

# Bílaleigur á Íslandi

Samkeppnisstaða og rekstrarumhverfi



ÍSLENSKA  
UPPLÝSINGAFÉLAGIÐ

REYKJAVÍK Í MARS 1996







## Leiðréttingar

Bls. i.

Setningin:

Árið 1995 komu tæplega 180 þúsund erlendir ferðamenn til landsins og fjölgaði þeim um tæp 10 þúsund frá árinu 1994.

á að vera:

Árið 1995 komu tæplega 190 þúsund erlendir ferðamenn til landsins og fjölgaði þeim um rúm 10 þúsund frá árinu 1994.

Bls. 3.

Á myndinni eiga allar tölur að vera í milljónum króna en ekki þúsundum.



## Formáli

Þessi skýrsla er unnin af Íslenska upplýsingafélaginu ehf. fyrir fimm helstu bílaleigur á Íslandi. Þær eru: ALP bílaleigan, Bílaleigan Geysir, Höldur hf., Stjörnubílar hf. og Bílaleiga Flugleiða.

Talsmenn þessara fyrirtækja fólu Íslenska upplýsingafélaginu ehf. að gera úttekt á samkeppnisstöðu, rekstrar- og lagaumhverfi íslenskra bílaleiga.

Umsjón með verkinu hafði Davíð Stefánsson, stjórn málafræðingur. Skýrsluna unnu Lárus Blöndal stjórn málafræðingur og Arnar Már Ólafsson ferðamálafræðingur. Sigurður Sturla Pálsson, hagfræðingur, sá um hagfræðiútreikninga og Ingvar Sverrisson um lagalega þætti.

Reykjavík, mars 1996





## Útdráttur

Ferðaþjónusta gegnir mikilvægu hlutverki í þróun hagvaxtar á Íslandi. Heildartekjur af erlendum ferðamönnum voru tæpir 18,7 milljarðar króna árið 1995 og hafa tekjurnar farið vaxandi undanfarin ár. Árið 1995 komu tæplega 180 þúsund erlendir ferðamenn til landsins og fjölgaði þeim um tæp 10 þúsund frá árinu 1994.

Engin fyrirtæki í íslenskri ferðaþjónustu greiða viðlíka álögur til ríkissjóðs og íslenskar bílaleigur. Bílaleigur fá um 70% tekna sinna af þjónustu við erlenda ferðamenn. Bílaleigufyrirtæki stunda því í raun veigamikla útflutningsstarfsemi. Álögur á bílaleigufyrirtæki í ferðaþjónustu virka líkt og útflutningstollar. Þeir halda kostnaði háum og hækka verð á bílaleigubílum. Hátt verð dregur úr vilja erlendra ferðamanna til að nýta sér þann ferðamáta sem best hentar í strjálbýlu landi með rýsjótta veðráttu og misjafna vegi.

Ríkið gerir upp á milli fyrirtækja innan greinarinnar. Hópfærðabílar bera mun lægri vörugjöld en bílaleigubílar og flestir flokkar leigubíla einnig. Bílaleigur bera fullan virðisaukaskatt ólíkt öllum öðrum fyrirtækjum sem stunda fólksflutninga á landi.

Verð á íslenskum bílaleigubílum er hátt yfir sumartímann en stenst vel alþjóðlegan samanburð yfir vetrartímann. Bílaleigur fá 65% tekna sinna yfir sumarið og var veltan í greininni áætluð um 460-500 milljónir árið 1995. Rösklega 1000 bifreiðar eru í rekstri yfir háannatímann en þeim fækkar um rúman helming yfir veturinn. Íslenskar bílaleigur hafa lækkað verð til erlendra aðila um 20-40% í algengustu flokkum bíla frá 1993-1996. Þannig hafa fyrirtækin komið til móts við kröfur markaðarins án þess að minnkandi kostnaður hafi gefið tilefni til lækkunar.

Nú er komið að opinberum aðilum að lækka álögur og jafna samkeppnisstöðu íslenskra bílaleiga gagnvart öðrum aðilum í svipuðum greinum. Endurskoða þarf lagaumhverfi greinarinnar og skilgreina bílaleigur með annarri ferðaþjónustu.

Brýnt er að bílaleigur í ferðaþjónustu sameini krafta sína og þrýsti þannig á um að endurbætur verði gerðar á starfsumhverfi greinarinnar. Stjórnvöldum þarf að vera ljós sú staðreynd að óhóflegar skattaálögur draga úr hagkvæmni í greininni og þegar upp er staðið má með lækkandi álögum auka þjóðfélagslegan ábata af bílaleigurekstri. Í þeirri grein ferðaþjónustunnar eru vannýtt sóknarfæri.

