



VIÐSKIPTAHÁSKÓLINN

BIFRÖST

**Rannsóknasetur
verslunarinnar**

RSV 06:02

**Áhrif álagningar olúgjalds á
flutningskostnað á Vestfjörðum**

júní 2006

Formáli

Þessi skýrsla um áhrif álagningar olúgjalds í stað þungaskatts á flutningskostnað á Vestfjörðum er unnin að beiðni Sjávarútvegsklasa Vestfjarða. Jón Örn Pálsson klasastjóri í Sjávarútvegsklasa Vestfjarða á skilið sérstakt þakklæti fyrir gott samstarf og aðstoð við vinnslu verkefnisins. Kristjana Elísabet Guðlaugsdóttir, Helga Snædal Guðmundsdóttir og Haraldur Jónsson fyrir ýmsar gagnlegar ábendingar og aðstoð. Efni skýrslunnar er engu að síður alfarið á ábyrgð Rannsóknaseturs verslunarinnar og höfunda.

Skýrslan var unnin af Þuríði Gísladóttur viðskiptafræðingi, og byggir að hluta á lokaritgerð hennar við Viðskiptaháskólann á Bifröst, og undirrituðum. Umsjón með verkefninu hafði Jón Þór Sturluson, forstöðumaður Rannsóknaseturs verslunarinnar.

Bifröst 7. júní 2006

Dr. Jón Þór Sturluson,
forstöðumaður Rannsóknaseturs verslunarinnar
Viðskiptaháskólinn á Bifröst

Ágrip

Fyrirtæki á landsbyggðinni hafa á síðustu árum gengið í gegnum miklar breytingar á sviði vöruflutninga. Nú er svo komið að ekkert val er varðandi flutningaleiðir innanlands og allir flutningar fara um vegakerfi landsins með tilheyrandi kostnaðaraukningu fyrir samfélagið. Fyrirtæki í fiskvinnslu eru mjög háð þéttu og skilvirku flutningskerfi bæði við hráefnisöflun til vinnslu og einnig til að koma fullunni vöru á markað. Aðstæður til vöruflutninga á vegum landsins eru misjafnar, ástand vega er breytilegt, fjallvegir geta verið ákveðin hindrun svo og veðurfar. Vestfirðir hafa löngum þótt erfiðir yfirferðar og hefur það gert rekstrarumhverfi fyrirtækja vestra erfiðara um vik að þurfa að stóla nær eingöngu á landflutninga og þá sér í lagi í kostnaðarlegu tilliti.

Viðfangsefni þessarar skýrslu er að meta hvort álagning olúgjalds með lögum nr.87/2004 um olúgjald og kílómetragjald hafi haft áhrif á flutningskostnað til Vestfjarða. Til að meta það var farin sú leið að nota aðgerðagreiningu en hún byggist á því að komast að því hvort breyting hafi átt sér stað með gildistöku laganna á gildissviði þeirra. Þetta var gert með því að bera saman álögur vegna olúkostnaðar og þungaskatts samkvæmt lögum nr.3/1987 um fjáröflun til vegagerðar við lög nr.87/2004 að teknu tilliti til hinna ýmsu akstursskilyrða. Megináhersla er lögð á að skoða hvort álagning olúgjalds í stað þungaskatts hafi haft áhrif á flutningskostnað á Vestfjörðum.

Ekki er hægt að finna beinar vísbendingar þess að upptaka olúgjaldsins hafi haft áhrif á flutningskostnað enn sem komið er. Engu að síður eru skýr merki þess að rekstrarkostnaður flutningabíla hefur hækkað og það hlutfallslega meira á Vestfjörðum en til annarra staða á landinu, sem gæti haft áhrif á flutningskostnað vestfirskra fyrirtækja í framtíðinni.

Efnisyfirlit

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | <i>Inngangur</i> | 5 |
| 2. | <i>Aðferðir og heimildaöflun</i> | 7 |
| 3. | <i>Flutningar og gildi þeirra fyrir fyrirtæki</i> | 8 |
| 3.1 | Skilvirkni vöruflutninga | 9 |
| 3.2 | Valkostir í flutningum | 11 |
| 3.2.1 | Strandsiglingar | 12 |
| 3.2.2 | Landflutningar | 13 |
| 3.3 | Flutningsmynstrið – Hvað er verið að flytja?..... | 15 |
| 3.3.1 | Eðli vörunnar – tækni í fiskflutningum – valkostir - tímarammi | 16 |
| 4 | <i>Greining á flutningskostnaði fyrir og eftir upptöku olúgjalds</i> | 18 |
| 4.1 | Þungaskatturinn | 18 |
| 4.2 | Olúgjaldið..... | 20 |
| 4.3 | Samanburður á kostnaði Þungaskatts og Olúgjalds | 21 |
| 4.3.1 | Gjaldtaka kílómetragjalds á flutningabíla | 22 |
| 4.4 | Samanburður | 24 |
| 5 | <i>Flutningafyrirtækin og gjaldskrárbreytingar</i> | 27 |
| 5.1 | Verðmunur og fjarlægðir..... | 30 |
| 6 | <i>Niðurstöður</i> | 31 |
| 7 | <i>Lokaorð</i> | 34 |
| 8 | <i>Heimildaskrá</i> | 35 |
| 8.1 | Viðmælendaskrá..... | 36 |

1. Inngangur

Á umliðnum árum hafa verið miklar breytingar í rekstrarumhverfi fyrirtækja á landsbyggðinni og hafa þau ekki farið varhluta miklum breytingum hvað varðar vöru- og hráefnisflutninga. Krafa í nútímasamfélagi síðustu ár hefur verið í þá átt að sífellt er krafist meiri hraða og er engin undantekning í flutningum, vegakerfið hefur verið í sífelldum endurbótum og hafa samgöngubætur gert það að verkum að mun skemmri tíma tekur að keyra vörur landshorna á milli. Þessi þróun hefur haft það í för með sér að strandflutningar eru aflagðir, útflutningshöfnum hefur verið fækkað og fyrirtæki á landsbyggðinni þurfa að greiða mun hærri flutningsgjöld nú en áður. Samhliða þessari þróun hefur orðið umdeild kerfisbreyting í fjáröflun til vegagerðar þar sem þungaskattur hefur verið aflagður en í staðinn tekið upp olúgjald og kílómetragjald á díselolíu og akstur. Telja stjórnendur sjávarútvegsfyrirtækja á Vestfjörðum að þessar kerfisbreytingar hafi haft áhrif til hækkunar á flutningskostnaði sinna fyrirtækja, þar sem þeirra vöruflæði byggist á flutningum til og frá vinnslu, þó aðallega frá. Í tengslum við Vaxtarsamning Vestfjarða hafa stjórnendur sjávarútvegsfyrirtækja á Vestfjörðum myndað sjávarútvegsklasa þar sem markmiðið er að efla fyrirtæki innan klasans til samtarfs um hagræðingu og hagsmunamál þeirra. Í ljósi áðurnefndar þróunar eru sjávarútvegsfyrirtæki í Sjávarútvegsklasa Vestfjarða áhugasöm um að fá úr því skorið hvort og þá með hvaða hætti ný lög nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald ofl. hafi haft áhrif til hækkunar á flutningskostnaði. Í þessari skýrslu er þetta tiltekna mál skoðað nánar og vonast höfundur til að það varpi ljósi á hvort umrædd lagasetning hafi verið íþyngjandi fyrir rekstur fyrirtækja á Vestfjörðum.

Í skýrslunni er fjallað fræðilega um flutninga (e.transportation) sem eru hluti af vörustjórnun (e.logistics) og um leið partur af aðfangakeðju (e.supply chain) fyrirtækja, þar er gerð grein fyrir mikilvægi flutninga í vörustjórnun með áherslu á sjávarútvegsfyrirtæki á Vestfjörðum. Til að hægt sé að gera sér betri grein fyrir hvernig þróunin hefur verið í flutningum er lítillega fjallað um valkosti í flutningum fyrr og nú og í framhaldi af því hvert flutningsmynstrið er og hverskonar fiskafurðir er verið að flytja í flutningakerfinu, hvaða tækni þurfi, hvaða valkostir eru og síðast en ekki síst er fjallað um tímafaktor flutninga af þessu tagi.

Gerð er ítarlag grein fyrir rekstrarkostnaði flutningabíla fyrir og eftir upptöku olúgjaldsins þar sem ástæðum kerfisbreytingarinnar eru gerð skil ásamt því sem stutt umfjöllun er um eðli

og framkvæmd bæði þungaskatts og svo olúgjaldsins. Gjaldskrárbreytingar stóru flutningafyrirtækjanna Landflutninga og Flytjanda á árunum 2003, 2004 og 2005 eru skoðaðar og athugað hvort hækkunir hafi verið umfarm olúverðshækkunar. Að lokum er umfjöllun um mismun á flutningskostnaði á ákveðnum leiðum og ástæður þess skýrðar.

Markmið skýrslunnar er að:

- Fá raunhæfa mynd af því hvort sú kerfisbreyting sem gerð var með álagningu olúgjaldsins hafi haft áhrif til hækkunar flutningsgjalda. Með því að:
 - Bera saman beinan kostnað við rekstur flutningabifreiða í þungaskattskerfinu og olúgjaldskerfinu.
 - Skoða tengingu hækkunar gjaldskrár flutningafyrirtækjanna við kerfisbreytingarnar.
- Uppfylla kröfur Viðskiptaháskólans á Bifröst um lokaverkefni til B.Sc. gráðu.

Í upphafi var ætlunin að tengja þróun í flutningskostnaði fyrirtækja innan Sjávarútvegsklasa Vestfjarða inn í verkefnið, en þar sem fyrirtækin selja framleiðslu sína frá sér með misjöfnum hætti reyndist erfitt að nálgast samanburðarhæf gögn frá fyrirtækjunum til að fá haldbæra niðurstöðu í verkefnið. Var þessum þætti því sleppt.

2. Aðferðir og heimildaöflun

Þar sem um rannsókn á áhrifum gildistölu laga nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald ofl. byggist vinnsla þessarar skýrslu að megin hluta upp á aðgerðagreiningu (e.event study). Aðgerðagreining er aðferð sem notuð er þegar skoða á hvort tiltekin aðgerð eða atburður í ákvarðanatöku innan sem utan fyrirtækja eða lagasetning hafi breytt skilyrðum í rekstrarumhverfinu, það er greiningar á aðstæðum fyrir og eftir atburðinn sem síðan eru bornar sama og séð hvort atburðurinn hafi valdið breytingum á rekstrarskilyrðum eða öðrum aðstæðum í umhverfinu.¹

Rannsóknin mun byggjast aðallega á meginlegum (e.quantitative) rannsóknum en þær fela í sér lýsingar á greiningu talnagagna. Þá er oftast um að ræða upplýsingar um magn eða fjölda tölfræðilegra greininga sem hafa það að markmiði að lýsa tilteknu talnasafni.²

Til að fá dýpri skilning á viðfangsefninu mun skýrsluhöfundur einnig nota eigindlega (e.qualitative) rannsóknaraðferð þar sem tekin eru óformleg viðtöl við aðila sem að tengjast verkefninu.

¹ Cram, Don. (e.d.). Bls. 8.

² Blumberg Boris, Cooper R. Donald, Schindler S. Pamela. (2005). Bls.124.

3. Flutningar og gildi þeirra fyrir fyrirtæki

Í stóru og strjálbýlu eylandi eins og Íslandi skipta samgöngur miklu máli. Ef ekki væru siglingar til og frá landinu eða vöruflutningar milli svæða innanlands væru lífskjör Íslendinga á annan veg en er í dag, því samgöngur og viðskipti eru forsenda góðra lífskjara. Skiptir því máli að stjórnendur flutningafyrirtækjanna sem og annarra fyrirtækja í landinu hugi að skilvirkni og hagkvæmni en það geta þeir gert með því að tileinka sér aðferðafræði vörustjórnunar og tengdum þáttum.

