

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
I. HLUTI. FERÐA- OG BÍLALEIGUÞJÓNUSTA	1
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
II. HLUTI. REGLU- OG LAGAUMHVERFI ÍSLENSKRA BÍLALEIGA	11
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>Hópfreiðabílar</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>Hópfreiðabifreiðar</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>Hópfreiðabifreiðar</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
III. HLUTI. REKSTRARUMHVERFI ÍSLENSKRA BÍLALEIGA.....	31
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
IV. HLUTI. LEIÐIR TIL ÚRBÓTA	51
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
V. HLUTI. VIÐAUKAR.....	66
VIÐAUKI 1. LAGASKRÁ FRÁ SAMGÖNGURÁÐUNEYTTINU.....	67
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
FÓLKSFLUTNINGAR	70
<i>Leigubifreiðar</i>	71
<i>EES - reglur</i>	71
<i>Alþjóðasamningar</i>	71
<i>Vöruflutningar</i>	72
<i>Atvinnuréttindi útlendinga</i>	72
VIÐAUKI 2. LISTI YFIR BÍLALEIGUR ÚR FYRIRTÆKJASKRÁ	
HAGSTOFU ÍSLANDS	73
VIÐAUKI 3. TÖFLUR ÚR LANDSHÖGUM 1995	75
VIÐAUKI 4. TÖFLUR ÚR HAGTÍÐINDUM JANÚAR 1996	79
VIÐAUKI 5. ÚTGEFIN LEYFI TIL AÐ REKA BÍLALEIGU	
Í UMDÆMI LÖGREGLUSTJÓRANS Í REYKJAVÍK	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 2005.¹ 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.²

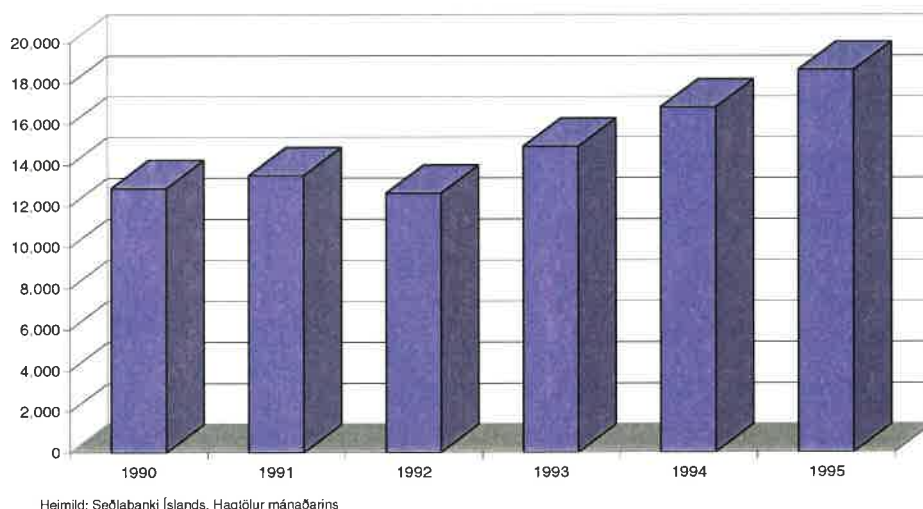
1 WTTC: *The 1993 WTTC Report: Travel & Tourism - The World's Largest Industry*, 1993. Sjá einnig Morgunblaðið, föstudagur, 24. júní 1994.

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



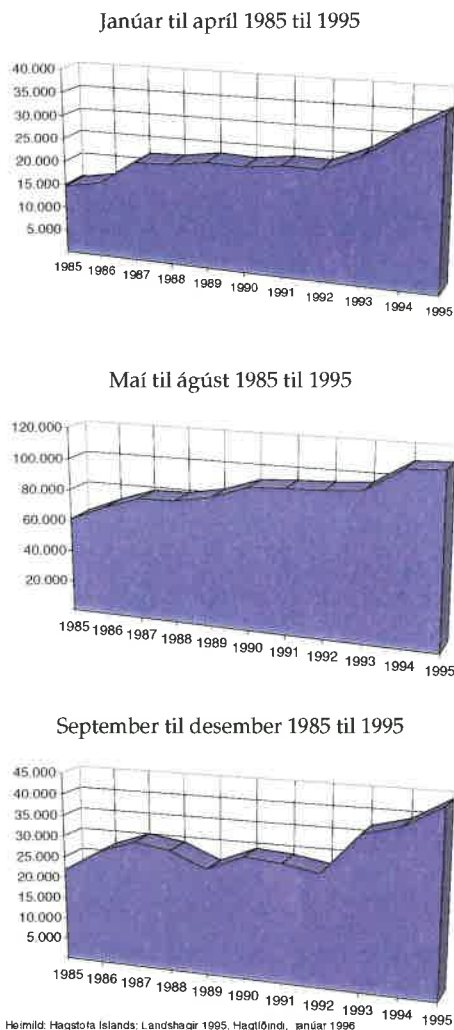
Heimild: Seðlabanki Íslands, Haglöur mánaðarins

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

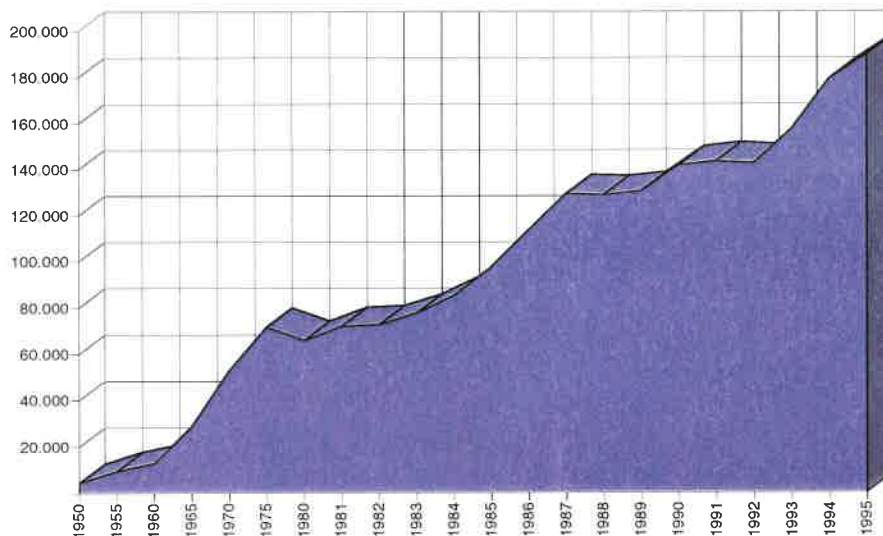


Þrátt fyrir nokkra stöðnun í atvinnulífi undanfarin ár hefur ferðapjónustan vaxið með undraverðum hraða. Á hverju ári verða til hundruð nýrra starfa vegna þjónustu við ferðamenn, bæði erlenda og innlenda. Magnús Oddsson, ferðamálastjóri, hefur sagt og vísar til alþjóðlegra viðmiða, að 45 ferðamenn skapi 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.³

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

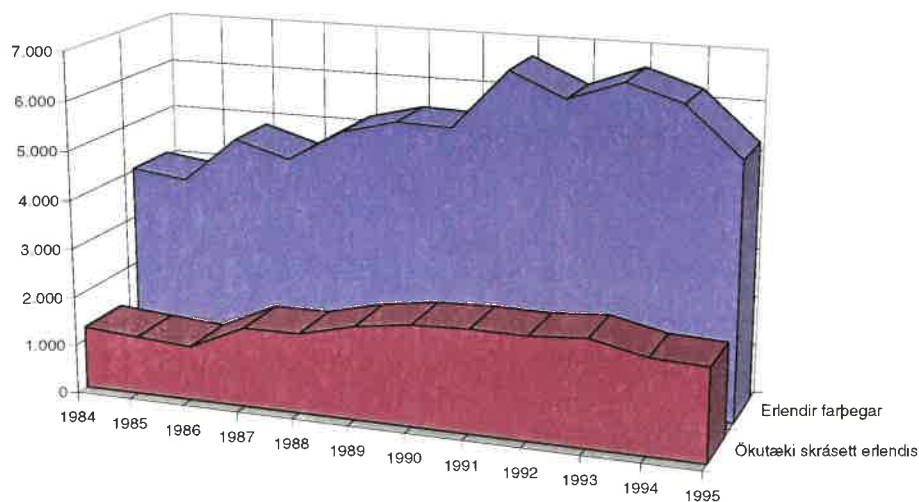
³ Magnús Oddsson, ferðamálastjóri, viðtal í Morgunblaðinu fimmtudaginn 4. janúar 1996. Sjá einnig í viðauka töflu um fjölda gistinguátta.

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 öflugr ferðaútrvegr 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 1991.⁴ 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.⁵ 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 háannatímenn 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 sumartímenn 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.⁶ 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.⁷
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 samanboreð 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.⁸ 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

⁸ Með reglubundnum fólksflutningum er átt við fastar ferðir á ákveðinni leið, samkvæmt fyrirfram birtri áætlun einu sinni eða oftár 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

og með 1.janúar 1996, bæði til reglubundinna og óreglubundinna flutninga eins og þeir eru skilgreindir nánar í reglugerðinni.

Ekki verður gerður samanburður á þessum tveimur reglugerðum hér en það nefnt að innlendum fyrirtækjum verður ekki mismunað á grundvelli strangari lagaskilyrða samanborið við erlend fyrirtæki sem starfa hér á landi á grundvelli reglugerðar þeirrar sem um var rætt hér að framan.

Leigubifreiðar

Í lögum nr. 61/1995, um leigubifreiðar, telst það leiguakstur þegar fólksbifreið, sem tekur átta farþega eða færri, er seld á leigu ásamt ökumanni fyrir tiltekið gjald til flutnings á farþegum og farangri þeirra. Þau skilyrði eru sett fyrir veitingu leyfis að umsækjandi hafi fullnægjandi starfshæfni, þar með talin ökuréttindi, hafi óflekkað mannorð, hafi fullnægjandi fjárhagsstöðu, hafi fullnægjandi heilbrigðisvottorð og sé 70 ára eða yngri.⁹

Atvinnuleyfi á þessu sviði er hægt að binda skilyrðum um að viðkomandi sé aðili að bifreiðastöð sem hafi fengið viðurkenningu sveitarstjórnar. Samkvæmt 1.mgr. 7.gr. laganna er sú meginregla sett fram að sá einn geti fengið atvinnuleyfi á þessu sviði sem eigi viðkomandi bifreið og hafi það jafnframt að aðalatvinnu að aka henni sjálfur. Rétt er að benda á, að frá skilyrðinu um aðalatvinnu má víkja, á svæðum þar sem íbúar eru færri en 5.000.

⁹ Sérstaka undanþágu er unnt að veita frá síðastnefnda skilyrðinu, sbr. 2.ml. 5.mgr. 7.gr. laganna.

7. Skattlagning ökutækja: Vörugjald

Um vörugjald af ökutækjum gilda lög nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Með heimild í 28.gr. laga þessara hefur verið sett reglugerð nr. 254/1993, um vörugjald af ökutækjum, sbr. breytingu á þeirri reglugerð nr. 169/1995.

Vörugjald af ökutækjum til útleigu hjá bílaleigum

Samkvæmt 6.tl. 2.mgr. 23.gr. reglugerðarinnar¹⁰ er kveðið á um að vörugjald af bifreiðum sem falla undir gjaldflokk II skv. 3.gr. skuli lækkað í 30%, þ.e. af þeim fólksbifreiðum sem hafa sprengirými 1401-2000 cc. og ætlaðar eru til útleigu hjá bílaleigufyrirtækjum. Bifreiðar sem notaðar eru í þessum rekstri en hafa sprengirými yfir 2001 cc. bera hins vegar hærri vörugjöld. Nánar tiltekið þá bera þær bifreiðar sem hafa sprengirými 2001-2500 cc. 60% vörugjald og bifreiðar með sprengirými yfir 2500 cc. bera 75% vörugjald.

Lækkun vörugjalds á bifreiðar með sprengirými 1401-2000 cc snýr aðeins að um 15% þess bílaflota sem íslenskar bílaleigur nota til síns rekstrar.¹¹ Lækkun þessi hafði því aðeins óveruleg áhrif á rekstrargrundvöll íslenskra bílaleigufyrirtækja.

Ástæðan fyrir þessari lækkun vörugjalds á meðalstórum bifreiðum mun hafa verið ábendingar frá ferðamálayfirvöldum um að sá markhópur sem ferðamálayfirvöld teldust brýnast að ná til á næstu árum væru evrópskar fjölskyldur sem vildu ferðast á eigin

10 Þessu sérákvæði var bætt við reglugerðina með ákvæði 5.gr. reglugerðar nr. 169/1995.

11 Íslenska upplýsingafélagið ehf., könnun á bílaleigum í febrúar 1996

vegum um landið og dvelja til að mynda í sumarhúsum.¹² Slíkar fjölskyldur noti einkum og sér í lagi þær bifreiðar sem þarna um ræðir. Staða bílaleiga sem hluti af mikilvægum og vaxandi ferðamannaiðnaði var hér viðurkennd að nokkru leyti en þeirri lækkun sem hér um ræðir var ekki beint að algengustu stærðum þeirra fólksbifreiða sem leigðar eru út af bílaleigum. Þessi lækkun á vörugjaldinu veitir þó hugsanlega eitthvert svigrúm til verðlækkunar og bætir samkeppnisstöðu innlendrar ferðaþjónustu gagnvart útlöndum.

Að auki var ein ástæða fyrir lækkun vörugjaldsins sú áhersla sem lögð var á að mæta með einhverju móti þeirri þróun sem hefur orðið undanfarinn áratug, þ.e. að erlendir ferðamenn flytja í auknum mæli eigin bifreiðar með skipum til landsins.¹³

Lækkun vörugjaldsins var ætlað að draga úr þessari þróun. Hins vegar er talið að lækkun vörugjalds af algengustu stærðum fólksbifreiða, sem leigðar eru út af bílaleigum, muni auka ásókn í að leigja út fólksbifreiðar á kostnað jeppabifreiða. Er það talið æskilegt út frá umhverfisverndarsjónarmiðum.¹⁴

12 Umræður á Alþingi, 118 löggjafarþing, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

13 Reyndar hefur bæði farþegum og bifreiðum með bílferjum hingað til lands fækkað nokkuð undanfarin ár.

14 Athugasemdir við frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.

Vörugjald á ökutæki hjá samkeppnisaðilum - heimild til endurgreiðslu: Hópfærðabifreiðar

Samkvæmt 1.tl. 4.gr. reglugerðarinnar¹⁵ þá skal vörugjald af hópfærðabifreiðum sem skráðar eru fyrir 18 manns eða fleiri að meðtöldum ökumanni lækkað í 5% en það var 15% áður. Samkvæmt 5.tl. 2.mgr. 23.gr.¹⁶ er vörugjald af hópfærðabifreiðum sem skráðar eru fyrir 10-17 manns að meðtöldum ökumanni lækkað úr 30% í 20%. Gert er ráð fyrir fyrir að þessi lækkun eigi aðeins við um þær bifreiðar sem notaðar eru í ferðaþjónustu.¹⁷

Ástæðan fyrir þessari sérmeðferð sem stærri hópfærðabifreiðar njóta samkvæmt framansögðu er sögð vera sú að hún muni auðvelda eigendum hópfærðabifreiða að endurnýja bifreiðar sínar. Einnig er sérstaklega vísað til þess að lækkun þessi muni bæta stöðu innlendra hópfærðaleyfishafa þar sem þeir eigi nú í vaxandi samkeppni við erlenda aðila sem flytja bifreiðar sínar til landsins yfir ferðamannatímamann til aksturs á erlendum ferðamönnum.

Með reglugerð nr. 170/1995, um endurgreiðslu vörugjalds af hópfærðabifreiðum, var staða þessa atvinnurekstrar bætt en samkvæmt 1.gr. hennar skulu hópfærða- og sérleyfishafar og fjármögnunarleigur sem keypt hafa hópfærðabíla á tímabilinu 1. júlí 1993 til 1. mars 1995 fá endurgreitt vörugjald af þessum bifreiðum.

15 Þessu sérákvæði var bætt við reglugerðina með ákvæði 2.gr. reglugerðar nr. 169/1995.

16 Þessu sérákvæði var bætt við reglugerðina með ákvæði 2.gr. reglugerðar nr. 169/1995.

17 Rétt er að benda á þetta ákvæði mun eiga sér nokkra forsögu. Um áramótin 1992/1993 var ákveðið að hópfærðaakstur færi inn í virðisaukaskattkerfið. Það var síðan tekið af og átti að taka gildi árinu seinna. Það var aftur tekið af þá með lögum en nokkur hluti rekstraraðila hópfærða- og sérleyfisbifreiða hafði í millitíðinni fjárfest í bifreiðum og reiknað með því að þeir fengju virðisaukaskattinn endurgreiddan. Sú leið var hins vegar farin að lækka vörugjaldið en jafnframt var ákveðið að endurgreiða áður greitt vörugjald (sjá síðar).

Annars vegar er þar um að ræða endurgreiðslu á tveimur þriðju hlutum af greiddu vörugjaldi af hópferðabifreiðum fyrir 18 manns eða fleiri og hins vegar skal einn þriðji hluti greidds vörugjalds af hópferðabifreiðum fyrir 10-17 manns endurgreiddur. Endurgreiðslan er þó takmörkuð við þann hluta vörugjalds sem ekki hefur verið afskrifaður.

Vörugjald á ökutæki hjá samkeppnisaðilum - heimild til endurgreiðslu: Leigubifreiðar

Með ákvæði 4.tl. 23.gr. reglugerðar um vörugjald nr. 254/1993, eins og henni var breytt með 5.gr. reglugerðar nr. 169/1995, var kveðið á um að vörugjald af leigubifreiðum skuli lækka um 3/4 hluta þess sem gjaldið er umfram 30%. Þetta þýðir að bifreiðar sem falla undir gjaldflokk II greiða 32,5 % vörugjald en það getur hins vegar hæst verið 41,25% þegar um er að ræða bifreiðar sem falla undir IV gjaldflokk skv. 3.gr. reglugerðarinnar.

Lækkunarheimild þessi er bundin þeim skilyrðum sem sett eru í 2.tl. 24.gr. að tekjur kaupanda af leiguakstri hafi a.m.k. tvö af síðustu þremur árum fyrir kaup nýrrar bifreiðar verið a.m.k. 70% af heildartekjum hans og skattskyldar árstekjur af leiguakstri eigi lægri en 1.080.000 þessi tvö ár.

8. Virðisaukaskattur

Þjónusta ferðaskrifstofa

Samkvæmt 13.tl. 3.mgr. 2.gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt með síðari breytingum, er þjónusta ferðaskrifstofa undanþegin virðisaukaskatti.¹⁸ Þetta undanþáguákvæði nær samkvæmt orðanna hljóðan aðeins til milligöngu um ferðaþjónustu, þ.e. að koma á viðskiptum milli neytenda og seljanda ferðaþjónustu. Þessi undanþága nær hins vegar ekki sjálfkrafa til kaupa á aðkeyptri þjónustu sem ferðaskrifstofur nota síðan í starfsemi sinni. Ferðaskrifstofum ber því að greiða virðisaukaskatt við kaup allra aðfanga sinna en geta ekki fengið hann endurgreiddan. Ferðaskrifstofur njóta þess hins vegar eins og aðrir rekstraraðilar að þurfa ekki að greiða virðisaukaskatt af þeim aðföngum sem sérstaklega eru undanþegin virðisaukaskatti samkvæmt lögum.