## Efnisyfirlit

ÚTDRÁTTUR.....	I
EFNISYFIRLIT .....	III
MYNDIR.....	VI
TÖFLUR .....	VI
<b>I. HLUTI. FERÐA- OG BÍLALEIGUÞJÓNUSTA .....</b>	<b>1</b>
1. FERÐAÞJÓNUSTA OG ATVINNULÍFIÐ.....	2
2. ÍSLENSK FERÐAÞJÓNUSTA .....	3
<i>Ferðamenn með bílferjum</i> .....	6
<i>Bætt samkeppnisstaða fyrirtækja í ferðaþjónustu</i> .....	7
3. BÍLALEIGUÞJÓNUSTA .....	8
<i>Bílaleigur - mikilvægur þáttur íslenskrar ferðaþjónustu</i> .....	8
<i>Gjaldeyris- og atvinnusköpun bílaleiga á Íslandi</i> .....	9
<b>II. HLUTI. REGLU- OG LAGAUMHVERFI ÍSLENSKRA BÍLALEIGA .....</b>	<b>11</b>
4. REKSTRARFORM ÍSLENSKRA BÍLALEIGUFYRIRTÆKJA .....	12
5. STARFSLEYFI BÍLALEIGA .....	13
<i>Gjald fyrir leyfi til útleigu bílaleigubíla</i> .....	15
6. SAMANBURÐUR VIÐ STARFSLEYFI ANNARRA FÓLKSFLUTNINGAFYRIRTÆKJA ....	16
<i>Hópfærðabílar</i> .....	16
<i>Leigubifreiðar</i> .....	18
7. SKATTLAGNING ÖKUTÆKJA: VÖRUGJALD .....	19
<i>Vörugjald af ökutækjum til útleigu hjá bílaleigum</i> .....	19
<i>Vörugjald á ökutæki hjá samkeppnisaðilum - heimild til endurgreiðslu:</i>	
<i>Hópfærðabifreiðar</i> .....	21
<i>Vörugjald á ökutæki hjá samkeppnisaðilum - heimild til endurgreiðslu:</i>	
<i>Leigubifreiðar</i> .....	22
8. VIRÐISAUKASKATTUR .....	23
<i>Þjónusta ferðaskrifstofa</i> .....	23
<i>Hópfærðabifreiðar</i> .....	23
<i>Þjónusta bílaleiga</i> .....	23
<i>Kaup og sala bílaleigu á ökutækjum sem hún notar til rekstrarins</i> .....	24
<i>Þjónusta ferðaskrifstofa sem reka bílaleigu sem sérstaka deild innan síns</i>	
<i>fyrirtækis - blönduð starfsemi</i> .....	25
<i>Endurgreiðsla virðisaukaskatts til erlendra fyrirtækja</i> .....	26

9. ÞÁTTTAKA ERLENDRA AÐILA Á ÍSLENSKUM BÍLALEIGUMARKAÐI .....	28
<i>Áhrif EES-samningsins</i> .....	28
<i>Aðilar sem falla ekki undir EES-samninginn</i> .....	29
<b>III. HLUTI. REKSTRARUMHVERFI ÍSLENSKRA BÍLALEIGA.....</b>	<b>31</b>
10. SKATTAÁLÖGUR Á BÍLALEIGUR .....	32
<i>Skattaálgur á innflutning bifreiða</i> .....	32
11. VIRÐISAUKASKATTUR Í ÖÐRUM RÍKJUM.....	37
12. ÍSLENSKI BÍLALEIGUMARKAÐURINN: UMFANG OG TEKJUDREIFING .....	39
<i>Nýting bifreiðaflotans</i> .....	40
13. ALÞJÓÐLEGUR VERÐSAMANBURÐUR .....	42
<i>Verðsamanburður utan háannatíma</i> .....	42
<i>Verðsamanburður á háannatíma</i> .....	43
<i>Fjórar meginskýringar á verðlagi yfir háannatímamann</i> .....	44
14. SAMKEPPNISÆÐSTÆÐUR BÍLALEIGA .....	48
<b>IV. HLUTI. LEIÐIR TIL ÚRBÓTA .....</b>	<b>51</b>
15. ENDURGREIÐSLA VIRÐISAUKASKATTS .....	52
<i>„Norska leiðin“</i> .....	52
<i>Lækkun vörugjalda af bílaleigubílum</i> .....	55
<i>Aðrar leiðir til kostnaðarlækkunar</i> .....	56
<i>Þróun síðustu ára</i> .....	57
16. NIÐURSTÖÐUR .....	60
HEIMILDASKRÁ .....	63
HEIMILDARMENN.....	65
<b>V. HLUTI. VIÐAUKAR.....</b>	<b>66</b>
<b>VIÐAUKI 1. LAGASKRÁ FRÁ SAMGÖNGURÁÐUNEYTTINU.....</b>	<b>67</b>
SKATTAR OG GJÖLD .....	68
<i>Virðisaukaskattur</i> .....	68
<i>Vörugjöld</i> .....	68
<i>Tryggingargjald</i> .....	69
<i>Þungaskattur</i> .....	69
<i>Bifreiðagjöld</i> .....	69
<i>Lög um bókhald</i> .....	69
UMFERÐARLÖG.....	69

<i>Ábyrgðartryggingar</i> .....	70
<i>Skráning og skoðun</i> .....	70
<b>FÓLKSFLUTNINGAR</b> .....	70
<i>Leigubifreiðar</i> .....	71
<i>EES - reglur</i> .....	71
<i>Alþjóðasamningar</i> .....	71
<i>Vöruflutningar</i> .....	72
<i>Atvinnuréttindi útlendinga</i> .....	72
<b>VIÐAUKI 2. LISTI YFIR BÍLALEIGUR ÚR FYRIRTÆKJASKRÁ</b>	
<b>HAGSTOFU ÍSLANDS</b> .....	73
<b>VIÐAUKI 3. TÖFLUR ÚR LANDSHÖGUM 1995</b> .....	75
<b>VIÐAUKI 4. TÖFLUR ÚR HAGTÍÐINDUM JANÚAR 1996</b> .....	79
<b>VIÐAUKI 5. ÚTGEFIN LEYFI TIL AÐ REKA BÍLALEIGU</b>	
<b>Í UMDÆMI LÖGREGLUSTJÓRANS Í REYKJAVÍK</b> .....	87