Vöruflutningar eru stór þáttur í birgðastjórnun (e.supply chain management) fyrirtækja sem er síðan einn af megin þáttum vörustjórnunar (e.logistics)^{3,4} og saman skipta þessir þættir miklu máli fyrir afkomu fyrirtækja í nútíma samfélagi. Ein helsta ástæða þess er að með markvissri vöru- og birgðastjórnun eru stjórnendur fyrirtækja betur í stakk búnir að sjá tækifæri til að minnka kostnað með meiri hagkvæmni og bæta þjónustu við viðskiptavini. Fyrirtæki þurfa að vera samkeppnishæf á heimsmarkaðinum og geta haldið þeirri stöðu þrátt fyrir mikla samkeppni og örar breytingar á þörfum viðskiptavina.⁵

Mynd 1: Aðfangakeðjan



Markmið vörustjórnunar er fyrst og fremst að gera fyrirtækin samkeppnishæf á markaðinum með því að sjá til þess að rétt framleiðsla, í réttu magni, í réttu ásigkomulagi, á réttum stað, á réttum tíma og á réttu verði berist réttum viðskiptavini. Mynd 1 sýnir hvernig birgðastjórnunarferlið er hjá framleiðslufyrirtækjum sem þurfa að flytja til sín hráefni í framleiðsluna og síðan fullunnar vöru frá sér til kaupenda.⁶

Flutningar eru mjög mikilvægur þáttur í vörustjórnun fyrirtækja þar sem aðalfókus vörustjórnunar er háður áþreifanlegum þáttum eins og vöruflæði eða kerfum sem flytja

³ Orðskýring; Vörustjórnun er ferli skipulagningar, framkvæmdar og stjórnunar, þeirrar skilvirkni, virka flæðis og geymslu hráefnis, vöru í framleiðslu, fullunnar vöru, þjónustu og skildum upplýsingum frá upphafi til enda, með því markmiði að laga sig að óskum viðskiptavina.

⁴ Coyle J. John, Bradi J. Edward, Langley C. John JR. (1996). Bls. 28.

⁵ Sama heimild. Bls. 4.

⁶ Sama heimild. Bls. 8.

framleiðsluna. Þessum kerfum er stýrt af flutningsfyrirtækjum sem sérhæfa sig í flutningum fyrir önnur fyrirtæki. Eru það stjórnendur í vörustjórnun innan fyrirtækja sem eru ábyrgir fyrir vali á þeim flutningsleiðum sem valdar eru til að flytja hráefni að fyrirtækinu og fullunninni vöru í burtu, hvort sem þeir nýta sér þjónustu flutningafyrirtækja eða þróa eigið flutningakerfi. Þar sem þörf fyrirtækja er mismunandi verður að veita og meta hvaða leið er hagkvæmust fyrir hvert og eitt fyrirtæki, engu að síður geta fyrirtæki sem starfa í svipuðum rekstri og á sama svæði nýtt sér þá þekkingu og reynslu sem skapast hefur varðandi flutningsleiðir og kerfi á því svæði.⁷

Taka má hráefnis- og afurðaflutninga í fiskvinnslu sem gott dæmi um mikilvægi flutninga og virkni flutningakerfa. Fiskvinnslan er fyrst og fremst framleiðslufyrirtæki sem þarf að hafa nægilegt hráefni til að halda framleiðslunni gangandi. Algengt er að fiskvinnslan sé að kaupa til sín hráefni af fiskmörkuðum víðsvegar um landið, jafnvel utan úr heimi, flytja það langar vegalengdir til sín í vinnslu og síðan er fullunnin vara keyrð með bílum til útflutningshafna, einnig oft um langan veg. Því hefur staðsetning fyrirtækjanna mikið að segja varðandi ýmsa kostnaðarliði sem verða til í framleiðsluferlinu og má nefna Vestfirði sem gott dæmi bæði hvað varðar flutning á aðföngum og svo fullunninni afurð.

Stjórnendur fyrirtækja sem stóla mikið á flutninga í sínum rekstri eru algjörlega háðir þeim flutningsleiðum sem flutningsaðilar bjóða upp á, sem dæmi má nefna að nú árið 2006 bjóða flutningsaðilar hér á landi einungis upp á vöruflutninga með bílum og er það mikil breyting frá því sem áður var þegar hægt var að velja um strandflutninga eða landflutninga.

3.1 Skilvirkni vöruflutninga

Til að auka skilvirkni vöruflutninga ættu þeir að vera metnir sem hluti af heildarkerfi en ekki eins og sjálfstætt óskipt kerfi. Hagræðing í heildarkerfi eins og aðfangakeðju fyrirtækis getur haft í för með sér undirliggjandi lausnir þar sem tekið er tillit til ólíkra hlutverka forgangsflutninga, aukaflutninga og flutninga milli vöruhúsa. Þjónusta við viðskiptavinum og framleiðslugeta eru andstæðir pólar sem hafa þó áhrif á og þvinga hvor annan. Ef vel á að takast til er óumflýjanlegt að fara bil beggja þessara þátta.⁸

Framleiðni er mælikvarði á skilvirkni kerfa en það er framleiðsla deilt með aðföngum. Þar sem varan er flutningur á vöru eða farþega frá A til B er eðlilegast að tala um árleg

⁷ Coyle J. John, Bradi J. Edward, Langley C. John JR. (1996). Bls. 44.

⁸ Sussams, John. (Júlí 2000). Pg. 8

heildartonn kílómetra, farþega kílómetra eða aðra hentuga mælikvarða framleiðslu deilt með heildar árlegum rekstrarkostnaði.⁹

Það er hægt að meta alla framleiðsluþætti líkt og vinnuafli, hráefni, tæki, afskriftir, kostnað við hlutafé og svo framvegis og leggja fjármagnstölurnar saman til að gefa einfaldan mælikvarða á framleiðsluþættina. Hjá vöruflutningafyrirtæki eru helstu kostnaðarliðir eftirfarandi:¹⁰

1. Rekstrarkostnaður ökutækisins¹¹
 - a. Launakostnaður 60%
 - b. Viðhald 20%
 - c. Olúkostnaður 20%
2. Stjórnunarkostnaður, ekki fengust upplýsingar um hlutfall rekstrarkostnaðra af heildarkostnaði.

Það er nauðsynlegt að geta greint og skilið kostnaðaruppbyggingu vöru eða þjónustu eftir mikilvægi svo hægt sé að sjá hvort möguleiki sé að minna kostnað og halda viðskiptunum án þess að stofna vörugæðum eða þjónustu við viðskiptavinina í hættu. Takmark flutningafyrirtækja er að afhenda vöru eftir pöntun, á réttum tíma, í góðu ástandi og fyrir lágmarkskostnað.¹²

Þegar flutningafyrirtæki eru skoðuð sérstaklega þá er einingakostnaður lágmarkaður þegar hagkvæmasta og nýjasta gerð flutningabíls er notuð fyrir hvert einstakt verkefni og að bíllinn sé með fullfermi báðar leiðir. En það er ekki raunhæft að ætla alltaf 100% nýtingu, meðal annars vegna þess að eftirspurn eftir flutningum er breytileg frá degi til dags. Út frá sjónarhorni stjórnenda vöruflutninga verður hver og einn að hugleiða kostnaðarþátt í sínu fyrirtæki og vera vel vakandi varðandi þá þætti sem má bæta.¹³

Hér á landi geta flutningafyrirtækin til að mynda haft áhrif á kostnaðarþætti með ýmsu móti, til dæmis með góðu upplýsingaflæði til bílstjóra varðandi kostnaðarliði þess bíls sem þeir aka. Olúueyðsla og viðhald flutningabíla er háð aksturslagi og hirðusemi ökumanns og skiptir því miklu máli að umgengni hans við bíllinn sé góð. Einnig hefur það mikil áhrif að vera á nýlegum hagkvæmum bílum í góðu ásigkomulagi því olúkostnaður og viðhald bílanna er samtals um 40% af rekstrarkostnaði þeirra.

⁹ Sussams, John. (Júlí 2000). Pg. 8

¹⁰ Sama heimild. Pg. 8

¹¹ Már Þorvarðarson. (Munnleg heimild, 3. maí 2006).

¹² Sussams, John. (Júlí 2000). Pg. 8

¹³ Sama heimild. Pg. 8

Aftur á mót eru aðrir ytri þættir sem flutningafyrirtækin geta ekki haft áhrif á en hafa mikið að segja varðandi rekstrarkostnað. Þetta eru til að mynda þættir eins og olúverð, gjaldtaka ríkisins í formi olúgjalds, bifreiðagjalda og ýmissa skatta, vörugjöld á bifreiðar og varahluti, þungatakmörkanir á vegum og síðast en ekki síst veður og færð á vegum sem enginn geta haft áhrif á rekstrarkostnað flutningafyrirtækjanna.¹⁴

3.2 Valkostir í flutningum

Flutningsmynstur íslensku flutningafyrirtækjanna hefur breyst mikið síðustu ár og má segja að róttækustu breytingarnar megi rekja til síðustu aldamóta eða ársins 2001. Þá minkaði framboð strandflutninga þar sem Samskip, annað af tveimur skipafélögum landsmanna, hætti strandsiglingum í kringum landið. Þar með fækkaði viðkomum skipa um helming og flutningar færðust í auknum mæli á vegi landsins með flutningabílum. Síðan var það í nóvember 2004 að strandsiglingar Eimskip lögðust einnig af og einungis var eitt skip í strandsiglingum milli Vestfjarðahafna og Hafnarfjarðar fram í október 2005.

Það er einn landshluti sem hefur þá sérstöðu að vera eini hluti Íslands sem styttra er, í kílómetrum talið, að sigla til og frá Reykjavík heldur en að keyra, þetta er Vestfjarðakjálkinn. Á Vestfjörðum hefur sjávarútvegur alla tíð borið uppi atvinnulífið og þrátt fyrir samdrátt í útgerð og fólksfækkun í landshlutanum er sjávarútvegurinn enn lífæð vestfirðinga. Vegna legu Vestfjarða hafa íbúar á Vestfjarðarkjálkanum í gegnum tíðina að mestu verið háðir flutningum á sjó stóran hluta ársins vegna fjallvega sem hafa erfða farartálma á landleiðinni yfir vetrarmánuðina. En með batnandi vegakerfi sóttu landflutningar á og mættu auknum kröfum samfélagsins um ferskleika vöru og hráefnis með tíðari flutningum.

Í skýrslunni “Að fara lönd eða strönd” sem Tinna Finnbogadóttir háskólanemi í Kaupmannahöfn vann fyrir Landvernd árið 2004 kemur fram að flutningar í heild sinni jukust um 22% á tíu ára tímabili frá 1990 til 2000. Á sama tíma drógust strandflutningar saman um 12%, eða úr 42% niður í 31%, af heildar vöruflutningum en landflutningar tóku til sín allan vöxt í flutningum og vel það eða um heil 46%.¹⁵

Helsti fylgikvilli þessara breytinga er að fyrirtæki sem áður nýttu sér strandflutninga fyrir flutning á sínum aðföngum og afurðum þurfa nú að flytja nánast allt landleiðina og greiða

¹⁴ Már Þorvarðarson. (Munnleg heimild, 3. maí 2006).

¹⁵ Tinna Finnbogadóttir. (2004). Bls. 2.

mun hærra verð fyrir flutninginn.¹⁶ Er það samdóma álit þeirra sem standa að Sjávarútvegsklasa Vestfjarða að afnám strandsiglinga hafi haft miklar hækkningar á flutningskostnaði í för með sér. Munurinn á flutningskostnaði í sjó- og landflutningum var allt að 340 % sjóflutningum í vil, samkvæmt gjaldskrá flutningafyrirtækjanna í ársbyrjun 2004.¹⁷ Eins og sjá má á umfjölluninni hér að framan hafa miklar breytingar átt sér stað á síðustu árum varðandi flutningsmynstur hér á landi. Í framhaldi af því verður fjallað nánar um þróun strand- og landflutninga í næstu köflum.