Hóþferðabifreiðar

Samkvæmt 6.tl. 3.mgr. 2.gr. laga um virðisaukaskatt, eru fólksflutningar undanþegnir virðisaukaskatti.¹⁹ Að mati margra er þetta fyrirkomulag í raun íþyngjandi fyrir rekstraraðila hóþferðabifreiða.

Þjónusta bílaleiga

Þjónusta bílaleigufyrirtækja er ekki undanþegin virðisaukaskatti samkvæmt 3.mgr. 2.gr. laga um virðisaukaskatt.

18 Þessu ákvæði var bætt inn í lög um virðisaukaskatt með lögum nr. 111/1992.

19 Þessu ákvæði var bætt inn í lög um virðisaukaskatt með lögum nr. 111/1992.

Hinar almennu reglur virðisaukaskattslaga gilda því um þessa atvinnugrein en það þýðir að bílaleigur geta talið virðisaukaskatt af aðkeyptum vörum og þjónustu til innskatts samkvæmt þeim reglum sem um það gilda.

Til þess að bílaleiga geti talið til innskatts virðisaukaskatt af aðföngum verður hún að fullnægja skilyrðum laga nr. 50/1988 um virðisaukaskatt og reglugerðum settum samkvæmt þeim, s.s. reglugerð nr. 192/1993, um innskatt, ásamt síðari breytingum.

Kaup og sala bílaleigu á ökutækjum sem hún notar til rekstrarins

Bílaleigum og [tryggingarfélögum], sem vegna starfsemi sinnar hafa keypt notuð ökutæki, er heimilt að ákvarða skattverð þeirra skv. 1.mgr. 10.gr. laga um virðisaukaskatt nr. 50/1988, við endursölu þeirra. Í því ákvæði kemur fram að heimilt er að miða skattverð við 80,32% af mismun innkaupsverðs og söluverðs ökutækis að meðtöldum virðisaukaskatti. Skatturinn leggst því aðeins á þann virðisauka sem myndast hjá endurseljanda. Ef söluverð er lægra en kaupverð reiknast hins vegar enginn skattur. Þegar hagsmunasamband er á milli seljanda og kaupanda skal við viðskiptin samkvæmt 9 gr. laganna miða skattverð við almennt gangverð í sams konar viðskiptum milli ótengdra aðila.

Samkvæmt 6.mgr. 16.gr. laganna geta fyrirtæki sem hafa með höndum sölu eða leigu bifreiða, talið skatt af aðföngum vegna þeirra viðskipta sem innskatt. Hér getur verið um að ræða kostnað vegna viðgerða á bifreiðum, skrifstofuhald og annað. Þessi regla kemur einnig fram í 6.tl. 1.mgr. 2.gr. reglugerðar nr. 192/1993, um innskatt, með breytingum skv. reglugerðum nr. 532/1993 og 306/1994.

Í virðisaukaskattslögum er það mat lagt til grundvallar að tilgangur með starfsemi bílaleiga sé annar en að kaupa notaðar bifreiðar til endursölu í atvinnuskyni. Það sérákvæði sem kemur fram í 8.mgr. 16.gr. nær því ekki til sölu bílaleiga á þeim bifreiðum sem þær hafa notað í rekstri sínum. Nánar tiltekið kemur fram í þessu ákvæði að þeir aðilar sem um ræðir í 1.mgr. 10.gr., þ.e. þeir sem í atvinnuskyni kaupa bifreiðar til endursölu, geti við skil á virðisaukaskatti dregið frá reiknuðum útskatti á hverju uppgjörstímabili 19,68% af neikvæðum mismun á söluverði og innkaupsverði seldra ökutækja á viðkomandi uppgjörstímabili.²⁰

Eftirfarandi dæmi lýsir uppgjöri virðisaukaskatts samkvæmt framansögðu:

Kaupverð (1.000.000) er dregið frá söluverði (800.000). Mismunur er neikvæður um kr. 200.000. Heimill frádráttur frá reiknuðum útskatti er því kr. $200.000 * 19,68\%$ eða kr. 39.360. Ef mögulegur frádráttur er hærri en reiknaður útskattur er engum skatti skilað, en hins vegar myndast ekki inneign virðisaukaskatts á viðkomandi tímabili og frádrátturinn er ekki yfirfæranlegur á milli tímabila.²¹

Þjónusta ferðaskrifstofa sem reka bílaleigu sem sérstaka deild innan síns fyrirtækis - blönduð starfsemi

Ef fyrirtæki í ferðaþjónustu hefur til útleigu bifreiðar samkvæmt leyfi þar um, er starfsemi þess konar fyrirtækis sögð blönduð. Þetta gildir þó aðeins í þeim tilvikum þar sem rekstrareiningum er ekki haldið aðskildum. Ber fyrirtækinu því að

20 Þessu ákvæði var bætt inn í lög um virðisaukaskatt með lögum nr. 40/1995.

21 Ríkisskattstjóri: *Virðisaukaskattur-Leiðbeiningar*, júní 1995, bls. 30.

standa skil á skatti vegna sölu sinnar á skattskyldri vöru og þjónustu, þ.e. í því tilviki sem hér um ræðir vegna bílaleigunnar. Slíkt fyrirtæki hefur hins vegar ekki frádráttarrétt vegna kaupa sem aðeins varða hina undanþegnu starfsemi, þ.e. sölu fyrirtækisins sem undanþegin er virðisaukaskatti.

Nánar er kveðið á um þetta atriði í 3.gr. reglugerðar um innskatt nr. 192/1993. Meginreglan er sett fram í 4.gr. reglugerðarinnar sem skilur á milli heimildar til að telja að fullu til innskatts virðisaukaskatt af vörum og þjónustu sem eingöngu er keypt til nota við hinn skattskylda hluta starfseminnar annars vegar og hins vegar bann við því að telja til innskatts virðisaukaskatt af vörum og þjónustu sem eingöngu varðar hinn skattfrjálsa hluta starfsemi aðila með blandaða starfsemi.

Endurgreiðsla virðisaukaskatts til erlendra fyrirtækja

Samkvæmt reglugerð nr. 288/1995, um endurgreiðslu virðisaukaskatts til erlendra fyrirtækja, geta erlend fyrirtæki fengið endurgreiddan þann virðisaukaskatt sem þau hafa greitt hér á landi vegna kaupa á vörum og þjónustu til atvinnustarfsemi sinnar. Erlent fyrirtæki í skilningi þessarar reglugerðar telst það fyrirtæki sem hefur hvorki búsetu né starfsstöð hér á landi.

Skilyrði endurgreiðslu eru í fyrsta lagi að virðisaukaskattur sem krafist er endurgreiðslu á varði atvinnustarfsemi sem aðili rekur erlendis, í öðru lagi að starfsemi hins erlenda fyrirtækis væri skráningarskyld samkvæmt lögum um virðisaukaskatt ef hún væri rekin hér á landi og í þriðja lagi að um sé að ræða virðisaukaskatt sem skráður aðili hér á landi gæti talið til innskatts eftir ákvæðum 15. og 16.gr. laga um virðisaukaskatt.

Samkvæmt þessu er ljóst að erlend ferðaskrifstofa gæti ekki notfært sér heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts af þjónustu sem íslenskar bílaleigur seldu þeim. Nægir að nefna í þessu sambandi að hin erlenda ferðaskrifstofa væri ekki virðisaukaskattsskyld hér á landi frekar en íslenskar ferðaskrifstofur og að útleiga ökutækis er þjónusta sem innt er af hendi hér á landi.

Þessi regla á ekki við þau fyrirtæki sem hafa verið skráð hér á landi þó að þau séu í eigu erlendra aðila. Sama gildir um útibú erlendra fyrirtækja hér á landi. Það sama á við ef erlent fyrirtæki, til dæmis ferðaskrifstofa, flytur inn til landsins bifreiðar til útleigu fyrir ferðamenn. Slík framkvæmd hefði í för með sér að setja þyrfti upp starfsstöð hér á landi og væri þar komið í veg fyrir að líta mætti svo á að starfsemin væri rekin í öðru landi.

Starfsemi umboðsmanna óskráðra erlendra félaga hér á landi gæti hugsanlega fallið undir ákvæði reglugerðarinnar.

9. Þátttaka erlendra aðila á íslenskum bílaleigumarkaði

Áhrif EES-samningsins

Atvinnurekstur sem fer fram hér á landi, en sem á rætur að rekja til erlendra aðila, verður eins og annar rekstur að fara fram á grundvelli og í samræmi við þær lagareglur sem um hann gilda. Með lögfestingu EES-samningsins hafa einstaklingar með ríkisfang og búsetu í EES-ríki sama rétt og Íslendingar til að stofna og standa að atvinnurekstri hér landi. Sama rétt hafa félög sem hafa búsetu í EES-ríki. Frá þessu eru þó vissulega mikilsverðar undantekningar en þessi grundvallarregla gildir ótvírætt þegar um stofnun eða þátttöku í rekstri bílaleiga hérlendis er að ræða. Með hliðsjón af þeirri grundvallarreglu EES-samningsins um bann við mismunun á grundvelli þjóðernis verður útgáfa leyfis til útleigu bifreiða hér á landi ekki bundin við íslenskt ríkisfang umsækjanda. Hvert sem það rekstrarform er sem hinn erlendi aðili velur rekstrinum þá ber honum að hlíta landslögum eins og að framan segir og þarf því að uppfylla öll almenn og sérstök skilyrði sem atvinnurekstri eru sett í lögum. Getur þar hvort tveggja reynt á landslög og þær samræmdu reglur sem settar hafa verið vegna gildistöku EES-samningsins.

Samkvæmt lögum um hlutafélög nr. 2/1995 og lögum um einkahlutafélög nr. 138/1994 geta einstaklingar og félög stofnað til rekstrar undir framangreindum rekstrarformum ef skilyrðum um búsetu og ríkisfang í EES-ríki er fullnægt. Eignaraðild eða þátttaka í stjórnun er því ekki lengur bundin við búsetu hér á landi né íslenskt ríkisfang.

Erlendir aðilar hafa jafnframt rétt til að opna og starfrækja útibú frá erlendu hlutafélagi eða einkahlutafélagi hafi viðkomandi félag lögheimili og varnarþing innan EES-ríkis. Tilkynna verður til hlutafélagaskrár hér á landi um stofnun útibús og ber að leggja fram ársreikning hins erlenda félags, staðfestingu úr fyrirtækjaskrá heimaríkis félagsins, yfirlýsingu stjórnar hins erlenda félags um ráðningu útibússtjórnans og samþykktir hins erlenda félags.

Einstaklingar með ríkisfang og heimilisfesti í EES-ríki hafa með hliðstæðum hætti rétt til að stofna einstaklingsfyrirtæki eða sameignarfélag hér á landi í því skyni að stunda atvinnurekstur.

Rétt er að benda á að EES-samningurinn tekur ekki til samræmingar skattareglna milli aðildarríkjanna og geta því komið upp tilvik þar sem hagnaður af atvinnurekstri er skattlagður með ólíkum hætti eftir því hver á í hlut. Er hér átt við það tilvik þar sem sá aðili sem hagnaðar skal njóta af rekstri hefur búsetu í öðru ríki, hvort sem þar á í hlut erlent fyrirtæki eða einstaklingur. Þegar slík staða kemur upp þarf annars vegar að leita svara í þeim tvísköttunarsamningum sem gilda milli Íslands og þess lands sem sá aðili sem tekur við hagnaði af rekstri hefur búsetu í og hins vegar í þau lagaákvæði íslensk sem beita má með einhverju móti um slík tilvik.

Aðilar sem falla ekki undir EES-samninginn

Aðilar sem standa utan EES-samningsins geta staðið að rekstri bílaleiga hérlendis en til þess þurfa þeir sérstakt leyfi viðskiptaráðherra. Þegar um hlutafélög eða einkahlutafélög er að ræða verður meirihluti stofnenda að eiga heimilisfesti hér á landi nema viðskiptaráðherra veiti undanþágu frá því.

Framkvæmdastjórar og minnst helmingur stjórnarmanna skulu jafnframt vera búsettir hér landi. Viðskiptaráðherra getur með sama hætti og að framan segir veitt undanþágu frá þessu skilyrði. Einstaklingur, með ríkisfang utan EES-svæðisins, sem sækta um leyfi til að leigja út bifreiðar hér landi samkvæmt reglum nr. 127/1960, yrði að vera heimilisfastur hér landi.

III. Hluti.
Rekstrarumhverfi íslenskra
bílaleiga

10. Skattaálögur á bílaleigur

Hér á eftir er fjallað almennt um rekstrarumhverfi bílaleiga. Gerð er grein fyrir skattaálögum, umfangi og tekjudreifingu, samkeppnisaðstæðum og alþjóðlegum samanburði. Einnig verða raktar leiðir til kostnaðarlækkunar fyrir íslenskar bílaleigur.

Skattaálögur á innflutning bifreiða

Samkeppnishæfni bílaleiga þarf að skoða frá tveimur ólíkum sjónarhornum, sjónarhorni neytandans og sjónarhóli rekstraraðilans. Neytandinn horfir fyrst og fremst á verðið og gæði þeirrar þjónustu sem í boði er en rekstraraðilinn einblínir á kostnaðinn í því skyni að ná fram hagkvæmni í rekstri og arði af því fjármagni sem bundið er í rekstrinum.

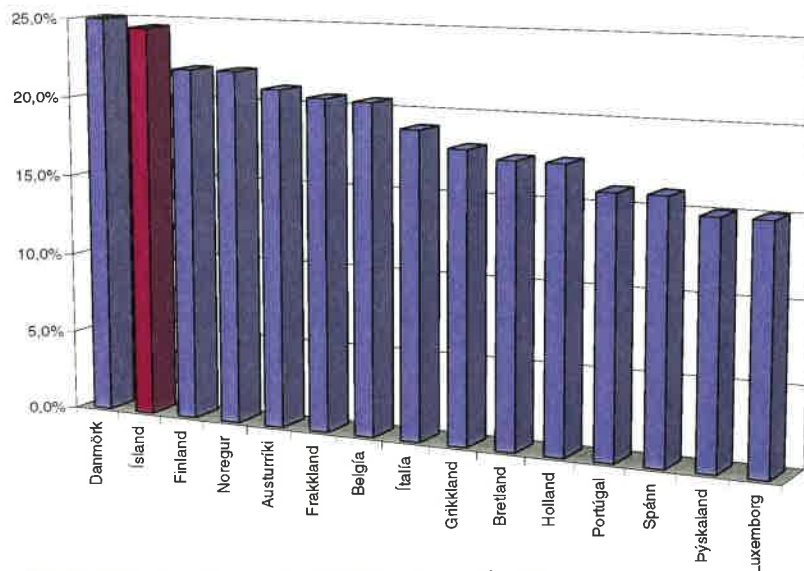
Verðið sem neytandinn horfir á er mismunandi milli markaðssvæða og sé hann hagsýnn tekur hann ódýrari kostinn af tveimur jafn góðum og meiri gæði fyrir minni ef verðið er hið sama. Neytandanum er sama hvernig verðið er samsett, hann horfir í eigin kostnað burtséð frá ítarlegustu sundurliðun. Hvað rekstraraðilann áhrærir skiptir samsetningin meginmáli. Verðinu skiptir hann í þrennt, kostnað, rentu og skatta. Það er ekki sjálfgefið að rekstraraðilar fyrirtækja hafi stjórn á öllum þeim kostnaði sem á þá fellur. Skattaálögur eru t.a.m. ákveðnar af stjórnvöldum og þær eru mjög mismunandi eftir löndum.

Engin ítarleg úttekt hefur verið gerð á því hvort skattlagning ferðaþjónustu hérlendis sé sambærileg við það sem gerist í öðrum löndum. Fjármálaráðuneytið hefur þó reiknað út að hver

meðalferðamaður skili 23,7%-30% af eyðslu sinni til ríkissjóðs.²² Það leikur þó enginn vafi á því að skattlagning hefur afgerandi áhrif á afkomu fyrirtækja í ferðaþjónustu. Árið 1990 höfðu breyttar skattareglur í Svíþjóð veruleg áhrif á ferðaþjónustu. Þá var virðisaukaskattur hækkaður úr tæplega 13% í 25% og þeim þjónustubáttum sem báru virðisaukaskatt fjölgað. Með þessum skattahækkunum hækkaði verð almennt um 15% miðað við helstu samkeppnislöndin. Fyrir vikið fækkaði ferðum útlendinga til Svíþjóðar og einnig innanlandsferðalögum landsmanna sjálfra. Tekjur vegna ferðaþjónustu drógust saman um 30% frá 1989 til 1992.²³

Á mynd 5 má sjá hversu hár virðisaukaskatturinn er hér á landi í samanburði við nokkur Evrópulönd.

Mynd 5. Virðisaukaskattur á bílaleigur



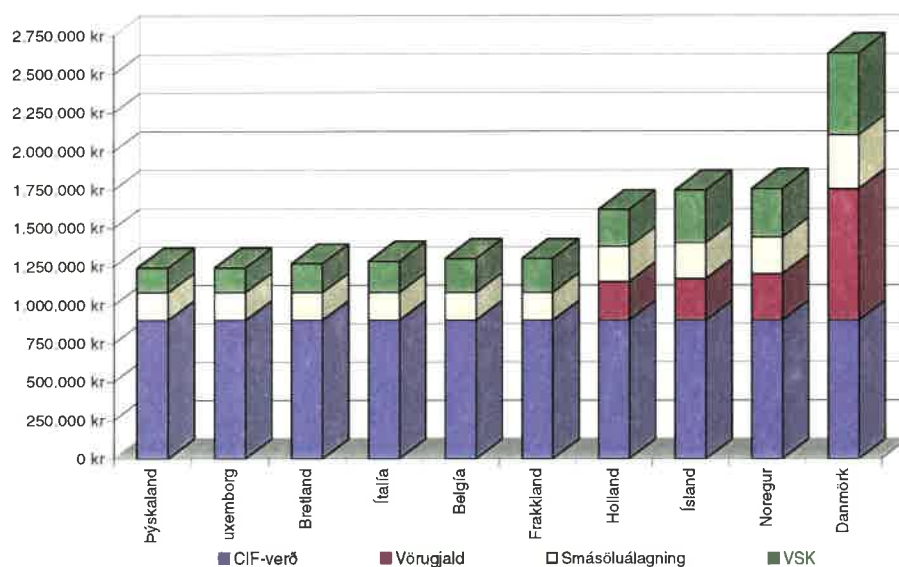
22 Sigurborg Kr. Harnesdóttir: *Ferðaþjónusta, uppbygging og afkoma*, bls. 27.

23 NUTEK, *Skattereformen och turismen*, Juni 1993.

Bílaleigur á Íslandi bera næsthæsta virðisaukaskattinn af þeim 16 Evrópuríkjum sem borin eru saman á myndinni. Einungis í Danmörku er virðisaukaskattur hærri og munar þar aðeins 0,5%.²⁴ Lægstur er virðisaukaskatturinn í Luxemborg og Þýskalandi, 15 af hundraði.

Breytilegt er eftir löndum hvernig bifreiðainnkaup bílaleiga eru meðhöndluð í skattalegu tilliti. Víða eru innheimtir tollar af innfluttum bílum og eru þeir lagðir á með ýmsu móti. Hér á landi leggjast þeir á innkaupsverð, mishá prósentu eftir vélarstærð. Þau lönd sem innheimta innflutningstolla leggja þá á í hlutfalli við aldur, innkaupsverð eða þyngd eða blanda þessum þremur leiðum saman.