## Myndir

MYND 1. TEKJUR AF FERÐAMÖNNUM 1990-1995 .....	3
MYND 2. FJÖLDI FERÐAMANNA EFTIR ÁRSTÍÐUM 1985-1995 .....	4
MYND 3. FJÖLDI ERLENDRA FERÐAMANNA TIL ÍSLANDS 1950-1995.....	5
MYND 4. FARÞEGAR OG ÖKUTÆKI TIL LANDSINS MEÐ BÍLFERJUM 1992-1995.....	6
MYND 5. VIRÐISAUKASKATTUR Á BÍLALEIGUR .....	33
MYND 6. SAMANBURÐUR Á INNKAUPSVERÐI 1500 CC. BIFREIÐA .....	34
MYND 7. SAMANBURÐUR Á INNKAUPSVERÐI 2001 CC. BIFREIÐA .....	35
MYND 8. TEKJUR BÍLALEIGA OG TEKJUR AF FERÐAMÖNNUM EFTIR MÁNUÐUM .....	39
MYND 9. NÝTING BIFREIÐAFLOTANS .....	40
MYND 10. SAMANBURÐUR Á VERÐI UTAN HÁANNATÍMA.....	42
MYND 11. SAMANBURÐUR Á VERÐI Á HÁANNATÍMA .....	43
MYND 12. NÝTING BIFREIÐAFLOTANS Í ÞREMUR EVRÓPULÖNDUM.....	45
MYND 13. KOSTNAÐARSKIPTING BÍLALEIGA.....	47
MYND 14. VERÐ Á VIKULEIGU MEÐ 200 KM. AKSTRÍ.....	58

## Töflur

TAFLA 1. FERÐAMÁTI Á ÍSLANDI.....	49
TAFLA 2. MISMUNANDI VÖRUGJÖLD AF TVEIMUR STÆRÐUM BÍLA .....	55
TAFLA 3. HLUTFALLSLEG VERÐBREYTING FRÁ 1993-1996 .....	59
BÍLALEIGUR Á ÍSLANDI.....	74
SKRÁSETT ÖKUTÆKI 1950-1994 .....	76
FARÞEGAR TIL LANDSINS EFTIR ÁRSTÍÐ 1950-1994.....	77
FARÞEGAR OG ÖKUTÆKI MEÐ BÍLFERJUM TIL LANDSINS 1983-1994.....	78
NÝTING GISTIRÝMIS Á HÓTELUM OG GISTIHEIMILUM EFTIR ÁRSTÍÐUM 1992-1994 .....	78

I. Hluti.  
Ferða- og bílaleigupjónusta

## 1. Ferðapjónusta og atvinnulífið

Ferðapjónusta er einn stærsti atvinnuvegur í heimi. Rúmlega 10% af alheimstekjum eru af ferðapjónustu og einn af hverjum tíu hefur starf sitt beint eða óbeint af ferðamálum. Áætlað er að umsvif ferðapjónustu tvöfaldist frá því sem nú er fyrir árið 2005.<sup>1</sup> Þrátt fyrir mikinn vöxt ríkir mikil samkeppni á ferðapjónustumarkaðinum. Stöðugleiki og sambærilegt rekstrarumhverfi og tíðkast hjá samkeppnisþjóðunum er nauðsynlegt vilji þjóðir standa vel að málum ferðapjónustunnar.

Keðjuverkunaráhrif ferðapjónustunnar á atvinnulífið eru mikil. Hótelrekstur, veitingahús, bílaleigur og flugrekstur eru meðal þeirra greina sem tengjast ferðapjónustunni beint. Fjöldi annarra greina tengjast henni óbeint.

Í skýrslu Alheimssamtaka forystumanna í ferðapjónustu (WTTC) frá 1993 er afskiptaleysi stjórnvalda af ferðapjónustu gagnrýnt. Yfirleitt stafar þetta af því að árangur af ferðapjónustu er ekki alltaf áþreifanlegur í fyrstu og því er ekki næg áhersla lögð á hana. Í sömu skýrslu er lögð sérstök áhersla á aukið viðskiptafrelsi og að skattalöggjöf megi ekki mismuna samkeppnisfyrirtækjum í ferðapjónustu.

Í skýrslu WTTC er því jafnframt haldið fram að í áætlunum um breyttan og betri efnahag þjóða sé mikilvægi ferðapjónustunnar vanmetið þó að hún sé hagkvæm og árangursrík leið til efnahags- og atvinnuuppbyggingar.<sup>2</sup>

---

1 WTTC: *The 1993 WTTC Report: Travel & Tourism - The World's Largest Industry*, 1993. Sjá einnig Morgunblaðið, föstudagur, 24. júní 1994.

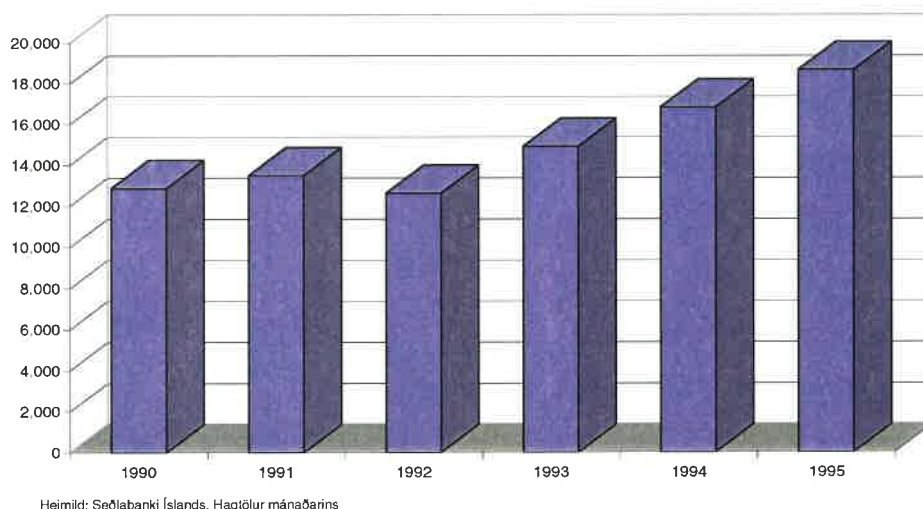
2 Morgunblaðið, föstudagur, 24. júní 1994.