3.2.1 Strandsiglingar

Eins og fram hefur komið voru strandflutningar helsta flutningsmynstur landsmanna lengi framan af og voru skipafélögin Samskip og Eimskip með reglulegar strandsiglingar til helstu staða í öllum landsfjórðungunum. En með tilkomu stærri flutningabíla, betra vegakerfis og sífellt meiri kröfu markaðarins um styttri tíma vöru í flutningi varð þróunin sú að landflutningar færðust sífellt í aukana. Var svo komið árið 2001 að Samskip sá ekki rekstrargrundvöll fyrir strandsiglingum félagsins og lagði þær af með öllu. Þá var einungis eitt skip sem sinnti strandflutningum við Íslandsstrendur en það var Mánafoss, skip Eimskipafélags Íslands. Við þessa breytingu minkaði ferðatíðni strandsiglinga um helming frá því sem áður var og leiddi til þess að fyrirtæki um landsbyggðina fóru í enn frekari mæli að nýta sér daglega ferðatíðni landflutninga þrátt fyrir mun hærri flutningskostnað.

Á vormánuðum árið 2004 hóf útgerðin Sæskip ehf. strandsiglingar á vöruflutningaskipinu Jaxlinum á milli Hafnarfjarðar og allra hafna á Vestfjörðum að Suðureyri undanskilinni. Skipið tengdi byggðir á sunnan- og norðanverðum Vestfjörðum betur saman en áður hafði verið og var með tvær átlanuferðir í viku. Fram að þessum tíma hafði ekkert flutningafyrirtæki séð sér fært að sinna reglubundnum flutningum landleiðina á milli þessara svæða vegna erfiðra vegasamgangna og viljaleysis Vegagerðarinnar við að halda þessari leið opinni með reglubundnum hætti á veturna.¹⁸

Það var síðan 1. desember 2004 að Eimskipafélagið hætti strandsiglingum með öllu í kringum Ísland, félagið gerði samning við útgerð Jaxlsins um að halda uppi ferðum milli Hafnarfjarðar og Vestfjarða í veg fyrir millilandasiglingar félagsins.¹⁹ En það var skammgóður vermir því í

¹⁶ Agnar Ebenesersson. (Munnleg heimild, 24. apríl 2006).

¹⁷ Tinna Finnbogadóttir. (2004). Bls. 3.

¹⁸ Jón Páll Hreinsson. (Munnleg heimild, 25. apríl 2006).

¹⁹ BB:IS – vestfirskar fréttir. (2004, 26. Nóvember).

byrjun október 2005 var Jaxlinn seldur úr landi með þeim fyrirheitum eigenda að þeir væru að leita að nýrra og hagkvæmara skipi í þessar siglingar en nú á vormánuðum 2006 bólar ekkert á nýjum Jaxli og allir flutningar til og frá Vestfjörðum hafa því bæst á vegakerfið.

3.2.2 Landflutningar

Landflutningar eru sá flutningsmáti sem hefur tekið við af strandflutningum í flutningakerfi okkar hér á landi. Sífelld batnandi vegakerfi og samgöngubætur á borð við Hvalfjarðargöng, Fáskrúðsfjarðargöng og Vestfjarðagöng hafa gert landflutninga auðveldari, þar sem búið er að fjarlægja erfiða vegakafla og stytta vegalengdir milli staða.

Síðustu ár hafa flutningafyrirtækin í auknum mæli nýtt sér betra vegakerfi og sífelld verið að þróa og bæta flutningakerfi sín um landið. Fyrirtækin bjóða nú upp á daglegar ferðir frá Reykjavík til helstu staða í hverjum landsfjórðungi og þaðan til minni staða tvisvar til þrisvar í viku.²⁰

Samþjöppun hefur verið meðal landflutningafyrirtækja síðustu ár og hafa minni rekstraraðilar í auknum mæli selt rekstur sinn til stóru fyrirtækjanna tveggja, Landflutninga og Flytjanda, eða gert samninga við þau um flutninga á ákveðnum leiðum. Þessi þróun hefur leitt til þess að samkeppnin á markaðnum hefur minkað en jafnframt er flutningakerfi stóru fyrirtækjanna enn þéttara en áður.

Segja má að þróunin sem verið hefur á flutningsmarkaðnum sé í raun krafa viðskiptavina flutningafyrirtækjanna því nú á tímum skiptir hraði miklu máli í flutningum þar sem ferskleiki vörunnar og viðbragðsflýtir er lykilatriði. Stjórnendur fyrirtækja hafa verið að leita leiða til að minka kostnað og hefur birgðastýring til að mynda verið ein leið til hagræðingar hjá fyrirtækjum. En til að hún gangi upp þarf að vera aðgangur að öflugum flutninganeti sem flytur vörur landshorna á milli fljótt og örugglega. Aðgangur að vegakerfinu er ekki alltaf eins og best verður á kosið. Vegagerðin hefur heimild til að setja takmarkanir um öxulþunga á vegi landsins við ákveðnar aðstæður. Þetta er aðallega á vorin og haustin þegar umhleypingar eru í veðrinu en getur einnig komið til yfir vetrarmánuðina á mildum veturnum. Flutningabílastar geta ekki keyrt fulllestaðir við þessar aðstæður og kemur það sér illa fyrir nýtinguna í bílunum og hefur í för með sér mikinn aukakostnað fyrir flutningafyrirtækin. Samkvæmt tölum frá Vegagerðinni hefur þungatakmörkunum verið beitt eins og sjá má í töflu 1 og 2 hér fyrir

²⁰ Eimskip. (e.d.). Ferðaáætlun.

neðan á leiðunum Ísafjörður – Reykjavík, Patreksfjörður – Reykjavík og Reykjavík – Akureyri.²¹

Tafla 1: Þungatakmörkin Vegagerðarinnar veturinn 2004-2005, Reykjavík – Akureyri, Ísafjörður og Patreksfjörður.

| Frá Sept. 2004 til júní 2005 | |
|------------------------------|----------|
| Ísafjörður – Reykjavík | 64 dagar |
| Patreksfjörður - Reykjavík | 41 dagur |
| Reykjavík - Akureyri | 49 dagar |

Tafla 2: Þungatakmörkin Vegagerðarinnar veturinn 2005-2006, Reykjavík – Akureyri, Ísafjörður og Patreksfjörður.

| Frá Sept. 2005 til 27.04 2006 | |
|-------------------------------|----------|
| Ísafjörður - Reykjavík | 56 dagar |
| Patreksfjörður - Reykjavík | 46 dagar |
| Reykjavík - Akureyri | 57 dagar |

Nokkrar staðreyndir um sjó- og landflutninga:²²

- a. Sjóflutningar menga minna en landflutningar
- b. Sjóflutningar eru ódýrari en landflutningar
- c. Sjóflutningar taka lengri tíma en landflutningar
- d. Sjóflutningar eru hentugir fyrir vörur sem þola lengri flutningstíma

Breyting á flutningum frá sjó yfir á land gerði það að verkum að álögur á olú og skattur vegna vegakerfisins hafa haft bein og óbein áhrif á hækkandi flutningskostnað fyrirtækja í landinu og lagst af miklum þunga á fyrirtæki á landsbyggðinni sem þurfa að stóla á flutninga í

²¹ Vegagerðin. (Tölvupóstur, 27.apríl 2006).

²² Tinna Finnbogadóttir. (2004). Bls. 4.

sinni starfsemi. Hér er ekki síst verið að tala um fyrirtæki í sjávarútvegi sem eru mjög háð flutningum bæði til að flytja til sín hráefni og frá sér unna vöru langar vegalengdir.

3.3 Flutningsmynstrið – Hvað er verið að flytja?

Í þessari umfjöllun er verið að huga að flutningi sjávarútvegsfyrirtækja og þá aðallega fiskvinnslu á Vestfjörðum og mun því verða tekið dæmi um flutningsmynstur slíks fyrirtækis. Flutningur á hráefni til fiskvinnslu fer nær eingöngu landleiðina á flutningabílum og í gámabílum.²³

Rekstrarform sjávarútvegsfyrirtækja er margbreytilegt en þó er margt sameiginlegt með rekstri þessara fyrirtækja. Sum þeirra reka eigin útgerð og landa þeim afla sem fiskvinnslan annar við verksmiðjudy, slík fyrirtæki þurfa ekki að greiða flutningskostnað vegna hráefnis á meðan önnur fyrirtæki fiska að hluta til eða ekkert og kaupa síðan það sem á vantar í vinnsluna á fiskmarkaði sem getur verið staðsettur hvar sem er á landinu. Þau fyrirtæki sem kaupa hráefni á fiskmarkaði þurfa oft á tíðum að greiða háan flutningskostnað til að koma hráefninu til sín í vinnslu. Þess eru dæmi að fyrirtæki séu að flytja hráefni allt að 1000 kílómetra leið til vinnslu til dæmis frá Tálknafirði til Suðureyrar Þar sem flutningar beint á milli norður og suðurjarða eru litlir sem engir þarf að flytja hráefnið fyrst til Reykjavíkur og síðan aftur vestur til Suðureyrar þar sem vinnslan fer fram.²⁴ Einnig kaupa sum fyrirtæki til sín hráefni frá Kanada, Noregi og fleiri stöðum í heiminum og er flutningurinn heim að dyrum ýmist innifalinn í verðinu eða greiddur sér. Þetta fyrirkomulag er nokkuð algengt til dæmis í rækjuvinnslu.²⁵

Þegar fyrirtækin hafa hinsvegar unnið úr aflanum og afurðir þeirra sem eru ferskar, saltaðar, frosnar, þurrkaðar og fleira, eru seldar þá eru sölusamningarnir oftast á þann veg að kaupandi greiðir fyrir flutning frá verksmiðjudyrum. Í viðtölum sem skýrsluhöfundur átti við framkvæmdarstjóra sjávarútvegsfyrirtækja í Sjávarútvegsklasa Vestfjarða var þeim tíðrætt um að þeir finni stóran mun á afurðaverði eftir að sjóflutningar voru aflagðir, það er að þeir eru að fá lægra verð fyrir afurðir sínar sem þeir telja að nemi muninum á kostnaði við flutningana.

En skoðum nú hverskonar vara fiskur er og hvernig flutningi á honum er háttað.

²³ Kristján Jóakimsson. (Munnleg heimild, 24. apríl 2006).

²⁴ Katrín Sigurjónsdóttir. (Tölvupóstur, 13. apríl 2006).

²⁵ Elías Oddsson. (Munnleg heimild, 24. apríl 2006).

3.3.1 Eðli vörunnar – tækni í fiskflutningum – valkostir - tímarammi

Fiskur er ferskvara og skiptir því hraði og rétt meðhöndlun miklu þegar hann hefur verið veiddur. Því fyrr sem hann kemst í verkun þeim mun dýrmætara er hráefnið. Markaðir fyrir bolfisk- og rækjuafurðir eru margvíslegir, þar er um að ræða markaði fyrir ferskfisk, frosinn, þurrsaltaðan, sprautusaltaðan, reyktan, þurrkaðan og má sjálfsagt lengi telja. Mismunandi verkunaraðferðir gera það að verkum að fiskurinn þolir mismunandi flutningsleiðir og geymslu. Allar afurðir framleiðenda á Vestfjörðum eru fluttar með gámabílum eða á brettum í kassabílum, oftast suður til Reykjavíkur eða til Eskifjarðar í veg fyrir flutningaskip sem flytja afurðirnar til kaupenda víða um heim.

Ferskur fiskur er viðkvæmasta afurðin og fer í auknum mæli með bílum suður til Keflavíkur í flugfragt sem þýðir að hann er kominn á borð neytenda út í heimi á tiltölulega skömmum tíma, þó eru einnig dæmi um að hann fari með kæligámum í sjófrakt.²⁶

Hinar afurðirnar eru ekki eins viðkvæmar fyrir geymslu og eru settar í frysti eða kæligáma eftir því sem við á og hafa lengra geymsluþol heldur en ferski fiskurinn.