Mynd 6. Samanburður á innkaupsverði 1500 cc. bifreiða



Heimild: AIT/FIA Information centre, England

Aðrir skattar sem leggjast á verð bifreiðar sjást á mynd 6 hér að ofan. Myndin sýnir hvernig skattheimtunni er háttað þegar bílaleigur kaupa inn bifreiðar. Það verður hins vegar að hafa í huga

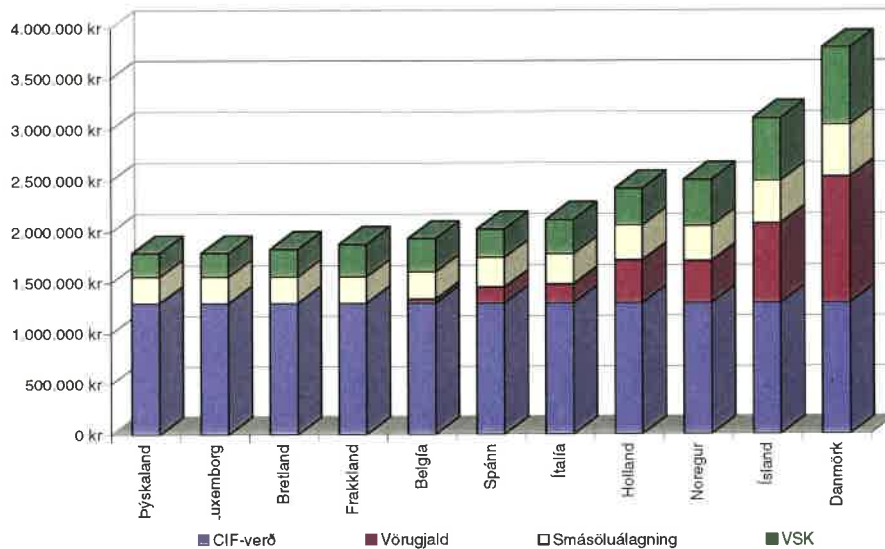
24 Virðisaukaskattur í Svíþjóð er einnig 25%.

að í Frakklandi, Belgíu og á Spáni geta bílaleigur fengið virðisaukaskattinn endurgreiddan að uppfylltum ákveðnum skilyrðum.

Eftirfarandi tvö dæmi sýna mismun á innkaupsverði bifreiða til bílaleiga eftir löndum innan Evrópu. Í fyrra dæminu gerum við ráð fyrir að CIF-verð 1501 cc. bifreiðar sé 900 þús. og smásalinn leggi 20% á CIF-verðið. Reiknuðu verðin sjást á mynd 6.

Spænskar bílaleigur fá vörugjaldið (skráningargjaldið) fellt niður svo í raun er þeim hluta ofaukið í þessum samanburði. Danir og Norðmenn leggja þyngri skattaálögur á bifreiðainnflutning en Íslendingar.²⁵ Danskar bílaleigur greiða 95% skatt á CIF verð hverrar bifreiðar en það er rúmlega helmingur þess sem almenningur þarf að greiða.

Mynd 7. Samanburður á innkaupsverði 2001 cc. bifreiða



Heimild: AIT/FIA Information centre, England

25 Norðmenn leggja einnig á innflutningsgjöld en þau leggjast á þunga bifreiðanna. Samanburðurinn gerir ráð fyrir að minni bíllinn sé 1000 kg. og sá stærri 1400 kg.

Síðara dæmið er af 1.300 þús. kr. bíl með 2001 cc. sprengirými. Álagning söluaðila er líkt og í fyrra dæminu 20%. Áætluð verð má lesa af mynd 7.

Dæmin sýna glögg að álögur á bifreiðainnflutning eru óvída meiri en á Íslandi. Aðeins Danir leggja hærri álögur á innflutning stærri bifreiða en 2000 cc. Munurinn vex hlutfallslega eftir því sem bifreiðin er stærri. Stjórnvöld beina því bifreiðaeftirspurn frá stærri bifreiðum með stighækkandi skattheimtu. Þetta er athyglisvert, ekki síst í ljósi þess að stærri bílar eru öruggari farkostir og henta betur til ferðalaga hér á landi en smærri bílar. Afleiðingin er sú að um 93% af íslenskum bílaleigubílum er undir 2000 cc.

11. Virðisaukaskattur í öðrum ríkjum

Rekstrarumhverfi bílaleiga er mismunandi eftir löndum. Eftirfarandi dæmi eru frá fjórum löndum í Evrópu og sýna hvernig þau meðhöndla virðisaukaskatt af bifreiðum.

Spánn: Spænskar bílaleigur fá afslátt af innkaupum á bifreiðum, svokallaðan "fleet discount", sem er einfaldlega magnafsláttur af bílakaupum. Þær þurfa ekki að borga virðisaukaskatt sem annars er 16% og þær eru einnig undanþegnar skrásetningargjaldi sem er 12% fyrir flestar tegundir bifreiða en 9% ef þær eru minni en 1600 cc. Spænskar bílaleigur þurfa að borga sérstakan skatt þegar þær selja bíla sína. Þessi skattur er mismunandi eftir aldri og tegund bifreiðar.²⁶

Frakkland: Í Frakklandi leggst virðisaukaskattur á bifreiðakaup bílaleigufyrirtækja með sama hætti og á einstaklinga. Þar í landi geta bílaleigur hins vegar fengið virðisaukaskattinn endurgreiddan af bifreiðainnkaupum. Við sölu bifreiða leggst virðisaukaskattur á söluverðið. Sé kaupandinn frá öðru landi en Frakklandi borgar hann virðisaukaskattinn í heimalandi sínu. Engir tollar eru á þeim bílum sem standa bílaleigum til boða og afslættir af innkaupsverði tíðkast líkt og á Spáni.²⁷

Belgía: Bílaleigur í Belgíu greiða virðisaukaskatt við bifreiðainnkaup en fá hann endurgreiddan að fullu. Við sölu leggst virðisaukaskattur á söluverðið nema bifreiðin sé flutt úr landi.

26 Þessar upplýsingar eru fengnar hjá Arnari Þórisssyni hjá Kilroy Travels á Spáni.

27 Þessar upplýsingar eru fengnar hjá Jean Delbart hjá AVIS í Paris, Frakklandi.

Engar frekari sérreglur gilda um skattlagningu vegna bílaleigurékstrar.²⁸

Þýskaland: Þýskar bílaleigur njóta engra undanþága vegna virðisaukaskatts á bifreiðainnkaup. Hann fæst aðeins endurgreiddur sé bifreiðin flutt úr landi.²⁹

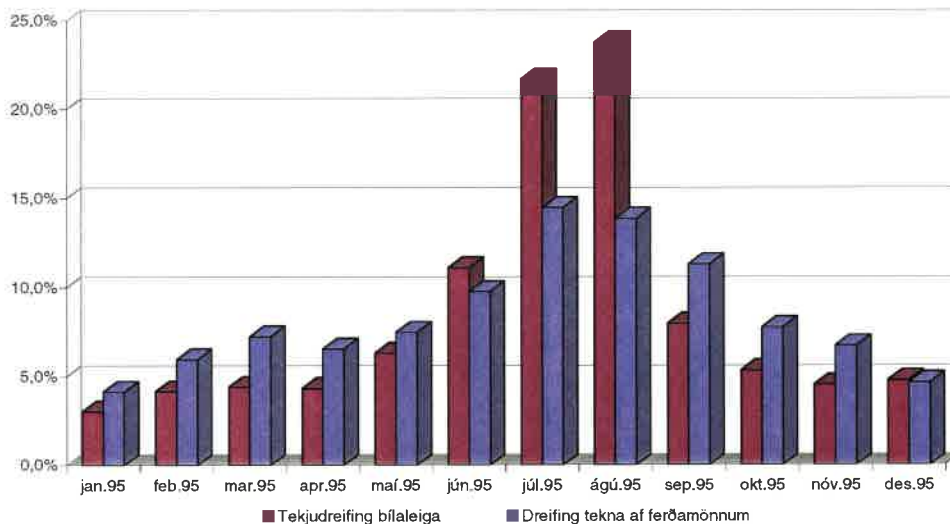
28 Þessar upplýsingar eru fengnar hjá Bernard Dorsimont hjá AVIS í Belgíu.

29 Þessar upplýsingar eru fengnar hjá Jurgen Licht hjá AVIS í Þýskaland.

12. Íslenski bílaleigumarkaðurinn: Umfang og tekjudreifing

Tekjur bílaleiga eru mjög árstíðabundnar svo sem sjá má af mynd 8. Til hliðsjónar við tekjudreifingu bílaleiga eru sýndar tekjur af erlendum ferðamönnum sundurliðaðar eftir mánuðum. Árstíðasveiflan er mun meiri í rekstri bílaleiga en í ferðamannaíðnaði almennt. Bílaleigur öfluðu um 45% af tekjum ársins 1995 í júlí og ágúst en 28,4% af heildartekjum af erlendum ferðamönnum féllu til í þeim mánuðum. Þá öfluðu bílaleigur 65% heildartekna sinna frá júní til september 1995.

Mynd 8. Tekjur bílaleiga og tekjur af ferðamönnum eftir mánuðum



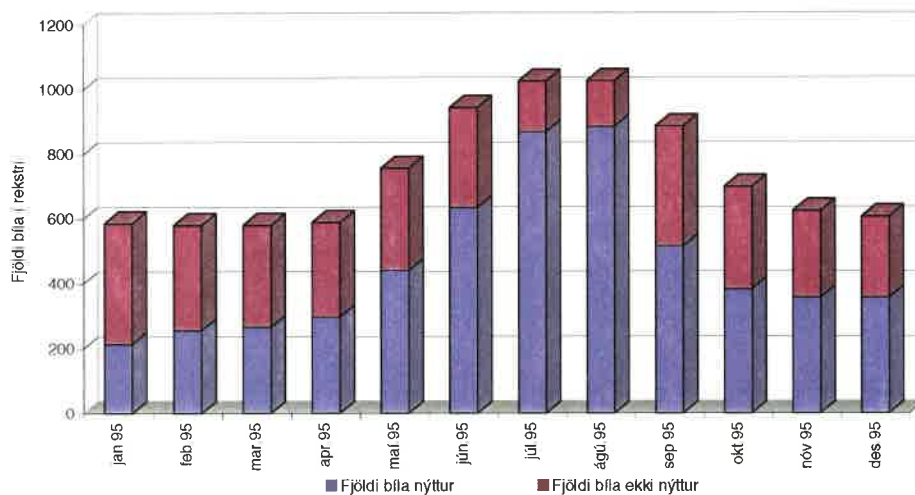
Heimild: AVIS, ALP, Europcar, Geysir, Hertz. Seðlabanki Íslands: Hagtölur mánaðarins

Mönnum er tíðrætt um það vandamál sem skammur ferðamannatími skapar í íslenskri ferðaþjónustu. Vandamálið virðist enn stærra þegar rekstrarumhverfi bílaleiga er skoðað.

Nýting bifreiðaflotans

Yfir sumartímamann má áætla að rösklega 1000 bílaleigubílar séu til reiðu í landinu og helmingi færri yfir vetrartímamann.³⁰ Stór hluti bifreiðanna er seldur að hausti og aðrir teknir af skrá. Nýtingu og áætlaðan fjölda bifreiða má sjá á mynd 9. Nýtingin virðist vera viðunandi í júlí og ágúst. Nýtingin versnar til muna yfir vetrarmánuðina jafnvel þótt bílum fækki eins og myndin sýnir. Ef halda ætti nýtingunni svipaðri allt árið yrði umfang viðskipta með bílaleigubíla að aukast til muna. Smæð markaðar og sveiflur í endursölu bifreiða hér á landi milli ára gera bílaleigum erfitt um vik að stjórna fullkomlega bifreiðaeign sinni frá mánuði til mánaðar.

Mynd 9. Nýting bifreiðaflotans



Heimild: ALP, AVIS, Eruopecar, Geysir, Hertz

Fjármagnskostnaður vegur þungt í rekstri bílaleiga. Nýting bifreiðaflotans skiptir því sköpum í rekstri bílaleiga. Mikið ónýtt fjármagn er bundið í bifreiðum sem ekki eru verkefni fyrir. Við ákvörðun á stærð flota þarf að taka mið af kostnaði við bifreiðakaup

³⁰ Íslenska upplýsingafélagið ehf., könnun á rekstri bílaleiga í febrúar 1996.

og sölu. Sá kostnaður má ekki vera meiri en nemur fjármagnskostnaði við að eiga bílana ónotaða yfir veturinn. Hægt væri að auka nýtinguna yfir vetrarmánuðina með því að lækka verðið. Verðið verður þó að minnsta kosti að standa undir breytilegum kostnaði vegna útleigunnar sjálfrar.

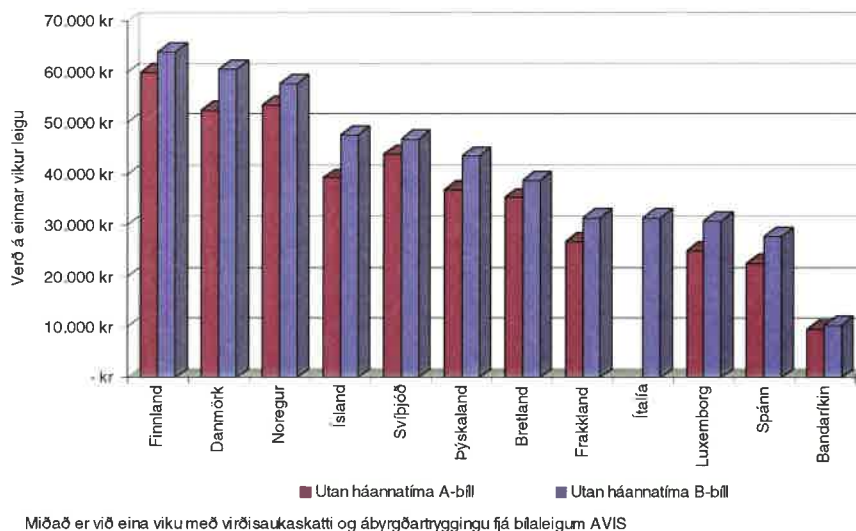
13. Alþjóðlegur verðsamanburður

Íslenskum bílaleigum hefur lengi verið legið á hálsi fyrir að verð þeirra sé hátt og mun hærra en hjá bílaleigum í öðrum löndum. Af myndum 10 og 11 má sjá að fullyrðing þessi er ekki alls kostar rétt.

Verðsamanburður utan háannatíma

Á myndinni hér fyrir neðan hefur bifreiðum verið skipt í A og B-flokka. Hafa ber í huga að ekkert samræmt flokkunarkerfi er til fyrir bílaleigubjónustu og gerir það allan samanburð mjög erfiðan. Í dæmum 10 og 11 er notað alþjóðlegt flokkunarkerfi AVIS. Upplýsingar um verð frá alþjóðlegu fyrirtækjunum Hertz og Europcar gefa sambærilega niðurstöður.

Mynd 10. Samanburður á verði utan háannatíma



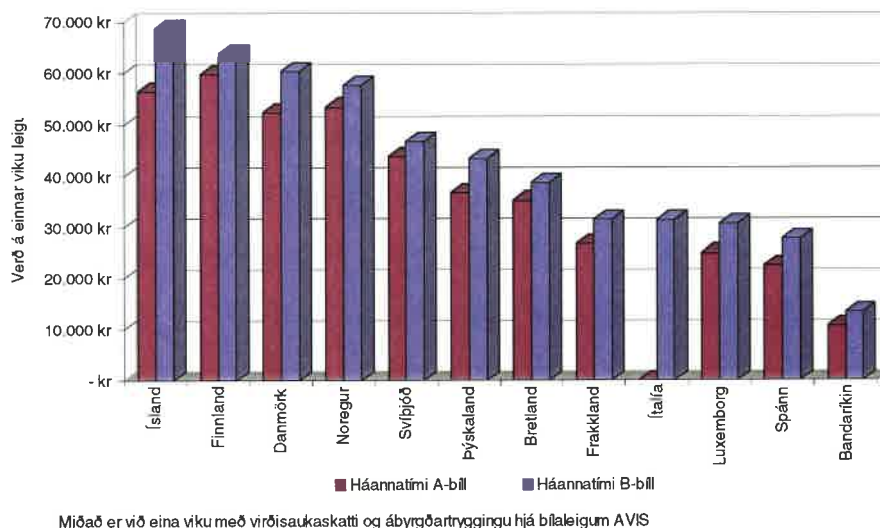
Myndin sýnir verð í krónum á bíl í A og B-flokki hjá bílaleigum víðs vegar í Evrópu yfir vetrartímann eða utan mesta annatíma. Miðað er við eina viku með virðisaukaskatti, ábyrgðartryggingu og ótakmarkaðan akstur. Á Norðurlöndunum er verð á bíl í A-flokki

lægst á Íslandi og er munurinn umtalsverður. Breskar og þýskar leigur bjóða litlu lægra verð en tíðkast hér á landi en önnur lönd bjóða umtalsvert lægra verð. Í B-flokki eru Svíar með lægra verð en tíðkast hér á landi en verð á öðrum Norðurlöndum er umtalsvert hærra. Að öðru leyti er mynstrið svipað því sem tíðkast með bíla í A-flokki. Verð á bílaleigubílum yfir vetrarmánuðina þolir því vel alþjóðlegan samanburð og er vel samkeppnishæft við það sem gengur og gerist í nágrennalöndunum.

Verðsamanburður á háannatíma

Þegar verðsamanburður er gerður yfir sumarmánuðina eða á háannatíma íslenskra bílaleiga er samanburðurinn óhagstæðari. Mynd 11 sýnir verð fyrir bílaleigubíl í A og B-flokki umreiknað í íslenskar krónur.

Mynd 11. Samanburður á verði á háannatíma



Þegar verð á bílaleigubílum í A-flokki er skoðað kemur í ljós að aðeins í Finnlandi er verðið hærra en hér á landi. Í Noregi og Danmörku er verðið litlu lægra en hér. Önnur lönd sem myndin

sýnir bjóða umtalsvert lægra verð. Verð fyrir bíl í B-flokki er hvergi hærra en hér á landi á annatíma en norskar, danskar og finnskar bílaleigur komast næst íslenska verðinu. Bílaleigur annarra landa bjóða umtalsvert lægra verð.

Fjórar meginskýringar á verðlagi yfir háannatímann

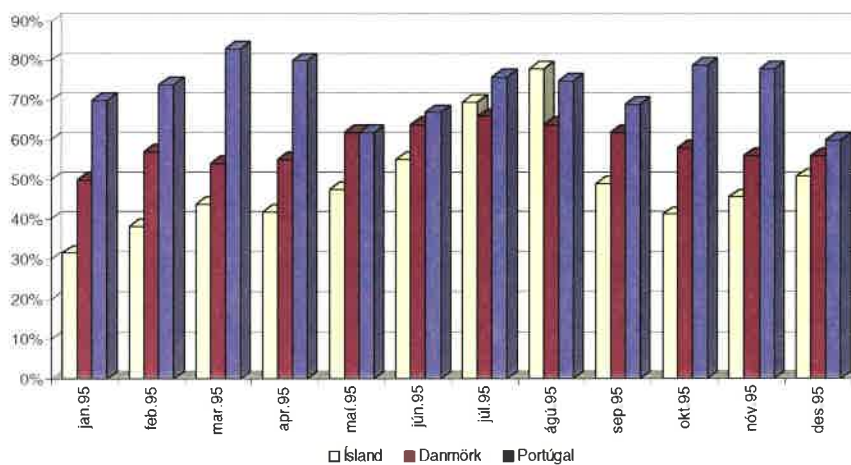
Skýringar á háu bílaleiguverði hér á landi yfir háannatímann geta verið margvíslegar. Hér verða nokkrar ástæður nefndar en fleira kann að koma þar til.

