



“LANDFLUTNINGAR Á ÍSLANDI”

**VERKÞÁTTUR II**

***Áhrif reglugerða á flutnings-  
kostnað framleiðslufyrirtækja  
á landsbyggðinni***

- ÁFANGASKÝRSLA II -

**Unnið fyrir Vegagerðina**

**Hjördís Sigursteinsdóttir  
Ólafur Jakobsson**

---

**Desember 1999**

---

## Formáli

Eftirfarandi skýrsla er áfangaskýrsla fyrir verkþáttinn *Áhrif reglugerða EES á flutningskostnað framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni* sem er annar verkþáttur verkefnisins „Landflutningar á Íslandi“, samkvæmt verkefnislýsingu sem unnin var af Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri fyrir Vegagerðina í október 1997.

Mörg fyrirtæki á landsbyggðinni eru háð því að nota þjónustu flutningaaðila vegna kaupa á aðföngum og við að koma vöru sinni á markað. Verð á flutningaþjónustu hefur bein áhrif á endanlegt verð á vörum framleiðslufyrirtækja og þar með stöðu þeirra gagnvart samkeppnisaðilum. Auknar álögur á flutningafyrirtækin hafa því óbein áhrif á framleiðslufyrirtæki landsbyggðarinnar, þ.e. þau fyrirtæki sem njóta þjónustu þeirra. Megin verkefni skýrslunnar er því úttekt á því hvort framleiðslufyrirtæki á landsbyggðinni hafi axlað þyngrri byrði vegna kostnaðar við landflutninga, vegna ákvæða í reglugerðum Evrópusambandsins. Til að meta þessi áhrif eru áhrif reglugerðanna á flutningafyrirtækin einnig til athugunar, því breytingar á verðskrár þeirra hafa bein áhrif á flutningskostnað og þar með framleiðslukostnað þeirra fyrirtækja sem flutningaþjónustuna nota.

Höfundur skýrslunnar er Hjördís Sigursteinsdóttir sérfræðingur hjá rannsóknasviði RHA og Ólafur Jakobsson lektor við rekstrardeild HA hefur annast verkefnisstjórn. Að auki komu að verkinu Kjartan Eggertsson, lektor við rekstrardeild HA og undirritaður. Þá unnu fleiri aðilar að ýmsum minni verkefnum innan þessa verkþáttar. Bjarni P. Hjarðar forstöðumaður rekstrardeildar Háskólans á Akureyri var fulltrúi RHA í verkefnisstjórn, en í henni sátu að auki Hreinn Haraldsson og Jón Rögnvaldsson frá Vegagerðinni. Bakhópur verkefnisins var skipaður eftirfarandi: Baldvin Valdimarsson framkvæmdastjóri, Akureyri, formaður, Guðmundur Petersen Dreki/Eimskip, Óskar Óskarsson framkvæmdastjóri Dalvík, Sveinn Þorgrímsson iðnaðar ráðuneytinu, Þórhallur Ólafsson aðstoðarmaður dómsmálaráðherra og Jóhann Guðmundsson samgönguráðuneytinu.

Akureyri, desember 1999

---

Grétar Þór Eyþórsson rannsóknastjóri RHA

## Efnisyfirlit

<b>1. INNGANGUR</b> .....	<b>4</b>
1.1 TILGANGUR OG MARKMIÐ.....	4
1.2 UM FRAMKVÆMDINA.....	4
1.3 UPPBYGGING SKÝRSLU.....	5
<b>2. VÖRUFLUTNINGAR INNANLANDS</b> .....	<b>6</b>
2.1 ÞRÓUN VÖRUFLUTNINGA 1993-1998.....	6
2.2 FLUTNINGALEIÐIR.....	9
2.3 FERÐATÍÐNI.....	11
2.4 VERÐMYNDUN Í VÖRUFLUTNINGUM.....	13
2.5 VERÐBREYTINGAR Í FLUTNINGAÞJÓNUSTU 1993-1998.....	14
2.6 HLUTFALL FLUTNINGSKOSTNAÐAR Í VÖRUVERÐI.....	22
2.7 SAMANTEKT.....	24
<b>3. LÖG OG REGLUR SEM VARDA FLUTNINGAÞJÓNUSTU</b> .....	<b>26</b>
3.1 ÞUNGASKATTUR.....	27
3.1.1 Lögín.....	27
3.1.2 Áhrif á vöruflutningaaðila.....	28
3.1.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu.....	31
3.2 AKSTURS- OG HVÍLDARTÍMI ÖKUMANNA.....	31
3.2.1 Reglugerðin.....	31
3.2.2 Áhrif á vöruflutningaaðila.....	32
3.2.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu.....	35
3.3 STÆRD OG ÞYNGD ÖKUTÆKJA.....	35
3.3.1 Reglugerðin.....	35
3.3.2 Áhrif á vöruflutningaaðila.....	38
3.3.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu.....	39
3.4 LÁGMARKSKRÖFUR UM ADBÚNAÐ OG INNRA EFTIRLIT Í FLUTNINGAÞJÓNUSTU.....	39
3.4.1 Reglugerðin.....	39
3.4.2 Áhrif á vöruflutningaaðila.....	40
3.4.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu.....	41
3.5 SAMANTEKT.....	41
<b>4. FRAMLEIÐSLUFYRIRTÆKI OG VÖRUFLUTNINGAR</b> .....	<b>43</b>
4.1 KÖNNUN MEÐAL FRAMLEIÐSLUFYRIRTÆKJA.....	43
4.1.1 Tilgangur og markmið.....	43
4.1.2 Framleiðslufyrirtæki.....	43
4.1.3 Heimtur og úrvinnsla.....	47
4.1.5 Flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja.....	48
4.2 SAMANTEKT.....	50
<b>5. NIÐURSTÖÐUR</b> .....	<b>52</b>
<b>6. HEIMILDASKRÁ</b> .....	<b>54</b>
<b>VIÐAUKI:</b> .....	<b>55</b>
VERÐMUNUR Á MILLI VÖRUFLUTNINGAMIÐSTÖÐVA 1998.....	55
SKRÁ YFIR VEGI SEM FALLA UNDIR VIÐAUKA I.....	56
FYRSTU SKREFIN.....	58
GÁMES-KERFIÐ.....	58
SPURNINGALISTI TIL FRAMLEIÐSLUFYRIRTÆKJA.....	59

### Myndaskrá:

Mynd 1. Fjöldi flytjenda og skráðra bifreiða á félagaskrá Landvara.....	8
Mynd 2. Viðkomustaðir flutningaaðila í innanlandsflutningum.....	10
Mynd 3. Ferðatíðni flutningaaðila til allra áfangastaða.....	11
Mynd 4. Fjarlægðir áfangastaða flutningaaðila frá Reykjavík.....	13
Mynd 5. Verðmyndun flutningstaxta til ársins 1994.....	14
Mynd 6. Samanburður á verði flutningaþjónustu á hvern áfangastað.....	16
Mynd 7. Verðhækkningar 1993-1998 fyrir hvern áfangastað miðað við lægsta verð.....	17
Mynd 8. Áfangastaðir sem hafa lækkað mest og hækkað 1993-1998.....	18
Mynd 9. Samband milli fjarlægðar og hlutfallslegrar verðbreytingar 1993-1998.....	18
Mynd 10. Verðbreytingar 1993-1998 hjá flutningamiðstöðum til nokkurra áfangastaða.....	19
Mynd 11. Verðþróun frá 1993-1998 eftir svæðum.....	21
Mynd 12. Hlutfallsleg verðbreyting 1993-1998 áfangastaða eftir svæðum.....	21
Mynd 13. Flutningskostnaður tekinn inn í endanlegt verð á vörunni.....	23
Mynd 14. Áhrif flutningskostnaðar á álagningu fyrirtækja.....	24
Mynd 15. Meðalakstur bifreiða eftir gjaldþyngdum árin 1995, 1996 og 1997.....	29
Mynd 16. Munur á þungaskatti með afslætti og föstu gjaldi, 26 tonna bifreið.....	30
Mynd 17. Munur á þungaskatti með afslætti og föstu gjaldi, 31 tonna bifreið.....	30
Mynd 18. Hámarks akurstími samkvæmt reglugerðinni.....	34
Mynd 19. Stærð ökutækja samkv. EES.....	35
Mynd 20. Vegir sem falla undir viðauka I.....	36
Mynd 21. Hámarks áspungi ökutækja samkv. viðauka I og II.....	37
Mynd 22. Hlutfall fyrirtækja á hverju svæði.....	45
Mynd 23. Fjöldi framleiðslufyrirtækja í könnuninni á hverjum stað.....	46

### Töfluskrá:

Tafla 1. Starfandi fólk í samgöngum og flutningum 1993-1997.....	8
Tafla 2. Áfangastaður hjá aðeins annarri flutningamiðstöðinni.....	10
Tafla 3. Skipting áfangastaða í fjögur svæði.....	12
Tafla 4. Áfangastaðir sem skera sig úr hvað varðar verðbreytingu 1993-1998.....	17
Tafla 5. Hlutfallsleg verðbreyting á hverju svæði fyrir árin 1993-1998.....	20
Tafla 6. Fjöldi framleiðslufyrirtækja á hverju svæði.....	46
Tafla 7. Þættir sem skipta máli við val á flutningsmáta.....	49
Tafla 8. Þættir sem skipta máli við val á flutningsaðila.....	49

## 1. INNGANGUR

### 1.1 Tilgangur og markmið

Árið 1993 gerðu EFTA og ESB með sér EES sáttmálann og vegna aðildar Íslands að EFTA gildir þessi sáttmáli hér á landi og þær reglugerðir sem honum fylgja. Nokkrar af þessum reglugerðum varða flutningaþjónustu og lítt hefur verið kannað hvaða áhrif þær hafa á hana. Landvari, félag vörubifreiðaeigenda á flutningaleiðum, hefur m.a. haldið því fram að um sé að ræða landsbyggðarskatt sem muni leiða til verulegra gjaldskrárhækkana hjá flutningafyrirtækjum, sérstaklega þeirra sem aka á lengstu flutningaleiðunum og einyrkjum í vöruflutningaakstri. Engir útreikningar hafa þó verið lagðir fram sem sýna fram á þessar hækkanir eða bein eða óbein áhrif þeirra. Á vordögum 1997 fól því Samgönguráðherra RHA að gera úttekt á hagkvæmni vöruflutninga á landi og kanna hvort hætta sé á því að iðnfyrirtæki á landsbyggðinni standi ekki undir hækkandi flutningskostnaði, m.a. vegna nýs kostnaðar sem fallið hefur til vegna ákvæða í gerðum Evrópusambandsins.

Samkvæmt verkefnislýsingu fyrir þennan verkþátt er markmið hans að afla nægilegra marktækra gagna og upplýsinga til að geta metið hvaða og hvers konar áhrif t.a.m. reglugerðarákvæði EES hafa á flutningskostnað og starfsemi framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni. Annað markmið verkþáttarins er að gera frumdrög að gagnagrunni til að geyma og vinna úr söfnuðum gögnum. Þriðja markmiðið er að prófa gagnagrunninn með því að meta áhrif einhverra reglugerðarákvæða EES á framleiðslufyrirtæki.

### 1.2 Um framkvæmdina

Til að geta metið áhrif reglugerða á flutningskostnað framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni þarf að skoða hver áhrif reglugerðirnar hafa haft á flutningafyrirtækin sjálf og þann viðbótarkostnað sem fyrirtækin verða fyrir vegna þeirra. Það sem ræður úrslitum um áhrif breytinganna á kostnaðinn er vægi þeirra í verðmyndun flutningskostnaðarins og gefur það hugmynd um væntanlega verðskrárbreytingu. Síðan þarf að leita gagna um áhrif verðskrárbreytinga flutningafyrirtækjanna á framleiðslufyrirtækin og vöruverð þeirra. Einnig þarf að kanna meðal framleiðslufyrirtækja hvernig þau eru í stakk búin til að takast á við breytingar á flutningskostnaði og hvaða breytingar hafa orðið í flutningsmálum hjá þeim. Aflað var upplýsinga meðal flutningafyrirtækja og

samtaka þeirra, meðal opinberra stofnana og meðal framleiðslufyrirtækjanna sjálfra.

Settar voru fram tvær meginrannsóknarspurningar:

1. Hvaða áhrif hafa reglugerðir EES á flutningaþjónustu hér á landi?
2. Hversu mikið hafa flutningamiðstöðvar hér á landi hækkað verð á sinni flutningaþjónustu á tímabilinu 1993-1998?

### 1.3 Uppbygging skýrslu

Skýrslan skiptist í fimm meginþætti: (1) Inngangur, (2) vöruflutningar innanlands (3) lög og reglur er varða flutningaþjónustu, (4) framleiðslufyrirtæki og vöruflutningar og (5) niðurstöður.

Í kaflanum vöruflutningar innanlands er leitast við að svara rannsóknarspurningunni um hækkun verðs á flutningaþjónustu. Flutningamarkaðurinn tekinn til athugunar, lýst er þeirri þróun sem hefur átt sér stað á síðustu sex árum varðandi fjölda flutningaaðila, fjölda áfangastaða, ferðatíðni og verð.

Í kaflanum lög og reglur er varða flutningaþjónustu er leitast við að svara rannsóknarspurningunni um áhrif reglugerða EES á flutningaþjónustu innanlands. Teknar eru fyrir helstu reglugerðir sem tóku gildi hér með EES sáttmálanum og taldar voru hafa áhrif á flutninga innanlands. Einnig er fjallað um lög um fjáröflun til vegagerðar eða þungaskattslögin eins og þau eru oftast nefnd en þungaskattur er kostnaðarliður sem skiptir flutningaaðila verulegu máli

Í kaflanum um framleiðslufyrirtæki og vöruflutningar er fjallað um helstu niðurstöður könnunar sem gerð var meðal framleiðslufyrirtækja um allt land. Megintilgangurinn með könnuninni er að kanna hvort að verð á flutningaþjónustu hafi hækkað hjá framleiðslufyrirtækjum á landsbyggðinni og þá hvernig það kemur við þau.

Í lokin eru svo helstu niðurstöður skýrslunnar dregnar fram.

## 2. VÖRUFLUTNINGAR INNANLANDS

Í þessum kafla er stuðst við gögn frá tveimur stærstu flutningamistöðum í vöruflutningum innanlands, Landflutningum og Vöruflutningamiðstöðinni hf., ásamt upplýsingum frá Landvara, félagi íslenskra vöruflytjenda. Þessir aðilar hafa verið mjög liðlegir við að senda gögn og svara fyrirspurnum varðandi þessa rannsókn. Leitað var til fleiri aðila um að fá upplýsingar hjá þeim en engin gögn bárust.

### 2.1 Þróun vöruflutninga 1993-1998

Í vöruflutningum innanlands er um tvenns konar samkeppni að ræða, annars vegar á milli flutningamáta og hins vegar á milli flutningaaðila. Hvað varðar flutningamáta var hægt að velja á milli vöruflutninga á sjó og vöruflutninga á landi. Að einhverju leyti hefur verið hægt að flytja vörur með flugi en í mjög takmörkuðu magni. Aðstæður þessara tveggja flutningamáta hafa breyst verulega á síðasta áratug. Í fyrsta lagi hefur vegakerfi landsins stórbatnað og í öðru lagi hætti íslenska ríkið niðurgreiðslum á sjóflutningum árið 1992, sem gerði það að verkum að þeir lögðust nærri af. Þetta skipti sveitarfélög verulegu máli því samdráttur í sjóflutningum þýddi minni tekjur fyrir þær hafnir sem skipin sigldu áður til og þar með minni tekjur fyrir sveitarfélögin. Betra vegakerfi leiddi til þess að landflutningar urðu mun hagkvæmari og flestir fóru að nýta sér þann flutningamáta.

Allt til ársins 1994 var verðlagning á flutningaþjónustu undir verðlagsákvæðum en þá var verðlagning gefin frjálts. Þetta þýddi að flutningaaðilar gátu nú beitt verðlagningu til þess að tryggja sér meiri viðskipti. Á sama tíma voru gerðar auknar kröfur til vöruflutningaaðila sem leiddi til hagræðingar á flutningamarkaðinum. Sjálfstæðum flutningaaðilum fækkaði og stærri blokkir fóru að myndast. Sjóflutningaaðilar brugðust við samgönguþróuninni með því að hefja samstarf við og/eða kaupa hlut í landflutningafyrirtækjum. Þannig gátu þau farið að bjóða fjölbreyttari flutningaþjónustu, t.d. með því að bjóða fyrirtækjum upp á flutningapakka, sem t.d. náði frá erlendri höfn og heim að dyrum framleiðslufyrirtækisins. Sem dæmi um aukið samstarf má nefna samstarfið á milli Eimskipafélagsins og Vöruflutningamiðstöðvarinnar h.f. og Samskipa og Landflutninga. Í dag eru skipafélögin orðin fyrirferðarmiklir vöruflytjendur á landi, með fjölbreytta þjónustusamninga við viðskiptavinum sína, bæði innflytjendur og útflytjendur.

Vöruflutningaþjónusta hér á landi hefur þróast í það að vera aðallega í höndum tveggja vöruflutningamiðstöðva og er markaðshlutdeild þeirra um 90%<sup>1</sup>.

Þetta gefur ákveðna möguleika til hagræðingar t.d. vegna þess að meðalkostnaður á hverja flutta einingu minnkar, aðallega vegna þess að við hverja viðbótar einingu sem flutt er dreifist fasti kostnaður fyrirtækisins á fleiri fluttar einingar. Þetta ætti að geta gefið svigrúm til þess að lækka verð á flutningaþjónustu sem er framleiðslufyrirtækjum til góðs, en ekki er hægt að ganga út frá því að aukin hagræðing skili sér alltaf í lækkuðu verði á vöru eða þjónustu.

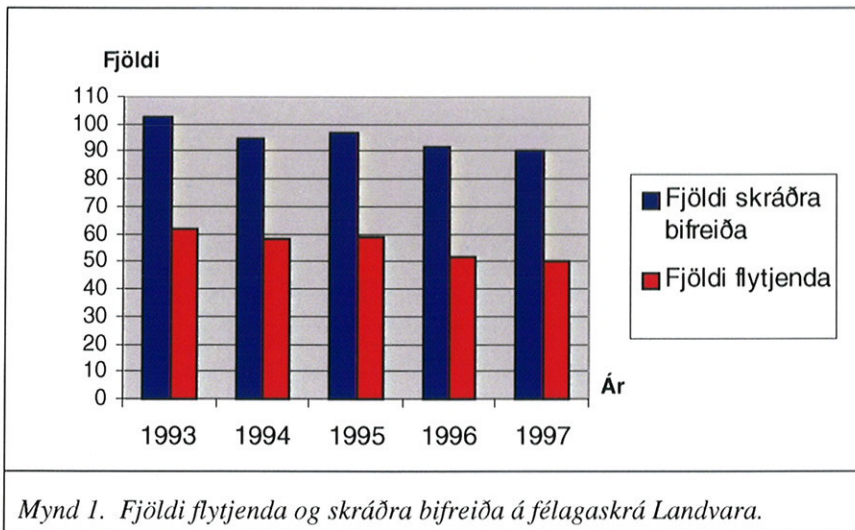
Viðskiptahættir í vöruflutningum hafa einnig breyst á síðustu árum. Kaupendur flutningaþjónustu gera langtímasamninga við flutningamiðstöð og geta þá haft áhrif á ferðatíðni, afhendingartíma og gerð og búnað flutningstækja. Einnig er birgir í auknu mæli farinn að taka þátt í flutningskostnaði, hann selur vöru sína á sama verði um allt land og semur við flutningamiðstöðvar um hagstæðari kjör.

Það er ekki óþekkt tilhögun í viðskiptum að flytja kostnað milli eininga og viðskiptavina. Ekki eru hér lögð fram nein gögn um að svo sé í flutningageiranum héraendis. Möguleikar á slíku aukast þó eftir því sem flutningar færast á hendur færri aðila. Það verður síðan ávallt umdeilanlegt hvar kostnaður verður til og hvernig hann eigi að endurspeglast í verði þjónustunnar. Flutningamiðstöðvar gætu haft nokkrar leiðir til þess að flytja kostnað, t.d. með því að veita föstum viðskiptavinum afslátt meðan aðrir viðskiptavinir greiða herra verð. Einnig gætu skipafélögin haft þann möguleika að bjóða upp á svokallaða framhaldsfrakt þar sem ekki er tekið sérstakt gjald fyrir flutning á gámum frá Reykjavík til annarra innflutningshafna hvort sem gámurinn er fluttur með skipi eða bifreið. Í slíku tilviki væri verið að jafna kostnaði við flutning frá Reykjavík til annarra innflutningshafna á alla sjóflutninga landsins.

Flutningamiðstöðvar eru vörumóttaka en ekki flutningaaðili sem gefur út ferðaáætlun og verðskrár. Á hverri áætlunarleið er ákveðinn bílstjóri eða fyrirtæki sem annast vöruflutningana fyrir flutningamiðstöðvarnar. Flest allir flutningaaðilar eru félagar í Landvara, félagi íslenskra vöruflytjenda en þó eru nokkrir sem standa utan þeirra samtaka. Einnig aka einyrkjar á sumum leiðum og tilheyra ekki neinni flutningamiðstöð. Félagaskrá Landvara ætti því að vera nothæf heimild um þróun á fjölda flutningaaðila og fjölda bifreiða á áætlunarleiðum.

<sup>1</sup> Anna Guðný Aradóttir, Landflutningum.





Mynd 1. Fjöldi flytjenda og skráðra bifreiða á félagaskrá Landvara.

Á myndinni hér fyrir framan má sjá fækkun hjá bæði flutningaaðilum og skráðum bifreiðum. Árið 1993 voru 62 aðilar á félagaskrá Landvara en 1997 voru þeir aðeins 50 talsins. Þetta þýðir fækkun um tæp 20% og flutningabílum, skráðum á þessa aðila, hefur fækkað um tæp 13%, úr 103 bílum í 90 á þessu fimm ára tímabili. Hlutfall þeirra sem standa utan Landvara er ekki talið vera meira en áður.<sup>2</sup>

Tafla 1. Starfandi fólk í samgöngum og flutningum 1993-1997.