Fyrirtæki á Vestfjörðum hafa ekkert val um flutninga frá svæðinu, því eftir að strandflutningar voru aflagðar þá er eingöngu um að ræða flutninga með bílum.

Tímarammi í flutningum fiskvinnslufyrirtækja er mjög misjafn og fer eftir því hvers eðlis framleiðslan er og hverjar afurðirnar eru.

Þó má segja að nær öll fiskvinnslufyrirtæki hafi sama tímaramma á hráefni til vinnslu því þar gildir að fá vöruna sem ferskasta í hús. Aflaum er annaðhvort landað í hús beint af hafnarbakkanum eða hann er boðinn upp á fiskmarkaði og er fluttur samdægurs til kaupanda og er kominn í vinnslu hálfum sólahring eftir að honum er landað.

Hvað afurðirnar varðar þá gilda aftur á móti mismunandi tímarammar. Eins og áður er getið þá er ferskfiskurinn svolítið sér á parti og gildir hraðinn þar fyrst og fremst máli og fer framleiðsla dagsins beint í bíl suður til að ná flugi næsta morgun og þá er varan komin á markað 2-3 sólahringum frá því fiskinum var landað.

Fyrir þau fyrirtæki sem vinna afurðirnar enn frekar, reykja, salta, frysta eða þurrka skiptir hraði flutninga á markað ekki eins miklu máli og er varan nær undantekningalaust flutt á bílum í kæli eða frystigámum suður til Reykjavíkur og þar í skip til kaupenda víðsvegar um heim. Að sögn framkvæmdarstjóra sjávarútvegsfyrirtækja innan Sjávarútvegsklasa Vestfjarða gæti meirihluti þessara afurða allt eins farið í skip suður til Reykjavíkur í veg fyrir siglingar

²⁶ Óðinn Gestsson. (Munnleg heimild, 25. apríl 2006).

áfram til Evrópu eða Bandaríkjanna (BNA) því gámarnir þurfa oft á tíðum að bíða á hafnarbakkanum í Reykjavík í nokkra daga áður en þeim er komið áfram í skip og skipti ekki öllu hvort gámarnir biðu á hafnarbakkanum í Reykjavík eða annarstaðar.²⁷

Evrópu er skipt í tvær siglingaleiðir og sigla skipafélögin hvort um sig einu sinni í viku á hvora leið til Evrópu og svo hálfsmánaðarlega til BNA.^{28,29}

²⁷ Óðinn Gestsson. (Munnleg heimild, 25. apríl 2006).

²⁸ Eimskip. (e.d.).

²⁹ Siglingaáætlun Samskipta. (e.d.).

4 Greining á flutningskostnaði fyrir og eftir upptöku olúgjalds

Uppbygging flutningskostnaðar er margslungin og þarf að taka tillit til margra kostnaðarliða sem veða mismikið í heildarflutningskostnaði. Samkvæmt heimildum frá tekju- og lagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins er áætluð kostnaðarskipting við rekstur flutningabíllanna um það bil 60% launakostnaður, 20% viðhaldskostnaður og 20% eldsneytiskostnaður.³⁰ Ekki liggur fyrir hlutfall rekstrarkostnaðar flutningabíllana af heildarkostnaði flutningafyrirtækjanna.

Ríkið leggur álögur á eldsneyti bifreiða sem hafa verið eyrnamerktað sem fjáröflun til vegagerðar. Það fé sem Vegagerðin fær til umráða samkvæmt lögum er ætlað að duga fyrir uppbyggingu og endurnýjun vegakerfisins hér á landi. Þann 1. júlí 2005 tóku gildi lög nr. 87/2004 um olúgjald og kílómetragjald o.fl. er varða breytingar á tekjustofni til Vegagerðarinnar, um leið féllu úr gildi lög nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar.

Megin inntak breytingarinnar er niðurfelling þungaskatts á díselknúnað bifreiðar og í staðin er olúgjald lagt á hvern lítra díselolíu auk kílómetragjalds á bifreiðar með yfir 10 tonna heildar þunga. Ráðamenn hafa allt frá setningu laganna fullyrt að einungis væri um kerfisbreytingu að ræða og myndi breytingin hafa áhrif til lækkunar fyrir bifreiðar sem eyða olíu undir meðallagi, litla breytingu hjá þeim sem eru með olíueyðslu í meðallagi og einungis væri um hækkun að ræða hjá þeim bifreiðum sem eyða allra mest. Því ættu lögin að vera rekstraraðilum í flutningaþjónustu hvatning til að nota nýlegar og hagkvæmar bifreiðar í sínum rekstri.³¹

Til að sjá hvert rekstrarumhverfi flutningafyrirtækjanna var þegar þungaskatturinn var og hét þá verður þungaskattinum gerð örlítil skil hér á eftir.

4.1 Þungaskatturinn

Með lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar var meðal annars gert að greiða þungaskatt af öllum bifreiðum sem notuðu annan orkugjafa en bensín. Bifreiðar undir fjórum tonnum lutu öðrum skilmálum um gjaldtöku þungaskatts en bifreiðar yfir fjórum tonnum og verður þeim ekki gerð skil hér. Umfjöllunin hér á eftir miðast eingöngu við bifreiðar yfir fjórum tonnum sem notaðar eru til vöruflutninga.

³⁰ Ingvi Már Pálsson. (Erindi á fundi, haust 2005).

³¹ Ingvi Már Pálsson. (Erindi á fundi, haust 2005).

Í þungaskattskerfinu sem var sett á með lögum nr. 3/1987 um fjáröflun til vegagerðar, var ákveðið afsláttarkerfi í gangi sem miðaði að því að veita stighækkandi afslátt af þungaskatti sem innheimtur er af eignum kílómetrum samkvæmt ökumæli. Var greitt fullt gjald fyrir fyrstu 25 þúsund kílómetrana, fyrir næstu 10 þúsund kílómetra var gefinn 10% afsláttur, fyrir næstu 10 þúsund kílómetrana var síðan 20% afsláttur og ef aksturinn fór yfir 45 þúsund kílómetra þá var gefinn 50% afsláttur. Fyrirkomulagið var eins og sjá má í töflu 3 hér fyrir neðan.

Tafla 3: Afsláttarkerfi þungaskatts samkvæmt lögum nr.3/1987

| Eknir kílómetrar | Hlutfall greiðslu af fullu kílómetragjaldi |
|-------------------------|---|
| 0 – 25.000 km | 100% |
| 25.001 – 35.000 km | 90% |
| 35.001 km – 45.000 km | 80% |
| 45.000 km > | 50% |

Var þetta kerfi hugsað sem ákveðin jöfnun fyrir þau fyrirtæki sem þjónustuðu landsbyggðina. Þau fyrirtæki sem keyrðu mest og lengst fengu stigvaxandi afslátt eftir því sem þau keyrðu meira. Einnig átti kerfið að stuðla að betri nýtingu þeirra ökutækja sem keyrðu langt umfram meðallag. Má því segja að um ákveðna flutningsjöfnunaraðgerð stjórnvalda hafi verið að ræða.³²

Þessi stighækkandi afsláttarkjör þungaskattskerfisins voru umdeild og komu mis vel út fyrir rekstraraðila díselknúinna bifreiða.

Í byrjun árs 1997 sendu þrjú félag atvinnubílstjóra Frami bandalag íslenskra leigubifreiðarstjóra, Trausti félag sendibifreiðarstjóra og Landssamband vörubifreiðarstjóra athugasemdir til Samkeppnisstofnunar þar sem þau töldu gildandi afsláttakerfi í innheimtu þungaskatts halla á og rýra samkeppnisstöðu sinna félaga gagnvart þeim sem nutu afslátta í kerfinu. Samkeppnistofnun sendi ályktun þar sem hún beindi því til fjármálaráðherra að hann myndi leiðrétta umrædda stöðu mála með breytingu á núgildandi lögum eða með því að flýta gildistöku laga nr. 34/1995 um olúgjald sem þá voru í burðarliðnum en voru aldrei samþykkt.³³

³² Guðmundur Arnaldsson. (Munnleg heimild, 2. maí 2006).

³³ Samkeppnisstofnun. (1.september 1997).

Í kjölfar ályktunar Samkeppnisstofnunar voru lög nr.151/1998 sett á Alþingi þar sem inntakið var að flutningsaðilar gátu valið um að greiða fast gjald sem nam 95.000 kílómetra akstri eða greiða fyrir hvern ekinn kílómetra ásamt 100.000 króna fastagjaldi.

Landsamband vörubifreiðarstjóra taldi þessa lagasetningu ekki til bóta fyrir sinn hagsmunahóp og sendi Samkeppnisstofnun erindi varðandi lagasetninguna og beindi því til fjármálaráðherra að hann beitti því fyrir sig að leiðrétta þann samkeppnislega mismun sem væri fólgin í þágildandi ákvæðum þungaskattslaga. Niðurfelling afsláttá á þungaskatti fékk tveggja ára aðlögun í kerfinu, kom hún til framkvæmdar af fullum þunga árið 2001.³⁴

Það er álit Guðmundar Arnaldssonar, framkvæmdastjóra Landvara félags vöruflytjenda, að það væri nærri lagi að snúa þeim rökum Samkeppnisstofnunar að lögin hafi skekkt samkeppnishæfni flutningsaðila við og vill hann meina að niðurfelling afsláttá hafi frekar skekkt samkeppnishæfni landsbyggðarinnar við suðvesturhornið heldur en hitt og að niðurfelling afsláttá hafi hækkað þungaskattinn um það bil um 40-50% hjá þeim aðilum sem að keyrðu mest. Þessi breyting kom verst niður á þeim sem þjónustuðu svæði sem lengst eru í burtu frá Reykjavík.³⁵

4.2 Olúgjaldið

Allt frá árinu 1993 þegar fjármálaráðherra skipaði nefnd sem átti að endurskoða gjaldtöku af díselbifreiðum hafa verið uppi hugmyndir um upptöku olúgjalds í stað þungaskatts. Þessi endurskoðun var ellefu ár að velkjast í kerfinu eða þar til lög nr. 87/2004 voru samþykkt á Alþingi þann 9. júní 2004. Þessi nýju lög fólu í sér að tekið yrði upp nýtt skattkerfi í stað þungaskattkerfisins sem myndi í meginatriðum leggjast á sömu aðila og þungaskatturinn gerði, það er eigendur skráningaskyldra ökutækja sem ganga fyrir díselolíu. Við gerð laganna var reynt að samræma þessa gjaldtöku við það sem er í gildi í flestum ríkjum Evrópu.

Breytingin með álagningu olúgjaldsins er sú að olúkaupendur greiða hærra verð fyrir olúna við dæluna en áður sem nemur olúgjaldinu eða 41 krónu að viðbættum virðisaukaskatti. Einnig munu bílar sem hafa leyfða heildarþyngd umfram en 10 tonn greiða stigvaxandi kílómetragjald á ekna kílómetra í samræmi við þyngd bílanna óháð því hvaða orkugjafa bílarnir nota. Þeir sem áður voru undanþegnir þungaskattinum munu verða undanþegnir olúgjaldinu og mun olían til þeirra verða lituð til aðgreiningar.

³⁴ Samkeppnisstofnun. (6. september 1999).

³⁵ Guðmundur Arnaldsson. (Munnleg heimild, 2. maí 2006).