1. Stuttur ferðamannatími. Óvída er ferðamannatíminn styttri en hér á landi. Ef mynd 8 hér að framan er skoðuð kemur í ljós að sveiflur í tekjustreymi bílaleiga eru miklar. Þær fá 65% af tekjum sínum yfir háannatímann. Sveiflur í tekjum bílaleiganna eru meiri en árstíðasveiflan í tekjum af ferðamönnum í heild. Hlutdeild bílaleiga í heildartekjum af ferðamönnum er því hærri yfir sumarmánuðina en á öðrum tímum. Nýting bílaleiguflotans eykst til muna yfir sumarmánuðina jafnvel þó að verðið hækki og að helmingi fleiri bílar séu í rekstri á þeim tíma. Forsvarsmenn bílaleiga telja að í raun sé greinin rekin með tapi utan þeirra 10 vikna sem háannatíminn stendur. Eftirspurnaraukning sumarmánaðanna hefur enn sem komið er gert þeim kleift að halda úti þjónustu allt árið.

2. Miklar sveiflur í nýtingu og framboði. Sveiflur í framboði og nýtingu bílaleigubíla eru mun meiri hér á landi en í flestum löndum Evrópu. Nýting bílanna hér á landi er léleg þrátt fyrir að um helmingur flotans sé seldur eða tekinn úr rekstri að hausti. Afföll af verði bíla eru hlutfallslega mest fyrst eftir að þeir koma á götuna. Frekar en að selja meginhluta bifreiðanna að hausti hafa

leigurnar bifreiðar sínar í rekstri að meðaltali í um 2 ár. Miklir ónýttir fjármunir liggja því í bifreiðum þann tíma sem nýtingarhlutfallið er lágt. Nýtingu bifreiðaflotans í þremur löndum í Evrópu má sjá á mynd 12.³¹

Mynd 12. Nýting bifreiðaflotans í þremur Evrópulöndum



Heimild: AVIS

Greinilegt er að nýting bílaleigubifreiða er að jafnaði mun lakari hér á landi en í Danmörku og Portúgal. Aðeins í júlí og ágúst nær nýtingin svipuðu hlutfalli og þar.

3. Hluttur opinberra gjalda í verði bifreiðar er hár. Á Íslandi er einn hæsti virðisaukaskattur á Vesturlöndum, aðeins Danir og Svíar innheimta hærri virðisauka. Þar við bætist að hluttur opinberra gjalda í verði bifreiðar er mjög hár í alþjóðlegum samanburði, svo sem lesa má úr myndum 6 og 7 hér að framan. Álögur á bifreiðar í eigu almennings í Danmörku eru að vísu hærri en á Íslandi en bílaleigur fá þau gjöld felld niður að hluta. Þegar upp er staðið eru

31 Ekki fengust upplýsingar um framboð á bílaleigubifreiðum í öðrum löndum sundurliðaðar eftir mánuðum.

Því opinberar álögur á bifreiðar til bílaleigu á Íslandi með því hæsta sem gerist.

4. Séríslenskar aðstæður. Aðstæður hér á landi til rekstrar bílaleigu eru sérstakar um margt fleira en að ofan er talið. Bílaleigumarkaður er smár í samanburði við markaðinn í öðrum ríkjum og ekki gætir þeirrar hagkvæmni sem stórrekstur hefur í för með sér. Landið er stórt og strjálbýlt og má leiða getum að því að fjöldi bifreiða á hvert útibú íslenskra bílaleiga sé minni hér en erlendis með tilheyrandi aukakostnaði.

Stórar bílaleigur fá bíla á hagstæðari kjörum í krafti magninnkaupa. Dæmi eru um að stofnaðar séu bílaleigur á meginlandi Evrópu til þess eins að kaupa bíla í þeim löndum þar sem gjaldmiðlar eru veikir og verðið lágt og selja þá aftur ónotaða á sterkari gjaldmiðilsvæðum í samkeppni við þarlenda umboðssala og á mun lægra verði.

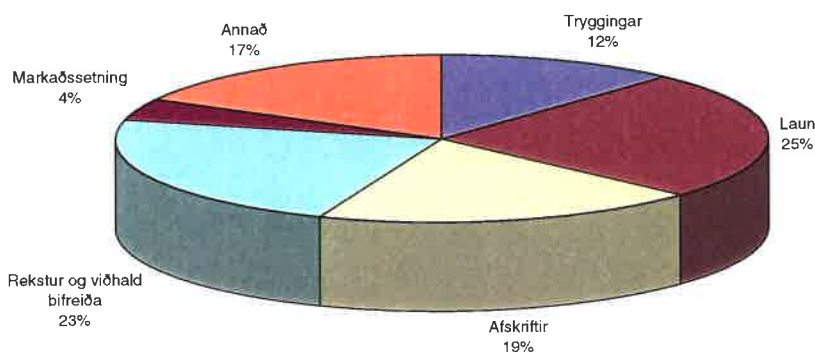
Enn er stór hluti vegakerfisins ekki bundinn slitlagi þó ástand vega hafi stórbatnað á síðustu 10 árum.³² Verri vegir kalla á hærri viðhaldskostnað bifreiða og þann kostnað þurfa íslenskar bílaleigur að bera í ríkari mæli en erlendar bílaleigur. Ekki er óalgengt að íslenskar bílaleigur leggi í kostnaðarsamar viðgerðir á bifreiðum áður en þær eru seldar. Oft þarf að skipta um rúður og sprauta húdd vegna grjótkasts á vegum landsins. Kostnaður við slíkar viðgerðir getur verið frá 50.000 kr. á bifreið en er oft hærri eða allt að 90.000 kr. á bifreið.

5. Tryggingariðgjöld. Samkvæmt könnun Íslenska upplýsingafélagsins á kostnaðarsamsetningu bílaleiga er hlutdeild

32 Valdimar Kristinsson, Fjármálatíðindi: *Samgöngur og ferðamál*.

tryggingargjalda í heildarkostnaði um 12,4%. Í öðrum löndum Evrópu er hlutdeild tryggingargjalda í heildarkostnaði aðeins um 8%. Þessar tölur koma heim og saman við niðurstöður í útboði Félags íslenskra bifreiðaeigenda. Samkvæmt því eru bifreiðatryggingar hér á landi að meðaltali u.þ.b. 30% hærrí en í Evrópu. Að öðru leyti er kostnaðarsamsetning íslenskra bílaleiga svo sem myndin hér að neðan sýnir.³³ Stærsti einstaki kostnaðarliður bílaleiga er launakostnaður en hann vegur að meðaltali um 25% af heildarkostnaði. Rekstur og viðhald bifreiðanna er með svipaða kostnaðarhlutdeild og næst koma afskriftir með 19% af heildarkostnaði. Í liðnum annað er meðal annars fjármagnskostnaður og skrifstofukostnaður.

Mynd 13. Kostnaðarskipting bílaleiga



Heimild: Íslenska Upplýsingafélagið ehf., könnun á rekstri bílaleiga í febrúar 1996

³³ Myndin sýnir vegin meðaltöl. Frávik einstakra fyrirtækja frá meðaltalinu er töluvert nema hvað viðkemur hlutdeild trygginga í heildarkostnaði.

14. Samkeppnisaðstæður bílaleiga

Rekstur bílaleiga nýtur engrar verndar að lögum umfram annan atvinnurekstur og keppa þær sín á milli á jafnréttisgrundvelli hvað það varðar.³⁴ Bílaleigur eiga hins vegar í samkeppni við önnur fyrirtæki í farþegaflutningum. Þar má nefna leigubifreiðar, hópferðabifreiðar, almenningsvagna, ferjur og farþegaflug. Engin þessara greina þarf að innheimta virðisaukaskatt af þjónustu sinni öfugt við bílaleigur sem innheimta 24,5% vsk. Rekstraraðilar hópferðabifreiða eru einnig verndaðir gegn samkeppni að hluta til með útgáfu sérleyfa til fólksflutninga á ákveðnum leiðum og að auki er um að ræða endurgreiðslu þungaskatts af sérleiðum. Rekstur almenningsvagna í þéttbýli nýtur styrkja frá bæjar- og sveitarfélögum. Leigubílastöðvum eru veitt sérleyfi af hinu opinbera og ferjur hafa notið fyrirgreiðslu í formi beinna styrkja. Þá úthlutar samgönguráðuneytið sérleyfum til flugrekstrar á ákveðnum leiðum.³⁵

34 Bílaleigur greiða reyndar 30% vörugjald af bifreiðum frá 1401-2000 cc. að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Almennt er innheimt 40% vörugjald af bifreiðum í þessum stærðarflokki.

35 Með tilkomu EES-samningsins verða sérleyfi í flugrekstri aflögð árið 1997 á helstu flugleiðum innanlands.

Tafla 1. Ferðamáti á Íslandi

Ár	Fólks- bifreiðar	Farþega-tala á sérleyfis- leiðum	Farþegar með SVR	Fólksfjöldi 1. des ár hvert	Fjöldi um hverja fólks- bifreið
1950	6.038			144.293	23,90
1955	9.812	684.357		159.480	16,25
1960	15.358	635.317	17.462.000	177.292	11,54
1965	28.335	550.369	15.490.000	193.758	6,84
1970	40.786	509.909	13.385.000	204.578	5,02
1975	63.900	490.553	11.384.000	219.033	3,43
1980	85.924	467.253	11.052.000	229.187	2,67
1985	102.954	502.705	9.803.000	242.089	2,35
1990	119.731	448.900	7.342.000	255.708	2,14
1991	120.862	448.000	6.813.000	259.577	2,15
1992	120.146	445.000	6.623.000	262.193	2,18
1993	116.195	415.000	7.071.000	264.919	2,28
1994	116.243	400.000	7.118.000	266.783	2,30
1995	119.232			267.809	2,25

Heimild: Valdimar Kristinsson, Fjármálatíðindi, Hagstofa Íslands, Bifreiðaskoðun Íslands

Þegar tafla 1 er skoðuð kemur í ljós minnkandi eftirspurn almennings eftir þjónustu almenningsvagna og sérleyfisbifreiða en á sama tíma hefur bifreiðaeign landsmanna aukist til mikilla muna.³⁶ Á Íslandi eru u.þ.b. 2,25 einstaklingar um hverja fólksbifreið og er það með mestu bifreiðaeign á Vesturlöndum. Vilji almennings virðist standa til þess að nýta sér kosti þess að hafa eigin bifreið og ætla má að slíkt hið sama gildi um þá erlendu ferðamenn sem hingað koma. Ísland er strjálbýlasta land í Evrópu en hér eru aðeins um 2,6 íbúar á hvern ferkílómetra. Það gefur því augaleið að ekki svarar kostnaði að halda uppi almenningsamgöngum nema milli þéttbýlustu svæða. Einkabifreið eykur því til muna ferðafrelsi þeirra sem slík tæki hafa til umráða. Það er því umhugsunarefni fyrir stjórnvöld hvort ekki sé skynsamlegt að hlúa frekar að rekstri

³⁶ Engar upplýsingar liggja fyrir um fjölda farþega með hópferðabílum sem ekki aka samkvæmt sérleyfum.

bílaleiga og skapa þannig ný sóknarfæri í ferðapjónustu með innlenda og erlenda ferðamenn í huga.

IV. Hluti. Leiðir til úrbóta

15. Endurgreiðsla virðisaukaskatts

Hér að ofan hefur verið varpað nokkru ljósi á það rekstrarumhverfi sem íslenskar bílaleigur búa við í samanburði við aðrar greinar fólksflutninga og við sambærilegan rekstur erlendis. Hér að neðan verða raktar nokkrar leiðir til að bæta rekstrarumhverfi íslenskra bílaleigufyrirtækja.

Það er einungis á valdi stjórnvalda og löggjafarvaldsins að breyta skattaálgum á bílaleigur til jafns við það sem gerist í öðrum löndum og öðrum greinum fólksflutninga hér á landi. Nokkrar leiðir eru færar í því sambandi.

„Norska leiðin“

Þjónusta bílaleigufyrirtækja í Noregi ber fullan vsk. eða 20%. Innkaup á bifreiðum eru undanþegin 20% vsk. en þess í stað er innheimtur 7% fjárfestingarskattur. Þegar bifreiðar eru seldar frá bílaleigum þarf ekki að innheimta virðisaukaskatt og skila til ríkisins. Aðferðin verður best skýrð með dæmi:

Dæmi um norsku aðferðina:

Verð bifreiðar frá smásala	1.000.000 kr.
Frá dregst 20% vsk.	166.667 kr.
Verð án vsk.	833.333 kr.
Við bætist 7% fjárfestingargjald	58.333 kr.
Raunkostnaður vegna bifreiðakaupanna	<u>891.666 kr.</u>

Uppgjör virðisaukaskattsins:

Innheimtur vsk. vegna útleigu	200.000 kr.
Frá dregst vsk. vegna bifreiðakaupanna	166.667 kr.
Við bætist 7% fjárfestingargjald	58.333 kr.
Greiddur virðisaukaskattur	<u>91.666 kr.</u>

Enginn virðisaukaskattur er greiddur af sölu notaðra bílaleigubíla í Noregi. Hins vegar er innheimt umskráningargjald við eigendaskipti á bifreiðum. Það getur verið frá 55.000 kr. og allt að 140.000 kr. eftir aldri og þyngd bifreiðar.

Heimfærum nú dæmið upp á íslenskar aðstæður. Hugsum okkur að í stað virðisaukaskatts komi 10% fjárfestingargjald.

Dæmi um „norsk-íslensku aðferðina“:

Verð bifreiðar frá smásala	1.000.000 kr.
Frá dregst 24,5% vsk.	196.787 kr.
Verð án vsk.	803.213 kr.
Við bætist 10% fjárfestingargjald	<u>80.321 kr.</u>
Raunkostnaður vegna bifreiðakaupanna	<u>883.534 kr.</u>

Uppgjör virðisaukaskattsins:

Innheimtur vsk. vegna útleigu (áætlun)	250.000 kr.
Frá dregst vsk. vegna bifreiðakaupanna	196.787 kr.
Við bætist 10% fjárfestingargjald	<u>80.321 kr.</u>
Greiddur virðisaukaskattur	<u>135.534 kr.</u>

Norska aðferðin felur í sér að í stað þess að skila inn virðisaukaskatti af sölu notaðra bílaleigubíla greiða menn sérstakt fjárfestingargjald.

Bíllinn er nú seldur að lokinni t.d. tveggja ára notkun á 700.000 kr. Samkvæmt núgildandi reglum ber að skila til ríkissjóðs 137.751 kr. af þeirri upphæð í formi virðisaukaskatts. Kæmi fjárfestingarskatturinn í staðinn og bílaleigufyrirtækin héldu virðisaukaskattinum yrði ríkið af 55.213 kr. vegna sölu bifreiðarinnar. Ætla má að á síðasta ári hafi verið fluttar inn um 300 bifreiðar til útleigu. Ef norsk-íslenska aðferðin væri í gildi hefði ríkið orðið af rúmlega 16,5 milljónum króna tekjum vegna hennar. Hverjum bílaleigubíl sem er í útleigu er ekið að meðaltali um 200 km. á dag. Miðað við uppgefna nýtingu, fjölda bílaleigubíla og það að hver þeirra eyði 10 lítrum á 100 km. af 95 oktana bensíni kaupa bílstjórar bílaleigubíla bensín fyrir 231 milljón króna á ári. Af þeirri upphæð fær ríkið um 70% í sinn hlut með sköttum af eldsneyti eða 162 milljónir króna. Gerum ráð fyrir að 1% lækkun á verði bílaleigubíls auki eftirspurnina um sama hlutfall. Ef norsk-íslenska aðferðin yrði innleidd þyrfti breytingin að hafa í för með sér 10% aukningu á notkun bílaleigubíla til þess að ríkið næði virðisaukaskattinum öllum til baka gegnum bensínskattinn einan og sér. Útgjöld hvers ferðamanns vegna bensínkaupa eru aðeins lítil hluti af heildarútgjöldum hans. Það er því ljóst að þótt ríkisvaldið nái ekki allri fjárhæðinni gegnum bensínskatta kemur hún í ríkiskassann eftir öðrum leiðum.

Hér hefur aðeins verið rakið hvernig breytingin kemur við fjárhag ríkissjóðs. Ef hún verður til þess að auka ferðamannastraum til landsins munu allir þeir sem tekjur sínar hafa af ferðaþjónustu njóta góðs af.

Lækkun vörugjalda af bílaleigubílum

Lækkun vörugjalda er önnur leið til að létta álögum af bílaleigufyrirtækjum. Í eftirfarandi dæmi sést hverju það breytti fyrir bílaleigur ef um þær giltu sömu reglur og um hópferðafyrirtæki hvað varðar vörugjald af bifreiðakaupum.³⁷ Dæmin eru af kaupum á bílum með 1500 cc. og 2001 cc. sprengirými annars vegar ef innheimt er sama vörugjald og af hópferðabifreið fyrir 10-17 menn og hins vegar ef innheimt er sama gjald og af stærri hópferðabifreiðum.

Tafla 2. Mismunandi vörugjöld af tveimur stærðum bíla

Dæmi 1

Hluti verðs	Vörugjald - 1501cc		
	30%	20%	5%
CIF-verð bifreiðar	772.320 kr	772.320 kr	772.320 kr
Vörugjald	231.696 kr	154.464 kr	38.616 kr
Smásöluálagning, 20%	200.803 kr	185.357 kr	162.187 kr
Virðisaukaskattur, 24,5%	295.181 kr	272.475 kr	238.415 kr
Verð til bílaleigu	1.500.000 kr	1.384.615 kr	1.211.538 kr

Dæmi 2

Hluti verðs	Vörugjald - 2001cc		
	60%	20%	5%
CIF-verð bifreiðar	1.255.020 kr	1.255.020 kr	1.255.020 kr
Vörugjald	753.012 kr	251.004 kr	62.751 kr
Smásöluálagning, 20%	401.606 kr	301.205 kr	263.554 kr
Virðisaukaskattur, 24,5%	590.361 kr	442.771 kr	387.425 kr
Verð til bílaleigu	3.000.000 kr	2.250.000 kr	1.968.750 kr

Af dæmi 1. má sjá að ríkið tapar 99.938 kr. á hverja bifreið vegna vörugjaldslækkunar úr 30% í 20% en 249.846 kr. ef breytt er úr

³⁷ Miðað er við hópferðabifreið fyrir 18 farþega eða fleiri en þær bera 5% vörugjald. Bifreiðar fyrir 10-17 farþega bera 20% vörugjald.

30% í 5%. Breyting á afkomu ríkissjóðs ræðst af breytingu vörugjaldalækkunar á verð bílaleigubíla og áhrifum lægra verðs á eftirspurn eftir bílaleigubílum. Tekjutap ríkisins af lækkun vörugjalds á bifreiðar með stærri vél en 2001 cc. er óverulegt enda falla aðeins um 5% af bílaleigufлотanum í þann flokk. Þetta skýrist aðallega af hinu háa vörugjaldi. Ef laða á ferðamenn til landsins yfir vetrartímamann og bæta nýtingu fjárfestinga í ferðamannaiðnaði er ljóst að aflmiklar bifreiðar henta best til ferðalaga á veturnum. Hátt verð á stórum bílum er þröskuldur sem veldur því að ferðamenn sem fara vilja um landið á eigin vegum velja aðra kosti. Þeir ferðamenn sem aldrei koma skila engum tekjum hvorki til opinberra aðila né annarra. Lækkun vörugjalds á stærri bíla gæti ein og sér orðið til að auka straum ferðamanna til landsins allt árið. Það eru gjarnan þeir Íslendingar sem aðgang hafa að öflugum fjallabílum sem ferðast um landið á veturnum. Erlendum ferðamönnum þarf að standa sá kostur til boða á viðráðanlegu verði.

