

HAGFRÆÐISTOFNUN HÁSKÓLA ÍSLANDS

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands

Odda v/Sturlugötu

Sími: 525-4500/525-4553

Fax nr: 552-6806

Heimasíða: www.hag.hi.is

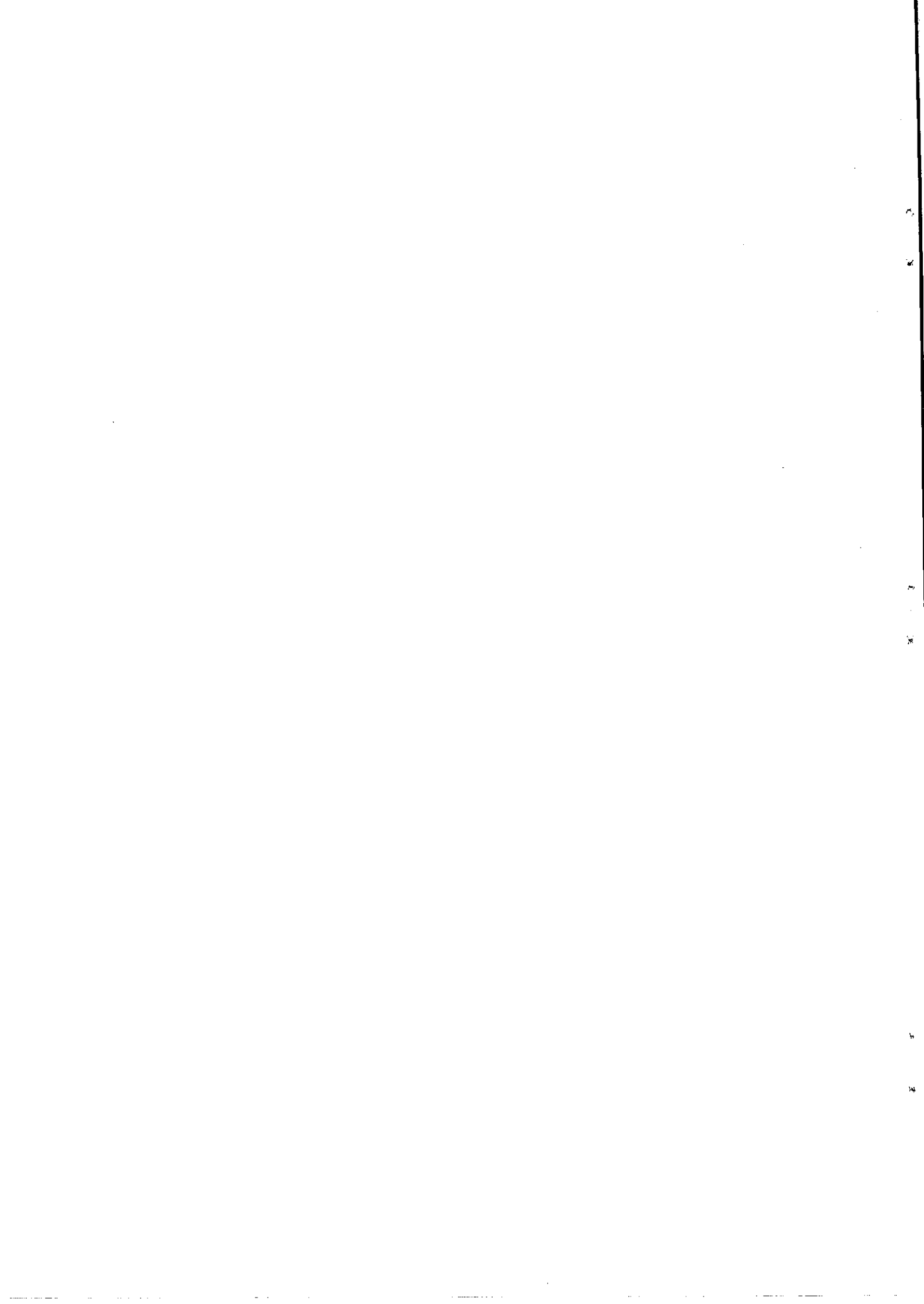
Tölvufang: ioes@hag.hi.is

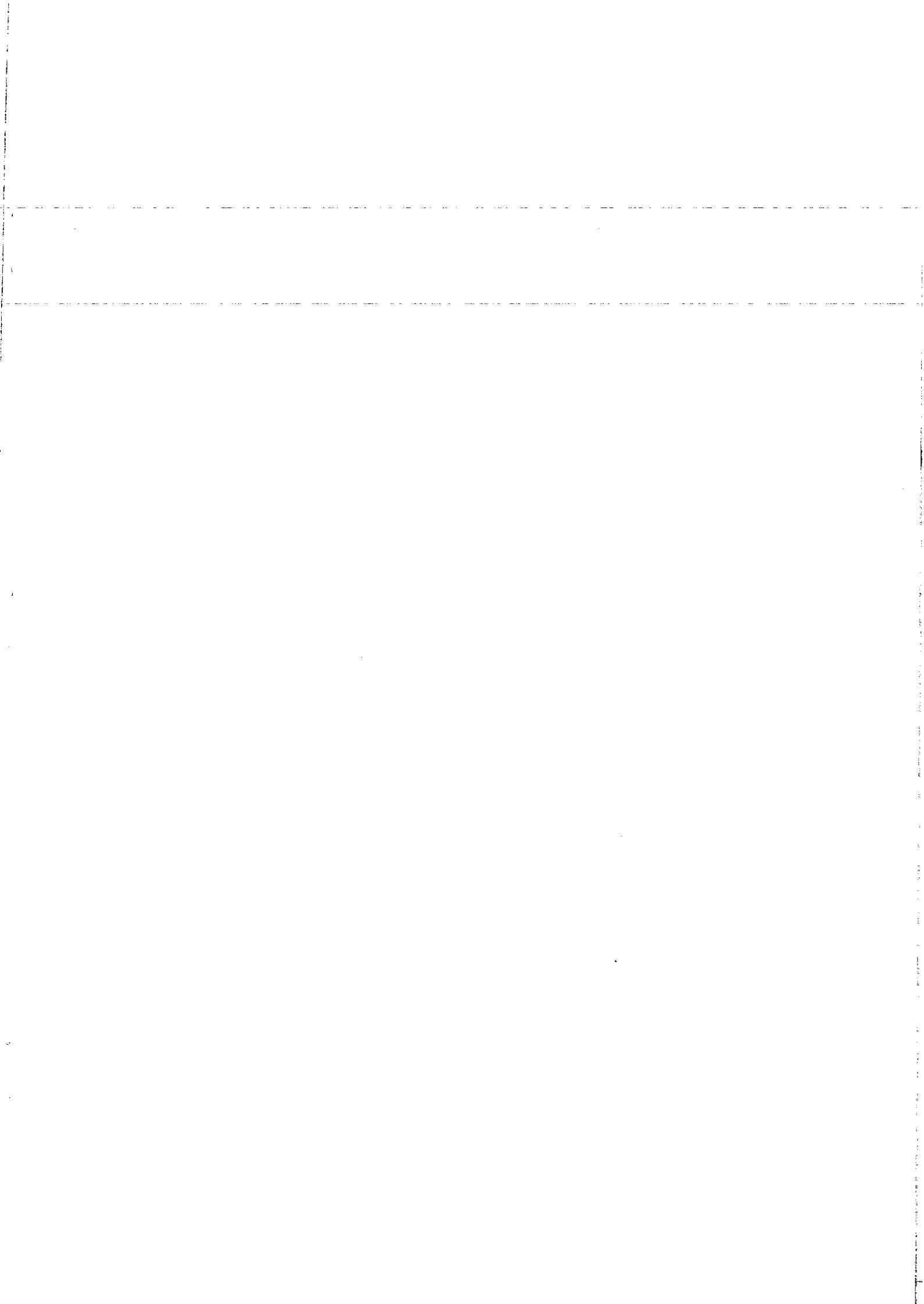
Skýrsla nr. C94:01

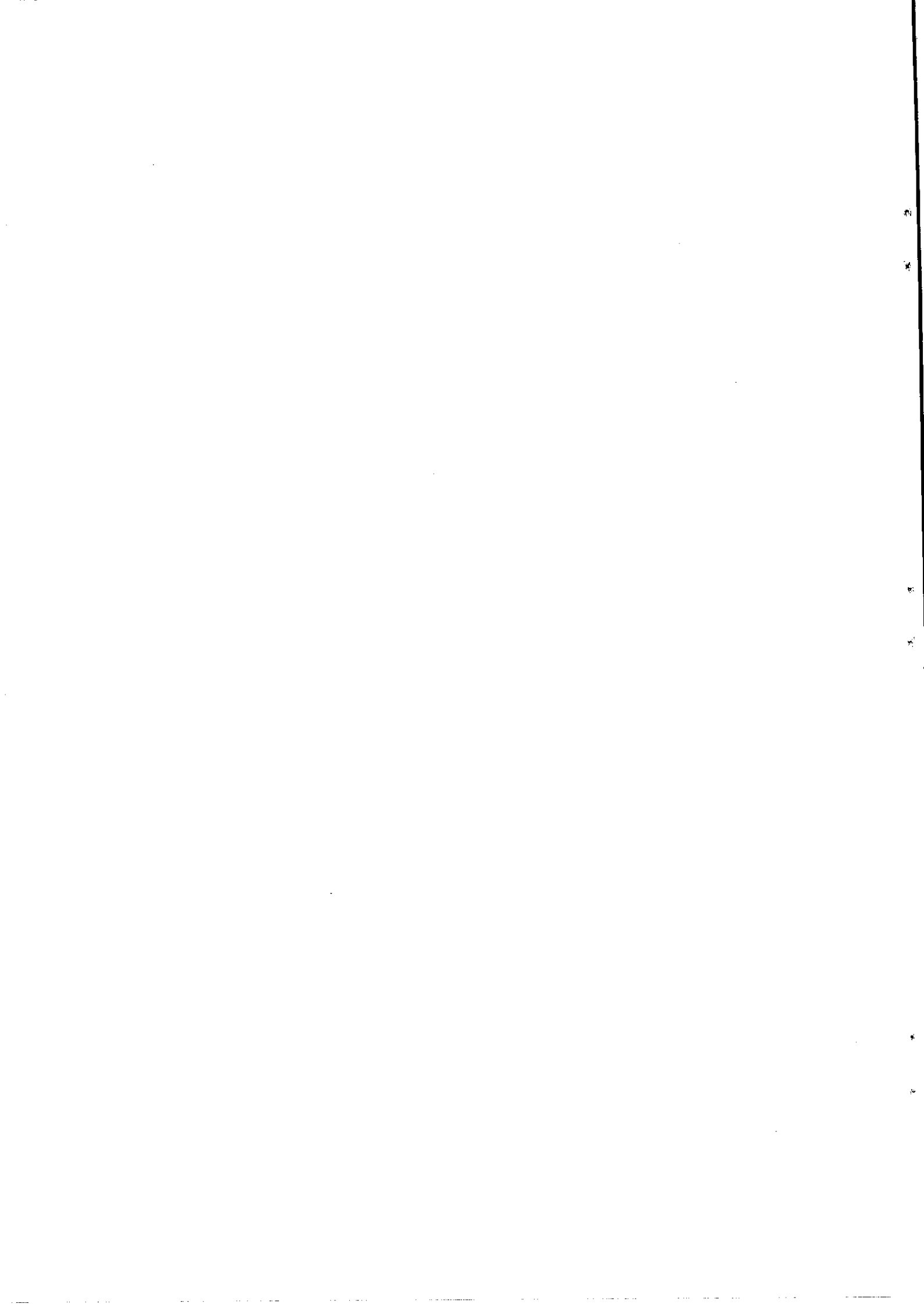
Staða bílgreinarinnar í íslensku efnhagslífi

Skýrsla til Bílgreinasambandsins

1994







Efnisyfirlit

Formáli	2
1. Inngangur	3
2. Útdráttur	4
3. Þáttur bílgreinarinnar í efnahagslífi Íslendinga	12
3.1 Bílgreinin í heild	12
3.2 Sala á bílum og bílavörum	22
3.3 Bílaverkstæði, hjólbarðaviðgerðir og gúmvörugerð	29
3.4 Fólks- og vöruflutningar á landi	32
3.5 Ríkissjóður	37
3.6 Felst neyslustýring í opinberum álögum á bifreiðar?	39
4. Samanburður milli landa	44
5. Horft til framtíðar	51
Heimildaskrá	53

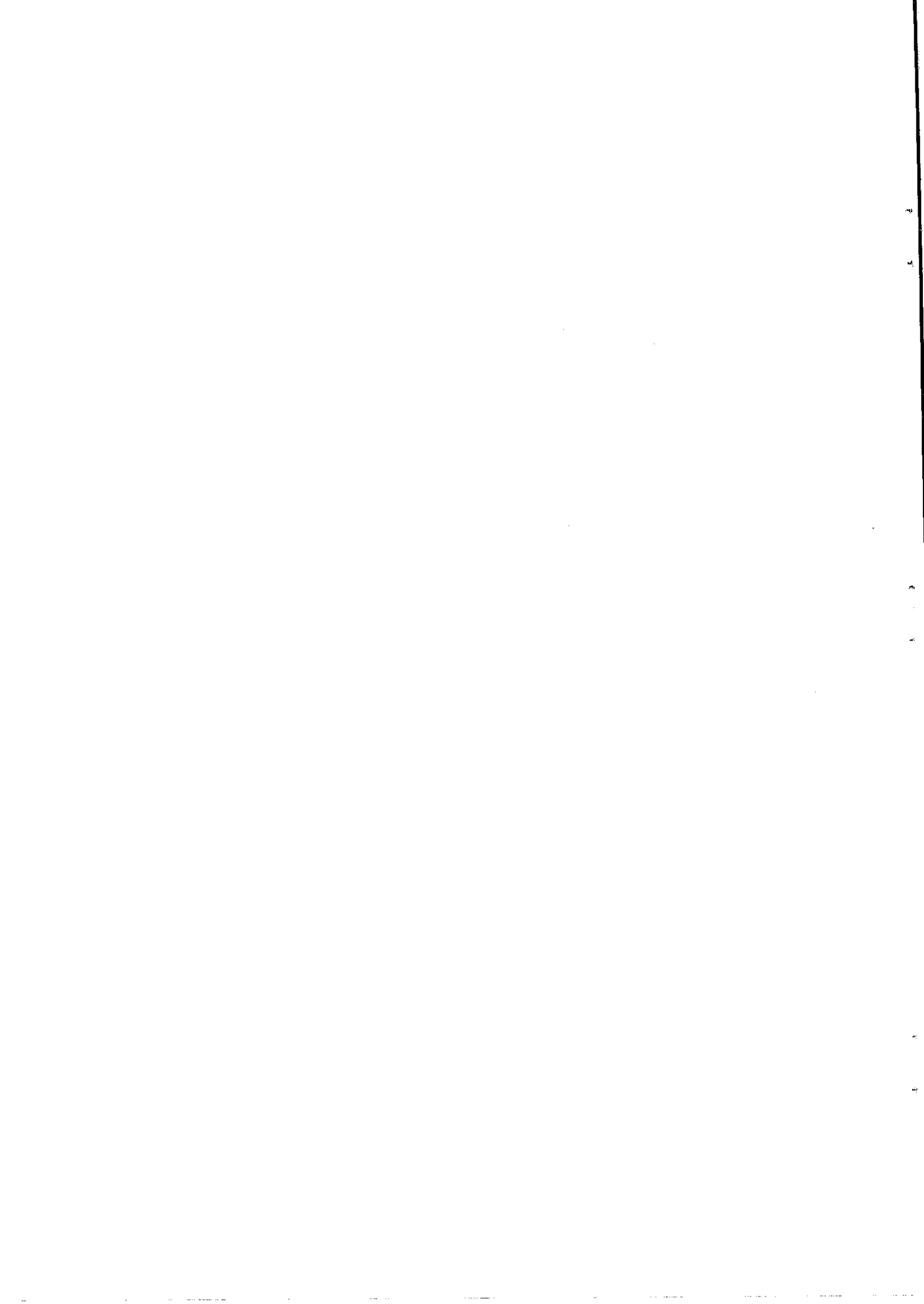


Formáli

Bílgreinasambandið fól Hagfræðistofnun Háskóla Íslands í október 1993 að gera athugun á stöðu bílgreinarinnar í efnahagslífi Íslendinga m.t.t. vinnuafis, skattlagningar, hlutdeildar í fólks- og vöruflutningum o.fl. Einnig var sóst eftir að kannað yrði hvar Ísland stæði í samanburði við önnur lönd hvað varðar þá þætti sem nefndir hafa verið hér að ofan. Undirritaður hafði umsjón með verkinu en það var unnið af Ingólfi H. Bender, hagfræðingi.

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands,
í maí 1994.

Guðmundur Magnússon,
forstöðumaður.



1 Inngangur

Dethlev Thomsen kaupmaður kom til Reykjavíkur frá útlöndum 20. júní 1904 með gufuskipinu Kong Tryggve, og hafði þá meðferðis bifreið er hann hafði keypt í Danmörku. Þetta var fyrsta bifreiðin sem kom til Íslands og var hún nefnd Thomsensbíllinn. Hann var reyndur á götum Reykjavíkur, síðan á veginum til Hafnarfjarðar og loks var farið á honum um Hellsheiðarveg og alla leið til Eyrarbakka og Stokkseyrar. Er skemmst frá því að segja að vagninn reyndist illa, skorti vélarafli til þess að komast upp brekkur og var mjög undirorpinn bílunum. Er ekki annað sýnilegt en að þessi tilraun með mótorvagninn hafi gjörsamlega misheppnast og orðið til þess eins að efla þá skoðun bölsýnismannanna í þessu efni að mótorvagnar ættu ekkert erindi til Íslands annað en að sýna þar gagnsleysi sitt.¹

En fall er fararheill. Nú, 90 árum síðar, er vart hægt að ímynda sér þjóðfélag okkar án bílsins. Hann hefur fest mjög í sessi og nú um nokkura ára skeið hefur heil grein hagkerfis okkar verið kennd við hann, bílgreinin. Þá grein má skilgreina á ýmsan hátt. Hér verður stuðst við tvær skilgreiningar, aðra þrönga og hina víða. Sú þrengri telur að þau fyrirtæki sem starfa við sölu á bílum og bílavörum, bílaverkstæði, smurstöðvar, hjólbarðaviðgerðir og gúmvörugerðir teljist til greinarinnar. Sú hin víðari gerir gott betur og telur einnig með þau fyrirtæki sem starfa við fólks- og vöruflutninga á landi. Í reynd mætti ímynda sér enn víðari skilgreiningu sem næði til, auk ofangreindra aðila, starfsmanna Vegagerðarinnar, bílstjóra lögreglu og sjúkraliðs, einkabílstjóra, sendla í fyrirtækjum o.fl.

Umfjöllunin sem hér fer á eftir skiptist í tvennt. Annars vegar er gerð grein fyrir stöðu greinarinnar í íslensku efnahagslífi og þar taldar helstu hagstærðir er varða bílgreinina. Hver atvinnugreinaflokkur sem rúmast innan skilgreiningar bílgreinarinnar er tekinn fyrir sem og afskipti ríkisins af bílgreininni. Hins vegar er staða bílgreinarinnar hér á landi borin saman við stöðu greinarinnar í öðrum löndum og teknar út þær stærðir sem mikilvægar teljast í því sambandi.

¹ *Bifreiðir á Íslandi 1904-1930 I*, Guðlaugur Jónsson, bls. 30-31.



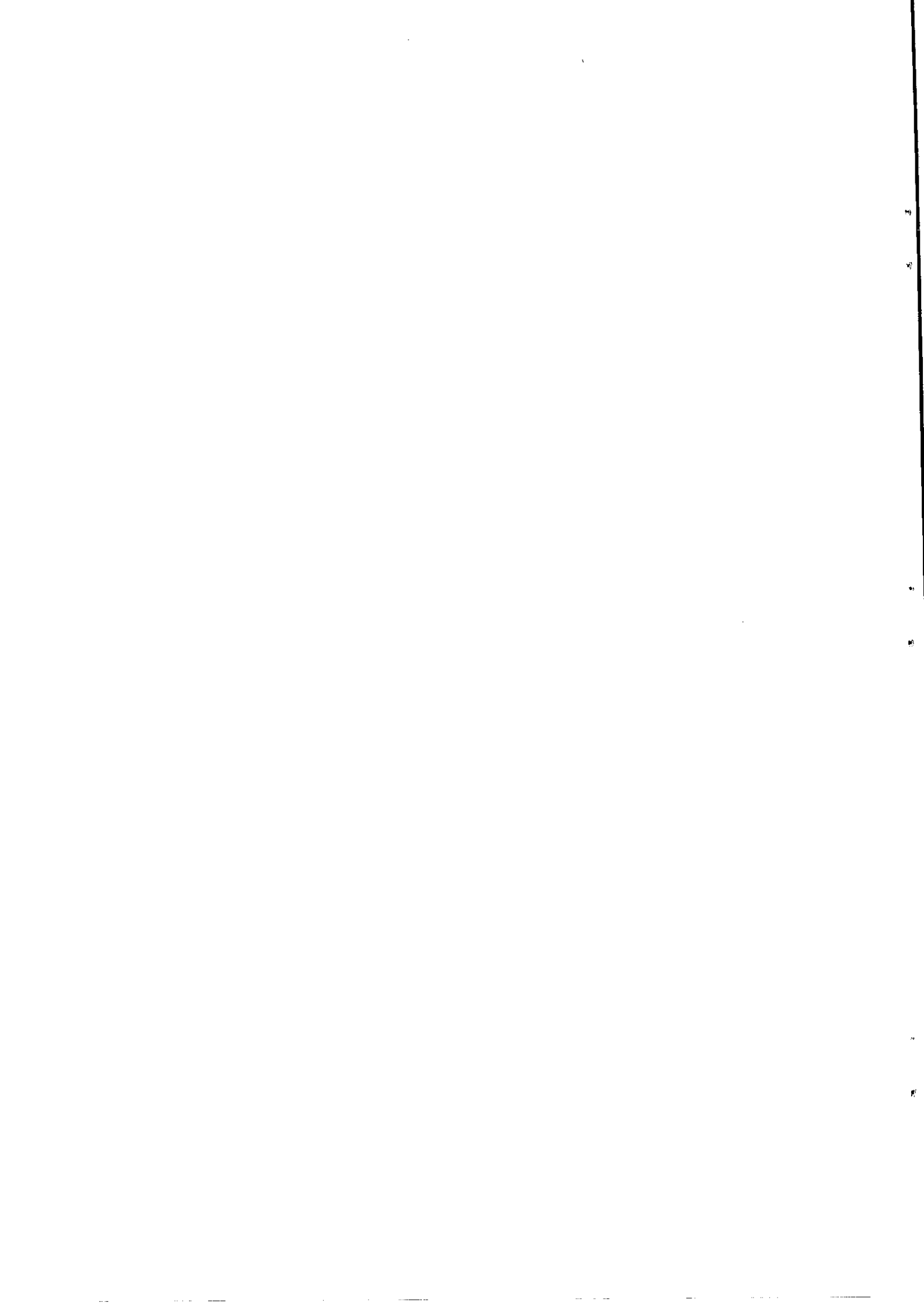
2 Útdráttur

2.1 Bílgreinin í heild: Svo virðist sem sveiflur í bifreiðaeign og landsframleiðslu fylgist mjög náið að á Íslandi. Bifreiðaeign á mann fór vaxandi á árunum 1980 til 1988 en hefur verið að dragast saman æ síðan ef frá er skilin aukningin sem varð milli árunna 1990 og 1991. Þetta er nær hið sama og hefur átt sér stað í landsframleiðslu á mann, nema að því leyti að hún hefur dregist saman allt frá því á árinu 1987.

Fjöldi bifreiða hér á landi hefur vaxið hraðar en auðurinn sem bundinn er í vegakerfinu á árunum 1980 til 1993. Ef hins vegar er litið einungis til tímabilsins 1988 til 1992 þá sést að auðurinn sem bundinn er í vegakerfinu hefur vaxið meira en bifreiðaeignin. Þetta segir okkur að á níunda áratugnum hafi fjárfesting í samgöngum á landi ekki annað aukningu í eftirspurn, en þeirri þróun var snúið við í lok áratugarins.

Í skýrslunni er kannað hvernig útgjöld heimila vegna eigin flutningstækja hafa þróast í samanburði við útgjöld þeirra vegna kaupa á matvörum, drykkjarvörum, tóbaki, fötum og skófatnaði. Í ljós kemur að hlutfall eigin flutningstækja hefur vaxið um 6,16 prósentustig á árunum 1964 til 1990, þ.e. úr 13,34% í 19,5%. Á sama tíma hefur hlutfall matvöru, drykkjarvöru, tóbaks, fata og skófatnaðar lækkað um 14,29 prósentustig, þ.e. úr því að vera 47,09% af heildarútgjöldum meðalheimilisins í að vera 32,8%.

2.2 Sala á bílum og bílvörum: Þegar litið er á sölu á bílum og bílavörum sést að hún hefur verið mjög sveiflukennd á árunum 1980 til 1993. Aðgerðir stjórnvalda hafa almennt aukið þessar sveiflur. Alkunna er sú mikla aukning í sölu bifreiða sem átti sér stað á tolllágu árunum 1986 og 1987 en til samans voru á þessum árum flutt inn nær 39 þús. bifreiðar. Þessi mikla aukning varð vegna þess að almenningur trúði ekki að þessi lækkun yrði viðvarandi og endurspeglaðist það í þessari miklu sölu. Trú almennings reyndist rétt. Þessi bití af diskum stjórnvalda var stór fyrir bifreiðamarkaðinn og hann meltist hægt. Þegar litið er á hlutfall afskráðra bifreiða af upphaflegum stofni eftir aldri kemur í ljós að afskriftarhlutfallið er einna hæst á aldursbilinu 11 til 13 ára en um 32%



bifreiða eru afskráð á þeim aldri. Í ljósi þessara talna má gera ráð fyrir að bifreiðasalan aukist nokkuð þegar stóru árgangarnir frá 1986 og 1987 komast á þennan aldur rétt fyrir aldamótin.

Fyrirtækjum með bíla og bílavörur hefur fækkað verulega allt frá því á árinu 1988. Súpa varð seyðið af þeirri metnun sem innflutningsárin tvö þar á undan höfðu valdið á markaðinum. Fjöldi nýrra manna hafði verið ráðinn í grein sem nú varð að sætta sig við verulegan samdrátt. Niðurstaðan var sú að árið 1988 var versta afkomuár fyrirtækja í þessari grein á níunda áratugnum. Þessi lélega afkoma kallaði á skjót viðbrögð og strax á árinu 1989 varð útkoman mun betri. Ef litið er á hagnað sem hlutfall af tekjum var árið 1990 eitt hið besta um 10 ára skeið í sölu bíla og bílavara. Hagræðing og aukin sala lögðust þar á eitt.

Mikill samdráttur var í bílasölu á árunum 1992 og 1993. 231 nýr fólksbíll seldist í desembermánuði 1993 í samanburði við 263 bíla í sama mánuði 1992. Þetta er 21,7% samdráttur á milli ára. Alls seldust 5.482 bílar á öllu árinu, sem er 1.560 færri en seldust 1992. Um söluna börðust fimmtán fyrirtæki. Eingöngu svartsýnustu menn telja að markaðurinn fyrir bifreiðar taki ekki við sér fyrr en um aldamótin þegar stóru árgangarnir frá 1987 og 1988 fara að týna tölunni. Mörg teikn eru nú á lofti um að efnahagslægd undanfarinna ára sé á undanhaldi. Í kjölfar þess má ætla að bifreiðaeign á mann fari vaxandi og endurspeglast það í aukinni bifreiðasölu.

Með bættum vegasamgöngum verður þörfin fyrir bifreiðar meiri. Sérstaða Íslands í samgöngumálum lýsir sér m.a. í því að við höfum náð því marki að nær hver landsmaður hefur aðgang að bifreið og að fjöldi bifreiða á hvern íbúa er með því hæsta sem gerist í samanburði við löndin í kringum okkur. Ekki er þar með sagt að við greininni horfi lítt breytt ástand í sölu bifreiða á komandi árum. Samkeppnisstaða bifreiðarinnar gagnvart öðrum samgöngumöguleikum er sterkari hér en í löndunum í kringum okkur og má ætla að með bættum vegasamgöngum þá batni hún enn frekar. Krafan um aukna bifreiðaeign verður því meiri. Bifreiðaeign á hvern íbúa gæti því vel aukist.

Aukin samkeppni um markaðshlutdeild mun kynda undir söluaukningu. Sú samkeppni mun eflaust skila sér í hagræðingu innan þeirra fyrirtækja sem á markaðinum starfa,



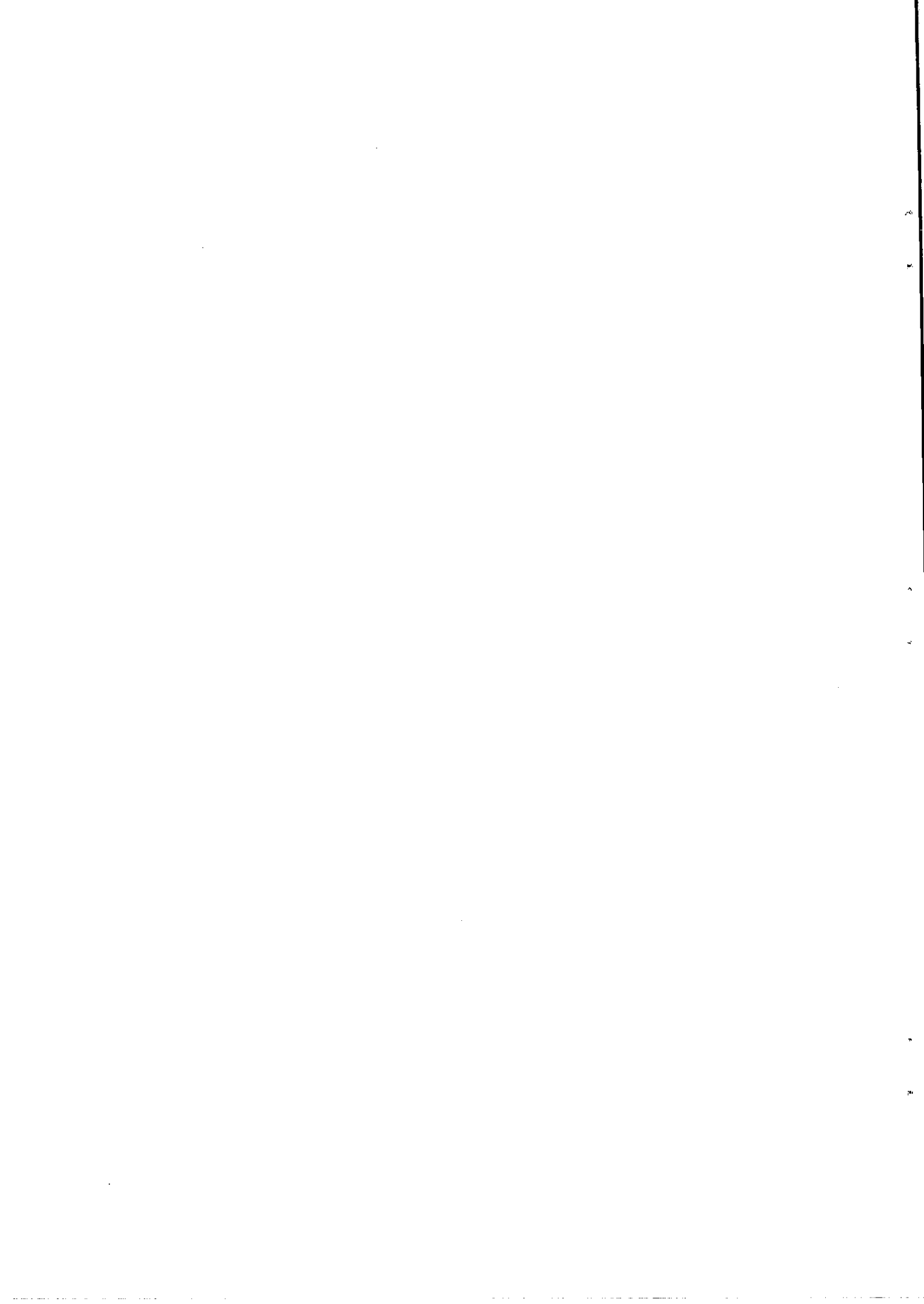
kostnaður mun lækka sem og vöruverð. Upp á móti þessari lækkun í vöruverði mun vega aukin áhersla á umhverfisvernd. Einnig er óljóst hver verður þróun gjaldeyrismála og hvernig fyrirtækin búa sig í stakk til að takast á við gengisbreytingar. Áhrif samdráttar í bifreiðasölu viðs vegar í heiminum mun eflaust einnig hafa áhrif á verðlagningu framleiðenda og innkaupsverð (cif.-verð) bifreiða til landsins. Lokaniðurstaðan í þróun verðs bifreiða til neytenda á næstu árum er því alsendis óljós.