Markmiðið með upptöku olúgjaldsins var að samræma gjaldtöku af dísel- og bensínbifreiðum og gera rekstur díselknúinna ökutækja álitlegri kost fyrir einstaklinga vegna minni mengunar og eldsneytiseyðslu. Hvað stóru bílana yfir 10 tonn varðar var kílómetragjaldið lagt á til að koma til móts við þann kostnað sem miklir þungaflutningar valda vegna meira slits á vegum landsins. Ennfremur varð ríkisvaldið að bregðast við þeim úrskurði Samkeppnisstofnunnar að fella þyrfti niður fasta árgjaldið á þungaskattinum.³⁶

4.3 Samanburður á kostnaði þungaskatts og Olúgjalds

Í athugasemdum sem gerðar voru við lagafrumvarp um olúgjald og kílómetragjald var meðal annars tekið dæmi þar sem áhrif breytinganna voru skoðuð til að sýna fram á að það væru nokkrir þættir sem réðu því hvort um hækkun á flutningskostnaði væri að ræða.

Forsendur sem gefnar voru upp til útskýringar má sjá í töflu 4.

Tafla 4: Forsendur útreikninga um áhrif breytinga úr þungaskatti í olúgjald

| | |
|---------------------------------|--------------------|
| Þyngd bíls | 26 tonn |
| Þyngd tengivagns | 18 tonn |
| Akstur | 100.000 kílómetrar |
| Eyðsla pr. 100 kílómetra | 55 lítrar |

Miðað við þær forsendur og útreikninga sem upp eru gefnar í þessu álitni myndi eldsneytiskostnaður minnka um 5% við upptöku olúgjaldsins en hækka um 5% ef olúueyðslan væri 65 lítrar á hundrað kílómetrum. Eins og áður hefur verið fjallað um er eldsneytiskostnaður talinn nema um 20% af rekstrarkostnaði vöruflutningabifreiðar og að flutningskostnaður er talinn vega um það bil 5% af vöruverði.³⁷

Mörg hagsmunasamtök fjölluðu um þessar breytingar og gerðu ýmsar athugasemdir vegna þeirra og var aðallega um ábendingar varðandi það að afleiðing þessara kerfisbreytinga yrði meðal annars hærri kostnaður við rekstur flutningabifreiða sem myndi koma illa við fyrirtæki sem þurfa að stóla á mikla flutninga.

Meðal þeirra hagsmunasamtaka sem gerðu athugasemd var Landvari félag vöruflutjenda og fullyrta félagið að um hreina hækkun væri að ræða með þessari breytingu yfir í olúgjaldið. Útreikningar þeirra sýndu fram á að um 6-8% hækkun á rekstrarkostnaði vegna olíu og

³⁶ Geir H. Haarde. (5. apríl 2004).

³⁷ þskj. 1306 # frumskjal fjmrh., 130. lp. 849.

aksturs væri að ræða og að auki væri rekstrarkostnaðurinn um 5 % hærrí hjá þeim sem að keyra á Vestfirðina þar sem að vegakerfið er þyngra yfirferðar, fleiri fjallvegir og verri færð stóran hluta ársins. Samtals er kostnaður vegna olú og kílómetragjalds á bilinu 16-20% af heildarrekstrarkostnaði flutningabifreiða og vó þessi kerfisbreyting því um 1% til hækkunar á heildarrekstrarkostnaði þeirra.³⁸

Frá því að þessi nýju lög um álagningu olúgjalds og kílómetragjalds á bifreiðar sem nota aðra orkugjafa en bensín voru samþykkt hafa nokkrir áhrifaþættir breyst, þar ber hæst sú hækkun sem orðið hefur á heimsmarkaðsverði á eldsneyti, bæði bensíni og olú. Því þótti höfundur áhugavert að skoða hvort breytingar á olúverði og álagning olúgjalds hafi hækkað eða lækkað kostnaðarlið varðandi eldsneyti og akstur flutningabifreiða til jafns á við það sem kynnt var við lagasetninguna.

4.3.1 Gjaldtaka kílómetragjalds á flutningabíla

Þeir flutningabílar sem mest eru notaðir á vegum flutningafyrirtækjanna eru aðallega tvennskonar. Annarsvegar svokallaðir kassabílar, sem skráðir eru með 26 tonna leyfða heildarþyngd sem taka brettavöru og annað lauslegt og aftan í þá eru oftast hengdir tengivagnar sem eru á bilinu skráðir 14-18 tonn að leyfðri heildarþyngd. Hinsvegar eru það gámabílar sem eru gjaldteknir á sama hátt og kassabílar, munurinn á þessum tegundum bíla er að það er ökmælir bæði í kassabílanum og tengivögnunum en gámabílar bera tvöfalt gjald það er að þeir greiða alltaf gjald sem nemur 26 tonnum fyrir bílinn sjálfan ásamt gjaldi fyrir gámavagninn sem nemur 18 tonnum.³⁹

Tafla 5: Forsendur í samanburði á þungaskatti og olúgjaldi

| | |
|--|----------|
| Þungaskattur mv. Bíl og tengivagn eða gámabíl | 40,0 kr. |
| Km.gj.26tonn | 24,3 kr. |
| Km.gj.tengivagn 18 tonn | 15,7 kr. |
| Kílómetragjald mv. Bíl og tengivagn eða gámabíl | 13,8 kr. |
| Km.gj.26tonn | 9,3 kr. |
| Km.gj.tengivagn 18 tonn | 4,5 kr. |

Miðað við þessar forsendur þá báru bílar með tengivagn og gámabílar í áðurgreindum þyngdarflokkum þungaskatt sem nam 24,3 krónum fyrir bílinn og 15,7 krónum fyrir

³⁸ Guðmundur Arnaldsson. (Munnleg heimild, 2. maí 2006).

³⁹ Már Þorvarðarson. (Munnleg heimild, 3. maí 2006).

tengivagninn eða samtals 40 krónum á hvern ekinn kílómetra. En ef litið er á kílómetragjaldið í olúgjaldskerfinu þá er gjaldið fyrir bílinn 9,3 krónur og fyrir tengivagninn 4,5 krónur eða samtals 13,8 krónur á hvern ekinn kílómetra og að auki leggst olúgjaldið, 41 króna, ofan á sjálft olúverðið frá því sem áður var eins og sjá má í töflu 5.

Í töflu 6 má sjá gildandi gjaldskrá kílómetragjalds þungaskatts í janúar 2005 samkvæmt lögum nr. 3/1987.

Tafla 6: Gildandi gjaldskrá kílómetragjalds þungaskatts í janúar 2005 samkvæmt lögum nr. 3/1987

| Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg | Kílómetragjald, kr. | Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg | Kílómetragjald, kr. |
|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------|
| 0-4.999 | 6,91 | 18.000 - 18.999 | 16,61 |
| 5.000 - 5.999 | 7,34 | 19.000 - 19.999 | 17,89 |
| 6.000 - 6.999 | 7,94 | 20.000 - 20.999 | 18,84 |
| 7.000 - 7.999 | 8,34 | 21.000 - 21.999 | 19,93 |
| 8.000 - 8.999 | 8,71 | 22.000 - 22.999 | 21,18 |
| 9.000 - 9.999 | 9,09 | 23.000 - 23.999 | 22,19 |
| 10.000 - 10.999 | 9,66 | 24.000 - 24.999 | 23,19 |
| 11.000 - 11.999 | 10,01 | 25.000 - 25.999 | 24,32 |
| 12.000 - 12.999 | 10,89 | 26.000 - 26.999 | 25,4 |
| 13.000 - 13.999 | 11,66 | 27.000 - 27.999 | 26,54 |
| 14.000 - 14.999 | 12,57 | 28.000 - 28.999 | 27,66 |
| 15.000 - 15.999 | 13,53 | 29.000 - 29.999 | 28,79 |
| 16.000 - 16.999 | 14,61 | 30.000 - 30.999 | 29,92 |
| 17.000 - 17.999 | 15,67 | 31.000 > | 31,05 |

Í töflu 7 má sjá gildandi gjaldskrá kílómetragjalds olúgjalds í júlí 2005 samkvæmt lögum nr. 87/2004.

Tafla 7: Gildandi gjaldskrá kílómetragjalds olúgjalds í júlí 2005 samkvæmt lögum nr. 87/2004

| Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg | Kílómetragjald, kr. | Leyfð heildarþyngd ökutækis, kg | Kílómetragjald, kr. |
|---------------------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|
| 10.000–11.000 | 0 ,29 | 21.001–22.000 | 6 ,89 |
| 11.001–12.000 | 0 ,89 | 22.001–23.000 | 7 ,49 |
| 12.001–13.000 | 1 ,49 | 23.001–24.000 | 8 ,09 |
| 13.001–14.000 | 2 ,09 | 24.001–25.000 | 8 ,69 |
| 14.001–15.000 | 2 ,69 | 25.001–26.000 | 9 ,29 |
| 15.001–16.000 | 3 ,29 | 26.001–27.000 | 9 ,89 |
| 16.001–17.000 | 3 ,89 | 27.001–28.000 | 10 ,49 |
| 17.001–18.000 | 4 ,49 | 28.001–29.000 | 11 ,09 |
| 18.001–19.000 | 5 ,09 | 29.001–30.000 | 11 ,69 |
| 19.001–20.000 | 5 ,69 | 30.001–31.000 | 12 ,29 |
| 20.001–21.000 | 6 ,29 | 31.001 og yfir | 12 ,89 |

4.4 Samanburður

Nú er komið að því að bera saman gjaldtöku í þungaskattskerfinu og olúgjaldskerfinu. Við samanburðinn var farin sú leið að finna kostnað við akstur flutningabíla tiltekinnar vegalengdir, það er frá Reykjavík til nú staða víðsvegar um landið. Þessir staðir eru Selfoss(57), Borgarnes(73), Stykkishólmur(172), Vík í Mýrdal(186), Akureyri(388), Ísafjörður(456), Höfn í Hornafirði(458), Egilsstaðir(653) og Seyðisfjörður(681), tölurnar í svigunum fyrir aftan staðina eru kílómetrafjöldinn milli þeirra og Reykjavíkur.

Til að fá sem skýrasta mynd af kerfisbreytingunni er notast við díselolíuverð hjá Olúfélaginu hf. eins og það var þann 19.apríl 2006, inn í því verði er 41 kr. olúgjald. Til að finna út réttan stuðul fyrir verð díselolíu í þungaskattskerfinu er virðisaukaskatturinn tekinn af gildandi olíuverði, olúgjaldið að upphæð 41 króna dregin frá og að endingu er virðisaukaskatturinn lagður á þá upphæð eins og sjá má í töflu 8.⁴⁰

⁴⁰ Þórður Reynisson. (Munnleg heimild, 27. apríl 2006).

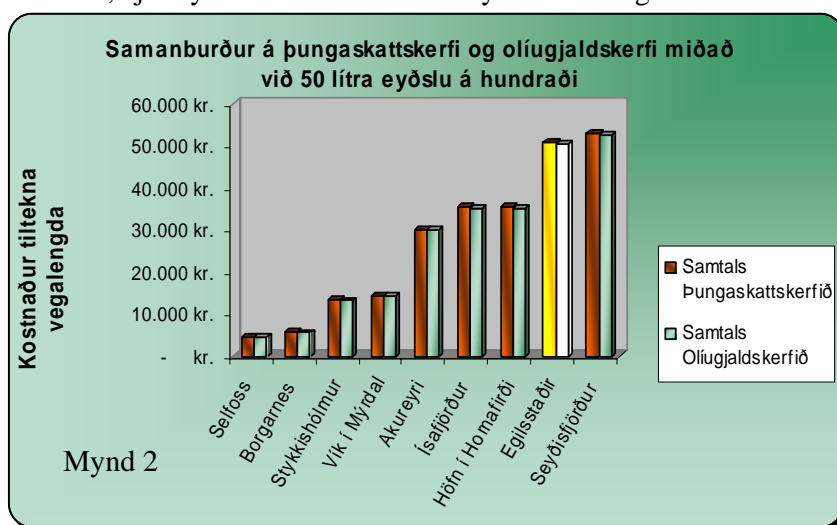
Tafla 8: Núgildandi olúuverð án olúgjalds

| | Krónur |
|---------------------------------|--------|
| Olúuverð 19.apríl 2006 | 126,2 |
| Olúuverð án VSK | 101,4 |
| Olúuverð án Olúgjalds | 60,4 |
| Olúuverð mv. Þungaskatt með VSK | 75,2 |

Reiknaður var út kostnaður á áðurgreinda staði miðað við mismunandi olúeyðslu flutningabíllanna. Í samtölum skýrsluhöfundar við aðila hjá flutningafyrirtækjunum kom í ljós að bílarnir eru að eyða allt frá 40 lítrum á hundraði og allt upp í 70 lítra á hundraði.