Tekjur bílaleiga eru að stærstum hluta vegna komu erlendra ferðamanna. Lægra verð á bílum til bílaleigu er því til þess fallið að auka notkun þeirra og þar með tekjur hins opinbera af þeirri starfsemi gegnum virðisaukaskatt, bensíngjald og aðra þjónustu. Lækkun vörugjalda myndi að öllum líkindum auka tekjur ríkissjóðs og annarra aðila um hærri fjárhæð en nemur lækkun vörugjalda.

Aðrar leiðir til kostnaðarlækkunar

Hér að framan hefur verið bent á leiðir sem stjórnvöldum eru færar til að lækka kostnað bílaleigufyrirtækja og lækka verð á útleigu bifreiða. Vera kann að innan fyrirtækjanna sjálfra sé hægt að ná niður kostnaði og auka samkeppnishæfni þeirra. Þegar

samkeppni vex er brýnt að leita allra leiða til að halda kostnaði niðri. Lækki verð t.d. vegna tímabundinna undirboða gæti það riðið þeim veikustu að fullu. Við slíkar aðstæður er ekki óalgengt að fyrirtækjum fækki og þau stækki. Smæð hins íslenska bílaleigumarkaðar hefur í för með sér óhagkvæmni sem erfitt er að mæta nema annað hvort með sameiningu fyrirtækja í greininni eða með náinni samvinnu þeirra. Erlend stórfyrirtæki í bílaleigurekstri njóta hagstæðara verðs en aðrir vegna stærðar þeirra kaupsamninga sem þau gera. Dæmi er um að bílaleigufyrirtæki séu stofnuð til að kaupa bíla undir fölskum formerkjum í einu Evrópulandi og selja þá ónotaða í öðru á mun hagstæðari kjörum en umboðsaðili viðkomandi tegundar getur boðið.

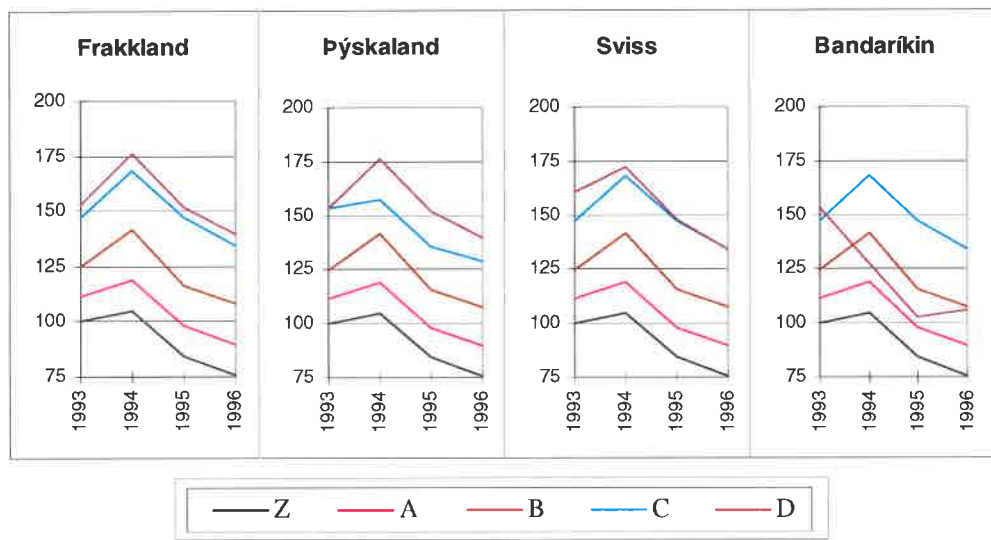
Eftir breytingu á reglum um innheimtu vörugjalds af notuðum bifreiðum á síðasta ári varð mikil aukning í innflutningi þeirra. Vera kann að vænlegt sé fyrir íslenskar bílaleigur að stofna bílaleigufyrirtæki á meginlandi Evrópu og flytja sjálfar inn notaðar bifreiðar til útleigu hér heima. Innflutningsgjöld leggjast á kaupverð bifreiðanna og ef fyrirtækin kaupa bifreiðarnar af sjálfum sér skapast ákveðið svigrúm við ákvörðun á kaupverði til systurfyrirtækja uppi á Íslandi. Lág innkaupsverð kallar á lægri innflutningsgjöld. Einhverjum kunna að þykja slíkir viðskiptahættir óeðlilegir en möguleikinn er fyrir hendi og meðan svo er mun einhver nýta sér hann vegna augljóss hagræðis. Það á ekki frekar við um bílaleigufyrirtækin en önnur fyrirtæki eða einstaklinga.

Þróun síðustu ára

Íslenskar bílaleigur haft lagt mikið af mörkum til að lækka verð á bílaleigubílum til ferðamanna á allra síðustu árum. Þetta hefur

gerst án þess að kostnaður þeirra hafi lækkað á sama tíma. Á myndunum hér að neðan má sjá þróun á verðum Europcar á Íslandi til aðila í þremur Evrópuríkjum og Bandaríkjunum. Verðin eru miðuð við gengi viðkomandi gjaldmiðla í júlí ár hvert og færð á núvirði með vísitölu neysliverðs. Flokkarnir eru samkvæmt kerfi Europcar.

Mynd 14. Verð á vikuleigu með 200 km. akstri



Augljóst er að bílaleigur hér á landi hafa lagt sitt af mörkum til lækkunar verðs og tekið alla þá lækkun á sig. Nú er svo komið að boginn verður ekki spenntur frekar og komið að hinu opinbera að stuðla að enn frekari lækkun á verði bílaleigubíla. Verðið er enn tiltölulega hátt yfir annatímamann í alþjóðlegum samanburði. Hlutfallsleg lækkun á verði sést betur í töflu 3 hér að neðan.

Tafla 3. Hlutfallsleg verðbreyting frá 1993-1996

Flokkun Europcar	Frakkland	Þýskaland	Sviss	Bandaríkin
Z	-24%	-27%	-27%	-42%
A	-20%	-22%	-23%	-39%
B	-13%	-21%	-21%	-34%
C	-9%	-16%	-16%	-30%
D	-9%	-17%	-17%	-31%

Eftir verðhækkun frá árinu 1993-4 hefur verð á bílaleigubílum hérlendis lækkað töluvert. Mest hefur lækkunin verið í Bandaríkjunum en þar skipta sveiflur í verði dollars miklu máli. Raunlækkunin í íslenskum krónum er mikil, mest 42% á bílum í minnsta flokknunum í Bandaríkjunum. Aðrar verðbreytingar má lesa úr töflunni og þar tala tölurnar sínu máli.

16. Niðurstöður

Að framan hafa verið raktir helstu þættir í rekstrarumhverfi íslenskra bílaleiga. Í sem fæstum orðum má segja að niðurstöður skýrslunnar séu eftirfarandi:

- Hvetja þarf stjórnvöld og löggjafann til að endurskoða það lagaumhverfi sem bílaleigum er búið. Með samanburði á skilyrðum til mismunandi fólksflutninga sést að nokkur munur er á milli ólíkra rekstrarforma. Leyfi til hópflutninga og leigubílaaksturs er afmarkað með skýrari hætti í lögum en leyfi til reksturs bílaleiga. Þær reglur sem um fyrri flokkinn gilda taka beinlínis mið af þeim hagsmunum og tengslum sem eru milli leyfishafans annars vegar og starfsgreinarinnar hins vegar. Löggjafinn þarf að skilgreina stöðu bílaleiga betur og afnema þá mismunun sem greinin sætir.
- Mikið misræmi er á skattalegri meðhöndlun fyrirtækja í fólksflutningum hér á landi. Helstu samkeppnisaðilar bílaleiga njóta sérréttinda, bæði hvað var innheimtu virðisaukaskatts og vörugjalda. Spyrja má hvort stjórnvöld séu að beina fólksflutningum inn á réttar brautir með mismunun af þessu tagi, ekki síst í ljósi þess að Íslendingar ferðast sjálfir í auknum mæli á eigin bílum.
- Nauðsynlegt er að ná fram kostnaðarlækkun í bílaleigurekstri. Tvær leiðir eru vænlegar til kostnaðarlækkunar:
 - a) Lækka vörugjöld á bifreiðar til bílaleiga í ferðamannaþjónustu t.d. til samræmis við það sem tíðkast í meðal hópferðabíla.

b) Heimila þeim að taka til innskatts þann hluta kaupverðs bifreiða til útleigu en halda honum eftir í heild eða að hluta við sölu bifreiðanna.

Til þess að reglurnar verði ekki misnotaðar er brýnt að bílaleigur verði skilgreindar sem fyrirtæki í ferðaþjónustu og séu meðhöndlaðar hjá stjórnvöldum sem slíkar. Slík skilgreining ætti að koma í veg fyrir að aðilar sem ekki hyggja á slíkan rekstur misnoti skattareglur þessar sér til hagsbóta. Ein útfærsla á þeirri leið er sett fram hér að ofan sem norsk-íslenska leiðin en hana mætti útfæra á fleiri vegu.

- Fullvíst má telja að lægra verð á bílaleigubílum, vegna minni kostnaðar, auki eftirspurn erlendra ferðamanna eftir þeim. Aukin kaup á þessari þjónustu þýða meðal annars aukna innkomu vegna skatta af bensínsölu og annarra þátta ferðaþjónustunnar. Gangi það eftir munu opinberir aðilar væntanlega fá tekjutap vegna breyttra skattareglna bætt að fullu og vel það.
- Sé bílaleigum á Íslandi gert kleift að starfa á jafnréttisgrundvelli við aðra aðila í fólksflutningum mun það auka valfrelsi ferðamanna og frelsi þeirra til að laga ferðaáætlanir sínar að eigin þörfum. Einkabíllinn hefur ótvíræða kosti umfram hópferðabíla. Þeir kostir verða að standa til boða á viðráðanlegu verði.

Hækkandi vörugjöld á bíla eftir vélarafli skekkja hlutfallsverðin á markaðinum og beina eftirspurninni að minni bifreiðum sem verr henta til ferðalaga við íslenskar aðstæður. Lækkun vörugjalda á stærri bíla gæti stuðlað enn frekar að fjölgun erlendra ferðamanna utan hins hefðbundna

ferðamannatíma. Íslendingar ferðast um landið þvert og endilangt í mismunandi veðráttu og slíkt hið sama væri raunhæfur valkostur fyrir erlenda ferðamenn með breyttum skattaálögum.

- Mikilvægt er að fyrirtæki sem standa að bílaleigurekstri sameini krafta sína frekar en nú er. Saman ættu þau að eiga meiri möguleika á að knýja fram nauðsynlegar aðgerðir og umræður um framþróun þessarar tegundar ferðaþjónustu. Öflugum hagsmunasamtökum er einnig hægt að beita til að ná niður öðrum kostnaðarliðum en þeim sem snúa að hinu opinbera. Hagsmunasamtök gætu reynst góður bakhjarl í samningum um tryggingariðgjöld sem eru stór kostnaðarliður í rekstri bílaleiga. Þá geta þau beitt sér fyrir gagna- og upplýsingaöflun um íslenskan bílaleigumarkað. Eins og fram kemur í skýrslunni er mikill skortur á slíkum upplýsingum. Ekki nægir að byggja á erlendum gögnum eingöngu þar sem markaðurinn hér á landi er um margt mjög sérstakur.
- Þrátt fyrir mikilvægi bílaleiga fyrir ferðaþjónustuna sem atvinnugrein þarf einnig að huga að öðrum þáttum samhliða. Ekki er sjálfgefið að aðrar greinar séu tilbúnar að mæta aukningu í ferðalögum með bílaleigubílum. Mikilvægt er að aðilar í greininni vinni náið saman svo markaðssetning Íslands sem ferðamannalands í framtíðinni gangi vel fyrir sig.

Heimildaskrá

- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on Denmark*, 1994
- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on Germany*, 1994
- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on Norway*, 1993
- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on Spain*, 1994
- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on Sweden*, 1995
- AIT/FIA Information Centre: *Touring Information, File on United Kingdom*, 1994
- Alþingi, umræður á 118 löggjafarþingi, frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl
- Arnar Már Ólafsson og Davíð Stefánsson, Evrópusamvinna og ferðaþjónusta, Íslenska upplýsingafélagið 1995
- Félagsvísindastofnun: *Ferðakönnun á Íslandi júní 1991 - júní 1992, Erlendir ferðamenn á heilu ári*, Félagsvísindastofnun 1992
- Félagsvísindastofnun: *Ferðamálakönnun á Íslandi: Erlendir ferðamann Sumarið 1991*, Félagsvísindastofnun 1991
- Fjármálatíðindi, Valdimar Kristinsson: *Samgöngur og ferðamál*, 1995
- Hagstofa Íslands, Landshagir 1995, Reykjavík 1995

- Hagstofa Íslands: Hagtíðindi, janúar 1996, Reykjavík 1996
- Hagstofa Íslands: upplýsingar úr Fyrirtækjaskrá
- Íslenska upplýsingafélagið; könnun á rekstri bílaleiga í febrúar 1996
- Morgunblaðið: Greinar, viðtöl og fréttir um ferðamál árin 1993 - 1996
- NUTEK: *Skattereformen och turismen*, juni 1993
- Ríkisskattstjóri: *Virðisaukaskattur-Leiðbeiningar*, júní 1995
- Rögnvaldur Guðmundsson: *Góðir Íslendingar, Ferðamálakönnun meðal Íslendinga á ferð um Ísland sumarið 1992*, febrúar 1993
- Samkeppnisstofnun: *Samkeppni á evrópsku efnahagssvæði, Upplýsingar um samkeppnisreglur EES.*
- Seðlabanki Íslands: Hagtölur mánaðarins
- OECD: *General Consumption Taxes in OECD Member Countries*, 1995
- Sigurborg Kr. Hannesdóttir: *Ferðþjónusta, uppbygging og afkoma*
- Virðisaukaskattur-Leiðbeiningar. Ríkisskattstjóri, júní 1995
- Vísbending: *Hagnaður á ferð og flugi*, 26. október 1995
- WTTC: *The 1993 WTTC Report: Travel & Tourism - The World's Largest Industry*, Brussel 1993

Heimildarmenn

- Andrés Pétursson, Útflutningsráði
- Arnar Þórisson: Kilroy Travels, Spáni
- Arnór Pálsson, ALP bílaleigan hf.
- Bernard Dorsimont: AVIS, Belgía
- Brynja Hafsteinsdóttir, lögfræðingur hjá Samkeppnisstofnun
- Garðar K. Vilhjálmsson, Bílaleigan Geysir hf.
- Grétar Br. Kristjánsson, Flugleiðum
- Hafsteinn Reykjalín, Stjörnubílar hf.
- Helgi Jóhannesson, Samgönguráðuneytinu
- Jean Delbart: AVIS, Paris, Frakkland
- Juergen Licht, AVIS Þýskaland
- Pálmar Sigurðsson, Stjörnubílar hf.
- Runólfur Ólafsson, framkvæmdastjóri Félags íslenskra bifreiðaeigenda
- Steingrímur Birgisson, Höldur hf.
- Vilborg Júlíusdóttir, Þjóðhagsstofnun
- Þórunn Reynisdóttir, Bílaleiga Flugleiða hf.

V. Hluti.
Viðaukar

Viðauki 1.
Lagaskrá frá
Samgönguráðuneytinu

Skattar og gjöld

Virðisaukaskattur

Lög um yfirskattanevnd, 30/1992.

Lög um virðisaukaskatt 50/1988, sbr. 110/1988, 119/1989, 46. - 63. gr. 111/1992, 16. - 33. gr. 122/1993, 7. gr. 37/1995, 40/1995, 3. gr. 42/1995 og 46/1995.

Rg. um framtal og skil á vsk. 667/1995.

Rg. um endurgreiðslu vsk. til erlendra fyrirtækja 288/1995.

Rg. um endurgreiðslu vsk. vegna fjárfestingar í hótél- og gistirými á árinu 1993, 199/1995.

Rg. um endurgreiðslu vsk. vegna fjárfestingar í hótél- og gistirými, 300/1994.

Rg. um innskatt, 192/1993, sbr. 532/1993 og 306/1994.

Rg. um bókhald og tekjuskráningu vsk.skyldra aðila, 50/1993, sbr. 539/1993.

Rg. um vsk. af eigin þjónustu og úttekt til eigin nota innan óskattskyldra fyrirtækja og stofnana, sbr. 143/1991.

Rg. um vsk. af þjónustu fyrir erlenda aðila og af aðkeyptri þjónustu erlendis frá, 194/1990, sbr. 151/1993, 179/1993, 86/1994 og 346/1995.

Rg. um greiðslufrest á vsk. í tolli, 640/1989, sbr. 48/1990, 352/1990 og 19/1992.

Rg. um vsk. af eigin þjónustu og úttekt til eigin nota innan óskattskyldra fyrirtækja og stofnana, 562/1989.

Rg. um frádrátt vsk., 530/1989, sbr. 108/1990.

Rg. um endurgreiðslu vsk. til erlendra ferðamanna, 500/1989, sbr. 549/1993.

Rg. um vsk. af þjónustu fyrir erlenda aðila og af keyptri þjónustu erlendis frá, 194/1990, sbr. 151/1993 og 179/1993.

Rg. um framkvæmd og lok frjálsrar skráningar vegna fólksflutninga innanlands, 125/1994.

Rg. um frjálsa skráningu vegna fólksflutninga á milli landa, 63/1994.

Rg. um frjálsa skráningu vegna fólksflutninga, 170/1993.

Vörugjöld

Lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., 29/1993, sbr. 122/1993 og 41/1995.

Rg. um vörugjald af ökutækjum, 254/1993, sbr. 169/1995.

Rg. um endurgreiðslu vörugjalds af hópferðabifreiðum, 170/1995.

Lög um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., 29/1993, sbr. 43. - 44. gr. 122/1993 og 41/1995.

Rg. um vörugjald af ökutækjum, 255/1993, 4. gr. og 23. og 24. gr., sbr. 511/1993

(30% á vöru- og sendibifreiðar og 70% af leigubifreiðum sbr. þó 23. og 24. gr.)

Rg. um vörugjöld af eldsneyti, 255/1993, sbr. 511/1993 og 616/1994.

Lög um vörugjald af olíu, 34/1995. (6. gr. endurgreiðsla til sérleyfishafa), sbr. 120/1995.

(Tekur gildi 1. janúar 1998.)

Tryggingargjald

Lög um tryggingargjald, 113/1990, sbr. 43. gr. 111/1992, 34. gr. 122/1993, 74/1994, 32/1995 (fólksfl. sérst. gjaldflokkur) og 141/1995.

Pungaskattur

Rg. um innheimtu þungaskatts af bifreiðum, sem skrásettar eru erlendis og nota annan orku-gjafa en bensín, 156/1992, sbr. 32/1994 og 137/1995.

Rg. um þungaskatt, 593/1987, sbr. 559/1988, 636/1989, 101/1990, 233/1990, 248/1991, 592/1991, 495/1992, 510/1993, 652/1994 og 677/1995.

Augl. um eindaga þungaskatts díselbifreiða, 9/1969.

Bifreiðagjöld

Lög um bifreiðagjald, 39/1988, sbr. 6/1990, 11/1990 og IV. kafli 43. - 44. gr, 122/1993, 39. - 42. gr. og 138/1995. (F)

Augl. um hækkun bifreiðagjalds þann 1. júlí 1995, 344/1995.

Rg. um bifreiðagjald, 381/1994.

Lög um bókhald

Lög um bókhald, 145/1994, sbr. 37/1994.

(akstur leigu-, sendi-, vöru- og fólksflutningabifreiða undanþeginn skyldu til að færa tvíhliða bókhald)

Umferðarlög

Umferðarlög, 50/1987, sbr. 62/1988, 55/1990, 115/1992, 1. gr. (umferðaröryggisgjald), 44/1993, 29. gr. 116/1993 og 1. gr. 147/1995 (umferðaröryggisgjald).