Þrátt fyrir samkeppni fyrirtækja um markaðshlutdeild er ekki þar með sagt að þau fyrirtæki sem selja fáar bifreiðar á hverju ári muni ekki koma til með að vera langlíf. Áherslan á þjónustustigið er sífellt að aukast og þannig getur fyrirtæki sem er með litla veltu í bifreiðasölu vegið hana upp með mikilli veltu í þjónustu við viðskiptavinum sína.

2.3 Bílaverkstæði, hjólbarðaviðgerðir og gúmvörugerð: Athyglisvert er að meðalfjöldi bifreiða á hvern ársmann í bílaviðgerðum fór stöðugt hækkandi á tímabilinu 1980 til 1991. Gefur það til kynna að hver bifreið hafi þurft minni og minni viðgerð frá ári til árs, mælt í tímum viðgerðarmanns. Skýringarinnar gæti verið að leita í framförum í aðbúnaði á verkstæðum, bættri menntun viðgerðamanna og aukinni sérhæfingu sem tengist auknu þjónustustigi hjá bifreiðaumboðunum. Einnig er hugsanlegt að skýringarinnar sé að hluta til að leita í bættu vegakerfi. Með auknu hlutfalli bundins slitlags hefur aðbúnaður bifreiða breyst og þar með bilanatíðni þeirra.

Fjöldi bifreiðaverkstæða hefur sveiflast milli 500 og 550 á árunum 1980 til 1991. Meiri sveiflur voru í fjölda þeirra bifreiðaverkstæða þar sem tveir eða fleiri starfa. Má á þeirri stærð frekar merkja árferði í greininni. Eigendur verða einyrkjar þegar illa árar en ráða svo til sín starfskraft þegar tíðin er góð.

Nokkuð athyglisvert er að sjá hvernig laun hafa þróast í bílaviðgerðum, gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum á síðasta áratug. Á meðan laun í bílaviðgerðum hafa nokkurn veginn breyst með sama hætti og laun almennt þá hafa laun í gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum sveiflast verulega og hækkað þegar litið er á tímabilið í heild. Má þar merkja nokkur áhrif árferðis, þ.e. snjópungum vetrum fylgja há laun.



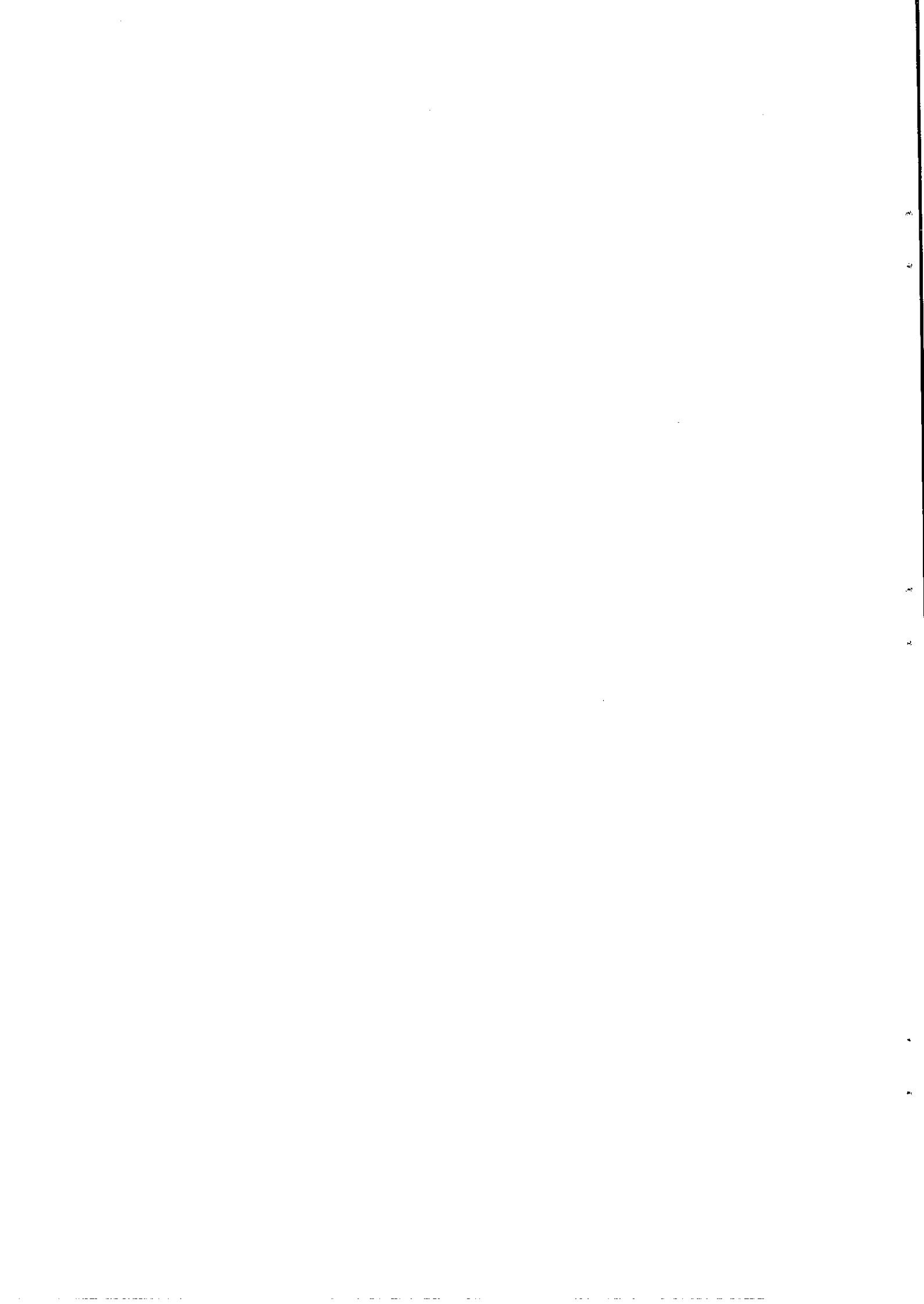
2.4 Fólks- og vöruflutningar á landi: Farþegarflutningar hér á landi eiga sér stað að langmestu leyti með bifreiðum, aðallega einkabifreiðum. Í skýrslunni er litið á farþega-km, þ.e. fjölda farþega margfaldaða með ekinni vegalengd, á sérleyfisleiðum, en þar er um að ræða almenningsvagna sem eru í reglubundnum ferðum, aðra en strætisvagna. Farþegafjöldi er breytilegur frá ári til árs en síðustu tvo áratugi hefur hann verið um 4-500 þús. á ári og farið lækkandi, lægst í 403,6 þús. 1992. Mest hefur farþegum fækkað á Suðvesturlandi en vegna æ fleiri erlendra ferðamanna hefur þó orðið fjölgun á sumum langleiðum.

Strætisvagnar Reykjavíkur halda uppi ferðum á 20 leiðum. Flestir urðu farþegar strætisvagnanna árið 1962 eða um 18 milljónir, en þeim fækkaði síðan næstu árin og voru um 13 milljónir 1969. Nýtt leiðakerfi var tekið upp vorið 1970 og þá fjölgaði farþegum nokkuð. Komust þeir upp í nær 15 milljónir 1973 en síðan fór þeim aftur fækkandi og hafa á síðari árum ekki verið nema um 7 milljónir. Útþensla byggðarinnar og stórfjölgun einkabifreiða hefur torveldað rekstur strætisvagna.

Ekki er búist við tæknibyltingu í rekstri strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu á næstu árum og engin efni til að gera róttækar tilraunir á því sviði. Á hinn bóginn verður fylgst grannt með þróun rafknúinna vagna og með áætlun Hamborgara um að knýja strætisvagna með vetni af umhverfisástæðum.²

Fjöldi ársverka í fólks- og vöruflutningum á landi meira en tvöfaldaðist á árunum 1980 til 1991. Á árinu 1980 voru ársverkin þar um 290 en tæp 600 á árinu 1991. Mest var aukningin á árunum 1980 til 1984 en þá fjölgaði ársverkunum í þessari grein um nær 230. Af öðrum fólksflutningum á landi er hægt að segja viðlíka sögu. Ársverk í þeirri grein voru rétt rúm 800 á árinu 1980 og um 200 fleiri á árinu 1991, en flest voru ársverkin á árinu 1987 eða tæp 1000. Heildaraukningin í ársverkum í rekstri strætisvagna og langferðabifreiða hefur því verið ívið meiri en í öðrum fólksflutningum á landi. Ársverkum í vöruflutningum á landi fjölgaði á árunum 1980 til 1991 úr því að vera um 1300 í að vera rúmlega 1600. Ekki er það þó stöðugur vöxtur því á árunum

² Fjármálatíðindi, 3. tbl. 1993, "Samgöngur og ferðamál", Valdimar Kristinsson, bls. 209-225.



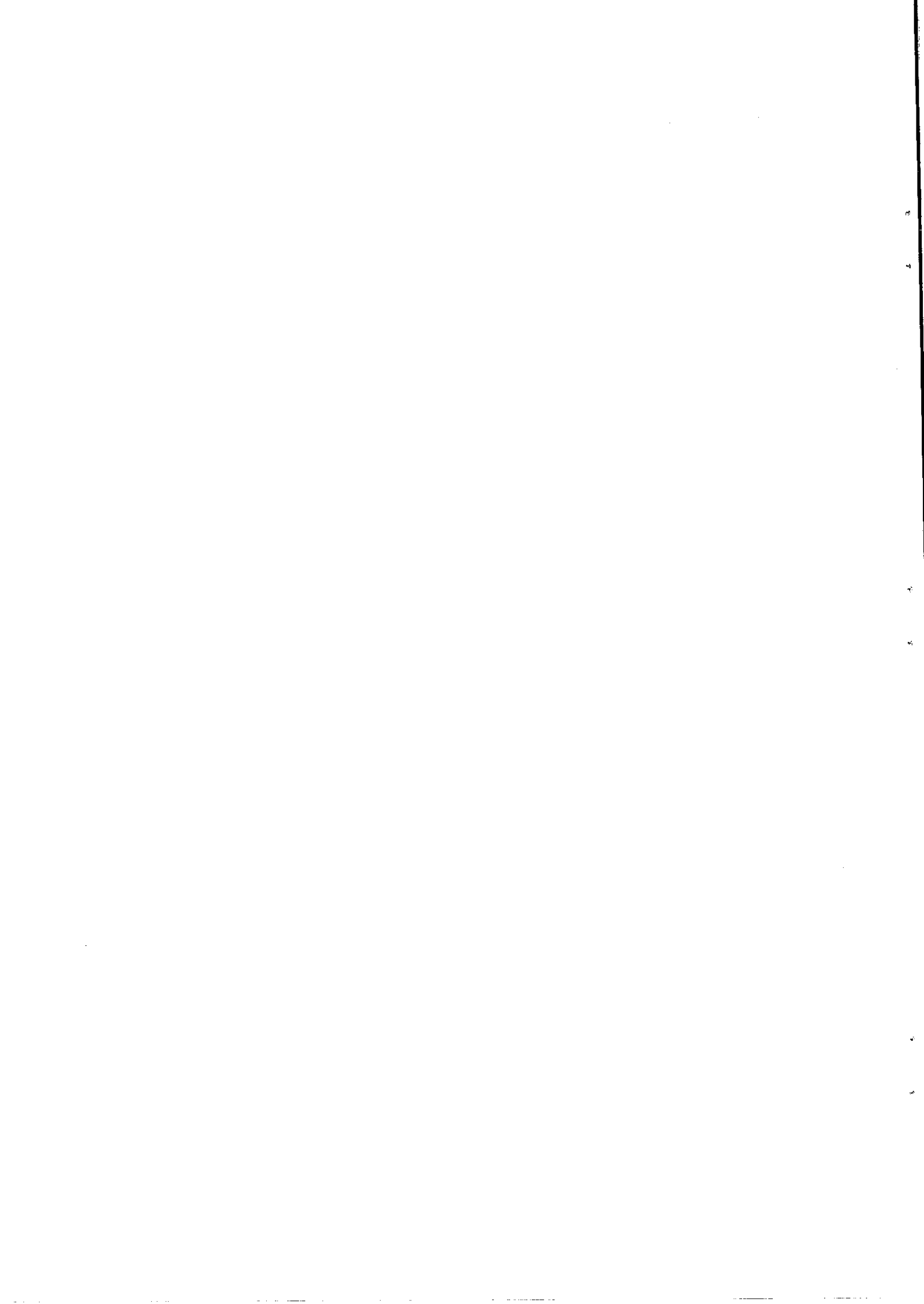
1985, 1986 og 1991 fækkaði ársverkunum lítilsháttar. Mestur var vöxturinn á árunum 1987 til 1990 en á þeim tíma fjölgaði ársverkunum um nær 300.

2.5 Ríkissjóður: Bílgreinin er stór tekjulind fyrir ríkissjóð. Á árinu 1992 var áætlað að um 15% af heildartekjum ríkissjóðs kæmu af bílainnflutningi, bifreiðaviðgerðum, sölu bensíns, hjólbarða og varahluta, þungaskatti o.fl. Áætlað er að þetta hlutfall hafi verið nokkuð hærra árið 1993 eða um 17%. Ef lítið er á tímabilið 1985 til 1994 kemur í ljós að tekjur voru einna mestar af bílgreininni í hlutfalli af heildartekjum á árinu 1987 eða um 20%. Munar þar mestu um bílainnflutninginn. Á árunum 1993 og 1994 gaf bílgreinin af sér um 17% af heildartekjum ríkisins.

Í þeim útreikningum sem lagðir eru til grundvallar í þeim tölum sem um er rætt hér að ofan er tekið tillit til tekna ríkisins af bifreiðakaupum, þ.e. aðflutningsgjöldum, söluskatti eða virðisaukaskatti og skráningargjaldi. Einnig er tekið tillit til tekna vegna notkunar bifreiðanna, þ.e. vegna eldsneytis, hjólbarða, varahluta og viðgerða. Til viðbótar eru teknar með í reikninginn tekjur af þungaskatti, skoðunargjaldi, prófgjaldi, söluskatti af bifreiðatryggingum og bifreiðagjöldum. Vert er að undirstrika að færa má rök fyrir því að bifreiðin komi víðar við sögu í tekjuöflun ríkissjóðs en hér er reiknað með og má þar nefna eignaskatt af bifreiðaeign og launaskatt þeirra sem við bílgreinina starfa.

Tekjuöflunarhlíð ríkissjóðs er einungis önnur hlið málsins. Það sem máli skiptir eru nettóáhrifin, þ.e. þegar frá hafa verið dregin þau útgjöld sem ríkið ber vegna bílgreinarinnar. Ber þar hæst útgjöld til vegamála. Útgjöld ríkissjóðs til vegamála í hlutfalli af tekjum hans af bílum á tímabilinu 1987 til 1990 fóru úr því að vera rétt rúmlega 22% í það að vera 35%. Þetta hlutfall lækkaði aftur á árinu 1991 en hefur hækkað allar götur síðan og er áætlað að það verði um 42% á árinu 1994. Ljóst er af þessum tölum að ríkið ráðstafar minna fé til bílgreinarinnar en sem nemur opinberum álögum þess á hana.

2.6 Felst neyslustýring í opinberum álögum á bifreiðar? Neyslustýringu má sjá í nær öllum afskiptum ríkisins af bílgreininni. Hún endurspeglast í vörugjöldum sem lögð eru á innfluttar bifreiðar, bifreiðagjaldinu, bensínsköttum o.fl. Í skýrslunni eru nokkrir



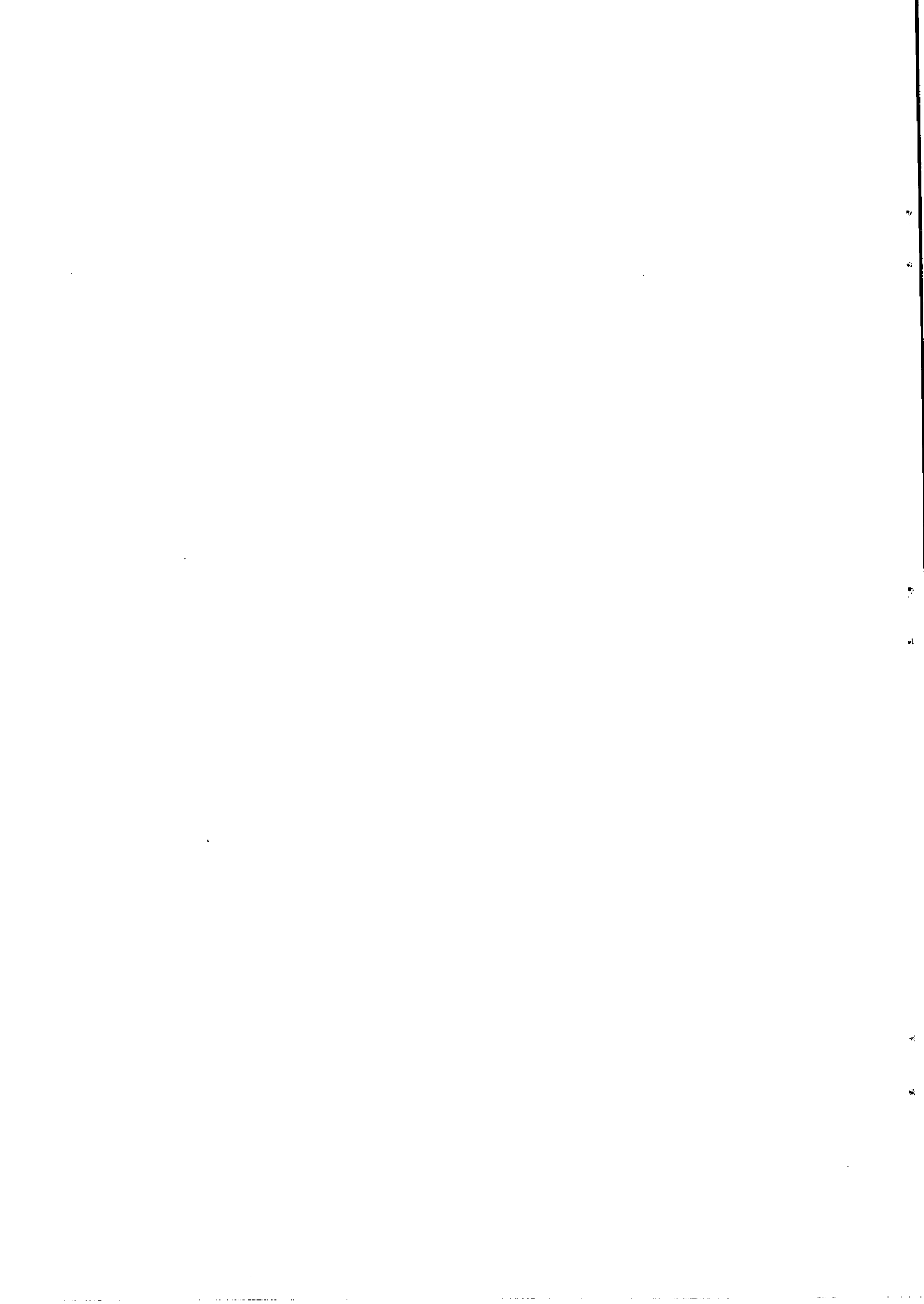
þessara álagningarþátta teknir fyrir sérstaklega og síðan sýndar niðurstöður útreikninga Alþjóðavegamálasambandsins (e. International Road Federation, IRF) á opinberum álögum árið 1991 á fólks- og vöruflutningabifreiðar eftir vélarstærð, akstri og burðargetu. Er í þessu sambandi vísað til kafla 3.6.

Á heimilum þar sem fjöldi barna er hvað mestur eru tekjur sem hægt er að verja til annarra hluta en brýnustu framfærslu yfirleitt af skornum skammti. Sá hluti tekna sem varið er til kaupa á bifreiðum í háum verðflokki lendir fyrir utan hina brýnustu framfærslu. Í þessum þjóðfélagshópi er fólksfjöldi á hverja bifreið hvað mestur. Fólk þetta leitast við að kaupa ódýrar og sparneytnar bifreiðar, sem því miður veita yfirleitt þeim og fjölskyldu þeirra jafnframt minna öryggi.

Að jafnaði helst í hendur lítil vélarstærð, lágt verð og minna öryggi ökumanns og farþega. Þetta er ekki algilt þó það sé algengt. Fólk á aldrinum 17-25 ára er í mesta áhættuhópnum hvað varðar umferðarslys. Þessi hópur telst einnig hafa hvað minnst fé á milli handanna og leitar því í ódýrari og þar með óöruggari bifreiðar.

Ríkið, með neyslustýringu sinni, ýtir því undir að þessir hópar, sem mest öryggi þurfa í umferðinni, kaupi frekar þær bifreiðar sem veita þeim lítið öryggi. Einnig má segja að nýjar bifreiðar mengi minna en þær sem eldri eru. Af þessum sökum eykur ríkið hættuna á mengunarvandamálum með því að auka verðmuninn á nýjum og notuðum bifreiðum með álagningu skatta. Það má því segja að sú stefna sem kristallast í allri umferðarfræðslu og -eftirliti í landinu, sem og mengunareftirliti hafi í föðurhúsum hitt fyrir andstæðing sinn.

2.7 Samanburður milli landa: Sérstaða okkar í bifreiðaeign er löngu þekkt. Bæði valda landfræðilegar aðstæður og háar þjóðartekjur því að við teljumst meðal þeirra þjóða er hafa fæsta íbúa á hverja bifreið. Ástandið í árslok 1993 er þannig að ef öll þjóðin væri sett inn í bifreiðar sínar þá myndu tæplega tvær manneskjur vera í hverri. Þau fáu ríki sem hafa rýmri bifreiðakost eru Bandaríkin, Kanada, Ástralía, Sviss og Ítalía og hefur sú röðun haldist allt frá árinu 1990. Þrátt fyrir þetta eigum við hvað fæstar bifreiðar á hvern ferkílómetra landsvæðis sem segir okkur að land okkar er langt frá því að vera að fullu byggt.



Árið 1993 var mesta samdráttarár í sölu bifreiða í Evrópu síðan síðari heimsstyrjöldinni lauk. Salan dróst saman um 15,2% eða um rúmlega 2 milljónir bifreiða frá árinu 1992. Ef borin er saman salan í desember bæði árin var samdrátturinn 20,4% eða um 199 þús. bifreiðar. Vegna skattaávilnana og væntanlegrar hækkunar virðisaukaskatts á bifreiðar var sala mjög mikil í desember 1992. Þetta skýrir að hluta til þann mikla samdrátt sem mælist á milli desembermánaða 1992 og 1993. Engu að síður er þetta samdráttur af þeirri stærðargráðu sem engan hafði órað fyrir.

Fyrir fram var gert ráð fyrir miklum samdrætti í bílasölu á Ítalíu og í Þýskalandi en jafnframt hafði verið búist við bata á spænska og franska markaðinum. Samdrátturinn varð 18,8% í Þýskalandi og fór árssalan niður í 3,2 milljónir bifreiða. Salan jókst hins vegar hvergi nema í Bretlandi þar sem aukningin var 11,8%.

Í skýrslunni er hlutfallið milli tekna ríkisins af bílum og heildartekna þess á árinu 1991 kannað í nokkrum löndum. Þar sést að Ísland skipar sér í næstefsta sæti á eftir Frakklandi með um 16,1% tekna ríkissjóðs frá bílgreininni. Hjá nágrönnum okkar Svíum er þetta hlutfall 8,3% og hjá Finnum 11,3%. Af þeim löndum sem hér eru til samanburðar er Japan með lægst hlutfall eða um 3,7% en Bandaríkin eru næst lægst með 4,4%.

Vert er að nefna að þó svo íslensk stjórnvöld virðist leggja miklar skattaálögur á bílgreinina þá eyða þau stærri hluta tekna sinna í vegaf framkvæmdir en margar nágrannahjóðir okkar. Þannig ráðstöfuðu íslensk stjórnvöld 8,84% tekna sinna til vegaf framkvæmda á árinu 1991, Finnar 6,84% og Svíar 2,42%. Aðrar þjóðir, t.d. Bandaríkjamenn, ráðstöfuðu 3,44% sinna tekna til vegaf framkvæmda, Hollendingar 1,55%, Austurríkismenn 7,45%, Svisslendingar 5,83% og Ítalir 3,59%. Skipting þessara útgjalda á milli nýbygginga og rekstrarkostnaðar vegakerfisins gefur eflaust aðra mynd. Hér fer hlutfallslega meira í snjóþökstur og viðhald en víðast annars staðar og í því endurspeglast byggðastefna stjórnvalda.

Í 4. kafla er samanburður á niðurstöðum útreikninga Alþjóðavegamálasambandsins á opinberum álögum árið 1991 á fólks- og vöruflutningabifreiðar eftir vélarstærð, akstri



og burðargetu í nokkrum mismunandi löndum. Er í þessu sambandi vísað í viðkomandi kafla.

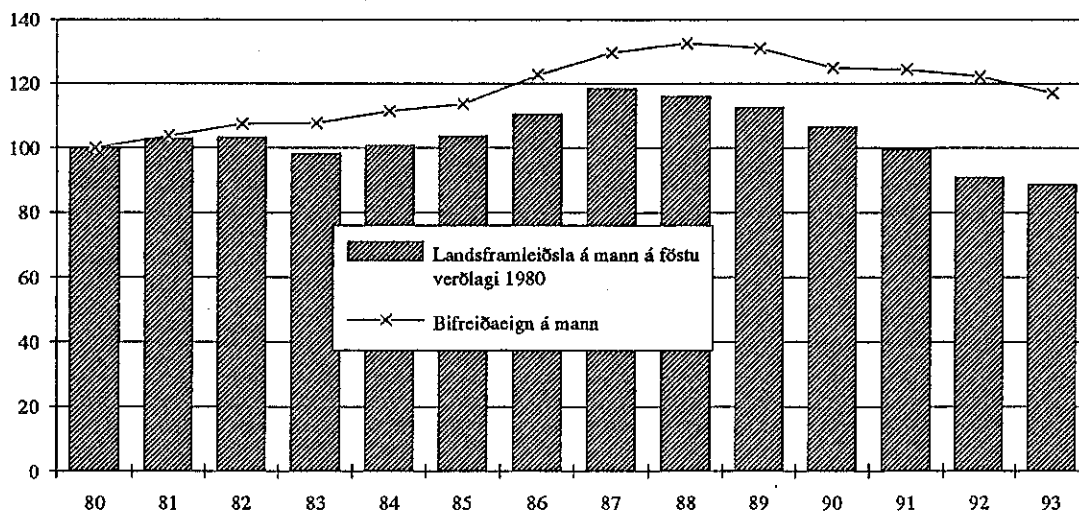


3 Þáttur bílgreinarinnar í efnahagslífi Íslendinga

3.1 Bílgreinin í heild

Fjöldi bifreiða í hverju landi ákvarðast af efnahagsástandi, einkum tekjum, fólksfjölda, aldursdreifingu, samgöngum, atvinnuástandi og þar með almennri velferð í landinu. Einnig ræðst bifreiðafjöldinn af vöxtum lána, þeim sköttum og gjöldum sem bifreiðaeigninni eru samfara, dreifingu byggðar, möguleikum á ferðum með almenningsfarartækjum og flutningaþörf ásamt að einhverju leyti félagslegum þáttum, svo sem stöðu, álit og skoðunum.

1. mynd: Vísitala landsframleiðslu á mann og vísitala bifreiðaeignar á mann (1980 = 100)



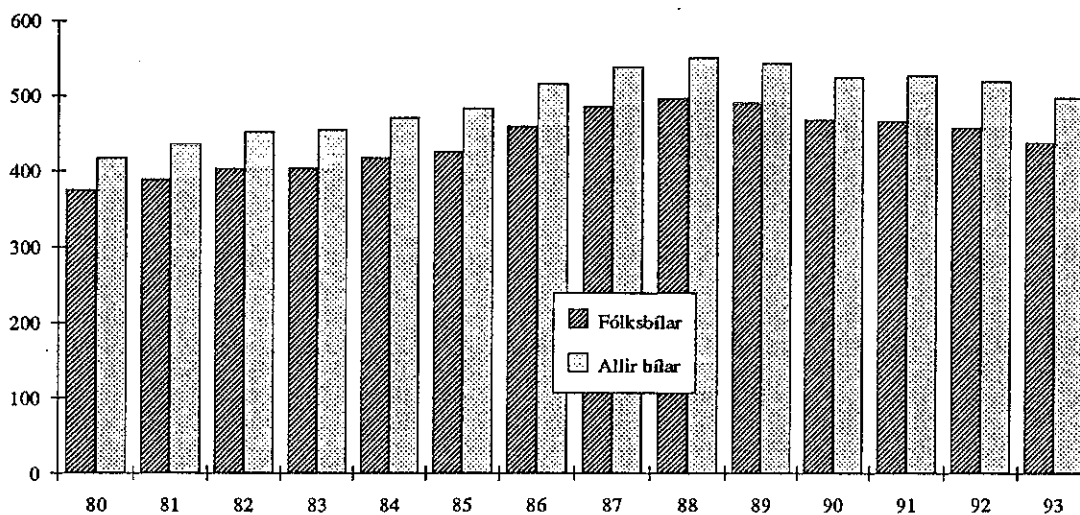
Þegar skoða á bílgreinina er vert að hefjast handa við að bera saman þróunina í bifreiðaeign á íbúa og landsframleiðslu á íbúa. Á 1. mynd sést að sterk fylgni reynist vera milli þessara tveggja stærða. Ef næmni bifreiðaeignar fyrir breytingum í landsframleiðslu væri yfir einum, þ.e. aukist landsframleiðslan um 1% þá eykst bifreiðaeignin um meira en 1%, gæfi það til kynna að bílinn væri þegar á heildina er litið munaðarvara. Ef hins vegar þessi næmnistuðull væri lægri en einn þá teldist bifreiðin



vera nauðsynjavara. Ef lítið er til árána 1980 til 1993 kemur í ljós að næmnin er vart marktæk frábrugðin einum. Svo virðist sem sveiflur í bifreiðaeign á mann fylgi mjög náíð sveiflum í landsframleiðslu á mann.