Starfandi fólk eftir atvinnugreinum 1993-1997						
Samgöngur og flutningar:	1993	1994	1995	1996	1997	Breyting
Höfuðborgarsvæði:	6.400	6.300	6.500	6.600	6.100	-300
hlutfall af starfandi fólki:	7,9%	7,8%	7,7%	7,8%	7,1%	-0,8%
Utan höfuðborgarsvæði:	2.700	2.500	2.700	3.500	3.700	1000
hlutfall af starfandi fólki:	4,8%	4,4%	4,6%	6,1%	6,6%	1,8%
<i>Heildarfjöldi:</i>	9.100	8.800	9.200	10.100	9.800	700
<i>hlutfall af starfandi fólki:</i>	6,6%	6,4%	6,5%	7,1%	6,9%	0,3%

Þó fyrirtækjum í flutningaþjónustu hafi fækkað verulega á síðari árum hefur hlutfall af starfandi fólki í samgöngum og flutningum í heild aukist örlítið þegar litið er á tímabilið 1993-1997 eða úr 6,6% í 6,9%. Í heildina hefur fólki í þessari atvinnugrein fjölgað um 700 manns, einnig hefur átt sér stað tilfærsla á

<sup>2</sup> Samkvæmt samtali við Guðmund Arnaldsson, framkvæmdastjóra Landvara, 4. febr. 1999.

störfum af höfuðborgarsvæðinu og yfir á landsbyggðina. Sjá má greinilegan mun á milli þessara tveggja svæða.

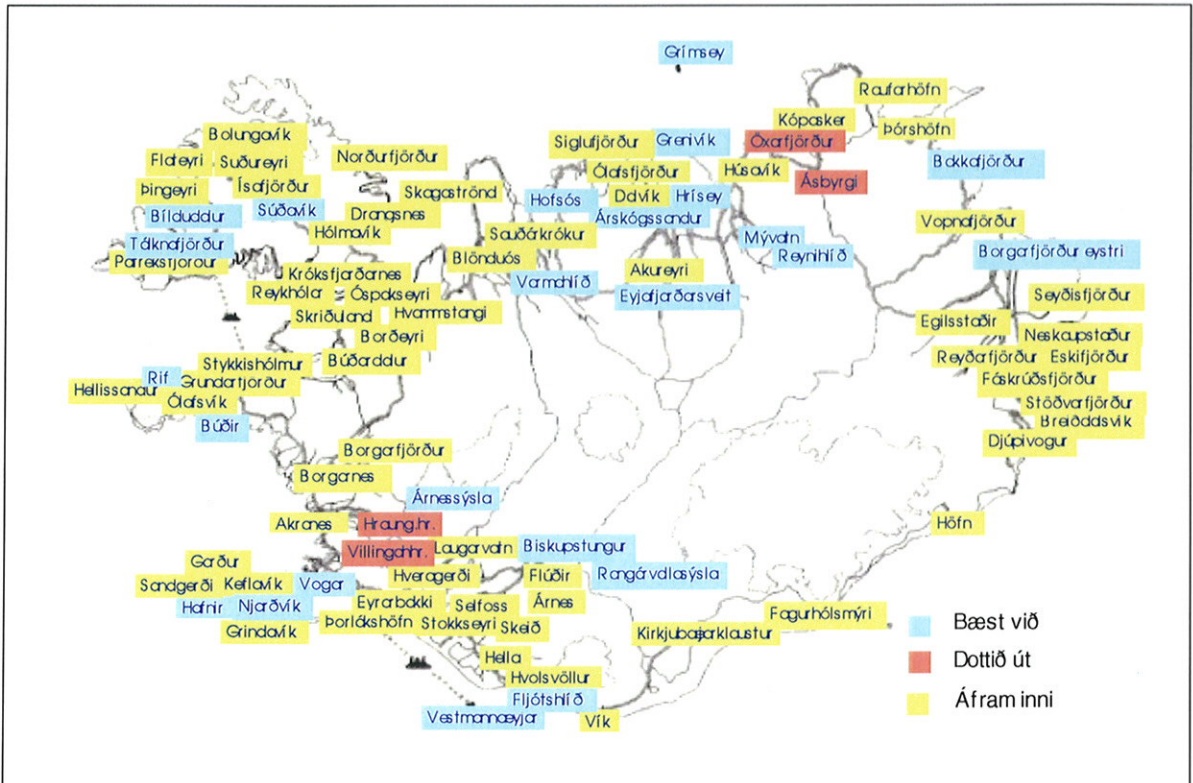
Fækkun hefur orðið á fólki sem starfar við samgöngur og flutninga á höfuðborgarsvæðinu eins og sjá má á töflunni hér fyrir framan eða um 300 manns og hlutfall atvinnugreinarinnar af öllu starfandi fólki hefur lækkað úr 7,9% í 7,1%. Þessi breyting hefur að stærstum hluta átt sér stað milli ára 1996 og 1997. Að sama skapi hefur fólki sem starfar við samgöngur og flutninga fjölgað á landsbyggðinni um 1000 manns á þessu tímabili og hefur atvinnugreinin aukið sinn hlut úr 4,8% í 6,6%. Mest varð fjölgun á störfum milli ára 1995 og 1996 á landsbyggðinni eða um 800 manns.

Hægt er að segja að atvinnugreininn sem slík sé í vexti, fólki sem starfar við samgöngur og þjónustu fjölgar, hlutur atvinnugreinarinnar í landsframleiðslu hefur aukist og einnig fjármunamyndun sem verður til vegna samgangna. Ferðatíðni hefur aukist á undanförunum árum og áfangastöðum hefur fjölgað en fjöldi flutningabíla sem aka á hverri áætlunarleið er minni.

## 2.2 Flutningaleiðir

Aðilar í flutningaþjónustu leitast við að hafa sem flesta áfangastaði um land allt og veita þannig neytendum flutningaþjónustu og viðskiptavinum sínum sem besta þjónustu. Landvari, félag vöruflutjenda gaf út verðskrá 1993, fyrir flutningaleiðir félagsmanna. Á þessum lista má finna 67 áfangastaði sem dreifast um allt land. Á útgefnum listum fyrir árið 1998, frá tveimur stærstu flutningamiðstöðum landsins, yfir flutningaleiðir, má finna nöfn 87 staða þar sem getið er um ferðatíðni á hvern þessara staða ásamt verði á flutningaþjónustunni. Allir þessir listar miðast við að flutt sé til eða frá Reykjavík. Við samanburð á þessum listum kemur í ljós að fjórir áfangastaðir hafa dottið út en tuttugu og fjórir nýir hafa bæst við á tímabilinu 1993-1998.

Þeir áfangastaðir sem ekki eru lengur inni á áætlunarleiðum hjá flutningamiðstöðvum eru Hraungerðishreppur og Villingaholtshreppur í Árnessýslu og Öxarfjörður og Ásbyrgi í Þingeyjarsýslu. Þeir áfangastaðir sem hafa bæst við á tímabilinu eru flestir á Norðurlandi eða nú alls og reyndar hefur áfangastöðum fjölgað í öllum landshlutum. Eins og sjá má á myndinni hér fyrir framan þá dreifast þessir viðkomustaðir um land allt og flutningamiðstöðvarnar sjá einnig um að vörum sé komið til og frá stærstu eyjunum sem eru í byggð í kringum landið, Vestmannaeyjum, Hrísey og Grímsey.



Mynd 2. Viðkomustaðir flutningaaðila í innanlandsflutningum.

Á langflestum leiðum er hægt að velja milli flutningamiðstöðva eða í 76% tilfella. Í 21 tilfelli af 87 er eingöngu um áfangastað annarra flutningamiðstöðvarinnar að ræða. Ekki er hægt að útiloka að ekki séu einhverjir heimamenn á þessum stöðum sem einnig eru að aka sjálfstætt, þ.e. séu utan flutningamiðstöðva. Eins og sést á töflunni hér fyrir aftan eru þetta allt litlir eða fremur litlir staðir sem aðeins önnur flutningamiðstöðin ekur til og í 19 tilfellum af 21 er um sömu flutningamiðstöðina að ræða. (X merkir aðra flutningamiðstöðina og Y hina).

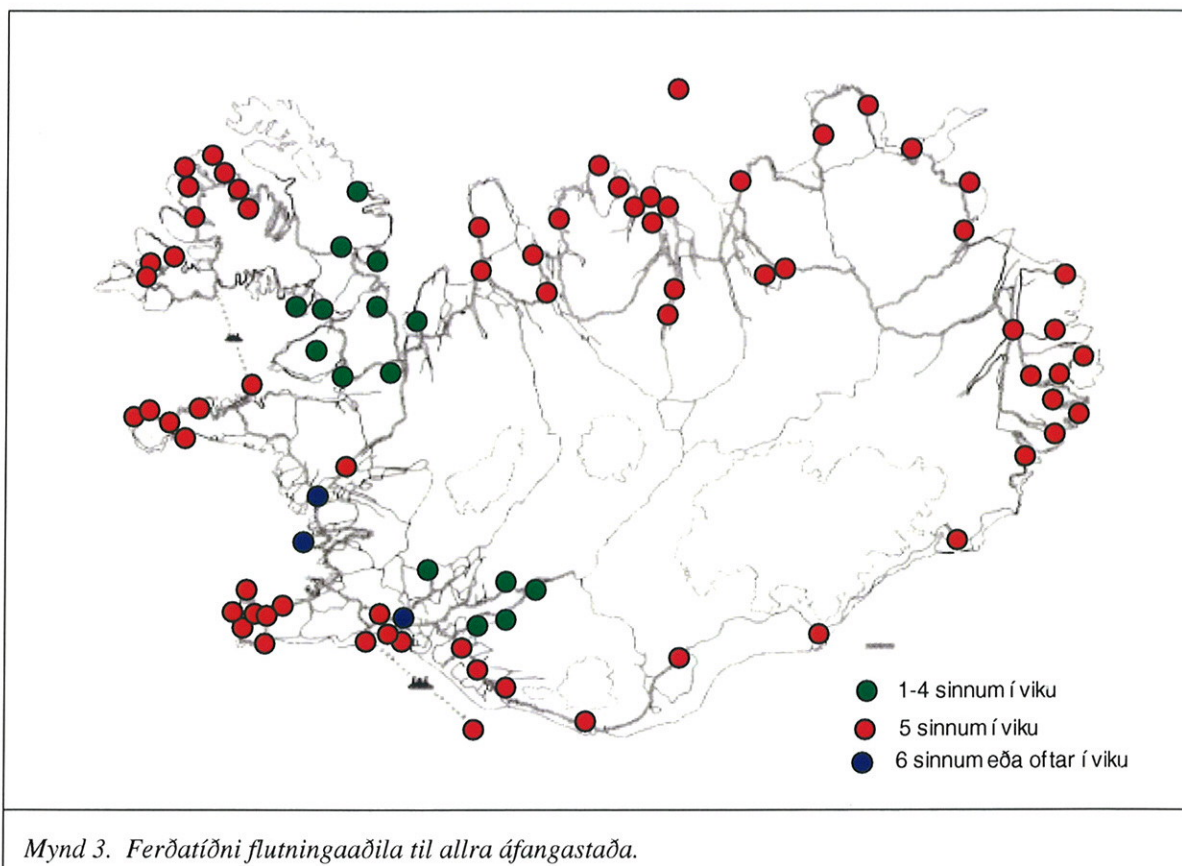
Tafla 2. Áfangastaður hjá aðeins annarri flutningamiðstöðinni.

Áfangastaður:	Aðili:	Áfangastaður:	Aðili:
Árnes	X	Hafnir	X
Árnessýsla	Y	Hrísey	X
Árskógssandur	X	Laugarvatn	X
Biskupstungur	X	Norðurfjörður	X
Borgarfjörður	X	Rangárvallasýsla	Y
Búðir	X	Reynihlíð	X
Eyjafjarðarsveit	X	Rif	X
Fljótshlíð	X	Skeið	X
Flúðir	X	Skriðuland	X
Grenivík	X	Varmahlíð	X
Grímsey	X		

### 2.3 Ferðatíðni

Ferðatíðni á hvern áfangastað hefur aukist og þjónustan á hverjum stað verið bætt. Frjáls verðlagning á flutningaþjónustunni og aukin samkeppni milli flutningamiðstöðva hefur þar af leiðandi haft góð áhrif fyrir hinn almenna neytanda flutningaþjónustunnar.

Ferðatíðni flutningamiðstöðvanna er mismunandi eftir áfangastöðum. Þegar ferðatíðni er kortlögð var ákveðið að skoða hversu marga daga vikunnar er hægt að koma vörum til eða frá viðkomandi stað.



Mynd 3. Ferðatíðni flutningaaðila til allra áfangastaða.

Algengast er að ferðatíðni á hvern þessara staða sé fimm sinnum í viku þ.e. alla virka daga. Aðeins er höfð viðkoma á Borðeyri, Drangnesi, Óspakseyri og í Norðurfirði einu sinni í viku en tvisvar til fjórum sinnum í Árnesi, Flúðum, Skeiðum, Biskupstungum, Laugarvatni, Búðardal, Skriðulandi, Króksfjarðarnesi, Reykhólum, Hólmavík og á Hvammstanga. Aðeins eru þó ferðir til Norðurfjarðar á Ströndum á sumrin. Flestar ferðir eru farnar til Akraness í viku hverri eða 20 sinnum sem þýðir fjórar ferðir alla virka daga, en tvisvar á dag er farið til Borgarness. Ferðatíðni austur fyrir fjall eða til Selfoss er einnig mun meiri en almennt gerist eða 2-3 ferðir á dag alla virka daga hjá þessum flutningamiðstöðvum.

Það gefur auga leið að fjarlægðir til þessara áfangastaða eru misjafnar þannig að það tekur mislangan tíma að komast á hvern áfangastað fyrir flutninga-aðilann. Í þessari athugun var ákveðið að sleppa þremur áfangastöðum, Vestmannaeyjum, Hrísey og Grímsey þar sem ferjurnar sem flytja vörurnar milli lands og eyja leggja upp frá öðrum áfangastöðum sem eru á áætlunarleið. Áfangastöðunum var skipt í fjóra hópa eftir fjarlægð þeirra frá Reykjavík. Við skiptinguna var hafður til hliðsjónar leyfilegur hámarkshraði flutningabifreiða sem er 80 km á klst<sup>3</sup>. Einnig er gert ráð fyrir að bílstjórar eigi kaffi- og matartíma eins og almennt tíðkast<sup>4</sup>. Hafa ber í huga að Hvalfjarðargöngin voru ekki opnuð fyrir en síðla sumars 1998 og því miðast fjarlægðir við að ekið sé fyrir Hvalfjörð.

Tafla 3. Skipting áfangastaða í fjögur svæði.

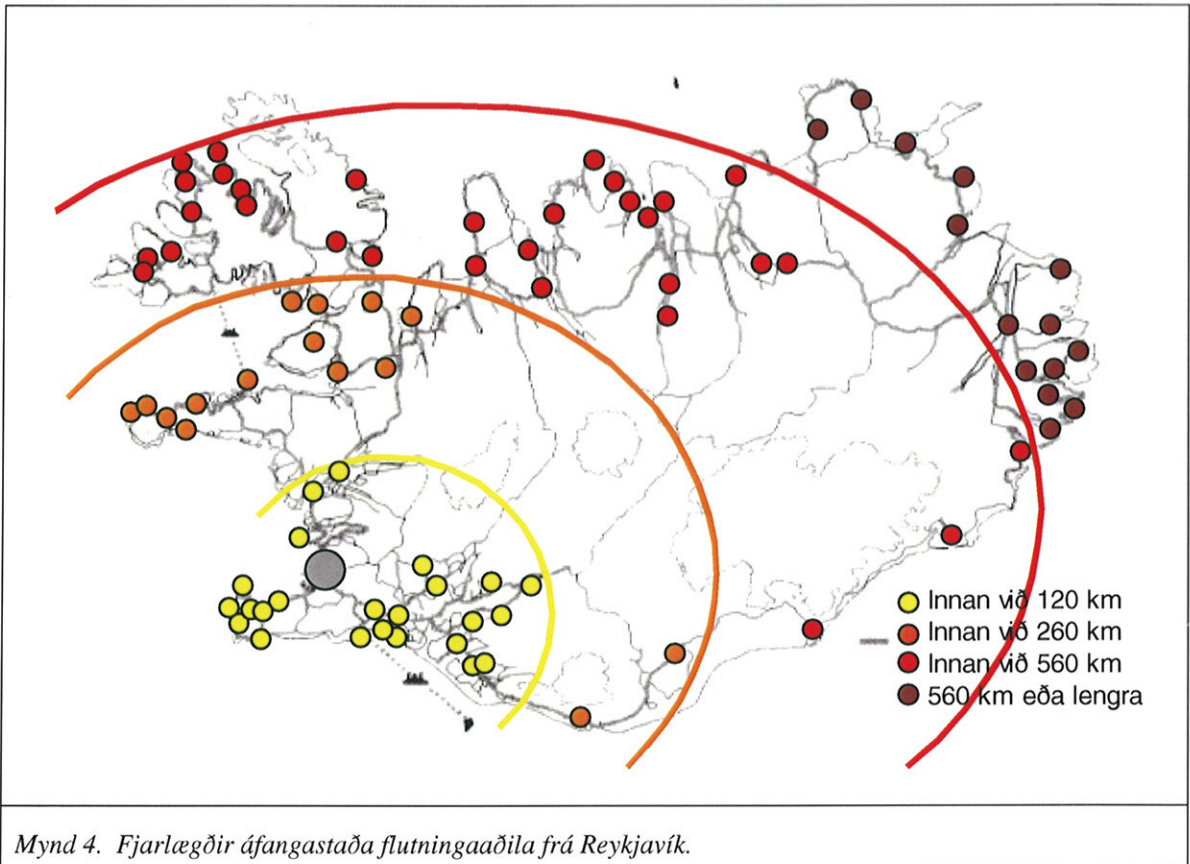
Svæði:	Litur:	Aksturstími:	Fjöldi áfangastaða:	Hlutfall:
Innan við 120 km	Gulur	Innan við 2 klst.	24	28,6
121 – 260 km	Appelsínugult	Innan við 4 klst.	15	17,9
261 – 560 km	Rautt	Innan við 8 klst.	31	36,9
Meira en 560 km	Vínrautt	Meira en 8 klst.	14	16,6

Gert er ráð fyrir að ein dagleið sé 8 klst., en það er sá tími sem vinnulöggjöfin skilgreinir sem dagvinnutíma, og miðað er við að ekið sé á 80 km hraða. Við getum þar með sagt að fjórtán áfangastaðir á Norðaustur- og Austurlandi séu í meira en einnar dagleiðar fjarlægð frá Reykjavík.

Þetta þýðir að tæplega 17% áfangastaðanna liggja í meira en 600 km fjarlægð frá Reykjavík. Hlutfallslega flestir áfangastaðir eða rétt 37% þeirra eru á bilinu 261-560 kílómetra frá Reykjavík eða í 31 tilviki. Það tekur innan við tvær klukkustundir að aka til 24 áfangastaða auk þess sem 15 til viðbótar eru í minna en 4 klukkustunda fjarlægð. Þetta þýðir að í rúmlega 46% tilvika er um hálfu dagleið eða minna að ræða.

<sup>3</sup> Skilyrði til akstur á Íslandi eru misjöfn og þegar miðað er við leyfilegan hámarkshraða er ekki tekið tillit til aðstæðna og árstíða. Að vetri til eru akstursskilyrði oft léleg, bæði vegna veðurs og færðar, vegir eru jafnframt misgóðir og á sumum vegum eru þungatakmarkanir hluta af árinu. Erfitt er þó að reikna út einhvern meðalhraða þar sem hann yrði þá að vera misjafn eftir svæðum og jafnvel árum líka.

<sup>4</sup> Almennir kjarasamningar.

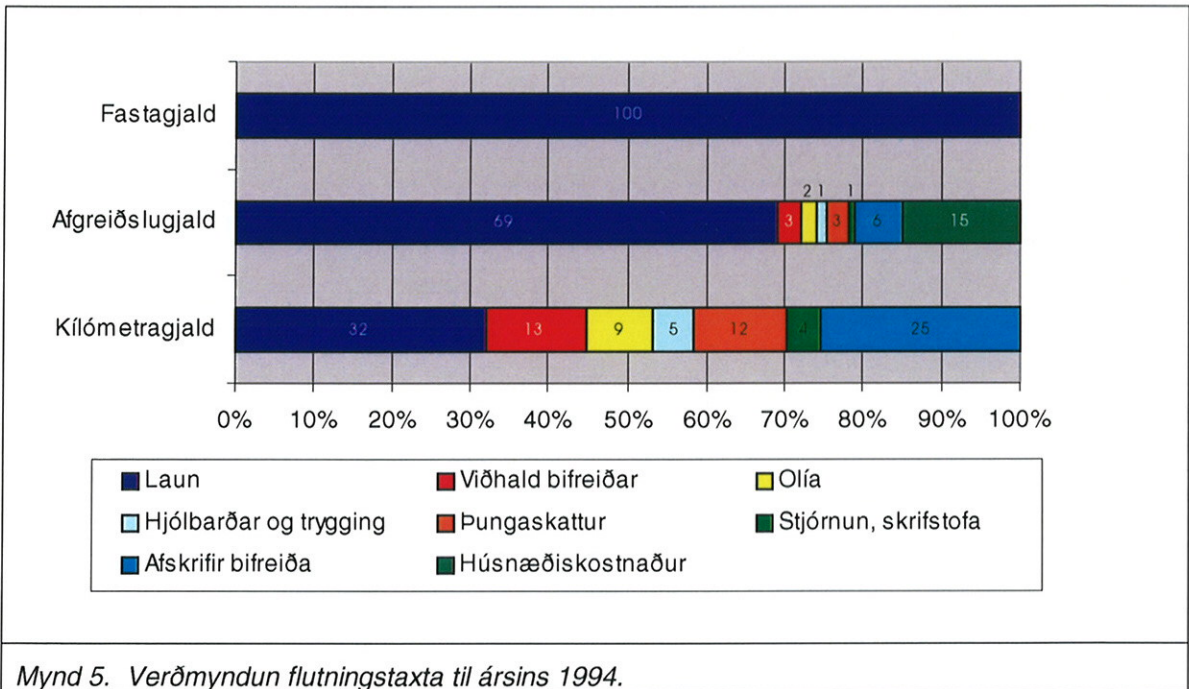


Mynd 4. Fjarlægðir áfangastaða flutningaaðila frá Reykjavík.

