



Árbók bílgreina 2014

Hagtölur um íslenskar bílgreinar



BÍLGREINASAMBANDIÐ



Rannsóknasetur
verslunarinnar
Háskólinn á Bifröst

Árbók bílgreina 2014

Hagtölur um íslenskar bílgreinar

Árbók bílgreina 2014

Árbók bílgreina er fyrst og fremst ætluð þeim sem starfa innan bílgreina á Íslandi. Tilgangurinn er að veita þeim yfirlit yfir umhverfi greinarinnar og tölulegar upplýsingar sem fyrirtækin geta notað í ákvarðanatöku.

Árbók bílgreina 2014 - Hagtölur um íslenskar bílgreinar

Útgefendur: Rannsóknasetur verslunarinnar og Bílgreinasamband Íslands

Ritstjóri og ábyrgðamaður: Emil B. Karlsson

Texti og talnaefni: Pálmar Þorsteinsson og Árni Sverrir Hafsteinsson

Útlitshönnun: Magnús Valur Pálsson

Í ritnefnd voru af hálfu Bílgreinasambandsins:

Einar Sigurðsson, Bifreiðaverkstæði Reykjavíkur

Haraldur Þ. Stefánsson, Toyota Kaupúni

Skúli Skúlason, BL ehf.

Özur Lárusson, framkvæmdastjóri Bílgreinasambandsins

Óheimilt er að afrita efni úr bókinni nema heimildar sé getið.

Árbók bílgreina 2014

Hagtölur um íslenskar bílgreinar



BÍLGREINASAMBANDIÐ



**Rannsóknasetur
verslunarinnar**

Háskólinn á Bifröst

Efnisyfirlit

Ávarp formanns Bílgreinasambandsins	5
Umfang bílgreina	
1.1 Hlutur bílgreina í landsframleiðslu	7
1.2 Fjöldi bílgreinafyrirtækja	8
1.3 Gjaldprot bílgreinafyrirtækja	9
1.4 Velta fyrirtækja í bílgreinum	10
1.5 Afkoma fyrirtækja í bílgreinum	11
1.6 Innflutningur bifreiða	12
1.7 Tekjur af innflutningi eldsneytis	13
1.8 Innflutningur á smurolíu, hjólbörðum og varahlutum	14
1.9 Innheimt bifreiðagjöld	15
1.10 Innheimt skráningargjöld	15
1.11 Innheimt umferðaröryggisgjald	16
Bílaflotinn	
2.1 Nýskráningar ökutækja	17
2.2 Nýskráningar eftir landshlutum	18
2.3 Litasamsetning nýrra bifreiða	19
2.4 Meðalakstur eftir árum og tegundum ökutækja	20
2.5 Aldur bílaflotans	21
2.6 Álagning vanrækslugjalda	23
2.7 Tjónaskráningar ökutækja	24
2.8 Rekstrarkostnaður ökutækja	25
2.9 Eldsneytisverð	26
2.10 Eldsneytisnotkun bílaflotans	27
2.11 Koltvísýringslosun bílaflotans	27
Starfsumhverfi bílgreina	
3.1 Laun og fjöldi starfandi í greininni	28
3.2 Menntamál	31
Hvað er bílgreinasambandið?	
4.1 Forsagan	33
4.2 Hver er tilgangur þess?	33
4.3 Hverju sinnir Bílgreinasambandið?	34
4.4 Af hverju á þitt fyrirtæki heima í Bílgreinasambandinu?	37
4.5 Aðildarfyrirtæki BGS í mars 2014	38



Ávarp formanns Bílgreinasambandsins

Bílgreinasambandið er hagsmunasamtök bílgreinarinnar á Íslandi. Í félaginu eru yfir 130 fyrirtæki sem öll hafa það sama markmið að veita framúrskarandi og örugga þjónustu til handa viðskiptavinum sínum.

Undanfarin ár hefur bílgreinin, eins og mörg atvinnustarfsemi landsins, siglt í gegnum ólgusjó. Slíkt þarf þó ekki að vera slæmt, því að á tímum aðhalds og naumra kjara geta fyrirtæki náð að skilgreina sig betur – sníða sér stakk eftir vexti. En undanfarin ár hafa reynt mikið á bílgreinina og hlutur hennar í þjóðarframleiðslu hefur minnkað meir en í mörgum öðrum greinum.

Framundan er mikið verkefni. Bílgreinin þarf að byggja sig upp að nýju og sjá til þess að tækjabúnaður, þjálfun og umhverfið allt sé í stakk búið að takast á við verkefni framtíðarinnar. Bylting hefur orðið í þróun bíla og íslenska bílgreinin þarf að tryggja að að hún fylgi þeirri tækni sem komin er á markaðinn. En bílgreinin er þó ekkert án fólksins sem vinnur við hana og hefur Bílgreinasambandið undanfarið unnið að eflingu menntunar bílgreinarinnar í samstarfi við Borgarholtsskóla. Það er þjóðfélaginu nauðsynlegt að hér á landi sé öflug bílmenntun í boði og á það við um alla þætti bílgreinarinnar svo sem bílasölu, bifvélavirkjun, réttingar, sprautun o.s.frv.

Bílafloti landsmanna hefur elst hratt síðustu ár. Svo hratt að í dag er hann einn elsti bílafloti Evrópu og er meðalaldur skráðra fólksbíla á Íslandi hátt í 13 ár. Bílafloti Íslendinga er ein af helstu fjárfestingum þjóðarinnar og felur þessi hái aldur flotans í sér talsverða hættu. Mikilvægt er að þjóðin hafi tækifæri til að viðhalda þessari fjárfestingu með eðlilegri endurnýjun og þurfa stjórnvöld að sjá til þess að stöðugleiki ríki í kringum umhverfi bílgreinarinnar.

Skattheimta þarf að vera eðlileg og í takt við það sem gerist í þeim löndum sem við berum okkur saman við. Tryggja þarf að vörugjöld af öryggisbúnaði bifreiða séu í lágmarki svo almenn-ingur veigri sér ekki við nauðsynlegt viðhald á búnaði sem hefur úrslitavald þegar mest á reynir.

Fáar greinar hér á landi hafa jafnmikla snertingu við aðrar lykilgreinar þjóðfélagsins en bílgreinin, hvort sem litið er til ferðamennsku, þjónustu, verslunar eða framleiðslu. Alls staðar kemur bílgreinin við. Fyrirtæki innan bílgreinarinnar eru enda hátt í eitt þúsund talsins og starfsmenn mörg þúsund.

Það er von okkar sem nú stöndum í brúnni hjá Bílgreinasambandinu að við náum að efla sambandið enn frekar. Okkar hlutverk er að standa vörð um hagsmuni bílgreinarinnar, menntunina, nauðsynlega endurnýjun bílaflotans, hæfilega skattheimtu ríkisins, eðlilegan innflutning og ekki síst sanngjarna og eðlilega viðskiptahætti. Það gerum við, góðir félagar, með samstarfi innan sambandsins, sem og samtali við stjórnvöld og almenning og um leið tryggjum við veg bílgreinarinnar á Íslandi sem mestan.

Bílgreinar eru þær atvinnugreinar sem falla undir flokk 45 í atvinnugreinaflokkun Hagstofunnar, ÍSAT2008. Til þeirra teljast meðal annars sala nýrra og notaðra bifreiða og vélhjóla ásamt viðhaldi, viðgerðum og sölu vara- og aukahluta.

Jón Trausti Ólafsson

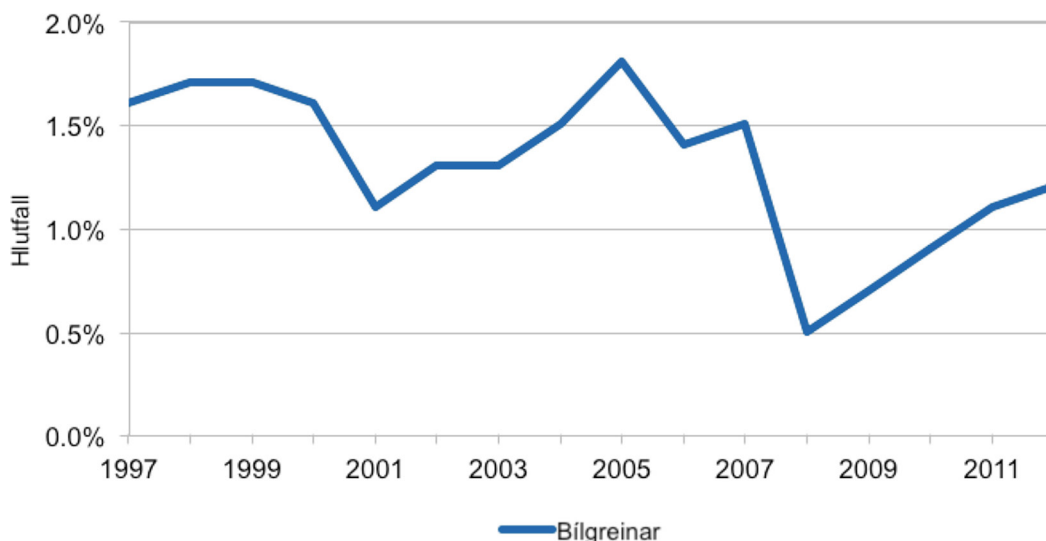
1.1 Hlutur bílgreina í landsframleiðslu

Þrátt fyrir að efnahagshrunið 2008 hafi haft mikil áhrif á íslenska hagkerfið í heild, urðu einstaka atvinnuvegir töluvert verr úti en aðrir, bílgreinar eru þeirra á meðal. Á mynd 1.1 má sjá hlutfall bílgreina¹ af landsframleiðslu miðað við framleiðsluuppgjör Hagstofu Íslands en þar er meðaltal bílgreina frá 1997-2012 rúm 1,3% landsframleiðslu. Þar sem myndin sýnir hlutfall af landsframleiðslu ætti iðnaður sem sýnir meðalviðbrögð við kreppuástandinu að haldast í stað enda lækkar landsframleiðslan þá um sama hlutfall og viðkomandi iðnaður. Myndin sýnir glöggst þann mikla samdrátt sem varð í bílgreinum í kjölfar kreppunnar, en árið 2008 drógust bílgreinar saman um tvo þriðju hluta frá fyrra ári, úr 1,5% í 0,5%.

Stærsti einstaki undirþáttur bílgreina, sala vélknúinna ökutækja er sérlega viðkvæmur fyrir efnahagssveiflum en flokkurinn telur jafnan um 70% bílgreina. Tvennt ræður þar mestu um, annars vegar að einstaklingar og fyrirtæki geta framlengt eðlilegan líftíma bíls og hins vegar það að bifreiðakaup eru gjarnan fjármögnuð með lánsfé og framboð þess er háð efnahagsástandi.

Frá 2008 hefur umfang bílgreina þó nokkuð vaxið á nýjan leik, en hlutfall þeirra var 1,2% af landsframleiðslu árið 2012. Líklegt má telja að vaxandi endurnýjunarþörf ökutækja og batnandi fjármögnunarumhverfi ráði þar nokkru um.

Mynd 1.1 Hlutur bílgreina í landsframleiðslu



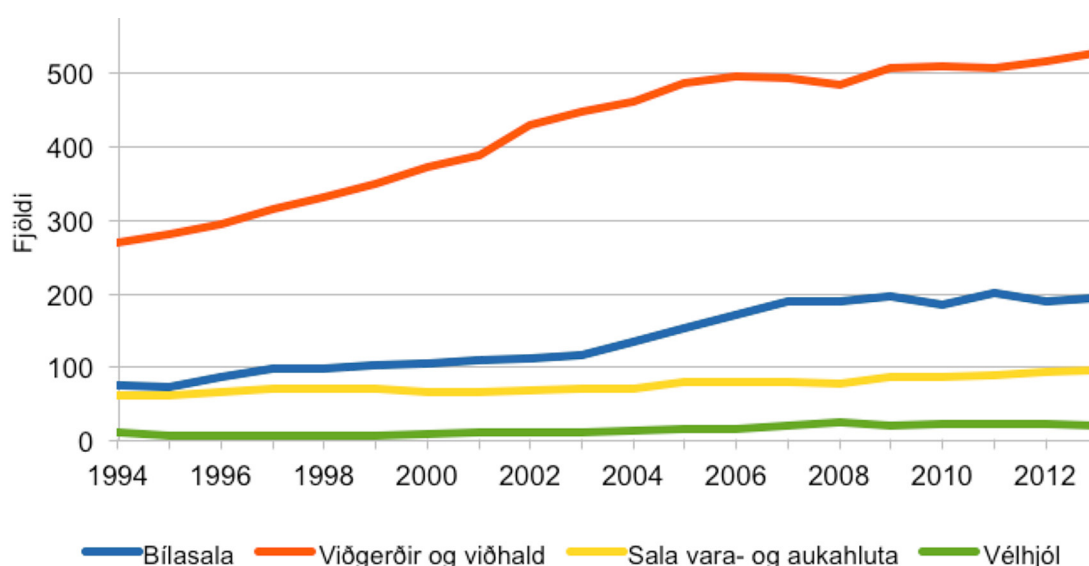
Heimild: Hagstofa Íslands

¹ Bílgreinar eru þær atvinnugreinar sem falla undir flokk 45 í atvinnugreinaflokkun Hagstofunnar, ÍSAT2008. Til þeirra teljast meðal annars sala nýrra og notaðra bifreiða og vélhjóla ásamt viðhaldi, viðgerðum og sölu vara- og aukahluta.

1.2 Fjöldi bílgreinafyrirtækja

Þrátt fyrir stormasamt efnahagsumhverfi hefur fjöldi bílgreinafyrirtækja verið nokkuð stöðugur undanfarin ár og jafnvel vaxið lítillega undanfarin tvö ár. Í heildina voru 834 bílgreinafyrirtæki starfandi árið 2013 samanborið við 821 árið 2012. Fyrirtæki í greininni hafa aldrei verið fleiri. Flest fyrirtæki voru í flokknum viðgerðir og viðhald, 526 talsins en næst á eftir komu bílasölur en þær voru 194. Frá árinu 2007 hefur fyrirtækjum í flokknum viðgerðir og viðhald fjölgað mest eða um 33 fyrirtæki, en hlutfallslega hefur söluaðilum vara- og aukahluta fjölgað mest eða um 19%.