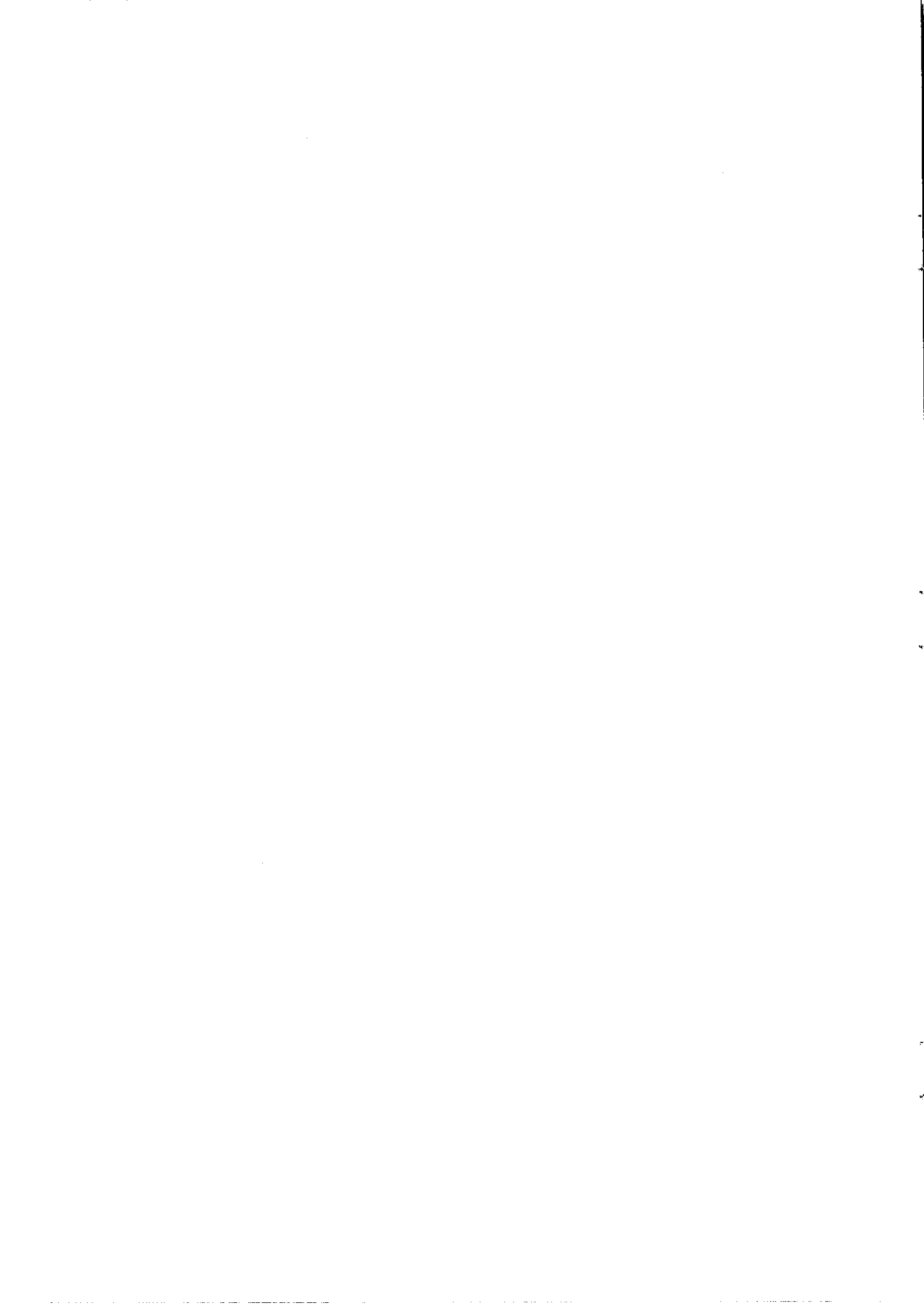
Ef lítið er á heildartölur yfir bifreiðaeign landsmanna á hverja þús. íbúa, eins og gert er á 2. mynd, kemur í ljós að hún fór vaxandi fram til ársins 1988. Milli árána 1988 og 1989 dróst bifreiðaeignin saman og hefur verið að dragast saman æ síðan ef frá er skilin aukningin sem varð milli árána 1990 og 1991. Af þessum sökum mætti ætla að bifreiðaeign hefði náð jafnstöðu um og eftir miðjan níunda áratuginn og að hámarkinu hafi verið náð 1988 þegar bifreiðarnar voru um 550 á hverja 1000 íbúa. Á því ári gildi að hefði öll þjóðin sest samtímis inn í fólksbifreiðar sínar þá hefðu verið tvær manneskjur í hverri, þ.e. allar í framsætum. Eilítið rýmra yrði um þjóðina ef allar bifreiðar væru taldar. Síðan 1988 hefur hlutfallið bílafjöldi á hverja þús. íbúa farið lækkandi.³ Fólksbifreiðar voru í árslok 1992 rúmlega 450 á hverja 1000 íbúa en heildarbifreiðaeign um 515.

2. mynd: Bifreiðafjöldi á hverja 1000 íbúa



Er rétt að ætla að bifreiðaeign á hvern íbúa aukist ekki frekar? Það er ekkert sem segir að ef við fengjum tímabil efnahagsbata þá myndi bifreiðaeign á mann ekki aukast frekar

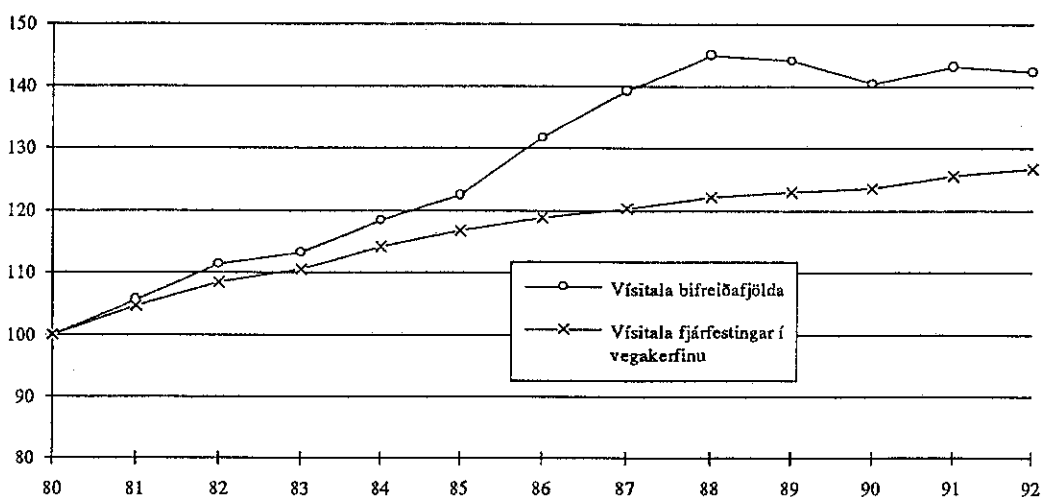
³ Á árinu 1988 var sérstakt bifreiðagjald, "kílógjald", sett á bíla í þeim tilgangi að ýta eldri bifreiðum, sem þegar voru ónýtar, út af skrá.

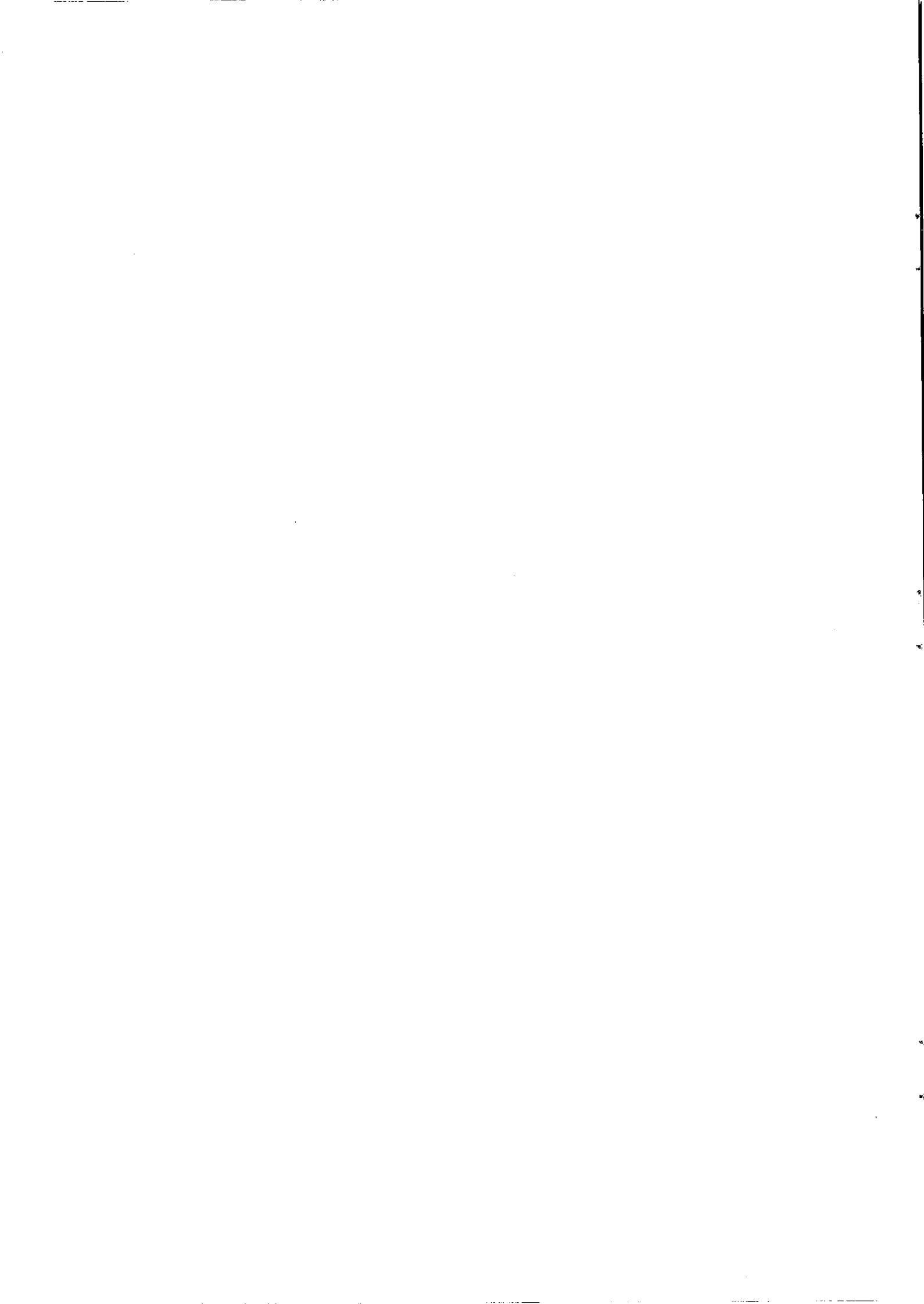


en nú er. Ef efnahagsbatanum fylgdu bætтар vegasamgöngur myndi það enn auka á líkur þess að bifreiðaeign ykist umfram fólksfjölda. Nægjusemin myndi kannski segja sem svo að þjóð sem rúmaðist öll í framsætum bifreiða sinna ætti nóg af bílum. En hvaða bifreiðaeign er þjóðinni nægjanleg á hverjum tíma fer eftir efnahagsástandi og öllum þeim hlutum sem ákvarða bifreiðaeign á hverjum tíma. Því er ekki hægt að segja að bifreiðaeign á mann hafi náð hér jafnstöðu nema með þeim fyrirvara að jafnstaða á hverjum tíma sé háð umhverfi sínu og þannig geti verið ein jafnstaða í dag, tveir íbúar í bifreið, en önnur á morgun.

Þegar skoðuð er þróun í heildarbifreiðaeign landsmanna er athyglisvert að bera hana saman við þróun í heildarfjórðfestingu vegakerfisins. Á tímabilinu 1980 til 1988 þegar heildarfjórð bifreiða fór mjög vaxandi hér á landi þá gerði fjórðfestingin í vegakerfinu það einnig en hlutfallslega mun minna. Á árunum frá 1988 þegar stöðnun varð nánast í heildarfjölda bifreiða þá hefur fjórðfestingin í vegakerfinu haldið áfram að aukast. Það má af þessu draga þá ályktun að vegakerfið sé hægt og bitandi frá árinu 1988 að ná að auka sína afkastagetu umfram aukningu í bifreiðaeign landsmanna. Á 3. mynd er sýnd vísitala heildarfjölda bifreiða Íslendinga og vísitala heildarfjórðfestingar í vegakerfinu.

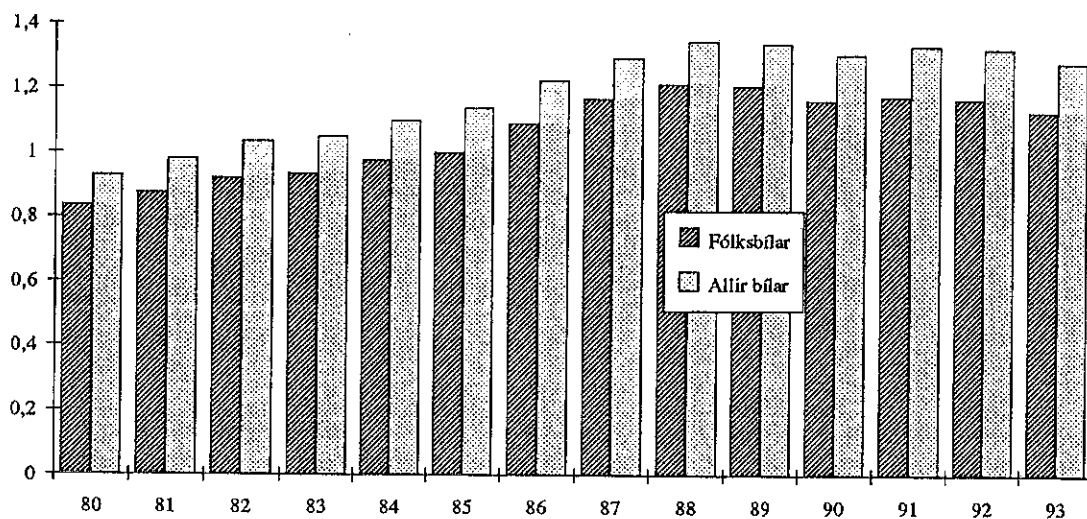
3. mynd: Vísitala heildarfjölda bifreiða og vísitala heildarfjórðfestingar í vegakerfinu





Ísland er strjálbýlt land. Af þeim sökum dreifist bifreiðafloti okkar um stórt svæði. Á 4. mynd er sýnt hvernig bifreiðaflotinn hefur vaxið sem hlutfall af yfirborði Íslands í km². Aftur er athyglisverð sú jafnstaða sem virðist nást um og eftir 1988. Ekkert bendir til þess að Ísland sé að fullu byggt og að íbúum okkar lands muni ekki fjölga frekar. Af þeim sökum má rétt eins búast við að hlutfallið milli bifreiðaeignar og km² landsvæðis hafi ekki náð jafnstöðu heldur hækki á komandi árum og áratugum þó svo að bifreiðum á hvern íbúa fjölgi ekki frekar.

4. mynd: Bifreið á hvern km² landsvæðis



Bifreiðaeign þjóðarinnar hefur verið að dragast saman frá árinu 1988. Í upphafi árs 1993 voru 136.085 bifreiðar skráðar í landinu. Í upphafi árs 1994 voru þær hins vegar orðnar 131.839 að tölu. Þetta samsvarar 3,12% samdrætti sem er að miklu leyti bein afleiðing þeirrar efnahagslæggðar sem Íslendingar hafa mátt þola á þessu tímabili. Á árinu 1993 voru færri bifreiðar ný- eða endurskráðar en á árinu 1992. Á sama tíma voru fleiri bifreiðar afskráðar. Þannig var 7.251 ný fólksbifreið skráð á árinu 1992 en ekki nema 5.713 á árinu 1993, sem er 21,2% fækkun frá árinu á undan.

Ein af mögulegum skýringum á samdrættinum í bifreiðasölu frá árinu 1988 er að verð varahluta hefur farið lækkandi á því tímabili. Lægra verð á varahlutum gerir það að verkum að bifreiðaeigendur sjá sér fært að viðhalda bifreiðum sínum lengur en áður. Þessi skýring ætti að endurspeglast í hærri meðalaldri bifreiða.

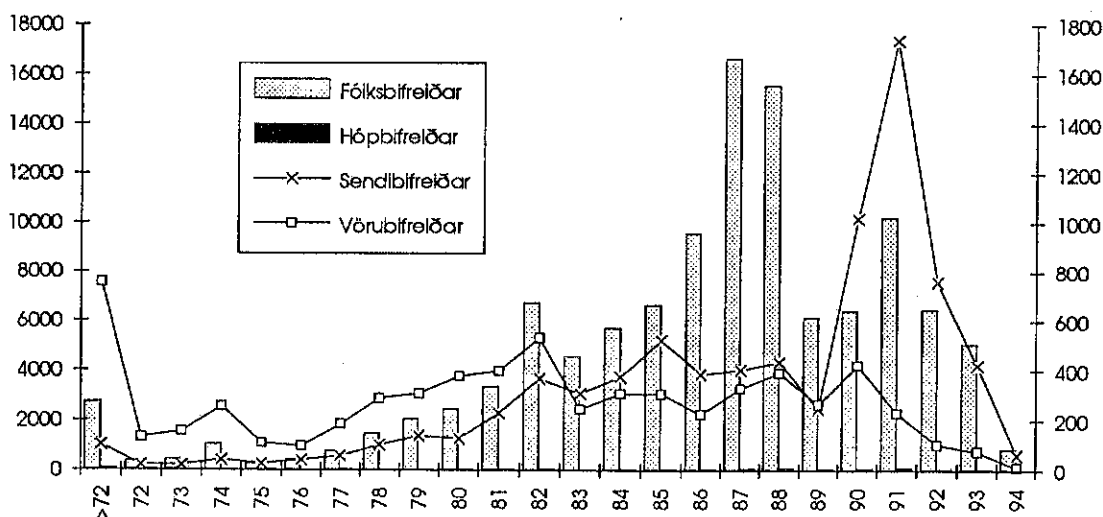


tilkomu virðisaukaskattslaganna dregið kaup sín á bifreiðum frá virðisaukaskatti. Þær lagabreytingar sem gerðar voru á þessum tíma og heimiluðu sendibifreiðum að sjá um fólksflutninga, voru einnig, en að takmörkuðu leyti, valdar að þessari aukningu. 248 sendibifreiðar af árgerð 1989 voru á skrá Bifreiðaskoðunar Íslands í lok árs 1993, 1.018 af árgerð 1990, 1.737 af árgerð 1991 og 758 af árgerð 1992. 1991-árgerðin af sendibifreiðum er því sjö sinnum algengari en 1989-árgerðin. Fólksbifreiðar af 1991-árgerð eru einnig áberandi þegar aldursdreifing fólksbifreiða er skoðuð. Skýringuna má helst finna í því að markaðurinn hafi að nokkru verið búinn að ná sér eftir metnunina sem átti sér stað á árunum 1987 og 1988 og því hafi salan á árinu 1991 verið meiri en sala næstu tveggja ára á undan.

6. mynd: Aldursdreifing bifreiða

Fólks- og
hópbifreiðar

Sendi- og
vörubifreiðar

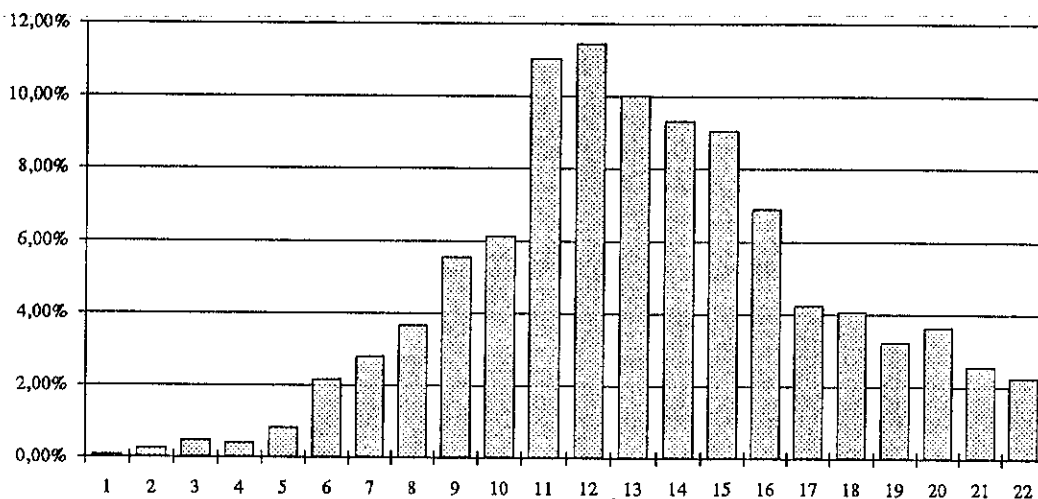


7. mynd sýnir hlutfall afskráðra bifreiða af upphaflegum stofni eftir aldri bifreiða í árum. Á myndinni sést að afskráningarlutfall bifreiða er að vinna sig upp fyrstu 12 ár í ævi viðkomandi bifreiðar en á tólfta ári afskrást að meðaltali 11,43% af upphaflegum stofni bifreiðanna. Mikið stökk í afskriftum virðist vera milli 10. og 11. ára aldursins. Um 6,13% bifreiða eru afskráð á 10. aldursári en um 11,03% á því 11. Af þessu má ráða að afskráning hins mikla fjölda bifreiða sem kom inn í landið á árunum 1987 og 1988 er rétt að byrja. Má búast við miklu stökki í bifreiðasölu þegar þessar bifreiðar komast á ellefta og tólfta aldursárið, þ.e. fyrir aldamótin og fara að afskrást að stórum hluta. Eftir 14.



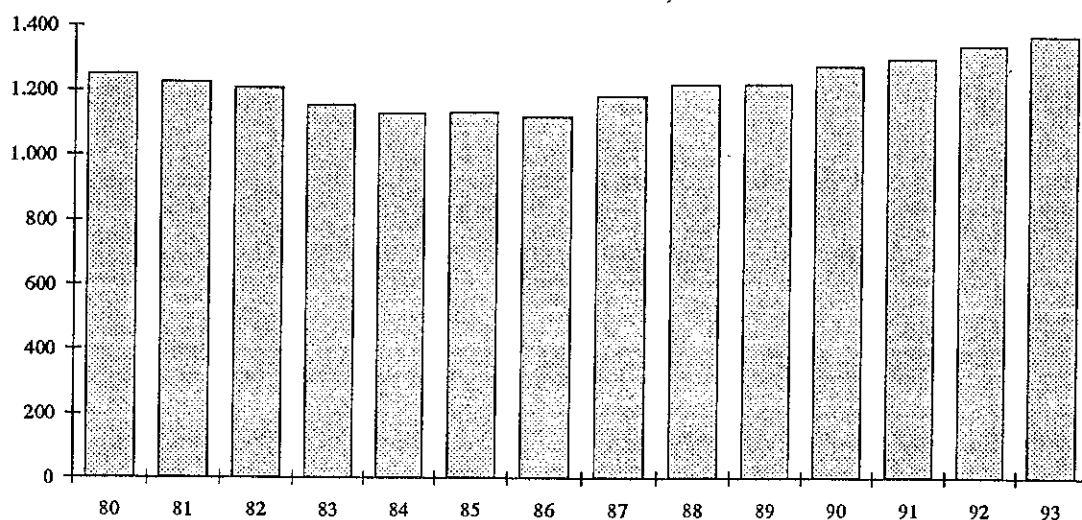
aldursárið fer afskriftarhlutfallið hægt lækkandi og er komið í 2,25% þegar bifreiðarnar eru orðnar 22 ára.

7. mynd: Hlutfall afskráðra bifreiða af upphaflegum stofni eftir aldri bifreiða í árum

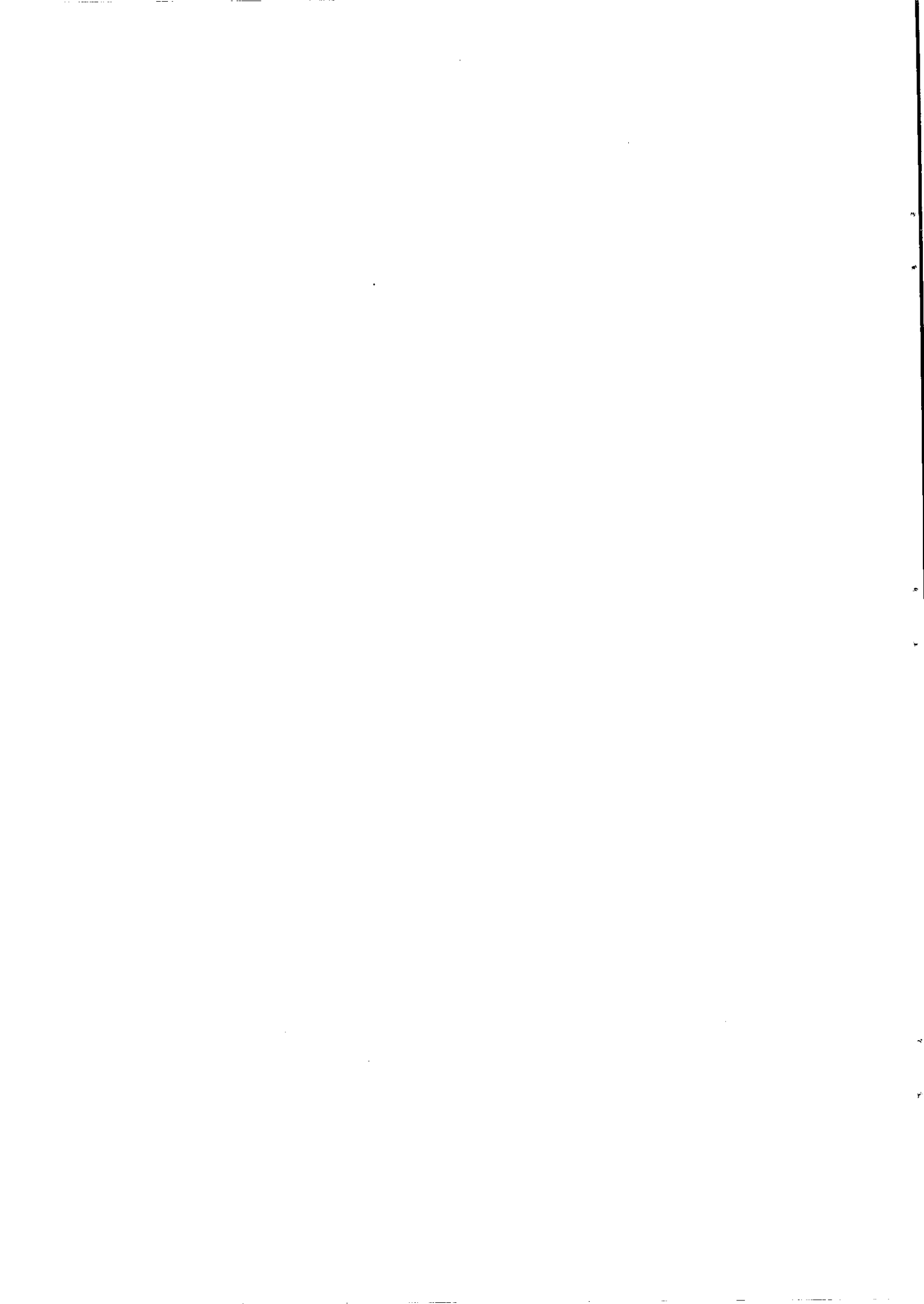


8. mynd sýnir bensínsölu á hverja bifreið í lítrum á tímabilinu 1980 til 1993. Á henni sést að bensínnotkun á hverja bifreið hefur vaxið stöðugt allar götur síðan 1986 en hafði farið minnkandi 6 ár þar á undan.

8. mynd: Bensínsala á ári á hverja bifreið í lítrum



Ef samsetning bifreiðaflotans hefði verið óbreytt á þessu tímabili mætti af þessum tölum draga þá ályktun að bifreiðafloti landsmanna sé notaður meira nú en hann var fyrir 7-8



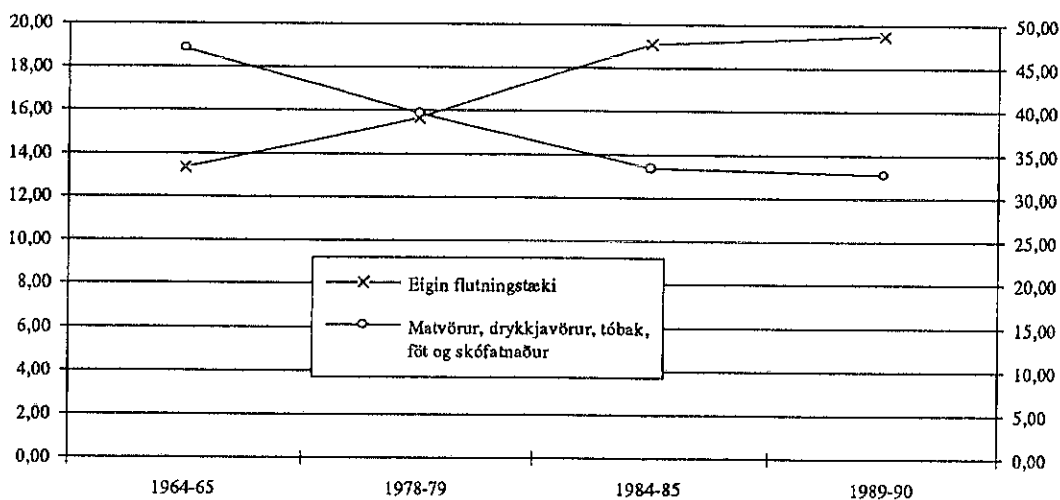
árum. En bensínsala segir ekki endilega til um notkun bifreiða. Að hluta til gæti aukin bensíneyðsla verið vegna þess að jeppaeign hefur aukist sem og mengunarvarnir í bifreiðum. Inni í heildartölum yfir bensínsölu er sala til notkunar í öllum öðrum tækjum en bifreiðum, t.d. snjósleðum og mótörhjólum. Staðreyndin er sú að eign landsmanna af þessum tækjum hefur aukist og veður það bjögun þegar heildarbensínsölu er deilt niður á bifreiðaeign landsmanna eingöngu.

Þegar fjallað er um útgjöld heimila vegna eigin flutningstækja þá er vert að kanna hvernig þau hafa þróast í samanburði við t.d. útgjöld heimila til kaupa á matvörum, drykkjarvörum, tóbaki, fötum og skófatnaði. Á 9. mynd er hlutfallsleg skipting útgjalda í grunni vísitölu vöru og þjónustu sýnd.