## 2.4 Verðmyndun í vöruflutningum

Verð á flutningaþjónustu var bundið verðlagsákvæðum, um hámarksverð á þjónustunni, allt þar til um mitt ár 1993 þegar þau voru afnumin. Landvari, félag íslenskra vöruflytjenda, gaf út verðskrá og allar breytingar á henni varð að sækja um til Verðlagsstofnunnar, síðar Samkeppnisstofnunar sem úrskurðaði endanlega hvort og hversu mikið taxtar hækkuðu. Taxtagrunnur Landvara skiptist í þrjá liði, (1) kílómetragjald, (2) afgreiðslugjald og (3) fastagjald (grunnjald I og II). Á bak við þessa liði voru laun, bifreiðarekstur og húsnæðiskostnaður og var vægi hvers um sig mismikið eftir liðum. Breytingar á þáttum eins og t.d. launavísitölu, vísitölu húsnæðiskostnaðar, olíuverði, þungaskatti og tryggingum átti sinn þátt í því að breyta taxtagrunninum.

Landvari gaf út sína síðustu verðskrá í maí 1994. Síðan þá hafa flutningaaðilar haft það í hendi sér hvernig þeir verðleggja sína þjónustu og hvert fyrirtæki gefur út eigin verðskrá. Landvara er ekki lengur heimilt að reikna út taxtagrunn fyrir félagsmenn sína þar eð slíkt brýtur í bága við ákvæði samkeppnislaga.



Mynd 5. Verðmyndun flutningstaxta til ársins 1994.

Verðskrá er byggð upp þannig að unnið er út frá tonnagjaldi pr. stað eða rúmmálgjaldi eftir því sem gefur meira. Einn rúmmetri er sama og 350 kg. en síðan hækkar verðið hlutfallslega eftir því sem sendingar eru minni (pakkagjöld). Tekið er sérstakt gjald fyrir vörur sem þurfa sérstaka vörumeðferð og kemur þá álag ofan á almenna verðskrá. Einnig er tekið fram að ef um framhaldsflutning er að ræða á pakkasendingum er gefinn afsláttur frá verðskránni.

Samkvæmt upplýsingum frá vöruflutningamiðstöðvunum er einkum litið til þriggja þátta þegar verðskrá er endurskoðuð; launa sem vegur helming, þungaskatts sem vegur fjórðung og olíu sem vegur fjórðung.

## 2.5 Verðbreytingar í flutningaþjónustu 1993-1998

Að öllu jöfnu ætti verð á flutningaþjónustu að fylgja verðlagsbreytingum þeirra þátta sem hafa áhrif á verðmyndun flutningaþjónustunnar. Breytingar á ytra umhverfi flutningamarkaðarins er þáttur sem flutningafyrirtækin hafa lítil áhrif á og verða einfaldlega að aðlaga sig breyttum aðstæðum. Þetta getur leitt til verðlækkana eða verðhækkana. Sama er að segja um breytingar á innra umhverfi fyrirtækja en það eru aftur á móti þættir sem fyrirtækið sjálft hefur bein áhrif á og getur stjórnað betur.

Taxtagrunnur Landvara var uppfærður til þess að finna út hvort verðbreytingar í flutningaþjónustu á hverjum áfangastað fyrir sig fylgdi verðlagsþróun sem vænta hefði mátt í flutningaþjónustu að óbreyttum forsendum á tímabilinu 1993-1998. Framreiknuð verðskrá Landvara á að lýsa verðlagsþróun í

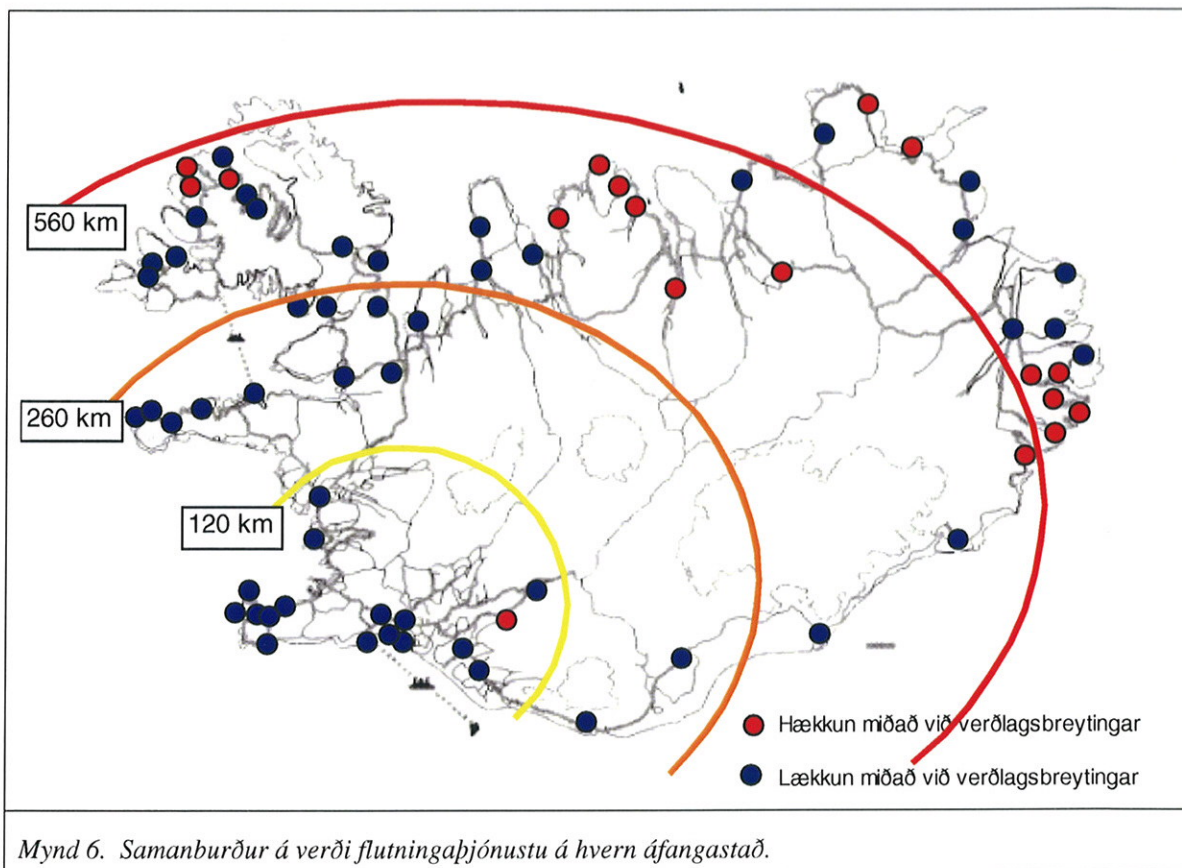
flutningaþjónustu hérlendis. Frávik frá henni lýsir því hvort að verð á flutningaþjónustu á hvern áfangastað hafi í raun hækkað eða lækkað á árunum 1993-1998. Segja má að á þeim áfangastöðum þar sem verð á flutningaþjónustu hefur hækkað minna en framreiknuð verðskrá þá hafi orðið verðlækkun á flutningaþjónustu til þessa áfangastaðar og svo öfugt. Þeir áfangastaðir sem hafa hækkað meira en framreiknuð verðskrá, hafa hækkað meira en verðlagsbreytingar gáfu tilefni til og því er um hreina verðhækkun að ræða á þá áfangastaði.

Reiknuð var út ný verðskrá, eftir sömu forsendum og Landvari gerði á sínum tíma, fyrir júlí 1998 sem síðan var borin saman við verðskrá frá þessum tveimur flutningamiðstöðvum sem fyrr var getið. Vestmannaeyjum, Hrísey og Grímsey var sleppt í þessum útreikningum þar sem upplýsingar um verð á sjóflutningahlutanum bárust ekki. Einnig bárust ekki nægilega góðar upplýsingar til þess að reikna út nokkra aðra áfangastaði en það voru: Árskógssandur, Biskupstungur, Búðir, Eyjafjarðarsveit, Fljótshlíð, Grenivík, Hafnir, Laugarvatn, Reynihlíð, Skeið, Skriðuland og Varmahlíð.

Eins og áður hefur komið fram er samkeppni á flestum flutningaleiðunum. Byrjað var á því að skoða verðskrá hvorrar flutningamiðstöðvar fyrir sig og reiknaðar út verðbreytingar fyrir alla áfangastaði. Við skoðun á einstaka áfangastað var mjög mismunandi hver verðbreytingin var, allt eftir því um hvora flutningamiðstöðina var að ræða og mismunandi hver var hærri. Til þess að geta metið hvort verð hafi hækkað umfram aðrar verðlagsbreytingar á hverjum áfangastað fyrir sig var notað lægra verðið, óháð því um hvorn flutningaaðilinn væri að ræða. Almennur notandi þjónustunnar getur keypt hana á því verði, það er síðan hans að ákveða hvort fyrirtækið hann skiptir við. Í mörgum tilfellum er það sami flutningaaðilinn sem fer á fleiri en einn áfangastað í sömu ferðinni en litið var alveg framhjá því, og hver áfangastaður skilgreindur sem sjálfstæður.

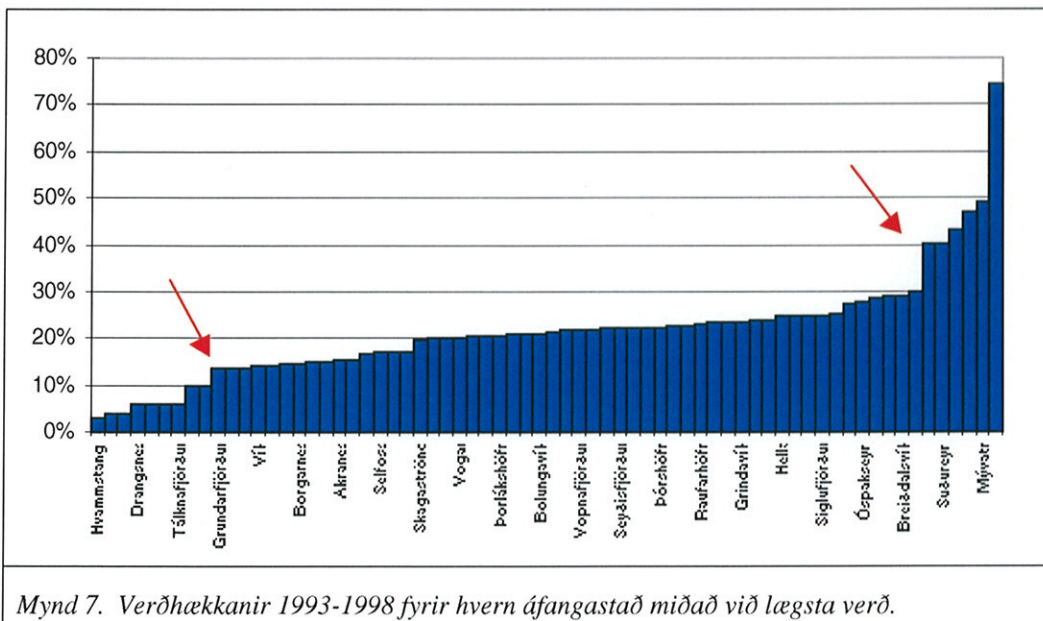
Segja má að almennt hafi orðið minni verðhækkun á flutningaþjónustu en vænta mátti að óbreyttum forsendum á tímabilinu 1993-1998. Verð á flutningaþjónustu til tæplega 73% áfangastaðanna hefur lækkað ef tekið er mið af framreiknaðri verðskrá Landvara. Verðbreytingin á þessu tímabili er þó mismikil eftir stöðum og liggur hún á bilinu 3 – 74%.





Það eru helst áfangastaðir á Norðurlandi og Austurlandi sem hafa hækkað meira en vænta mátti með undantekningum þó. Á Norðurlandi vestra hafa allir áfangastaðir lækkað nema Hofsós og Siglufjörður en á Norðurlandi eystra hafa allir áfangastaðir hækkað nema Húsavík og Kópasker. Á Vestfjörðum skera Suðureyri, Flateyri og Þingeyri sig úr en þeir áfangastaðir hafa hækkað á meðan allir hinir áfangastaðirnir þar hafa lækkað. Árnes í Gnúpverjahreppi sker sig einnig úr á Suðurlandi en verð á flutningaþjónustu þangað hefur hækkað mikið. Athyglisverðasti áfangastaðurinn á Austurlandi er Neskaupsstaður en verð á flutningaþjónustu þangað hefur í raun lækkað þó lítið sé, á meðan að Reyðarfjörður og Eskifjörður hafa hækkað. Þess má þó geta að sú hækkun er ekki mikil.

Þegar áfangastöðum er raðað eftir verðhækkunum 1993-1998 kemur fram að langflestir áfangastaðirnir hafa svipaða verðbreytingu en nokkrir áfangastaðir eru með áberandi minni verðbreytingu og einnig nokkrir með áberandi meiri verðbreytingu.



Mynd 7. Verðhækkunir 1993-1998 fyrir hvern áfangastað miðað við lágsta verð.

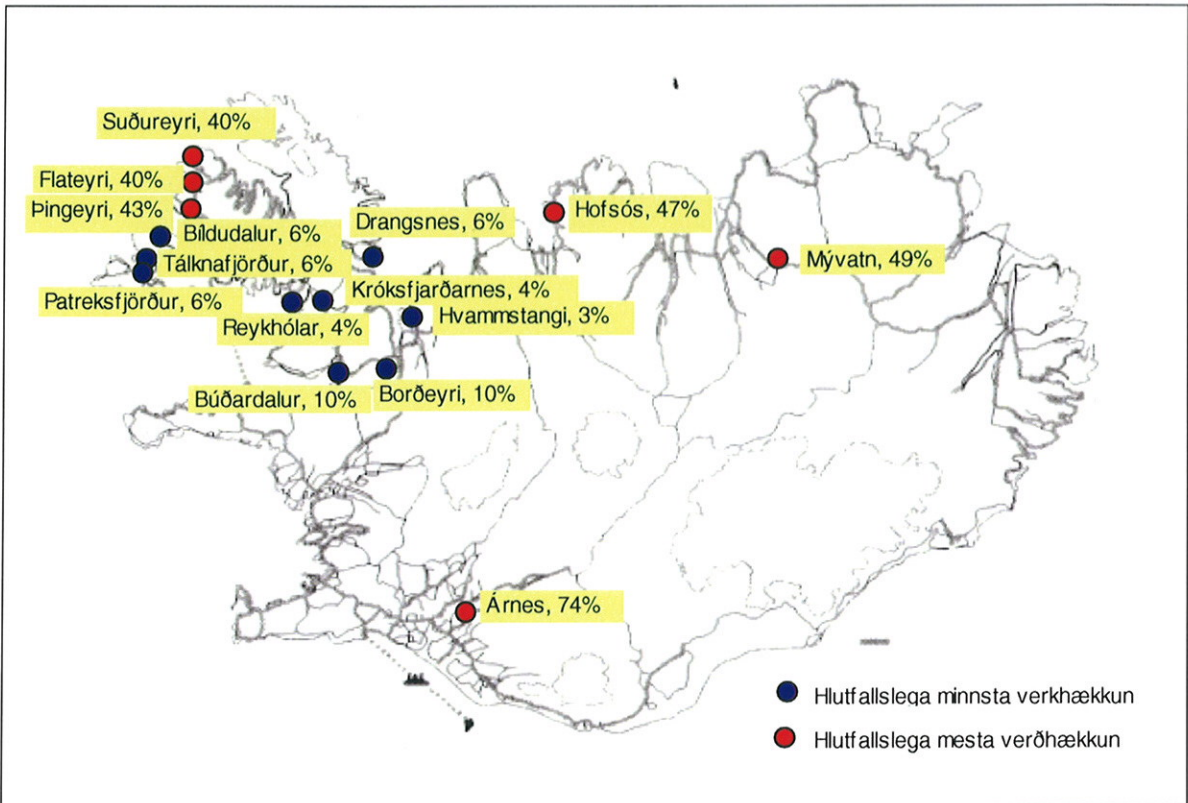
Á myndinni hér fyrir framan má sjá paretorit<sup>5</sup> fyrir alla áfangastaðina en vegna fjölda sést ekki nafnið nema á þriðja hverjum áfangastað. Það skiptir hins vegar ekki máli því á þessari mynd má glöggjt sjá hvernig níu áfangastaðir skera sig úr með minnsta verðhækkun og sex áfangastaðir með mestu verðhækkun.

Tafla 4. Áfangastaðir sem skera sig úr hvað varðar verðbreytingu 1993-1998.

Áfangastaður:	Verðbreyting:	Hlutfallsleg verðbreyting:
Hvammstangi	Minnsta verðbreyting	3%
Króksfjarðarnes	Minnsta verðbreyting	4%
Reykholar	Minnsta verðbreyting	4%
Dranganes	Minnsta verðbreyting	6%
Bíldudalur	Minnsta verðbreyting	6%
Patreksfjörður	Minnsta verðbreyting	6%
Tálknafjörður	Minnsta verðbreyting	6%
Borðeyri	Minnsta verðbreyting	10%
Búðardalur	Minnsta verðbreyting	10%
Flateyri	Mesta verðbreyting	40%
Suðureyri	Mesta verðbreyting	40%
Þingeyri	Mesta verðbreyting	43%
Hofsós	Mesta verðbreyting	47%
Mývatn	Mesta verðbreyting	49%
Árnes	Mesta verðbreyting	74%

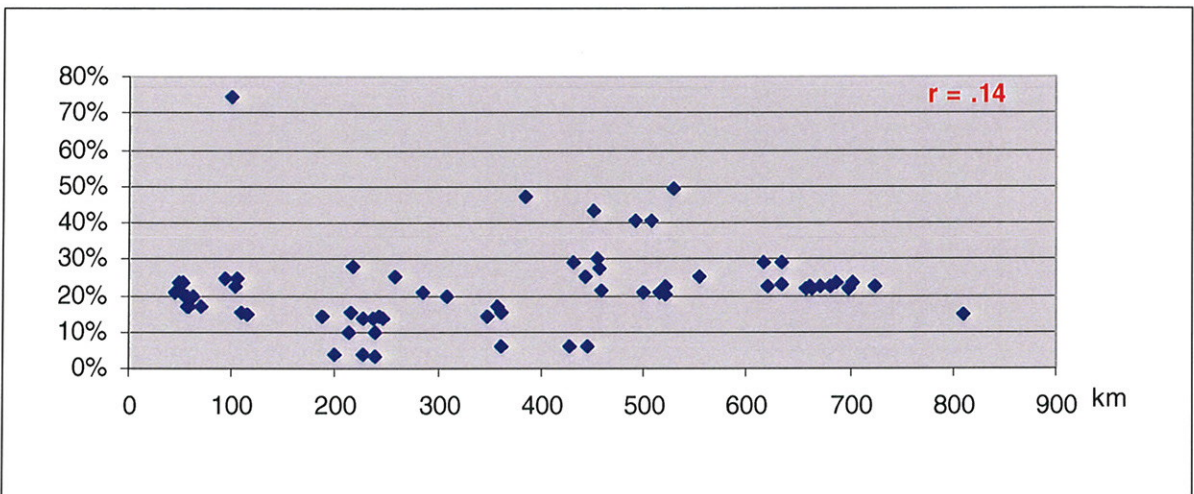
Myndin hér fyrir aftan sýnir staðsetningu þessara áfangastaða sem skera sig úr hvað varðar verðbreytingu á tímabilinu. Þeir áfangastaðir sem hafa minnsta verðhækkun, hækka innan við 10% á árunum 1993-1998. Algengast er að verðhækkunin á þessu tímabili sé 14-30% en fimm staðir hafa hækkað á bilinu 40-50% og einn um rúm 74%.

<sup>5</sup> Paretorit er stöplarit sem sýnir dreifingu þess sem verið er að mæla. Súluþum er raðað eftir stærð, sú minnsta fyrst og síðan koll af kalli.