## 2. Íslensk ferðapjónusta

Gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum jukust um 1.800 milljónir milli árana 1994 og 1995. Heildartekjur af erlendum ferðamönnum árið 1995 voru tæpir 18,7 milljarðar króna en rúmir 16,8 milljarðar árið 1994. Tekjur af þjónustu sem ferðamenn keyptu á meðan þeir dvöldu í landinu jukust um 12% á milli árana. Aukning milli árana er svo til öll í þeim mánuðum sem eru utan hins hefðbundna ferðamannatíma, þ.e. á tímabilinu frá janúar til apríl annars vegar og frá september til desember hins vegar. Lítil sem engin breyting er hins vegar á háannatímanum frá maí til ágúst.

Mynd 1. Tekjur (í þúsundum króna) af ferðamönnum 1990-1995



Heimild: Seðlabanki Íslands, Haglöur mánaðarins

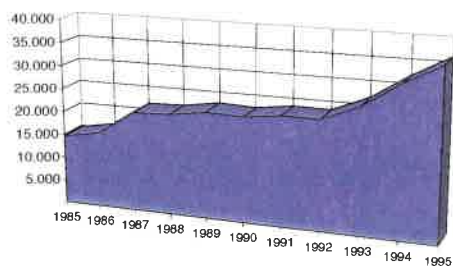
En það voru ekki aðeins tekjurnar sem jukust utan hins hefðbundna ferðamannatíma heldur fjölgaði erlendum ferðamönnum einnig hlutfallslega meira á sama tímabili. Þessi fjölgun utan hins hefðbundna ferðamannatíma jafnar tekjustreymi til greinarinnar.

Eitt af því sem hefur háð íslenskri ferðapjónustu er hversu stuttur háannatíminn er. ferðamannatíminn með ýmsum aðgerðum, bæði af hálfu hins opinbera og einkaaðila. Meðal annars hefur verið ráðist í sérstakar kynningarherferðir erlendis og stuðlað að auknu samstarfi ferðapjónustufyrirtækja. Árangurinn af þessu er að koma í ljós. Á undanförunum árum hafa hagsmunaaðilar í ferðapjónustu gert sér ljóst að samstarf um að lengja ferðamannatíminn sé nauðsynlegt. Á línuritum (mynd 2) sést vel hver aukningin hefur verið síðasta áratug utan háannatímans.

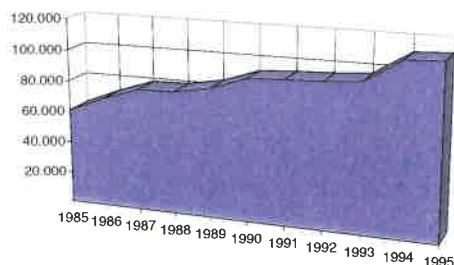
Reynt hefur verið að lengja

**Mynd 2. Fjöldi ferðamanna eftir árstíðum 1985-1995**

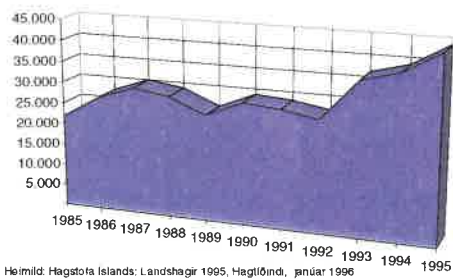
Janúar til apríl 1985 til 1995



Mái til ágúst 1985 til 1995



September til desember 1985 til 1995



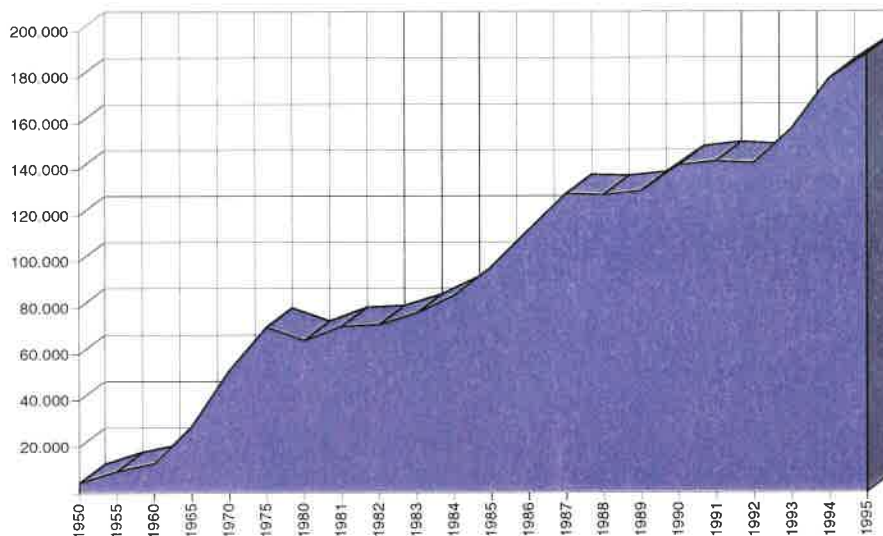
Heimild: Hagstofa Íslands, Landshagur 1995, Hagglóendi, janúar 1996

Þrátt fyrir nokkra stöðnun í atvinnulífi undanfarnin ár hefur ferðapjónustan vaxið með undraverðum hraða. Á hverju ári verða til hundruð nýrra starfa vegna þjónustu við ferðamenn, bæði erlenda og innlenda. Magnús Oddsson, ferðamálastjóri, hefur sagt og vísar til alþjóðlegra viðmiða, að 45 ferðamenn skapi eitt ársverk í

ferðapjónustu. Sé það rétt er það hvatning til allra þeirra sem vilja efla atvinnulífið að stuðla að framgangi atvinnugreinarinnar.