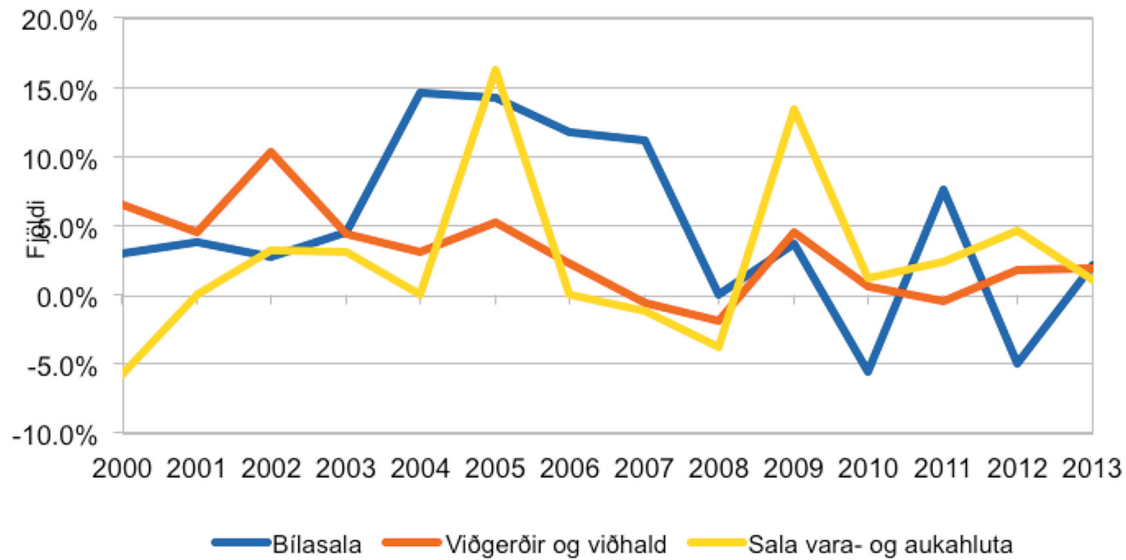
Mynd 1.2 Fjöldi fyrirtækja í bílgreinum



Heimild: Hagstofa Íslands.

Árið 2013 fjölgaði bílasölufyrirtækjum hlutfallslega mest eða um 2,1% en það er fjórum fyrirtækjum fleira en 2012. Mest aukning nýrra bílgreinafyrirtækja árið 2013 frá árinu áður eru í flokknum viðgerðir og viðhald eða 10 ný fyrirtæki. Eini flokkur bílgreina þar sem fyrirtækjum fækkaði árið 2013 frá fyrra ári er flokkur viðhalds, viðgerða og sölu vélhjóna en þar fækkar um tvö fyrirtæki eða 8,7% frá árinu 2012. Tekið skal fram að flokkurinn er minnsti flokkur bílgreina innan ÍSAT2008 og telur eingöngu 21 fyrirtæki.

Mynd 1.3 Breyting í fjölda bílgreinafyrirtækja frá fyrra ári

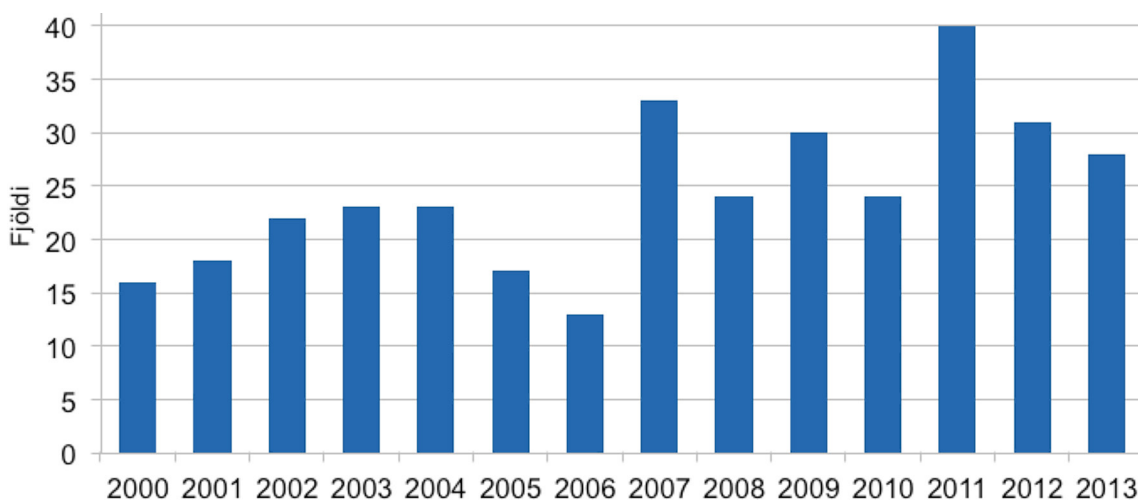


Heimild: Hagstofa Íslands.

1.3 Gjaldprot bílgreinafyrirtækja

Þrátt fyrir fjölgun bílgreinafyrirtækja hvert ár frá 2011 hafa gjaldprot í greininni verið áberandi þessi sömu ár. Árið 2011 var metár í gjaldprotum bílgreinafyrirtækja en þá urðu 40 fyrirtæki gjaldþrota eða um 5% allra bílgreinafyrirtækja. Á mynd 1.4 má sjá fjölda gjaldþrota bílgreinafyrirtækja á hverju ári en benda má á að á tímabilinu hefur heildarfjöldi fyrirtækja vaxið töluvert. Frá árinu 2000 hafa gjaldprot verið að meðaltali rúm 3,3% af fyrirtækjum í greininni og fellur árið 2013 nokkurn veginn að því meðaltali þegar 28 fyrirtæki, tæp 3,4% fyrirtækja urðu gjaldþrota.

Mynd 1.4 Fjöldi gjaldþrota fyrirtækja í bílgreinum



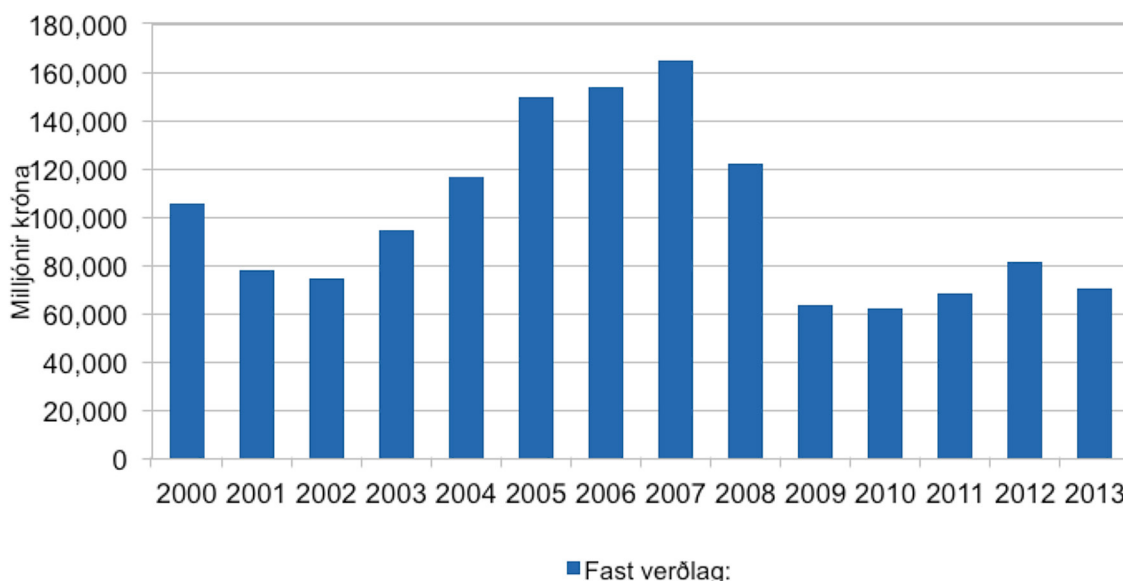
Heimild: Hagstofa Íslands.

1.4 Velta fyrirtækja í bílgreinum

Velta bílgreinafyrirtækja árið 2013 voru rúmir 70 milljarðar, samanborið við 81 milljarð árið 2012, en það er um 13,6% lækkun á milli ára. Eins og mynd 1.5 sýnir hefur velta bílgreinafyrirtækja ekki náð sér á strik frá efnahagshruni. Sala nýrra ökutækja, sem telur á milli 70-80% af framlagi bílgreina til landsframleiðslu, er mest áberandi stærðin þegar þróun heildarveltu er skoðuð en árið 2009 minnkaði velta í sölu nýrra bíla um 50% frá fyrra ári.

Erfitt er að segja til um hver eðlileg velta fyrirtækja í bílgreinum er út frá sögulegum tölum enda nokkuð víst að velta áranna 2005-2007 var töluvert fyrir ofan það sem gerist í meðalári. Líklega er nærtækara að bera nýrri tölur saman við veltuna árin eftir aldamót á föstu verðlagi. Allt frá hruni hafa veltutölur í bílgreinum verið fyrir neðan meðaltalsveltu frá aldamótum en á tímabilinu frá árinu 2000 hefur Íslendingum fjölgað um rúm 15%. Lágar veltutölur nú veita einnig vísbendingu um að enn færri bílar og minna magn bílavarahluta sé flutt inn en stærð súlanna ber með sér þar sem gengi krónunnar hefur einnig verið undir meðaltali tímabilsins síðari ár.

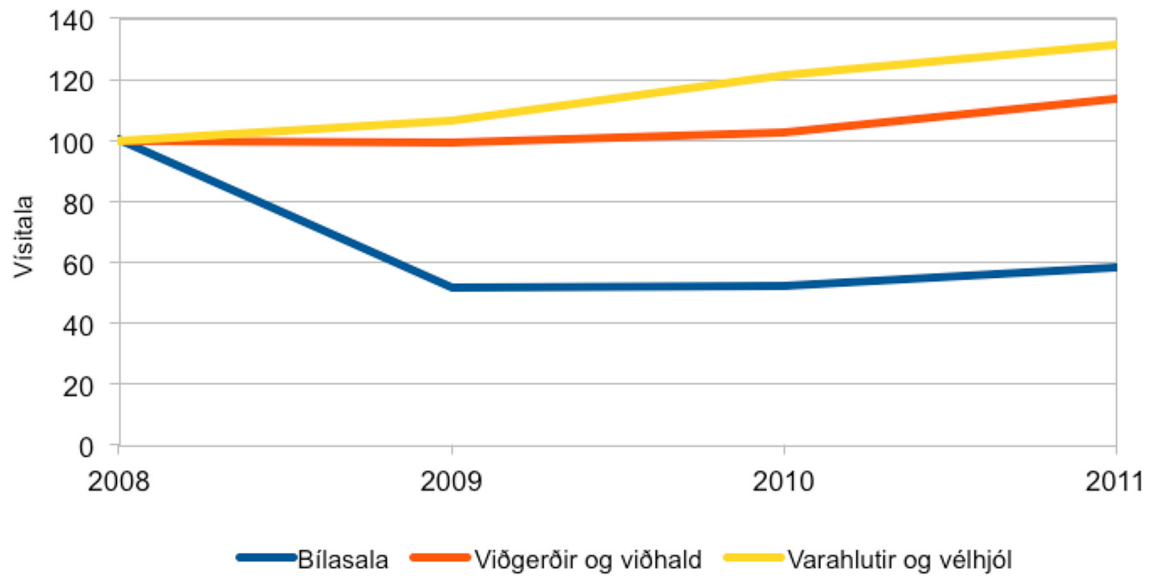
Mynd 1.5 Heildarvelta fyrirtækja í bílgreinum á verðlagi ársins 2013



Heimild: Hagstofa Íslands.

Ef skoðað er úrtak ársreikninga fyrirtækja í bílgreinum sést greinilega hvernig sala nýrra bíla leiðir lækkun á veltutölum bílgreinafyrirtækja á meðan aðrir undirliðir iðnaðarins breytast minna. Þegar innflutningur bíla stórminnkaði með efnahagshruninu byrjaði bílaflotinn að eldast og líklegra varð að bílum sem ellegar hefði verið fargað sökum aldurs væri nú haldið við.

Mynd 1.6 Veltuvísitala bílgreinafyrirtækja eftir flokkum

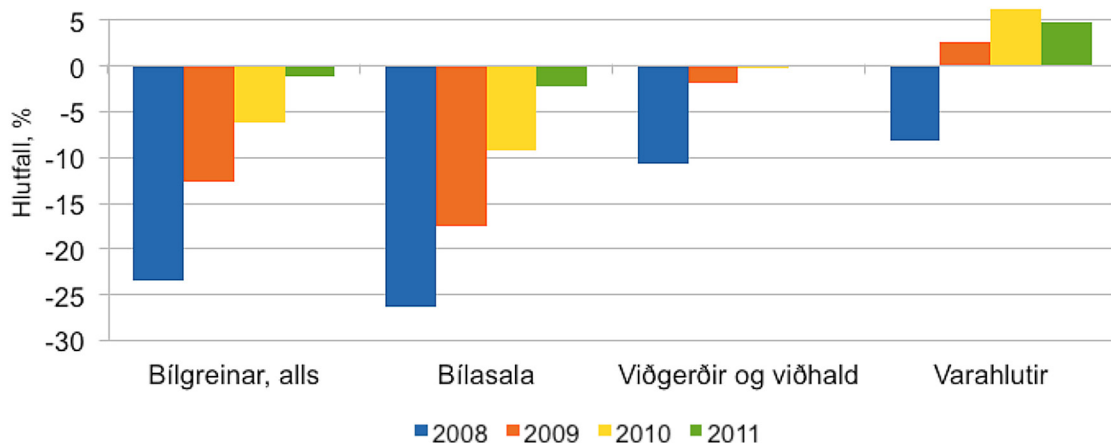


Heimild: Hagstofa Íslands.

1.5 Afkoma fyrirtækja í bílgreinum

Til að skoða afkomu fyrirtækja í bílgreinum er stuðst við ársreikninga fyrirtækja samkvæmt skattframtölum. Líkt og með aðra mælikvarða má sjá áhrif samdráttar í bílasölu árin eftir hrunið. Gögn eru aðgengileg til 2011 en til þess tíma má sjá mikið uppsafnað tap fyrirtækja í bílgreinum ef undanskilinn er flokkur varahluta. Mest er tapið hjá bílasölum en árið 2008 nam tap þeirra 26,3% af tekjustofni ársins. Leiða má líkur að því að þetta tap sem varð strax samkvæmt ársreikningi 2008 sé til komið að miklu leyti til vegna áhrifa gengisbreytinga á lán fyrirtækjanna en tap áranna á eftir sé að stærri hluta tilkomið vegna minnkaðra umsvifa í greininni. Þessu til stuðnings námu fjármagnsgjöld umfram fjármagnstekjur ársins rúmum 16,3% af veltu, sautján sinnum hærri en árið á undan og ríflega þrisvar sinnum hærri en árið 2009.