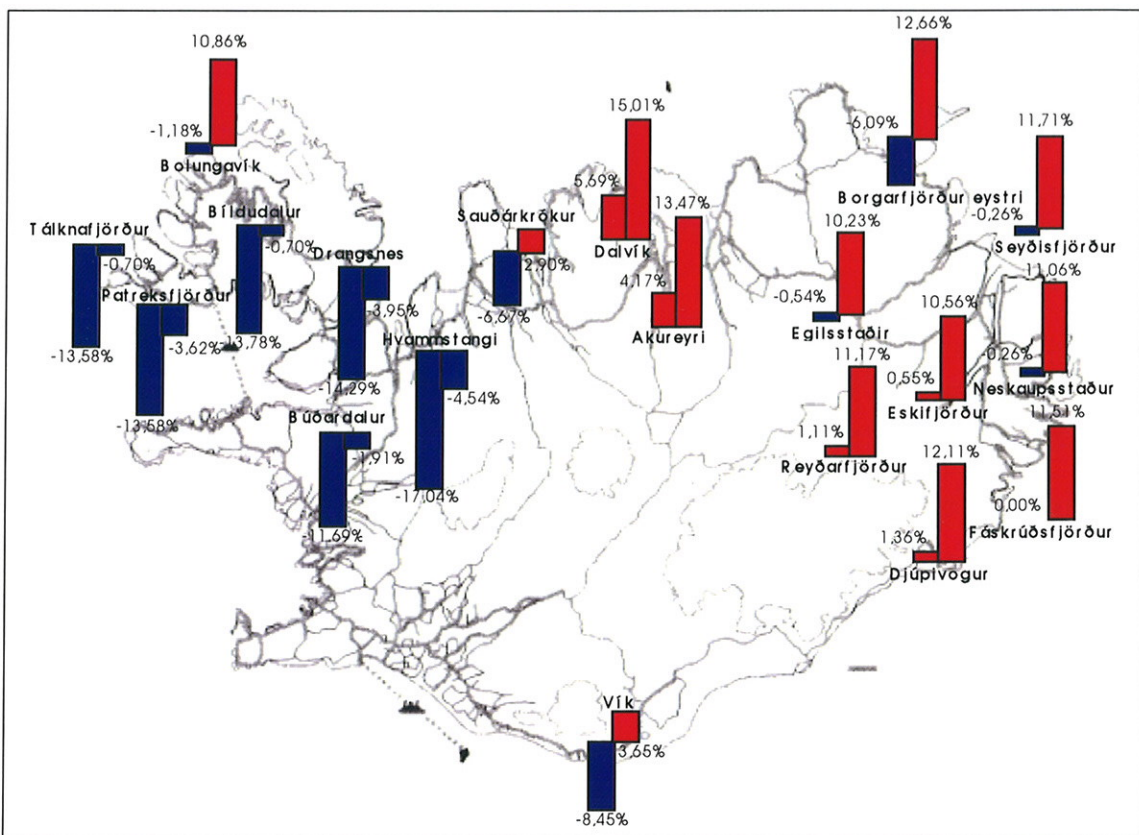
Mynd 8. Áfangastaðir sem hafa lækkað mest og hækkað 1993-1998.

Þegar sambandið milli fjarlægðar og verðbreytinga á árunum 1993-1998 var skoðað kom í ljós að fylgni milli verðbreytinga og fjarlægðar áfangastaða frá Reykjavík var lítil sem engin.



Mynd 9. Samband milli fjarlægðar og hlutfallslegrar verðbreytingar 1993-1998.

Eins og áður hefur komið fram hafa flutningamiðstöðvarnar hækkað verð á flutningaþjónustu sinni mismikið. Áfangastaðir sem báðar flutningamiðstöðvarnar aka til voru bornir saman og notað var fráviknið frá framreiknaðri verðskrá Landvara. Verðmunur á milli flutningamiðstöðva til áfangastaðar er allt að 19%. Á einum áfangastað er verðið það sama hjá báðum flutningamiðstöðvunum og í um 30% tilvika munar innan við 5%. Í tæplega 37% tilvika er hann á bilinu 5-9% og rúmlega 33% með meira en 9% verðmun. Á myndinni hér fyrir aftan má sjá þessa áfangastaði þar sem munar meira en 9% á verðinu og einnig er sýnt á þeirri mynd verðfrávik hvorrar flutningamiðstöðvar fyrir sig.



Mynd 1. Verðbreytingar 1993-1998 hjá flutningamiðstöðum til nokkurra áfangastaða.

Alls er um að ræða nítján áfangastaði og á myndinni hér fyrir framan sést hvernig þeir skiptast á landshluta. Í sjö tilvikum er um að ræða að önnur flutningamiðstöðin hefur lækkað verð á þjónustu sinni til þess áfangastaðar en hin hefur hækkað verðið. Þeir áfangastaðir eru: Bolungavík, Sauðárkrúkur, Borgarfjörður eystri, Seyðisfjörður, Egilsstaðir, Neskaupstaður og Vík. Verðbreytingamunur til þessara staða er á bilinu 9,6-18,8%. Mesti verðbreytingarmunurinn er til Borgarfjarðar eystra en þar hefur önnur flutningamiðstöðin lækkað verð á þjónustu sinni um 6% en hin hefur hækkað

verðið um tæp 13% umfram uppreiknaðan Landvarataxta á árunum 1993-1998. Verð á flutningaþjónustu til: Búðardals, Patreksfjarðar, Drangsness, Hvammstanga, Bíldudals og Tálknafjarðar, hefur lækkað á bilinu 9,8-12,9% á þessu tímabili. Akureyri, Dalvík, Eskifjörður, Reyðarfjörður, Djúpvogur og Fáskrúðsfjörður hafa hækkað um 9,3-11,5% á þessu tímabili. Verðmun á flutningamiðstöðvanna má sjá á mynd í viðauka.

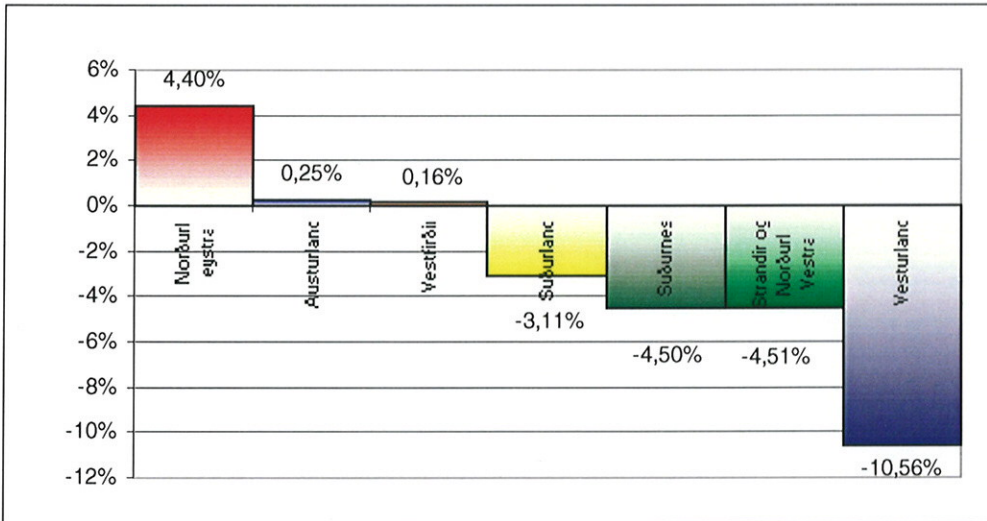
Á myndunum hér fyrir framan má greinilega sjá að verðbreytingar eru mismiklar eftir því hvar á landinu áfangastaðurinn er. Flutningamiðstöðvarnar skipta landinu upp í nokkur flutningasvæði, mismörg að vísu. Ákveðið var að styðjast við flokkun þeirra og skipta landinu upp í sjö svæði: (1) Vesturland, (2) Vestfirðir, (3) Strandir og Norðurland vestra, (4) Norðurland eystra, (5) Austurland, (6) Suðurland og (7) Suðurnes.

Áfangastaðir á hverju svæði fyrir sig voru flokkaðir saman og reiknuð út hlutfallsleg meðalverðbreyting fyrir hvert svæði.

Tafla 5. Hlutfallsleg verðbreyting á hverju svæði fyrir árin 1993-1998.

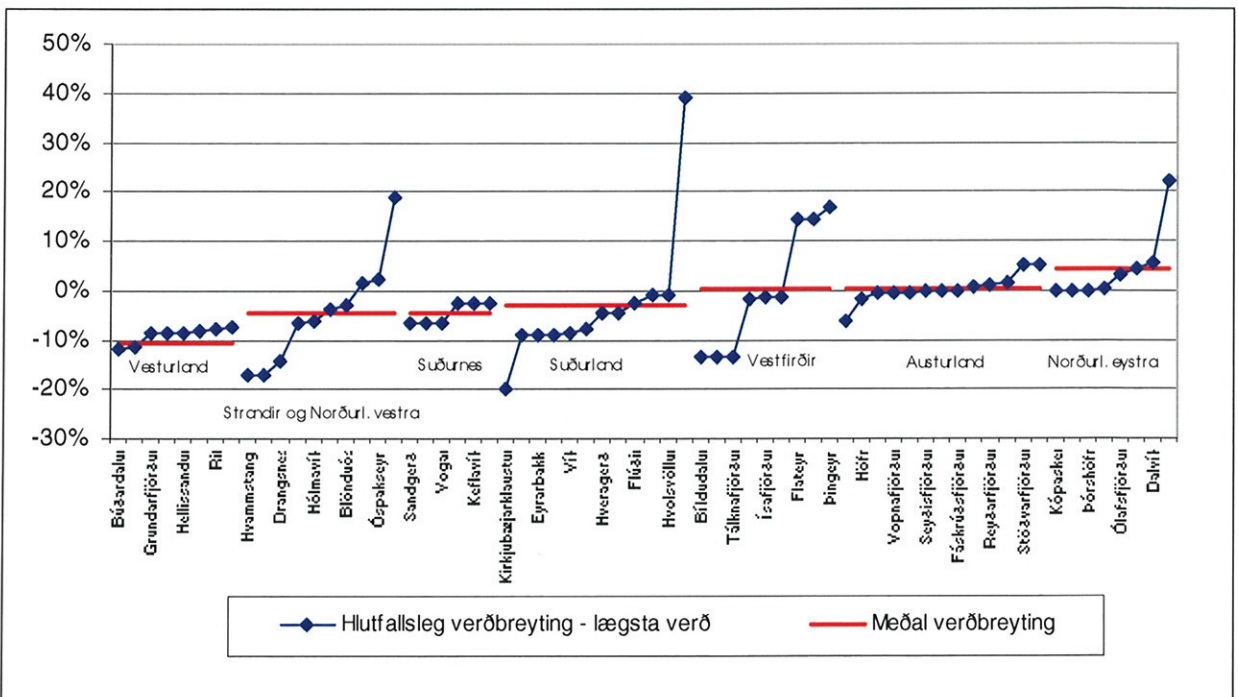
Svæði:	Fj. áfangastaða	Minnsta verðbr.	Mesta verðbr.	Meðal verðbr.
Vesturland	10	-16,67%	-7,27%	-10,56%
Vestfirðir	9	-13,58%	16,99%	0,16%
Strandir og Norðurl. vestra	10	-17,07%	19,05%	-4,51%
Norðurland eystra	8	-0,19%	5,69%	4,40%
Austurland	13	-6,09%	4,97%	0,25%
Suðurland	13	-20,00%	39,00%	-3,11%
Suðurnes	6	-6,67%	-2,33%	-4,50%

Á Norðurlandi eystra, Austurlandi og Vestfjörðum hefur orðið hækkun um 0,2-4,4% á verði fyrir flutningaþjónustu á árunum 1993-1998 en lækkun á Suðurlandi, Suðurnesjum, Ströndum og Norðurlandi vestra og Vesturlandi um 3,1-10,6% miðað við uppreiknaðan Landvarataxta. Sjá má að Vesturland og Norðurland eystra skera sig verulega úr. Á Vesturlandi hafa orðið langmestu verðlækkunirnar og hefur verð á flutningaþjónustu til áfangastaða á því svæði lækkað að meðaltali um tæp 11%. Hins vegar hafa mestu verðhækkunirnar orðið á Norðurlandi eystra og er meðalverðhækkunin 4,4% á því svæði. Við sjáum þetta betur á myndinni hér fyrir aftan.



Mynd 11. Verðþróun frá 1993-1998 eftir svæðum.

Meðalverðbreyting á Suðurnesjum og á Ströndum og Norðurlandi vestra er mjög svipuð eða lækkun um 4,5% á báðum svæðum. Við nánari athugun kemur í ljós að það eru miklu minni sveiflur í verðbreytingum milli áfangastaða á Suðurnesjum heldur en á Ströndum og Norðurlandi vestra eins og sést vel á töflunni hér næst á undan og einnig myndinni hér fyrir aftan.



Mynd 12. Hlutfallsleg verðbreyting 1993-1998 áfangastaða eftir svæðum.

Verðlækkunin á Suðurnesjum er á bilinu 2,3-6,7% og er verðbreytingin mjög jöfn til áfangastaðanna þar. Hins vegar sveiflast verðbreytingin á Ströndum og Norðurlandi vestra frá því að vera lækkun um 17,1% á einum áfangastað og yfir í að vera hækkun um 19,1% á öðrum. Mestu verðbreytingarnar eru þó á Suðurlandi en þar lækkar einn áfangastaður um 20% en annar hækkar um 39%. Vestur- og Austurland eru svipuð og Suðurnes að því leyti að þar eru verðbreytingar mjög jafnar innan hvers svæðis, en Austurland sker sig úr að því leyti að þar eru nokkrir áfangastaðir sem hafa hækkað í verði.

## 2.6 Hlutfall flutningskostnaðar í vöruverði

Framleiðslufyrirtæki nota mismunandi aðferðir við verðlagningu á framleiðsluvörum sínum. Sum fyrirtæki fara þá leið að reikna framleiðslukostnað á hverja einingu og bæta álagningunni á það. Önnur fyrirtæki fara þá leið að ákveða verðið á sinni vöru fyrirfram og reyna að ná kostnaðinum eins mikið niður og hægt er og hagnaður eða tap fyrirtækisins er síðan mismunurinn.

Fyrirtæki sem er staðsett annars staðar en aðföngin eru til staðar og/eða markaðssvæði þess er, þarf að gera ráð fyrir flutningskostnaði í sínum útreikningum, sama hvor leiðin er farin. Það er því ljóst að þau fyrirtæki sem þurfa að greiða flutningskostnað standa ver að vígi en hin. Hér að aftan er einfalt sýnidæmi<sup>6</sup> sem sýnir vel áhrif flutningskostnaðar á verð á vöru. Það lýsir verðmyndun á algengri innfluttri niðursuðuvöru og reiknað er út frá eftirfarandi forsendum:

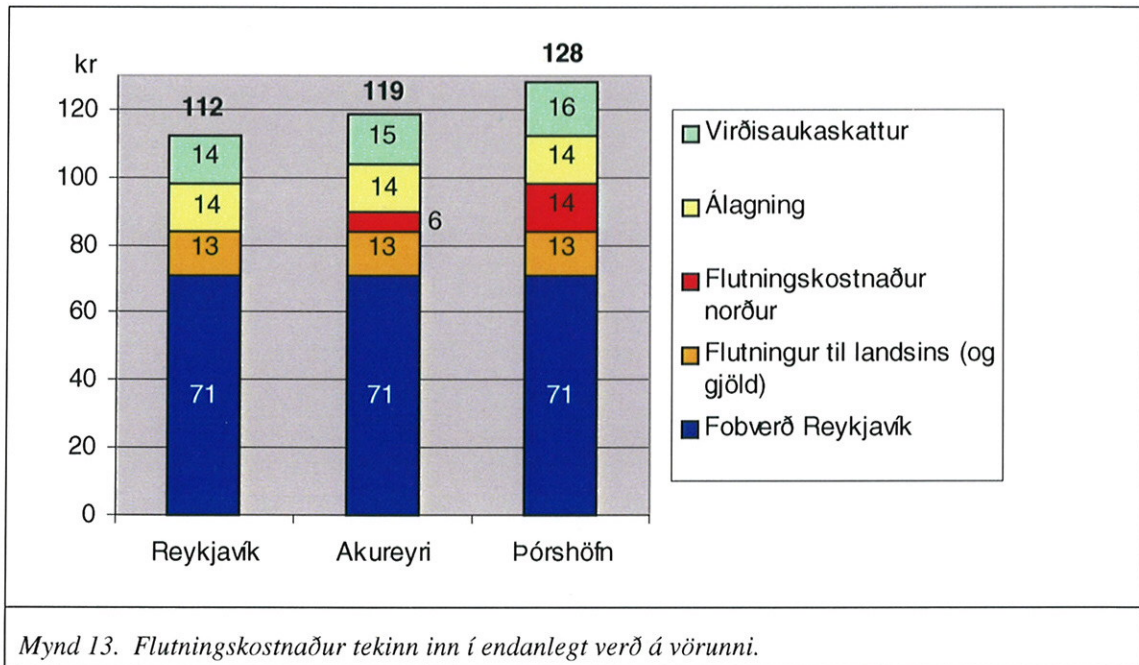
Útsöluverð í kr.:	Reykjavík	112,00 pr. kg
Flutningskostnaður:	Reykjavík-Akureyri	10,94 kr/kg
	Reykjavík-Þórshöfn	15,98 kr/kg

Útsöluverðið er endanlegt verð með virðisauka. Virðisaukaskattur er vörsluskattur sem innheimtur er af innlendum viðskiptum á öllum stigum og er öll vara og þjónusta virðisaukaskattsskyld nema viðkomandi þjónusta sé sérstaklega undanþegin.<sup>7</sup> Skattverð er það verð sem virðisaukaskatturinn er reiknaður af við sölu á skattskyldri vöru og þjónustu og miðast við heildarendurgjald eða heildarandvirð hins selda án virðisaukaskatts. Virðisaukaskatturinn er því viðbót við það verð sem seljandi setur upp fyrir viðkomandi vöru.

<sup>6</sup> Heimild: Sigmundur Ófeigsson, KEA.

<sup>7</sup> Sala á skattskyldum vörum og þjónustu getur þó í vissum tilvikum verið undanþegin virðisaukaskattsskyldri veltu skattskyldsaðila, þ.e. aðili þarf þá ekki að útskatta við sölu þótt hann njóti innskattsráðrættar. Heimild: Virðisaukaskattur, leiðbeiningar og dæmi. 5. útgáfa 1998, Ríkisskattstjóri.

Fyrst er skoðað hvernig sýnidæmið lítur út ef verðið ræðst af kostnaðinum. Á myndinni hér fyrir aftan má sjá að verðið í Reykjavík er ekki það sama og á Akureyri og Þórshöfn. Það kostar að flytja vöruna til Akureyrar og Þórshafnar og þeim kostnaði er bætt við verðið á vörunni og því verður hún dýrari á þeim stöðum.



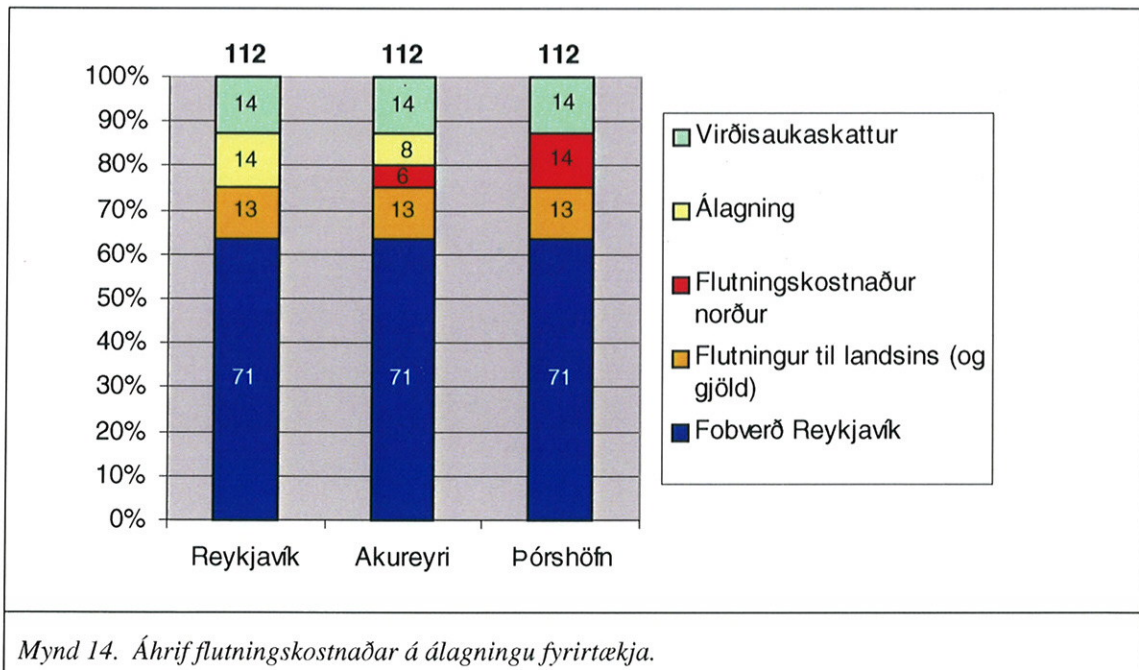
Vara sem kostar kr. 112 í Reykjavík kostar því kr. 119 á Akureyri og kr. 128 á Þórshöfn. Varan er því rúmum 6% dýrari á Akureyri og um 14% dýrari á Þórshöfn. Þar sem virðisaukaskatturinn leggst ofan á endanlegt verð á vörunni reiknast því virðisaukaskattur einnig ofan á flutningskostnaðinn. Fyrirtækin á landsbyggðinni eru því að skila 15 og 16 krónum til ríkisins á meðan fyrirtækið í Reykjavík skilar 14 krónum í gegnum virðisaukaskattskerfið. Öll fyrirtækin fá 14 króna álagningu í sinn hlut.

Sumir vilja líta á þennan mismun sem landsbyggðarskatt og telja að í þessu felist lítil sanngirni þar sem að í raun sé verið að skattleggja fjarlægðina frá Reykjavík. Ekki verður séð að hægt sé með nokkrum rökum að mótmæla þessari aðferð við útreikning á virðisaukaskattinum þar sem hann er í eðli sínu neysluskattur og er því lagður á verð vöru hvernig sem það verð myndast.

Á myndinni hér fyrir aftan er dæmi um hvernig verðmyndunin er á þremur stöðum á landinu og vöruverðinu haldið því sama. Fyrirtækið í Reykjavík fær áfram 14 krónur í sinn hlut og skilar ríkinu einnig 14 krónum í virðisaukaskatt. Fyrirtækin á Akureyri og Þórshöfn skila reyndar ríkinu líka 14 krónum í



virðisaukaskatt en vegna þess að fyrirtækið á Akureyri ber 6 krónur í flutningskostnað norður þá lækkar álagning þess sem því samsvarar og það fær aðeins 8 krónur í sinn hlut. Fyrirtækið á Þórshöfn fær hins vegar ekkert í sinn hlut þar sem kostnaðurinn við að flytja vöruna á Þórshöfn er 14 krónur, sama og álagningin er svo að það er ekkert eftir.



Mynd 14. Áhrif flutningskostnaðar á álagningu fyrirtækja.

Á þessu sýnidæmi sést að ef fyrirtæki úti á landi eiga að hafa sömu afkomu og þau fyrirtæki sem staðsett eru á höfuðborgarsvæðinu verður að verðleggja vöruna hærra á landsbyggðinni sem nemur flutningskostnaði frá Reykjavík auk hærri virðisaukaskatts til ríkisins.

Framleiðslufyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu hafa farið þá leið að ef þau þurfa að koma vöru sinni til kaupenda á landsbyggðinni, þá þurfa kaupendurnir í flestum tilfellum að greiða fyrir flutninginn sjálfir. Þennan möguleika hafa framleiðslufyrirtæki á landsbyggðinni ekki nema í undantekningartilfellum. Í raun má segja að þetta virki þannig að vara sem flutt er frá höfuðborgarsvæðinu og út á landsbyggðina er dýrari en vara sem fer til höfuðborgarsvæðisins.

## 2.7 Samantekt

Vöruflutningaþjónusta hér á landi hefur á árunum 1993-1997 þróast í það að vera aðallega í höndum tveggja vöruflutningamiðstöðva. Flutningaaðilum sem aka fyrir flutningamiðstöðvarnar hefur fækkað um 20% á tímabilinu og flutningabílum skráðum á þessa aðila fækkað um tæp 13%. Starfandi fólk í

samgöngum og þjónustu hefur þó fjölgað í heildina um 700 manns á þessu tímabili og einnig hefur átt sér stað tilfærsla á störfum af höfuðborgarsvæðinu og yfir á landsbyggðina.

Viðskiptahættir í vöruflutningum hafa breyst á þessum árum. Kaupendur flutningaþjónustu gera langtímasamninga við flutningamiðstöðvar og birgir er í auknum mæli farinn að taka þátt í flutningskostnaði og selja vöru sína á sama verði um allt land.

Verðlagning á flutningaþjónustu var gefin frjálst um mitt ár 1993. Þættir eins og laun, húsnæðiskostnaður, verð á olíu, þungaskattur og tryggingar hafa áhrif á verð á flutningaþjónustu. Í langflestum tilvikum (73%) hefur verð á flutningaþjónustu 1993-1998 hækkað minna en vænta hefði mátt að óbreyttum forsendum. Það má því segja að á þeim stöðum hafi verið um hreina verðlækkun að ræða. Hjá flutningamiðstöðvunum tveimur sem skoðaðar voru er verðbreytingin mismikil milli flutningamiðstöðva og áfangastaða. Algengasta verðhækkunin á tímabilinu er 14-30%. Níu áfangastaðir skera sig úr vegna verðlækkana og sex áfangastaðir skera sig úr vegna verðhækkana. Verð á flutningaþjónustu til áfangastaða á Norðurlandi eystra hefur hækkað hlutfallslega mest og er meðalverðbreyting á því svæði 4,4% umfram það sem verðlag gaf tilefni til. Austurland og Vestfirðir hafa einnig hækkað umfram verðlag en þó aðeins lítillega. Mesta verðlækkunin hefur orðið á Vesturlandi en á því svæði hefur orðið meðalverðlækkun um 10,56% miðað við uppreiknaðan Landvarataxta. Mismunandi verðhækkunir milli svæða og áfangastaða gætu stafað af því hvaða verðlagningarstefnu flutningafyrirtækin hafa.

Hafa þarf margt í huga þegar vara er verðlögð en þau fyrirtæki sem staðsett eru á landsbyggðinni þurfa að greiða meiri flutningskostnað en fyrirtæki sem staðsett eru á höfuðborgarsvæðinu. Til þess að fyrirtæki á landsbyggðinni fái sambærilega afkomu þarf það að fá herra verð fyrir vöruna og skilar þá meira til ríkisins í formi virðisaukaskatts.

Niðurstaðan er sú að þjónusta hefur verið aukin með fjölgun áfangastaða og aukinni ferðatíðni í flutningum á árunum 1993-1998 og að flutningamiðstöðvarnar hafa almennt ekki hækkað verð á flutningaþjónustu sinni umfram það sem vænta mátti að óbreyttum forsendum á tímabilinu.

### 3. LÖG OG REGLUR SEM VARÐA FLUTNINGAÞJÓNUSTU

Lög og reglugerðarákvæði sem eiga við flutningaþjónustu og flutningamarkaðinn er einn af þessum ytri umhverfispáttum sem flutningafyrirtæki geta haft lítil áhrif á en verða að taka tillit til og fara eftir. Það er síðan spurning hvort að það leiði til verðlækkana eða verðhækkana.

Lönd innan Evrópu hafa tekið höndum saman um efnahagslega samvinnu og er misjafnt hversu langt hvert land vill ganga. Má þar nefna EFTA sem er fríverslunarsamtök og ESB sem er fríverslunar- og tollabandalag. Verulegur munur er á tilgangi, uppbyggingu og starfsháttum þessara tveggja bandalaga en Ísland er aðili að EFTA en ekki ESB. Þessi tvö bandalög gerðu með sér sáttmála sem kallaður hefur verið EES sáttmálinn og tók hann gildi í byrjun árs 1993. Í kjölfar þessa samnings hafa tekið gildi ýmsar reglugerðir hér á landi. Sumir telja að vegna þeirra hafi komið til nýr kostnaður. Íslensk stjórnvöld hafa svigrúm innan EES samningsins til að veita vissar undanþágur frá reglugerðunum.

Nokkrar þessara reglugerða hafa áhrif á flutninga innan landa í EES og einnig á milli þeirra. Þetta þýðir að þær reglugerðirnar sem um ræðir hafa bein áhrif á flutningafyrirtæki hér á landi, t.d. með kröfum er varða rekstraraðilana sjálfa, búnað tækjanna, sérstaklega í flutningi matvæla, aðskilnað ákveðinna vörflokka í flutningi, menntun og réttindi ökumanna, tryggingar, ákvæði um vöruhús og vörugeymslur. Auk reglugerða sem fylgja EES sáttmálanum setja íslensk stjórnvöld einnig álögur á flutningaþjónustu. Það er einkum greiðsla á þungaskatti sem talin er vera verulegur kostnaðarauki fyrir flutningaaðila. Hér fyrir aftan er fjallað um helstu lög og reglugerðir sem talin eru vera íþyngjandi fyrir aðila í flutningaþjónustu;

1. Lög um fjáröflun til vegagerðar.
2. Reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins.
3. Reglugerð um stærð og þyngd ökutækja.
4. Reglugerð um matvælaeftirlit og hollustuhætti við framleiðslu og dreifingu matvæla.

Til þess að geta metið áhrif þessara laga og reglugerða á flutningskostnað framleiðslufyrirtækja landsbyggðarinnar þarf fyrst að meta kostnað sem flutningafyrirtækin verða fyrir vegna þeirra og áhrif þeirra á breytt verð á flutningaþjónustu.

### 3.1 Þungaskattur

#### 3.1.1 Lögin

Árið 1986 voru sett ný lög um fjáröflun til vegagerðar þar sem kveðið var á um að greiða í ríkissjóð sérstakan skatt, þungaskatt, af bifreiðum sem nota annan orkugjafa en bensín. Útgáfudagur laganna er 23. september 1986 og er 1 gr. þeirra þannig:

[Greiða skal í ríkissjóð sérstakan skatt, þungaskatt, af eftirtöldum ökutækjum:

- a) bifreiðum sem skráðar eru hér á landi og nota annan orkugjafa en bensín,
- b) eftirvögnum sem skráðir eru hér á landi og eru 6.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd,
- c) bifreiðum sem skráðar eru erlendis og nota annan orkugjafa en bensín og fluttar eru hingað til lands til notkunar,
- d) eftirvögnum sem skráðir eru erlendis og eru 6.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd og fluttir eru hingað til lands til notkunar.

Við ákvörðun á því hvort greiða eigi þungaskatt af ökutæki, sem skráð er hér á landi, skal líta til skráningar þess í ökutækjaskrá.

Bifreiðar erlendra sendisveita og bifreiðar erlendra ræðismanna sem eigi eru íslenskir ríkisborgarar eru undanþegnar skattskyldu.]<sup>8</sup>

Í 4 gr. laganna er kveðið á um hversu hár skatturinn skuli vera hverju sinni. Af bifreiðum sem eru allt að 4000 kg að leyfðri heildarþyngd er hægt að velja á milli þess að greiða ákveðið fast gjald á ári, sem ræðst af þyngd bifreiðar, eða greiða fyrir hvern ekinn kílómetra samkvæmt mæli. Af bifreiðum sem eru 4000 kg eða meira verður að greiða ákveðið gjald fyrir hvern kílómetra og af tengi- og festivögnum, sem eru 6000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd, greiðist þungaskattur á sama hátt. Enn fremur segir í 4 gr. laganna:

[Ráðherra er og heimilt að ákveða að veittur skuli allt að 10% afsláttur af þungaskatti innheimtum samkvæmt ökumæli (kílómetragjaldi) sem fellur á akstur vöruflutningabifreiða, þ.m.t. festi- og tengivagnar, umfram 25.000 km á ári, allt að 20% afslátt af akstri þessara ökutækja umfram 35.000 km á ári og allt að 50% afslátt af akstri þeirra umfram 45.000 km á ári.]<sup>9</sup>

Þennan þungaskatt bar að greiða þrisvar á ári eftir á og var það tollstjóri sem sá um innheimtu hans, en eftirlitsmaður fjármálaráðuneytis eða bifreiðaeftirlitsmaður las af og skráði stöðu ökumæla. Heimilt var að hækka gjaldið í réttu hlutfalli við hækkun á vísitölu byggingarkostnaðar.

<sup>8</sup> L 68/1996, 1. gr.

<sup>9</sup> L 3/1987, 4.gr.

Þó nokkrar breytingar hafa verið gerðar á lögum þessum frá því að þau tóku gildi. Til dæmis bættust við nýjar greinar við þungaskattslögin árið 1996 en í þeim er fjallað um endurákvörðun þungaskatts ef hann hefur ekki verið réttilega á lagður. Má hér nefna áætlun á skattinum ef ekki er mætt til álestrar, beitingu álags, heimildar til að kæra álagningu og refsingu fyrir brot á lögnum. Í ljósi þess að sérþekkingu þarf við álagningu, endurákvörðun og beitingu viðurlaga og annars sem þungaskattinn varðar, var innheimta skattsins færð frá tollstjóraembættinu til ríkisskattstjóra. Með þessari breytingu var tryggt það að gætt yrði málsferðarreglna skattaréttarins. Einnig varð sú breyting á að skrá skal stöðu ökumælis daglega í stað mánaðarlega áður.

Árið 1998 var gerð sú breyting að felld voru niður ákvæði um hlutfallslegan afslátt af greiðslu þungaskatts miðað við ekna kílómetra, eins og kveðið er á í gr. 4. Í staðinn var bifreiðum og eftirvögnum sem eru 14.000 kg eða meira að leyfðri heildarþyngd gert að greiða fast árgjald þungaskatts að fjárhæð 100.000 auk gjalds fyrir hvern ekinn kílómetra en kílómetragjaldið lækkaði um 30% frá því sem var.

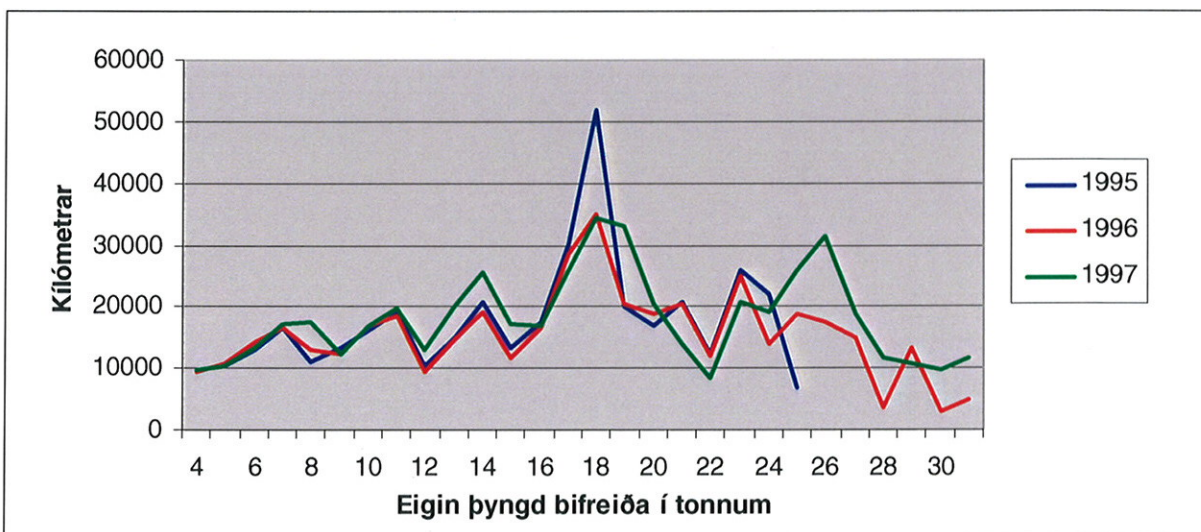
### 3.1.2 Áhrif á vöruflutningaaðila

Þungaskatturinn er ekki nýr kostnaðarliður sem lagst hefur á innanlandsflutninga á árunum 1993-1998 heldur á hann lengri sögu að baki. Þetta er skattur sem íslenska ríkið leggur á allar bifreiðar sem knúnar eru með díselolíu, en það er sá orkugjafi sem vöruflutningabifreiðar nota, og því hefur skatturinn bein áhrif á alla vöruflutningaaðila. Þessi skattur leggst misþungt á vöruflutningaaðila, í fyrsta lagi fer hann eftir þyngd bifreiðarinnar og í öðru lagi eftir því hversu mikið bifreiðinni er ekið.

Nokkrar breytingar hafa átt sér stað á þungaskattinum á árunum 1993-1998 og má þar nefna breytingu á innheimtu skattsins sem hafði veruleg áhrif á flutningaaðilana. Sú breyting hafði í för með sér að innheimtan varð harðari og öruggari sem þýddi auknar tekjur fyrir Vegagerðina og nú áttu flutningaaðilar erfiðara með að draga það að greiða þennan skatt. Ef skatturinn var ekki greiddur á réttum tíma fengu þeir á sig verulegan aukakostnað og tekið var fyrir að hægt væri að jafna akstur út á milli vikna. Þessi gjöld eru tryggð með veði í bifreiðunum og ganga þau fyrir öðrum veðum og ekki er hægt að færa bifreið til skoðunar án þess að hafa gert upp þungaskattinn.

Á myndinni hér fyrir aftan sést að meðalakstur bifreiða er misjafn eftir leyfilegri heildarþyngd bifreiðar og einnig breytist meðalaksturinn milli ára.

Afsláttarkerfið virkar betur í sumum gjaldþyngdum en öðrum og má segja að bifreiðar sem eru 17-18 tonn að eigin þyngd nái best að nýta sér það.

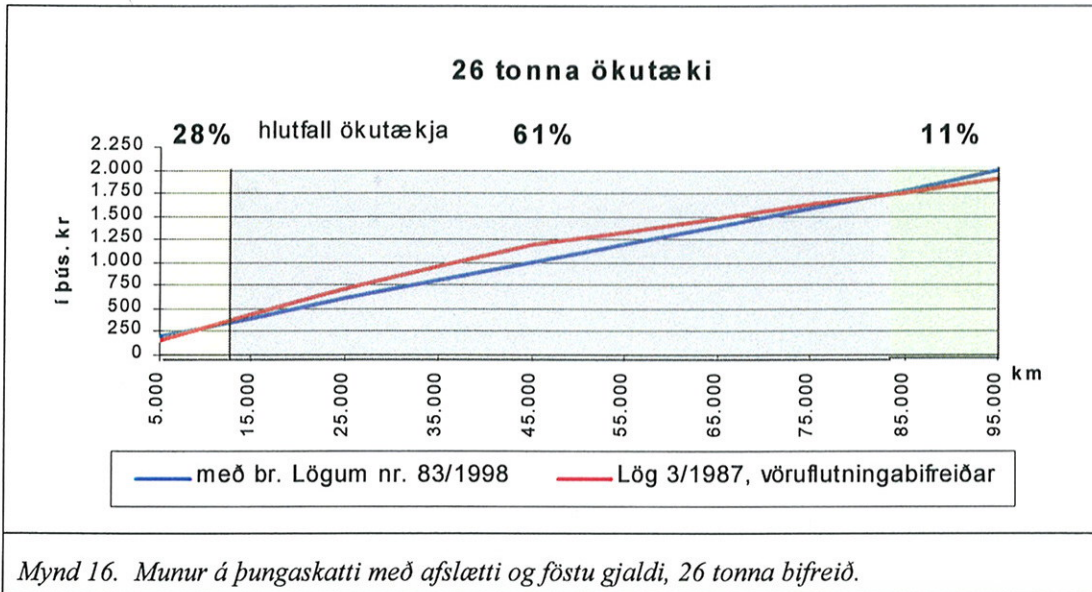


Mynd 15. Meðalakstur bifreiða eftir gjaldþyngdum árin 1995, 1996 og 1997.<sup>10</sup>

Árið 1998 var afsláttarkerfið lagt niður en sú breyting hafði veruleg áhrif á gjaldbyrði marga flutningaaðila. Fyrir vöruflutningaaðila, sem aka á lengstu flutningaleiðunum þýðir þetta aukinn kostnað en afsláttarkerfið átti að koma til móts við þá. Fyrir akstur umfram 25.000 km á ári var veittur 10% afsláttur, 20% afsláttur af akstri umfram 35.000 á ári og 50% afsláttur af akstri umfram 45.000 km á ári. Gjaldbyrði þeirra ökutækja sem lítið eru notuð eykst til muna og einnig þeirra sem eru mjög mikið notuð. Hlutfall bifreiða sem eknar eru lítið eða mikið er mjög misjafnt innan hversrar gjaldþyngdar. Af þessu leiðir að áhrifin eru mismunandi eftir gjaldþyngdum en eins og sést á myndinni hér fyrir framan þá var meðalakstur 26 tonna bifreiða yfir 30.000 km á ári sem þýðir að einhverjar bifreiðar í þeim gjaldflokki nutu afsláttar fyrir breytinguna.

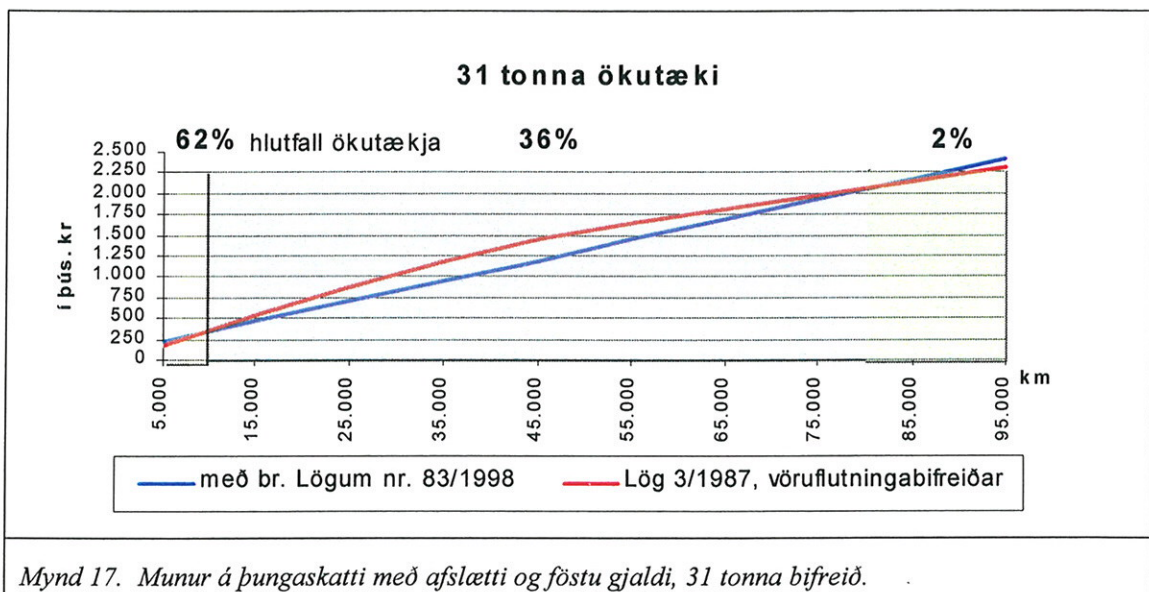
Myndin hér aftan sýnir áhrif breytinganna 1998 á 26 tonna bifreið. Lesa má af myndinni gjaldbyrði eftir eignum kílómetrum og einnig hlutfallslegan fjölda bifreiða eftir eignum kílómetrum.

<sup>10</sup> Heimild: Fjármálaráðuneytið.



Skýring við mynd: Línurnar sýna gjaldbyrði í þúsundum króna eftir eignum kílómetrum annars vegar eins og hún var þegar afsláttarkerfið var í gildi og hins vegar eftir breytingu þegar fast gjald var tekið upp. Skyggðu fletirnir sýna hlutfall bifreiða eftir eignum kílómetrum. Gula svæðið sýnir hlutfallslegan fjölda bifreiða sem ekur minna en 12.000 km á ári, gráa svæðið hlutfallslegan fjölda bifreiða sem ekur 12.000-72.000 km á ári og það græna hlutfallslegan fjölda sem ekur meira en 72.000 km á ári.

Á myndinni hér fyrir framan má sjá muninn á þungaskatti, fyrir 26 tonna bifreið, annars vegar með afslætti eins og hann var fyrir breytinguna 1998 og hins vegar með föstu gjaldi eins og eftir breytinguna. Skurðpunktarnir eru tveir, við 11.779 km og við 71.564 km. Þetta þýðir að þær bifreiðar sem aka minna en 11.779 km á ári og meira en 71.564 km á ári greiða meira eftir að afsláttarkerfið var lagt niður. Annað sem lesa má af þessari mynd er að meira en helmingur bifreiðanna í þessum flokki greiðir minna í þungaskatt eftir breytinguna eða 61% þeirra en 39% greiðir meira.



