstaklingur fékk úthlutað atvinnuleyfi. Í dag er vitað að einstakir atvinnuleyfishafar hafa sagt sig frá rekstri hjá skattayfirvöldum án þess að leggja atvinnuleyfi sitt inn til Samgöngustofu og haldið áfram rekstri eins og ekkert hafi í skorist. Þetta þarf að bæta t.d. á þann veg að Samgöngustofa tilkynni hverju sinni ef einstaklingur fær úthlutað atvinnuleyfi (rekstrarleyfi) til skattayfirvalda. Eins ætti það að vera ef viðkomandi ætlar að hætta rekstri, að beiðni þess efnis fylgi til skattayfirvalda frá Samgöngustofu. Þarna vantar gagnvirkni milli stofnana.

Það gleður okkur að stjórnvöld sýni starfi leigubifreiðastjóra áhuga með úrbætur í huga, en við teljum íslensk lög og regluverk það sem hefur verið þróað með árunum og reynslunni og sem nú er í gildi, vera með eindæmum gott og með því skilvísasta sem vitað er um, hvað snertir almanna hagsmuni og öryggi farþeganna, svo lengi sem regluverkinu er fylgt eftir. Það hefur skilað og skilar enn traustri þjónustu allan sólarhringinn alla daga ársins, þökk sé vinnuskyldu og stöðvaskyldu.

Við gerum okkur vel grein fyrir þeim vonum sem nýjar viðskiptahugmyndir vekja, eins og til dæmis deilihagkerfi, farveitur eða önnur tækni, en því miður getum við ekki séð hvernig á að vera hægt að standa undir rekstri leigubifreiða undir venjulegum kostnaði, samhliða þjónustu gegn lægra verði til neytendans. Hvaða hlutur situr þá eftir til að sjá rekstrarleyfishafanum og bílstjóra hans, fyrir ásættanlegum tekjum? Það lítur út fyrir að launaliðurinn hafi gleymst í allri umræðunni. Reiknilíkön þessara hugmynda, ef notast hefur verið við slíkt, vekja óneitanlega upp fleiri spurningar.“

Frumvarpinu var komið á framfæri við skattyfirvöld sem gerðu ekki athugasemdir. Starfshópurinn hafi jafnframt samráð við skattyfirvöld við sína vinnu. Gera verður ráð fyrir að skattyfirvöld telji sig geta haft nægjanlegt eftirlit með skattskilum vegna tekna af leigubifreiðaakstri á grundvelli þeirra ákvæða sem þar er að finna. Ábendingum um nánara samstarf Samgöngustofu og skattyfirvalda verður komið á framfæri.

**Skaðabætur**

**Átak og Taxiservice:** „Við teljum að ef fjöldatakmörkun verði afnumin og vinna minki verulega gætu leigubifreiðastjórar áskilið sér rétt til skaðabóta gagnvart ríkinu, samanber núverandi makríldeilu.“

Erfitt er að sjá hvernig almennar breytingar á lögum sem taka jafnt til allra sem undir þau heyra geti leitt til skaðabótaskyldu af hálfu ríksins, jafnvel þó svo færi að breytingarnar leiði til tekjuminnkunar hjá einhverjum aðilum. Dómstólar munu skera úr um slíkt ef á reynir.