Mynd 1.7 Hagnaður/tap af reglulegri starfsemi (sem hlutfall af rekstrartekjum)

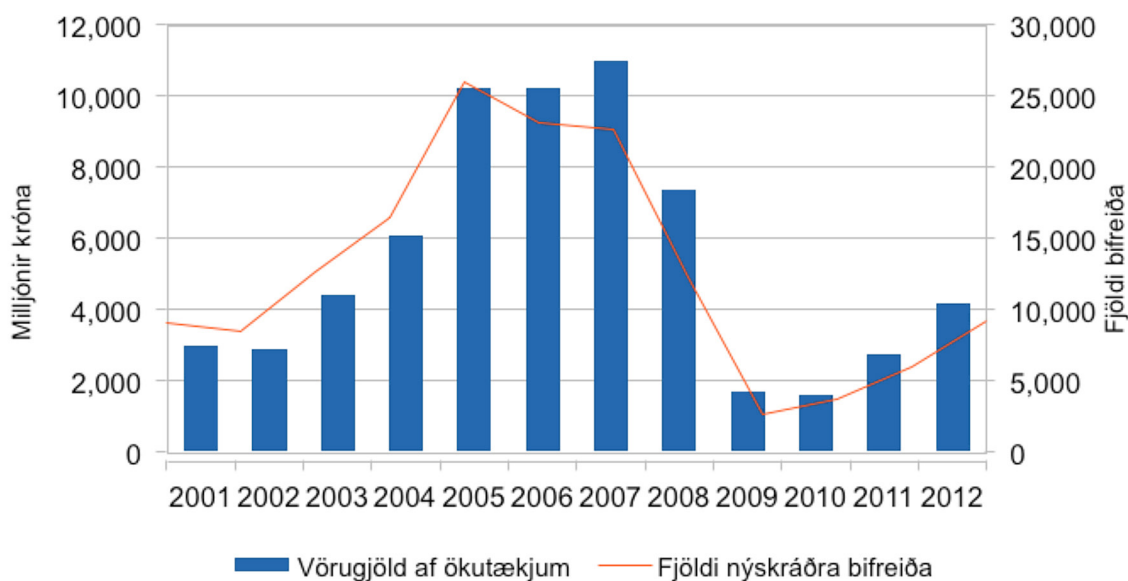


Heimild: Hagstofa Íslands.

1.6 Innflutningur bifreiða

Tölur um vörugjöld bifreiða árið 2013 eru ekki að fullu komnar fram, en fyrstu átta mánuði ársins innheimti ríkissjóður 3,2 milljarða í vörugjöld af bifreiðum, eða um 447 þúsund krónur á hverja bifreið. Til samanburðar innheimti ríkissjóður 4,2 í vörugjöld af bifreiðum allt árið 2012, eða 458.000 krónur á bifreið að meðaltali. Af þeim 7.267 bílum sem fluttir voru inn árið 2013 voru 3.254 bílaleigubílar eða um 46% allra innfluttra bíla en bílaleigur fá afslátt af vörugjöldum við innflutning ökutækja. Upphæð vörugjalds er breytilegt eftir skráðri losun koltvísýrings bifreiða, en breyting úr rúmtakviðmiði vélar yfir í mengunarviðmið tók gildi í ársbyrjun 2011.

Mynd 1.8 Vörugjöld af innflutningu bifreiða og fjöldi nýskráninga



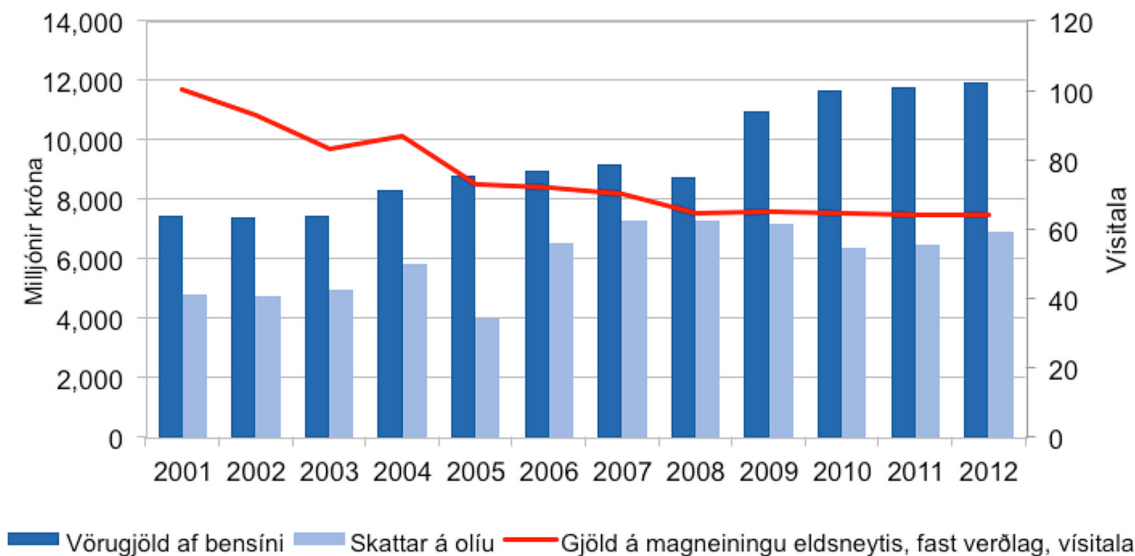
Heimild: Fjármálaráðuneytið, Samgöngustofa.

1.7 Tekjur af innflutningi eldsneytis

Tekjur ríkissjóðs af vörugjöldum á bensín og olúgjaldi árið 2012 voru samtals um 18,9 milljarðar króna. Vörugjöld á bensín voru tæpir 12 milljarðar en olúgjald 6,9 milljarðar. Hækkun frá fyrra ári var um 3% að nafnvirði en þegar leiðrétt hefur verið með vísitölu neysluverðs er raunlækkun þessara gjald á milli ára um 2%.

Bensíngjald, sérstakt bensíngjald og olúgjald eru magntollar og því ekki margfeldi verðs eins og virðisaukaskattur. Þegar almennt verðlag hækkar lækka slíkir tollar hlutfallslega nema ríkissjóður hækki þá jafnt og þétt með verðlagsbreytingum. Á mynd 1.9 er auk upphæðar vörugjalda á eldsneyti vísitala sem sýnir á föstu verðlagi þau vörugjöld sem ríkið hefur innheimt á magneiningu eldsneytis frá 2001. Frá 2008 sést að gildi vísitölunnar er nokkuð stöðugt en fram að þeim tíma lækkuðu vörugjöld á magneiningu eldsneytis samanborið við þróun verðlags. Þetta skýrist af því að fram til 2008 hafði upphæð bensíngjalds ekki verið hækkuð í samræmi við almennt verðlag en síðasta breyting bensíngjalds fram til ársins 2008 var framkvæmd 2003. Það sama má segja um olúgjald, en fjárhæð þess var óbreytt frá því að olúgjaldið leysti þungaskatt af hólmi árið 2005 til 2008.

Mynd 1.9 **Vörugjöld og olúgjald af eldsneyti** (v. ás), vísitala vörugjalds af bensíni og olúgjaldi á föstu verðlagi samanborið við heildar eldsneytisnotkun (h. ás).

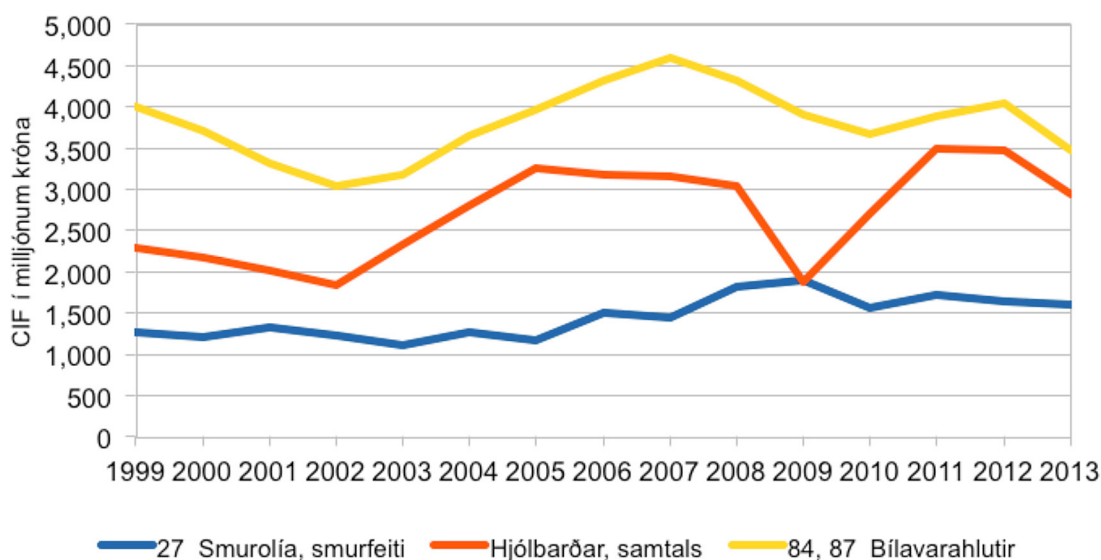


Heimild: Fjármálaráðuneytið, Hagstofa Íslands, Orkustofnun.

1.8 Innflutningur á smurolíu, hjólbörðum og varahlutum

Árið 2013 voru fluttir inn bílavarahlutir fyrir 3.483 milljónir króna en á föstu verðlagi er það um 14% samdráttur frá fyrra ári. Einnig varð nokkur samdráttur í innflutningi hjólbarda en árið 2013 voru fluttir inn hjólbardar fyrir 2.942 milljónir, 15% minna en árið 2012. Sambærilegan samdráttur er ekki að sjá í innflutningi á smurolíu og smurfeiti en einungis 2,8% samdráttur varð í þeirri sölu á milli ára. Þegar litið er til þróunar á innflutningi hjólbarda og bílavarahluta (sjá mynd 1.10) undanfarin ár má sjá áhrifin í kjölfar efnahagshrunsins 2008. Sérstaklega er áberandi lægð í innflutningi hjólbarda árið 2009 en leiða má líkur að því að fólk hafi haldið að sér höndum í hjólbarda kaupum og jafnvel nýtt gömul dekk í kjölfar hrunsins. Þegar verðmæti innfluttrar smurolíu- og smurfeiti er skoðað á mynd 1.10 virðist við fyrstu sýn sem meira sé flutt inn í kjölfar kreppunnar en áður en reyndin er að vegna gengislækkunar minnkaði innflutt magn. Mælt í tonnum voru flutt inn í kringum 6.100 tonn af smurolíu og smurfeiti að meðaltali á tímabilinu frá 2000-2007 samanborið við að meðaltali 4.250 tonn á tímabilinu 2008-2013.

Mynd 1.10 Innflutningsverðmæti á smurolíu, hjólbörðum og varahlutum á föstu verðlagi ársins 2013

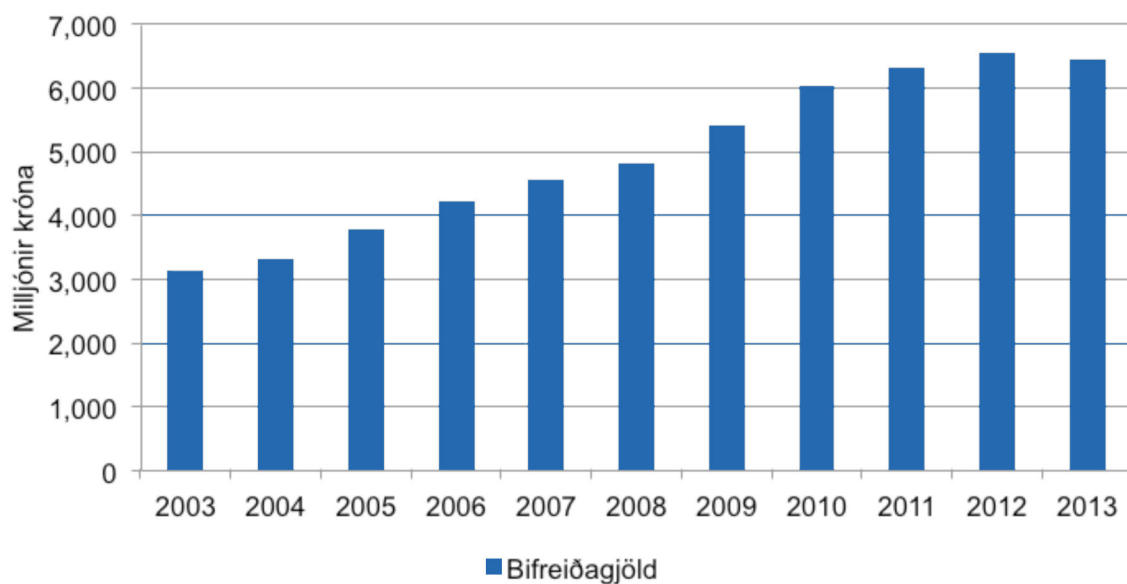


Heimild: Hagstofa Íslands.

1.9 Innheimt bifreiðagjöld

Álögð bifreiðagjöld og úrvinnslugjöld ársins 2013 voru 6.456 milljónir króna og lækkuðu um 98 milljónir milli ára eða 1,5%. Bifreiðagjöld námu að meðaltali um 30 þúsund krónur á hvern skráðan bíl árið 2013 sem er sambærileg upphæð og undanfarin tíu ár sé leiðrétt fyrir verðbólgu. Raunar hefur innheimta bifreiðagjalda þróast nokkuð í takt við bílaeign Íslendinga og almennt verðlag en þegar heildarupphæð bifreiðagjalda, leiðréttari með tilliti til verðbólgu, er deilt niður á fjölda bíla eru meðalbifreiðagjöld á bíl nær óbreytt allt tímabilið. Á verðlagi ársins 2013 voru bifreiðagjöld á hvern bíl þannig um 33.000 kr. að meðaltali allt tímabilið.

Mynd 1.11 Innheimt bifreiðagjöld og úrvinnslugjöld fyrir hvert álagningarár

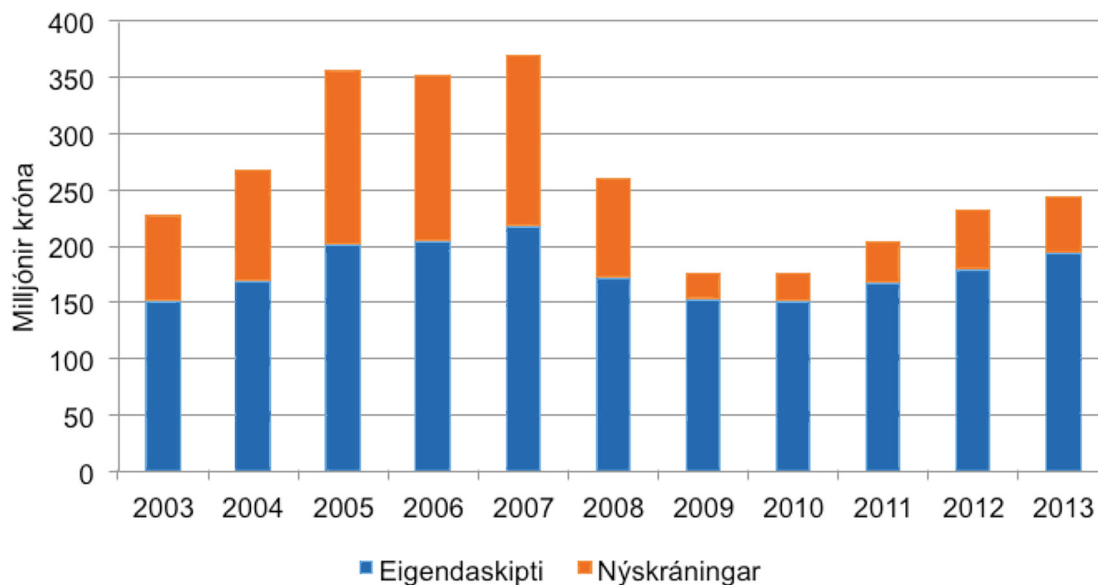


Heimild: Tollstjóri.