Rg. um stærð og þyngd ökutækja, 425/1995.

Augl. um heildarþyngd og áspunga ökutækja á þjóðvegum, 445/1995.

Rg. um gerð og búnað ökutækja, 411/1993 (tekur til bifreiða skráðra eftir 1. mars 1994.), sbr. 242/1994, 401/1994, 138/1995 (negling hjólbarða) og 509/1995 (tengibúnaður).

Rg. um gerð og búnað ökutækja, 655/1989. (Grein 1. 2. 3. um TAXA-merki), sbr. 282/1990 (sendibifreið) 305/1991, 495/1991, 517/1991 og 386/1992 (viðauki um hópibifreiðir).

Rg. um gerð og búnað bifreiða, 108/1988.

Rg. um gerð og búnað ökutækja, 51/1964, sbr. 172/1966, 33/1967, 181/1967, 322/1968, 102/1973, 393/1992 og 394/1992.

Rg. um notkun erlendra ökutækja, 267/1993.

Lög um tóbaksvarnir, 74/1984, 13. gr. (tóbaksreykingar eru óheimilar í farþegarými almenningsfarartækja sem rekin eru gegn gjaldtöku)

Reglur um undanþágu frá notkun öryggisbeltis, 204/1993. (71. gr.)

Augl. um hámarkshraða á þjóðvegum, 250/1987.

Ábyrgðartryggingar

Augl. um ökutækjatrýggingar o.fl., 130/1995. (91. gr.) Rg. um ábyrgðartryggingu ökutækja, o. fl., 307/1988, sbr. 95/1992 og 270/1993.

Reglur um greiðslu bóta vegna tjóns af völdum óþekktra og óváttryggðra ökutækja, 153/1970.

Skráning og skoðun

Gjaldskrá fyrir skráningu ökutækja og skoðun, 561/1993.

Rg. um framkvæmd almennrar skoðunar ökutækja, 560/1993, sbr. 7/1995.

Rg. um almenna skoðun ökutækja, 559/1993, sbr. 14/1994 og 8/1995.

Rg. um starfshætti þeirra sem annast almenna skoðun ökutækja, 558/1993, sbr. 252/1994 296/1994, 411/1994 og 5/1995.

Rg. um sérstaka skráningu bifreiða til notkunar um stundarsakir hér á landi, 269/1993.

Rg. um skráningu ökutækja, 523/1988, sbr. 531/1988, 493/1989, 476/1992 (skráningarmerki v/vsk.) og 206/1993.

Augl. um skráningu ökutækja, skoðun þeirra og eftirlit, 530/1988 og 493/1989.

Reglur um skráningu torfærutækja, 145/1987.

Rg. um hvíldartíma bifreiðastjóra, 45/1935.

Fólksflutningar

Reglur um leigu á skráningarskyldum ökutækjum til mannflutninga án ökumanns, 127/1960.

Lög um skipulag á fólksflutningum með langferðabifreiðum, 53/1987, sbr. 2. gr. 62/1993 (EES reglugerðir), 67/1995 (hámarksaldur bifreiðastjóra).

Rg. um fólksflutninga með hópferðabifreiðum innan Evrópska efnahagssvæðisins, 274/1995.

Rg. um fólksflutninga með langferðabifreiðum, 90/1990.

Lög um samsetta flutninga o.fl. vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu, 33/1995.

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna samsettra flutninga, 279/1995.

Leigubifreiðar

Lög um leigubifreiðar, 61/1995.

Rg. um leigubifreiðar, 224/1995.

Reglur um undanþágur frá akstri eigin leigubifreiðar, settar 27. júní 1995.

Rg. um vörubifreiðar og sendibifreiðar, sem notaðar eru til leiguaksturs og takmarkanir á fjölda þeirra, 121/1990, sbr. 293/1990, 109/1991, 344/1991, 494/1991, 343/1992, 372/1992, 260/1993, 438/1994 og 663/1994.

EES - reglur

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna vöru- og farþegaflutninga á landi, 458/1994.

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna farþegaflutninga á landi, 441/1994.

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna skipulags á fólksflutningum með langferðabifreiðum, 573/1993.

Lög um samsetta flutninga o.fl. vegna aðildar Íslands að Evrópska efnahagssvæðinu, 33/1995.

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna samsettra flutninga, 279/1995.

Augl. um gildistöku ákvæða er leiða af samningnum um Evrópska efnahagssvæðið vegna vöruflutninga á landi, 443/1994.

Rg. um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins, 136/1995, sbr. 472/1995 (ökuriti-akstursbók).

Alþjóðasamningar

Alþjóðasamningur um umferð á vegum, 9/1983.

Vöruflutningar

Lög um vöruflutninga á landi, 47/1994, sbr. 64/1995. (hámarksaldur og innanlands-flutningaleyfi).

Rg. um vöruflutninga á vegum innan Evrópska efnahagssvæðisins, 276/1995.

Lög um flutningasamninga og ábyrgð við vöruflutninga á landi, 24/1982.

Lög um landflutningasjóð, 62/1979, sbr. 54/1984, 22. tl. 90. gr. 90/1991 (7. gr. felld brott) og 4. gr. 48/1992 (8. gr. felld brott)

Atvinnuréttindi útlendinga

Lög um atvinnuréttindi útlendinga, 133/1994. (ökumenn hópbifreiða sem skráðar eru í erlendu ríki þurfa ekki atvinnuleyfi vegna vinnu í minna en 4 vikur, enda hafi þeir komið með erlenda ferðamenní bifreiðunum til landsins.)

Viðauki 2.
Listi yfir bílaleigur úr
Fyrirtækjaskrá Hagstofu Íslands

Bílaleigur á Íslandi

KENNITALA	NAFN	PÓSTFANG	PÓSTNR.	STAÐUR	REKSTRARFORM
5705871109	Bilaleiga Arnarflugs ehf	Flugvallarvegi	101	Reykjavík	Einkahlutafélag
5403861379	Bilaleigan Bónus	Sæviðarsundi 84	104	Reykjavík	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
6610932699	Bilaleigan Geysir hf	Dugguvogi 10	104	Reykjavík	Hlutafélag
4809861139	Ryðvarnarskálinn ehf	Sigtúni 5	105	Reykjavík	Einkahlutafélag
5406892619	Stjörnuþílar ehf	Sigtúni 5	105	Reykjavík	Einkahlutafélag
5504810149	Bilaleigan ehf	Þverholti 11	105	Reykjavík	Einkahlutafélag
5712851269	Ós, bílaleiga	Skúlagötu 58	105	Reykjavík	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
5611840629	Bilaleiga Sudumesja ehf	Skeifunni 17	108	Reykjavík	Einkahlutafélag
6502932669	Gullfoss bílaleiga ehf, Kópavogi	Ármúla 7	108	Reykjavík	Einkahlutafélag
7112933539	Rekstrarsamsteypan ehf	Suðurlandsbraut 16	108	Reykjavík	Einkahlutafélag
6208850619	Bilaleiga Rósu	Grýtubakka 30	109	Reykjavík	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
5606952179	Corona ehf	Smíðshöfða 1	112	Reykjavík	Einkahlutafélag
6504700289	Aka, bílaleiga	Vagnhöfða 25	112	Reykjavík	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
6710942479	Arnarhöfði ehf	Vagnhöfða 10	112	Reykjavík	Einkahlutafélag
7011952809	Bilaleiga Abba ehf	Funahöfða 8	112	Reykjavík	Einkahlutafélag
4505942619	J. og S. bílaleiga	Álfhólsvegi 49	200	Kópavogur	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
4506911199	M.K. bílaleiga	Auðbrekku 3	200	Kópavogur	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
4801850219	Boxíð sf	Skemmuvegi 2a	200	Kópavogur	Sameignarfélag sjálfst. skattad.
6509800699	ALP bílaleigan	Skemmuvegi 20	200	Kópavogur	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
4106670109	Greiði ehf, bílaleiga	Dalshrauni 9	220	Hafnarfjörður	Einkahlutafélag
4911952909	Hasso-Ísland ehf	Hringbraut 62	220	Hafnarfjörður	Einkahlutafélag
4604840149	Reykjanes, bílaleiga	Háaleiti 7a	230	Keftavík	Einstaklingsfyrirtæki, ennfremur fyrirtæki rekin af einstaklingi með þátttöku eins eða fleiri samlag
5905882109	Bilaleiga Ævars ehf	Hafnargötu 57	230	Keftavík	Einkahlutafélag
5205932179	Rás ehf	Víkurbraut 17	240	Grindavík	Einkahlutafélag
5004952199	Bilaleiga Skagafjarðar sf	Skagfirðingabraut 43	550	Sauðárkrúkur	Sameignarfélag sjálfst. skattad.
5405922419	Goðafoss ehf	Þverholti 10	603	Akureyri	Einkahlutafélag
5602760799	Bilaleiga Húsavíkur ehf	Garðarsbraut 66	640	Húsavík	Einkahlutafélag
7105911809	Bilaleigan sf	Bjargi	660	Reykjahlíð	Sameignarfélag sjálfst. skattad.
7101850349	Tjarnarás ehf	Tjarnarbraut 17	700	Egilsstaðir	Einkahlutafélag
5911911369	Fossþílar ehf	Hrismýri 3	800	Selfoss	Einkahlutafélag
4112891259	Bergreisur ehf, bílaleiga	Austurmörk 16c	810	Hveragerði	Einkahlutafélag

Viðauki 3.
Töflur úr Landshögum 1995

Skrásett ökutæki 1950-1994

Tafla 11.9. Skrásett ökutæki 1950-1994

Table 11.9. Registered motor vehicles 1950-1994

Tölur í árslok <i>End-of- year data</i>	Bílar alls Automobiles, total					Vél- hjól 1) <i>Motor- cycles 1)</i>	Fólksbílur 8 farþega og færri á hverja 1.000 íbúa <i>Passenger cars per 1,000 inhabitants</i>
	Alls <i>Total</i>	Fólksbílur Passenger cars and buses			Vöru- og sendibílar <i>Lorries and vans</i>		
		Alls <i>Total</i>	Fólksbílur 8 farþega og færri <i>8 passengers and less</i>	Hópbílar 9 farþ. og fleiri <i>Buses, 9 passengers and over</i>			
1950	10.716	6.327	6.038	289	4.389	427	41,8
1951	10.634	6.420	6.135	285	4.214	294	41,9
1952	10.774	6.559	6.278	281	4.215	292	42,1
1953	11.216	6.846	6.553	293	4.370	291	43,0
1954	12.193	7.508	7.195	313	4.685	312	46,1
1955	15.611	10.140	9.812	328	5.471	332	61,5
1956	16.583	11.110	10.793	317	5.473	328	66,3
1957	17.802	12.267	11.936	331	5.535	321	71,5
1958	18.807	13.260	12.939	321	5.547	316	76,0
1959	20.256	14.553	14.228	325	5.703	320	81,8
1960	21.621	15.695	15.358	337	5.926	335	86,6
1961	23.300	17.105	16.754	351	6.195	336	93,0
1962	25.485	19.210	18.815	395	6.275	324	102,5
1963	29.224	22.748	22.342	406	6.476	316	119,5
1964	31.924	25.645	25.228	417	6.279	308	132,6
1965	34.959	28.779	28.334	445	6.180	298	146,2
1966	39.278	32.981	32.515	466	6.297	309	165,1
1967	42.117	35.991	35.491	500	6.126	277	177,5
1968	43.606	37.568	37.009	559	6.038	290	183,0
1969	43.576	37.859	37.304	555	5.717	278	183,4
1970	47.011	41.353	40.786	567	5.658	288	199,4
1971	52.489	46.737	46.081	656	5.752	274	222,4
1972	57.155	51.298	50.492	806	5.857	296	239,6
1973	63.189	57.119	56.274	845	6.070	343	263,6
1974	71.364	64.727	63.830	897	6.637	420	294,7
1975	71.459	64.838	63.900	938	6.621	469	291,7
1976	73.410	66.699	65.731	968	6.711	465	297,5
1977	78.006	71.090	70.064	1.026	6.916	475	314,9
1978	84.141	76.760	75.679	1.081	7.381	511	337,3
1979	90.015	82.142	81.025	1.117	7.873	563	357,4
1980	95.606	87.075	85.924	1.151	8.531	631	374,9
1981	100.936	91.457	90.258	1.199	9.479	681	389,1
1982	106.459	95.984	94.728	1.256	10.475	779	402,3
1983	108.254	97.307	95.982	1.325	10.947	804	403,0
1984	113.202	101.642	100.244	1.398	11.560	849	416,9
1985	117.117	104.376	102.954	1.422	12.741	865	425,3
1986	125.459	113.533	112.329	1.204	11.926	862	460,3
1987	133.047	121.370	120.149	1.221	11.677	917	485,7
1988	138.422	126.524	125.226	1.298	11.898	973	497,5
1989	137.778	125.601	124.273	1.328	12.177	1.073	490,2
1990	134.181	121.059	119.731	1.328	13.122	1.535	468,2
1991	136.874	122.251	120.862	1.389	14.623	1.691	465,6
1992	136.148	121.303	120.146	1.157	14.845	1.806	458,2
1993	131.839	117.388	116.195	1.193	14.451	1.780	438,6
1994	131.840	117.492	116.243	1.249	14.348	1.342	435,7

1) 1990-93: Létt vélhjól eru meðtalín. 1990-93: Motorbikes are included.

Skýringar: Grunnþöflur bifreiðaskýrslna eru fengnar frá Bifreiðaskoðun Íslands, áður Bifreiðaeftirliti ríkisins. Skiptingin í hópbíla og fólksbíla (einkabíla) hefur ekki verið með sama hætti allt tímabilið. Note: Primary data on the division of vehicles by number of passengers has not been identical throughout the period.

Heimildir: Hagstofa Íslands (Hagtíðindi; Bifreiðaskýrslur); Bifreiðaskoðun Íslands hf. Sources: Statistics Iceland; Icelandic Motor Vehicle Inspection Co. Ltd.

Farþegar til landsins eftir árstíð 1950-1994

Tafla 11.15. Farþegar til landsins eftir árstíð 1950-1994
Table 11.15. Passengers from abroad by season 1950-1994

	Fjöldi farþega <i>Number of passengers</i>			Hlutfallsleg skipting, % <i>Percentage distribution</i>		
	Alls <i>Total</i>	Íslendingar <i>Icelanders</i>	Utendingar <i>Foreigners</i>	Alls <i>Total</i>	Íslendingar <i>Icelanders</i>	Utendingar <i>Foreigners</i>
	1950	8.695	4.312	4.383	100,0	49,6
1955	16.586	7.112	9.474	100,0	42,9	57,1
1960	22.297	9.491	12.806	100,0	42,6	57,4
1965	47.558	18.679	28.879	100,0	39,3	60,7
1970	79.807	26.899	52.908	100,0	33,7	66,3
1975	123.114	51.438	71.676	100,0	41,8	58,2
1980	135.191	69.270	65.921	100,0	51,2	48,8
1981	149.723	77.825	71.898	100,0	52,0	48,0
1982	157.914	85.314	72.600	100,0	54,0	46,0
1983	157.287	79.695	77.592	100,0	50,7	49,3
1984	174.918	89.728	85.190	100,0	51,3	48,7
1985 Alls Total	193.105	95.662	97.443	100,0	49,5	50,5
Janúar-apríl January-April	34.531	19.849	14.682	100,0	57,5	42,5
Mai-ágúst May-August	105.266	44.367	60.899	100,0	42,1	57,9
Sept.-des. Sept.-Dec.	53.308	31.446	21.862	100,0	59,0	41,0
1986 Alls Total	225.149	111.621	113.528	100,0	49,6	50,4
Janúar-apríl January-April	36.772	20.689	16.083	100,0	56,3	43,7
Mai-ágúst May-August	120.848	50.339	70.509	100,0	41,7	58,3
Sept.-des. Sept.-Dec.	67.529	40.593	26.936	100,0	60,1	39,9
1987 Alls Total	272.112	142.797	129.315	100,0	52,5	47,5
Janúar-apríl January-April	47.457	26.250	21.207	100,0	55,3	44,7
Mai-ágúst May-August	143.313	65.216	78.097	100,0	45,5	54,5
Sept.-des. Sept.-Dec.	81.342	51.331	30.011	100,0	63,1	36,9
1988 Alls Total	278.034	149.211	128.823	100,0	53,7	46,3
Janúar-apríl January-April	52.420	30.969	21.451	100,0	59,1	40,9
Mai-ágúst May-August	144.779	66.167	78.612	100,0	45,7	54,3
Sept.-des. Sept.-Dec.	80.835	52.075	28.760	100,0	64,4	35,6
1989 Alls Total	273.082	142.579	130.503	100,0	52,2	47,8
Janúar-apríl January-April	54.090	31.445	22.645	100,0	58,1	41,9
Mai-ágúst May-August	147.316	64.607	82.709	100,0	43,9	56,1
Sept.-des. Sept.-Dec.	71.676	46.527	25.149	100,0	64,9	35,1
1990 Alls Total	283.772	142.054	141.718	100,0	50,1	49,9
Janúar-apríl January-April	54.008	31.665	22.343	100,0	58,6	41,4
Mai-ágúst May-August	151.260	60.676	90.584	100,0	40,1	59,9
Sept.-des. Sept.-Dec.	78.504	49.713	28.791	100,0	63,3	36,7
1991 Alls Total	292.312	148.854	143.458	100,0	50,9	49,1
Janúar-apríl January-April	52.169	28.831	23.338	100,0	55,3	44,7
Mai-ágúst May-August	155.825	63.801	92.024	100,0	40,9	59,1
Sept.-des. Sept.-Dec.	84.318	56.222	28.096	100,0	66,7	33,3
1992 Alls Total	290.433	147.872	142.561	100,0	50,9	49,1
Janúar-apríl January-April	55.807	32.552	23.255	100,0	58,3	41,7
Mai-ágúst May-August	154.507	61.755	92.752	100,0	40,0	60,0
Sept.-des. Sept.-Dec.	80.119	53.565	26.554	100,0	66,9	33,1
1993 Alls Total	298.686	141.324	157.362	100,0	47,3	52,7
Janúar-apríl January-April	58.084	31.553	26.531	100,0	54,3	45,7
Mai-ágúst May-August	154.924	60.257	94.667	100,0	38,9	61,1
Sept.-des. Sept.-Dec.	85.678	49.514	36.164	100,0	57,8	42,2
1994 Alls Total	324.804	145.563	179.241	100,0	44,8	55,2
Janúar-apríl January-April	62.717	31.008	31.709	100,0	49,4	50,6
Mai-ágúst May-August	168.416	59.347	109.069	100,0	35,2	64,8
Sept.-des. Sept.-Dec.	93.671	55.208	38.463	100,0	58,9	41,1

Heimildir: Hagstofa Íslands (Hagfíðindi). Talnaefnið er byggt á mánaðarlegum skýrslum frá Útlendingaæftirlitinu.

Sources: Statistics Iceland (Monthly Statistics). Primary data are based on monthly reports by the Immigration Office.