9. mynd: Hlutfallsleg skipting útgjalda í grunni
vísitölu vöru og þjónustu

Eigin flutningstæki

Matvörur, drykkjarvörur,
tóbak, fót og skófatnaður



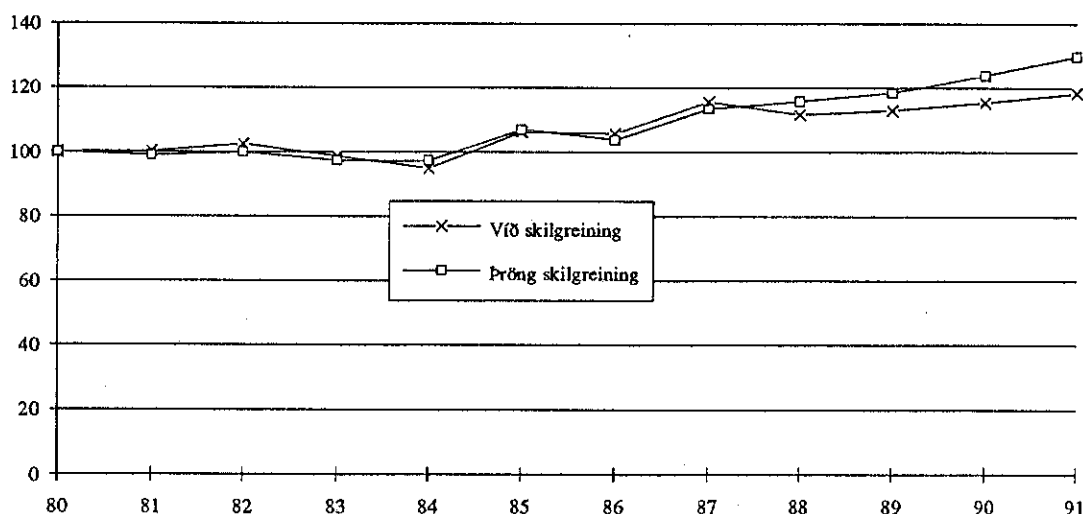
9. mynd byggir á upplýsingum úr neyslukönnunum Hagstofunnar á tímabilinu 1964 til 1990. Þar sést að hlutfall útgjalda heimila vegna eigin flutningstækja hafa vaxið úr því að vera 13,34% af heildarútgjöldum meðal heimilis í neyslukönnuninni 1964 til 1965 í að vera 19,5% í neyslukönnuninni 1989 til 1990. Á sama tíma hafa útgjöld meðalheimilisins til kaupa á matvörum, drykkjarvörum, tóbaki, fötum og skófatnaði farið úr því að vera 47,09% í neyslukönnuninni 1964 til 1965 í að vera 32,8% í



neyslukönnuninni 1989 til 1990. Á þessu tímabili hafa útgjöld til eigin flutningstækja í heildarútgjöldum vaxið um 6,16 prósentustig á meðan útgjöld til kaupa á matvörum, drykkjarvörum, tóbaki, fötum og skófatnaði hefur lækkað um 14,29 prósentustig.

Á 10. mynd eru launagreiðslur per ársverk í bílgreininni staðvirkar og settar fram í formi vísitölu. Þar sést að laun í bílgreininni hreyfðust með svipuðum hætti og almenn laun í landinu á árunum 1980 til og með 1984. Eftir það hafa laun í greininni hækkað umfram það sem almennt gerist. Laun í þröngri merkingu bílgreinarinnar hafa hækkað meira en ef miðað er við bílgreinina í víðri merkingu, þ.e. ef einnig er tekið tillit til þeirra sem starfa við fólks- og vöruflutninga á landi.

10. mynd: Staðvirt vísitala launagreiðslna í bílgreininni
í þröngri og víðri merkingu (1980=100)



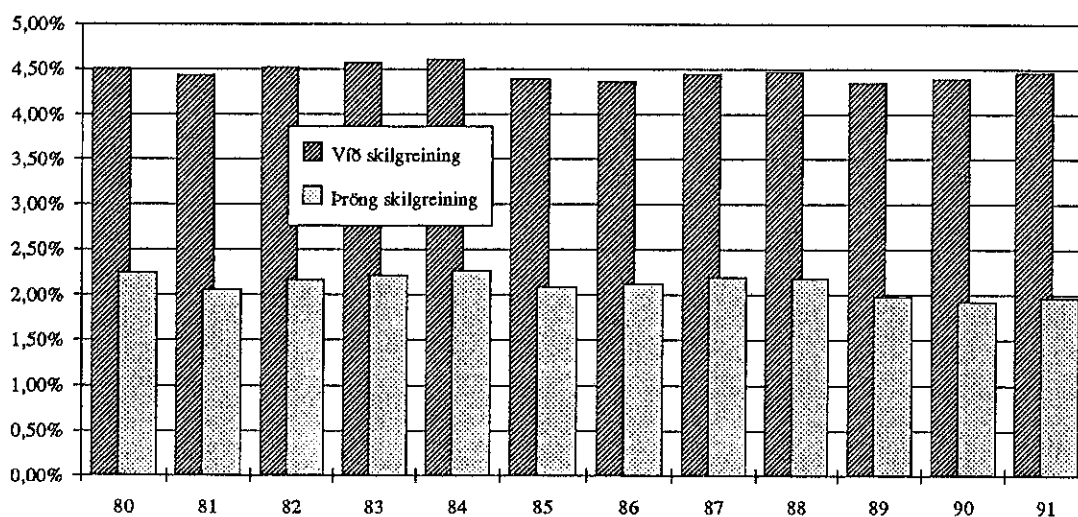
Á 11. mynd er sýnd hlutdeild bílgreinarinnar í vinnumarkaðinum. Þar sést að hún hefur verið mjög stöðug á 9. áratugnum. Þegar miðað er við víðari skilgreiningu á bílgreininni þá hefur hlutdeild hennar verið að sveiflast í kringum 4,5%, en ef miðað er við þröngri skilgreininguna þá hefur hlutfallið verið rétt fyrir ofan 2% ef frá eru skilin árin 1989, 1990 og 1991.

Mögru árin 1992 og 1993 í sölu nýrra bifreiða hafa eflaust dregið úr þörf á vinnuafli. Ekki er búist við mikilli heildaraukningu í sölu nýrra bifreiða á árunum 1994 og 1995



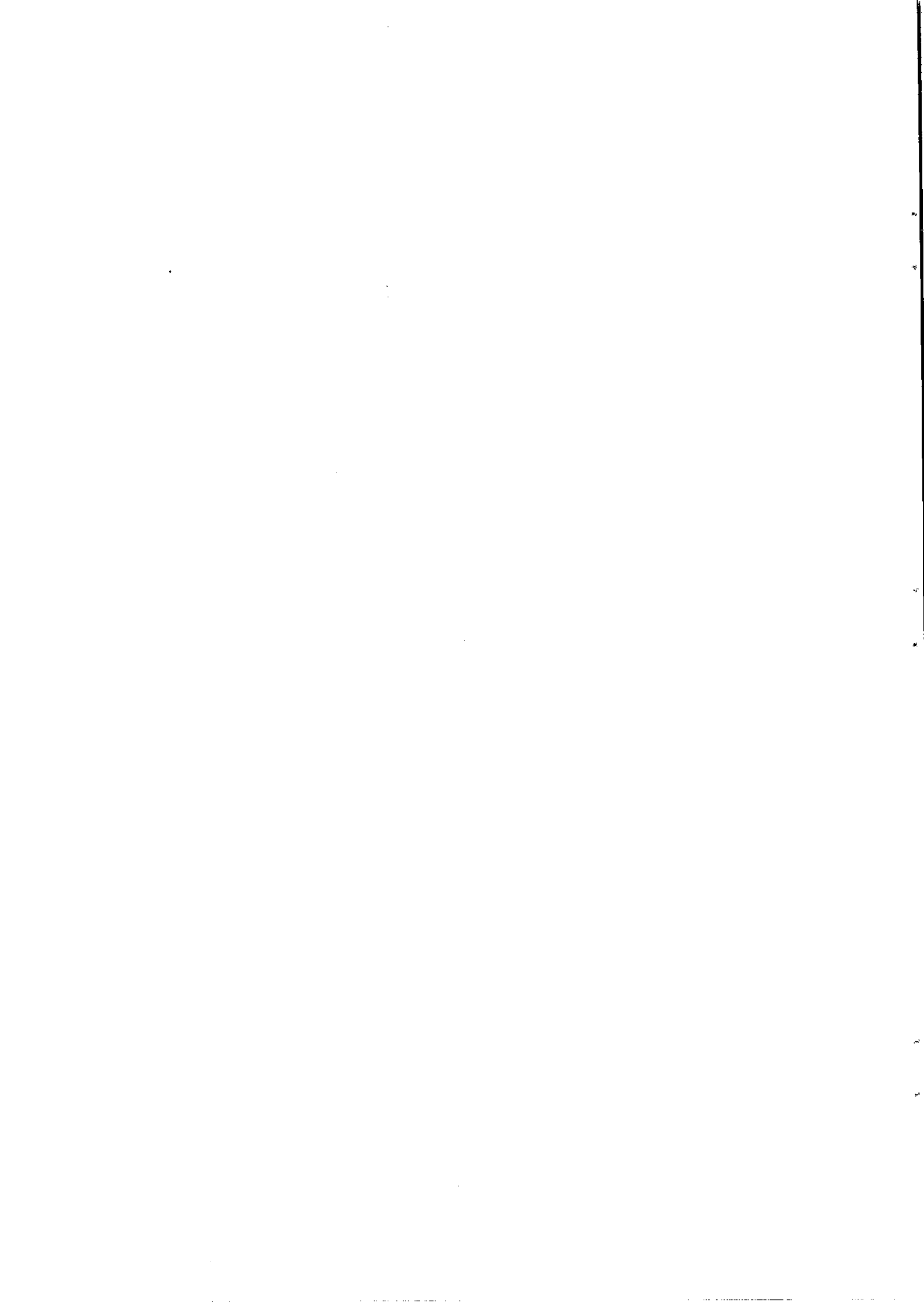
nema þá því aðeins að efnahagsástand þjóðarinnar batni á því tímabili. Því má gera ráð fyrir að fyrirtæki reyni að hagræða í rekstri og vinnuafslnotkun minnki enn frekar. Hins vegar má gera ráð fyrir að notkun vinnuafsls í bifreiðaviðgerðum og gúmvörugerð standi í stað eða aukist á sama tímabili. Bæði kemur til hert eftirlit með ástandi bifreiða og hækkandi meðalaldur þeirra.

11. mynd: Vinnuafslnotkun í bílgreininni
í hlutfalli af heildarnotkun vinnuafsls⁴



Bættar vegasamgöngur bæta samkeppnisstöðu vöru- og fólksflutninga á landi gagnvart samskonar flutningum á sjó og í lofti. T.d. má ætla að sú verði raunin með tilkomu Hvalfjarðarganga. Af þessum sökum má búast við að fólks- og vöruflutningar á landi verði vaxandi angi bílgreinarinnar á komandi árum.

⁴ Ársverk í bílgreininni deilt með heildarfjölda ársverka í öllum atvinnugreinum.



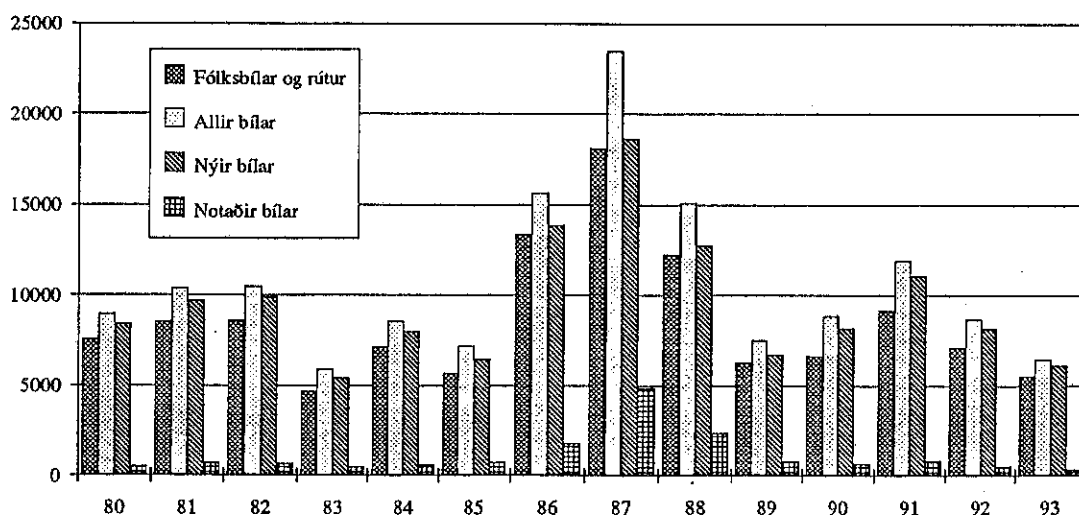
3.2 Sala á bílum og bílavörum

Þegar lítið er á sölu á bílum og bílavörum sést að hún hefur verið mjög sveiflukennd á árunum 1980 til 1993. Aðgerðir stjórnvalda hafa almennt aukið þessar sveiflur. Alkunna er sú mikla aukning í sölu bifreiða sem átti sér stað á tolllágu árunum 1986 og 1987 en til samans voru á þessum árum flutt inn nær 39 þús. bifreiðar. Þessi mikla aukning varð vegna þess að almenningur trúði ekki að þessi lækkun yrði viðvarandi og endurspegladist það í þessari miklu sölu. Trú almennings reyndist rétt. Þessi biti af köku stjórnvalda var stór fyrir bifreiðamarkaðinn og hann meltist hægt.

Markaðurinn tók eilítið við sér á tímabilinu frá 1990 til 1991 en eftir það hefur innflutningur bifreiða dregist saman. Mikill samdráttur var í bílasölu á árinu 1993. 231 nýr fólksbíll seldist í desembermánuði 1993 í samanburði við 263 bíla í sama mánuði 1992. Þetta er 21,7% samdráttur á milli ára. Alls seldust 5.482 bílar á öllu árinu, sem eru 1.560 færri en seldust 1992. 12. mynd sýnir fjölda bifreiða sem fluttir eru inn árlega.

12. mynd: Árlegur bílannflutningur

Fjöldi

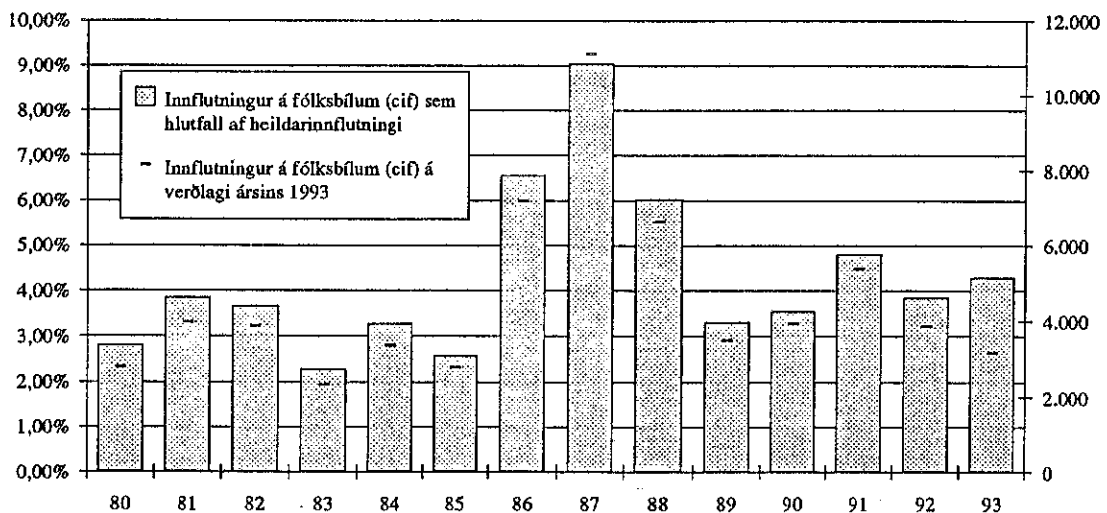


Ekkert er hægt að fullyrða um þróun á markaðinum fyrir bifreiðar á komandi árum. Vegna hins sterka sambands sem er milli hagvaxtar og aukinnar sölu bifreiða þá má gera ráð fyrir því að á næstu árum verði aukning í sölu nýrra bifreiða. Einnig má ætla að lækkandi vextir virki sem hvati til bifreiðakaupa vegna hagstæðari lánskjara.



Skipting bifreiðasölnunnar milli ódýrra og dýrra tegunda virðist hafa haldist nokkuð svipuð á samdráttarskeiði árunna 1991 til 1993. Þannig var bifreiðainnflutningur 5.375 milljónir kr. cif á árinu 1991 á verðlagi ársins 1993, 3.866 milljónir á árinu 1992 og 3.159 milljónir kr. á árinu 1993. Verðmæti innfluttra bifreiða hefur því lækkað um 41% á milli árunna 1991 og 1993. Á sama tíma hefur heildarinnflutningur í stk. dregist saman um 40%. Þetta kemur nokkuð á óvart því fyrir fram mátti búast við að neytendur myndu breyta neyslumynstri sínu þegar harðnaði á dalnum, kaupa ódýrari og sparneytnari bíla en ella. Ein skýring gæti verið að um 70% innfluttra bifreiða koma frá Japan. Gengi jensins hefur lækkað á þessum tíma og þar með hefur cif-grunnurinn hækkað og þar með hefur verðmæti bifreiða aukist. Önnur skýring gæti verið sú að vægi atvinnukaupenda, t.d. ríkisins vex á samdráttartíma. Breytt neyslumunstur hins almenna bifreiðakaupanda verður óljóst þegar litið er á heildartölur.

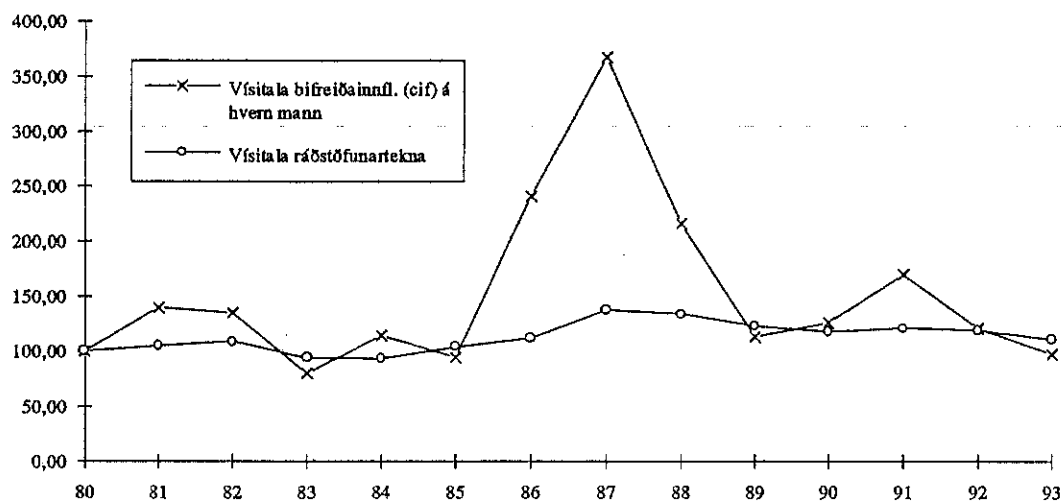
13. mynd: Árlegur bifreiðainnflutningur (cif)



Ef litið er á samband bifreiðainnflutnings cif og ráðstöfunartekna á tímabilinu 1980 til 1993 kemur í ljós að milli þeirra er nokkur fylgni. Þetta gildir ef frá eru skilin tollágu árin 1986 og 1987 og það öldurót á bifreiðamarkaðinum sem fylgdi í kjölfarið. Á árunum 1992 og 1993 drógust ráðstöfunartekjur saman en ekki viðlíka mikið og bifreiðainnflutningur. Þetta segir okkur eins og áður hefur verið nefnt að aðrir þættir en ráðstöfunartekjur ráða miklu þegar kemur að bifreiðasölu, t.d. verð staðkvæmdar- og stuðningsvara, vextir, gengisbreytingar o.fl.

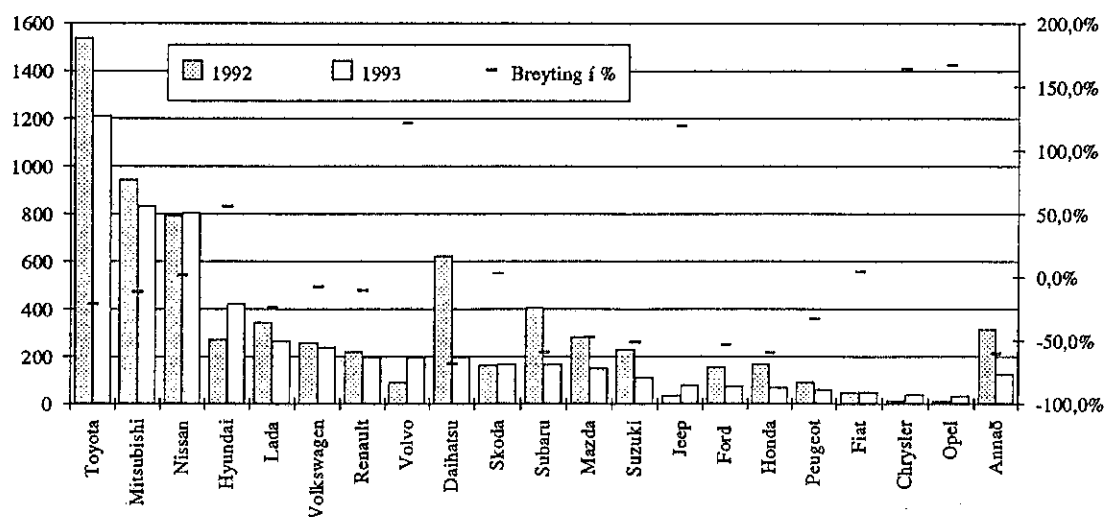


14. mynd: Innflutningur bifreiða (cif) á mann
og vísitala kaupmáttar



Tegundaskipting bifreiðasöluinnar 1992 og 1993 ásamt hlutfallslegri breytingu (%) milli ára er sýnd á 15. mynd. Toyota var mest seldi bíllinn á árinu 1993 og seldust alls 1.211 bílar sem er fækkun um 325 bíla frá 1992. Mitsubishi var í öðru sæti með 834 selda bíla sem er fækkun um 110 bíla frá 1992.

15. mynd: Sala fólksbifreiða á árunum 1992 og 1993
ásamt hlutfallslegri breytingu (%) milli ára



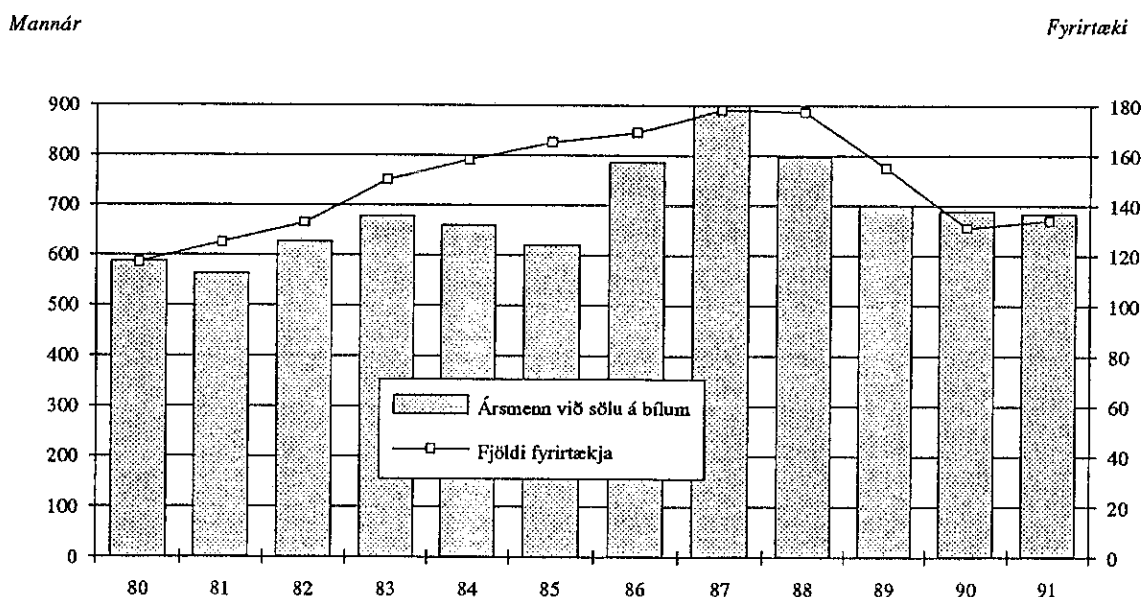
Alls seldust 806 Nissan-bílar á árinu 1993 sem er 14 bílum meira en 1992. Hyundai, sem kom fyrst á markaðinn 1991, varð í fjórða sæti yfir mest seldu bílana á árinu 1993.



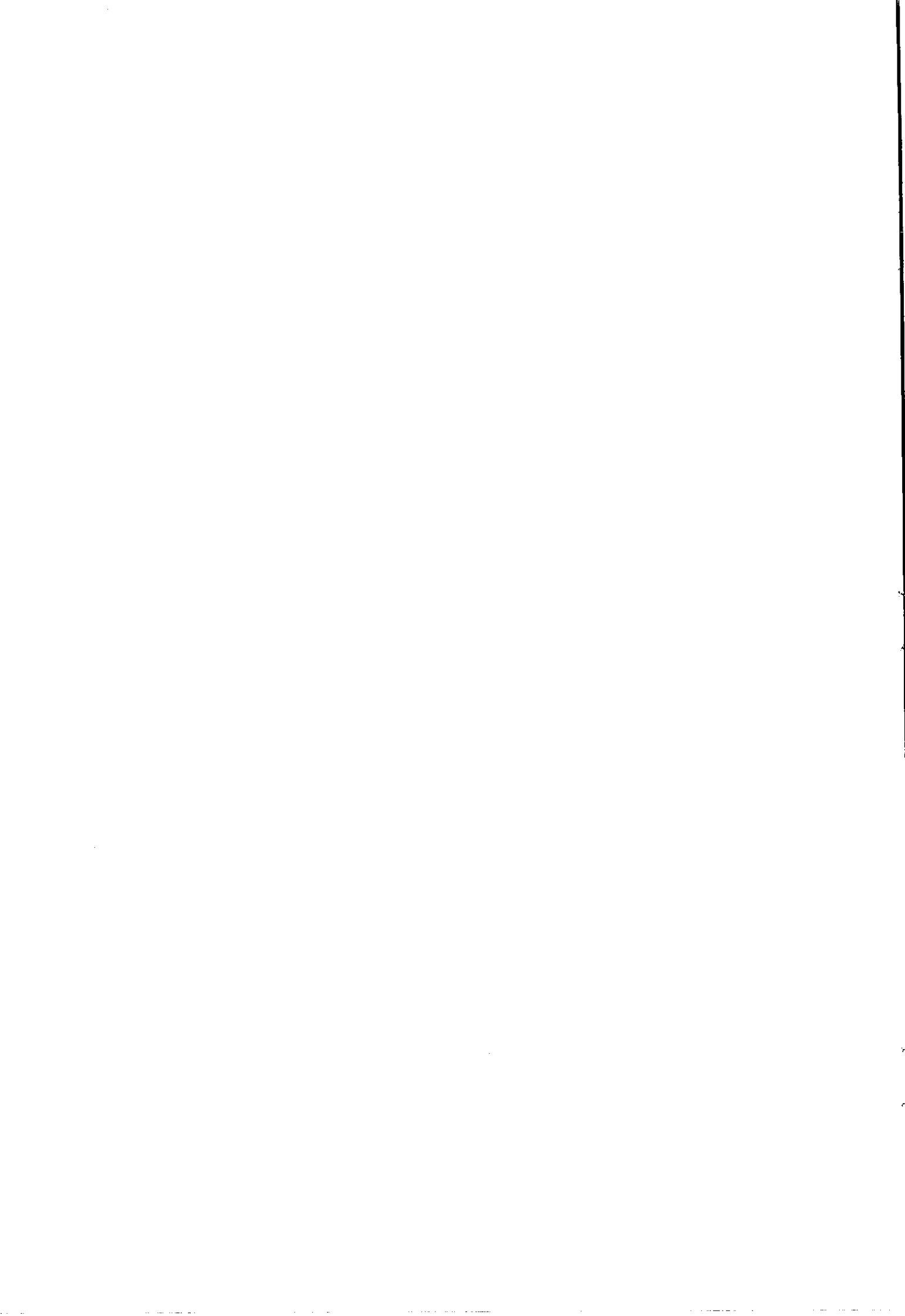
Alls seldust 423 Hyundai-bílar sem er 152 bílum meira en 1992. Sala á Daihatsu dróst verulega saman á árinu 1993. Alls seldust 198 Daihatsu-bílar en 623 bílar 1992 sem er samdráttur um 425 bíla.

Fyrirtækjum með bíla og bílavörur hefur fækkað verulega allt frá því á árinu 1987. Í upphafi árs 1994 voru hátt í fimmtán fyrirtæki starfandi við það að afgreiða 5.500 nýja bíla á ári. Í bílgreininni er viss stærðarhagkvæmni. Flestir hljóta að vera því sammála að núverandi fjöldi fyrirtækja sé nokkuð mikill miðað við sölua. Ekki þarf þetta þó að boða fækkun fyrirtækja. Við óbreytta sölu munu bifreiðasöluþyrntækin eflaust í auknum mæli byggja afkomu sína á þjónustu við bifreiðaeigendur. 16. mynd sýnir fjölda fyrirtækja og ársmanna við sölu á bílum og bílavörum. Þar sést að ársmönnnum hefur fækkað að sama skapi og fyrirtækjunum, en hlutfallslega meira frá árinu 1990. Kemur sá munur til af því að fyrirtæki reyna yfirleitt að hagræða áður en kemur til lokunar.

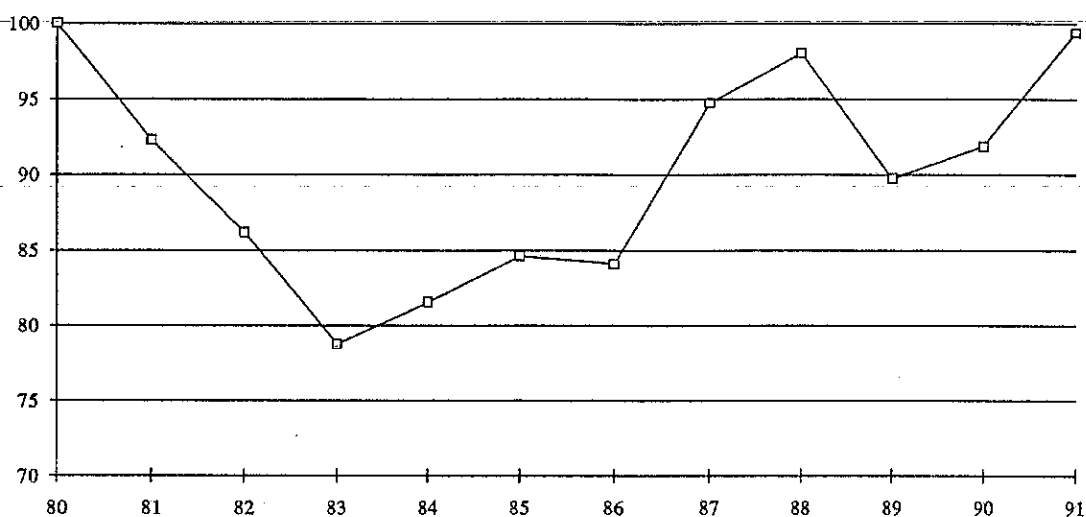
16. mynd: Fjöldi fyrirtækja
og ársmanna við sölu á bílum og bílavörum



17. mynd sýnir vísitölu staðvirtra launa á hvert ársverk í sölu á bílum og bílavörum. Fyrstu þrjú ár níunda áratugarins lækkuðu laun í þessari grein verulega umfram önnur laun í landinu. Þessi launalækkun kom í kjölfar fækkunar fyrirtækja sem við greinina starfa. Ef undan er skilið árið 1989 fóru laun hins vegar hækkandi frá árinu 1983 og allt fram til ársins 1991.