1.10 Innheimt skráningargjöld

Samtals námu innheimt skráningargjöld um 245 milljónum króna árið 2013 og voru samtals um 11 milljónum króna meiri en árið áður. Aukninguna milli ára má fyrst og fremst rekja til aukins fjölda eigendaskipta á meðan lækkun varð í tekjum vegna nýskráninga. Á meðan upphæð innheimtra skráningargjalda vegna eigendaskipta hefur nálgast þá upphæð sem hún var fyrir hrún eru skráningargjöld vegna nýskráninga enn mun lægri. Sé leiðrétt fyrir verðbólgu eru skráningargjöld sem tekjustofn fyrir ríkið innan við helmingur af því sem hann var árin fyrir hrún.

Mynd 1.12 Innheimt skráningargjöld eftir árum

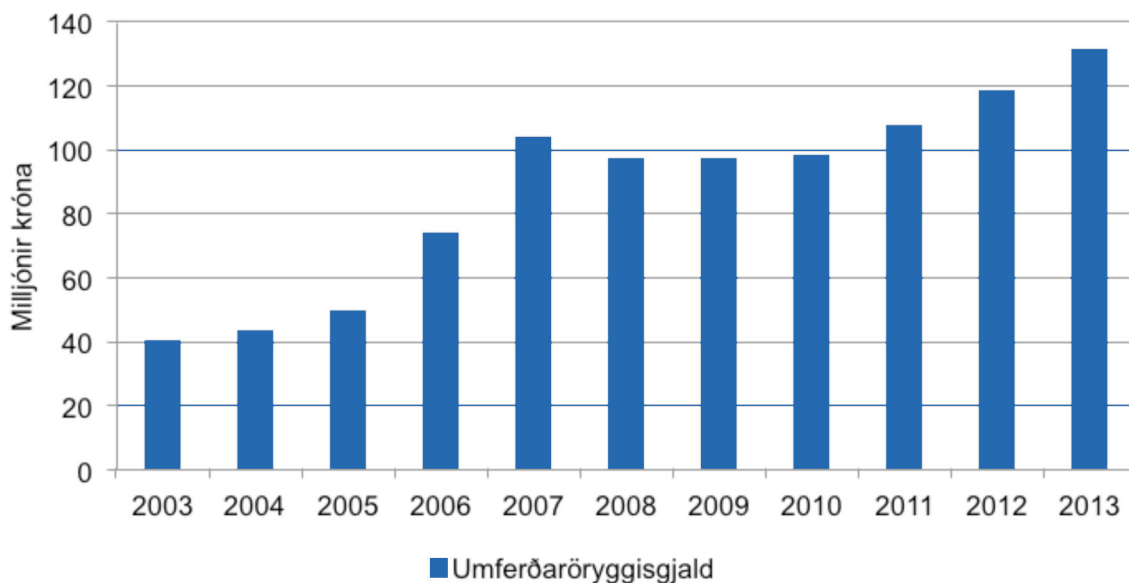


Heimild: Samgöngustofa.

1.11 Innheimt umferðaröryggisgjald

Innheimt umferðaröryggisgjöld námu 132 milljónum króna árið 2013 og hækkuðu um 11% frá fyrra ári. Hækkunina má rekja til 25% hækkunar gjaldsins um mitt ár 2013 en umferðaröryggisgjald er greitt við ástandsskoðun ökutækis, nýskráningu ökutækis og skráningu eigendaskipta. Tilgangur umferðaröryggisgjaldsins er að standa straum af fræðslu um umferðaröryggisfræðslu.

Mynd 1.13 Innheimt umferðaröryggisgjald eftir árum

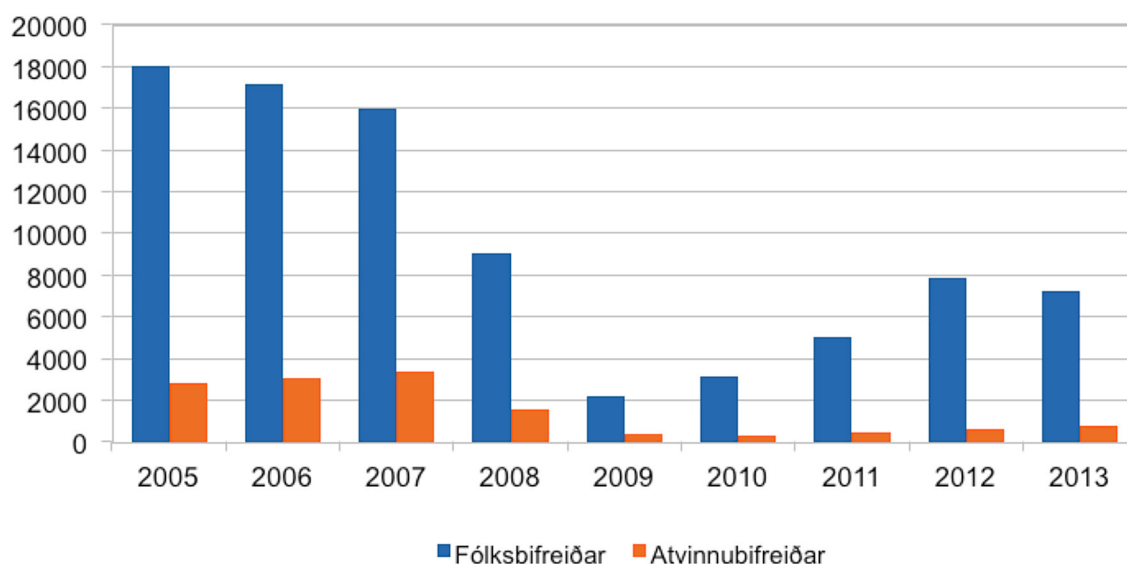


Heimild: Samgöngustofa.

2.1 Nýskráningar ökutækja

Árið 2013 voru 9.662 ný ökutæki skráð á Íslandi, 7.267 fólksbifreiðar, 759 atvinnubifreiðar og 877 annars konar ökutæki eins og bifhjól, torfærutæki og eftirvagnar. Ef litið er eingöngu til bifreiða fækkar nýskráningum um 481 eða tæp 6% frá fyrra ári. Fækkun á milli ára er knúin af færri innfluttum fólksbifreiðum en atvinnubifreiðum fjölga nokkuð frá fyrra ári, úr 611 árið 2012 í 759 árið 2013. Innflutningur atvinnubifreiða sem hlutfall af innflutningi allra bifreiða er þó ennþá töluvert undir meðaltali tímabilsins, 9% samanborið við 12% að meðaltali frá 2005. Athygli er vakin á því að rúmur helmingur talnanna sem mynda það meðaltal eru eftir hrun en að meðaltali voru atvinnubifreiðar um 15% nýskráninga allra bifreiða árin 2005-2009. Ein ástæða þess að nýskráningum atvinnubifreiða fækkaði umfram fólksbifreiðar er sú að öll umsvif í hagkerfinu drógust saman þannig að nægt framboð margra gerða atvinnubifreiða var þegar til staðar til að mæta eftirspurn innanlands.

Mynd 2.1 Nýskráningar bifreiða

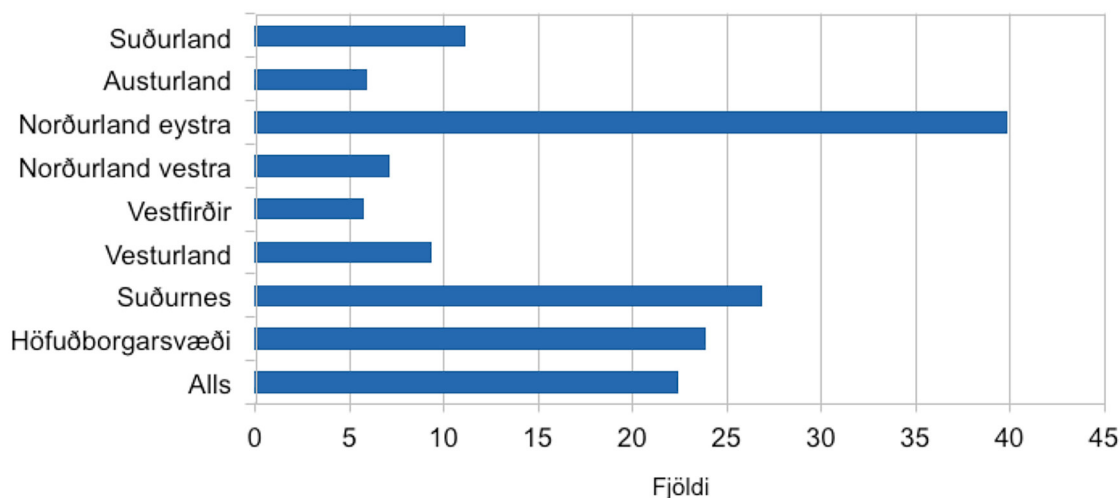


Heimild: Samgöngustofa

2.2 Nýskráningar eftir landshlutum

Af nýskráðum fólksbifreiðum árið 2013 eru hlutfallslega flestar skráðar á Norðurlandi eystra eða 40 bifreiðar á hverja 1.000 íbúa. Ef bornar eru saman tölur yfir fjölda nýskráðra fólksbifreiða á hverja 1.000 íbúa eftir landshlutum sést að í ákveðnum landshlutum eru mun fleiri nýskráðar bifreiðar en í öðrum. Á eftir Norðurlandi eystra eru hlutfallslegar nýskráningar næst flestar á Suðurnesjum og því næst á höfuðborgarsvæðinu. Áður en dregnar eru ályktanir um nýjungagirni fólks úr mismunandi landshlutum verður að hafa í huga að tæpur helmingur nýskráðra bíla eru bíla-leigubílar.

Mynd 2.2 Fjöldi nýskráðra fólksbifreiða á hverja 1.000 íbúa eftir landshlutum árið 2013

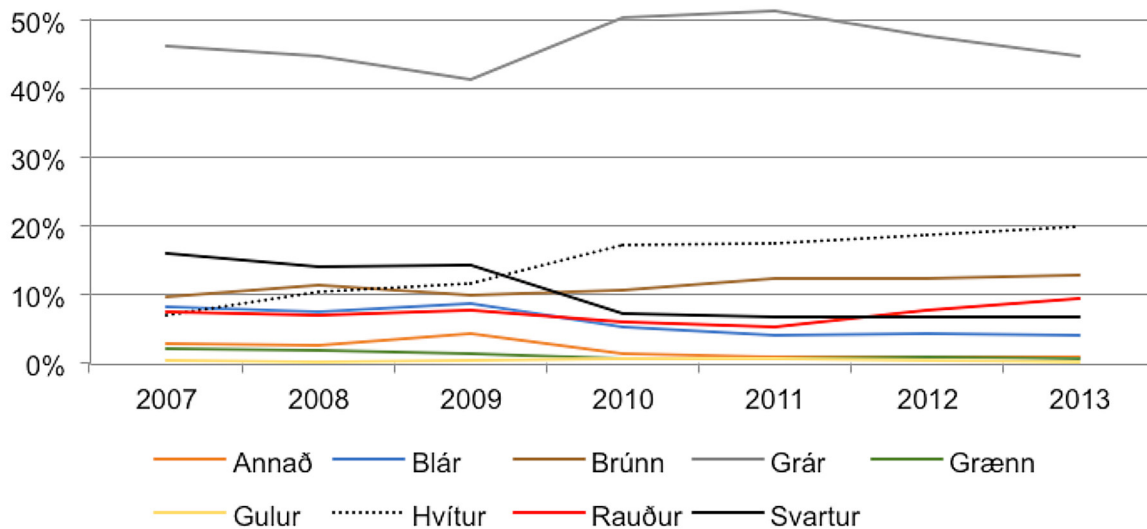


Heimild: Samgöngustofa, Hagstofa Íslands.

2.3 Litasamsetning nýrra bifreiða

Grár litur á bílum virðist skipa ákveðinn sess meðal Íslendinga þar sem hann er með eindæmum vinsæll og virðist vera sá litur sem Íslendingar kjósa helst á nýja bíla. Af rúmlega 7.000 nýskráðum fólksbifreiðu ársins 2013 voru á fjórða þúsund þeirra gráir eða nærri því helmingur allra nýskráðra bifreiða. Áhugi Íslendinga á gráa litnum er þó ekki nýtilkominn enda hefur grár lengi verið vinsælasti litur á ökutækjum.

Mynd 2.3 Litasamsetning nýskráðra bifreiða.



Heimild: Samgöngustofa.