Eins og áður hefur verið getið fer olúeyðslan mest eftir bílunum, aksturslagi bílstjóra, færð á vegum, landslagi og vindi. Meðaleyðsla flutningabíla hjá Flytjanda er í kringum 60 lítrar á hundraði og ætla má að það sé nokkuð svipað hjá öðrum flutningsaðilum.⁴¹

Í samanburðinum er gjaldtakan reiknuð út eftir mismunandi olúeyðslu það er 40 lítrum, 50 lítrum, 60 lítrum og að lokum 70 lítrum á hundraði. Kemur í ljós að olúgjaldskerfið kemur best út fyrir þá bíla sem eyða minnstu eða sem nemur 8,3 % hagstæðara miðað við 40 lítra eyðslu á hundraði, það er einnig hagstæðara ef miðað er við 50 lítra eyðslu eða sem nemur tæpu 1%, sjá mynd 2. Þegar olúeyðslan er orðin 60 lítrar á hundraði þá er kostnaðurinn orðinn 5,2% hærri eftir álagningu olúgjaldsins og 10,3 % miðað við 70 lítra eyðslu á hundraði, sjá mynd 3. Þar sem meðaleyðsla flutningabíla í akstri um landið er í kringum 60



lítra á hundraði má því segja að um 5,2% kostnaðarhækkun hafi hlotist af þessari kerfisbreytingu ríkisvaldsins.

Ef miðað er við daglegar ferðir alla virka daga árið um kring og meðaleyðslu

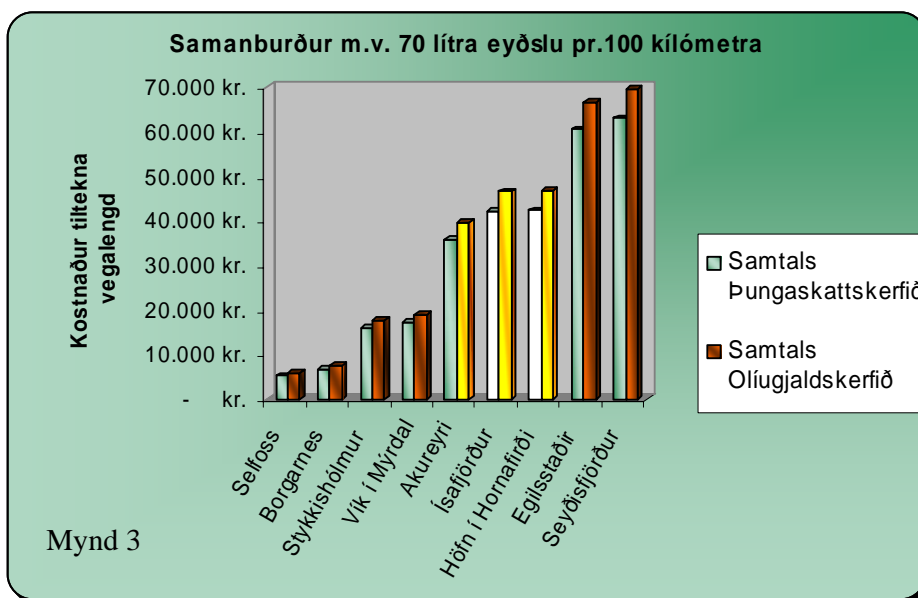
⁴¹ Már Þorvarðarson. (Munnleg heimild, 3. maí 2006).

á lands vísu er kostnaðarhækkun á hvern bíl í akstri milli Reykjavíkur og Ísafjarðar um það bil 523 þúsund.

Eins og áður hefur komið fram er olúueyðsla flutningabíla á erfiðari leiðum, þar sem er vindasamt, þungfært megnið af árinu og mikið um fjallvegi, mun meiri eða um 65 lítrar á hundraði. Þessar aðstæður eiga meðal annars við á Vestfjörðum og hefur því rekstrarkostnaður flutningabíla sem fara um Vestfriði hækkað meira en sem nemur þeirri meðaleyðslu sem fjallað hefur verið um. Hækkunin nemur 7,8% og ef miðað er við daglegar ferðir alla virka daga á leiðinni Reykjavík – Ísafjörður þá er kostnaðarhækkunin í krónum talið rúmar 826 þúsund á hvern bíl.

Þó svo að hækkunin sé hlutfallslega ekki mikil miðað við meðalolíueyðslu þá munar engu að síður fyrir rekstrarkostnað flutningafyrirtækjanna um þá kostnaðarhækkun sem breyting úr þungaskattskerfinu í olúgjaldskerfið og kílómetragjaldið hefur haft í för með sér.

Til að sjá hvort að sjá hvort þessi kostnaðarhækkun í rekstri flutningabíla hafi haft áhrif til gjaldskrárhækkunar verða gjaldskrárhækkunar félaganna, síðastliðin tæp fjögur ár, skoðaðar í næsta kafla, að teknu tilliti til olúverðshækkana.



5 Flutningafyrirtækin og gjaldskrárbreytingar

Eins og áður hefur komið fram samanstendur íslenski flutningamarkaðurinn af tveimur stórum aðilum Landflutningum og Flytjanda sem báðir eru hluti af stærra flutningakerfi sem teygir anga sína víða um heim, Landflutningar eru í eigu Samskipa og Flytjandi í eigu Eimskipa. Landflutningar og Flytjandi halda uppi daglegum ferðum til og frá Reykjavík og helstu staða í öllum landshlutum alla virka daga, allan ársins hring. Einnig eru einstakir flutningsaðilar sem sumir hverjir keyra á föstum leiðum en aðrir eru undirverktakar hjá stóru flutningafélagunum og keyra eftir gjaldskrá þeirra.

Landflutningar og Flytjandi gefa hvort út sína gjaldskrá og sem hafa verið uppfærðar óreglubundið undanfarin ár eins og sjá má í töflum 8 og 9. Gjaldskrárbreytingarnar hafa verið mun örari frá miðju síðasta ári og þær skýringarnar sem fengist hafa frá flutningafyrirtækjunum eru þær að hækkanirnar megi nær eingöngu rekja til hækkunar á heimsmarkaðsverði á olíu.^{42, 43}

Þar sem Landflutningar og Flytjandi eru stærstir á markaðinum þá gerir skýrsluhöfundur ráð fyrir að verð fyrirtækjanna sé leiðandi á markaðinum og því voru ekki aðrar verðskrár skoðaðar. Í viðtölum sem skýrsluhöfundur átti við starfsmenn bæði Landflutninga og Flytjanda á Ísafirði kom fram að fyrirtæki í föstum viðskiptum væru öll með sérsamninga um flutningsgjöld og afslætti og fá fyrirtæki sem eru með allt að daglegar sendingar á bilinu 20-45% afslátt af uppgefnum taxta. Engu að síður verður notast við uppgefnar gjaldskrár flutningafyrirtækjanna.^{44, 45} Þess ber að geta að inn í flutningsgjaldi fyrirtækjanna er ákveðinn fastur kostnaður við vörumeðhöndlun bæði varðandi lestun, losun og vörugeymslu, er hann alltaf sá sami óháð hversu langt er verið að flytja.^{46, 47}

Til að sjá hvort olíuverðshækkunir séu eini grundvöllur sem olíufyrirtækin hafa fyrir þeim hækkunum sem orðið hafa á gjaldskrár þeirra, var meðalhækkun gjaldskrár til og frá Vestfjörðum og meðalhækkun olíuverðs á sömu tímabilum skoðuð og borin saman. Þar sem stóru olíufélögin þrjú Olís hf., Skeljungur hf. og Olíufélagið hf. hafa nánast verið með sama

⁴² Nótt Thorberg. (Munnleg heimild, 28. apríl 2006).

⁴³ Runólfur Þór Runólfsson. (Munnleg heimild, 27. apríl 2006).

⁴⁴ Hafþór Halldórsson. (Munnleg heimild 8. apríl 2006).

⁴⁵ Nótt Thorberg. (Munnleg heimild, 28. apríl 2006).

⁴⁶ Sama heimild.

⁴⁷ Böðvar Örn Kristinsson. (Munnleg heimild, 8. apríl 2006).

eldsneytisverð í gegnum tíðina og elt hvort annað í verðhækkunum og verðlækkunum, taldi skýrsluhöfundur það ekki koma að sök að styðjast við verðskrá þess félags sem var aðgengilegust. Notast var við olíuverð hjá Olúfélaginu hf. allt frá árinu 2002 til apríl 2006 þar sem sú verðskrá var aðgengilegri á heimasíðu félagsins en gjaldskrár hinna félagana. Þótti skýrsluhöfundi eðlilegra að miða við olíuverð hjá einu af stóru olúfélögum þremur, en olíuverð hjá Atlantsolíu þar sem þau félög eru með þjónustustöðvar um allt land á meðan Atlantsolía er einungis með þjónustustöðvar á höfuðborgarsvæðinu og eina í Reykjanesbæ.

Töflur 9 og 10 sýna gjaldskrárhækkunir fyrirtækjanna á tilteknum tímabilum og hlutfallslega hækkun frá einu tímabili til þess næsta, til samanburðar er meðalhækkun olíuverðs á sama tímabili. Nemur olíuverð eins og áður segir um það bil 20% af rekstrarkostnaði flutningabíla og má sjá í töflum 9 og 10 hvaða áhrif hækkun olíuverðs eitt og sér hefur haft á rekstrarkostnað flutningabíla.

Ef gjaldskrár flutningafyrirtækjanna til annarra landshluta eru skoðaðar kemur í ljós að um sömu meðaltalshækkun er að ræða og má því ætla að meðalhækkunin sé sú hin sama í heildina litið.

Tafla 9: Gjaldskrárhækkunir Landflutninga og hlutfallsleg breyting

| Landflutningar | Gjaldskrá 10.2.2003 | Breyting | Gjaldskrá 15.1.2004 | Breyting | Gjaldskrá 10.01.2005 | Breyting | Gjaldskrá 15.08.2005 | Breyting | Gjaldskrá 20.4.2006 |
|---|------------------------|----------|------------------------|----------|-------------------------|----------|-------------------------|----------|------------------------|
| Bolungarvík | 27.856 | 5,0% | 29.249 | 7,4% | 31.418 | 1,7% | 31.939 | 3,0% | 32.898 |
| Bíldudalur, Tálknafjörður | 20.909 | 5,0% | 21.955 | 4,0% | 22.833 | 5,0% | 23.974 | 3,0% | 24.694 |
| Flateyri, Suðureyri | 27.992 | 5,0% | 29.392 | 4,0% | 30.568 | 5,0% | 32.096 | 3,0% | 33.059 |
| Ísafjörður | 26.602 | 5,0% | 27.932 | 4,0% | 29.050 | 5,0% | 30.502 | 3,0% | 31.417 |
| Patreksfjörður | 20.681 | 5,0% | 21.715 | 4,0% | 22.583 | 5,0% | 23.712 | 3,0% | 24.424 |
| Þingeyri | 28.592 | 5,0% | 30.022 | 4,0% | 31.223 | 5,0% | 32.784 | 3,0% | 33.767 |
| Súðavík | 24.732 | 5,0% | 25.968 | 4,0% | 27.007 | 21,4% | 31.939 | 3,0% | 32.898 |
| Meðaltals hækkun gjaldskrár | | 5,0% | | 4,5% | | 6,9% | | 3,0% | |
| Meðalhækkun olíuverðs | | -1,9% | | 12,7% | | 26,4% | | 1,3% | |
| Breyting á rekstrarkostn. v.breyt. á olíuverði | | -0,4% | | 2,5% | | 5,3% | | 0,3% | |