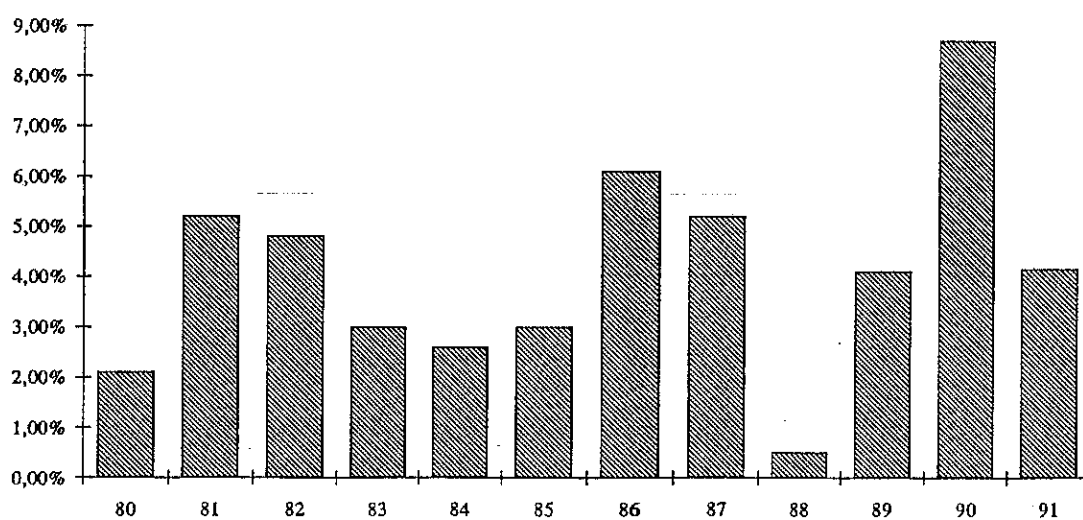


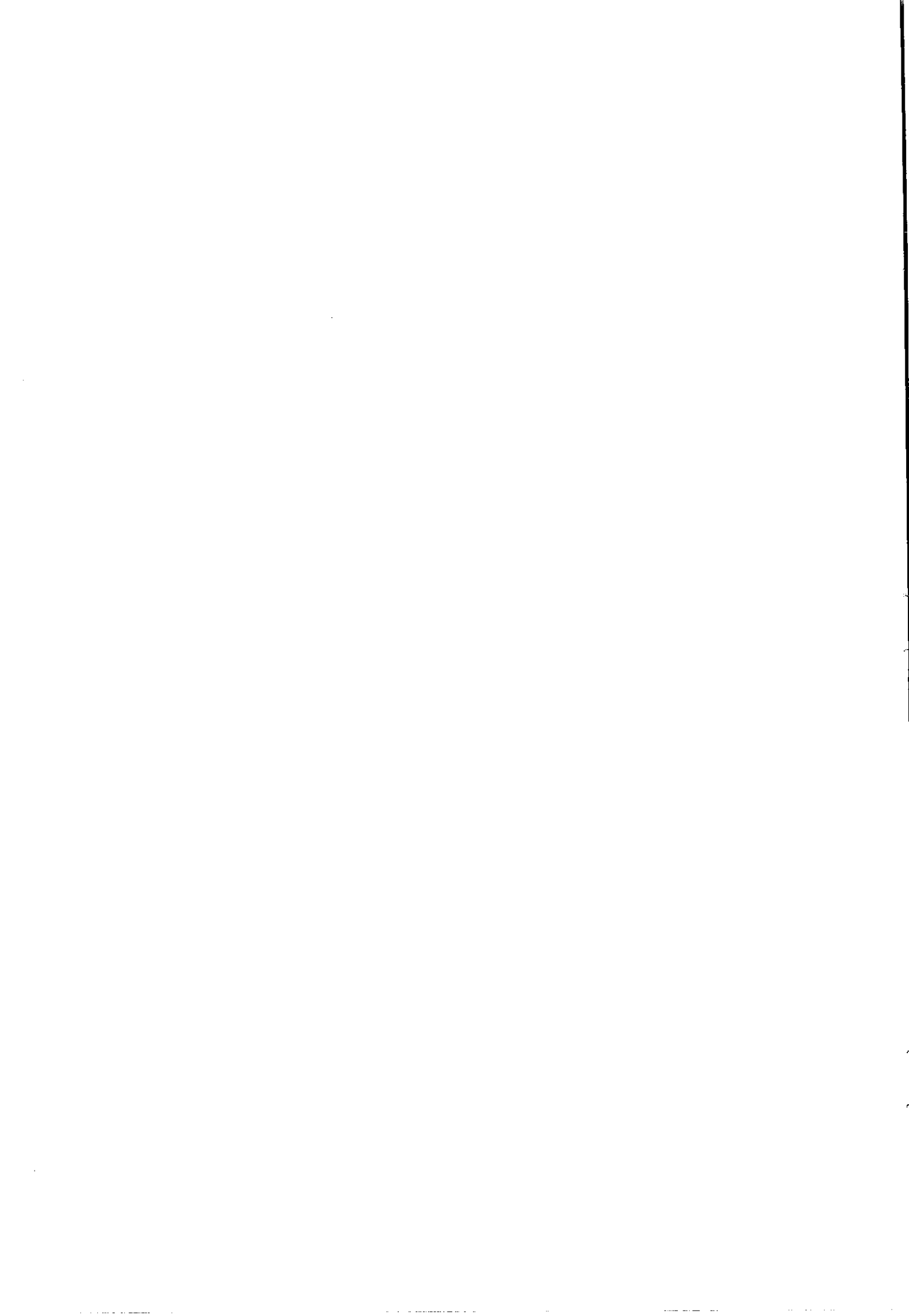
17. mynd: Vísitala staðvirtra launa á hvert ársverk (1980=100)



Þrátt fyrir að fyrirtækjum og ársverkum hafi fækkað í þessari grein á árunum 1987 til 1991 hafa laun þeirra sem haldið hafa sínu starfi hækkað umfram almenn laun í landinu. Ársverkum hefur hins vegar fækkað eins og áður sagði og umfram fækkun fyrirtækja frá árinu 1991 og þar með hafa heildarlaunagreiðslur hvers fyrirtækis í greininni lækkað.

18. mynd: Hagnaður fyrir vexti, verðbreytingarfærslu og afskriftir sem hlutfall af tekjum verslunar með bíla og bílavörur





Árið 1988 var mjög erfitt ár fyrir fyrirtæki með bíla og bílavörur. Súpa varð seyðið af þeirri metnun sem feitu árin tvö þar á undan höfðu valdið á markaðinum. Fjöldi nýrra manna hafði verið ráðinn í grein sem nú varð að sætta sig við verulegan samdrátt. Niðurstaðan var versta afkoma fyrirtækja í greininni á þessum áratug. Stóð reksturinn, fyrir vexti, verðbreytingafærslu og afskriftir þegar á heildina var litið í járnnum.

Þessi lélega afkoma kallaði á skjót viðbrögð og strax á árinu 1989 varð útkoman mun betri. Ef litið er á hagnað sem hlutfall af tekjum var árið 1990 eitt hið besta um 10 ára skeið í sölu bíla og bílavara. Hagræðing og aukin sala lögðust þar á eitt. 18. mynd sýnir hagnað fyrir vexti, verðbreytingafærslu og afskriftir sem hlutfall af tekjum verslunar með bíla og bílavörur á tímabilinu 1980 til 1991.

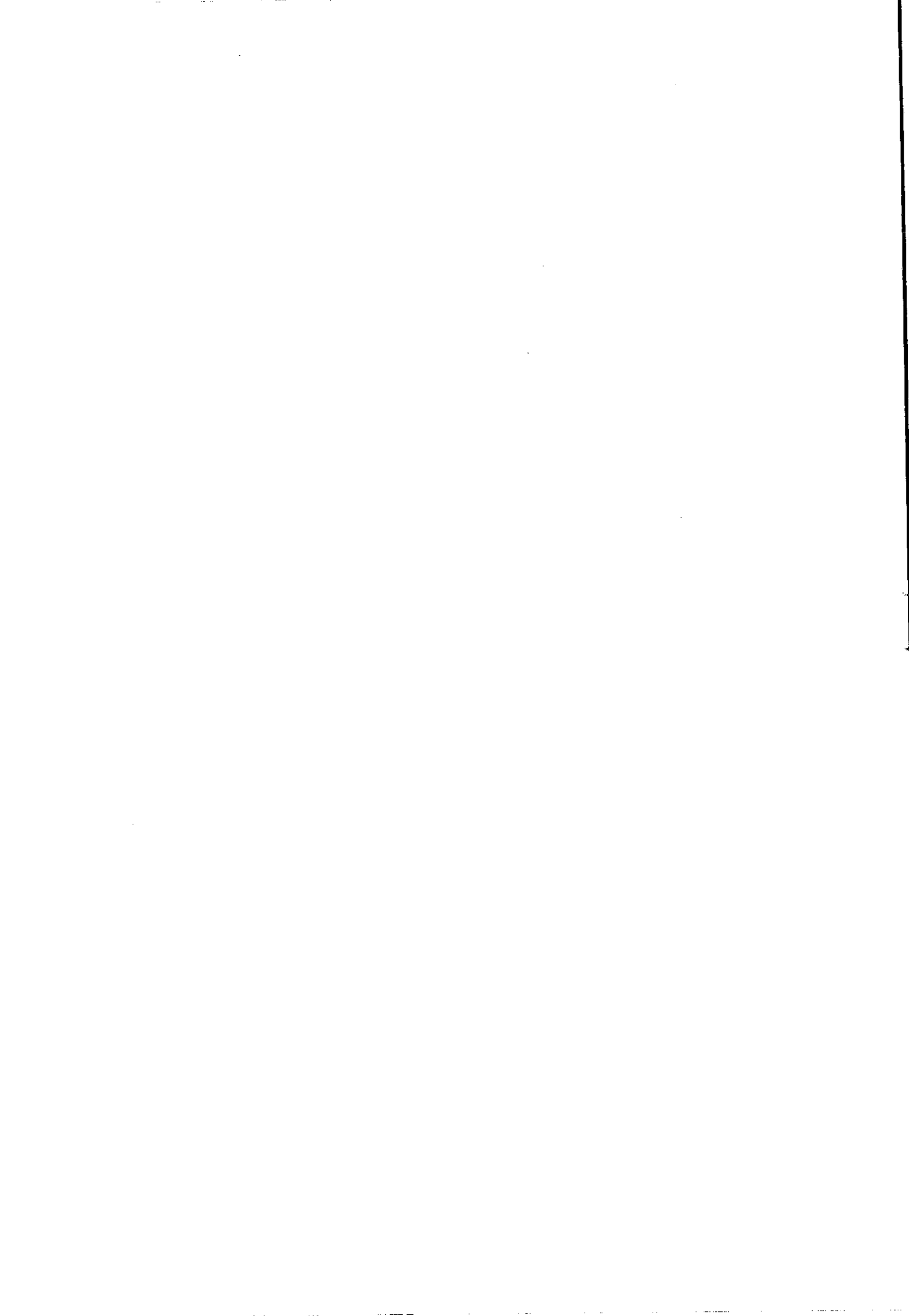
Með bættum vegasamgöngum verður þörfin fyrir bifreiðar meiri. Sérstaða Íslands í samgöngumálum lýsir sér m.a. í því að við höfum náð því marki að nær hver landsmaður hafi aðgang að bifreið og að fjöldi bifreiða á hvern íbúa er með því hæsta sem gerist í samanburði við löndin í kringum okkur. Ekki er þar með sagt að við greininni horfi lítt breytt ástand í sölu bifreiða á komandi árum. Samkeppnisstaða bifreiðarinnar gagnvart öðrum samgöngumöguleikum er sterkari hér en í löndunum í kringum okkur og má ætla að með bættum vegasamgöngum þá batni hún enn frekar. Krafan um aukna bifreiðaeign verður því meiri. Bifreiðaeign á hvern íbúa gæti því vel aukist.

Aukin samkeppni um markaðshlutdeild mun kynda undir söluaukningu. Samkeppnin mun eflaust skila sér í hagræðingu innan þeirra fyrirtækja sem á markaðinum starfa, kostnaður mun lækka sem og vöruverð. Þessa er þegar farið að gæta. Upp á móti lækkun í vöruverði mun vega aukin áhersla á umhverfisvernd. Einnig er óljóst hver verður þróun gjaldeyrismála og hvernig fyrirtækin búa sig í stakk til að takast á við gengisbreytingar. Áhrif samdráttar í bifreiðasölu víðs vegar í heiminum mun eflaust einnig hafa áhrif á verðlagningu framleiðenda og innkaupsverð (cif.-verð) bifreiða til landsins. Lokaniðurstaðan í þróun verðs bifreiða til neytenda á næstu árum er því alsendis óljós.

Þrátt fyrir samkeppni fyrirtækja um markaðshlutdeild er ekki þar með sagt að þau fyrirtæki sem selja fáar bifreiðar á hverju ári muni koma til með að vera skammlíf.



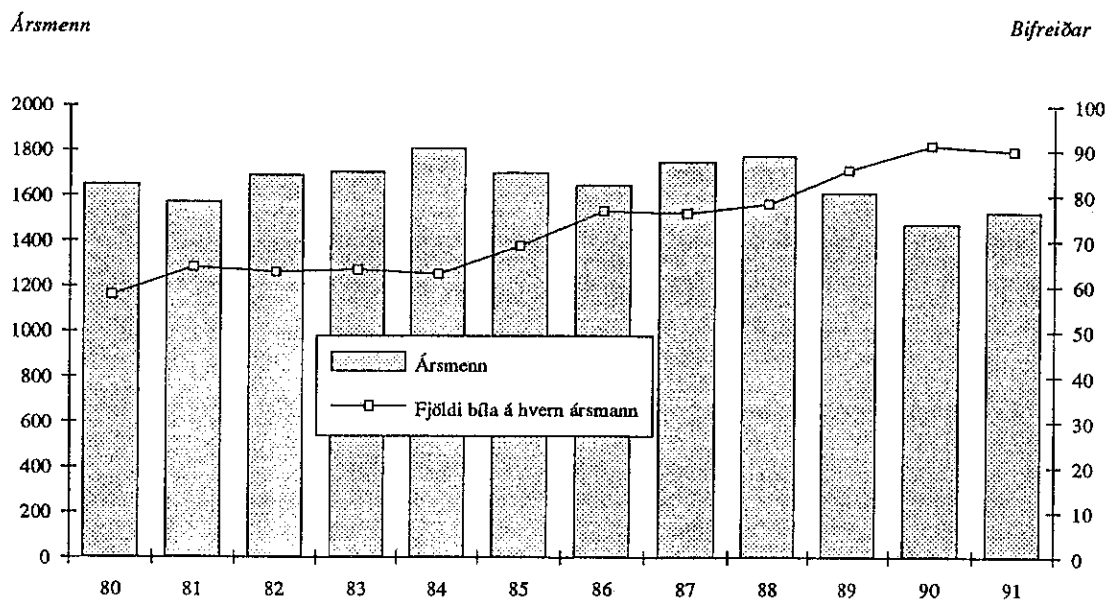
Áherslan á þjónustustigið er sífellt að aukast og þannig getur fyrirtæki sem er með litla veltu í bifreiðasölu vegið hana upp með mikilli veltu í þjónustu við viðskiptavinum sína.



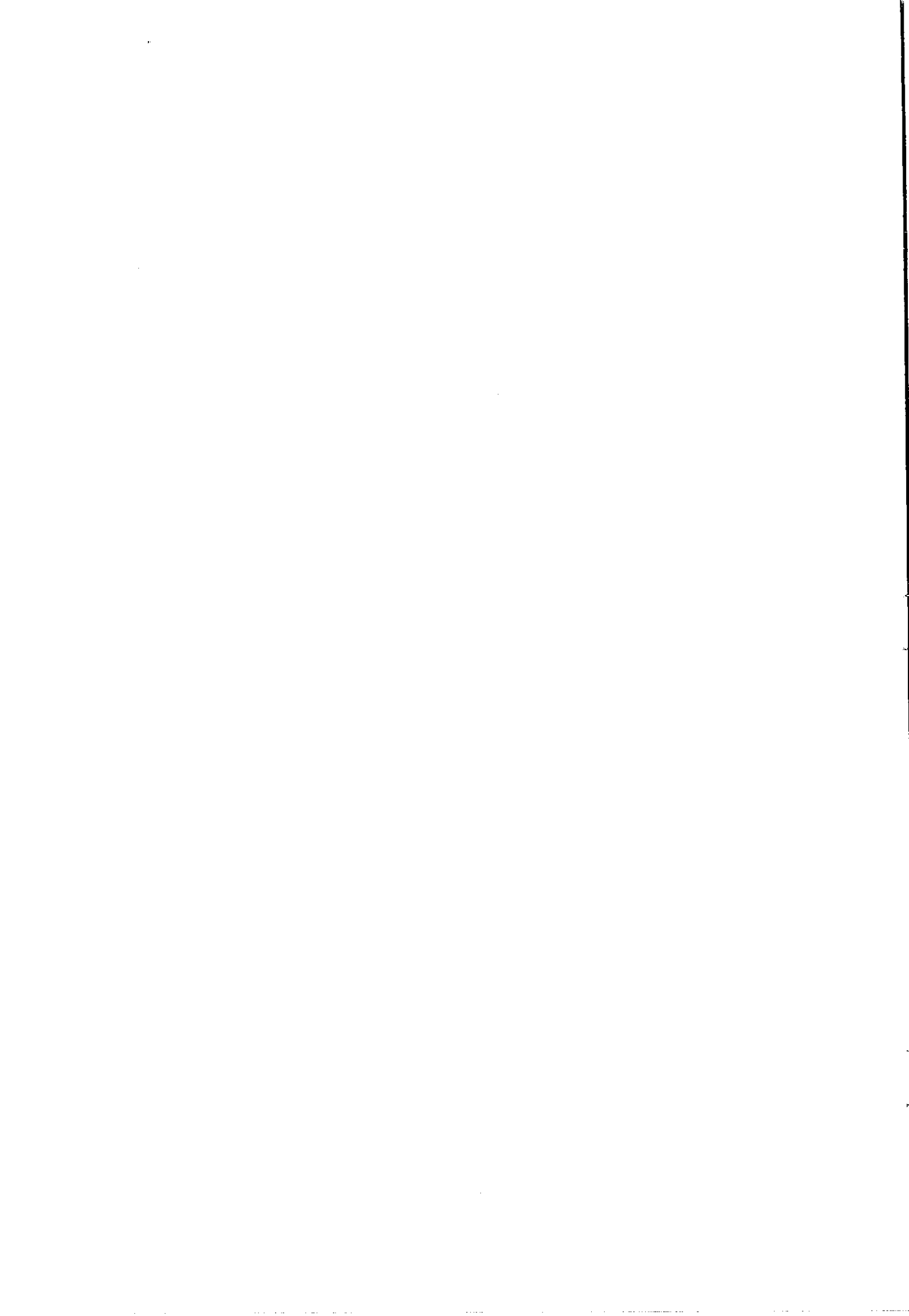
3.3 Bílaverkstæði, hjólbarðaviðgerðir og gúmvörugerð

Á 19. mynd er sýndur fjöldi ársmanna sem störfuðu við bílaviðgerðir frá árinu 1980 til 1991. Einnig er sýndur heildarfjöldi bifreiða á hvern ársmann. Athyglisvert er að meðalfjöldi bifreiða á hvern ársmann í bílaviðgerðum fór stöðugt hækkandi á tímabilinu 1980 til 1991. Gefur það til kynna að hver bifreið hafi þurft minni og minni viðgerð frá ári til árs mælt í tímum viðgerðarmanns. Skýringarinnar gæti verið að leita í framförum í aðbúnaði á verkstæðum, bættri menntun viðgerðamanna og aukinn sérhæfing sem tengist aukinni þjónustu hjá bifreiðumboðunum. Einnig er hugsanlegt að skýringarinnar sé að hluta að leita í bættu vegakerfi. Með auknu hlutfalli bundins slitlags hefur aðbúnaður bifreiða breyst og þar með bilanatíðni þeirra.

19. mynd: Ársmenn í bílaviðgerðum og meðalfjöldi bifreiða á hvern ársmann



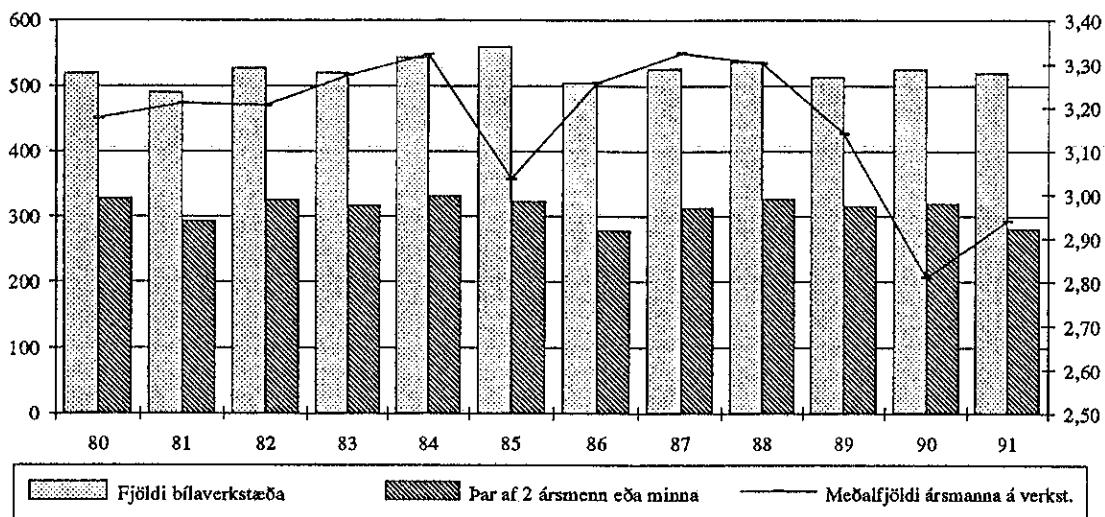
Á 20. mynd er sýndur fjöldi bifreiðaverkstæða og meðalfjöldi ársmanna á verkstæði. Þar sést að fjöldi bifreiðaverkstæða hefur sveiflast milli 500 og 550 á árunum 1980 til 1991. Meiri sveiflur voru í fjölda þeirra bifreiðaverkstæða þar sem tveir eða fleiri starfa. Má á þeirri stærð frekar merkja árferði í greininni. Eigendur fara út í einyrkju þegar illa árar en ráða svo til sín starfskraft þegar tíðin er góð.



20. mynd: Fjöldi bifreiðaverkstæða og meðalfjöldi ársmanna á verkstæði

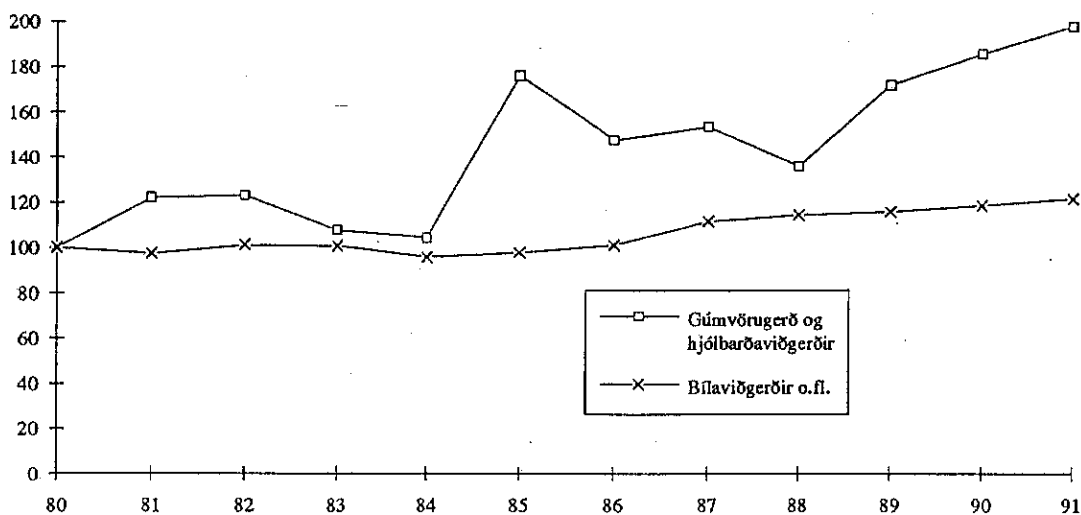
Bifreiðaverkstæði

Ársmenn



Nokkuð athyglisvert er að sjá hvernig laun hafa þróast í bílaviðgerðum, gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum á síðasta áratug. Á meðan laun í bílaviðgerðum hafa sveiflast líkt og laun almennt þá hafa laun í gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum ekki gert það. Þar hafa launin ekki fylgt almennri launaþróun, sveiflast verulega og hækkað þegar lítið er á tímabilið í heild. Má þar merkja nokkur áhrif árferðis, þ.e. snjópungum vetrum fylgja há laun.

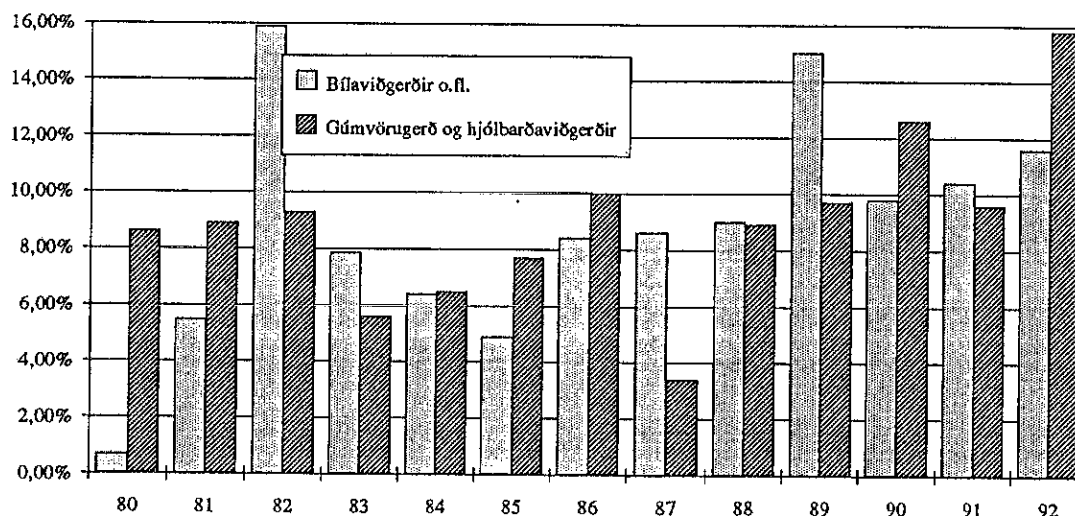
21. mynd: Vísitala staðvirtra launa á hvert ársverk (1980=100)





Sá angi bílgreinarinnar sem hér um ræðir náði nokkuð góðum árangri á mælistiku hagnaðar á níunda áratugnum. Hagnaðurinn hefur verið sveiflukennður og mest farið upp í 16% af tekjum, bæði í bílaviðgerðum, gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum. Minnstur var hagnaðurinn í bílaviðgerðum 1980 eða um 0,5% en hins vegar 1987 í gúmvörugerð og hjólbarðaviðgerðum þegar hann var um 3%. Allt frá árinu 1988 til ársins 1991 var hagnaðurinn yfir 8% sem má telja nokkuð gott í samanburði við aðra anga bílgreinarinnar. Hagnaður fyrir vexti, verðbreytingafærslu og afskriftir sem hlutfall af tekjum er sýndur á 22. mynd.

22. mynd: Hagnaður fyrir vexti, verðbreytingarfærslu og afskriftir sem hlutfall af tekjum bílaverkstæða, hjólbarðaviðgerða og gúmvörugerða

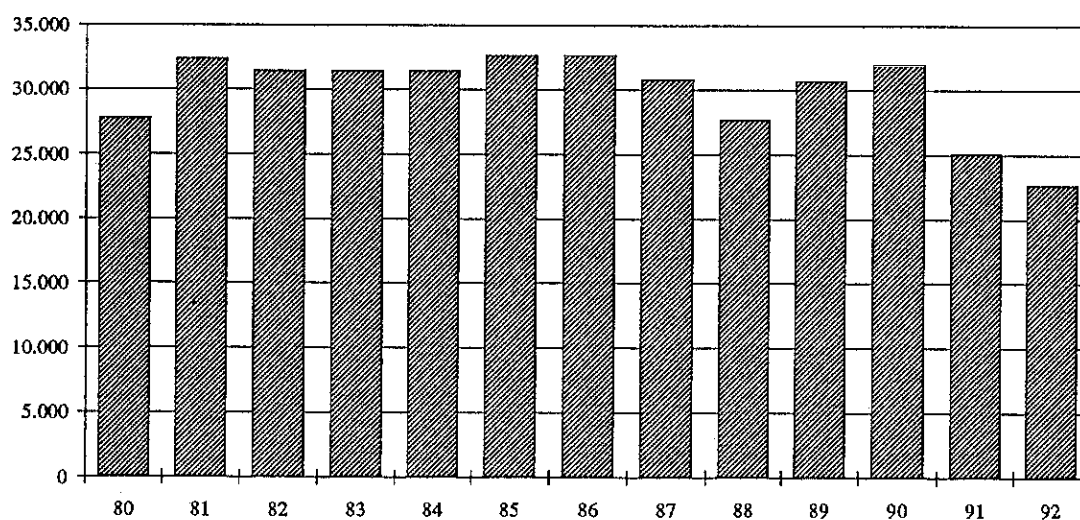




3.4 Fólks- og vöruflytningar á landi

Farþegaflutningar hér á landi eiga sér stað að langmestu leyti með bifreiðum, aðallega einkabifreiðum. 23. mynd sýnir farþega-km, þ.e. fjölda farþega margfaldaðan með ekinni vegalengd á sérleyfisleiðum, en þar er um að ræða almenningsvagna sem eru í reglubundnum ferðum, aðra en strætisvagna. Farþegafjöldi er breytilegur frá ári til árs en síðustu tvo áratugi hefur hann verið 4-500 þús. á ári og farið lækkandi, lægst í 403,6 þús. 1992. Mest hefur farþegum fækkað á Suðvesturlandi en vegna æ fleiri erlendra ferðamanna hefur þó orðið fjölgun á sumum langleiðum. Myndin sýnir að samdrátturinn hefur verið verulegur á árunum 1991 og 1992. Vert er að taka fram að strætisvagnaleiðir á höfuðborgarsvæðinu og á Akureyri eru ekki taldar með, og sama er að segja um Hafnarfjarðarleið og Mosfellsleið fyrir daga Almenningsvagna bs.

23. mynd: Farþega-km á sérleyfisleiðum



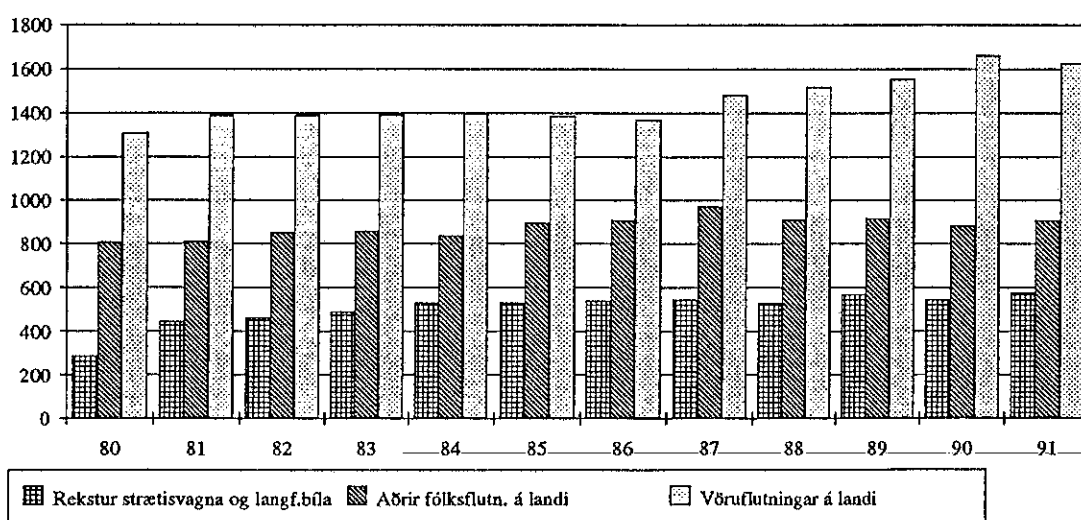
Strætisvagnar Reykjavíkur halda uppi ferðum á 20 leiðum. Flestir urðu farþegar strætisvagnanna árið 1962 eða um 18 milljónir, en þeim fækkaði síðan næstu árin og voru um 13 milljónir 1969. Nýtt leiðakerfi var tekið upp vorið 1970 og þá fjölgaði farþegum nokkuð. Komust þeir upp í nær 15 milljónir 1973 en síðan fór þeim aftur fækkandi og hafa á síðari árum ekki verið nema um 7 milljónir. Útþensla byggðarinnar og stórfjölgun einkabifreiða hefur torveldað rekstur strætisvagna.