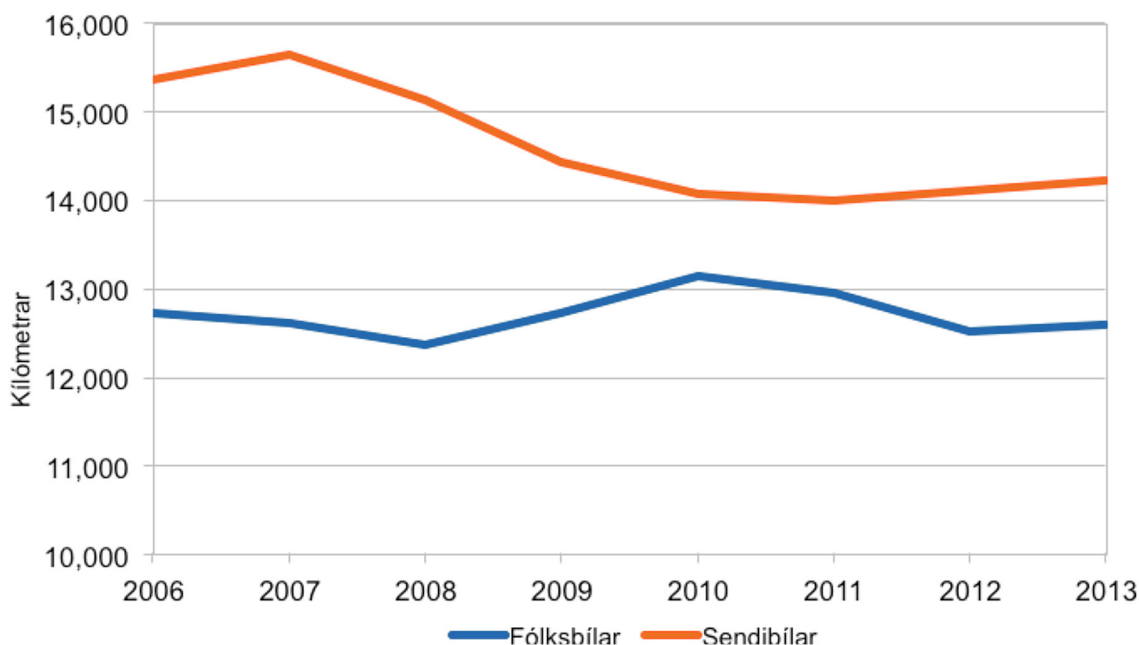
Litirnir svartur og hvítur virðast samanlagt njóta hlutfallslega sömu hylli eftir árum en svo virðist sem árið 2010 hafi hvítt orðið hið nýja svart og áhuginn snúist algerlega við. Á meðan svartur var næst vinsælasti liturinn fram til ársins 2009 tók hvítur eftir það fram úr og vermir nú annað sætið. Aðrir vinsælir litir eru brúnn og rauður en athygli vekur hversu fáir grænir bílar eru nýskráðir. Appelsínugulir, bleikir og fjólubláir bílar virðast sömuleiðis ekki eiga upp á pallborðið hjá íslenskum bíleigendum.

2.4 Meðalakstur eftir árum og tegundum ökutækja

Meðalakstur á hvern fólksbíl árið 2013 voru 12.595 kílómetrar samanborið við 14.211 kílómetra á hvern sendibíl og eru tölur um meðalakstur nær óbreyttar frá fyrra ári.

Þegar þróun meðalaksturs er skoðuð frá 2006 má greinilega sjá afleiðingar efnahagshrunsins á meðalakstur bæði fólksbíla og sendiferðabíla. Þegar umsvif hagkerfisins drógust saman fækkaði eignum kílómetrum sendiferðabíla um 10% á tímabilinu frá 2007 til 2010. Frá árinu 2011, þegar akstur á hvern sendibíl var í lágmarki, hefur lítil aukning orðið en meðalakstur á sendibíl jókst um innan við eitt prósent á tímabilinu 2011-2013. Hið gagnstæða sést þegar litið er á fólksbíla en eftir bankahrunið hefur meðalakstur þeirra aukist. Ein mögulegra skýringa á þessu er að þær fjölskyldur sem ráku tvo eða fleiri bíla á uppgangstímanum fyrir 2008 hafi fækkað bílum á heimili þannig að akstur þess bíls sem eftir stóð hafi aukist í kjölfarið. Aðrar skýringar má ef til vill heimfæra upp á mælikvarða gagnanna en tölurnar eru fengnar með mælaaflestri hjá bíla-skoðunarstöðvum. Aðalskoðun nýrra ökutækja er strjálí en þeirra sem eldri eru en það gæti haft áhrif á áreiðanleika gagnanna. Auk þess má velta því upp hvort lækkandi ráðstöfunartekjur heimila hafi valdið því að ökutæki væru að meðaltali færð síðar árs til skoðunar en árið á undan og þar með lengt tímabilið á milli aflestra.

Mynd 2.4 Meðalakstur bifreiða

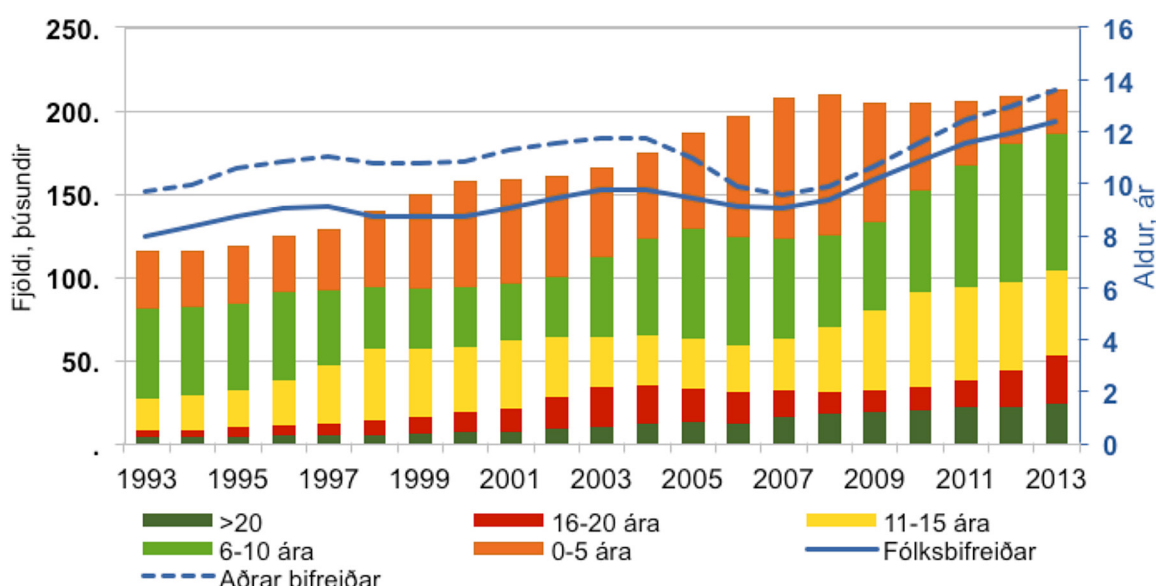


Heimild: Samgöngustofa.

2.5 Aldur bílaflotans

Með lægð í nýskráningu bifreiða allt frá árinu 2008 eldist bílafloti landsmanna nú hratt og hefur aldrei verið eldri á þeim tíma sem gögn ná yfir. Þegar aldurssamsetning á mynd 2.5 er skoðuð er áberandi mest fækkun undanfarin ár í flokki nýrra bíla, yngri en 5 ára. Það gerist þegar bílar sem fluttir voru inn árin fyrir 2008 falla einn af öðrum niður í flokk 6-10 ára bíla þar sem á móti mælist nokkur fjölgun. Yfir tímabilið frá 1993 hefur að meðaltali um þriðjungur bílaflotans hverju sinni fallið í flokk 0-5 ára bíla, þriðjungur í flokk 6-10 ára bíla og þriðjungur talinn til bíla eldri en tíu ára. Ef þessi meðaltöl eru borin saman við árið 2013 taldi yngsti flokkurinn, bílar fimm ára og yngri einungis tæp 13% bílaflotans eða undir helming meðalhluftalls flokksins í bílaflotanum. Á móti var hlutfall bíla eldri en 10 ára í sögulegu hámarki eða tæpur helmingur allra bíla í umferð.

Mynd 2.5 Aldur bílaflotans, aldurssamsetning og meðalaldur

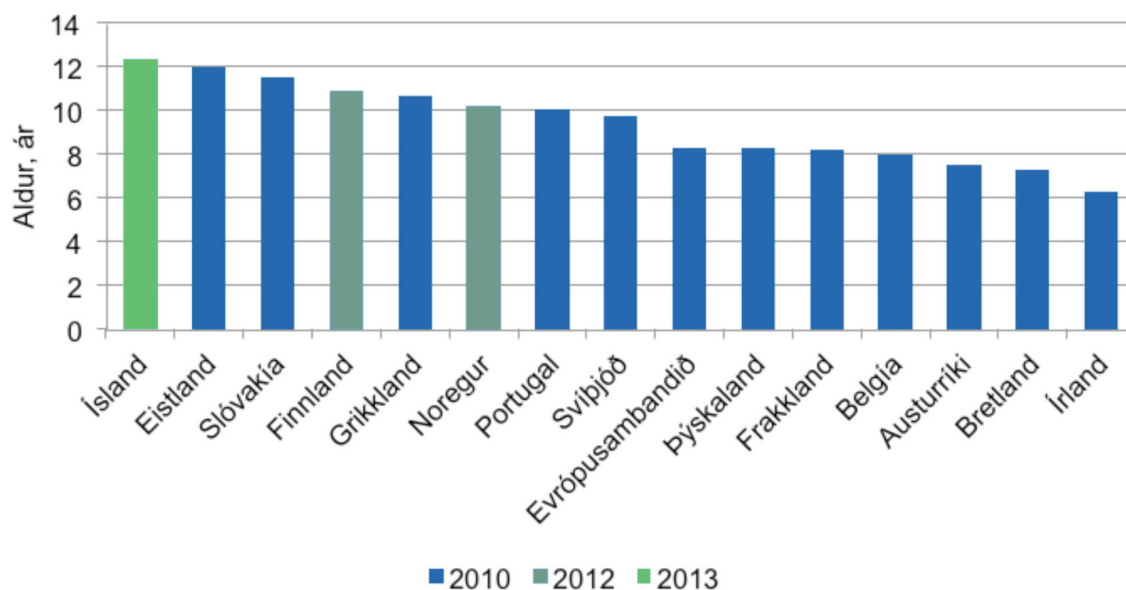


Heimild: Samgöngustofa

Eins og sjá má af umfjölluninni hér að ofan hefur hlutfall eldri bifreiða aukist undanfarin ár og hefur það leitt til þess að meðalaldur íslenska bílaflotans hefur hækkað. Samkvæmt tölum Samgöngustofu sveiflaðist meðalaldur skráðra fólksbifreiða á tímabilinu 1992 til 2008 frá því að vera lægstur 7,8 ár upp í að vera hæstur 9,8 ár. Frá árinu 2008 hefur meðalaldur bílaflotans hækkað ár frá ári samhliða minni innflutningi nýrra bifreiða. Er nú svo komið að meðalaldur fólksbifreiða var 12,4 ár árið 2013 og hefur hann aldrei verið hærri. Hefur hann þá hækkað um rúmlega fjórðung frá árinu 2008. Með hækkanndi aldrí bílaflotans má gera ráð fyrir að heimilin þurfi að bera aukinn kostnað af viðhaldi auk þess sem farið er á mis við bættu eldsneytisnýtingu og öryggi sem yngri bílar bjóða gjarnan.

Meðalaldur bifreiða á Íslandi árið 2013 var 50% hærri en hann var í Evrópusambandinu árið 2010 en þar var hann eingöngu 8,3 ár að meðaltali. Samtök bílaiðnaðarins í Evrópu (ACEA) taka saman tölur um meðalaldur bifreiða í ýmsum Evrópulöndum ásamt því að reikna meðalaldur bifreiða í aðildarlöndum Evrópusambandsins. Þegar meðalaldur íslenska bílaflotans er borinn saman við meðalaldur annarra Evrópulanda kemur í ljós að hér á landi er hann einna hæstur. Þess ber þó að geta að tölur um meðalaldur í samanburðarlöndunum eru eldri og því ekki fyllilega samanburðarhæfar.

Mynd 2.6 Meðalaldur bifreiða í ýmsum Evrópulöndum ásamt meðaltali fyrir Evrópusambandið.



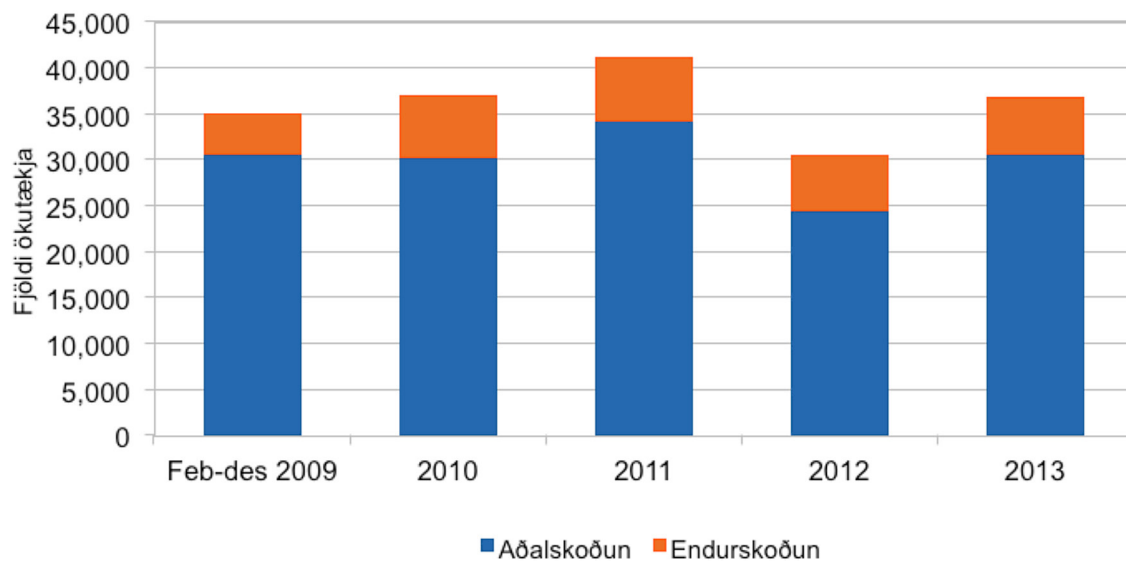
Heimild: ACEA, Samgöngustofa, Statistics Finland, Statistics Norway.

2.6 Álagning vanrækslugjalda

Árið 2013 voru lögð vanrækslugjöld á eigendur 36.872 ökutækja sem ekki höfðu fært ökutæki sín til lögbundinnar skoðunar. Þrátt fyrir nokkra fjölgun frá fyrra ári var árið 2013 meðalár í álagningu vanrækslugjalda en ríkissjóður hóf að innheimta þau árið 2009. Vanrækslugjöld eru innheimt þegar ökutæki eru ekki færð til lögboðinnar skoðunar á tilsettum tíma. Fjárhæð vanrækslugjaldsins er 15.000 kr. en 50% afsláttur er veittur af gjaldinu sé það greitt innan ákveðinna tímamarka og hafði gjaldið síðustu áramót skilað samtals 1,6 milljarði króna í ríkiskassann frá því það var tekið upp.

Flest sektarboð vegna vanrækslu á skoðunarskyldu eru send út vegna aðalskoðunar eða um 83% að meðaltali en afgangurinn vegna endurskoðunar. Á mynd 2.7 má sjá fjölda ökutækja sem ekki voru færð til skoðunar eftir árum og gerð skoðunar frá upphafi sektarheimildarinnar.

Mynd 2.7 Álagningar vanrækslugjalds eftir ári og gerð skoðunar.