En það er ekki sjálfgefið að ferðamenn fari um Ísland og enn síður að þeim fjölgi ár frá ári. Tæplega 190 þúsund erlendir ferðamenn komu hingað til lands árið 1995 en aðeins um 97 þúsund árið 1985. Ferðamönnum fjölgaði um rúmlega 10 þúsund frá árinu 1994 til 1995. Miðað við að hverjir 45 ferðamenn skapi eitt ársverk þá hafa rúmlega 230 ný störf orðið til í ferðapjónustu árið 1995.

Mynd 3. Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1950-1995



Heimild: Hagstofa Íslands: Landshagir 1995, Hagtíðindi, janúar 1996

Það er einnig athyglisvert að skoða tölur um viðdvöl erlendra farþega hér á landi. Þróunin virðist vera í þá átt að þeir sem koma dvelji lengur.<sup>3</sup>

Ferðapjónusta er sú atvinnugrein sem hefur vaxið einna mest og hefur mesta vaxtarmöguleika á Íslandi. Til þess að þetta gangi eftir er nauðsynlegt að auka samkeppnishæfni og draga úr álögum á

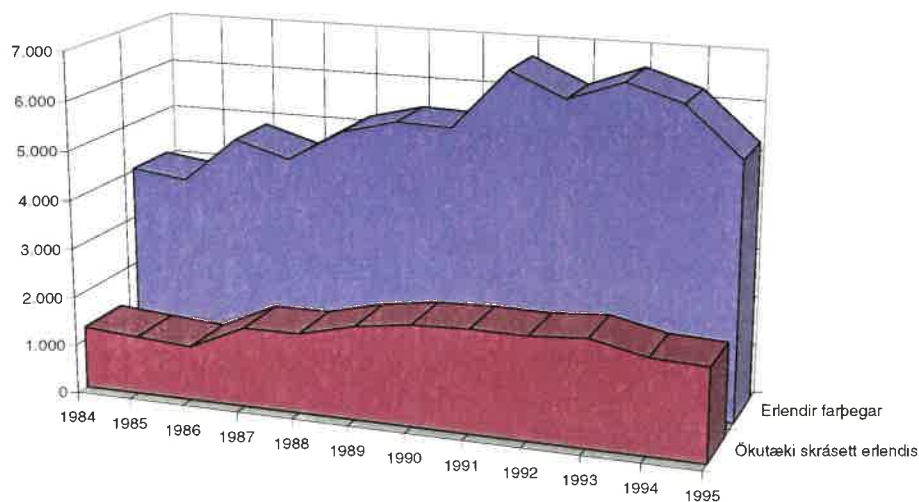
<sup>3</sup> Magnús Oddsson, ferðamálastjóri, viðtal í Morgunblaðinu fimmtudaginn 4. janúar 1996. Sjá einnig í viðauka töflu um fjölda gistinguátta.

ferðapjónustufyrirtæki með það fyrir augum að fjölga ferðamönnum. Með þessu batnar ekki aðeins afkoma fyrirtækja í greininni heldur aukast tekjur ríkisins og almennings að sama skapi.

### **Ferðamenn með bílferjum**

Á undanförmum árum hefur ferðamönnum sem koma með bílferjum til landsins og ferðast um á eigin bíl fækkað nokkuð. Einnig hefur bifreiðum sem fluttar voru með ferjum fækkað. Árið 1992 komu 6.165 erlendir farþegar með bílferjum og höfðu þeir með sér 2.097 bifreiðar. Það voru því 2,94 farþegar í hverjum bíl að meðaltali.

**Mynd 4. Farþegar og ökutæki til landsins með bílferjum 1992-1995**



Heimild: Hagstofa Íslands: Landshagur 1995. Hagtíðindi, janúar 1996

Árið 1995 komu 5.246 farþegar með bílferjum og hafði þeim því fækkað um 919 frá 1992. Einnig voru fluttir til landsins færri bílar eða 1.892 og voru að meðaltali 2,77 farþegar í bíl.

### ***Bætt samkeppnisstaða fyrirtækja í ferðaþjónustu***

Hátt verðlag á Íslandi hefur dregið úr samkeppnishæfni íslenskrar ferðaþjónustu. Á undanförunum árum hefur ríkisvaldið bætt samkeppnisstöðuna með ýmsum almennum aðgerðum. Skattar á matvæli hafa verið lækkaðir sem og vörugjald á bjór og aðstöðugjöld fyrirtækja hafa verið felld niður. Þá var tryggingargjald af veitingastarfsemi og bílaleigum fært í lægra þrepið. Vörugjöldum af hópferðabifreiðum og hluta af bílaleigubifreiðum var einnig breytt. Þessar aðgerðir styrkja samkeppnisstöðu íslenskrar ferðaþjónustu þannig að hún getur boðið upp á lægra verð og betri þjónustu en áður. Þessar aðgerðir auðvelda fyrirtækjum í ferðaþjónustu að lækka kostnað og með því batnar samkeppnisstaða þeirra. Forsenda öflugs ferðaútvegs er lægra verð á þjónustunni.