Ekki er búist við tæknibyltingu í rekstri strætisvagna á höfuðborgarsvæðinu á næstu árum og engin efni til róttækra tilrauna á því sviði. Á hinn bóginn verður fylgst grannt með þróun rafknúinna vagna og með áætlun Hamborgara um að knýja strætisvagna með vetni af umhverfisástæðum.⁵

Fjöldi ársverka í fólks- og vöruflutningum á landi er sýndur á 24. mynd. Ársverk í rekstri strætisvagna og langferðabifreiða meira en tvöfölduðust á árunum 1980 til 1991. Á árinu 1980 voru ársverkin þar um 290 en tæp 600 á árinu 1991. Mest var aukningin á árunum 1980 til 1984 en þá fjölgaði ársverkunum í þessari grein um nær 230. Af öðrum fólksflutningum á landi er hægt að segja viðlíka sögu. Ársverk í þeirri grein voru rétt rúm 800 á árinu 1980 og um 200 fleiri á árinu 1991 en flest voru ársverkin á árinu 1987 eða tæp 1000. Heildaraukningin í ársverkum í rekstri strætisvagna og langferðabifreiða hefur því verið ívið meiri en í öðrum fólksflutningum á landi. Ársverkum í vöruflutningum á landi fjölgaði á árunum 1980 til 1991 úr því að vera um 1300 í að vera rúmlega 1600. Ekki er það þó stöðugur vöxtur því á árunum 1985, 1986 og 1991 fækkaði ársverkunum lítilsháttar. Mestur var vöxturinn á árunum 1987 til 1990 en á þeim tíma fjölgaði ársverkunum um nær 300.

24. mynd: Fjöldi ársverka í fólks- og vöruflutningum á landi



⁵ Fjármálatíðindi, 3 tbl. 1993, "Samgöngur og ferðamál", Valdimar Kristinsson, bls. 209-225.

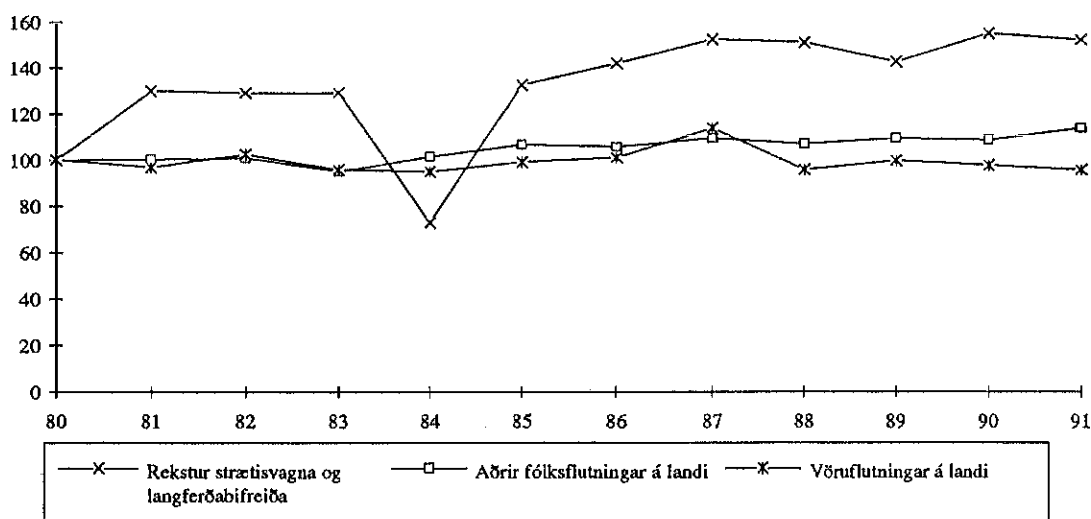


Launaþróun í fólks- og vöruflutningum á landi er sýnd á 25. mynd. Á árinu 1981 hækkuðu laun í rekstri strætisvagna og langferðabifreiða umfram almenn laun í landinu, fylgdu almennri launaþróun næstu tvö ár á eftir, lækkuðu svo á árinu 1984 en hækkuðu aftur á árunum 1985 og 1986. 1987 varð önnur niðursveifla en henni fylgdi uppsveifla strax árið 1988 og hélst launaþróunin síðan nokkuð í hendur við almenna launaþróun fram til ársins 1991.

Í öðrum fólksflutningum en rekstri strætisvagna og langferðabifreiða hefur launaþróunin verið líkari almennri launaþróun í landinu ef frá er skilið árið 1987 en þá hækkuðu launin í greininni verulega umfram almenn laun í landinu. Sömu sögu má segja um launaþróun í vöruflutningum á landi.

25. mynd: *Vísitala staðvirtra launa á hvert ársverk (1980=100)*

í fólks- og vöruflutningum á landi

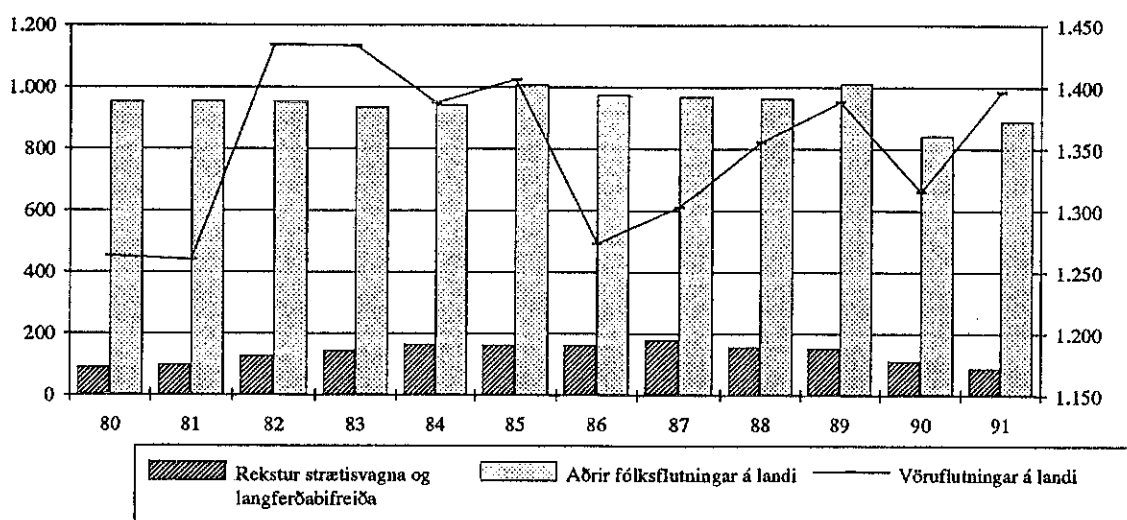


Fjöldi fólks- og vöruflutningafyrirtækja er sýndur á 26. mynd. Fjöldi fyrirtækja sem starfa við rekstur strætisvagna og langferðabifreiða fór stöðugt vaxandi frá árinu 1980 til ársins 1987. Eftir það hefur þeim fækkað verulega og voru á árinu 1991 um 80 sem er um 100 færri en árið 1987. Útþensla byggðar og stórfjölgun einkabifreiða hefur ráðið þar mestu.



Strætisvagnar Reykjavíkur aka um Reykjavík og Seltjarnarnes. Kópavogsbær rak sína eigin strætisvagna og Landleiðir þjónuðu Hafnarfirði og Garðabæ, en nú hafa verið stofnuð samtök allra sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, utan Reykjavíkur og Seltjarnarness, um strætisvagnþjónustu undir nafninu Almenningsvagnar bs. (les byggðasamlag). Ná þau til Kópavogs, Garðabæjar, Hafnarfjarðar, Bessastaðahrepps, Mosfellsbæjar og að nokkru til Kjalarness. Hófst starfsemin upp úr miðju ári 1992. Ekið er á 11 leiðum og er áætlað að farþegar séu allt að 2 milljónum á ári. Fjöldi annarra fyrirtækja sem starfa við fólksflutninga á landi hefur verið sveiflukenndari á þessu tímabili. Flest voru þau á árunum 1985 og 1989 þá um 1000 en fæst árið 1990 eða um 830.

26. mynd: Fjöldi fólks- og vöruflutningafyrirtækja



Fjöldi vöruflutningafyrirtækja var mjög sveiflukenndur á síðasta áratug. Í upphafi hans voru fyrirtækin um 1.260 en strax 1982 voru þau orðin um 1.440 og hafði þeim þá fjölgað um 180 á tveimur árum. Á árunum 1984 til 1986 fækkaði fyrirtækjunum alveg niður í um 1.270 en fjölgaði svo aftur og voru 1.400 í árslok 1991.

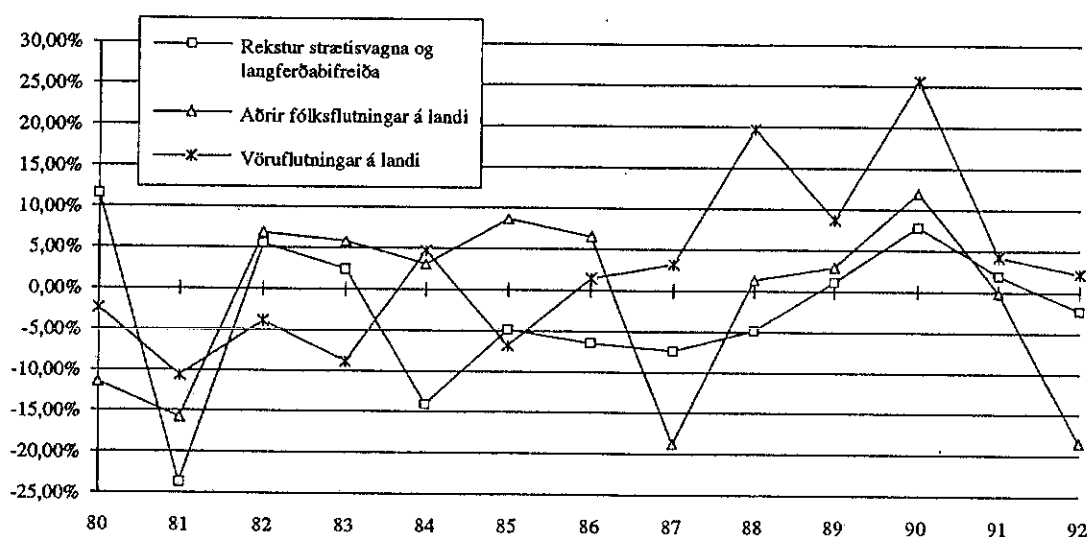
Hagnaður af reglulegri starfsemi fólks- og vöruflutningafyrirtækja fór ört minnkandi á árunum 1991 og 1992. Á 27. mynd er hagnaður af reglulegri starfsemi sem hlutfall af tekjum sýndur. Þar sést að niðursveifla fylgir í kjölfar nokkurra góðra ára þar sem náðst hafði að snúa tapi árunna fyrir 1989 í hagnað. Lengsta taptímabilið var í rekstri



strætisvagna og langferðabifreiða en öll árin 1984 til og með 1988 var tap á þeim rekstri. Aðrir fólksflutningar hafa skilað hagnaði allar götur síðan 1982 ef frá eru skilin árin 1987 og 1992. Best varð afkoman á árinu 1990 en þá náði hagnaðurinn 12% af tekjum.

Fyrirtæki sem starfa við vöruflutninga á landi hafa, þegar á heildina er litið, sýnt hagnað allt frá því 1986. Náði hagnaðurinn hámarki á árinu 1990 og var þá 25% af tekjum. Eftir það fór hann ört minnkandi og var í lok árs 1992 rétt um 2,5%.

27. mynd: Hagnaður af reglulegri starfsemi sem hlutfall af rekstrartekjum fólks- og vöruflutningafyrirtækja

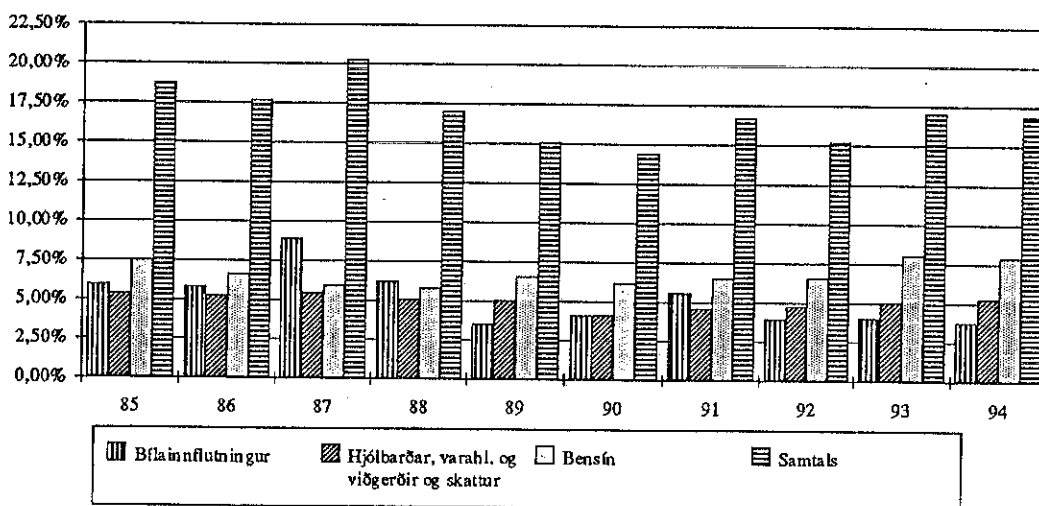




3.5 Ríkissjóður

Bílgreinin er stór tekjulind fyrir ríkissjóð. Á árinu 1992 var áætlað að um 15% af heildartekjum hans væru af bílainnflutningi, bifreiðaviðgerðum, sölu bensíns, hjólbarða og varahluta, þungaskatti o.fl. Áætlað er að þetta hlutfall hafi verið nokkuð hærra árið 1993 eða um 17%. 28. mynd sýnir tekjur af bílum sem hlutfall af heildartekjum ríkisins. Í þeim útreikningum sem lagðir eru til grundvallar er tekið tillit til tekna ríkisins af bifreiðakaupum, þ.e. aðflutningsgjöldum, söluskatti eða virðisaukaskatti og skráningargjaldi. Einnig er tekið tillit til tekna vegna notkunar bifreiðanna, þ.e. vegna eldsneytis, hjólbarða, varahluta og viðgerða. Á sama hátt eru teknar með í reikninginn tekjur af þungaskatti, skoðunargjaldi, prófgjaldi, söluskatti af bifreiðatryggingum og bifreiðagjöldum. Vert er að undirstrika að færa má rök fyrir því að bifreiðin komi víðar við sögu í tekjuöflun ríkissjóðs en hér er reiknað með og má þar nefna til launaskatt þeirra sem við bílgreinina starfa.

28. mynd: Tekjur af bílum sem hlutfall af heildartekjum ríkisins



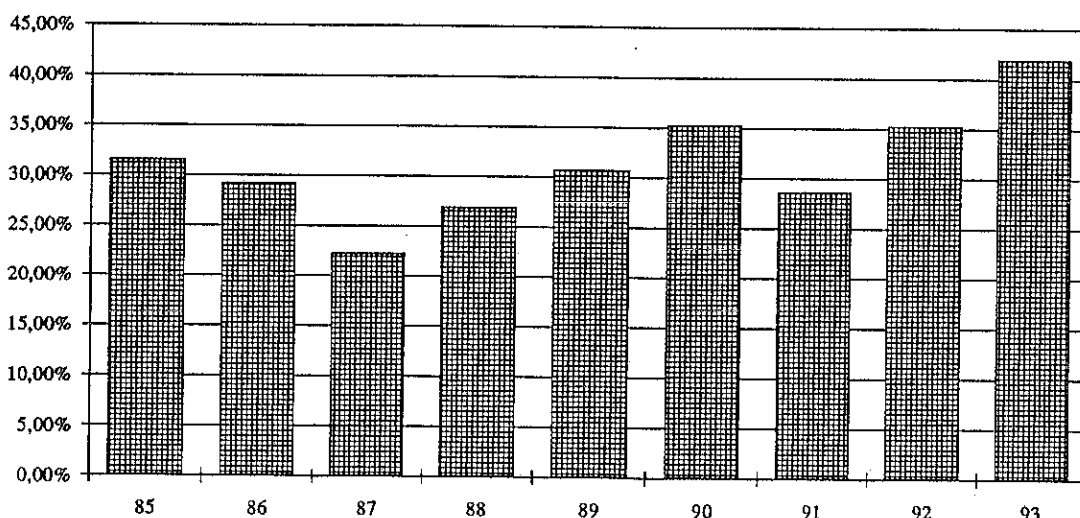
Ef litið er á tímabilið 1985 til 1994, eins og gert er á 28. mynd, kemur í ljós að tekjur af bensínsölu eru að verða sífellt stærri hluti af heildartekjum ríkisins. Hið sama má segja um tekjur ríkisins af bifreiðaviðgerðum, sölu hjólbarða, varahluta og þungaskatti.



Tekjur af innflutningi bifreiða voru hins vegar hæstar á árinu 1987 og olli það því að heildartekjur ríkisins af bílgreininni hafa aldrei verið meiri en það ár.

Tekjuöflunarhlíð ríkissjóðs er einungis önnur hlíð málsins. Það sem máli skiptir eru nettóáhrifin þegar frá hafa verið dregin þau útgjöld sem ríkið ber vegna bílgreinarinnar. Útgjöld til vegamála ber þar hæst. Tekjur af bílum sem hlutfall af útgjöldum ríkissjóðs til vegamála eru sýndar á 28. mynd. Frá árinu 1987 til ársins 1990 fór þetta hlutfall úr því að vera rétt rúm 22% í það að vera 35%. Síðan lækkaði það aftur á árinu 1991 en hefur hækkað allar götur síðan og er í dag um 42%. Ljóst er af þessum tölum að ríkið ráðstafar innan við helmingi af álögum þess á bílgreinina aftur til bílgreinarinnar.

29. mynd: Útgjöld ríkissjóðs til vegamála í hlutfalli af tekjum hans af bifreiðum



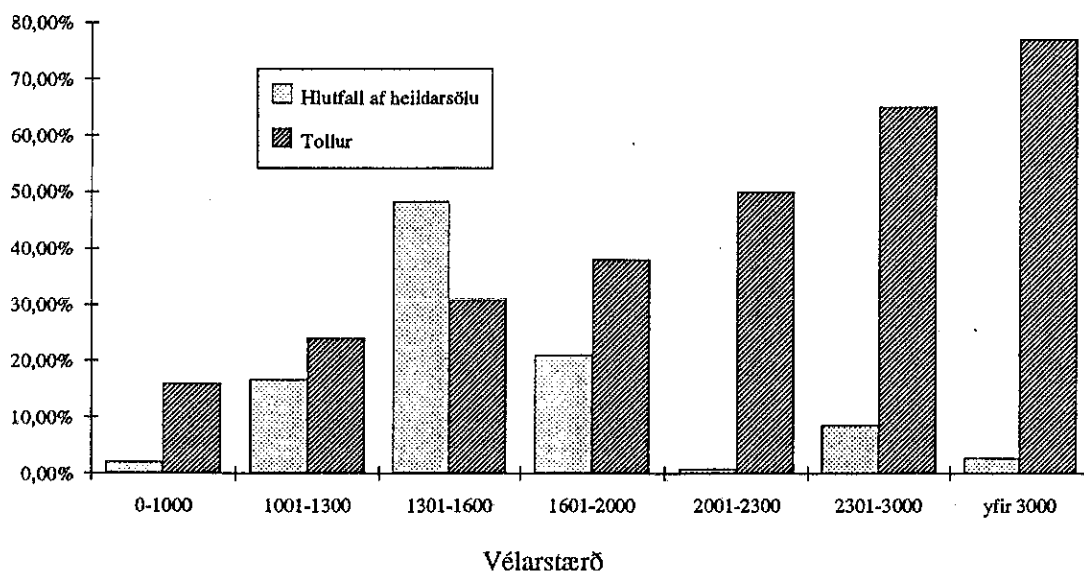
Frá sjónarhóli þjóðfélagsins þarf ekki að vera rétt að leggja allar tekjur ríkisins af bílgreininni aftur í bílgreinina. Flest og nær öll skattlagning hefur í för með sér ákveðið óhagræði, kostnað fyrir þjóðfélagið, sem ætti að endurspeglast í arðsemiskröfu ríkisins. Svo framarlega sem þeim skatttekjum sem aflað er hjá bílgreininni er varið í framkvæmdir sem bera hærri arðsemi en sem nemur þjóðfélagslegum kostnaði við tekjuöflunina, þá er vissu markmiði ríkisfjármála náð. Ef þessi meginregla kallar á aukna dreifingu tekna á milli greina hagkerfisins þá er það af hinu góða. Hvort sú er raunin skal hér látið ósagt.



3.6 Felst neyslustýring í opinberum álögum á bifreiðar?

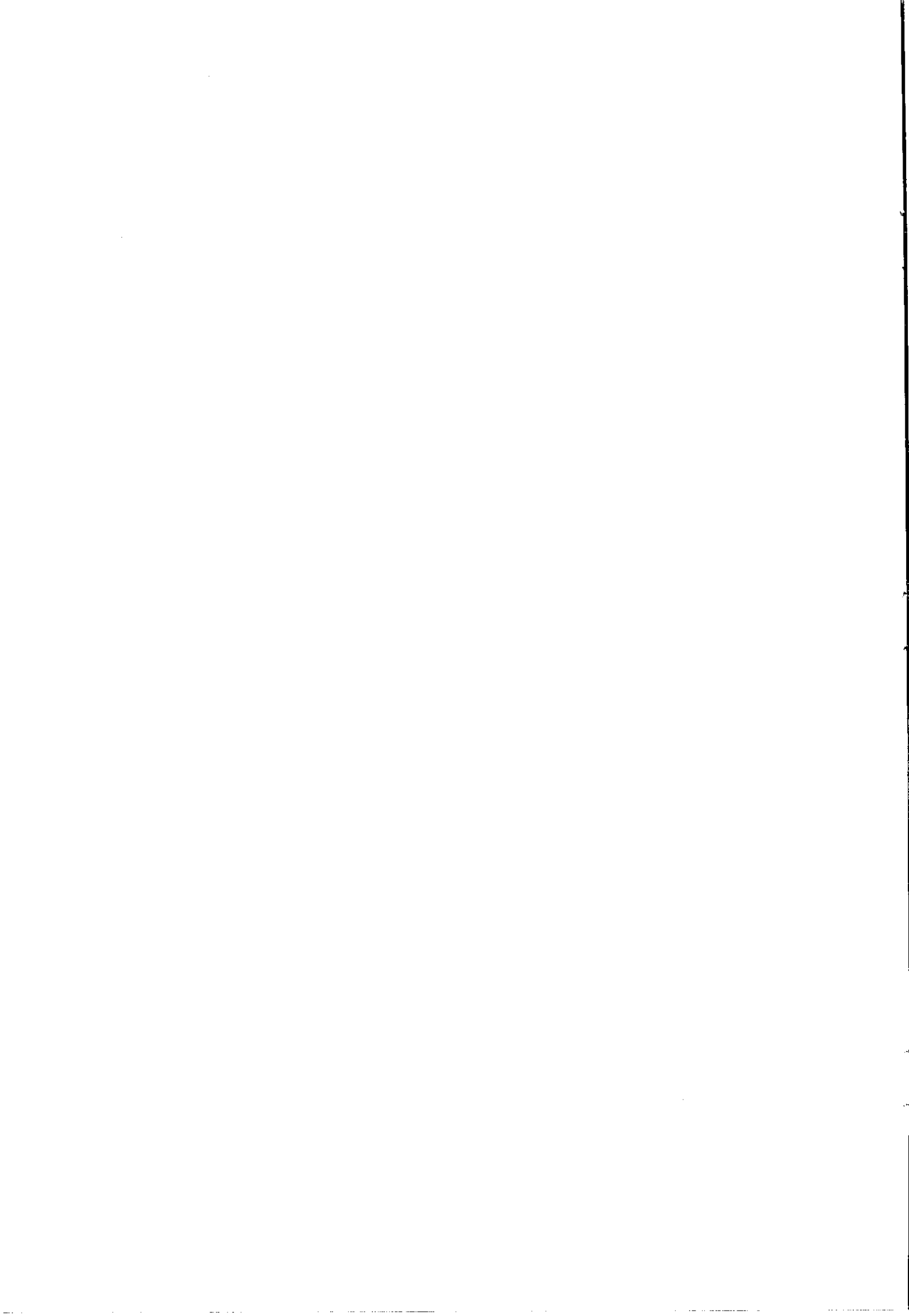
Neyslustýringu má sjá í nær öllum afskiptum ríkisins af bílgreininni. Endurspeglast hún í vörugjöldum sem lögð eru á innfluttar bifreiðar, bifreiðagjaldinu, bensínsköttum o.fl. Í þessum kafla er nokkrir þessara álagningarþátta teknir fyrir sérstaklega og síðan sýndar í kr. niðurstöður útreikninga Alþjóðavegamálasambandsins (e. International Road Federation, IRF) á opinberum álögum árið 1991 á fólks- og vöruflytningabifreiðar eftir vélarstærð, akstri og burðargetu.

30. mynd: Sala bifreiða og tollur á tímabilinu jan. 1993 til jún. 1993



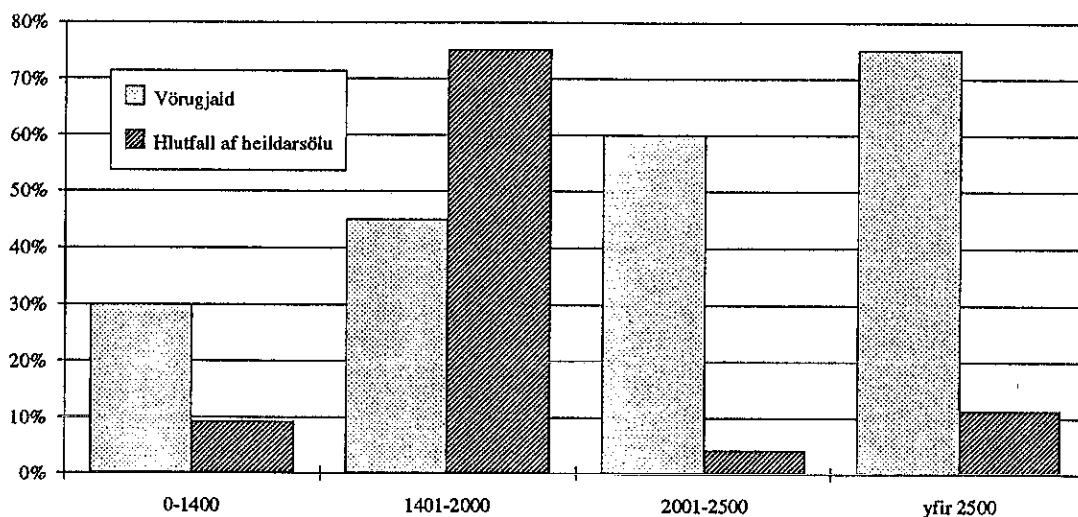
Í byrjun júlí 1993 var vörugjald lagt á innfluttar bifreiðar og tók það við af tollum. 30. mynd sýnir skiptingu bifreiðakaupa eftir vélarstærð og tollum á tímabilinu janúar 1993 til og með júní 1993. Eftirspurn eftir bifreiðum ræðst af samspili fjárfestingar og rekstrarkostnaðar bifreiðarinnar annars vegar og þess hags sem bifreiðaeigandinn hefur af eign sinni hins vegar. Þegar á heildina er litið þá virðast þessir tveir þættir veða salt á vélarstærðinni frá 1300 til 1600.

Í byrjun júlí 1993 var tollinum breytt í vörugjald og gjaldflokkunum fækkað úr sjö í fjóra. 31. mynd sýnir vörugjald af bifreiðum og hlutfallslega sölu bifreiða eftir



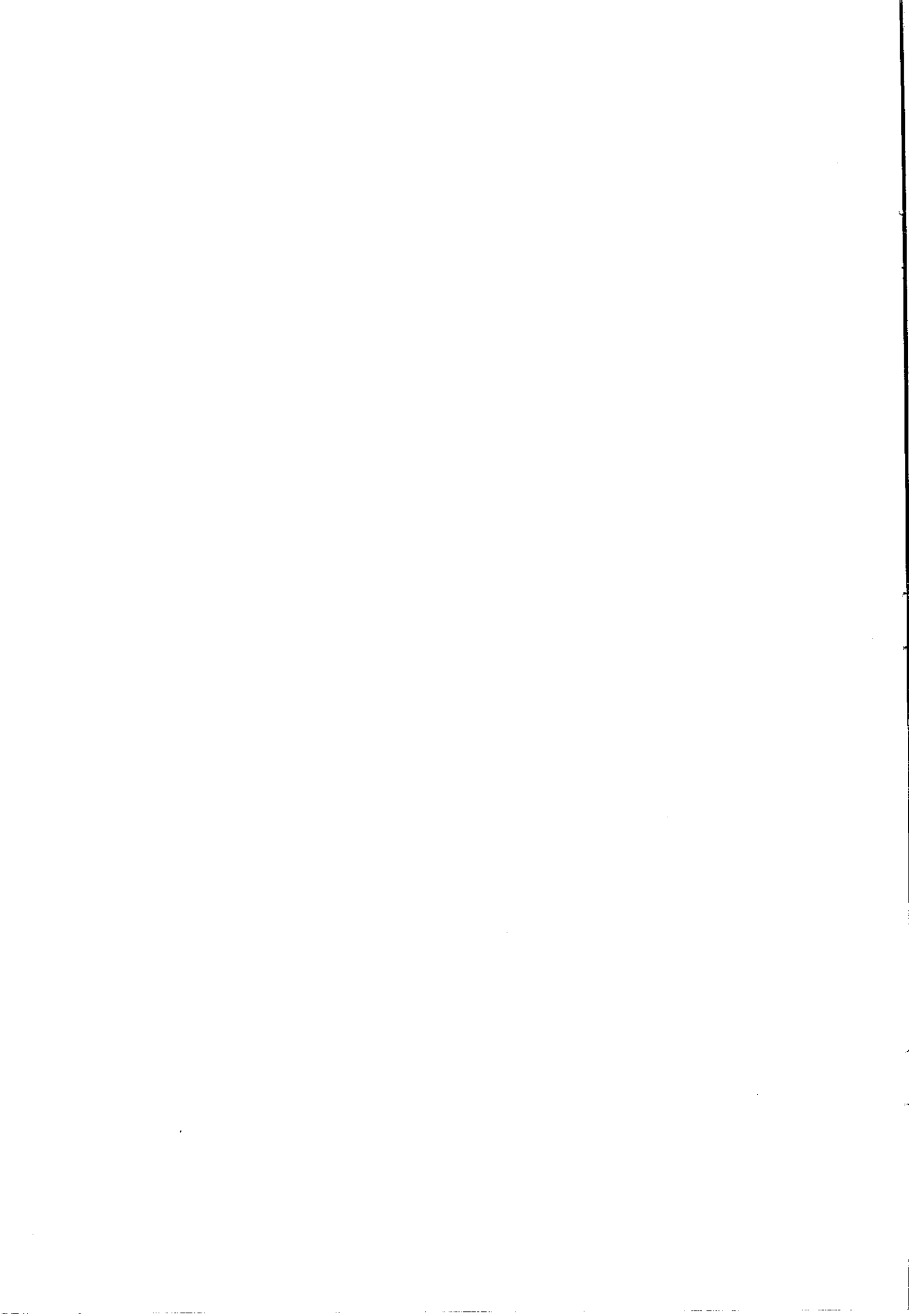
vélarstærð á tímabilinu júlí til nóvember 1993. Á myndinni sést að vörugjaldið er 30% fyrir bifreiðar með sprengirými undir 1400 cm³ en fer síðan stighækkandi og endar í 75% fyrir bifreiðar með sprengirými sem er stærra en 2500 cm³. Ályktunin sem draga má af 31. mynd er sú hin sama og dregin var af 30. mynd nema nú er bilið þar sem kostnaður og ábati veða salt í notagildisfalli bifreiðaeigenda breiðara.