Ef við lítum svo á bifreiðar sem eru 31 tonn að heildarþyngd eða meira þá snýst dæmið við. Meirihluti þeirra bifreiða er að greiða meira eftir breytinguna en fyrir. Neðri skurðpunkturinn er 9.643 km á ári en 62% bifreiðanna í þessum flokki ekur minna en það og þarf því að greiða meiri skatt en þegar afsláttarkerfið var í gildi. Efri skurðpunkturinn er 73.680 km á ári en um 2% bifreiða sem eru 31 tonn að heildarþyngd ekur svo mikið og greiða meiri skatt eftir breytinguna 1998. Líklega verður að telja að flutningabílar sem fjallað er um í þessari skýrslu aki meira en 10.000 km á ári þannig að hjá meiri hluta þeirra hefur þungaskattur lækkað hlutfallslega.

Á þessum dæmum má sjá að fastagjaldið hefur mismunandi áhrif eftir gjaldþyngdum, allt eftir því hversu hátt hlutfall bifreiðanna ekur mikið eða lítið.

### 3.1.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu

Eins og áður sagði er þungaskatturinn kostnaðarliður sem gert er ráð fyrir þegar verð á flutningaþjónustu er ákveðið. Breyting á þungaskatti hefur því bein áhrif á verð á flutningaþjónustu. Aukin gjaldbyrði vegna þungaskatts leiðir til hækkunar á verði á flutningaþjónustu og öfugt.

## 3.2 Aksturs- og hvíldartími ökumanna

### 3.2.1 Reglugerðin

Reglugerð nr 136/1995 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins tók gildi 1. maí 1995 og er sett á vegna EES sáttmálans. Þessi reglugerð hefur stundum verið nefnd vökulög en fram að þeim tíma voru engar reglur til um vinnutíma ökumanna. Í 2. gr. reglugerðarinnar er fjallað um sérákvæði um aksturs- og hvíldartíma ökumanna í innanlandsflutningum með vísun til 11. gr. reglugerðar (EBE) nr. 3820/85

#### [2. Aksturstími (6.gr.):

- a. Akstursdagur skal ekki vera lengri en tíu klukkustundir. Tvisvar í viku er heimilt að lengja hann í tólf klukkustundir.
- b. Ákvæði 4. undirgr. 1. mgr. gildir einnig um farþegaflutninga innanlands, aðra en reglubundna farþegaflutninga.
- c. Heildaraksturstími á hálfum mánuði má ekki fara yfir 100 klukkustundir.

#### 3. Hlé (1. – 3. mgr. 7. gr.):

- a. Eftir akstur í fjóra og hálfu klukkustund skal ökumaður taka sér hlé frá akstri í a.m.k. 30 mínútur, nema hvíldartími sé að hefjast hjá honum.
- b. Þrátt fyrir ákvæði a-liðar er heimilt að skipta hléunum í allt að þrjú hlé á aksturstímanum, eða að hluta þegar akstri lýkur.



4. Hvíldartími (1. – 3. mgr. 8. gr.):
  - a. Á sólarhrings fresti skal ökumaður fá daglegan hvíldartíma sem er a.m.k. tíu klukkustundir samfellt, en heimilt er að stytta hann í átta klukkustundir samfellt hið minnsta, þó ekki oftari en þrisvar í einni viku.
  - b. Í viku hverri skal eitt hvíldartímabil skv. a-lið framlengt í vikulegan samfelldan hvíldartíma í a.m.k. 36 klukkustundir.<sup>11</sup>

Aksturstími er sá tími sem ökumaður situr undir stýri, hvort sem ökutækið er á hreyfingu eða kyrrstætt. Ef ökumaður yfirgefur sæti sitt telst það hlé á aksturstíma en það þarf að vera minnst í 10 mínútur til þess að teljast fullgilt hlé og koma til frádráttar aksturstíma. Hvíldartími er sá tími sem ökumaður á að nota til hvíldar.

Ökutæki sem falla undir þessa reglugerð verða að vera búin ökurita sem skráir réttar upplýsingar varðandi m.a. raunhraða ökutækis, aksturstíma, hvíldartíma og ekna vegalengd. Í byrjun hvers árs er sett nýtt skífurit í ökuritann sem lesa má af hvenær sem er. Eftirlit með því hvort ökuriti vinni eðlilega og að aksturs- og hvíldartími ökumanna sé í samræmi við ákvæði þessarar reglugerðar er í höndum lögreglunnar og sérstakra starfsmanna Vegagerðarinnar.

Í reglugerðinni er að finna undantekningarákvæði sem hefur mikið að segja fyrir lengri vegalengdir að vetrarlagi og ýmsar óvæntar upptakomur.

[Að því tilskildu að umferðaröryggi sé ekki teft í tvísýnu er ökumanni heimilt að víkja frá ákvæðum þessarar reglugerðar til að ná hentugum áfangastöðum ef það er nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks, ökutækis eða farms. Ökumaður skal tiltaka með hvaða hætti og hvers vegna hann víkur frá þessum ákvæðum á skráningarblaði ökurita eða í starfsskýrslu. Því aðeins er heimilt að víkja frá ákvæðum reglugerðarinnar að um ófyrirséða töl á ferð sé að ræða]<sup>12</sup>

Á næstu misserum tekur gildi ný EES reglugerð þar sem kveðið er á um að nota beri nýja gerð af ökurita en hann hefur það umfram þann gamla að geta takmarkað hraða ökutækisins, þ.e. hámarksökuhraði er stilltur inn og þá kemst ökutækið ekki hraðar en það.

### 3.2.2 Áhrif á vöruflutningaaðila

Í þessari reglugerð er kveðið á um að akstursdagur bílstjóra skuli ekki vara lengur en 10 klst, þó er flutningaaðilum leyfilegt að lengja hann í 12 klst. tvísvar í viku. Íslendingar ganga þó lengra en aðrar Evrópuþjóðir og túlka þessa reglugerð á sinn hátt. Hér á landi setja bílstjórar kortið sitt í þegar akstur hefst og taka það úr þegar ökuferð lýkur. Ökuritinn mælir því í raun aksturstíma ökumanns en ekki heildarvinnutíma hans, þ.e.a.s. ekki frá því að

<sup>11</sup> Reglugerð nr. 136/1995.

<sup>12</sup> Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, Vegagerðin, 16. maí 1997.

hann mætir í vinnu og þar til vinnudegi hans lýkur. Í Evrópu eru flestar þjóðir mjög strangar á þessu, heildarvinnutími er það sem gildir.

Vegagerðin hefur samþykkt að mæla akstursdag eins og eftirfarandi dæmi sýnir:<sup>13</sup> Bílstjóri mætir til vinnu kr. 13<sup>00</sup> og fer þá á bifreiðinni frá Reykjavík til Hafnafjarðar og er kominn til baka c.a. kl. 14<sup>30</sup>. Bílstjórinn lestar síðan á LF og hreyfir ekki bifreiðina fyrr en kl. 17<sup>30</sup>. Í tilfellum sem þessum byrjar akstursdagur ekki fyrr en kl. 17<sup>30</sup>. Þegar um það ræðir að bílar eru skildir eftir á afgreiðslum og eru meðhöndlaðir af mörgum starfsmönnum skal setja í þá nýtt aksturskort merkt einhverjum ákveðnum starfsmanni.

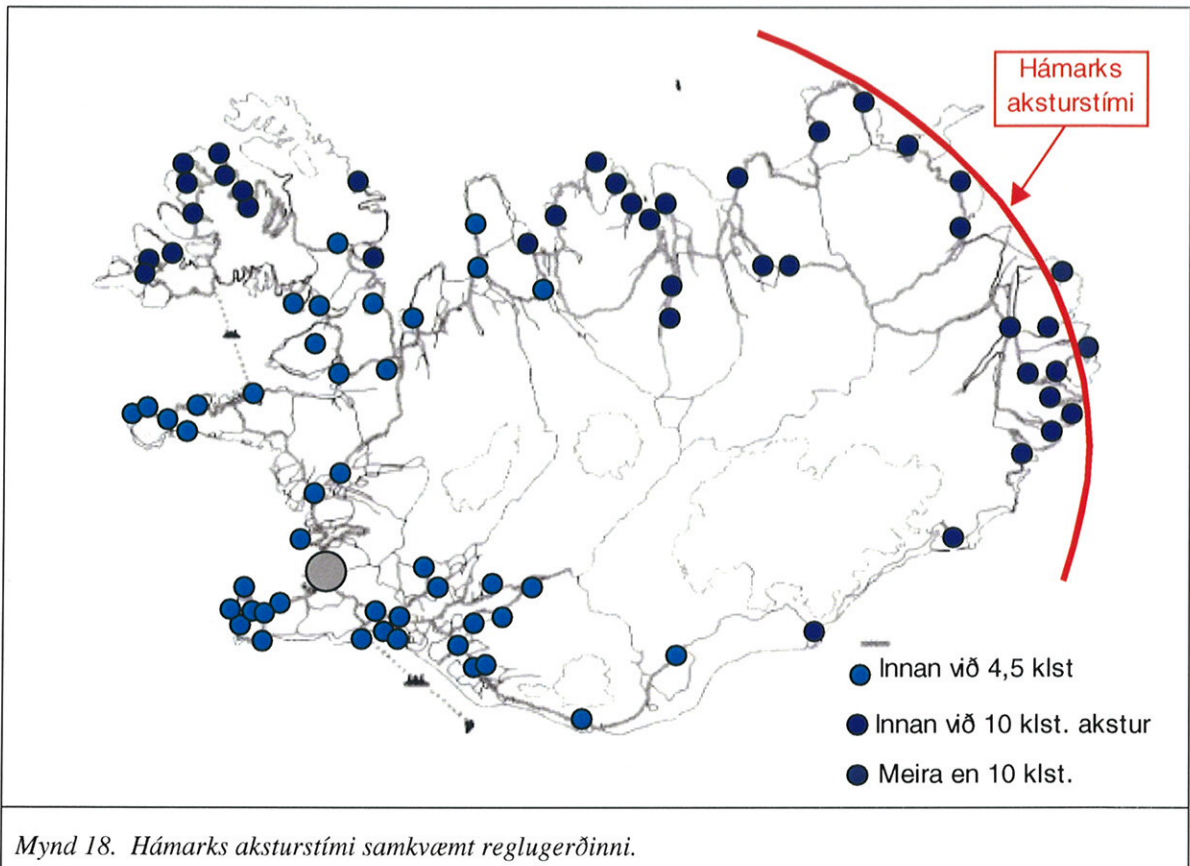
Þessi reglugerð hefur þá þýðingu að ef miðað er við að ekið sé á 80 km hraða á klst. þá skal ökumaður hvílast í a.m.k. 30 mínútur á 360 km. fresti. Þær flutningaleiðir sem eru 360 km eða styttri getur einn bílstjóri ekið fram og til baka á sama deginum en sé flutningaleið lengri en það verður bílstjórinn að bíða yfir nótt með að fara til baka. Sé flutningaleið það löng að einn bílstjóra nái ekki á leiðarenda á 10 klukkutímum ætti bílstjóri í raun að stoppa og halda áfram daginn eftir samkvæmt reglugerðinni. Í þeim tilvikum þurfa tveir bílstjórar að vera í sama bílnum til að klára ferð á sama deginum. Þegar um það er að ræða að tveir bílstjórar séu á sama bílnum er hægt að útfæra aksturstmann á tvennan hátt:<sup>14</sup> Dæmi 1: *Bílstjóri nr. 1 byrjar akstur og ekur í 4,5 klst., bílstjóri nr. 2 tekur við og ekur í 4,5 klst., þessa skiptingu er hægt að endurtaka einu sinni enn þannig að bifreiðin getur verið á ferðinni samfellt í 18 klst. án þess að stoppa.* Dæmi 2: *Bílstjóri nr. 1 ekur í 4,5 klst. og tekur síðan 30 mín. hvíld meðan bifreiðin er kyrrstæð. Bílstjóri nr. 1 ekur síðan í aðra 4,5 klst. og tekur síðan 10 tíma hvíld meðan bílstjóri nr. 2 endurtekur vaktina. Með þessu móti er hægt að taka langa túra án þess að stoppa bifreiðina meira en 30-60 mín. í senn á 4,5 klst. fresti.*

Það að hafa tvo bílstjóra í sömu ferðinni er mjög kostnaðarsamt fyrir flutningaaðilann og nær ógerlegt. Í dag eru allar ferðir kláraðar með einum bílstjóra þar sem Samgönguráðherra samþykkti að leyfa það á fundi sem haldinn var á Akureyri 1997.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Upplýsingar fengnar hjá Landflutningum.

<sup>14</sup> Dæmi fengið hjá Landflutningum.

<sup>15</sup> Samkvæmt upplýsingum hjá Önnu Guðnýju hjá Landflutningum.



Á myndinni hér fyrir framan sjáum við að hægt er að komast á alla áfangastaði nema tvo, Neskaupsstað og Borgarfjörð eystri, á einum degi. Þá er ekki tekinn með sá möguleiki að stoppað sé á öðrum áfangastað í sömu ferðinni sem valdi töfum. Sá möguleiki er þó til staðar að lengja akstur tímann í 12 klst. tvisvar í viku og þá sleppa báðir þessir áfangastaðir.

Fyrir gildistíma reglugerðarinnar var mikið af flutningaaðilum einyrkjar sem unnu langan vinnudag en með tilkomu hennar var þeim skylt að skerða vinnutíma sinn verulega sem þýddi minni tekjur fyrir þá. Umræða um styttri vinnuviku hefur orðið háværari síðustu ár hér á landi burt séð frá þessum reglugerðarákvæðum, svo það er spurning hvenær flutningaaðilar hefðu tekið í sama streng.

Stærri flutningafyrirtæki fjölguðu starfsfólki þó einkum við að lesta og losa bílana. Það er spurning hvort að þetta hafi ekki einnig leitt til hagræðingar fyrir flutningafyrirtækin, menn eru sérþjálfaðir í að raða í bílana og bílstjórinn er óþreyttur þegar ökuferð hefst og þegar komið er á áfangastað er vinnutíma hans nær lokið.

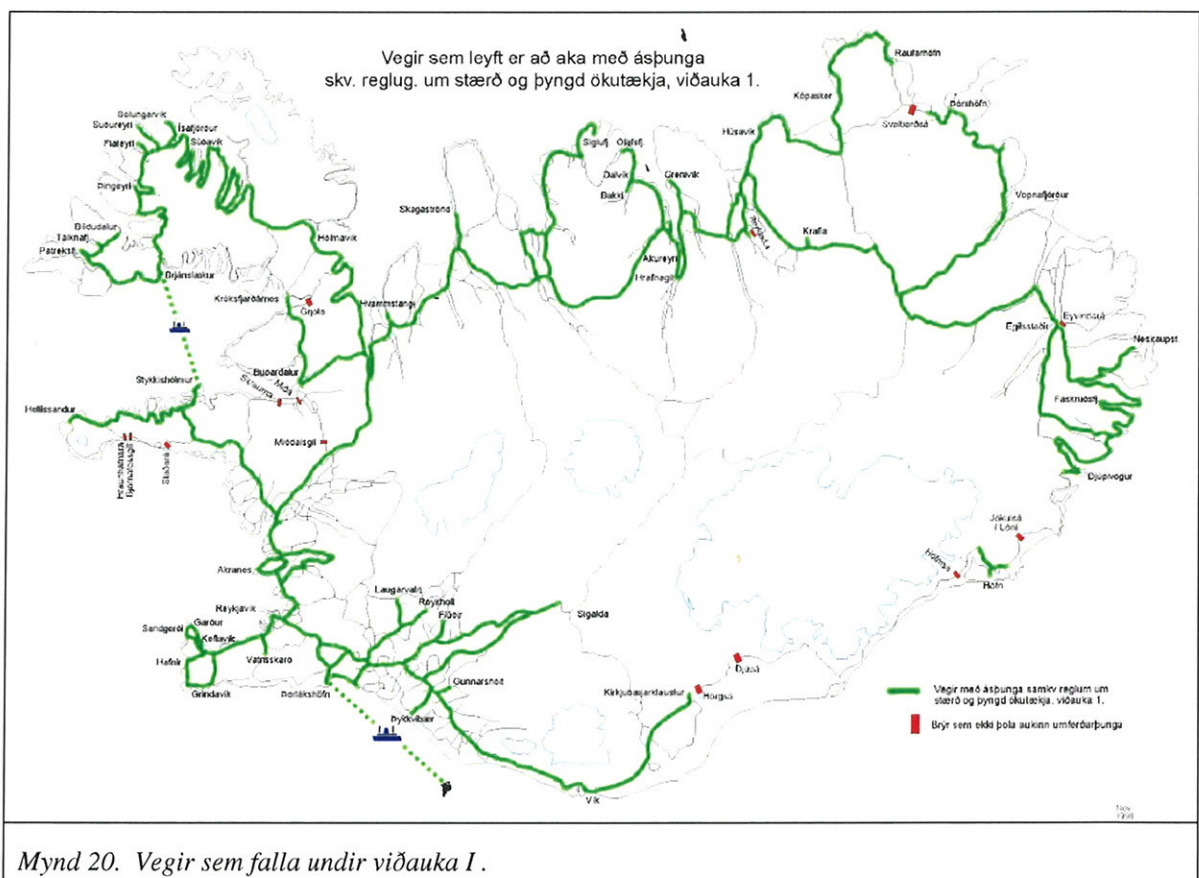
Niðurstaðan er sú að reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna hefur einhver áhrif á launakostnað flutningaaðila en þó óveruleg.



Í reglugerðinni er kveðið á um lengd, breidd og hæð bifreiða og vagnlesta og tekið er fram hvernig skuli mæla bifreiðarnar til að gæta samræmis. Þegar brýnd nauðsyn ber til hefur lögreglustjóri vald til þess að veita undanþágu varðandi lengd, breidd og hæð ökutækja. Í reglugerðinni er einnig ákvæði til bráðabirgða þar sem segir að nota má ökutæki eða vagnlest sem er lengri en leyft er í reglugerð þessari til 31. desember 1998 ef notkun ökutækisins var heimil samkvæmt eldri reglum.

Eins og sjá má á myndinni hér fyrir framan þá eru reglur á Íslandi mun rýmri en EES reglurnar. Mesta hæð á Íslandi er 4,20 m en 4,0 m samkv. EES, lengd á festivögnum er 20,0 m á Íslandi á móti 16,5 m hjá EES og lengd á tengivögnum hérlandis er 22,0 m en 18,35 m samkv. EES.

Hvað varðar þyngd og áspunga ökutækja eru tvennar reglur í gildi, annars vegar viðauki I þar sem reglum EES er lýst og hins vegar viðauki II þar sem öðrum reglum er lýst. Hvert land getur skilgreint hvaða akstursleiðir falla undir EES reglurnar og takmarkað leyfilega þyngd á öðrum leiðum sem falla þá undir viðauka II. Veghaldari gefur út skrá yfir þá vegi sem falla undir ákvæði viðauka I<sup>17</sup> eða II, annars er almenna reglan sú að viðauki I gildir.



<sup>17</sup> Aftast í þessari skýrslu má finna töflu yfir þá vegi sem falla undir viðauka I.

Vagnlest gat mest orðið 44 tonn að heildarþyngd samkv. reglugerð EES en hér á Íslandi er veitt undanþága til að hafa vagnlest með allt að 49 tonna heildarþunga. EES reglurnar breyttust og nú er búið að afnema 44 tonna heildarþunga og færa hann í 40 tonn en 44 og 49 tonn gilda áfram á Íslandi.

Reglugerð um stærð og þyngd ökutækja				
Samanburður á áspunga, í viðauka 1 og 2				
Áspungi er miðaður við að bil milli ása sé 1,3–1,8 m á tviás og 1,3–1,4 m á þríás	Ásar	Þyngdir í tonnum		
		Viðauki 2	Viðauki 1 ESB	Drífás
Ás með tveimur hjólum		7	10	Blaðfjaðrir 10,5
Ás með fjórum hjólum		10	10	Loftfjaðrir 11,5
Tviás með fjórum hjólum		11	18	
Tviás með átta hjólum		16	18	Blaðfjaðrir Tvö drif 18
Tviás með sex hjólum		13,5	18	Loftfjaðrir Eitt drif 19
Þríás með sex hjólum		16	24	
Þríás með tólf hjólum		22	24	

Mynd 21. Hámarks áspungi ökutækja samkv. viðauka I og II.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Heimild: Vegamál 1. tbl. 1998, Hlutverk og umhverfi.

Almennt ákvæði er að minnst 25% af heildarþunga bifreiðar/vagnlestar, hvíli á drifás ökutækis. Á mynd hér fyrir aftan má sjá leyfilegan hámarksásþunga ökutækja og samanburð á viðauka I og II. Við sérstakar aðstæður, eins og t.d. á þeim tíma þegar burðarþol vega er skert vegna frostþíðuáhrifa, getur veghaldari takmarkað tímabundið leyfilegan hámarksásþunga ökutækja og einnig er hægt að leyfa meiri þyngd en reglur segja til um þegar sérstaklega stendur á. Það má þó aldrei hlaða ökutæki þannig að heildarþyngd þess eða ásþungi verði meiri en heimilað er í skráningaskírteini þess.

### 3.3.2 Áhrif á vöruflutningaaðila

Eins og fram hefur komið þá leyfa Íslendingar lengri og hærri bíla en EES reglugerðin segir til um og því hefur þessi reglugerð afar takmörkuð áhrif á flutningafyrirtækin.

Veghaldarar á Íslandi hafa nýtt sér þá heimild að leyfa meiri þyngd en Evrópureglurnar segja til um og hafa veitt flutningafyrirtækjunum undanþágu til að nota stærri bíla til að auka hagkvæmni í flutningum. Annað atriði sem getur aukið hagkvæmni í flutningum er rétt val á ökutæki en bílarnir eru mismunandi þungir ólestaðir og getur munað þar allt að 4 tonnum<sup>19</sup>. Undanþágur fyrir 44 og 49 tonna vagnlestir gilda á öllum vegum í viðauka I (sjá Íslandskort hér framar). Skilyrði fyrir 44/49 eru fjögur hjól og loftfjaðrir á öllum ásnum nema framás, 2 drifásar og loftþrýstingur takmarkast við 100/85 psi í hjólbörðum. Svona vagnlest er talin mjög vegvæn og því aðeins greiddur þungaskattur miðað við 40/44 en í EES reglum er ekki gerður greinarmunur á einföldum og tvöföldum hjólum. Hjá Vegagerðinni hafa flutningaaðilar sótt um og fengið undanþágu til að nota 102 flutningabifreiðar sem eru 49 tonn að heildar þyngd og um 90 flutningabifreiðar í 44 tonna flokki.