### 3. Bílaleigubjónusta

Almennt telja ferðamenn að verð á bílaleigubjónustu sé of hátt hér á landi. Þetta kemur fram í könnun sem Félagsvísindastofnun gerði meðal erlendra ferðamanna sumarið 1991.<sup>4</sup> Tæplega 83% erlendra ferðamanna sögðu verð á bílaleigubjónustu vera allt of hátt á Íslandi. Í ferðamálakönnun sem gerð var meðal Íslendinga á ferð um Ísland sumarið 1992 kemur fram að aðeins 1,3% ferðast um á bílaleigubíl.<sup>5</sup> Ætti sú staðreynd að vera forráðamönnum bílaleigufyrirtækjanna hvatning til að huga betur að þeim markaði. Samkvæmt samtölum við stærstu aðila í bílaleigurekstri eru um 90% viðskiptavina yfir háannatímamann erlendir ferðamenn en um 70% að meðaltali yfir árið. Langstærsti tekjuhloti af bílaleigubjónustu kemur því af erlendum ferðamönnum. Hinn hlutinn skiptist síðan á innlenda aðila, bæði fyrirtæki og einstaklinga.

#### ***Bílaleigur - mikilvægur þáttur íslenskrar ferðabjónustu***

Bílaleigur eru mikilvæg grein ferðabjónustunnar. Það skiptir því miklu máli fyrir íslenska ferðabjónustu að geta boðið upp á verð á bílaleigubílum sem er samkeppnishæft við það sem er boðið upp á í öðrum löndum. Að sama skapi er mikilvægt að mismuna ekki þeim aðilum sem eru í samkeppni í fólksflutningum hér innanlands. Forsvarsmenn bílaleiga hafa oft bent á að um mismunun sé að ræða. Bílaleigurnar eiga í sumum tilvikum í beinni samkeppni við leigubíla, langferðabifreiðar og innanlandsflug. Dæmi um þetta gæti

---

4 Félagsvísindastofnun: *Ferðamálakönnun á Íslandi: Erlendir ferðamenn, sumarið 1991*, bls. 76.

5 Rögnvaldur Guðmundsson: *Góðir Íslendingar, Ferðamálakönnun meðal Íslendinga á ferð um Ísland sumarið 1992*, bls. 10

verið sætaferðir og sérleyfisferðir á vinsæla ferðamannastaði. Bílaleigubjónusta greiðir hærri gjöld en samkeppnisaðilar. Þegar innkaup bifreiða til bílaleiga og leigubílaaksturs eru borin saman kemur í ljós að þegar um svokallaða stærri bíla (þ.e. með sprengirými yfir 2001 cc.) er að ræða bera bifreiðar bílaleiga talsvert hærri vörugjöld. Auk þess er þjónusta leigubíla ekki virðisaukaskattsskyld. Langferðabifreiðar bera einungis brot af því vörugjaldi sem lagt er á bifreiðar bílaleiga og útseld þjónusta þeirra er ekki virðisaukaskattsskyld. Flugsamgöngur bera engan virðisaukaskatt. Að þessari mismunun verður vikið betur síðar.

### ***Gjaldeyris- og atvinnusköpun bílaleiga á Íslandi***

Gera má ráð fyrir að heildarvelta íslenskra bílaleiga nemi 460 til 500 milljónum á ári. Þar við bætist velta vegna bensínnotkunar bílaleigubíla sem er áætluð yfir 230 milljónir króna á ári. Hingað til lands eru keyptir bílaleigubílar fyrir a.m.k. 3-400 milljónir árlega. Um 120 manns hafa atvinnu sína af bílaleigu yfir háannatímamann og um helmingur þeirra á öðrum árstímum. Talið er að rúmlega 70% af tekjum bílaleiga séu af erlendum ferðamönnum og um 90% af tekjum þeirra yfir sumartímamann sé vegna viðskipta við erlenda aðila. Bílaleigur afla því beint og óbeint um 3% heildartekna af erlendum ferðamönnum.

Erfitt er að nálgast tölulegar upplýsingar um íslenskar bílaleigur. Engin sérstök úttekt hefur verið gerð á rekstrarumhverfi og umfangi bílaleiga á Íslandi. Árið 1987 birti Þjóðhagsstofnun upplýsingar um atvinnugreinina í *Atvinnuvegaskýrslu 1987*. Sú sundurliðun þar sem bílaleigur voru settar í sérstakan flokk gafst hins vegar ekki vel enda var því hætt ári síðar. Nú flokkar

Þjóðhagsstofnun bílaleigur með leigubílaþjónustu í atvinnugreinaflokki sem ber heitið „aðrar samgöngur á landi“. Þessar heildartölur, sem koma fram í *Atvinnuvegaskýrslu* Þjóðhagsstofnunar, gefa ekki góða mynd af bílaleigumarkaðinum þar sem ekki er ljóst hversu stór hluti af atvinnugreinaflokknum bílaleigurnar eru.

Mikilvægt er að bílaleigufyrirtækin sjálf hafi frumkvæði að söfnun talnagagna um atvinnugreinina. Þetta á ekki síst við ef forsvarsmenn þeirra vilja koma hagsmunamálum sínum á framfæri. Áreiðanlegar tölfræðilegar upplýsingar verða að vera fyrir hendi ef talsmönnum bílaleiga á að takast að flytja mál sitt með árangri.



II. Hluti.  
Reglu- og lagaumhverfi  
Íslenskra bílaleiga

## 4. Rekstrarform íslenskra bílaleigufyrirtækja

Starfsemi íslenskra bílaleiga er hvergi skilgreind í lögum sem sérstök atvinnugrein. Það er reyndar fremur sjaldgæft að minnst sé á þessa starfsemi í lögum samanborið við önnur ferðaþjónustufyrirtæki. Hér verður þó fjallað um það lagaumhverfi sem þessum rekstri er búið, s.s. reglur um útgáfu starfsleyfis og skattalega meðferð þessa rekstrar. Að auki er samanburður við lagaumhverfi annarra fólksflutningafyrirtækja.