31. mynd: Vörugjald af bifreiðum og hlutfallsleg sala
m.v. mismunandi sprengirými á tímabilinu júl. til nóv. 1993



Vert er að athuga að ekki er nóg að skoða prósentutölurnar einar sér. Ef vörugjaldið væri hið sama og óháð vélarstærð þá er ljóst að í krónum talið væri mismununin talsverð. Hið sama má segja um bensínskattinn, hann leggst þyngra á þær bifreiðar sem eyða meiru en aðrar.

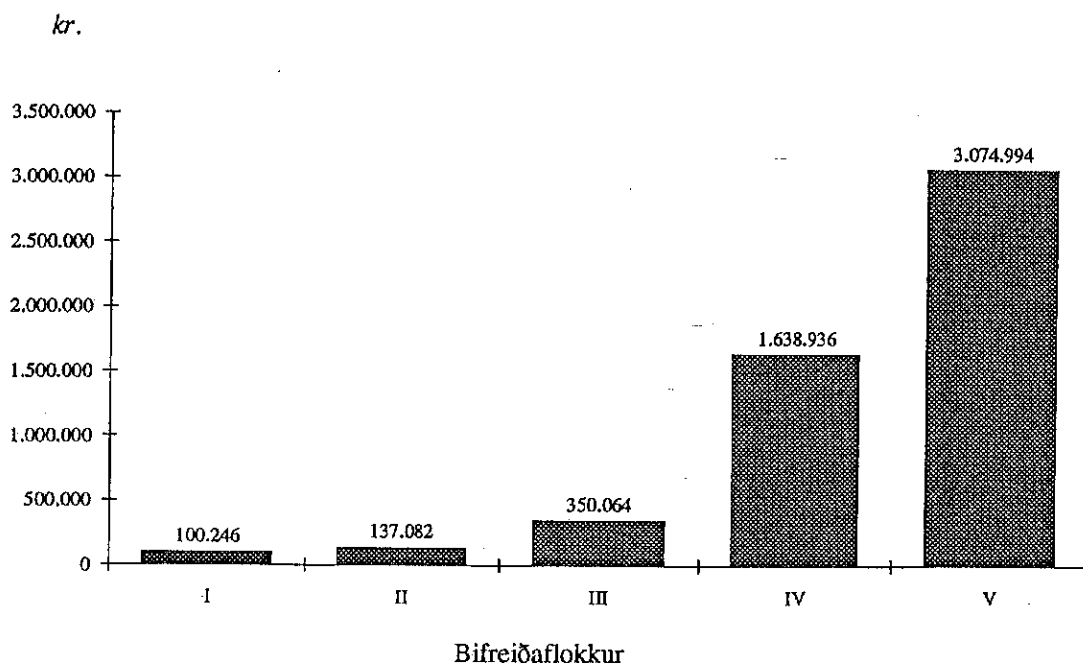
Um áramótin 1993-94 hækkuðu bifreiðagjöld um 33% samkvæmt samkomulagi ríkisstjórnarinnar og aðila vinnumarkaðarins. Bifreiðagjöldin í nágildandi formi eru eignaskattur á þyngd þar sem skatturinn kemur harðast niður á þeim sem eiga gamlar, þungar og verðlitlar bifreiðar. Þannig gæti eigandi 20 ára gamallar Land Rover bifreiðar lent í því að greiða sama bifreiðagjald og eigandi nýs fimm milljóna króna lúxusjeppa. Einnig er óheimilt að fella gjaldið niður þegar bifreið er tekin af skrá og er ekki í notkun. Þetta kemur t.d. illa út gagnvart þeim sem eiga sérútbúna ferðabíla sem eingöngu eru í notkun 1-2 mánuði á ári.

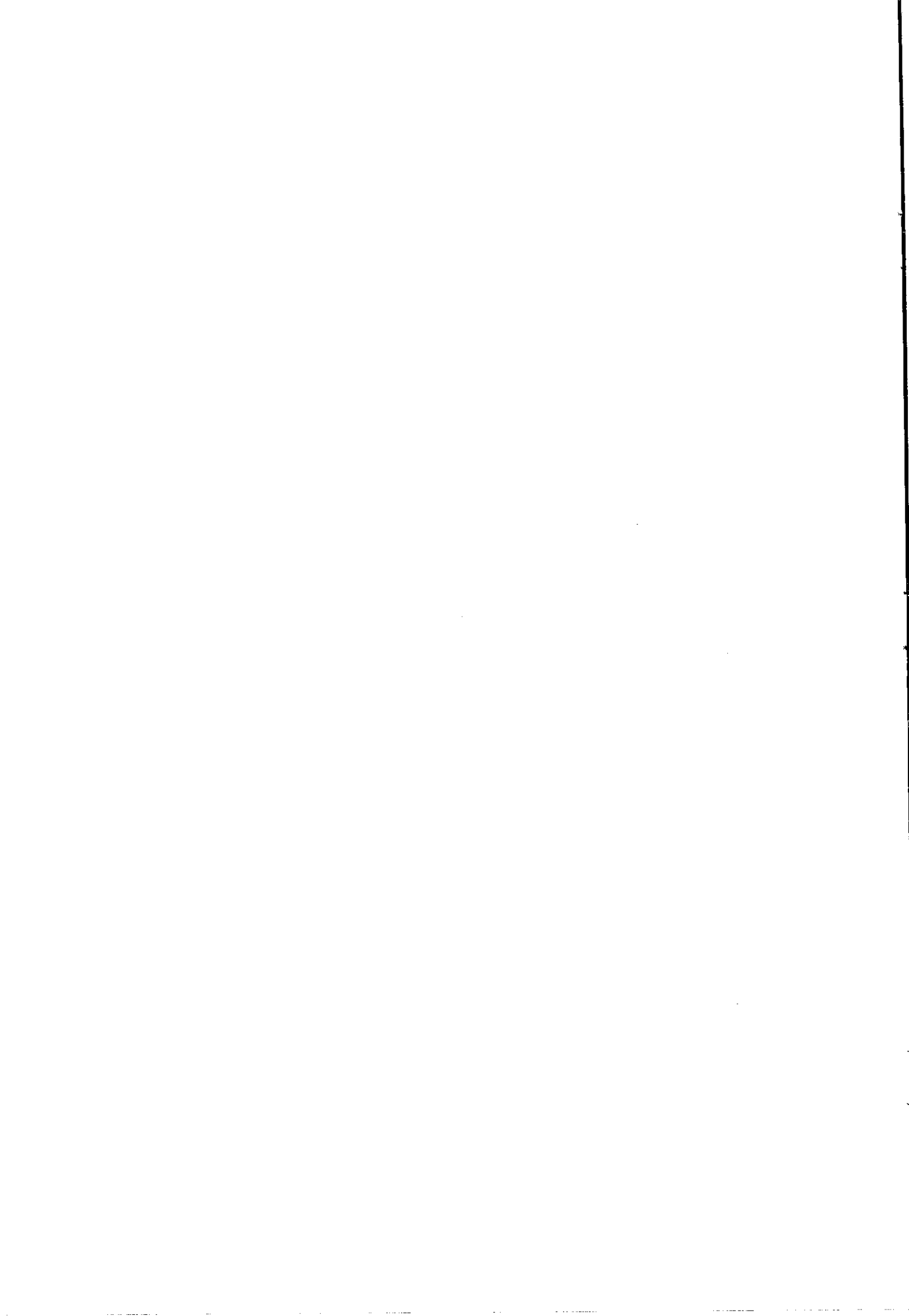


Saga bifreiðagjaldsins er sú að á árinu 1988 var innheimt fast gjald, 4,15 kr. á ári fyrir hvert kíló í þyngd bíls upp í allt að 2.500 kg og af bílum þyngri en 2.500 kg var borgað fast hámarksgjald, 10.375 kr. á ári. Lágmarksgjald var þá 1.000 kr. Á árinu 1994 er gjaldið orðið 11,25 kr. á hvert kíló í bílum léttari en 1.100 kíló. Af bíl sem vegur 900 kíló þarf því að greiða 10.125 krónur. Aukagjald fyrir hvert kíló umfram 1.100 er 7,32 kr. á ári. Lágmarksgjald er 2.955 krónur og hámarksgjald 16.990 kr. Greiðslum bifreiðagjalda er skipt á tvo gjalddaga á ári. Ef bifreiðagjaldið hefði fylgt framfærsluvísitölu, frá því að því var komið á árið 1988, væri það nú 9,13 kr. á kíló fyrir léttari bíla, í stað 11,25 kr. og af bíl sem vegur 900 kíló þyrfti þá að greiða 8.217 kr. í stað 10.375 kr.

Á 32. mynd eru sýndar í kr. opinberar álögur árið 1991 á fólks- og vöruflutningabifreiðar eftir vélarstærð, akstri og burðargetu. Tölurnar byggja á útreikningum Alþjóðavegamálasambandsins sem birtir voru í riti þess, World Road Statistics 1987-1991, gefið út 1992. Við útreikning þeirra var tekið tillit til aðflutningsgjalda, tolla, virðisaukaskatts, bifreiðagjalda og þungaskatta.

32. mynd: *Opinberar álögur í kr. á hverja fólks- og vöruflutningabifreið árið 1991 eftir vélastærð, akstri og burðargetu*





Teknir eru fyrir fimm flokkar bifreiða. Í fyrstu flokkunum þremur eru einkabifreiðar sem ekið er 15.000 km á ári. Í I. flokki eru einkabifreiðar með 1.000 cm³ vél sem eyðir að meðaltali 1.200 lítrum á ári, í II. flokki eru einkabifreiðar með 1.500 cm³ vél og 1.500 lítra meðaleyðslu á ári og í III. flokki eru einkabifreiðar með 4.500 cm³ vélarstærð og 2.700 lítra meðaleyðslu á ári.

Í flokkum IV og V eru vöruflutningabifreiðar sem reknar eru með 75% nýtingu á burðargetu. Í flokki IV eru 16 tonna bifreiðar sem ekið er 50 þús. km á ári og eyða að meðaltali 40 dísellítrum á hundraðið. Í flokki V eru síðan 32 tonna bifreiðar sem ekið er 80 þús. km að meðaltali á ári og eyða 50 dísellítrum á hverja 100 km.⁶

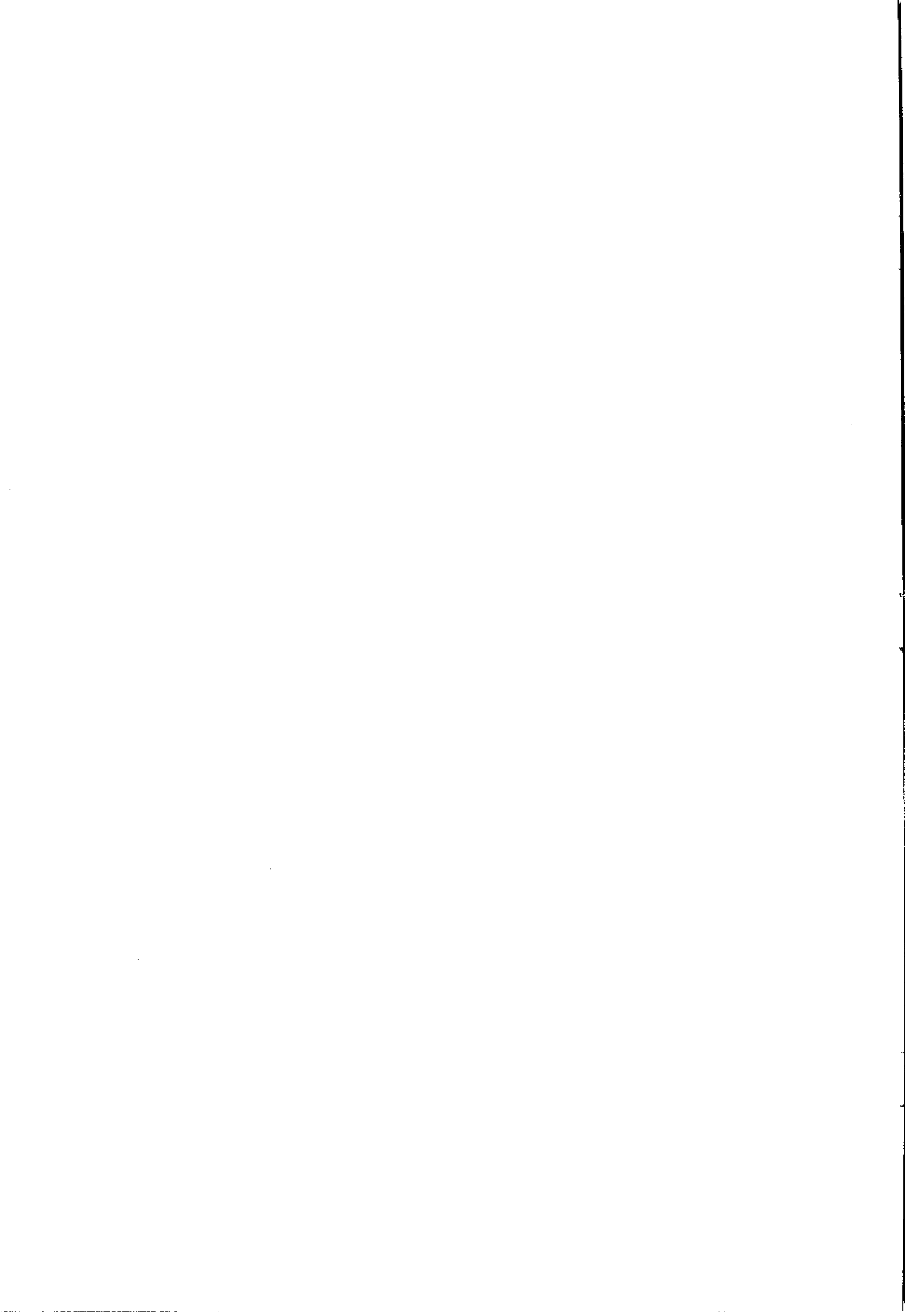
Á 32. mynd sést að hver eigandi einkabifreiðar í I. flokki þurfti að greiða um 100 þús. kr. í opinber gjöld vegna bifreiðaeignar sinnar á árinu 1991. Eigandi bifreiðar í II. flokki þurfti að greiða 137 þús. kr. og eigandi bifreiðar í III. flokki um 350 þús. kr. Neyslustýringin sem í þessu felst er augljós.

Á heimilum þar sem fjöldi barna er hvað mestur eru tekjur sem hægt er að verja til annarra hluta en brýnustu framfærslu yfirleitt af skornum skammti. Sá hluti tekna sem varið er til kaupa á bifreiðum í háum verðflokki lendir fyrir utan brýnustu framfærslu. Í þessum þjóðfélagshópi er fólksfjöldi á hverja bifreið hvað mestur. Þetta fólk leitast því við að kaupa ódýrari tegundir bifreiða, bifreiðar sem gefa yfirleitt þeim og fjölskyldu þeirra jafnframt minna öryggi og henta fjölskyldustærðinni verr.

Að jafnaði helst í hendur lítil vélarstærð, lágt verð og minna öryggi ökumanns og farþega. Þetta er ekki algilt þó það sé algengt. Fólk á aldrinum 17-25 ára er í mesta áhættuhópnum hvað varðar umferðarslys. Þessi hópur telst einnig hafa hvað minnst fé á milli handanna og leitar því í ódýrari og þar með óruggari bifreiðar.

Ríkið, með neyslustýringu sinni, ýtir því undir að þessir hópar, sem mest öryggi þurfa í umferðinni, kaupir frekar þær bifreiðar sem veita þeim lítið öryggi. Einnig má segja að nýjar bifreiðar menga minna en þær sem eldri eru. Af þessum sökum eykur ríkið

⁶ "World Road Statistics 1987-1991", IRF, 1992, bls. 156-157.



hættuna á mengunarvandamálum með því að auka verðmuninn á nýjum og notuðum bifreiðum með álagningu skatta. Það má því segja að sú stefna sem kristallast í allri umferðarfræðslu og -eftirliti í landinu, sem og mengunareftirliti, hafi í föðuruhúsum hitt fyrir andstæðing sinn.

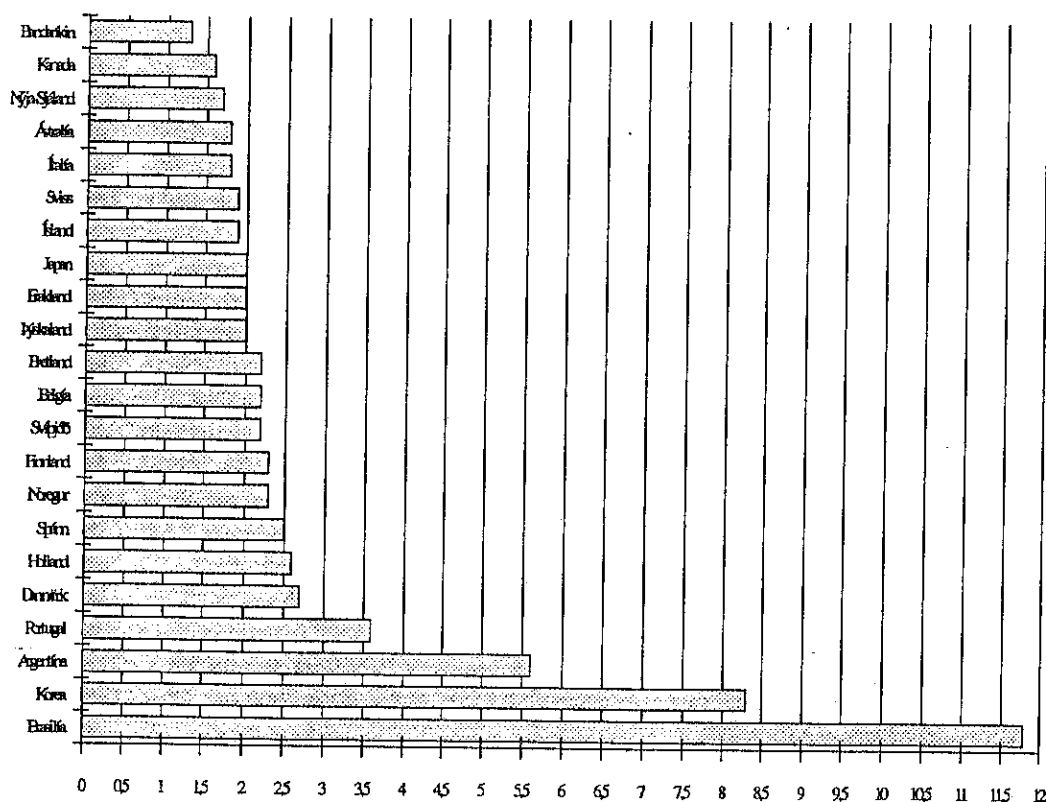
Þegar lítið er til vöruflutningabifreiðanna sést að eigendur eða rekstraraðilar bifreiða sem falla undir skilgreiningu IV. flokks þurftu að greiða 1.639 þús. kr. á árinu 1991 í opinberar álögur meðan rekstraraðilar bifreiða sem skilgreining V. flokks passar fyrir þurftu að greiða nær helmingi meira, eða 3.075 þús. kr.



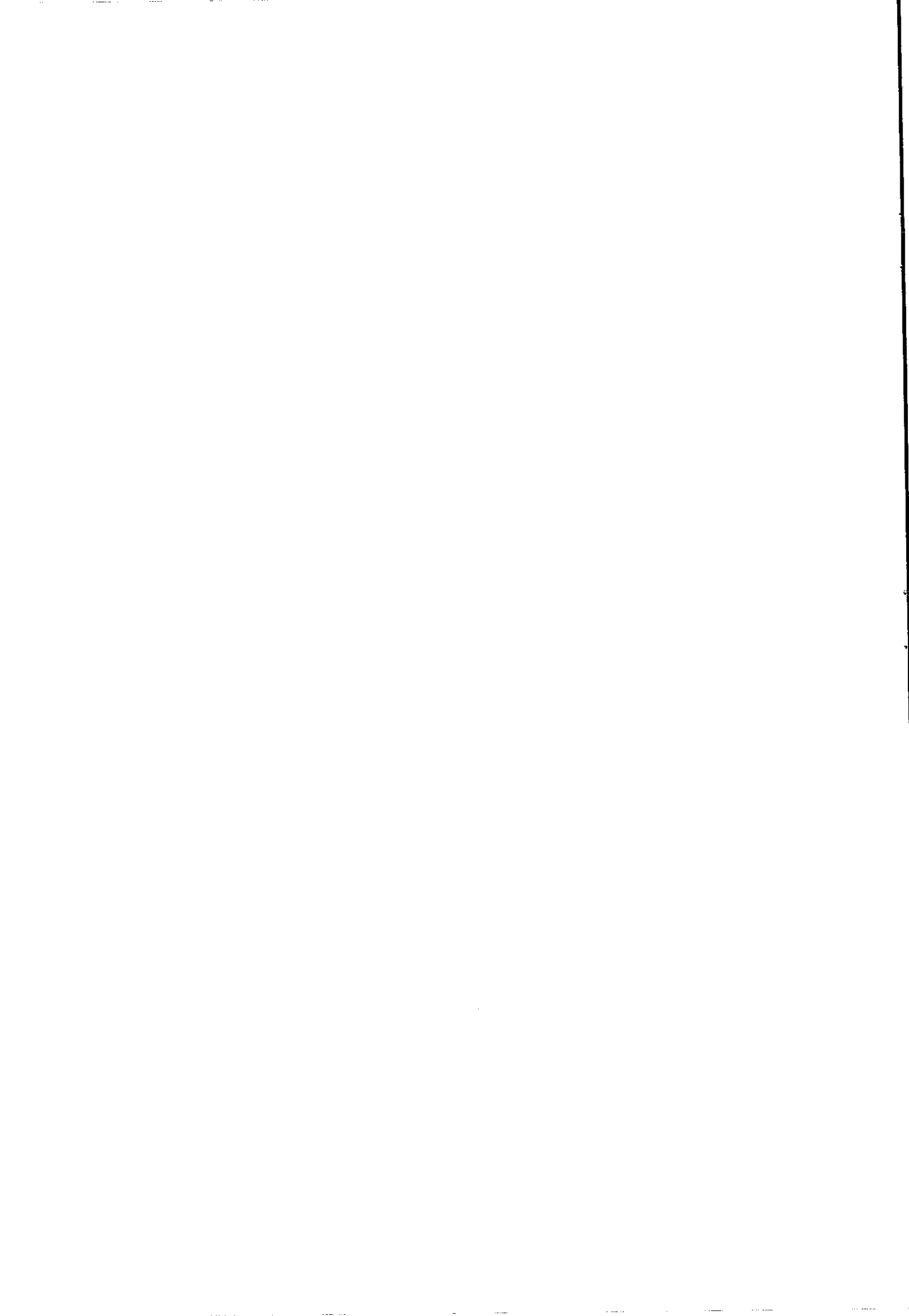
4 Samanburður milli landa

Sérstaða okkar í bifreiðaeign er löngu þekkt. Bæði valda landfræðilegar aðstæður og háar þjófartekjur því að við teljumst meðal þeirra þjóða er hafa fæsta íbúa á hverja bifreið. Þannig gildi í árslok 1993 að ef öll þjóðin hefði verið sett inn í bifreiðar sínar þá hefðu tæplega tvær manneskjur verið í hverri. Þau fáu ríki sem hafa rýmri bifreiðakost eru Bandaríkin, Kanada, Ástralía, Sviss og Ítalía og hefur sú röð haldist allt frá árinu 1990.

33. mynd: Fólksfjöldi á hverja bifreið 1/1 1993

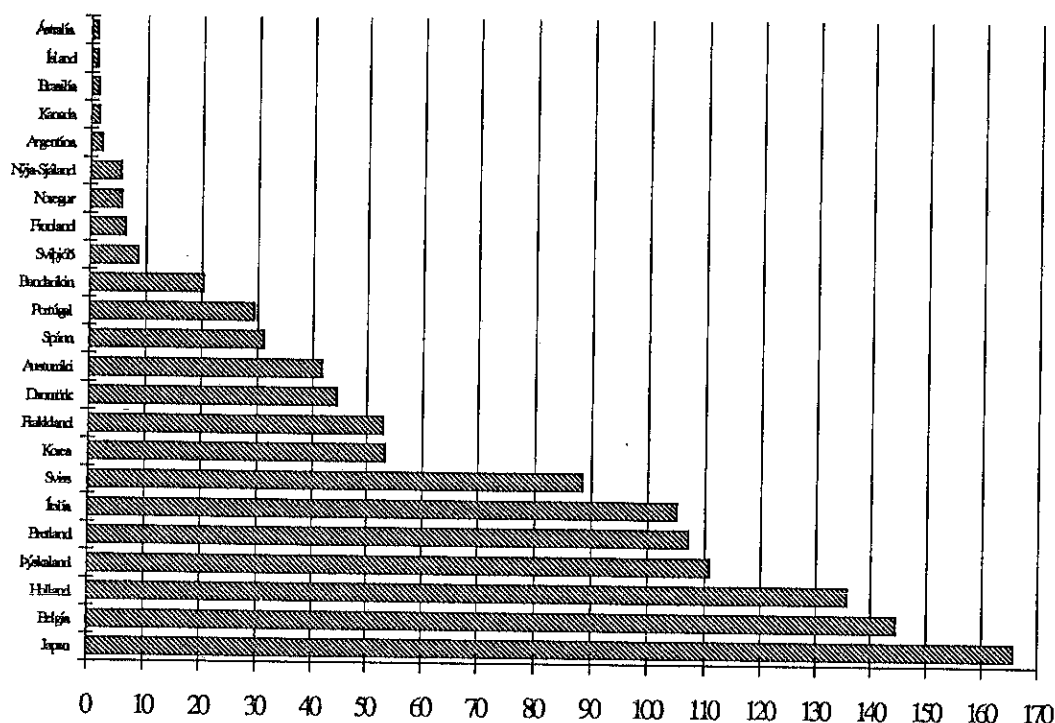


Þrátt fyrir að við eigum hvað flestar bifreiðar á hvern íbúa þá eigum við hvað fæstar bifreiðar á hvern ferkílómetra landsvæðis. Þrátt fyrir að land okkar sé ekki byggilegt nema að mjög litlum hluta þá er það langt frá því að vera að fullu byggt. Íbúafjöldi er hér mjög lítill m.v. landrými. Sé litið til ársins 1990 var fjöldi íbúa á Íslandi um tveir á hvern ferkílómetra landsvæðis. Í hópi þess 21 lands sem hér eru til samanburðar erum við lægstir ásamt Ástralíu. Ef við berum okkur saman við aðrar Norðurlandþjóðir þá



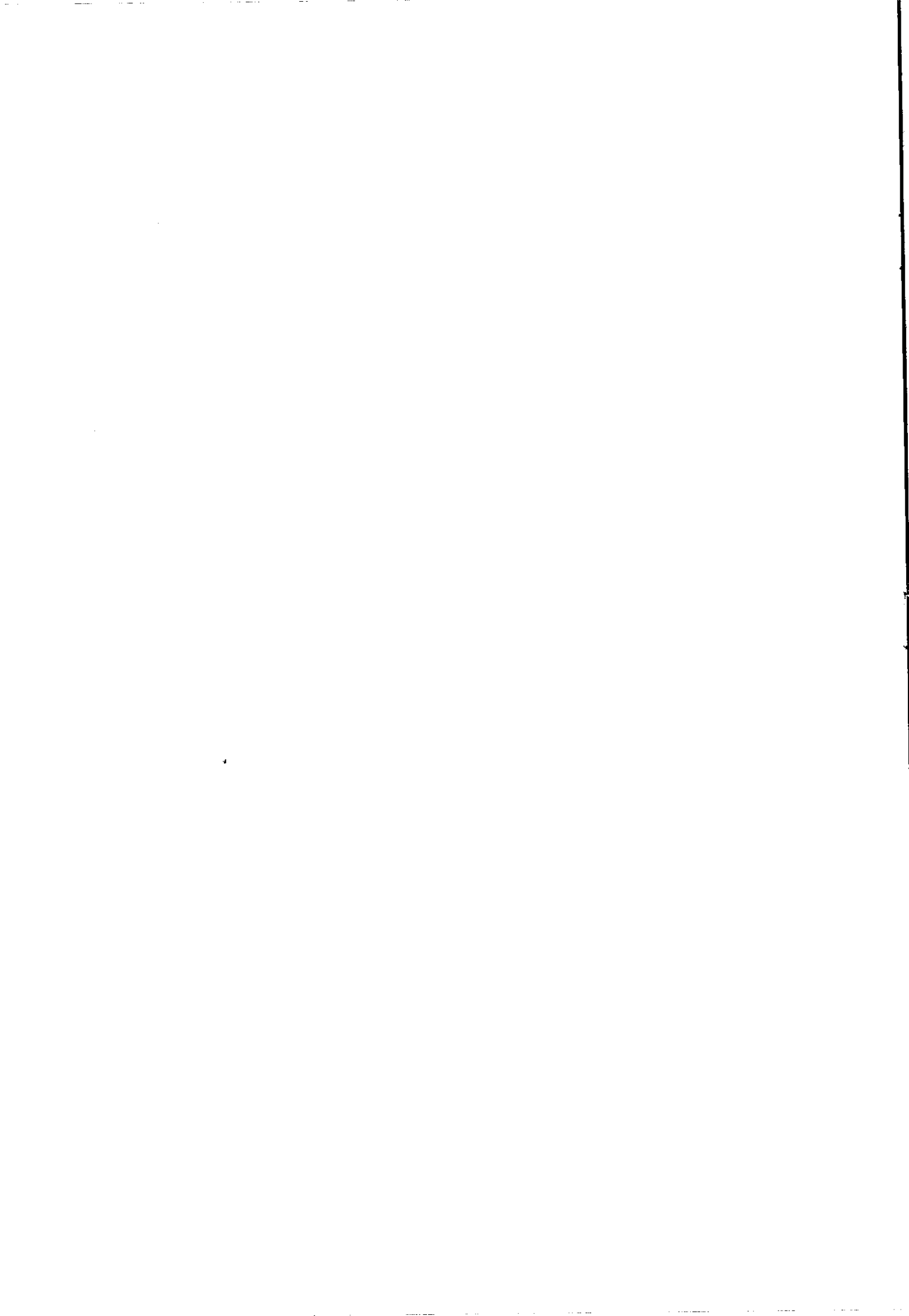
er Noregur með 13, Finnland með 15, Svíþjóð með 19 og Danmörk með 119 íbúa á hvern ferkílómetra. Þetta er ástæða þess að þó svo að bifreiðaeign þjóðarinnar sé mikil á hvern íbúa þá eru hún mjög lág á hvern ferkílómetra. Fjöldi bifreiðar á hvern km² landsvæðis 1992 er sýndur á 34. mynd.