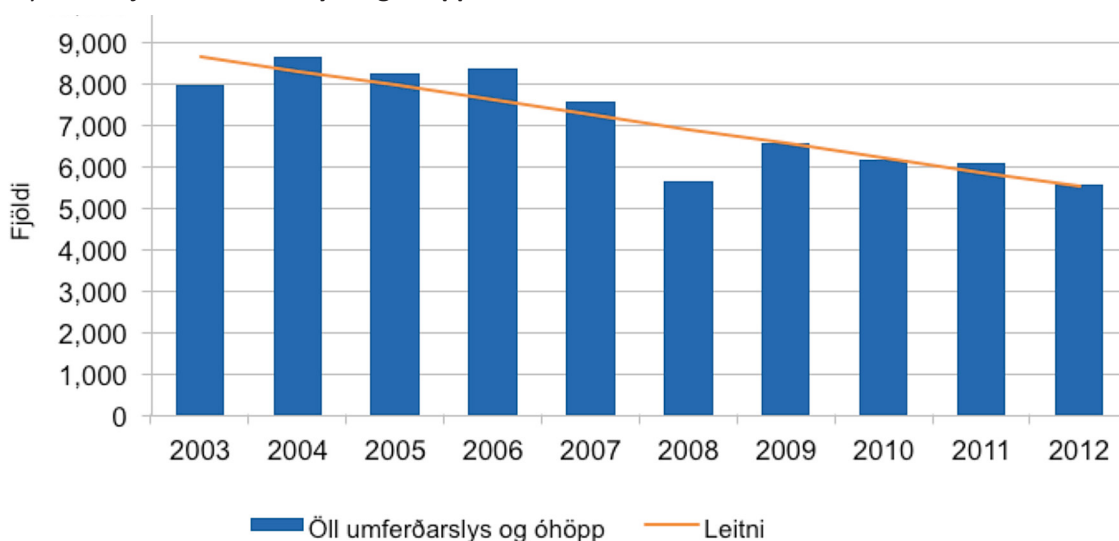


Heimild: Sýslumaðurinn í Bolungarvík.

2.7 Tjónaskráningar ökutækja

Árið 2012 voru 5.552 skráð umferðaróhöpp á Íslandi en tölur fyrir árið 2013 liggja ekki enn fyrir. Umferðarslys, það er í þeim tilfellum þegar slys urðu á fólki, voru samtals 733 eða 13% allra umferðaróhappa. Frá árinu 2011 fækkaði umferðaróhöppum um 512 eða 8,4%, en óhöppum þar sem slys urðu á fólki fækkaði um 104 eða 12,4% á milli ára. Þegar litið er á þróun síðustu ára er áberandi að töluvert hefur dregið úr umferðaróhöppum og sömu sögu má segja um umferðarslys. Líklega má skýra þróunina með nokkrum samverkandi þáttum, meðal annars betri búnaði ökutækja, bættum samgöngumannvirkjum og aukinni umferðaröryggisfræðslu. Árið 2012 létust 9 í umferðarslysum samanborið við 17 látna á ári að meðaltali frá 2003. Sömu þróun má sjá lengra aftur í tímann en þá er rétt að líta til mannfjöldapróunar til samanburðar. Þannig voru látnir í umferðaróhöppum af hverjum 100.000 íbúum eingöngu 3 árið 2012 miðað við að meðaltali 7,9 frá árinu 1981.

Mynd 2.8 Fjöldi umferðarslysa og óhappa

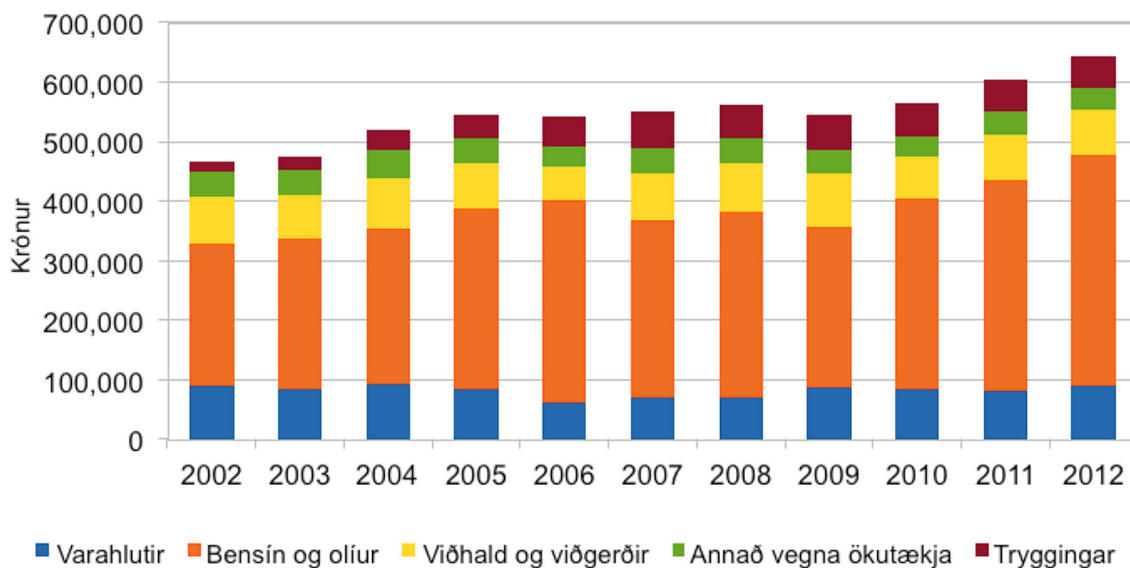


Heimild: Hagstofa Íslands.

2.8 Rekstrarkostnaður ökutækja

Til að leggja mat á árlegan rekstrarkostnað ökutækja eru notaðar upplýsingar sem unnar eru af Hagstofunni samhliða vísitölu neysluverðs. Mælikvarðinn tekur til stærstu þátta rekstrarkostnaðar meðalbílsins en að öðru leyti má túlka mynd 2.8 sem vísitölu fyrir rekstrarkostnað ökutækja almennt. Rekstrarkostnaður meðalbílsins árið 2012 var um 643 þúsund krónur á verðlagi ársins 2013 og hækkaði á föstu verðlagi um 6,4% frá árinu 2011 en um tæp 14% þegar horft er til hækkunar rekstrarkostnaðar frá 2010. Meginástæða hækkunar á rekstrarkostnaði bifreiða er hækkun á eldsneytisverði en hækkun þess frá árinu 2011 var um 9% á föstu verðlagi og 22% ef horft er á tveggja ára hækkun frá 2010. Raunar er hækkun annarra þátta í rekstrarkostnaði bifreiða óveruleguren ef eldsneytierundanskilið er tveggja ára hækkun frá árinu 2010 einungis um 3% á föstu verðlagi. Ástæðuna fyrir þessari miklu hækkun á eldsneytisverði má að stórum hluta rekja til heimsmarkaðsverðs á olíu en það var hlutfallslega hagstætt árin 2009 og 2010 en hefur hækkað síðan.

Mynd 2.9 Árlegur rekstrarkostnaður ökutækja á föstu verðlagi ársins 2013

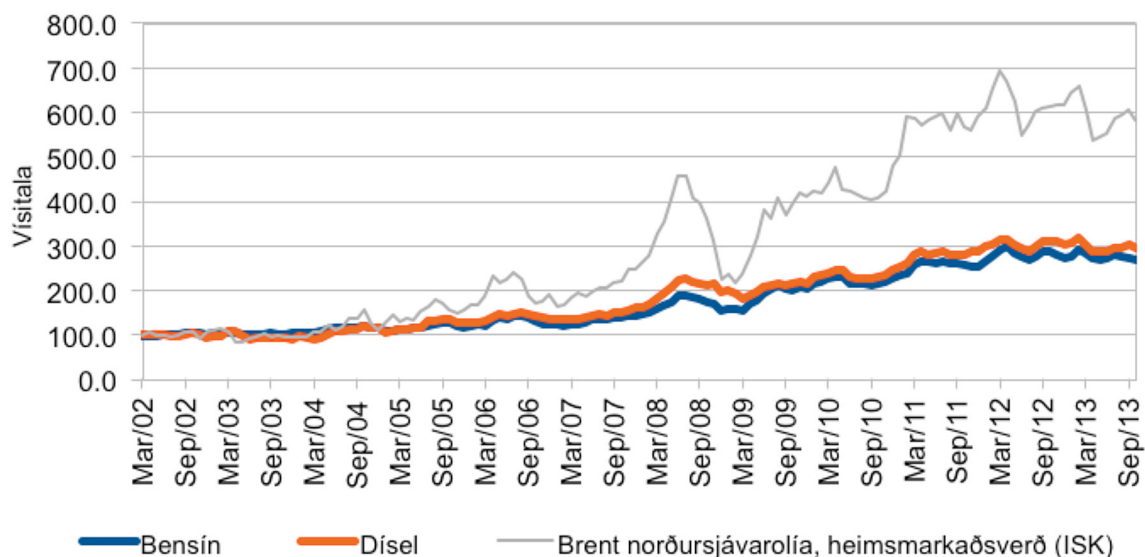


Heimild: Hagstofa Íslands.

2.9 Eldsneytisverð

Eldsneytisverð er einn helsti kostnaðarþátturinn við rekstur bifreiðar. Verðmyndun á eldsneyti má gróflega skipta í heimsmarkaðsverð að teknu tilliti til gengis krónunnar á móti bandaríkjadollar, framleiðsluþætti við sölu og dreifingu eldsneytis, skattlagningu ríkisins og álagningu olúfélaganna. Á mynd 2.10 má sjá vísitölur fyrir verð bensíns og díselolíu ásamt heimsmarkaðsverði olíu, allar settar á gildið 100 í mars 2002. Yfir allt tímabilið má sjá að verð á bensíni og díselolíu helst mjög í hendur en verð díselolíu hækkaði um 8,6% umfram verð á bensíni yfir allt tímabilið. Þegar litið er til heimsmarkaðsverðs á olíu að teknu tilliti til gengis krónunnar í samanburði við útsöluverð eldsneytis á Íslandi sést að útsöluverð sem margfeldi af heimsmarkaðsverði hefur lækkað töluvert. Ástæður fyrir þessu felast í verðmyndun eldsneytis frá hrávöru til smásölu en margir kostnaðarliðir í virðisbætti eldsneytis hreyfast ekki með heimsmarkaðsverði hráolíu. Dæmi um þetta eru vörugjöld af eldsneyti en þau eru í formi magntolla þannig að tiltekin krónutala fellur á hvern lítra óháð innkaupsverði. Sama má segja um aðra framleiðsluþætti sem þarf til innflutnings og smásölu olíu en jafnframt hafa olúfélögin stillt álagningu sinni upp sem krónutölu framlegðar á lítra frekar en prósentutölu af verði.

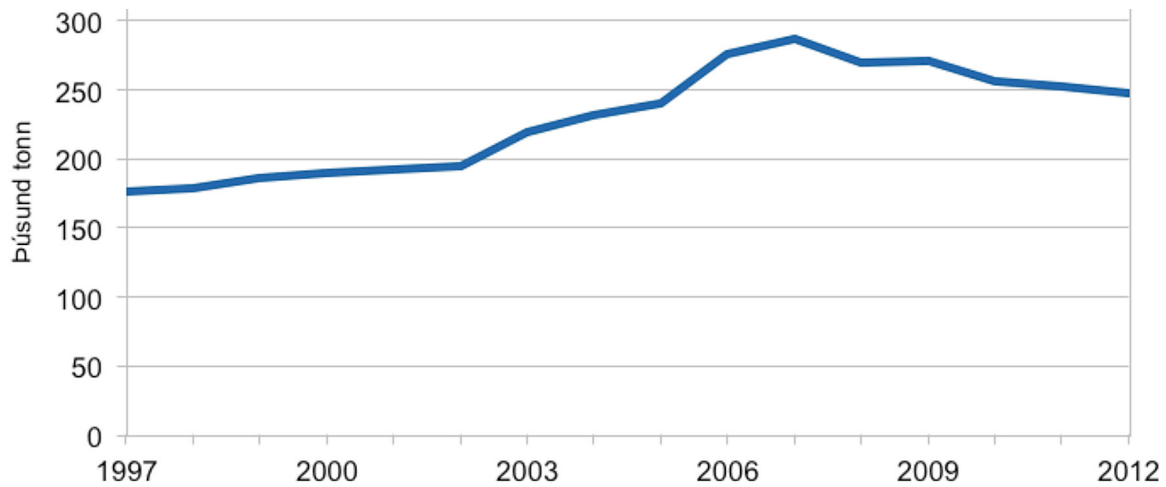
Mynd 2.10 Þróun eldsneytisverðs og heimsmarkaðsverðs olíu



Heimild: Hagstofa Íslands, Datamarket, Seðlabankinn.

2.10 Eldsneytisnotkun bílaflotans

Mynd 2.11 Eldsneytisnotkun bílaflotans

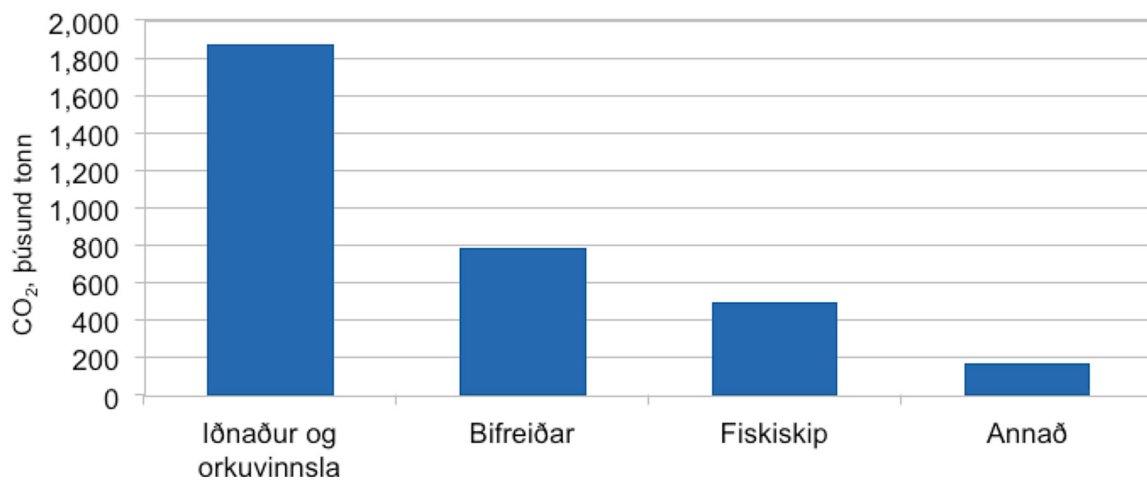


Heimild: Orkustofnun.