Farþegar og ökutæki með bílferjum til landsins 1983-1994

Tafla 11.16. Farþegar og ökutæki með bílferjum til landsins 1983-1994
Table 11.16. Passengers and vehicles from abroad on car ferries 1983-1994

	Farþegar Passengers					Ökutæki Vehicles		
	Alls Total	Ísland Iceland	Norður- lönd Nordic countries	Þýska- land Germany	Önnur lönd Other countries	Alls Total	Íslensk Icelandic	Útlend Foreign
1984	5.639	1.595	1.146	1.425	1.473	1.543	271	1.272
1985	5.600	1.703	1.105	1.589	1.203	1.324	138	1.186
1986	6.489	1.651	1.744	1.747	1.347	1.425	313	1.112
1987	6.181	1.666	1.421	1.736	1.358	1.866	242	1.624
1988	7.110	1.938	1.583	2.096	1.493	1.962	326	1.636
1989	7.189	1.729	1.402	2.360	1.698	2.302	392	1.910
1990	6.525	1.103	1.342	2.378	1.702	2.355	288	2.067
1991	7.911	1.253	1.642	2.637	2.379	2.362	253	2.109
1992	7.149	984	1.518	2.489	2.158	2.334	237	2.097
1993	7.483	900	1.688	2.840	2.055	2.421	238	2.183
1994	7.255	1.019	1.838	2.635	1.763	2.151	212	1.939

Heimild: Hagstofa Íslands (Hagtíðindi). Source: Statistics Iceland (Monthly Statistics).

Nýting gistirýmis á hótélum og gistiheimilum eftir árstíðum 1992-1994

Tafla 11.20. Nýting gistirýmis á hótélum og gistiheimilum eftir árstíðum 1992-1994
Table 11.20. Occupancy rates in hotels and guesthouses by season 1992-1994

	Allt landið Iceland, total						Höfuðborgarsvæðið Capital region					
	Nýting herbergja Room occupancy rate			Nýting rúma Bed occupancy rate			Nýting herbergja Room occupancy rate			Nýting rúma Bed occupancy rate		
	Alls Total	1-59 rúm Beds	≥60 rúm Beds	Alls Total	1-59 rúm Beds	≥60 rúm Beds	Alls Total	1-59 rúm Beds	≥60 rúm Beds	Alls Total	1-59 rúm Beds	≥60 rúm Beds
1992												
Janúar-apríl January-April	35,9	28,2	38,9	25,2	19,7	27,3	46,2	40,9	47,4	32,8	29,7	33,5
Mai-ágúst May-August	62,3	49,4	67,8	52,4	42,7	56,5	79,7	58,0	85,0	65,8	49,3	70,0
Sept.-des. Sept.-Dec.	35,8	25,2	40,6	25,5	17,9	28,9	46,5	34,2	49,7	33,2	23,8	35,7
1993												
Janúar-apríl January-April	32,5	24,1	36,1	23,4	16,3	26,5	41,8	35,6	43,1	30,6	24,2	31,9
Mai-ágúst May-August	56,4	45,6	61,1	46,9	38,2	50,7	67,6	57,8	70,0	55,6	46,9	57,6
Sept.-des. Sept.-Dec.	34,7	25,3	38,5	24,8	17,4	27,8	46,2	35,7	48,3	33,7	24,2	35,7
1994												
Janúar-apríl January-April	29,9	21,9	33,5	22,3	15,3	25,6	40,1	34,7	41,4	31,0	24,9	32,5
Mai-ágúst May-August	60,1	50,9	64,6	50,1	43,8	53,7	77,1	60,7	81,4	64,9	54,3	67,6
Sept.-des. Sept.-Dec.	33,2	23,5	37,5	24,3	16,6	27,8	46,5	33,4	49,8	34,2	24,1	36,8

Heimild: Hagstofa Íslands. Source: Statistics Iceland.

Viðauki 4.
Tölur úr Hagtíðindum
janúar 1996

Tafla 1. Farþegar til landsins 1992–1995 eftir ríkisfangi

Table 1. Passengers from abroad 1992–1995 by citizenship

	1992		1993		1994		1995		
	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	
Farþegar alls	290.433	100,0	298.686	100,0	324.804	100,0	355.340	100,0	Passengers, total
Íslendingar	147.872	50,9	141.324	47,3	145.563	44,8	165.544	46,6	Icelanders
Útlendingar	142.561	49,1	157.362	52,7	179.241	55,2	189.796	53,4	Foreigners
Útlendingar alls	142.561	100,0	157.362	100,0	179.241	100,0	189.796	100,0	Foreigners, total
Norðurlönd	46.530	32,7	47.123	29,9	59.043	32,9	59.193	31,2	Nordic countries
Danmörk	14.396	10,1	16.293	10,4	20.883	11,7	22.512	11,9	Denmark
Noregur	11.218	7,9	12.628	8,0	14.594	8,1	13.448	7,1	Norway
Svþjóð	16.050	11,3	15.533	9,9	19.867	11,1	19.027	10,0	Sweden
Finnland	4.866	3,4	2.669	1,7	3.699	2,1	4.206	2,2	Finland
Evrópulönd utan									Europe excl. the Nordic countries
Norðurlanda	68.799	48,3	78.404	49,8	86.714	48,4	93.259	49,1	countries
Þýskaland	24.520	17,2	31.443	20,0	34.403	19,2	36.840	19,4	Germany
Bretland	13.900	9,8	15.498	9,8	17.902	10,0	17.520	9,2	United Kingdom
Frakkland	7.925	5,6	7.522	4,8	8.349	4,7	9.142	4,8	France
Holland	3.808	2,7	5.314	3,4	6.974	3,9	6.558	3,5	Netherlands
Sviss og Liechtenstein	5.873	4,1	5.203	3,3	4.935	2,8	6.491	3,4	Switzerland and Liechtenstein
Austurríki	3.123	2,2	3.102	2,0	3.453	1,9	3.744	2,0	Austria
Ítalía	4.158	2,9	3.617	2,3	3.247	1,8	3.792	2,0	Italy
Spánn	1.154	0,8	1.544	1,0	1.558	0,9	1.560	0,8	Spain
Sovétríkin / Rússland ¹⁾	583	0,4	558	0,4	543	0,3	600	0,3	Soviet Union/Russia ¹⁾
Portúgal	361	0,3	281	0,2	260	0,1	356	0,2	Portugal
Önnur Evrópulönd	3.394	2,4	4.322	2,7	5.090	2,8	6.656	3,5	Other European countries
Afríka	328	0,2	314	0,2	321	0,2	420	0,2	Africa
Norður-Ameríka	22.859	16,0	26.534	16,9	27.127	15,1	29.783	15,7	North America,
Bandaríkin	21.706	15,2	25.061	15,9	25.898	14,4	28.633	15,1	United States
Kanada	1.153	0,8	1.473	0,9	1.229	0,7	1.150	0,6	Canada
Mið- og Suður Ameríka	461	0,3	506	0,3	586	0,3	621	0,3	Central and South America
Mexíkó	140	0,1	149	0,1	166	0,1	143	0,1	Mexico
Önnur lönd	321	0,2	357	0,2	420	0,2	478	0,3	Other countries
Asía	2.958	2,1	3.777	2,4	4.794	2,7	5.881	3,1	Asia
Japan	1.431	1,0	1.829	1,2	1.977	1,1	2.410	1,3	Japan
Önnur lönd	1.527	1,1	1.948	1,2	2.817	1,6	3.471	1,8	Other countries
Eyjaálfa	614	0,4	668	0,4	620	0,3	589	0,3	Oceania
Ríkisfangslausir	12	0,0	36	0,0	36	0,0	50	0,0	Nationality unknown

¹⁾ Árið 1992 sovísk/rússnesk vegabréf. Árið 1993 byrjar Útlendingaefirtílitíð að sérgreina Eystrasaltslöndin Þrjú og falla þau nú undir önnur Evrópulönd.

Þær töflur sem hér eru birtar eru byggðar á gögnum frá Útlendingaefirtílitinu í Reykjavík, ferðaskrifstofunni Austfar h/f Seyðisfirði og frá sýslumannsembættinu á Seyðisfirði.

Fyrsta taflan sýnir fjölda farþega til landsins árin 1992–1995 skipt eftir ríkisfangi. Farþegum hefur fjölgað verulega frá árinu 1994 eða um rúm 9% og eiga Íslendingar þar stærstan hlut að máli. Árið 1994 komu til landsins tæplega 146 þúsund Íslendingar, ári síðar 166 þúsund eða 13,7% fleiri. Útlendum farþegum fjölgaði úr rúmlega 179 þúsund í tæp 190 þúsund eða um 6,0%. Hlutfall útlendinga af

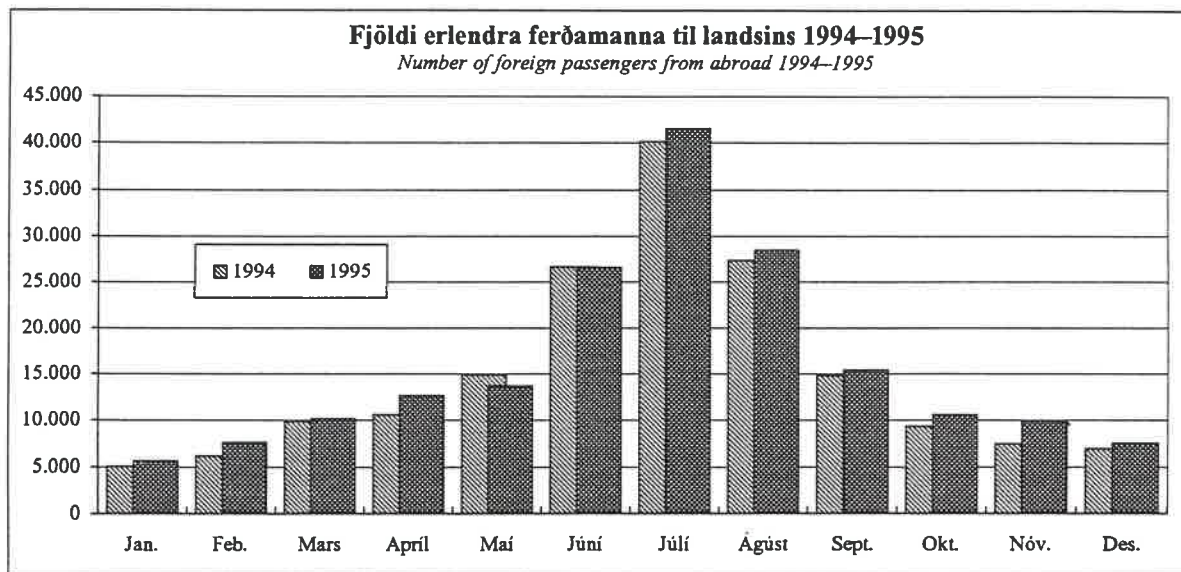
heildarfarþegafjölda hefur aukist síðustu ár en lækkaði nokkuð aftur árið 1995. Árin 1992 var hlutur útlendra farþega rúm 49%, óx í tæp 53% árið 1993 og loks í rúm 55% árið 1994 en lækkaði í rúm 53% árið 1995. Þær þjóðir sem helst sækja Ísland heim eru frændþjóðirnar Danir, Svíar og Norðmenn, ásamt Þjóðverjum, Bretum og Bandaríkjamönnum. Farþegar frá Asíu hafa aldrei verið margir en fjöldi þeirra hefur nærri tvöfaldast frá árinu 1992 en þá voru þeir 2.958 talsins en árið 1995 voru þeir 5.881.

Önnur taflan sýnir fjölda farþega til landsins árin 1994 og

Tafla 2. Farþegar til landsins eftir mánuðum 1994–1995

Table 2. Passengers from abroad by months 1994–1995

	Farþegar Passengers		Íslendingar Icelanders		Útlendingar Foreigners		Hlutfall útlendinga, % Foreigners perc. of total	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Alls Total	324.804	355.340	145.563	165.544	179.241	189.796	55,2	53,4
Janúar <i>January</i>	11.472	12.338	6.402	6.745	5.070	5.593	44,2	45,3
Febrúar <i>February</i>	12.790	15.358	6.607	7.764	6.183	7.594	48,3	49,4
Mars <i>Mars</i>	19.083	18.965	9.231	8.776	9.852	10.189	51,6	53,7
Apríl <i>April</i>	19.372	24.710	8.768	12.048	10.604	12.662	54,7	51,2
Mai <i>May</i>	25.160	24.260	10.314	10.595	14.846	13.665	59,0	56,3
Júní <i>June</i>	43.171	44.649	16.472	18.018	26.699	26.631	61,8	59,6
Júlí <i>July</i>	54.800	58.523	14.635	16.954	40.165	41.569	73,3	71,0
Ágúst <i>August</i>	45.285	48.483	17.926	20.003	27.359	28.480	60,4	58,7
September <i>September</i>	29.144	31.112	14.342	15.684	14.802	15.428	50,8	49,6
Oktober <i>October</i>	24.589	28.320	15.266	17.751	9.323	10.569	37,9	37,3
Nóvember <i>November</i>	21.921	28.570	14.479	18.684	7.442	9.886	33,9	34,6
Desember <i>December</i>	18.017	20.052	11.121	12.522	6.896	7.530	38,3	37,6



1995 skipt eftir mánuðum. Útlendum farþegum fjölgaði milli ára í hverjum mánuði að maí og júní undanskildum. Í maí fækkaði frá fyrra ári um nærri 1.200 en í júní stóð tala útlendra farþega svo til í stað. Íslenskum farþegum fjölgaði í hverjum mánuði að mars mánuði undanskildum og er skýringanna væntanlega að leita í páskahelginni en hún var í mars árið 1994 en í apríl árið á eftir. Mest fjölgaði erlendum ferðamönnum á fyrsta og þriðja ársþriðjungi eða um 13% á hvoru tímabilinu. Yfir sumartímamann komu einungis rúm 1% fleiri útlendir ferðamenn til landsins árið 1995 en komu árið 1994. Íslenskum ferðamönnum fjölgaði mikið á öllum þriðjungum ársins. Mánuðina janúar til apríl

fjölgaði íslenskum farþegum um nærri 14%, yfir sumartímamann um nærri 11% og um rúm 17% mánuðina september til desember. Hlutfall útlendinga er mest yfir sumarmánuðina milli 50% og 70% en hefur lækkað nokkuð frá fyrra ári. Lægst er hlutfallið í nóvember, u.þ.b. 34%.

Þriðja taflan sýnir fjölda farþega og ökutækja sem komu með bílferjum til landsins 1992–1995. Fjöldi farþega hefur verið nokkuð yfir 7 þúsund manns árin 1992–1994 en árið 1995 fækkaði þeim töluvert eða niður í 6.438 sem er u.þ.b. 10% færri en árið 1992. Hlutfall útlendinga er lægra árið 1995 en verið hefur eða 81,5%, hæst var hlutfallið árið 1993 eða 88%. Farþegar frá Þýskalandi hafa ævinlega verið í

Tafla 3. Farþegar og ökutæki til landsins með bílferjum 1992–1995Table 3. *Passengers and vehicles from abroad on car ferries 1992–1995*

	1992		1993		1994		1995		
	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	
Farþegar alls	7.149	100,0	7.483	100,0	7.255	100,0	6.438	100,0	Passengers total
Íslendingar	984	13,8	900	12,0	1.019	14,0	1.192	18,5	Icelanders
Útlendingar, alls	6.165	86,2	6.583	88,0	6.236	86,0	5.246	81,5	Foreigners, total
Norðurlandabúar	1.518	21,2	1.688	22,6	1.838	25,3	1.165	18,1	Nordic citizens
Aðrir Evrópubúar	4.504	63,0	4.804	64,2	4.083	56,3	4.016	62,4	Other Europeans
Þar af Þjóðverjar	2.489	34,8	2.840	38,0	2.635	36,3	2.184	33,9	Thereof Germans
Aðrir útlendingar	143	2,0	91	1,2	315	4,3	65	1,0	Other foreigners
Ökutæki alls	2.334	100,0	2.421	100,0	2.151	100,0	2.161	100,0	Vehicles total
Skrásett erlendis	2.097	89,8	2.183	90,2	1.939	90,1	1.892	87,6	Foreign vehicles
Skrásett á Íslandi	237	10,2	238	9,8	212	9,9	269	12,4	Icelandic vehicles

Tafla 4. Farþegar með skemmtiferðaskipum til landsins 1992–1995Table 4. *Passengers from abroad on cruise ships 1992–1995*

	1992		1993		1994		1995		
	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	Fjöldi Number	%	
Fjöldi skipakoma	28		38		38		50		Ship arrivals
Farþegar alls	11.771	100,0	15.699	100,0	17.662	100,0	21.348	100,0	Total
Þýskaland	7.463	63,4	10.480	66,8	11.155	63,2	11.441	53,6	Germany
Bandaríkin	1.428	12,1	1.565	10,0	2.118	12,0	2.966	13,9	United States
Bretland	1.511	12,8	876	5,6	1.648	9,3	3.019	14,1	United Kingdom
Frakkland	47	0,4	914	5,8	1.151	6,5	1.858	8,7	France
Holland	54	0,5	134	0,9	325	1,8	213	1,0	Netherlands
Austurríki	328	2,8	470	3,0	318	1,8	352	1,6	Austria
Svíþjóð	512	4,3	567	3,6	236	1,3	273	1,3	Sweden
Sviss og Liechtenstein	100	0,8	238	1,5	177	1,0	195	0,9	Switzerland and Liechtenstein
Ítalía	129	1,1	156	1,0	164	0,9	482	2,3	Italy
Kanada	4	0,0	39	0,2	103	0,6	125	0,6	Canada
Önnur lönd	195	1,7	260	1,7	267	1,5	424	2,0	Other foreigners

miklum meirihluta. Hlutdeild þeirra af heildarfarþegafjölda var svipuð árin 1992 og 1995 eða u.þ.b. 34% en var nokkuð hærrí árin þar á milli. Þá hafa farþegar frá Norðurlöndunum einnig verið margir. Hlutfall þeirra lækkaði niður í rúm 18% árið 1995 og hefur ekki verið lægra á þessu fjögurra ára tímabili, en hæst var það árið 1993, rúm 25%.

Fjórða taflan sýnir fjölda farþega sem komu með skemmtiferðaskipum til landsins árin 1992–1995. Árið 1995 komu 50 skip sem er nærri tvöfalt fleiri en árið 1992 þegar skipakomur voru 28 talsins. Farþegum hefur að sama skapi

fjölgað. Árið 1992 komu 11.771 en árið 1995 21.348 sem er rúmum 80% fleiri. Langflestir farþeganna eru Þjóðverjar, hlutfall þeirra var u.þ.b. 65% af heildarfarþegafjölda árin 1992–1994 en árið 1995 var hlutfallið töluvert lægra eða 54%. Farþegar frá Frakklandi eru orðnir drjúgur hluti farþega skemmtiferðaskipanna. Árið 1992 komu einungis 47 Frakkar en árið 1995 komu 1.858, og var hlutdeild þeirra í heildarfarþegafjölda nærri 9%. Farþegar skemmtiferðaskipa eru ekki meðtaldir í öðrum töflum hér að ofan.

Mánaðarlegur fjöldi gistinguáttá á hótélum og gistiheimilum eftir landsvæðum og ríkisfangi gesta janúar–ágúst 1995 (frh.)
 Overnight stays in hotels and guesthouses by region and citizenship of guests, January–August 1995 (cont.)