Að teknu tilliti til þessa er niðurstaðan að reglugerð um stærð og þyngd ökutækja hafi engin áhrif á flutningskostnað vegna þeirra undanþága sem veittar eru. Ef hins vegar þær undanþágur falla úr gildi mun þessi reglugerð hafa veruleg áhrif á flutningaaðila. Flutningaaðilar eiga þá tvo möguleika varðandi þær bifreiðar sem um ræðir: í fyrsta lagi að selja þær og kaupa nýjar í staðinn og í öðru lagi að lesta bifreiðarnar minna, þ.e. fullnýta þær ekki. Báðar þessar leiðir leiða til kostnaðar fyrir flutningaaðilana en einnig verður að skoða nýtingu bílaflotans í þessu samhengi.

<sup>19</sup> Samkvæmt samtali við Sigurð Hauksson hjá Vegagerðinni.

### 3.3.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu

Reglugerðin um stærð og þyngd ökutækja hefur ekki leitt til neinna breytinga fyrir flutningaaðila og ekki valdið neinum aukakostnaði. Í ljósi þessa er hægt að fullyrða að þessi reglugerð hafi ekki haft áhrif á verð á flutningaþjónustu eins og staðan er í dag.

## 3.4 Lágmarkskröfur um aðbúnað og innra eftirlit í flutningaþjónustu

### 3.4.1 Reglugerðin

Reglugerð nr. 522/1994 um matvælaeftirlit og hollustuhætti við framleiðslu og dreifingu matvæla er sett með stöð í lögum nr. 24/1936 um eftirlit með matvælum og öðrum neyslu- og nauðsynjavörum og lögum nr. 81/1988 um hollustuhætti og heilbrigðiseftirlit. Einnig var höfð hliðsjón af ákvæðum sammingsins um Evrópskt efnahagssvæði, sem vísað er til í II. viðauka XII kafla. Reglugerðinni hefur verið breytt með reglugerð nr. 191/1999 með stöð í 18 gr. laga nr. 93/1995 um matvæli.

Þessi reglugerð er oft nefnd matvælaeignareglugerðin en í henni kemur fram að fyrirtæki og aðilar sem framleiða eða dreifa matvælum eiga að koma á innra eftirliti með því að taka mið af GÁMES-eftirlitskerfinu (greining áhættuþátta og mikilvægra eftirlitsstaða). Tilgangurinn með því er að tryggja gæði, öryggi og hollustu vörunnar og að vörunnar uppfylli að öðru leyti þær kröfur sem til þeirra eru gerðar. Ákvæði þessi gilda frá 14. desember 1995.

Varðandi aðbúnað á flutningastöðvunum sjálfum eru gerðar kröfur um að matvæli skulu aðskilin frá annari vöru, sérstaklega frá alls óskyldri vöru svo sem hreinsiefnum, hættulegum efnum og eiturefnum. Kælar og frystar þurfa að vera nægjanlega stórir til að taka við allri kæli- og frystivöru þannig að kælikeðja verði órofin frá framleiðanda til neytanda. Gerðar eru kröfur um að á stærri flutningamiðstöðvum sé aðstaða til þess að þrifa bílana en smærri flutningamiðstöðvar þurfa að hafa góðan aðgang að þvottastöð. Flutningamiðstöðvar verða að uppfylla “fyrstu skrefin”<sup>20</sup> í sambandi við innra eftirlit en þau eru: 1) þjálfun starfsfólks, 2) hreinlætisáætlanir, 3) stjórnun á hitastigi, 4) eftirlit með vörumóttöku og 5) viðbrögð við frávikum. Alla vöruflutningabíla sem notaðir eru til matvælaflutninga þarf að vera auðvelt að þrifa að innan sem utan og eiga þeir að vera með útbúnað til að aðskilja matvöru frá annari vöru, með skilrúmunum og einangrunarkössum eftir því sem við á hverju sinni. Fyrir kælivöru/frystivöru skal nota kælibíla/frystibíla þegar um stærri sendingar er að ræða en kælikassa (einangrunarkassa) fyrir minni

<sup>20</sup> Sjá nánari lýsingu í viðauka.



sendingar, þannig að tryggt sé að varan haldi réttu hitastigi alla leið. Flutningabílar til matvælaflutninga skulu vera þéttir, þannig að ekki komist ryk í flutningsrými. Flutningsrými fyrir flutning viðkvæmra matvæla skal vera lokað, gluggalaust og aðskilið frá rými bifreiðastjóra. Ekki má flytja annan varning í flutningsbúnaði sem ætlaður er matvælum ef hætta er á að matvælin óhreinkist eða spillist á einhvern hátt. Bílstjórar flutningabíla eiga einnig að uppfylla „fyrstu skrefin“ í sambandi við innra eftirlit.

### 3.4.2 Áhrif á vöruflutningaaðila

Flutningaaðilar eru misjafnlega langt á veg komnir með að innleiða innra eftirlit hjá sér og uppfylla öll skilyrði matvæla­reglugerðarinnar þó að nokkur ár séu liðin frá því að hún tók gildi. Samkvæmt upplýsingum frá heilbrigðiseftirlitinu eru flutningar veikasti hlekkurinn í keðjunni sem á að tryggja að matvara haldi gæðum sínum frá framleiðslu til neyslu. Það er skylda fyrir flutningafyrirtæki að koma á innra eftirliti. Þau fyrirtæki sem treystu sér ekki strax til að taka upp GÁMES-kerfið gátu hafist handa með fyrrnefnd “fyrstu skref” sem uppfylltu kröfur heilbrigðiseftirlitsins fyrst um sinn og uppfylla einnig kröfur matvæla­reglugerðarinnar í ýmsum tilvikum, s.s. við dreifingu og flutning matvara. Þessi fyrstu skref eru ekki eins markviss og GÁMES kerfið, en nýtast síðar við að koma því á.

Flutningaaðilar þurfa á fræðslu að halda í gæða- og hollustumálum en ýmis námskeið sem nýtast í þessum tilgangi eru í boði. Að senda starfsmenn á námskeið hefur í för með sér einhvern kostnað en einnig er hægt að leita til sérfræðinga eða aðila með reynslu til að efla þekkingu innan fyrirtækisins. Auk þess sem aukin fræðsla skilar sér til baka í betri og bættum vinnubrögðum.

Flutningaaðilar þurfa að fjárfesta í kælum til að setja í bílana, aðskilnaður matvæla frá annarri óskyldri vöru kallar á meiri skipulagningu við lestun, losun og geymslu. Flutningamiðstöðvarnar taka aukagjald fyrir að flytja vörur sem þurfa sérstaka vörumeðferð, t.d. frystivöru, kælivöru, brothætta vöru, hættulega vöru, rúmfreka og illmælanlega vöru og loks hraðsendingar til að standa undir aukakostnaði sem þetta veldur þeim.

Þetta er reglugerð sem var til áður en að EES samningurinn tók gildi hér á landi og því má segja að lágmarkskröfur um aðbúnað og innra eftirlit í flutningaþjónustu sé ekki nýr kostnaður sem fallið hefur til vegna ákvæða í gerðum Evrópusambandsins.

### 3.4.3 Áhrif á verð á flutningaþjónustu

Í verðskrá frá flutningamiðstöðvunum er að finna ákvæði um álag vegna sérstakrar vörumeðhöndlunar. Þetta þýðir að ofan á verðskrárnar kemur álag vegna flutnings á vörum sem þurfa sérstaka vörumeðferð. Álag vegna frystivara, kælivara og brothættra vara er 15% og 20% vegna hættulegs varnings. Vegna þessa aukagjalds sem flutningamiðstöðvarnar leggja á vörur sem þurfa sérstaka vörumeðferð hefur þessi reglugerð engin áhrif á almennt verð á flutningaþjónustu. Þeir aðilar sem þurfa á sérstakri þjónustu að halda greiða sérstaklega fyrir það, en aðrir ekki.

### 3.5 Samantekt

Í þessum kafla er að finna álögur sem Íslenska ríkið leggur á innanlandsflutninga, í fyrsta lagi með lögum um fjáröflun til vegagerðar og í öðru lagi reglugerðir sem tóku gildi hér vegna EES samningsins. Fyrst er sagt frá um hvað lögin og reglugerðirnar snúast og síðan er metið hvaða áhrif þau hafa á vöruflutningaaðila og áhrif þeirra á verð á flutningaþjónustu.

Þungaskattslögin kveða á um gjald sem ber að skila til ríkisins af öllum dieselbílum og ræðst upphæð þess af því hversu þungur hver bíll er og hversu mikið honum hefur verið ekið. Þungaskattur er ekki nýr kostnaður sem lagður hefur verið á aðila í innanlandsflutningum á tímabilinu 1993-1998. Í verðmyndun á flutningaþjónustu er tekið tillit til þessa kostnaðarþáttar og breytist verð á flutningaþjónustu í samræmi við breytingar á þungaskatti. Aukin byrði vegna þungaskatts á að leiða til hækkunar á verði á flutningaþjónustu og minnkuð byrði til lækkunar.

Reglugerðin um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o.fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan Evrópska efnahagssvæðisins fjallar um hversu lengi hver akstursdagur skal vara og hvíldartíma ökumanna. Þessi reglugerð er í gildi hér á landi vegna EES samningsins. Niðurstaðan er sú að þessi reglugerð um aksturs- og hvíldartíma ökumanna hafi leitt til þess að launakostnaður flutningamiðstöðva og flutningaaðila hafi aukist lítillega á lengstu flutningaleiðunum, einkum á Austurlandi. Því sé forsenda til þess að hækka verð á flutningaþjónustu til þeirra áfangastaða eitthvað. Ef hins vegar verður farið strangt eftir þessari reglugerð og sama bílstjóranum gert ókleyft að aka alla flutningsleiðina samdægurs mun það leiða til verulegs kostnaðarauka fyrir þá aðila sem annast vöruflutninga til og frá Austurlandi.

Reglugerðin um stærð og þyngd ökutækja segir eins og nafnið gefur til kynna, um hversu stórir og þungir flutningabílnir megi vera. Þetta er reglugerð sem

tók gildi hér með EES samningnum. Hér á landi hefur verið veitt undanþága til að nota stærri og þyngri bíla en reglugerðin segir til um. Vegna þessa hefur þessi reglugerð því engin áhrif hér á landi, hvorki á flutningamiðstöðvarnar, flutningaaðilana, né verð á flutningaþjónustunni. Ef undanþágan verður felld úr gildi mun þessi reglugerð hins vegar hafa veruleg áhrif til aukningar á kostnaði flutningaaðila.

Reglugerðin um lágmarkskröfur um aðbúnað og innra eftirlit í flutningaþjónustu gerir kröfur um að matvæli skuli aðskilin frá annarri vöru, sérstaklega frá alls óskyldri vöru. Þessi reglugerð var til áður en EES samningurinn tók gildi hér á landi en gerðar voru breytingar á henni 1994 þar sem haft var til hliðsjónar ákvæði í þeim samningi. Aðilum sem veita flutningaþjónustu er skylt að koma á innra eftirliti hjá sér með því að taka upp GÁMES- kerfið eða „fyrstu skrefin“ og eru þeir misjafnlega langt á veg komnir með það. Þessi reglugerð hefur þau áhrif að þegar flutt er vara sem þarf á sérstakri vörumeðferð að halda er greitt sérstaklega fyrir það en hefur engin önnur áhrif á almenna verðskrá flutningamiðstöðvanna.

## 4. FRAMLEIÐSLUFYRIRTÆKI OG VÖRUFLOTNINGAR

Fyrirtæki sem búa við lágan flutningskostnað standa betur í samkeppni en þau sem búa við háan. Sá tími sem það tekur að koma vörum og aðföngum til og frá fyrirtækjum getur einnig haft með samkeppnisstöðu þeirra að gera og þar af leiðandi afkomu.

### 4.1 Könnun meðal framleiðslufyrirtækja

Ákveðið var að framkvæma könnun meðal framleiðslufyrirtækja og senda spurningalista í pósti til þeirra um land allt. Fyrir valinu varð þýðiskönnun en samt með ákveðnum takmörkunum svo að fjöldi fyrirtækja yrði ekki óviðráðanlegur. Talið var að allt að 1000 fyrirtæki væri viðráðanlegur fjöldi fyrirtækja.

#### 4.1.1 Tilgangur og markmið

Tilgangurinn með könnuninni var að kanna meðal fyrirtækjanna hvernig þau voru í stakk búin til að takast á við breytingar á flutningskostnaði og hvaða breytingar hefðu orðið í flutningsmálum hjá þeim. Markmiðið með könnuninni var að finna út:

- hversu mikinn kostnað framleiðslufyrirtækin á landsbyggðinni þurfa að bera til að ná í aðföng eða koma vörum sínum á markað umfram fyrirtæki sem stödd eru á höfuðborgarsvæðinu
- breytingar á flutningum á tímabilinu hvað varðar flutningsmáta, flutningsþjónustu og verð
- almennt viðhorf varðandi breytingar í innanlandsflutningum á næstu misserum
- val framleiðslufyrirtækja á flutningsmáta og flutningsaðila
- hversu meðvituð framleiðslufyrirtæki eru um áhrif reglugerðarákvæða í innanlandsflutningum

#### 4.1.2 Framleiðslufyrirtæki

Fróði h.f. gefur út bókina Íslensk fyrirtæki en í henni eru upplýsingar um fyrirtæki, félög og stofnanir sem skrásett eru á Íslandi. Hægt er að fá þessa bók á tölvutæku formi sem notuð var til að vinna skrá yfir framleiðslufyrirtæki. Fyrsta spurningin sem kom upp var skilgreiningin á framleiðslufyrirtæki. Í alfræðiorðabókinni er framleiðsla skilgreind sem viðskipti, starfsemi sem eykur framboð þeirra gæða sem fullnægja mannlegum þörfum, felst ekki eingöngu í að vinna gæði úr náttúrunni (frumframleiðsla) og umbreyta þeim (iðnaður) heldur telst verslun, flutningastarfsemi og ýmiss

konar þjónusta einnig til framleiðslu. Áhuginn beindist aðeins að þeim fyrirtækjum sem framleiða áþreifanlega vöru, verslun og þjónusta fellur ekki þar inní. Fyrirtæki eins og heildverslun, bankar og sparisjóðir, verktakar, tryggingar, flugfélög, ráðgjafafyrirtæki og önnur slík fyrirtæki eiga ekki heima í okkar könnun vegna þess að þau nota lítið þjónustu flutningaaðila. Annað skilyrði var að í skránni væru eingöngu fyrirtæki sem eru að flytja aðföng eða vöru á milli staða á landsbyggðinni eftir vegakerfi landsins.

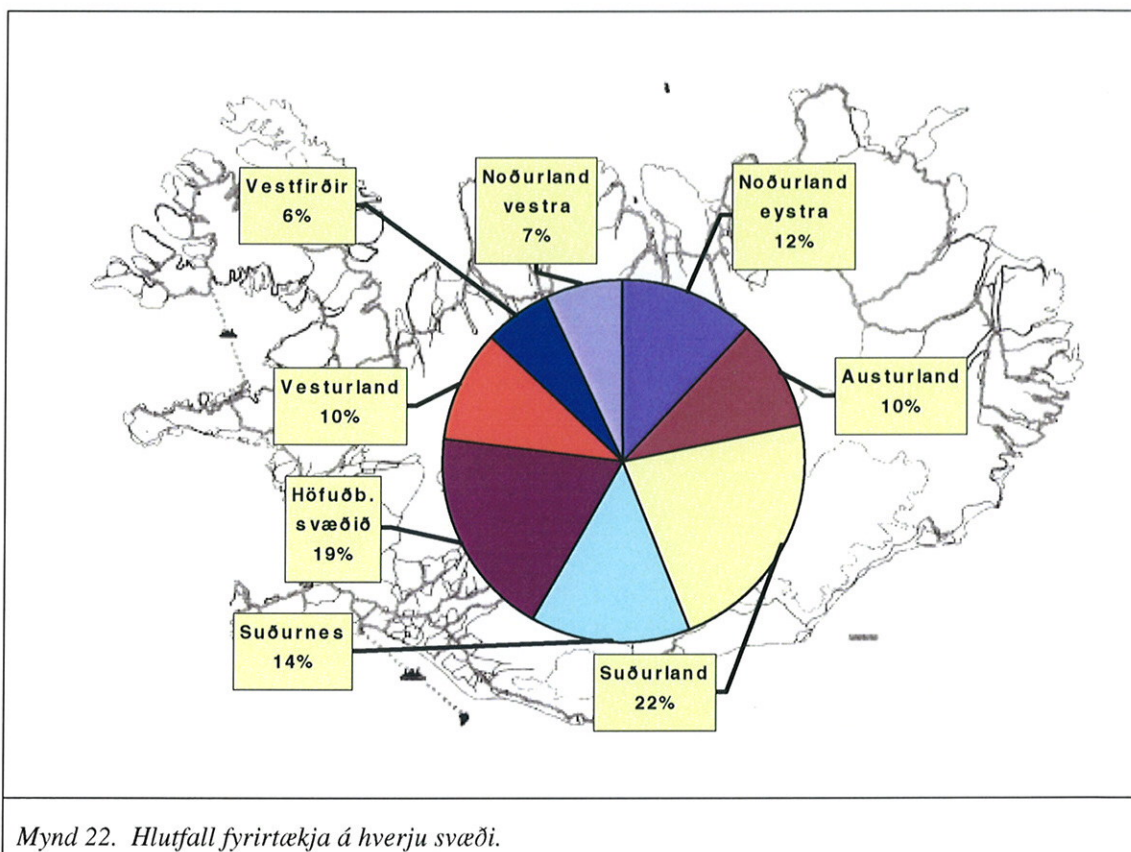
Einnig var ákveðið að setja takmarkanir til þess að fækka fjölda fyrirtækja í viðráðanlega stærð. Takmarkanir eru að fyrirtæki hafi:

- starfsmannafjöldi 2 eða fleiri
- ekki massaflutningar (t.d. flutningur á mjólk, olfu og áburði)
- ekki fyrirtæki sem eingöngu stunda viðskipti innanbæjar á sínu svæði
- ekki viðskipti innan höfuðborgarsvæðisins
- haft rekstur a.m.k tvö heil ár á tímabilinu 1994-1998

Vinnan við gerð lista yfir framleiðslufyrirtæki sem féllu undir okkar skilgreiningar var tímafrek. Leitað var aðstoðar atvinnu- og iðnþróunarfélaga víðs vegar um landið við gerð listans. Einnig var hringt í yfir 500 fyrirtæki og þau einfaldlega spurð að því hvort þau ættu heima í okkar könnun. Það voru aðallega fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu en mjög erfitt var að fá upplýsingar um fyrirtæki þar, upplýsingar um starfsemi margra þeirra vantaði og mikið um að fyrirtæki væri aðeins til á pappírnum. Að lokum safnaðist listi með nöfnum 715 fyrirtækja sem dreifðust vítt og breitt um landið.

Ákveðið var að skipta Íslandi niður í átta svæði, svipað og kjördæmaskiptingin er, að vísu var gerð sú breyting að hafa allt höfuðborgarsvæðið saman; 1) Höfuðborgarsvæðið (þ.e. Reykjavík, Garðabær, Kópavogur, Hafnarfjörður, Mosfellsbær og Kjalarnes), 2) Reykjanes, 3) Vesturland, 4) Vestfirðir, 5) Norðurland vestra, 6) Norðurland eystra, 7) Austurland og 8) Suðurland.

Eins og sést á myndinni hér fyrir aftan eru flest framleiðslufyrirtækin á listanum staðsettá suðvesturhornin landsins eða tæplega 64% framleiðslufyrirtækjanna. Lítið var á þessi framleiðslufyrirtæki sem þátttakendur í könnuninni þar til annað kom í ljós.