34. mynd: Fjöldi bifreiða á hvern km² landsvæðis 1992



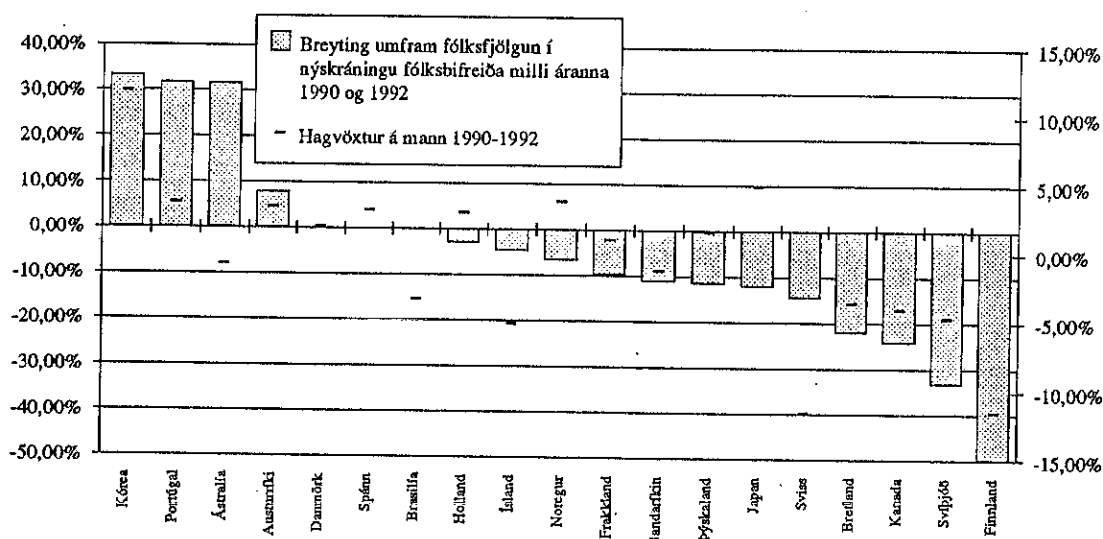
Þegar litið er á samhengi þjóðarframleiðslu og bifreiðaeignar þjóðar yfir tímabilið frá 1960 þá sést að bifreiðaeign hefur vaxið hlutfallslega hraðar en þjóðarframleiðslan á þessum árum. Þetta gefur til kynna að tekjunæmni bifreiða sé hærra en einn sem er meiri næmni en mælt hefur hér á landi.⁷ Skýringu þessa er eflaust að hluta til að finna í framboði á öðrum samgöngumátum en bifreiðum. Hér á landi eru t.d. engar lestasamgöngur. Þessi tengsl bifreiðasölu og þjóðartekna hafa komið skýrt fram á undanförunum þremur árum en á þeim tíma hefur bifreiðasala í heiminum dregist saman svo um munar.

⁷ Max Pemberton *World Vehicle Forecasts and Strategies*.



Ef við berum saman breytingu í fjölda nýskráðra bifreiða umfram breytingu í fólksfjölda yfir tveggja ára tímabil, 1990 til 1992, sést að samdrátturinn hér á landi hefur verið um 4,6%. Þetta er rétt undir meðaltalinu sem er samdráttur upp á tæplega 4,5%. Þetta er gert á 34. mynd en þar er sýnd breyting í fjölda nýskráðra bifreiða umfram breytingu í fólksfjölda milli ára 1990 og 1992.

35. mynd: Hagvöxtur á mann og breyting í fjölda nýskráðra bifreiða á mann milli ára 1990 og 1992

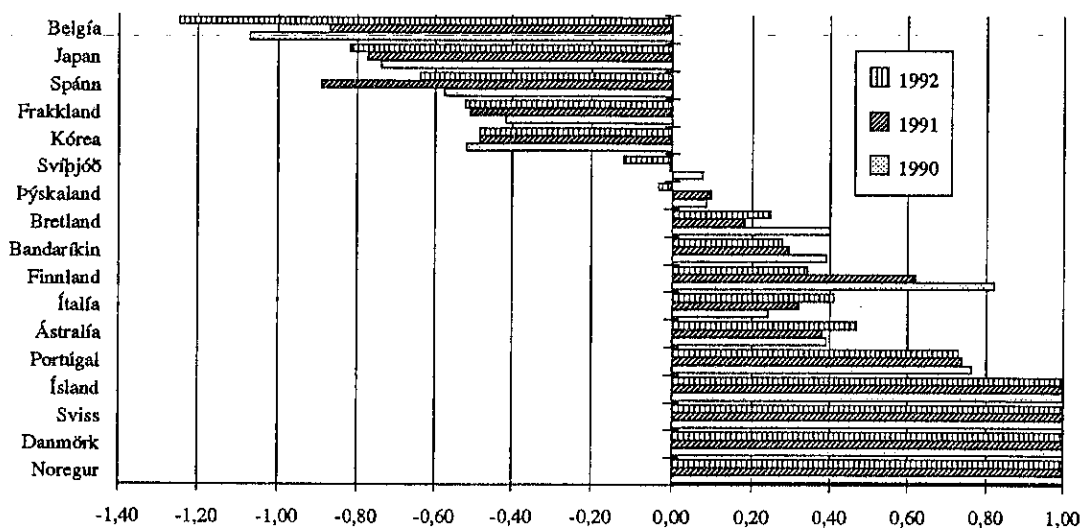


Á 35. mynd er einnig sýndur hagvöxtur á mann. Þar sést að fylgni virðist vera milli þessara tveggja stærða. Í Kóreu fer saman verulegur hagvöxtur og mikil aukning í nýskráningu bifreiða. Á sama hátt fer mikill efnahagssamdráttur í Bretlandi, Kanada, Svíþjóð og Finnlandi saman við mikinn samdrátt í nýskráningu bifreiða.

Ef lítið er á hversu mikið lönd fullnægja eigin þörfum í bifreiðasölu þá er best að líta á innflutning að frádregnum útflutningi á bifreiðum sem hlutfall af nýskráðum bifreiðum. Ef þetta hlutfall er nálægt einum þá segir það okkur að sala nýrra bifreiða felist nær einvörðungu í sölu innfluttra bifreiða. Ef hlutfallið er núll þá er landið sjálfu sér nóg í bifreiðasölu en ef hlutfallið fer niður fyrir núll þá er landið nettó útflytjandi bifreiða. Ef hlutfallið er mínus einn þá flytur landið út sem nemur innlendri sölu og ef hlutfallið er enn lægra þá er landið farið að flytja út meira en sem nemur innlendri sölu á bifreiðum.



36. mynd: Nettó-innflutningur bifreiða sem hlutfall af innlendri sölu nýrra bifreiða



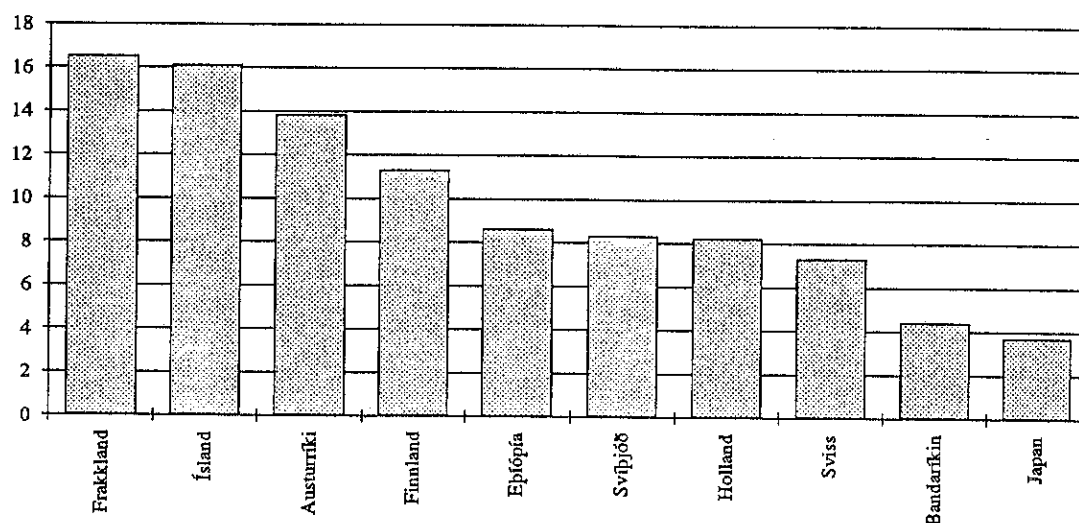
Á 36. mynd sést að engin framleiðsla bifreiða á sér stað á Íslandi, í Sviss, Danmörku og Noregi og þar er útflutningur bifreiða hverfandi lítill. Portúgal, Ástralía, Ítalía, Finnland, Bandaríkin, Bretland og Þýskaland eru bifreiðaframleiðsluþjóðir en flytja minna út en inn af bifreiðum. Vert er að undirstrika að hér eru bifreiðarnar taldar í stykkjum en ekki í verðmæti. Önnur lönd, s.s. Belgía, Japan, Spánn og Frakkland, eru nettóútflytjendur bifreiða.

Árið 1993 var mesta samdráttarár í sölu bifreiða í Evrópu síðan síðari heimsstyrjöldinni lauk. Salan dróst saman um 15,2% eða um rúmlega 2 milljónir bifreiða frá árinu 1992. Ef borin er saman salan í desember bæði árin var samdrátturinn 20,4% eða um 199 þús. bifreiðar. Vegna skattaávilnana og væntanlegrar hækkunar virðisaukaskatts á bifreiðar var sala mjög mikil í desember 1992. Þetta skýrir að hluta til þann mikla samdrátt sem mælist á milli desembermánaða 1992 og 1993. Engu að síður er þetta samdráttur af þeirri stærðargráðu sem engan hafði óráð fyrir.

Fyrir fram var gert ráð fyrir miklum samdrætti í bílasölu á Ítalíu og í Þýskalandi en jafnframt hafði verið búist við bata á spænska og franska markaðinum. Samdrátturinn varð 18,8% í Þýskalandi og fór árssalan niður í 3,2 milljónir bifreiða. Salan jókst hins vegar hvergi nema á Bretlandi þar sem aukningin var 11,8%.



37. mynd: Tekjur ríkisins af bifreiðum sem hlutfall af heildartekjum
ríkissjóðs á árinu 1991

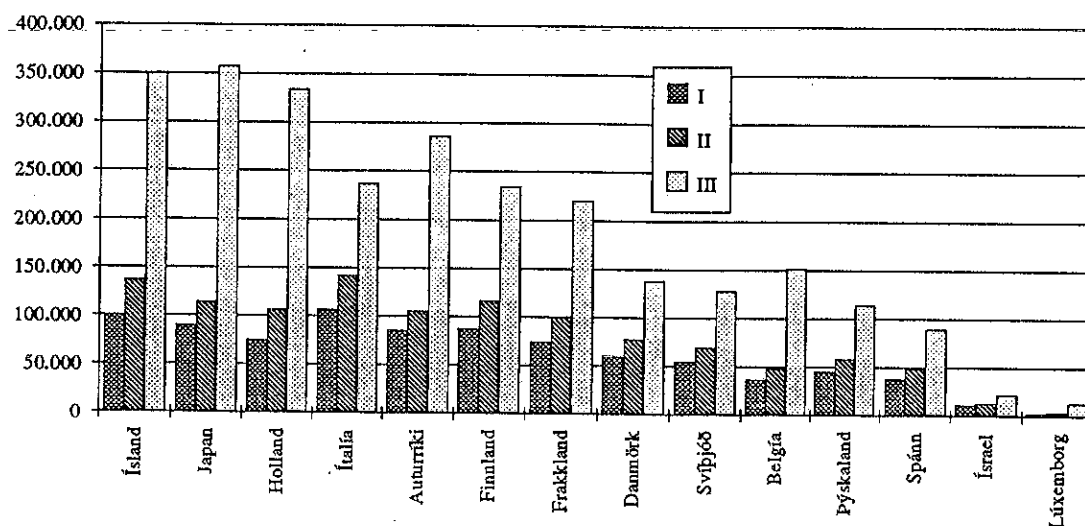


Á 37. mynd er hlutfallið milli tekna ríkisins af bílum og heildartekna þess á árinu 1991 sýnt. Ísland skipar sér í næstefsta sæti á eftir Frakklandi þar sem ríkissjóður sækir um 16,1% tekna ríkissjóðs til bílgreinarinnar. Í samanburði við nágranna okkar er þetta hlutfall hjá Svíum 8,3% og hjá Finnum 11,3%. Af þeim löndum sem hér eru til samanburðar er Japan með lægsta hlutfallið en þar eru 3,7% tekna ríkisins sótt í bílgreinina en Bandaríkin eru næstlægst með hlutfall um 4,4 af hundraði.

Sú neyslustýring sem felst í opinberum álögum á bifreiðar hér á landi er ekkert einsdæmi í heiminum. Á 38. mynd er sýnd meðalálagning opinberra gjalda í kr. á árinu 1991 á nokkrar mismunandi tegundir bifreiða. Í meðalálagningu opinberra gjalda felast m.a. aðflutningsgjöld, tollar, virðisaukaskattur, bifreiðagjöld og þungaskattar.



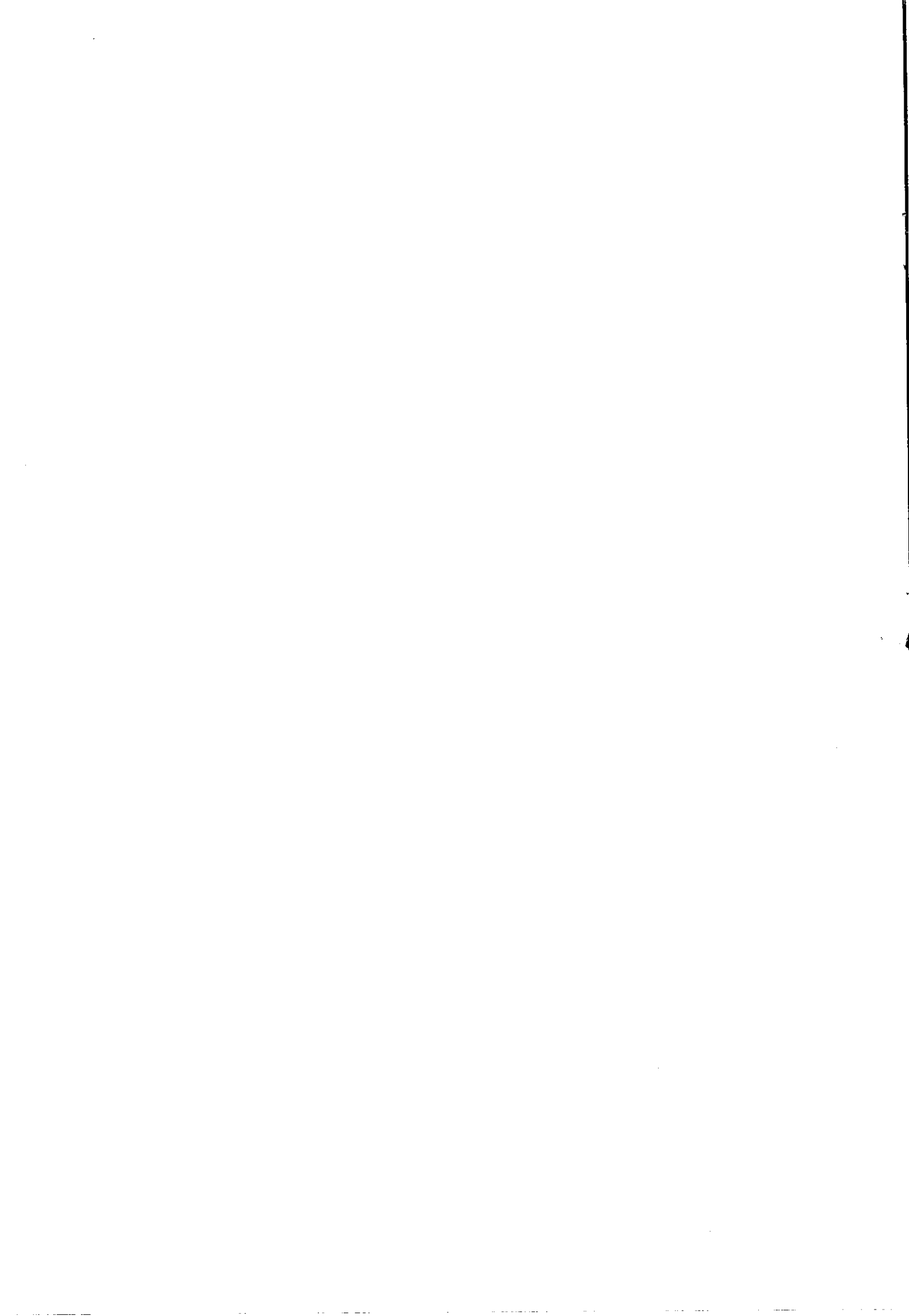
38. mynd: Meðalskattlagning 1991 á mismunandi tegundir einkabifreiða, samanburður á milli landa í kr.



Tegund I er einkabifreið með 1.000 cm³ vél, ekið 15.000 km á ári og eyðir að meðaltali 1.200 lítrum af bensíni á ári. Í þessum flokki eru álögurnar hæstar á Ítalíu eða rétt um 170 þús. kr. á ári en fast á hælana fylgir Ísland með 100 þús. kr. á ári. Tegund II er einkabifreið með 1.500 cm³ vél, ekið 15.000 km á ári og eyðir að meðaltali 1.500 lítrum af bensíni á ári. Enn og aftur eru Ítalir með hæstu álögurnar á þennan flokk bifreiða eða um 142 þús. kr. Ísland fylgir síðan í kjölfarið með 137 þús. kr. Tegund III tekur til einkabifreiða sem eru 4.500 cm³, ekið 15.000 km á ári og eyða að meðaltali 2.700 lítrum af bensíni á ári. Í þessum flokki eru hæstu álögurnar í Japan eða um 157 þús. kr. á ári en Ísland kemur í kjölfarið með 150 þús. á ári. Þegar lagðar eru saman heildarálögur í þessum þremur flokkum bifreiða lendir Ísland í efsta sætinu og síðan Japan og röðin eins og hún kemur fyrir á 38. mynd.

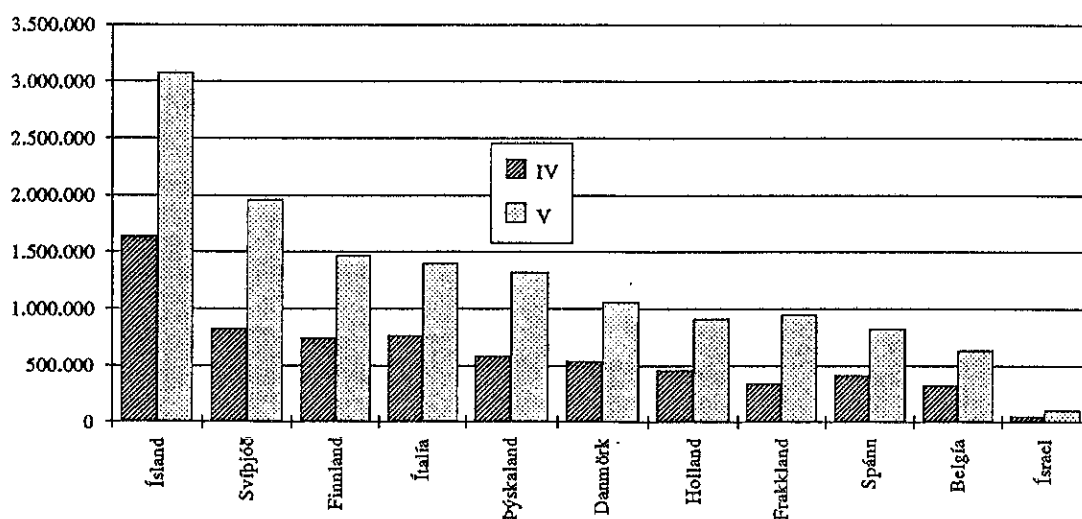
Ef við lítum til nágranna okkar, Dana, Svía og Finna, þá eru álögurnar hæstar að meðaltali fyrir þessa þrjá flokka bifreiða hjá Finnum en á eftir þeim koma Danir og síðan Svíar. Sama röð verður á löndunum ef hver flokkur bifreiða er skoðaður sérstaklega.

Á 39. mynd eru sýndar opinberar álögur á þungabifreiðar. Í flokki IV eru 16 tonna trukkar sem hafa 75% nýtingu, ekið 50.000 km á ári og eyða 40 lítrum af dísel-eldsneyti á hundraðið. Í flokki V eru 32 tonna trukkar sem hafa 75% nýtingu, ekið



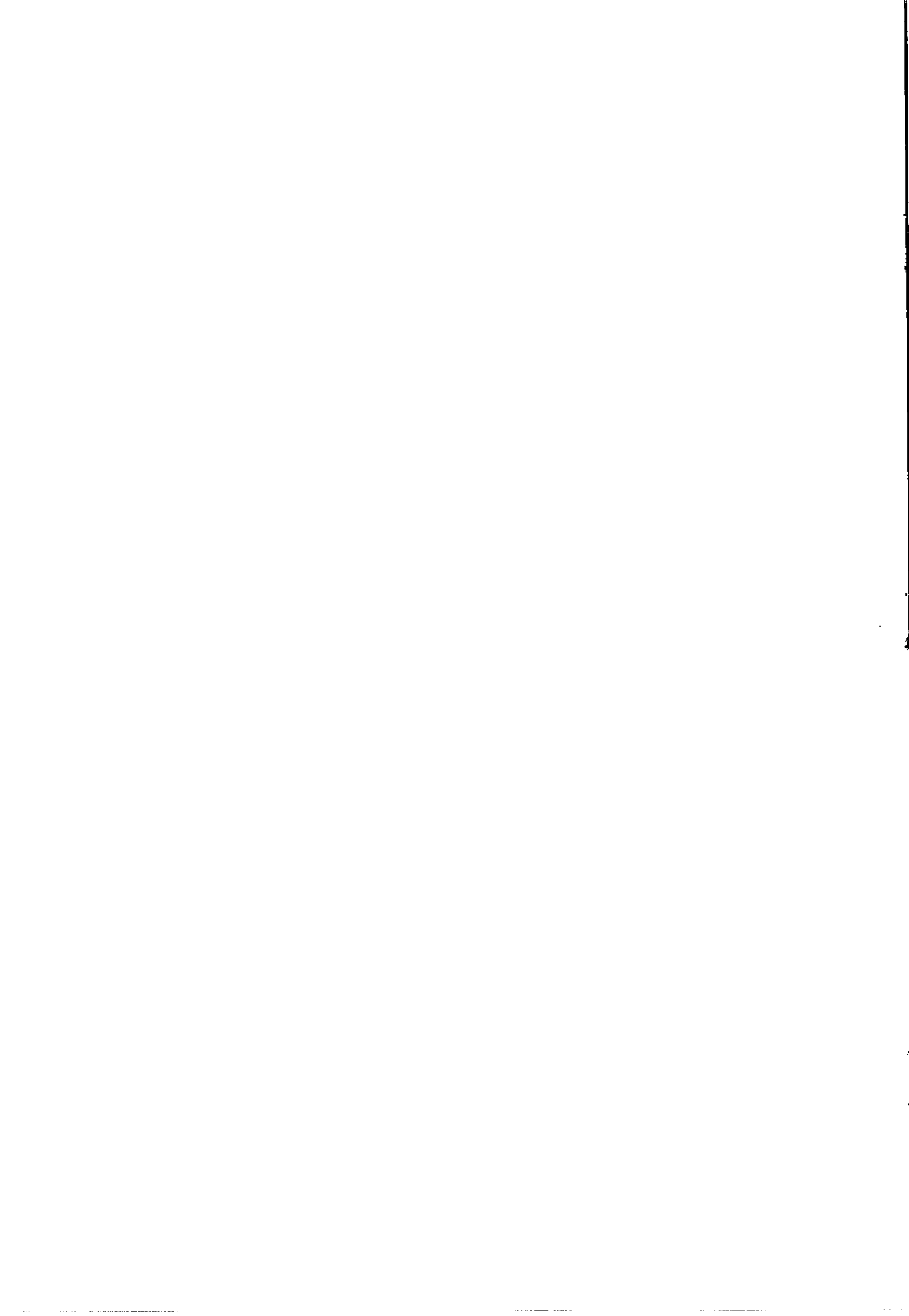
80.000 km á ári og eyða 50 lítrum á hundraðið. Aftur sker Ísland sig úr í samanburðinum með yfir 3,1 milljóna kr. álögur á flokk V og um 1,6 á flokk IV. Svíar fylgja í kjölfarið en álögur þeirra á flokk V voru um 2 milljónir en 830 þús kr. á flokk IV. Á eftir Svíum koma svo Finnar en Danir lenda í sjöttá sæti í þessum samanburði ef miðað er við meðalálögur á þessa tvo flokka þungabifreiða.

39. mynd: Meðalskattlagning 1991 á mismunandi tegundir þungabifreiða, samanburður á milli landa í kr.



Á myndum 38 og 39 má auðveldlega sjá þá neyslustýringu sem felst í opinberum álögum á bifreiðar. Er þar nær sama hvar borið er niður í heiminum, áherslurnar á ákveðna flokka geta verið nokkuð mismunandi, en meginreglan er sú að þeim mun stærri vél þeim mun hærri opinberar álögur.

Vert er að nefna að þó svo íslensk stjórnvöld virðist leggja mikla skatta á bílgreinina þá eyða þau stærri hluta tekna sinna í vegaf framkvæmdir en margar nágrannaþjóðir okkar. Þannig eyddu þau 8,84% tekna sinna í vegaf framkvæmdir á árinu 1991, Finnar 6,84% og Svíar 2,42%. Aðrar þjóðir, t.d. Bandaríkjamenn, eyddu 3,44% sinna tekna í vegaf framkvæmdir, Hollendingar 1,55%, Austurríkismenn 7,45%, Svisslendingar 5,83% og Ítalir 3,59%. Skipting þessara útgjalda á milli nýbygginga og rekstrarkostnaðar vegakerfisins gefur eflaust aðra mynd.



5 Horft til framtíðar

Nokkuð hefur verið horft til framtíðar og spáð í hvers sé að vænta í sölu bifreiða á komandi árum. Í nýlegri könnun sem Deutsche Shell AG lét framkvæma segir að bifreiðaeign á hverja 1000 íbúa muni sennilega aukast frá því sem nú er, a.m.k. fram til ársins 2010. Könnunin beindist að þýska markaðinum en niðurstöður hennar þjóna engu að síður sem spá fyrir Evrópu og jafnvel heimsbyggðina alla.

Í skýrslunni er bent á að í framtíðinni munu eldri borgarar nýta sér bifreiðar í auknum mæli. Í dag er hlutfall þeirra eldri borgara sem eiga bifreiðar tiltölulega lágt samanborið við aðra aldurshópa. Þetta er hins vegar ekki raunin með þá sem nú eru komnir yfir miðjan aldur og munu fylla hóp eldri borgara fyrir 2010. Þessi hópur fólks hefur vanist þeim þægindum að eiga sína eigin bifreið og mun því ekki vera reiðubúinn að afsala sér þeim þægindum þegar það eldist, sérstaklega þegar engir aðrir góðir kostir eru í boði. Samkvæmt skýrslunni er búist við að bifreiðaeign þessa aldurshóps aukist um nær 65-75%.

Í skýrslunni er einnig bent á að aukning sé væntanleg á bifreiðaeign kvenna. Ein ástæða þessa er að konur eru nú í auknum mæli orðnar fjárhagslega sjálfstæðar. Útívinandi konum fjölgar og eykur það kröfurnar um einkabifreið. Samkvæmt skýrslunni er áætlað að fjöldi bifreiðaeigenda aukist um tíu milljónir á næstu 16 árum. Einnig er áætlað að fjöldi bifreiða á hverja 1000 íbúa í Þýskalandi muni aukast úr 600 í lok árs 1993 í um 665 til 700 fram til ársins 2010. Þetta þýðir að á árinu 2010 verða 45-49 milljónir einkabifreiða á vegum Þýskalands í eigu Þjóðverja. Áætlað er að bifreiðar verði alls um 52 milljónir á árinu 2020 í Þýskalandi og fjöldi bifreiða á hverja 1000 íbúa verði 670-710. Í skýrslunni er íhlotun ríkisvaldsins á bifreiðamarkaðinum talin vera helsta ástæðan fyrir því að ekki verður mikil aukning á bifreiðaeign á hverja 1000 íbúa eftir árið 2010.

Þegar tekið hefur verið tillit til samdráttar í heiminum og væntanlegra hækkana á bensínskatta þá hljóðar spá Deutsche Shell AG um sölu nýrra bifreiða á þessu ári upp á 3,4 milljónir bifreiða. Hins vegar er því spáð að sala nýrra bifreiða muni dragast saman á



komandi árum vegna herts eftirlits og bættra gæða þeirra nýju bifreiða sem verið er að selja í dag. Afleiðingar þessa eru að árið 2010 munu einungis um 5-10% af heildarbifreiðaeign vera seldir nýir bílar. Áætlað er að meðalaldur bifreiða í Þýskalandi hækki um 18 mánuði fram til ársins 2010. Þetta þýðir að ef meðalaldur bifreiða er 11,5 ár í dag þá mun hann vera um 13 árið 2010. Notkun nýrra hráefna í framleiðslu bíla, bætt ryðvörn og meiri gæði smurolúu eru taldar meginástæður hærri meðalaldurs bifreiða.

Í skýrslunni er því spáð að vinsældir díselbifreiða muni vaxa á komandi árum og að markaðshlutdeild þeirra verði um 20% á árið 2010 og 30% árið 2020. Kostur díselvélarinnar er sá að hún, ólíkt bensínvélinni, gefur lítið frá sér af koltvísýringi CO₂. Ókosturinn er hins vegar sá að hún gefur mikið frá sér af köfnunarefni. Í ljósi nýlegrar tækniþróunar er því spáð að díselvélin muni verða samkeppnishæfari á hinum vistvæna markaði framtíðarinnar.



Heimildaskrá

Atvinnuvegaskýrslur, Þjóðhagsstofnun, 1980-1991.

Bifreiðakostnaður 1993, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, 1993.

Björn Björnsson, "Bifreiðaeigendur leysi vandann!", *Ökuþór*, 1. tbl, 1994.

Brynjólfur Helgason, *Þýðing bílgreinar á Íslandi*, Bílgreinasambandið, sept. 1979.

"Endurnýjun bílaflotans tæki 25 ár", *Dagblaðið*, 14. ágúst 1993.

"FÍB segir bifreiðagjaldið vera eignaskatt á þyngd", *Mbl*, 21. nóvember 1993.

Guðlaugur Jónsson, *Bifreiðir á Íslandi 1904-1930 I*, útg. höf., 1956.

Hagtölur mánaðarins 1994, Seðlabanki Íslands.

Hagtíðindi maí 1988 - des. 1992, Hagstofa Íslands.

Landshagir 1993, Hagstofa Íslands.

"Mikill samdráttur í bílasölu á síðasta ári", *Mbl*, 9. janúar 1994.

"Skattar á bíleigendur 17,6 milljarðar á árinu", *Mbl*, 9. janúar 1994.

"Stefnir í fjórða samdráttarárið í röð", *Dagblaðið*, 22. febrúar 1994.

"Sögulegur samdráttur í evrópskri bílasölu", *Mbl*, 6. febrúar 1994.

Tölulegar upplýsingar um þróun bílgreinarinnar, Bílgreinasambandið, nóv. 1992.



Valdimar Kristinsson, "Samgöngur og ferðamál", *Fjármálatíðindi*, ágúst 1993.

Verslunarskýrslur, Hagstofa Íslands, 1990-1992.

Vilhjálmur Ólafsson, "Neyslurannsóknir sem grundvöllur að útreikningi á vísitölu framfærslukostnaðar", *Klemensarbók*, höf., Rvk., 1985.

World Road Statistics 1987-1991, International Road Federation, 1992.

World Vehicle Forecasts and Strategies, Max Pemberton, Pemberton Associates, Priors House, UK, April 1992.