Verð pr.tonn (>300kg - 999kg)

Tafla 10: Gjaldskrárhækkunir Landflutninga og hlutfallsleg breyting

| Flytjandi | Gjaldskrá 10.06.2003 | Breyting | Gjaldskrá 1.11.2004 | Breyting | Gjaldskrá 15.09.2005 | Breyting | Gjaldskrá 06.02.2006 |
|--|-------------------------|----------|------------------------|----------|-------------------------|----------|-------------------------|
| Patreksfjörður, Tálknafjörður, Bíldudalur | 21.732 | 4,0% | 22.601 | 4,0% | 23.505 | 5,0% | 24.680 |
| Bolungarvík, Súðavík | 28.080 | 4,0% | 29.202 | 9,2% | 31.889 | 5,5% | 33.642 |
| Ísafjarðarbær | 28.080 | 4,0% | 29.202 | 4,0% | 30.370 | 5,0% | 31.889 |
| Suðureyri, Flateyri | | | 29.202 | 9,2% | 31.889 | 5,5% | 33.642 |
| Þingeyri | | | 29.202 | 9,7% | 32.040 | 5,0% | 33.642 |
| Meðaltals hækkun gjaldskrár | | 4,0% | | 7,2% | | 5,2% | |
| Meðalhækkun olúverðs | | 16,7% | | 20,4% | | -5,4% | |
| Breyting á rekstrarkostn. v.breyt. á olúverði | | 3,3% | | 4,1% | | -1,1% | |

Verð pr.tonn (>300kg - 999kg)

Tafla 11: Árlegt meðalverð á díselolíu frá 2002 til 2006

| Ár | 2002 | 2003 | 2004 | Janúar - Júlí 2005 | Júlí - Desember 2005 | Janúar- Apríl 2006 |
|-----------|-------|-------|-------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| Meðalverð | 47,13 | 46,04 | 50,54 | 56,56 | 114,96 | 115,80 |
| Breyting | -7,9% | -2,8% | 12,7% | 22,1% | -1,1% | 6,8% |

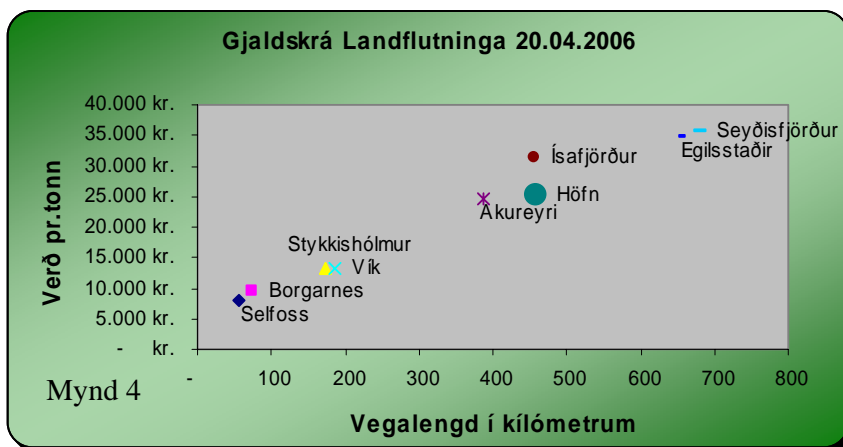
Í töflu 11 má sjá árlegt meðalverð á díselolíu allt aftur til ársins 2002 ásamt hlutfallslegri breytingu á sama tíma. Árið 2005 er tvískipt þar sem í júlí það ár varð áður nefnd breyting á þungaskattkerfinu og fjörtíu og einnar krónu olúgjald lagðist ofan á verð díselolíunnar. Sjá má að gífurlegar verðhækkningar voru á díselolíu fyrrihluta ársins 2005 eða um 22,1 %.

Eins og fram hefur komið þá er hlutur olúverðs í rekstrarkostnaði flutningabifreiða um það bil 20%. Má því sjá miðað við meðalhækkun á olúverði og hlutfalls þess í rekstrarkostnaðinum á sömu tímabilum að hækkun olúverðs er ekki eini áhrifavaldurinn í verðhækkunum flutningafyrirtækjanna, nema þá helst á fyrrihluta ársins 2005 þegar breytingin var rúm 26 % milli gjaldskrárhækkana Landflutninga og rúm 20 % á milli gjaldskrárhækkana Flytjanda. Þó svo að olúverðshækkunin hafi verið þetta mikil milli gjaldskrárhækkana á fyrrihluta ársins 2005 skýrir það ekki hækkunina að fullu, hlutfallið er til dæmis ekki nema 4,1% af rekstrarkostnaði Flytjanda á móti 7,2% hækkun gjaldskrár og hjá Landflutningum er það 6,3 % hækkun gjaldskrár á móti 5,3% hækkun á rekstrarkostnaði vegna olúhækkunar. En olúverðið er ekki eini kostnaðarliðurinn sem taka þarf tillit til í gjaldskrá flutningafyrirtækis sem getur skýrt hækkun hennar, það er til að mynda hækkun á launakostnaði, viðhaldskostnaði, kostnaði við vörumeðhöndlun og stjórnunarkostnaði. Þessum þáttum verður ekki gerð skil sökum þess að upplýsingarnar eru trúnaðarmál hvers fyrirtækis og því ekki aðgengilegar.

5.1 Verðmunur og fjarlægðir

Þegar flutningsgjöld til nokkurra mismunandi staða vítt og breytt um landið eru skoðuð þá kemur í ljós ákveðið samband milli flutningskostnaðar og vegalengda líkt og sést á mynd fimm. Greitt er mjög svipað fyrir hvert tonn til staða sem eru í svipaðri fjarlægð frá Reykjavík líkt og til Egilsstaða og Seyðisfjarðar, Stykkishólms og Víkur í Mýrdal. Þó eru tveir staðir sem skera sig úr en það eru Ísafjörður og Akureyri, eru flutningsgjöldin mun hærri miðað við hvert tonn til og frá Ísafirði heldur en Hafnar í Hornafirði þrátt fyrir mjög svipaða fjarlægð frá höfuðborginni og það kostar nánast það sama að flytja til og frá Akureyri og til Hafnar þrátt fyrir að það sé 70 kílómetrum lengra til Hafnar. Þetta mynstur er nánast hið sama hjá báðum fyrirtækjunum og var það sama þegar gjaldskrár fyrirtækjanna árið 2003 eru skoðaðar.⁴⁸ Þegar leitað var skýringa á þessu voru bæði flutningafyrirtækin sammála um að leiðin Reykjavík – Höfn væri mun ódýrari í rekstri en leiðin Reykjavík – Ísafjörður og Reykjavík Akureyri, það er að bílarnir eyddu minna á þeirri leið þar sem ekki væri um neina fjallvegi að fara og veðráttan mun hagstæðari.^{49, 50}

Annað athyglivert atriði kemur í ljós þegar flutningsgjöld á hvert tonn til sömu staða og um ræðir hér að framan eru skoðuð nánar, en það er að flutningsgjöld á hvern kílómetra eru hæst á stystu vegalengdirnar. Verðmunur á kílómetra til Selfoss annars vegar og til Seyðisfjarðar hins vegar var árið 2003 rétt um 260 % en samkvæmt núgildandi gjaldskrá hefur munurinn



aukist upp í 280 %.

Einnig hefur hækkun milli þessara tveggja tímabila verið hlutfallslaga mest á stystu vegalengdunum eins og sjá má í töflum 12 og 13.

⁴⁸ Sjá í Viðauka 1

⁴⁹ Nótt Thorberg. (Munnleg heimild 8. apríl 2006).

⁵⁰ Böðvar Örn Kristinsson. (Munnleg heimild 8. apríl 2006).

Tafla 12: Gjaldskrá Landflutninga miðað við tonn á kílómeter árin 2003 og 2006

| Landflutningar gjaldskrá | Vegalengd í kílómetrum | Landflutningar Flutningskostnaður pr. Tonn 10.02.2003 | Verð á kílómetra | Landflutningar Flutningskostnaður pr. Tonn 20.04.2006 | Verð á kílómetra | Breyting |
|--------------------------|------------------------|---|------------------|---|------------------|----------|
| Selfoss | 57 | 6.504 kr. | 114,1 | 8.056 kr. | 141,3 | 23,9% |
| Borgarnes | 73 | 7.830 kr. | 107,3 | 9.465 kr. | 129,7 | 20,9% |
| Stykkishólmur | 172 | 11.600 kr. | 67,4 | 13.328 kr. | 77,5 | 14,9% |
| Vík í Mýrdal | 186 | 11.065 kr. | 59,5 | 13.194 kr. | 70,9 | 19,2% |
| Akureyri | 388 | 20.720 kr. | 53,4 | 24.589 kr. | 63,4 | 18,7% |
| Ísafjörður | 456 | 26.602 kr. | 58,3 | 31.417 kr. | 68,9 | 18,1% |
| Höfn í Hornafirði | 458 | 21.106 kr. | 46,1 | 25.168 kr. | 55,0 | 19,2% |
| Egilsstaðir | 653 | 29.782 kr. | 45,6 | 34.830 kr. | 53,3 | 16,9% |
| Seyðisfjörður | 681 | 30.241 kr. | 44,4 | 35.714 kr. | 52,4 | 18,1% |

Eins og áður hefur verið nefnt þá er kostnaður við vörumeðhöndlun einn þáttur í gjaldskrá flutningafyrirtækjanna, þessi kostnaður er alltaf sá sami óháð vegalengd og skýrir því að hluta til þann mun sem er á verði fyrir hvert tonn á kílómetra. Höfundur fékk einnig þær skýringar á þessum verðmun að nýtingin á flutningsleiðum í sjötíu kílómetra radíus út frá Reykjavík væri að mestu leiti í aðra áttina það er frá Reykjavík en á hinn veginn lítil nýting til borgarinnar. Þannig að þessir tveir þættir ásamt öðrum ótilgreindum þáttum eru megin skýringin á gjaldskráarmun á kílómeter fyrir stystu leiðirnar.^{51, 52}

Tafla 13: Gjaldskrá Flytjanda miðað við tonn á kílómeter árin 2003 og 2006

| Flytjandi gjaldskrá | Vegalengd í kílómetrum | Flytjandi Flutningskostnaður pr. Tonn júní 2003 | Verð á kílómetra | Flytjandi Flutningskostnaður pr. Tonn 06.02.2006 | Verð á kílómetra | Breyting |
|---------------------|------------------------|---|------------------|--|------------------|----------|
| Selfoss | 57 | 6.740 kr. | 118,2 | 8.118 kr. | 142,4 | 20,4% |
| Borgarnes | 73 | 7.680 kr. | 105,2 | 9.431 kr. | 129,2 | 22,8% |
| Stykkishólmur | 172 | 12.048 kr. | 70,0 | 13.693 kr. | 79,6 | 13,6% |
| Vík í Mýrdal | 186 | 10.550 kr. | 56,7 | 13.305 kr. | 71,5 | 26,1% |
| Akureyri | 388 | 21.370 kr. | 55,1 | 24.782 kr. | 63,9 | 16,0% |
| Ísafjörður | 456 | 28.080 kr. | 61,6 | 31.889 kr. | 69,9 | 13,6% |
| Höfn í Hornafirði | 458 | 21.700 kr. | 47,4 | 25.214 kr. | 55,1 | 16,2% |
| Egilsstaðir | 653 | 30.870 kr. | 47,3 | 34.637 kr. | 53,0 | 12,2% |
| Seyðisfjörður | 681 | 30.870 kr. | 45,3 | 34.637 kr. | 50,9 | 12,2% |

⁵¹ Nótt Thorberg. (Munnleg heimild 8.apríl 2006).

⁵² Böðvar Örn Kristinsson. (Munnleg heimild 8. apríl 2006).