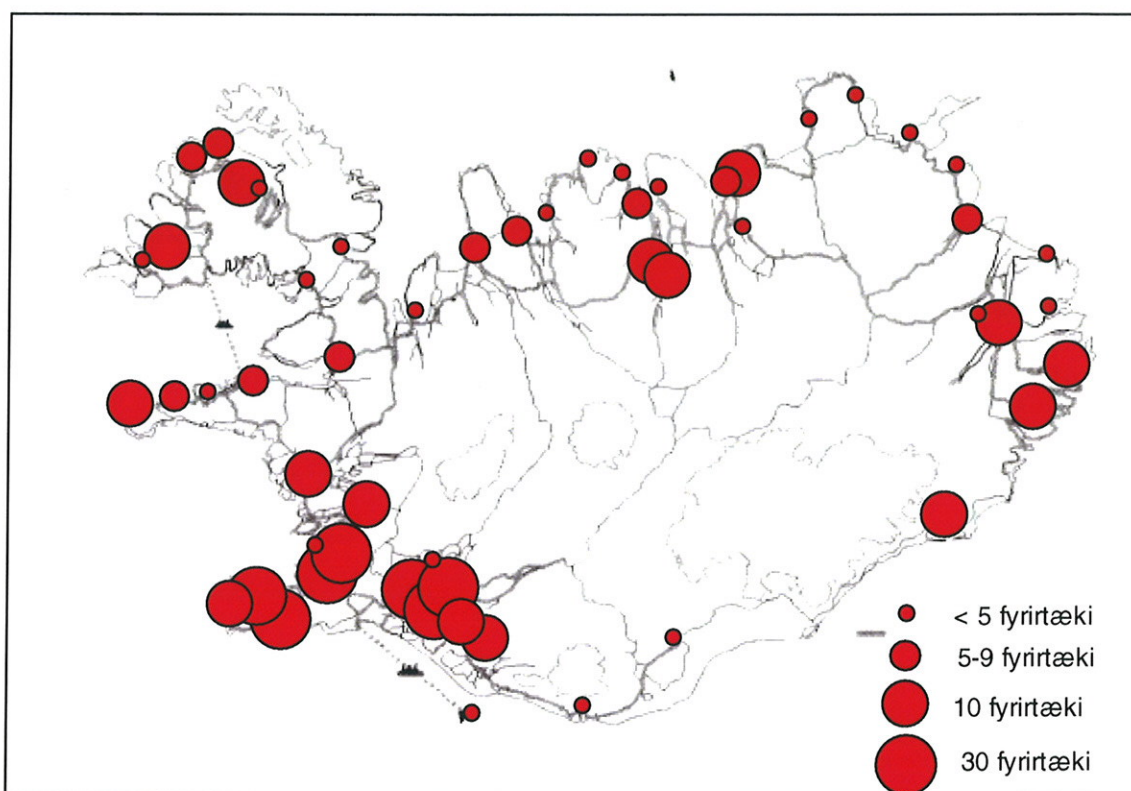


Á seinni stigum féllu mörg fyrirtæki út af listanum t.d. vegna þess að þau voru ekki lengur með starfsemi, fyrirtækin flutt, fyrirtækin búin að sameinast öðru fyrirtæki, flutningskostnaður greiddur af viðtakanda voru eða fyrirtækið var með eigin bíla í flutningum svo eitthvað sé nefnt. Þó nokkuð var um endursendan póst og í mörgum tilfellum hafði forsvarsmaður fyrirtækisins samband við okkur. Atvinnu- og iðnþróunarfélög út um allt land hringdu síðan í öll fyrirtæki sem ekki höfðu sent inn svar mánuði eftir að spurningalistinn var sendur til fyrirtækjanna. Þá kom í ljós að þó nokkur fjöldi fyrirtækja sem voru á listanum dattu út vegna skilyrðanna. Alls voru það 208 fyrirtæki sem dattu út af listanum og því 507 fyrirtæki sem áttu að taka þátt í könnuninni.

Í töflunni hér fyrir aftan má sjá fjölda framleiðslufyrirtækja á hverju svæði ásamt hlutfallstölum.

Tafla 6. Fjöldi framleiðslufyrirtækja á hverju svæði.

Flutningasvæði:	Fjöldi fyrirtækja	Hlutfall: (%)
Höfuðborgarsvæðið	65	13
Reykjanes	71	14
Vesturland	58	11
Vestfirðir	41	8
Norðurland vestra	25	5
Norðurland eystra	65	13
Austurland	63	12
Suðurland	119	24
Samtals:	507	100



Mynd 23. Fjöldi framleiðslufyrirtækja í könnuninni á hverjum stað.

Skýring við mynd. Hver hringur táknar fjölda fyrirtækja á hverjum stað og ef við lítum á t.d. Reykjanesið þá sjáum við að fjöldi fyrirtækja þar er um 70 fyrirtæki (30+30+10).

Dreifing framleiðslufyrirtækjanna um landið breyttist lítið þó 29% fyrirtækjanna félli af listanum. Það er helst að hlutfall framleiðslufyrirtækja á höfuðborgarsvæðinu hafi minnkað aðeins og einnig á Norðurlandi vestra. Hluti af skýringunni getur verið sá að Iðnþróunarfélag Norðurlands vestra fór mjög vel yfir listann í annað sinn og féllu þá mörg fyrirtæki út og einnig var höfuðborgarsvæðið tekið fyrir aftur, hringt í öll fyrirtækin á því svæði, og dattu þá mörg þeirra út og þá aðallega vegna þess að þau greiða ekki flutningskostnaðinn sjálf, heldur viðtakandi.

#### 4.1.3 Heimtur og úrvinnsla

Spurningalistinn sem sendur var til framleiðslufyrirtækjanna var forprófaður hjá tveimur slíkum áður en hann var endanlega samþykktur og sendur til út. Var listinn að auki sendur til atvinnuþróunarfélaga sem gerðu við hann athugasemdir.

Þann 12. júlí 1999 var hann síðan sendur til framleiðslufyrirtækjanna um land allt. Í bréfi sem sent var með spurningalistanum var áréttað mikilvægi þess að svara og þeim fyrirtækjum sem tækju þátt var heitið helstu niðurstöðum úr könnuninni. Öllum var boðin aðstoð við svörun spurningalistsans.

Skrifstofa atvinnulífsins á Norðurlandi lagði okkur einnig lið og sendi bréf með spurningalistanum þar sem áréttað var mikilvægi haldgóðra upplýsinga um flutningskostnað frá fyrirtækjum en með þeim er auðveldara að sækja á um lækun á flutningskostnaði og ýmsum álögum sem lagðar eru á flutninga landsmanna.

Svörunin frá fyrirtækjunum vægast sagt mjög léleg. Aðeins bárust 11 svör<sup>21</sup> frá 507 fyrirtækjum, eða um 2 prósent! Þann 24. ágúst var síðan sent áminningarbréf til allra þeirra sem ekki höfðu svarað eða látið heyra í sér á annan hátt. Leitað var aðstoðar Atvinnuþróunarfélags Eyjafjarðar sem fékk í lið með sér önnur atvinnu- og iðnþróunarfélög á landinu. Ætlunin var að þau færu skipulega í gegnum listann, hvert á sínu svæði, hringdu í öll fyrirtæki og spyrdu um ástæðu þess að spurningalistanum væri ekki svarað. Aðeins bárust listar til baka frá Atvinnuþróunarfélagi Eyjafjarðar, Iðnþróunarfélagi Norðurlands vestra og Markaðs- og atvinnumálaskrifstofu Reykjanesbæjar. Afrakstur þessarar vinnu var að nokkur fyrirtæki hringdu og báðu sig frá því að svara listanum vegna manneklu eða tímaleysis. Einnig kom fram að þessar upplýsingar sem beðið var um væru ekki skráðar í upplýsingakerfi fyrirtækja

<sup>21</sup> Við viljum koma á framfæri þakklæti til eftirfarandi fyrirtækja; Glófi ehf, Akureyri, GLP Íslandi hf, Grindavík, Gunnólfur hf, Bakkafirði, HM lyftur ehf, Kópavogi, Laxá hf, Akureyri, Mjólkursamslag KHB, Egilsstöðum, Norðurströnd ehf, Dalvík, Sól-Víking, Akureyri, Útgerðarfélag Akureyringa hf, Akureyri, Úthatsafurðir ehf, Egilsstöðum og Vilkkó, Blönduósi.



heldur aðeins hægt að finna þær með því að safna saman gögnum af einstökum fylgiskjölum sem væri gríðarleg vinna.

Þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir var ljóst að fleiri fyrirtæki myndu ekki svara þessum lista í þeirri mynd sem hann var og því var ákveðið að hætta að reyna.

Vegna þess hve fá fyrirtæki svara spurningalistanum er marktæknin engin, þ.e.a.s. það er ekki hægt að fullyrða neitt út frá svörunum en hins vegar geta þau gefið okkur ákveðnar vísbendingar. Því var ákveðið að skoða þau svör sem að bárust með það í huga og vinna aðeins úr þeim gögnum.

Nokkur fyrirtæki sendu okkur bréf með ábendingum um atriði sem þau teldu að skoða þyrfti. Má þar nefna skattlagningu á flutningsaðila, þungaskattur, framhaldsfrakt, samkeppni í sjóflutningum og fl. Farið var með þessi bréf eins og innsenda spurningalista. Svörin voru notuð til þess að draga ályktanir og sem stuðningur við þær niðurstöður sem fram hafa komið frammar í skýrslunni.

#### 4.1.5 Flutningskostnaður framleiðslufyrirtækja

Hjá þeim framleiðslufyrirtækjum sem svara könnuninni kemur í ljós að flutningskostnaðurinn er á bilinu 1-14% af veltu fyrirtækjanna árið 1994 en er 1-10% árið 1998. Af þessu má álykta að hlutfall flutningskostnaðar af veltu hafi lækkað. Hjá flestum framleiðslufyrirtækjunum eða hjá tæpum 67% þeirra hefur flutningskostnaðurinn lækkað sem hlutfall af veltu. Þessi lækkun nemur sem svarar 1-8%. Í 33% tilfella var um að ræða hækkun á flutningskostnaði en sú hækkun í öllum tilfellum í kringum 1% af veltu. Þessi hækkun átti sér eingöngu stað milli árána 1997-1998 hjá þeim framleiðslufyrirtækjum.

Í flestum tilfellum skipta framleiðslufyrirtækin við eina flutningamiðstöð og eru að flytja 70-100% af vöruflutningi sínum með henni. Tíðni flutninga er misjöfn en greinilega kom fram að aðföng eru flutt mun oftar en framleiðsluvörur. Einnig er misjafnt hvort að framleiðslufyrirtækin semji um önnur kjör vegna flutninga sinna en í helmings tilfella var um sérstakan samning að ræða við flutningamiðstöðina um annað verð en verðskrá segir til um.

Verðið er það sem skiptir mestu máli fyrir framleiðslufyrirtækin við val þeirra á flutningsmáta, þ.e.a.s. hvort að þau velji að flytja með bíl, flugvél eða skipi.

Tafla 7. Þættir sem skipta máli við val á flutningsmáta.

Valmöguleiki:	1 sæti:	2 sæti:	3 sæti:	Oftast nefnt:
Verð á flutningaþjónustu	71%	40%		41%
Tíðni flutninga	29%	60%		30%
Tímalengd flutninga			100%	29%
Alls:	100%	100%	100%	100%

Eins og sjá má á töflunni hér fyrir framan er verðið oftast nefnt eða í 41% tilfella og einnig eru flestir sem setja það í fyrsta sæti, þ.e.a.s. telja það vera mikilvægasta þáttinn sem ræður vali þeirra á flutningsmáta. Einnig var nefnt að tíðni flutninga skipti máli og 29% þeirra sem svara setja þann þátt í fyrsta sæti en flestir eða 60% setja tíðni flutninga í annað sæti. Allir sem nefndu að tímalengd flutninga skipti máli setja þann þátt í þriðja sæti og hafa þá nefnt að verð eða tíðni flutninga skipti meira máli.

Það sama er uppi á teningnum hvað varðar val á flutningsaðila, verðið er það sem skiptir mestu máli. Í 38% tilfella var það nefnt og 67% svarenda settu verðið í fyrsta sæti.

Tafla 8. Þættir sem skipta máli við val á flutningsaðila.

Valmöguleiki:	1 sæti:	2 sæti:	3 sæti:	Oftast nefnt:
Verð á flutningaþjónustu	67%	20%	20%	38%
Tíðni flutninga	33%	40%	20%	31%
Þjónusta flutningsaðila		40%	40%	25%
Tímalengd flutninga			20%	6%
Tímalengd flutninga	100%	100%	100%	100%

Annar þáttur sem einnig var settur í fyrsta sæti er tíðni flutninga en það skiptir töluverðu máli við val á flutningsmáta og er það næsta sem nefnt var á eftir verðinu. Flestir setja þjónustu flutningsaðila í annað og þriðja sæti en fjórðungur þeirra sem svara nefna þann þátt. Hvað það tekur langan tíma að fá vöru eða koma vöru á markað virðist eiga lítinn þátt í því hvaða flutningaaðili er valinn en aðeins 6% nefndu þann þátt og settu hann allir í þriðja sæti.

Það virðist sem lítið hafi verið um breytingar í flutningum hjá framleiðslufyrirtækjunum á síðustu árum en það var helst nefnt að fyrirtækin væru að fá meiri afslátt en áður vegna þess að flutningsmagn hafi aukist en einnig eru sum framleiðslufyrirtækin farin að nota sjóflutninga í meira mæli. Hvað varðar framtíðina þá er ekki búist við neinum breytingum í flutningum hjá framleiðslufyrirtækjunum á næstu misserum. Aðeins einn svaraði því til að fyrirtækið væri að skoða það að fjárfesta í eigin bíl fyrir flutninga fyrirtækisins en allt óráðið enn.

Við verðlagningu framleiðsluvara fyrirtækjanna er mjög misjafnt hvort að þau taki tillit til flutningskostnaðar eða ekki. Í 20% tilfella er flutningskostnaðurinn ekki reiknaður inn í endanlegt verð en í 40% er hann tekinn inn í endanlegt verð að hluta og í 40% tilfella er hann alfarið tekinn inn í endanlegt verð á vörunni.

Ekki mátti lesa út úr þeim svörum sem bárust að framleiðslufyrirtækjum á landsbyggðinni fundist verðlagning á flutningaþjónustu vera að sliga fyrirtækin. Aðeins kom fram í svari eins aðila að hans fyrirtæki væri betur staðsett á suðvesturhorni landsins vegna kostnaðarins við að koma framleiðsluvörum fyrirtækisins á aðalmarkaðssvæði þeirra sem er þar en hins vegar kom einnig fram að með tilliti til aðfanga þá væri betra að fyrirtækið væri þar sem það er. Það kom skýrt fram hjá framleiðslufyrirtækjunum að það væri hagkvæmara fyrir þau að kaupa flutningaþjónustu af öðrum aðila heldur en að reka eigin bíla sjálf meðal annars vegna þess hve flutningurinn væri dreifður um landið, litlir flutningar á hvern stað og kostnaðurinn við að reka flutningabíl væri mjög hár.

Aðeins einn aðili sem svaraði könnuninni taldi að reglugerðin um aksturs- og hvíldartíma ökumanna hefði þau áhrif að verð á flutningaþjónustu hækkaði. Aðrir svöruðu að reglugerðin hefði engin áhrif og allir svöruðu því til að reglugerðin um stærð og þyngd ökutækja í innanlandsflutningum hefði engin áhrif á þeirra fyrirtæki.

## 4.2 Samantekt

Aðeins örfá fyrirtæki urðu við málaleitan okkar um upplýsingar um flutningskostanað sinn. Ekkert hægt því hægt að fullyrða út frá þessum svo fáum svörum. Hins vegar gefa þau okkur vísbendingar sem hægt er að álykta út frá.

Hjá þeim framleiðslufyrirtækjum sem svara könnuninni kom í ljós að flutningskostnaður er á bilinu 1-10% af veltu fyrirtækjanna en þetta er kostnaður sem fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu þurfa almennt ekki að bera. Litlar breytingar hafa orðið hjá framleiðslufyrirtækjunum bæði hvað varðar flutningsmáta og flutningsaðila á síðustu árum og ekki er búist við að neinar breytingar verði heldur á næstu misserum. Verð á flutningaþjónustu hefur í flestum tilfellum lækkað sem hlutfall af veltu en það er einmitt verðið sem ræður því að mestu hvaða flutningsmáti og flutningsaðili er valinn.

Forsvarsmenn framleiðslufyrirtækjanna telja almennt að reglugerðin um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og reglugerðin um stærð og þyngd ökutækja í innanlandsflutningum hefði engin áhrif á þeirra fyrirtæki.

## 5. NIÐURSTÖÐUR

Verkefnið fólst aðallega í úttekt á því hvort framleiðslufyrirtæki á landsbyggðinni hafi axlað þyngri byrði vegna kostnaðar við landflutninga, vegna ákvæða í reglugerðum Evrópusambandsins. Til að meta áhrif laga og reglugerða á flutningskostnað framleiðslufyrirtækjanna þurfti að skoða áhrif reglugerðanna á flutningafyrirtækin sjálf, því breytingar á verðskráum þeirra hafa bein áhrif á flutningskostnaðinn og þar með framleiðslukostnað þeirra fyrirtækja sem flutningaþjónustuna nota.

Á árunum 1993 – 1998 hefur verið á flutningaþjónustu hækkað minna en framreiknað verð samkvæmt verðlagsgrunni Landvara frá 29.mars 1993 (sbr. mynd 6). Á þessu eru þó nokkrar undantekningar og sé litið á verðbreytingar eftir svæðum virðist Norðurland eystra skera sig úr sem eina svæðið þar sem hækkanir hafa orðið að meðaltali frá framreiknaðri verðskrá Landvara (mynd 11).

Til þess að meta áhrif reglugerða í þessu samhengi verður einnig að gera grein fyrir öðrum orsökum verðbreytinga. Í því samhengi hefur einkum verið horft til tveggja þátta: hagræðingar og verðlagningarstefnu fyrirtækjanna. Með hagræðingu er átt við umbætur í vegakerfi, flutningamáta og flutningakerfum auk samruna og samstarfs fyrirtækja sem og möguleikum þeirra til innri rekstrarhagræðingar. Eðli málsins samkvæmt er ólíklegt að leita megi ástæðna verðlækkana annarsstaðar en í hagræðingu. Mismunandi verðhækkanir milli svæða og áfangastaða gætu orsakast af því hvaða verðlagningarstefnu flutningafyrirtækin hafa. Dæmi um slíkt væri að fyrirtæki beitti verðlagningu til að stýra viðskiptamynstri með því að verðleggja flutninga til óhagkvæmra áfangastaða hátt. Að halda taxtaverði háu og veita síðan víðtæka afslætti til mikilvægra viðskiptavina er annað dæmi um verðlagningarstefnu.

Ekki er hægt að fullyrða um ástæður þess að verðhækkanir hafa ekki orðið meiri en raun ber vitni. Þó er hægt að benda á breytingar sem gætu skýrt hagræðingu í greininni á tímabilinu. Má þar nefna sameiningu fyrirtækja, fækkun flutningaaðila og fækkun bifreiða. Þó hefur starfsfólki í greininni fjölgað á tímabilinu. Niðurstaðan er sú að þjónusta hefur verið aukin með fjölgun áfangastaða og aukinni ferðatíðni í flutningum.

Þar eð ekki hefur verið hægt að safna samanburðarhæfum upplýsingum um afsláttarstefnur eða verðlagningarstefnur flutningafyrirtækjanna, er einungis hægt að vera með getgátur um ástæður þess að taxtaverð á flutningum hefur hækkað meira á sumum svæðum en öðrum.

Ljóst er að gildistaka reglugerða EES og lög um þungaskatt á ökutæki hafa haft hverfandi áhrif á taxtaverð í flutningum á tímabilinu. Skýrist það m.a. af því að reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna er ekki fylgt eftir og undanþágum um stærð- og þyngd ökutækjanna. GÁMES-reglugerðirnar um aðbúnað og innra eftirlit hafa þó haft bein áhrif á taxtaverð á flutningi vöru sem þarf sérstaka meðhöndlun.

Ein leiðanna sem farin var til að meta kostnað framleiðslufyrirtækjanna vegna flutninga var könnun meðal þeirra þar sem leitað var upplýsinga um þróun kostnaðar þeirra vegna vöruflutninga. Yfirgnæfandi meirihluti fyrirtækjanna gaf ekki svar við þeirri málaleitan og er því ljóst að gögn um raunverulega kostnaðaraukningu þeirra liggja ekki fyrir af þeim sökum. Því reyndist einungis mögulegt að draga ályktanir um verðbreytingar og ástæður þeirra út frá taxtaverði flutningafyrirtækjanna. Sú mynd sem dregin hefur verið upp í þessari skýrslu kann að skekkjast vegna skorts á þessum upplýsingum.

Spyrja má þeirrar spurningar hver sé ástæða þess að framleiðslufyrirtækin hafa ekki gefið þessar upplýsingar. Er það vegna þess að þau telja þennan kostnað ekki vega þungt í rekstrinum og fylgist því ekki sérstaklega með honum, né hafi áhuga á að svara spurningum þar að lútandi? Ef verðlagningarstefna flutningafyrirtækjanna er stór áhrifavaldur á kostnað framleiðslufyrirtækja er ljóst að forsenda þess að spurningunni sé svarað er sú að hægt sé að afla upplýsinga um verðlagningarstefnu flutningafyrirtækja eða að framleiðslufyrirtækin gefi upplýsingar um raunverulegan flutningskostnað sinn. Það mynda veita mikilvægar upplýsingar til viðbótar þeim sem þessi skýrsla hefur veitt.

## 6. HEIMILDASKRÁ

### Skriflegar heimildir

*Hlutverk og umhverfi, Vegamál, Vegagerðin, 1. tbl. 1998*

*Íslensk fyrirtæki '98, Fróði h.f. 1998*

*Landshagir, Hagstofa Íslands 1998*

*Lög um matvæli nr. 93 1995*

*Matvælaeftirlit, leiðbeiningar og hagnýtar upplýsingar um innra eftirlit í matvælafyrirtækjum, Hollustuvernd ríkisins, 1996*

*Reglugerð nr. 522/1994 um matvælaeftirlit og hollustuhætti við framleiðslu og dreifingu matvæla, Umhverfissráðuneytið, 1994*

*Reglugerð um breytingu á reglugerð nr. 522/1994 um matvælaeftirlit og hollustuhætti við framleiðslu og dreifingu matvæla, Umhverfissráðuneytið, 1999*

*Reglugerð um stærð og þyngd ökutækja ásamt fylgiskjölum, Vegagerðin, 1998*

*Stjórnartíðindi B22 – 1995, Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, 1995*

*Umferðarlög, Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, Reykjavík 1999*

*Viðmiðunarreglur heilbrigðiseftirlits fyrir flutningsaðila matvæla, Hollustuvernd ríkisins og heilbrigðiseftirlit sveitarfélaga, 1. útgáfa 04.07.96*

*Vinnureglur og minnispunktar varðandi ökurita og aksturs- og hvíldartíma ökumanna, Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, Vegagerðin, 1997*

*Ýmis fleiri önnur gögn voru á óbeinan hátt stuðningur við framkvæmd þessa verkþáttar.*

### Munnlegar heimildir

*Anna Guðný Aradóttir, deildarstjóri innanlandsdeildar Landflutninga*

*Guðmundur Arnaldsson, formaður Landvara*

*Páll Halldór Halldórsson, sölu og þjónustufulltrúi Vöruflutningamiðstöðvarinnar hf*

*Sigurður Hauksson, Þjónustudeild Vegagerðarinnar*

*Sigurður Helgason, upplýsingafulltrúi Umferðarráðs*

**Rætt var við ýmsa fleiri aðila á óformlegan hátt.**