2.11 Koltvísýringslosun bílaflotans

Á hverju ári losar bílaflotinn um 800 þúsund tonn af koltvísýringi út í andrúmsloftið og eru þá ótaldar aðrar mengandi lofttegundir. Umhverfisstofnun áætlaði að árið 2011 hefði heildarlosun Íslendinga verið um 3.333 þúsund tonn og var losun vegna bílaflotans því eingöngu tæpur fjórðungur af heildarlosuninni. Hlutfall losunar vegna bílaflotans hefur verið nokkuð stöðugt allt frá árinu 1990. Af einstökum liðum munaði mest um losun vegna iðnaðar og orkuvinnslu sem var um 56% af losun ársins 2011.

Mynd 2.12 Losun gróðurhúsalofttegunda (CO₂) eftir uppruna árið 2011

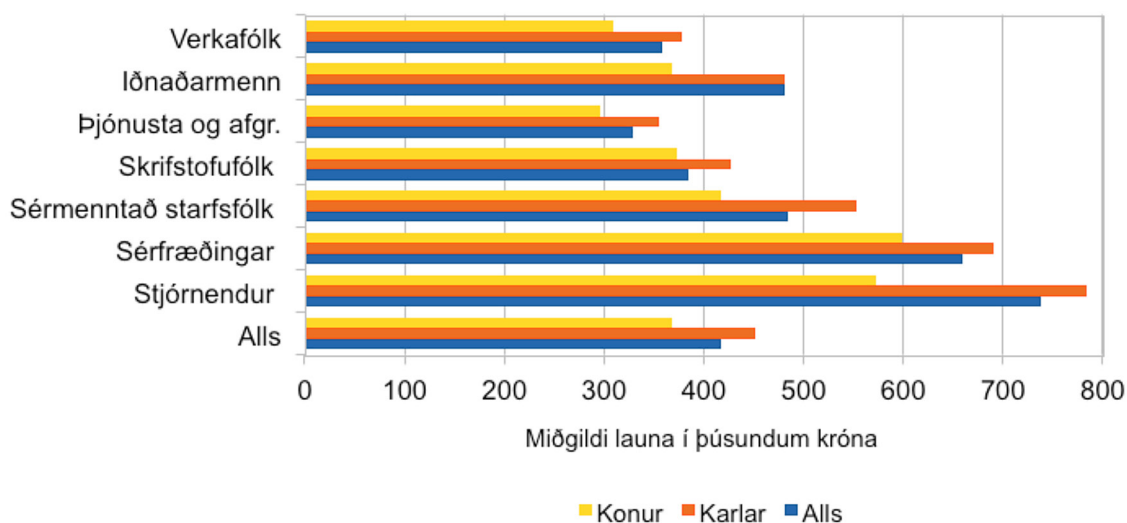


Heimild: Umhverfisstofnun (2013)

3.1 Laun og fjöldi starfandi í greininni

Innan bílgreina eru unnin afar fjölbreytt störf en þar ber helst að nefna sölu bifreiða og varahluta ásamt viðgerðum á bifreiðum. Ekki hafa verið teknar saman tölur sérstaklega um laun bifreiðasmiða, bifvélavirkja og bílamálara en þess í stað er gjarnan miðað við laun iðnaðarmanna. Árið 2013 voru regluleg heildarlaun fullvinnandi iðnaðarmanna að meðaltali 481 þúsund krónur og höfðu þá hækkað um 8.3% að nafnvirði frá fyrra ári. Á heildina litið lækkuðu laun um 3% milli áranna 2011 og 2012 og var það eingöngu flokkur verkafólks sem hækkaði meira en iðnaðarmenn milli áranna 2011 og 2012 eða um 8,5%.

Mynd 3.1 Miðgildi reglulegra heildarlauna eftir starfsstétt og kyni árið 2012



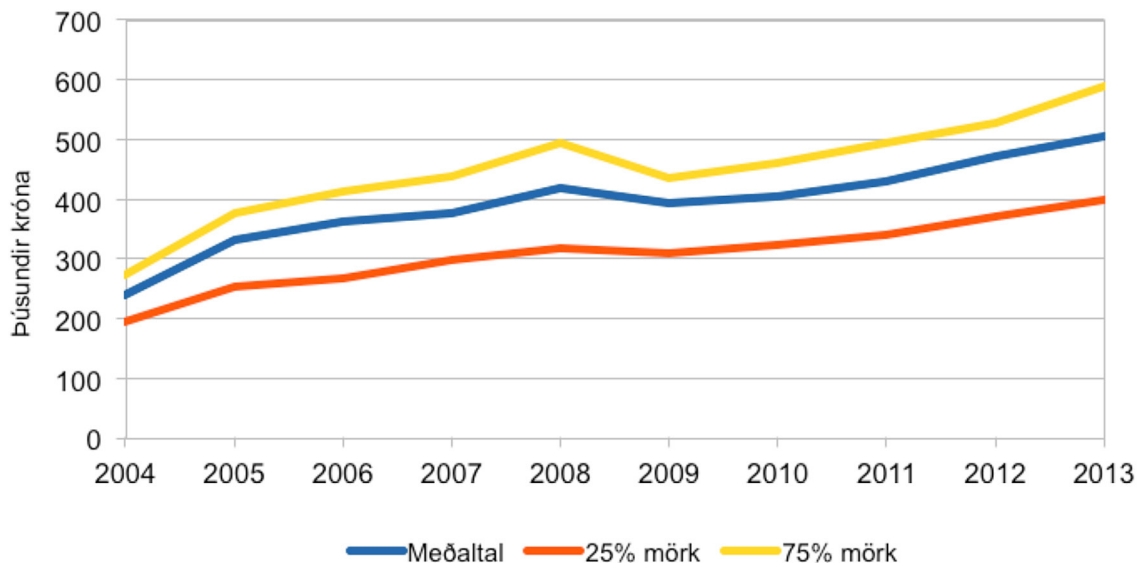
Heimild: Hagstofa Íslands.

VR hefur um árabíl framkvæmt launakönnun meðal félagsmanna og birt sérstaklega niðurstöður fyrir þá sem starfa við sölu eða viðgerðir á bifreiðum og verslun með eldsneyti. Árið 2013 voru meðalheildarlaun aðspurðra í þeim flokki 505 þúsund krónur og var helmingur aðspurðra með heildarlaun á bilinu 399-590 þúsund. Fjórðungur aðspurðra var með heildarlaun lægri en 399 þúsund krónur og fjórðungur 590 þúsund eða hærri.

Á mynd 3.2 má sjá að launabil milli þess fjórðungs sem hefur lægstu heildarlaunin í greininni og þess fjórðungs sem hefur hæstu launin hefur aukist nokkuð í krónum talið á árunum 2004 til 2013 eða farið úr 80 þúsund krónum í 191 þúsund krónur. Þrátt fyrir að bilið milli hærri og lægri launa hafi aukist í krónum talið hefur það haldist hlutfallslega nokkuð jafnt yfir tímabilið og aukning í launabili því fyrst og fremst tilkomin vegna almennt hærri verðlags. Launakönnun VR bendir þar með til að launajöfnuður hafi haldist óbreyttur á tímabilinu.

Í kjölfar efnahagshrunsins lækkuðu heildarlaun nokkuð eða um 6,2% en að einhverju leyti má rekja það til þess að á sama tíma fækkaði vinnustundum meðal aðspurðra um tvær klukkustundir á viku að meðaltali. Árin 2004-2008 voru vinnustundir að meðaltali um 47 klukkustundir á viku en hafa frá árinu 2009 verið að meðaltali um 45.

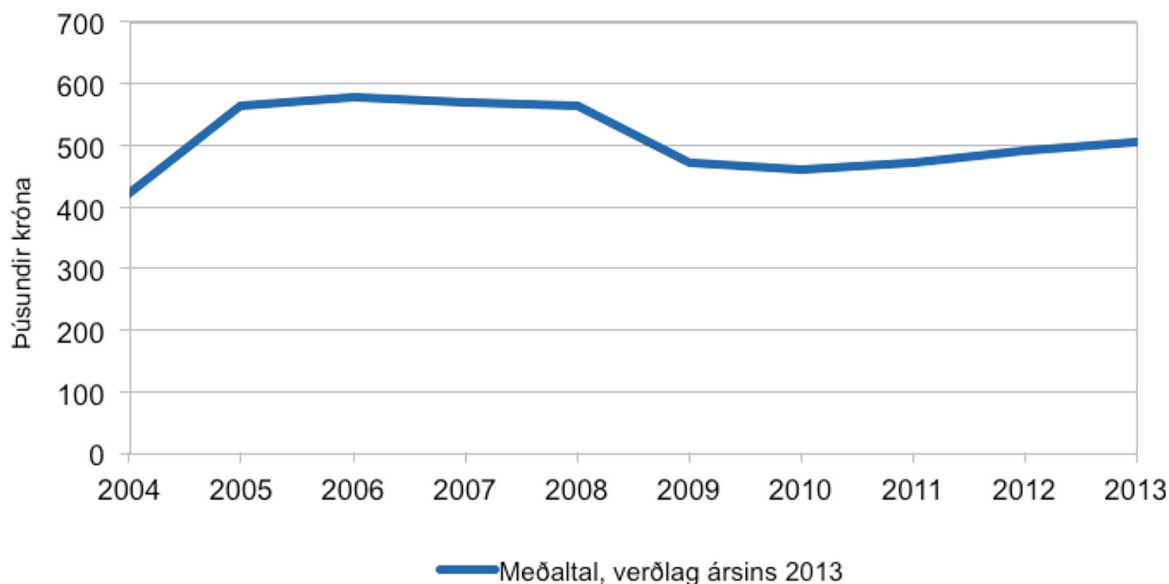
Mynd 3.2 Meðaltal heildarlauna þeirra sem starfa við sölu og viðgerðir á bílum



Heimild: VR.

Sé tekið mið af launakönnun VR hækkuðu heildarlaun í greininni að meðaltali um 7% milli áranna 2012 og 2013 og hafa í heildina hækkað um tæp 30% frá árinu 2009. Á sama tíma eða frá árinu 2009 hefur verðlag þó almennt hækkað um tæp 20% og hafa raunlaun því eingöngu hækkað um 7% á tímabilinu. Þess ber að geta að árið 2009 lækkuðu laun umtalsvert samanborið við árið 2008. Séu laun ársins 2008 notuð til viðmiðunar eru heildarlaun að raunvirði enn 10% lægri en þau voru þá.

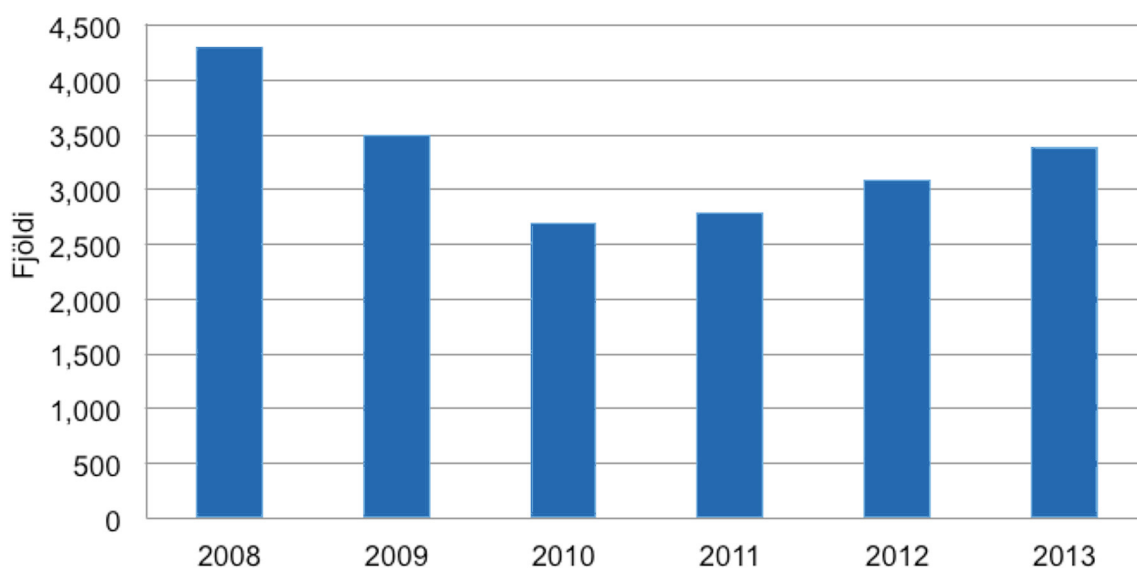
Mynd 3.3 Meðaltal heildarlauna þeirra sem starfa við sölu og viðgerðir á bílum á verðlagi ársins 2013 leiðrétt með vísitölu neysluverðs



Heimild: VR, Hagstofa Íslands

Fjöldi starfandi innan bílgreinanna hefur aukist aftur eftir lögð í kjölfar efnahagshrunsins. Samkvæmt Vinnumarkaðsrannsókn Hagstofu Íslands má ráðgera að fjöldi starfandi í bílgreinunum hafi verið um 3.400 árið 2013. Eru þá taldir þeir allir þeir sem starfa við sölu á bifreiðum og varahlutum ásamt viðgerðum og viðhaldi. Fjöldi þeirra sem starfa í greininni eru þó enn mun færri en þeir voru árið 2008 þegar fjöldinn var um 4.300 manns.

Mynd 3.4 Meðalfjöldi þeirra sem starfa í bílgreinum í aðal- og aukastarfi eftir árum

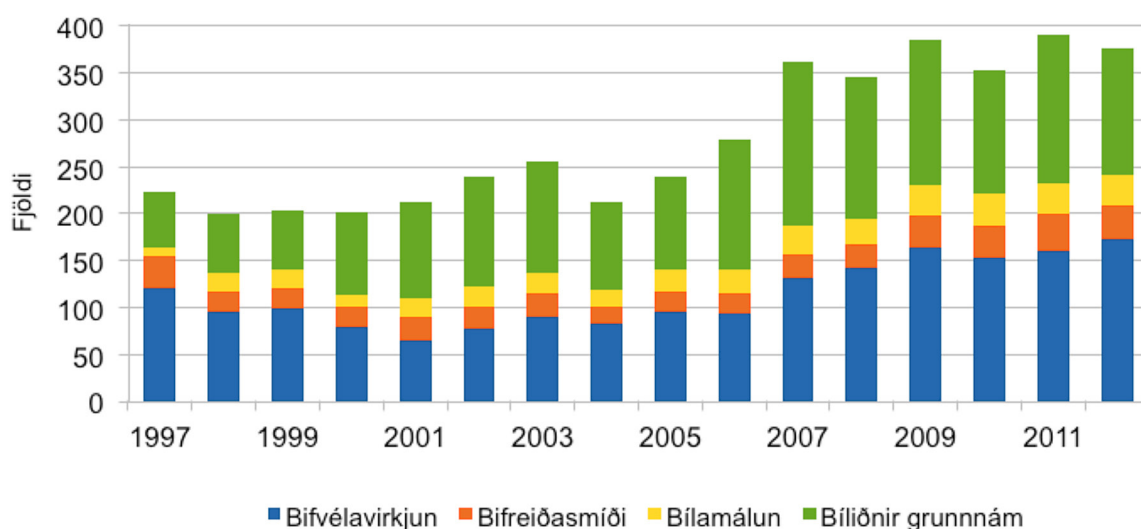


Heimild: Vinnumarkaðsrannsókn Hagstofu Íslands.