Þegar skoðað er hvaða rekstrarform forsvarsmenn bílaleiga hafa valið kemur glögglega í ljós mikil fjölbreytni. Hér er um að ræða sameignarfélög, hlutafélög, einkahlutafélög og einstaklingsfyrirtæki. Samkvæmt tölulegum upplýsingum frá fyrirtækjaskrá Hagstofu Íslands (sjá viðauka) má ætla að u.þ.b. 20 bílaleigufyrirtæki séu rekin sem hlutafélög eða einkahlutafélög. Bílaleigur sem eru reknar sem sameignarfélög eru a.m.k. fjórar. Bílaleigur í rekstri einstaklinga eru a.m.k. tíu talsins og nokkrar bílaleigur eru reknar sem deildir innan stærri fyrirtækja.

## 5. Starfsleyfi bílaleiga

Núgildandi reglur um útgáfu leyfis til rekstrar bílaleiga er að finna í reglugerð nr. 127/1960 um leigu á skráningarskyldum ökutækjum til mannflutninga án ökumanns.<sup>6</sup> Samkvæmt reglugerð þessari er útgáfa leyfis til að leigja út bifreiðar án ökumanns á hendi lögreglustjóra í því umdæmi sem starfsstofa bílaleigunnar er ætlað að vera. Í 1.gr. reglugerðarinnar eru sett fram þau skilyrði sem umsækjandi þarf að uppfylla til að fá leyfið:

1. Sé lögráða.
2. Hafi forræði á búi sínu.
3. Sé heimilisfastur á Íslandi.<sup>7</sup>
4. Hafi óflekkað mannorð.

Heimilt er að veita félagi leyfi samkvæmt þessari reglugerð enda fullnægi framkvæmdastjóri þess framangreindum skilyrðum.

Þegar sótt er um leyfi samkvæmt framansögðu, þarf umsækjandi að leggja fram:

1. Upplýsingar um tölu þeirra ökutækja, sem ætlunin er að leigja, skráningarnúmer þeirra, tegund og stærð.
2. Vottorð Bifreiðaeftirlits ríkisins (nú Bifreiðaskoðunar Íslands eða annarra löggiltra skoðunaraðila) um að ökutæki þau, sem ætluð eru til leigu, séu hæf til þeirrar notkunar.

---

6 Reglugerð þessi var sett með heimild í 85.gr. þágildandi umferðarlaga nr. 26/1958. Núgildandi lög eru umferðarlög nr. 50/1987.

7 Með hliðsjón af meginreglu EES-samningsins um bann við mismunum á grundvelli þjóðernis verður að ætla að þetta skilyrði eigi ekki lengur við.

3. Vottorð váttryggingarfélags um, að ökutækið verði tryggt samkvæmt umferðarlögum, til leigu án ökumanns.
4. Upplýsingar um hvar starfsstofa verður.

Samkvæmt 3.gr. skal leyfishafi færa ökutæki þau sem hann leigir út, til skoðunar ársfjórðungslega hjá bifreiðaskoðun. Ef bifreið er ekki hæf til útleigu að dómi bifreiðaeftirlitsmanns skal leyfið fellt niður. Samkvæmt upplýsingum frá Bifreiðaskoðun Íslands hefur þessu ekki verið fylgt eftir hin síðari ár, enda lög in um margt úrelt. Bifreiðarnar eru einungis færðar til skoðunar einu sinni á ári.

Ekki verður séð að lögreglustjóri hafi sérstaka heimild til að gefa leyfi þetta út til tiltekins tíma. Virðist gildistími hvers leyfis vera bundinn því skilyrði að leyfishafi virði þau almennu skilyrði sem fram koma í reglugerðinni og þau lög önnur sem á kann að reyna. Jafnframt er útgáfa leyfis á þessu sviði ekki bundin því skilyrði að umsækjandi leyfis starfi innan ferðaþjónustu eða að hann muni hafa það að meginstarfi að leigja út bifreiðar án ökumanns.

Ástæðu þessa er vafalaust að leita í þeirri staðreynd að reglugerðin var gefin út fyrir 36 árum. Aldur reglugerðarinnar sýnir jafnframt að löggjafinn og stjórnvöld hafa lítið sem ekkert hugað að nýbreytni og endurskoðun á lagalegri stöðu bílaleigufyrirtækja héraendis samanborið við aðra aðila sem starfa á þessum markaði, s.s. þá sem reka hópferðabíla.

Eins og fram kemur hér að ofan verður umsækjandi leyfis að sýna fram á að þær bifreiðar sem hann hyggst nota til útleigu í starfsemi sinni, séu skráðar hér á landi og hafi vottorð bifreiðaeftirlits ríkisins um að þær séu hæfar til þessarar sérstöku notkunar. Það verður því ekki séð að reglugerð nr. 269/1993, um

sérstaka skráningu bifreiða til notkunar um stundarsakir hér á landi, hafi þýðingu á þessu sviði enda verður umsækjandi skráningar samkvæmt þeirri reglugerð að sýna fram á að hann muni aka bifreiðinni sjálfur hérlendis, maki hans eða launaðir starfsmenn og að bifreiðin verði ekki notuð til flutninga gegn greiðslu eða öðru endurgjaldi.