	Landið allt Whole country	Höfuð- borgarsv. Capital region	Suður- nes	Vestur- land	Vest- firðir	Norður- land vestra	Norður- land eystra	Austur- land	Suður- land
Mái May	63.427	42.430	1.574	2.860	1.130	886	5.072	2.740	6.735
Ísland <i>Iceland</i>	17.772	5.037	267	1.701	1.004	787	2.430	2.349	4.197
Danmörk <i>Denmark</i>	3.385	2.935	145	72	41	10	79	13	90
Svíþjóð <i>Sweden</i>	5.852	4.419	27	41	16	–	601	20	728
Noregur <i>Norway</i>	3.943	3.652	15	40	1	–	106	58	71
Finnland <i>Finland</i>	662	580	10	27	1	–	8	5	31
Bretland <i>U.K.</i>	5.428	4.872	40	73	4	7	162	58	212
Þýskaland <i>Germany</i>	8.281	6.143	164	637	–	47	204	141	945
Holland <i>Netherlands</i>	875	617	35	94	–	9	68	1	51
Frakkland <i>France</i>	1.851	1.691	10	9	–	–	58	2	81
Sviss <i>Switzerland</i>	2.177	2.027	16	18	–	–	80	8	28
Önnur Evrópul. <i>Other Eur. countr.</i>	6.569	5.548	217	116	37	19	445	26	161
Bandaríkin <i>U.S.A.</i>	1.616	990	367	19	13	5	111	40	71
Öll önnur lönd <i>Other countries</i>	5.016	3.919	261	13	13	2	720	19	69
Júní June	119.557	57.534	3.140	9.270	2.545	4.454	15.799	10.465	16.350
Ísland <i>Iceland</i>	27.910	3.850	232	4.525	1.904	1.904	5.393	4.724	5.378
Danmörk <i>Denmark</i>	6.666	4.794	357	263	11	175	408	173	485
Svíþjóð <i>Sweden</i>	8.471	6.255	185	257	22	219	379	239	915
Noregur <i>Norway</i>	8.772	6.835	273	293	11	193	739	186	242
Finnland <i>Finland</i>	2.678	2.072	46	101	–	157	179	79	44
Bretland <i>U.K.</i>	7.791	4.169	129	402	135	171	948	312	1.525
Írland <i>Ireland</i>	57	17	1	–	–	2	15	2	20
Þýskaland <i>Germany</i>	28.037	13.118	904	1.756	299	796	3.783	2.521	4.860
Holland <i>Netherlands</i>	2.459	1.048	31	335	51	205	265	288	236
Belgía <i>Belgium</i>	439	181	6	63	4	12	95	41	37
Frakkland <i>France</i>	5.580	1.752	151	640	23	199	932	816	1.067
Sviss <i>Switzerland</i>	5.262	2.763	36	358	31	60	1.276	453	285
Austurríki <i>Austria</i>	1.696	702	8	47	23	2	466	63	385
Ítalía <i>Italy</i>	1.294	813	6	44	8	66	130	106	121
Spánn <i>Spain</i>	427	267	2	36	4	20	20	10	68
Önnur Evrópul. <i>Other Eur. countr.</i>	2.738	2.156	39	44	–	22	155	188	134
Bandaríkin <i>U.S.A.</i>	5.387	3.450	592	88	11	211	459	191	385
Kanada <i>Canada</i>	392	213	59	3	–	36	32	18	31
Japan <i>Japan</i>	911	815	12	4	6	–	47	–	27
Öll önnur lönd <i>Other countries</i>	2.590	2.264	71	11	2	4	78	55	105
Júlí July	186.562	66.409	3.534	15.317	5.994	9.642	35.128	21.898	28.640
Ísland <i>Iceland</i>	36.638	3.063	176	6.082	4.261	3.300	7.861	6.336	5.559
Danmörk <i>Denmark</i>	7.333	3.474	447	420	100	174	1.017	454	1.247
Svíþjóð <i>Sweden</i>	7.956	3.912	59	732	21	248	888	399	1.697
Noregur <i>Norway</i>	4.998	2.869	114	405	29	182	504	319	576
Finnland <i>Finland</i>	2.630	1.847	5	157	4	137	282	72	126
Bretland <i>U.K.</i>	11.420	5.603	117	678	241	213	1.830	847	1.891
Írland <i>Ireland</i>	123	44	1	5	–	16	8	6	43
Þýskaland <i>Germany</i>	54.471	17.816	1.143	3.409	750	2.660	11.284	6.963	10.446
Holland <i>Netherlands</i>	3.611	1.357	66	202	95	91	810	452	538
Belgía <i>Belgium</i>	1.216	429	71	93	68	40	221	167	127
Frakkland <i>France</i>	15.376	4.352	102	824	127	1.019	3.525	2.505	2.922
Sviss <i>Switzerland</i>	9.804	3.867	111	833	66	454	2.534	1.075	864
Austurríki <i>Austria</i>	6.058	2.460	27	347	21	384	1.392	650	777
Ítalía <i>Italy</i>	3.680	1.450	77	118	25	202	666	690	452
Spánn <i>Spain</i>	1.666	850	25	192	12	63	123	204	197
Önnur Evrópul. <i>Other Eur. countr.</i>	3.202	1.894	97	290	30	93	514	138	146
Bandaríkin <i>U.S.A.</i>	9.429	5.647	798	415	62	288	1.132	459	628
Kanada <i>Canada</i>	518	390	5	26	21	5	25	25	21
Japan <i>Japan</i>	2.391	1.997	68	11	33	1	161	31	89
Öll önnur lönd <i>Other countries</i>	4.042	3.088	25	78	28	72	351	106	294

Mánaðarlegur fjöldi gistinguáttá á hótélum og gistiheimilum eftir landsvæðum og ríkisfangi gesta janúar–ágúst 1995 (frh.)
 Overnight stays in hotels and guesthouses by region and citizenship of guests, January–August 1995 (cont.)

	Landið allt <i>Whole country</i>	Höfuð- borgarsv. <i>Capital region</i>	Suður- nes	Vestur- land	Vest- firðir	Norður- land vestra	Norður- land eystra	Austur- land	Suður- land
Ágúst August	162.445	63.647	3.137	11.081	4.372	6.939	29.812	18.509	24.948
Ísland <i>Iceland</i>	38.870	4.341	295	4.935	3.136	3.328	9.697	7.101	6.037
Danmörk <i>Denmark</i>	5.504	2.841	280	363	47	96	653	285	939
Svíþjóð <i>Sweden</i>	7.108	4.994	64	170	8	51	473	164	1.184
Noregur <i>Norway</i>	3.707	2.599	60	61	24	51	258	91	563
Finnland <i>Finland</i>	1.546	1.165	12	21	7	2	74	77	188
Bretland <i>U.K.</i>	9.749	5.010	152	395	170	287	1.358	728	1.649
Írland <i>Ireland</i>	188	43	–	–	–	16	3	79	47
Þýskaland <i>Germany</i>	42.717	16.982	792	2.472	495	1.603	7.836	4.864	7.673
Holland <i>Netherlands</i>	2.728	1.144	73	168	32	70	539	233	469
Belgía <i>Belgium</i>	867	433	33	38	7	21	101	118	116
Frakkland <i>France</i>	10.619	3.540	143	693	57	407	2.381	1.126	2.272
Sviss <i>Switzerland</i>	9.574	5.454	411	396	15	164	1.742	832	560
Austurríki <i>Austria</i>	3.046	610	46	118	7	97	1.030	507	631
Ítalía <i>Italy</i>	8.540	2.795	234	341	123	281	1.992	1.241	1.533
Spánn <i>Spain</i>	2.885	1.395	38	371	64	136	311	272	298
Önnur Evrópul. <i>Other Eur. countr.</i>	3.633	2.753	54	204	57	26	300	94	145
Bandaríkin <i>U.S.A.</i>	5.884	3.817	286	193	107	168	521	426	366
Kanada <i>Canada</i>	622	302	4	36	4	78	136	30	32
Japan <i>Japan</i>	1.723	1.131	62	42	7	4	275	126	76
Öll önnur lönd <i>Other countries</i>	2.935	2.298	98	64	5	53	132	115	170

Gistinætur á hótélum og gistiheimilum eftir landsvæðum og ríkisfangi gesta, eftir ársþriðjungum 1994 og 1995
Overnight stays in hotels and guesthouses by region and citizenship of guests, January–August 1994 and 1995

	Landið allt <i>Whole country</i>	Höfuð- borgarsv. <i>Capital region</i>	Suður- nes	Vestur- land	Vest- firðir	Norður- land vestra	Norður- land eystra	Austur- land	Suður- land
1994									
Janúar til apríl <i>January–April</i>	128.313	90.461	4.490	2.581	1.545	2.013	8.451	3.267	15.505
Íslendingar <i>Icelanders</i>	63.263	30.883	1.592	2.340	1.446	1.973	7.800	3.078	14.151
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	65.050	59.578	2.898	241	99	40	651	189	1.354
Mái til ágúst <i>May–August</i>	468.813	223.794	9.655	28.965	11.380	17.579	66.769	38.840	71.831
Íslendingar <i>Icelanders</i>	105.489	18.076	1.481	13.506	8.506	8.213	20.683	12.655	22.369
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	363.324	205.718	8.174	15.459	2.874	9.366	46.086	26.185	49.462
1995									
Janúar til apríl <i>January–April</i>	146.756	104.586	5.557	3.597	2.640	2.272	9.879	4.641	13.584
Íslendingar <i>Icelanders</i>	62.902	29.234	1.702	3.274	2.342	2.239	8.562	4.061	11.488
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	83.854	75.352	3.855	323	298	33	1.317	580	2.096
Mái til ágúst <i>May–August</i>	502.990	230.020	11.385	34.028	13.041	20.621	77.911	44.612	71.372
Íslendingar <i>Icelanders</i>	111.190	16.291	970	15.143	9.605	8.619	23.381	17.210	19.971
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	391.800	213.729	10.415	18.885	3.436	12.002	54.530	27.402	51.401
Hlutfallsleg breyting milli ára, % <i>Percentage change from previous year</i>									
Janúar til apríl <i>January–April</i>	14,4	15,6	23,8	39,4	70,9	12,9	16,9	42,1	-12,4
Íslendingar <i>Icelanders</i>	-0,6	-5,3	6,9	39,9	62,0	13,5	9,8	31,9	-18,8
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	28,9	26,5	33,0	34,0	201,0	-17,5	102,3	206,9	54,8
Mái til ágúst <i>May–August</i>	7,3	2,8	17,9	17,5	14,6	17,3	16,7	14,9	-0,6
Íslendingar <i>Icelanders</i>	5,4	-9,9	-34,5	12,1	12,9	4,9	13,0	36,0	-10,7
Útlendingar <i>Foreign visitors</i>	7,8	3,9	27,4	22,2	19,6	28,1	18,3	4,6	3,9

Skýringar: Tölur ársins 1995 eru bráðabirgðatölur. *Notes: Figures for 1995 are preliminary.* Árið 1995 var flokki bændagististaða skipt upp í annars vegar hótél og gistiheimili og hinsvegar heimagististaði. Þeir bændagististaðir sem hafa gistirými af stærðargráðunni 8 herbergi eða fleiri og/eða 16 rúm eða fleiri teljast nú til hótela og gistiheimila. Við samanburð á gistitölum við fyrri ár verður að taka tillit til þessarar breytingar á flokkun gististaða og draga frá þann fjölda gistinátta sem tilheyra fyrrum bændagististöðum. Þessi tilfærsla hefur ekki mikil áhrif á gistináttatalninguna fyrri hluta ársins. Mánuðina janúar til maí voru gistinætur á fyrrum bændagististöðum u.þ.b. 3 þúsund samanlagt. Sumarmánuðina gegnir hinsvegar öðru máli. Í júní var fjöldi gistinátta 5,5 þúsund, í júlí 12,6 þúsund og í ágúst 10,9 þúsund, samtals 29 þúsund. Skipting niður á landsvæðin er eftirfarandi: Vesturland 4,5 þúsund, Vestfirðir 1,0 þúsund, Norðurland vestra 1,3 þúsund, Norðurland eystra 7,9 þúsund, Austurland 9,0 þúsund og Suðurland 5,3 þúsund, samtals 29,0 þúsund.

Flutningur um Keflavíkurlugvöll eftir mánuðum 1995*Transport through Keflavík airport 1995*

	Lendingar <i>Aircraft landings</i>	Frá landinu <i>From Iceland</i>	Til landsins <i>To Iceland</i>	Millilending <i>Transit</i>	Alls <i>Total</i>
Farþegar <i>Passengers</i>					
Allt árið <i>Whole year</i>	7.253	345.066	342.921	242.499	930.486
Janúar <i>January</i>	432	16.628	12.136	13.280	42.044
Febrúar <i>February</i>	428	14.348	15.177	13.047	42.572
Mars <i>Mars</i>	499	18.849	18.701	16.363	53.913
Apríl <i>April</i>	599	25.151	24.484	15.454	65.089
Mái <i>May</i>	590	26.303	24.705	17.722	68.730
Júní <i>June</i>	778	37.651	42.119	30.492	110.262
Júlí <i>July</i>	804	49.211	54.587	31.237	135.035
Ágúst <i>August</i>	785	55.065	45.816	28.827	129.708
September <i>September</i>	690	31.636	30.379	27.964	89.979
Október <i>October</i>	641	27.608	28.001	20.139	75.748
Nóvember <i>November</i>	546	27.195	26.960	13.646	67.801
Desember <i>December</i>	461	15.421	19.856	14.328	49.605
Vörur <i>Freight</i>¹⁾					
Tonn <i>Tonnes</i>					
Allt árið <i>Whole year</i>	*	11.175	6.060	*	17.235
Janúar <i>January</i>	*	951	488	*	1.439
Febrúar <i>February</i>	*	1.051	422	*	1.473
Mars <i>Mars</i>	*	1.188	496	*	1.684
Apríl <i>April</i>	*	1.260	480	*	1.740
Mái <i>May</i>	*	974	446	*	1.420
Júní <i>June</i>	*	637	522	*	1.159
Júlí <i>July</i>	*	698	543	*	1.241
Ágúst <i>August</i>	*	613	497	*	1.110
September <i>September</i>	*	817	470	*	1.287
Október <i>October</i>	*	934	531	*	1.465
Nóvember <i>November</i>	*	1.110	596	*	1.706
Desember <i>December</i>	*	942	569	*	1.511
Póstur <i>Mail</i>¹⁾					
Tonn <i>Tonnes</i>					
Allt árið <i>Whole year</i>	*	564	1.506	*	2.070
Janúar <i>January</i>	*	37	107	*	144
Febrúar <i>February</i>	*	39	120	*	159
Mars <i>Mars</i>	*	41	129	*	170
Apríl <i>April</i>	*	40	118	*	158
Mái <i>May</i>	*	41	116	*	157
Júní <i>June</i>	*	39	117	*	156
Júlí <i>July</i>	*	39	104	*	143
Ágúst <i>August</i>	*	38	118	*	156
September <i>September</i>	*	48	134	*	182
Október <i>October</i>	*	46	134	*	180
Nóvember <i>November</i>	*	48	147	*	195
Desember <i>December</i>	*	108	162	*	270

¹⁾Vörur og póstur sem heldur áfram eftir viðkomu hér er talinn með vörum og pósti sem kemur og fer frá landinu. *Transit freight and mail is included in columns 2 and 3.*

Heimild: Flugmálastjórn Keflavíkurlugvelli. *Source: Civil Aviation Administration, Keflavík Airport.*

Viðauki 5.
Útgefin leyfi til að reka bílaleigu
í umdæmi Lögreglustjórans í
Reykjavík



LÖGREGLUSTJÓRINN Í REYKJAVÍK

Hverfisgötu 115 - Sími 569 9000 - Telefax 569 9099

Bílaleiga	Aðsetur	Útgáfudagur
Bifreiðaleigan Falur	Skipasund 55	18.11.1960
Farkostur hf	Blönduhlíð 1	14.04.1961
Eignabankinn hf	Víðimel 19	11.01.1961
Aðal-bílaleigan hf	Skipasund 20	07.03.1962
Guðbjartur Þ. Pálsson	Höfðatún 2	14.04.1962
Litla bílaleigan	Bjarnarstöðum v/Tómasarh.	17.05.1962
Jóhannes Árnason	Sundlaugavegur 20	21.08.1962
Bifreiðaleigan Hjól hf		07.05.1963
Ferðaskrifstofan Sunna	Bankastræti 7	09.05.1963
Guðmundur og Bjarni Bjarnas.	Grensásvegi 58	11.05.1963
Bílaleigan Ekill hf		22.05.1963
Bílaleigan Akleiðir sf	Bragagata 38A	07.06.1963
Páll Axelsson	Lönguhlíð 19	07.06.1963
Haukur Sævaldsson	Álfheimar 52	15.07.1963
Bifreiðaleigan Akstur hf	Bústaðablettur 12	10.03.1964
Bílaleigan Brautin	Blönduhlíð 2	30.04.1964
Bifreiðaleiga Magnúsar	Skipholt 21	08.05.1964
Óskar Guðmundsson	Mávahlíð 1	12.12.1964
Bílaleigan Vegaleiðir		05.02.1965
Bílaleigan Vakur sf	Sundlaugavegur 12	14.06.1965
Kristján G. Tryggvason	Auðbrekku 19	17.03.1966
Bifreiðaleigan Vegferð	Grettisgata 10	12.04.1966
Bílaleigan Leiðir	Heiðargerði 58	30.04.1966
Jón Loftsson	Hringbraut 121	29.03.1967
Bílaleigan Akbraut	Skeifan 7	17.02.1968
Páll Pálsson	Eiríksgata 2	13.08.1969
Landfari	Háaleitisbraut 113	28.04.1970
Bílaleigan Akbraut	Fellsmúli 22	29.06.1970
Bílaleigan Týr	Þverholti 15	23.07.1970
Loftleiðir hf	Reykjavíkurflogvöllur	11.03.1971
Ferðabílar hf	Dugguvogur 17	12.06.1970
Bílaleigan Fari		21.06.1971
Bifreiðaleigan Geisli sf	Suðurlandsbraut 2	29.06.1972
Bifreiðaleigan Dagur sf		17.07.1972
Bifreiðaleigan Borg		21.03.1972
Trausti	Þverholt 15A	24.07.1973
Bílaleiga Jónasar og Karls	Ármúla 28	23.07.1973
Bílaleigan Bifreið		13.12.1973
Íslenska Bifreiðaleigan hf	Brautarholt 26	09.04.1974
Bifreiðaleigan Æði hf	Stakkholti 3	10.04.1974
Bílaleigan Ás sf	Ármúli 7	29.05.1974



LÖGREGLUSTJÓRINN Í REYKJAVÍK

Hverfisgötu 115 - Sími 569 9000 - Telefax 569 9099

Bílasalan Braut sf	Skeifunni 11	28.04.1974
Borgarbílasalan	Grensásvegi 11	26.01.1979
Bílaleiga Á.G. hf		22.06.1979
Bílaleigan Áfangi hf		28.06.1979
Pétur Ó. Stephensen	Sólheimar 28	26.10.1979
Bílaleigan Björn og Jón sf		11.03.1980
Bílaleigan Vík sf	Grensásvegi 11	13.05.1983
Oddur Kjartansson	Langholtsvegur 18	23.08.1983
Erlingur Garðarsson	Borgartún 25	23.05.1984
Ventill hf	Ármúli 23	23.05.1984
Bílasala Matthíasar	v/Miklatorg	07.05.1985
Bílaleigan Drif	Fiskakvísl 14	24.09.1985
Bílaleigan Ós	Langholtsvegur 109	18.04.1986
R.V.S. Bílaleigan	Sigtún 5	11.11.1986
Stefán Jónsson	Hraunbeg 9	28.11.1986
Ak hf	V/Vesturlandsveg	09.01.1987
Bílaskipti hf	Grensásvegur 11	19.02.1987
Guðmundur B. Heiðarsson	Borgartún 25	01.06.1987
Rögnvaldur Ólafsson	Pósthússtræti 11	27.07.1987
Hjá Dóru	Laugaveg 140	12.06.1992
Ryðvörn	Smiðshöfða 1	04.08.1992
Stefán Gissurarson	Hringbraut 121	15.02.1994
Jóhannes Hólmar Jóhannessyni	Hringbraut 121	15.02.1994
Ágúst Sigurðsson	Sæviðarsund 84	28.11.1994