6 Niðurstöður

Fyrirtæki á landsbyggðinni hafa á síðustu árum gengið í gegnum miklar breytingar varðandi vöruflutninga, nú er svo komið að ekkert val er varðandi vöruflutninga innanlands og allir flutningar fara um vegakerfi landsins með tilheyrandi kostnaðaraukningu. Fyrirtæki í fiskvinnslu eru mjög háð þétu og skilvirku flutningskerfi bæði við hráefnisöflun til vinnslu og einnig til að koma fullunni vöru á markað. Aðstæður til vöruflutninga á vegum landsins eru misjafnar, ástand vega er mismunandi, fjallvegir geta verið ákveðin hindrun svo og veðurfar. Vestfirðir hafa löngum þótt erfiðir yfirferðar og hefur það gert rekstrarumhverfi fyrirtækja þar erfiðara fyrir að þurfa að stóla nær eingöngu á landflutninga og þá sér í lagi í kostnaðarlegu tilliti.

Viðfangsefni þessa verkefnis var að meta hvort álagning olúgjalds með lögum nr.87/2004 um olúgjald og kílómetragjald hafi haft áhrif á flutningskostnað til Vestfjarða.

Til að meta það var farin sú leið að nota aðgerðagreiningu en byggist hún á því að komast að hvort einhver breyting hafi átt sér stað með gildistöku laganna á gildissviði. Þetta var gert með því að bera saman álögur vegna olúkostnaðar og þungaskatts samkvæmt lögum nr.3/1987 um fjáröflun til vegagerðar við lög nr.87/2004 að teknu tilliti til hinna ýmsu akstursskilyrða. En það eru fleiri þættir sem geta haft áhrif á flutningskostnað og til að mynda hafa olúverðshækkunarir verið mikið í umræðunni. Það er staðreynd að gjaldskrár flutningafyrirtækjanna hafa hækkað sem og heimsmarkaðsverð á eldsneyti og að skýringar flutningafyrirtækjanna á þeim gjaldskrárhækkunum hafa nær eingöngu beinst að hækkun eldsneytis. Því var gerð athugun á því hvort gjaldskrár fyrirtækjanna hafi eingöngu hækkað í takt við olúverðshækkunarir og þær niðurstöður bornar saman við þau áhrif sem álagning olúgjaldsins hafði í för með sér. Auk þessa var verðmunur í gjaldskrá og fjarlægðir skoðað til að fá sem besta mynd á hvaða þættir það eru sem farið er eftir við gjaldtöku í flutningum.

Rannsóknarspurningin var:

„Hefur álagning olúgjalds haft áhrif á flutningskostnað til Vestfjarða?“

Niðurstaða rannsóknarinnar er að álagning olúgjaldsins hefur ekki haft marktæk áhrif á flutningskostnað til Vestfjarða. Niðurstaðan er fengin út frá þeim rökum að þær

gjaldskrárbreytingar sem orðið hafa hjá Landflutningum og Flytjanda eftir að álagning olúgjalds kom til framkvæmda 1.júlí 2005 hljóða nánast upp á þær hækkunir sem hafa verið á heimsmarkaðsverði á olú frá þeim tíma auk kostnaðarhækkana við laun, viðhald og stjórnunarkostnað. Aftur á móti hefur þessi kerfisbreyting haft áhrif á tiltekna þætti í rekstri flutningabíla sem þó eru háð olúeyðslu. Við eyðslu undir meðallagi er um kostnaðarlækkun að ræða, við meðaleyðslu er nánast engin kostnaðarbreyting vegna olúgjaldsins en ef eyðslan er yfir meðallagi, sem hún er á lengri og erfiðari leiðum, þá er um talsverða hækkun á rekstrarkostnaði flutningabíla. Því má ætla að álagning olúgjalds komi til með að hafa áhrif til hækkunar gjaldskrár á leiðum sem eru kostnaðarsamari vegna óviðráðanlegra ytri aðstæðna líkt og á Vestfjörðum.

7 Lokaorð

Við vinnslu verkefnisins hitti höfundur nokkrar lykilmanneskjur hjá fyrirtækjum innan Sjávarútvegsklasa Vestfjarða í samtölum við þetta fólk kom í berlega í ljós að samgöngumál eru þeim ofarlega í huga. Sú einangrun sem er milli suðurfjarða og norðurfjarða á Vestfjarðakjálkanum kom höfundi verulega á óvart þar sem landleiðin milli þessara svæða er lokuð meira og minna allan veturinn og engar strandsiglingar eru milli þessara staða. Þetta gerir það að verkum að viðskipti með afla milli þessara tveggja svæða eru nánast útilokuð nema að keyra fiskinn fyrst langleiðina suður til Reykjavíkur svo aftur vestur sem veldur óheyrilegum kostnaði vegna flutninga.

Það má lengi velta því fyrir sér þegar flutningamálin eru skoðuð sem ein heild af hverju landsmenn sætti sig við eða þurfa að setta sig við að innanlandsflutningar séu allir á vegakerfinu með tilheyrandi sliti á vegum, mengun og kostnaði. Hluti af vöruflæðinu um landið þarf ekki á hraða landflutninga að halda, til að mynda er stór hluti framleiðslu sjávarútvegsfyrirtækja á Vestfjörðum sem gæti allt eins nýtt sér hagkvæmni sjóflutninga ef þeir væru til staðar og eflaust hafa aðrir landshlutar og atvinnugreinar á landsbyggðinni sömu sögu að segja.

Það væri virkilega þarft að vega og meta þessa valmöguleika á flutningum betur, hverjir eru kostir og gallar, hver er kostnaður og ábati og finna lausn sem er þjóðhaglsega hagkvæm í sem víðustum skilningi.

8 Heimildaskrá

- BB:IS – vestfirskar fréttir. (2004, 26. Nóvember). *Eimskip og Jaxlinn í samstarf um sjóflutninga til og frá Vestfjörðum*. Sótt 29. apríl 2006 af <http://www.bb.is/?PageID=141&NewsID=47463>
- Blumberg Boris, Cooper R. Donald, Schindler S. Pamela. (2005). *Business research methods* (1.útg.). London: The McGraw-Hill companies.
- Coyle J. John, Bradi J. Edward, Langley C. John JR. (1996). *Logistics and supply chain management* (6.útg.). Minneapolis: West publishing company.
- Cram, Don. (e.d.). the Event Study Webpage. Sótt 20. apríl 2006 af <http://web.mit.edu/doncram/www/eventstudy.html>
- Eimskip. (e.d.). Ferðaáætlun. Sótt 26. apríl. 2006 af <http://www.eimskip.is/Desktopdefault.aspx/tabid-293/>
- Eimskip. (e.d.). Siglingaáætlun. Sótt 1.maí 2006 af <http://www.eimskip.is/Desktopdefault.aspx/tabid-38/>
- Geir H. Haarde. (2004, 5. apríl). Framsaga um Frumvarp til laga um olúgjald og kílómetragjald og fleira sótt 3. apríl 2006 af <http://www.althingi.is/altext/130/04/r05183608.sgml>
- Gill, John og Johnson, Phil. (1997). *Research Methods for Managers* (2.útg.). London: Paul Chapman Publishing Ltd.
- Samkeppnisstofnun. (1997, 1.september). *Álit vegna erindis félaga leigu-, sendi-, og vörubifreiðastjóra, varðandi ákvæði í lögum um þungaskatt*. Sótt 30. apríl 2006 af <http://www.samkeppni.is/samkeppni/upload/files/samkeppnisrad/alit/1997/alit0497.pdf>
- Samkeppnisstofnun. (1999, 6. september). *Erindi Landssambands vörubifreiðastjóra er varðar breytingar á lögum um fjáröflun til vegagerðar*. Sótt 30. apríl 2006 af <http://dev.ecweb.is/samkeppni/upload/files/samkeppnisrad/alit/1999/alit0899.pdf>
- Siglingaáætlun Samskipa. (e.d.). Sótt 1. maí 2006 af <http://www.samskip.is/media/siglingaetlun//Siglingaetlun2006.pdf>
- Sussams, John. (Júlí 2000). *Productivity in transport*. Management Services; Jul 2000;44,7; ProQuest Euorpean Business.
- Tinna Finnbogadóttir. (2004). *Að fara lönd eða strönd*. Reykjavík: Landvernd. Sótt 15. apríl 2006 af <http://www.landvernd.is/myndir/TinnaLandStrond.pdf>

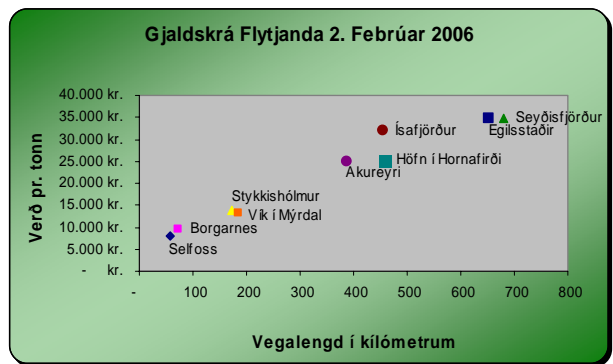
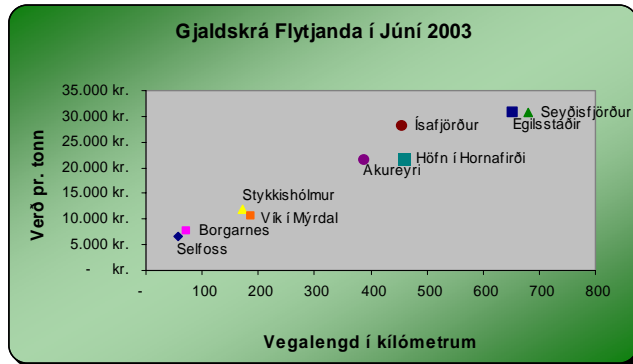
þskj. 1306 # frumskjal fjmrh., 130. lþ. 849. mál: #A olúgjald og kílómetragjald o.fl. # frv.
Sótt 1. maí 2006 af <http://www.althingi.is/altext/130/s/1306.html>

8.1 Viðmælandaskrá

- Agnar Ebenesersson, framkvæmdarstjóri Bakkavíkur hf. á Bolungarvík, 25. apríl 2006
- Böðvar Örn Kristinsson, rekstrarstjóri akstursstýringar hjá Eimskip, 8. apríl 2006
- Elías Oddsson, framkvæmdarstjóri Miðfells hf. á Ísafirði, 24. apríl 2006
- Guðmundur Arnaldsson, framkvæmdarstjóri Landvara félags flutningsaðila, 2. maí 2006
- Hafþór Halldórsson, afgreiðslustjóri hjá Eimskip á Ísafirði, 8. apríl 2006
- Ingvi Már Pálsson, hjá tekju- og lagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins, haust 2005
- Jón Páll Hreinsson, markaðsstjóri Markaðsstofu Vestfjarða, 25. apríl 2006
- Katrín Sigurjónsdóttir, framkvæmdarstjóri Norfish á Dalvík, 13. apríl 2006
- Kolbrún Benediksdóttir, þjónustufulltrúi hjá Vegagerðinni, 27. apríl 2006
- Kristján Jóakimsson, framkvæmdarstjóri Hraðfrystihússins Gunnvarar hf. í Hnífsdal, 24. apríl 2006
- Már Þorvarðarson í rekstrardeild innanlandsflutninga hjá Eimskip, 3. maí 2006
- Nótt Thorberg, sölustjóri hjá Landflutningum, 8. apríl 2006, 28. apríl 2006
- Óðinn Gestsson, framkvæmdarstjóri Íslandssögu hf. á Suðureyri, 25. apríl 2006
- Runólfur Þór Runólfsson, Innanlandssviði - Akstursstýring hjá Eimskip, 27. apríl 2006
- Þórður Reynisson, hjá tekju- og lagaskrifstofu fjármálaráðuneytisins, 27. apríl 2006

Viðauki: Gjaldskrár flutningafyrirtækjanna til ýmissa staða á landinu

Flytjandi



Landflutningar