Samkvæmt reglugerð nr. 267/1993, um notkun erlendra ökutækja, er heimilt að nota hér á landi erlent ökutæki, þ.e. ökutæki í eigu aðila sem á heimili erlendis og ekki er skráð hér á landi, enda hafi tolyfirvald heimilað innflutning þess samkvæmt reglum um tímabundinn tollfrjálsan innflutning bifreiða. Það skilyrði er sett að bifreiðin skuli vera skráð í heimaríki eiganda þess, annað hvort til almennrar notkunar þar eða til tímabundinnar notkunar í erlendu ríki. Ökutækið skal bera skráningarmerki og því skal fylgja gilt skráningarskírteini. Ökutækið skal einnig bera þjóðernismerki skráningarlandsins.

Bifreiðar sem falla undir innflutning samkvæmt heimild í þessari reglugerð verða ekki notaðar til útleigu án ökumanns hér á landi.

### ***Gjald fyrir leyfi til útleigu bílaleigubíla***

Samkvæmt lögum um aukatekjur ríkissjóðs nr. 88/1991, með áorðnum breytingum, er gjald fyrir leyfi til að reka bílaleigu kr. 5.000. Þegar fyrirtæki er stofnað í þeim tilgangi að reka bílaleigu, þarf ekki að sýna fram á að framangreinds leyfis hafi verið aflað. Hins vegar má rekstraraðilinn ekki hefja starfsemi nema leyfið hafi verið gefið út.

## 6. Samanburður við starfsleyfi annarra fólksflutningafyrirtækja

### *Hópfærðabílar*

Samkvæmt lögum nr. 53/1987, um skipulag á fólksflutningum með langferðabílum, þarf leyfi samgönguráðuneytisins til að hafa með höndum í atvinnuskyni fólksflutninga með bifreiðum sem rúma níu farþega eða fleiri. Einnig þarf leyfi ráðuneytisins til að hafa á hendi reglubundna fólksflutninga með bifreiðum sem rúma þrjá til átta farþega.<sup>8</sup> Í 2.gr. eru talin upp þau leyfi sem falla undir gildisvið laganna. Nánar tiltekið er þar í fyrsta lagi um að ræða sérleyfi sem felur í sér reglubundna fólksflutninga, í öðru lagi leyfi til hópfærða sem felur í sér leyfi til óreglubundinna fólksflutninga þar sem greitt er ákveðið heildargjald fyrir þjónustu ökutækisins án tillits til nýtingar þess, í þriðja lagi leyfi til sætaferða er felur í sér leyfi til óreglubundinna fólksflutninga á ákveðinni leið þar sem seld eru einstök sæti og í fjórða lagi leyfi til ferða fram og til baka milli landa sem felur í sér leyfi til að aka með hóp farþega frá ákveðnum brottfararstað til tiltekins ákvörðunarstaðar og til baka aftur, með endurteknum ferðum.

Með reglugerð nr. 90/1990, um fólksflutninga með langferðabifreiðum, eru sett fram skilyrði þau sem uppfylla þarf til að fá leyfi til að stunda reglubundna og óreglubundna fólksflutninga í atvinnuskyni með bifreiðum, sem rúma níu farþega eða fleiri og um reglubundna fólksflutninga með bifreiðum sem rúma þrjá til átta

---

<sup>8</sup> Með reglubundnum fólksflutningum er átt við fastar ferðir á ákveðinni leið, samkvæmt fyrirfram birtri áætlun einu sinni eða oftari í viku, allt árið eða hluta þess. Með óreglubundnum fólksflutningum er átt við aðra fólksflutninga en reglubundna.

farþega. Samkvæmt reglugerð þessari er sú skylda lögð á samgönguráðuneyti, áður en leyfi er veitt einstökum aðila, að leitað sé umsagnar skipulagsnefndar fólksflutninga, sbr. 1.mgr. 2.gr. reglugerðarinnar. Hvað hlutverk þessarar nefndar varðar skal hún m.a. beita sér fyrir bættu skipulagi, starfsháttum og aukinni hagkvæmni í fólksflutningum með langferðabifreiðum. Í 11.gr. reglugerðarinnar kemur fram að við veitingu leyfa til hópferða skuli að jafnaði fylgja þeirri reglu að þeir sitji fyrir réttindum, sem hafa hópferðaakstur að aðalatvinnu.

Með reglugerð nr. 274/1995, um fólksflutninga með hópferðabifreiðum innan evrópska efnahagssvæðisins, eru settar fram samræmdar reglur um fólksflutninga með hópferðabifreiðum milli aðildarríkjanna. Sá réttur sem reglugerðin veitir snýr annars vegar að fyrirtækjum í þessari grein sem starfrækja reglubundna flutninga, ferðir fram og til baka eða óreglubundna flutninga með hópferðabifreiðum milli landa. Hins vegar veitir reglugerðin heimild til fólksflutninga á vegum fyrirtækja hér á landi þó að viðkomandi fyrirtæki hafi ekki aðsetur hér á landi, þ.e. á grundvelli reglna um svokallaða gestaflutninga milli landa.

Í 19.gr. reglugerðarinnar þar sem fjallað er um gestaflutninga er kveðið á um að flutningsfyrirtækjum sem hafa aðsetur hér á landi og hafa leyfi til að stunda fólksflutninga á vegum milli landa sé heimilt með ákveðnum skilyrðum að stunda tímabundið gestaflutninga með farþega gegn gjaldi í öðru aðildarríki (gistiríki) án þess að þurfa að hafa skráða skrifstofu eða aðra stofnun í því ríki. Þessa heimild geta erlend hópferðaflutningafyrirtæki nýtt sér hér á landi en eins og fram kemur í 2.mgr. 20.gr. tekur þessi heimild, frá