3.2 Menntamál

Árið 2012 voru í heildina 376 nemendur í bílgreinum sem er svipaður fjöldi árin þar á undan. Hópi nemenda í bílgreinum býðst sérhæfing í þremur greinum; bifreiðasmíði, bifvélavirkjun og bílamálun. Sameiginlegur undanfari, svonefnt grunnnám bíliðna, er að öllum greinum sérhæfinga. Nám í bílgreinum fer fram í tveimur skólum á framhaldsskólastigi; Borgarholtsskóla og Verkmenntaskólanum á Akureyri. Nokkur aukning var í fjölda nemenda árin 2005 til 2007 og þá helst meðal bifvélavirkja. Árið 2012 var nokkur fækkun í fjölda nemenda í grunnámi. Gæti það bent til þess að nemendum í sérgreinum muni fækka á næstu árum.

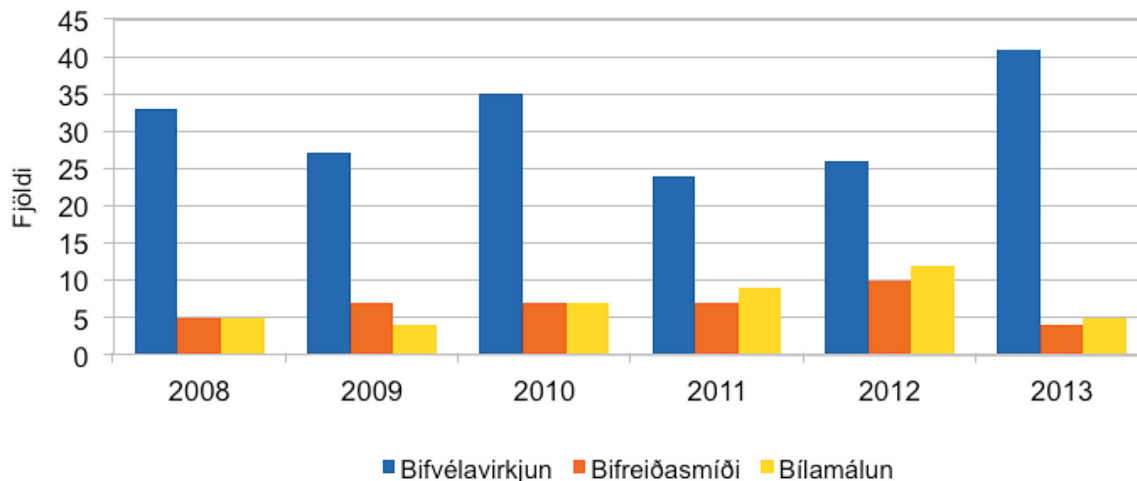
Mynd 3.5 Fjöldi nemenda í bílgreinum eftir árum og námsgrein



Heimild: Hagstofa Íslands.

Sé litið á fjölda lokinna sveinsprófa má sjá að útskrifaðir bifvélavirkjar voru nokkuð færri árin 2011 og 2012 en árin á undan. Á sama tíma fjölgaði útskrifuðum bílamálurum og bifreiðasmiðum. Árið 2013 var raunin önnur og fjölgaði sveinsprófum bifvélavirkja töluvert meðan sveinsprófum bifreiðasmiða og bílamálara fækkaði.

Mynd 3.6 Fjöldi lokinna sveinsprófa í bílgreinum eftir árum og námsgrein



Heimild: Félag iðn- og tæknigreina.

Bílgreinasambandið er samtök atvinnurekenda í sölu ökutækja, vöru og þjónustu þeim tengdum.

Í Bílgreinasambandinu eru 123 fyrirtæki þ.e. almenn bílaverkstæði, bílasölur, bílaumboð, hjólbarðaverkstæði, málningar- og réttingarverkstæði, ryðvarnarstöðvar, smurstöðvar, varahlutasalar og aðrir þjónustuaðilar í bílgreininni.

4.1 Forsagan

BGS var stofnað 14. nóvember 1970 með samruna tveggja félaga, Sambands bílaverkstæða á Íslandi (stofnað 1933) og Félags bifreiðainnflytjenda (stofnað 1954).

Bílgreinasambandið var stofnað að norrænni fyrirmynd og hefur alla tíð haft mikla samvinnu við systursamtök sín á Norðurlöndum.

Aðal hvatamaður að stofnun Bílgreinasambandsins og fyrsti formaður var Gunnar Ásgeirsson.

4.2 Hver er tilgangur þess?

1. Að vera í málsvari fyrir sambandsaðila um málefni bílgreinarinnar gagnvart öllum opinberum aðilum, samtökum, framleiðendum, öðrum viðskiptamönnum og almenningi. Vera málsvari greinarinnar í öllum samskiptum við hið opinbera. Þegar verið er að fjalla um mál greinarinnar eins og gjöld á bílum, varahlutum og aukahlutum. Bílgreinasambandið hefur staðið fyrir nokkrum „prófmálum“ vegna innflutning á bílum og varahlutum með hagsmuni greinarinnar í huga

Þegar við tölum um „bílgreinina“ þá erum við að tala um allt sem tengist bílum en ekki bara bílinn sem slíkan.

2. Að efla og þróa bílgreinina á Íslandi, með því að:

- halda utan um stefnumörkun í málefnum bílgreinarinnar og vera málsvari hennar útávið ss. gagnvart opinberum aðilum, fjölmiðlum ofl.
- vinna að eflingu menntunar til aukinnar þekkingar innan bílgreinarinnar
- vinna að eflingu faglegra vinnubragða inni bílgreinarinnar ss. með Gæðavottun BGS
- vinna að því að viðhafðir séu réttmætir viðskiptahættir innan bílgreinarinnar

- e) vera í forsvari fyrir bílgreinina við gerð kjarasamninga sem stuðli að gagnkvæmum hag samningsaðila
- f) að stofna til, skipuleggja og halda sýningar á bifreiðum, hlutum tengdum þeim og iðnaðinum í heild
- 3. Að vera sambandsaðilum leiðbeinandi um gildi faglegra vinnubragða til aukinnar hagkvæmni og arðsemi í rekstri sambandsaðila.
- 4. Vinna að umhverfisvernd og stuðla að bættri umferðarmenningu og auknu umferðaröryggi.
- 5. Að láta til sín taka öll málefni sem hafa almenna þýðingu fyrir sambandsaðila og eflingu bílgreinarinnar í landinu

Bílgreinasambandið er í forsvari atvinnulífsins í menntunarmálum bílgreina, skipar m.a. í prófnefndir og fræðslunefndir í bílgreinum. Bílgreinasambandið er aðili að IÐUNNI fræðslusetri þar sem boðið er uppá fjölbreytt námskeið og endurmenntun fyrir félagsmenn.

4.3 Hverju sinnir Bílgreinasambandið?

- Bílgreinasambandið hefur staðið fyrir bíla og aukahlutasýningum með reglulegu millibili frá árinu 1973, nú síðast í vorið 2011 í Fífunni. Einnig hefur Bílgreinasambandið staðið fyrir og tekið þátt í tækja og fræðslusýningum, nú síðast með „Bílamessu“ í Borgarholtsskóla í byrjun maí.
- Bílgreinasambandið á fulltrúa í Starfsgreinaráði farartækja og flutningsgreina sem skipað er að menntamálaráðherra. Ráðið fær til sín flest öll mál er snúa að menntun greinarinnar til umsagnar og er fengið til að koma með tillögur og álitsgerðir á ýmsum málum er snúa að menntun almennt fyrir þessar greinar, s.s. námsskrár, sveinspróf o.fl. Nú stendur vinna yfir í því að koma á námsferilsbók, sveinsprófshandbók og nemaleyfishandbók og er verið að leggja lokahönd á sveinsprófshandbók í bifvélavirkjun, bílamálun og bifreiðasmíði.
- Bílgreinasambandið er aðili og hluthafi í Iðunni fræðslusetur og á þar fulltrúa í stjórn. Iðan sér um fræðslumál fyrir bílgreinina og stendur að fjölbreyttum námskeiðum ár hvert sem hægt er að kynna sér inná heimasíðu Iðunnar.
- Bílgreinasambandið á helmings hlut í húseigninni að Gylfaflöt 19 Bílgreinahúsinu, á móti FIT þar sem Bílgreinasambandið er til húsa sem og fræðslu og endurmenntunarstarf í greininni fer fram undir stjórn Iðunnar fræðsluseturs.
- Bílgreinasambandið á fulltrúa í ráðgjafahópi Borgarholtsskóla þar sem rædd eru mál er snúa að kennslu í greininni innan skólans þ.e. sem snýr að bifvélavirkjun, bifreiðasmíði og bílamálun.

- Bílgreinasambandið er hluthafi í Skills Island en það sér um nemakeppnir í iðngreinum hér heima sem og á alþjóðlegum mótum. Keppnir hafa verið haldnar tvisvar hér og nú síðast í Háskólanum í Reykjavík.
- Bílgreinasambandið heldur úti gæðavottun, Gæðavottun BGS sem býðst öllum í greininni en það er BSI á Íslandi sem sér um þá vottun fyrir Bílgreinasambandið. Nú þegar eru á þriðja tug fyrirtækja í greininni búin að ná sér í Gæðavottun BGS og fer fjölgandi. Félagsmenn nóta sérkjara varðandi allan kostnað sem fellur til vegna hennar.
- Bílgreinasambandið er aðili að Rannsóknarsetri verslunarinnar á Bifröst og á þar fulltrúa í stjórn. Þaðan fær Bílgreinasambandið ýmsar upplýsingar sem við sendum á okkar félagsmenn og má nefna nýjustu afurðina þaðan sem er vísitala fyrir málningar og réttingarverkstæði. Rannsóknarsetrið gefur líka út hagtölur bílgreina en þar er upplýsingar um vísitölubreytingar á ýmsum hlutum er snerta viðhald bifreiða, varahluti, olíu og launakostnað.
- Auk þess hefur Rannsóknarsetrið unnið ýmsar skýrslur fyrir Bílgreinasambandið eftir því sem óskað hefur verið eftir til viðbótar við þessi föstu verkefna sem nefnd eru hér að ofan.
- Félagar Bílgreinasambandsins hafa aðgang að sáttamanni FÍB sem tekur að sér ýmiss mál er upp kunna koma varðandi gallamál bæði í nýjum bílum sem og er snúa að viðgerðum en Bílgreinasambandið greiðir laun hans að hálfu á móti FÍB.
- Einnig hafa félagsmenn aðgang að lögfræðingi samtakanna sem veitir félagsmönnum Bílgreinasambandsins sérkjör á sinni vinnu.
- Bílgreinasambandið útvegar félagsmönnum sínum tækniupplýsingar frá Autodata í Englandi á sérkjörum, en það eru upplýsingar um fjölmargt sem snýr að viðgerðum flestra bíla eins og þeir þekkja sem eru áskrifendur af þeim upplýsingum. Einnig útvegar Bílgreinasambandið sérvinnslur uppúr ökutækjaskrá, sem og upplýsingar um nýskráningar bifreiða sem við sendum vikulega út, burðarvirkisteikningar, hjólstöðumál sem og úttektir á burðarvirkis- og hjólastillingarréttindum svo eitthvað sé nefnt.
- Bílgreinasambandið á fulltrúa í Umferðarráði þar sem haldnir eru fundir reglulega um öll þau málefni er snúa að umferðaröryggi.
- Bílgreinasambandið á og rekur Bíló viðmiðunarreiknivél BGS en það tæki er fyrir löngu búíð að sanna sig en notendur af Bíló eru auk þeirra sem starfa í greininni, opinber fyrirtæki, fjármálafyrirtæki, tryggingafélög og einstaklingar.

- Eins og á við Bíló og alla aðra þjónustu Bílgreinasambandsins greiða félagsmenn umtalsvert lægra gjald fyrir þá þjónustu en þeir sem standa utan við sambandið
- Bílgreinasambandið er aðili og þátttakandi að norrænu samstarfi ss. Nordisk lakkforengin. Einnig er Bílgreinasambandið aðili að Bilbrancen nordiske rad BNR. en haldnir eru sameiginlegir fundir bílgreinasambanda allar norðurlanda annað hvert ár og var hann haldinn hér á landi 2009. Mjög mikilvægt er fyrir samtök eins og Bílgreinasambandið að eiga aðild að slíkum félagsskap þar sem hægt er að nálgast ýmsar upplýsingar sem snerta greinina öllum til hagsbóta.
- Bílgreinasambandið er aðili að Cecra sem er Evrópuráð Bílgreinasambanda sem og líka erum Bílgreinasambandið aukaaðilar að ACEA sem er eru samtök bílaframleiðenda í Evrópu og halda m.a. utan um alla tölfræði fyrir bílgreinina í Evrópu.
- Bílgreinasambandið er með áheyrnarfulltrúa á árlegum fundum Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi (ABÍ) og Consulting í Örebro vegna Cabas og eru fundir haldnir að minnsta kosti einu sinni á ári annað hvort í Svíþjóð eða hér heima. Bílgreinasambandið á fulltrúa bæði í Cabasnefnd ásamt fulltrúum tryggingafélaga þar sem fjallað er um kerfið sem slíkt og breytingar á því. Einnig skipar Bílgreinasambandið fulltrúa í Ágreiningsnefnd ásamt fulltrúum frá tryggingafélögunum en verkefni þeirra nefndar er að leiða til lykta ágreiningsmál er upp kunna að koma varðandi notkun á kerfinu.

4.4 Af hverju á þitt fyrirtæki heima í Bílgreinasambandinu?

- Að teknu tilliti til ofangreindra þátta þá er ljóst að Bílgreinasambandið sinnir flestum sameiginlegum málum er snerta bílgreinina heilt yfir. Því fleiri sem standa að sambandinu því sterkara verður það og slagkraftur þess meiri greininni til hagsbóta. Það er ekki sanngjarnt að aðeins hluti þeirra sem starfa í bílgreininni dragi vagninn fyrir alla. Því fleiri sem það gera því meiri árangur í starfi sambandsins fyrir alla.
- Óhætt að fullyrða að allt sem gerist hér á landi er snýr að bílgreininni, hvort sem það snýr að menntamálum, eftirlitsmálum, opinberum málum, neytendamálum, launþega málum, svo eitthvað sé nefnd, lendir á borði Bílgreinasambandsins og er annaðhvort unnið þar innandyra eða komið fyrir í réttum farvegi.
- Hagsmunasamtök í bílgreininni eins og Bílgreinasambandið eru á öllum norðurlöndunum og víðar eins og áður hefur komið fram og starfa eftir sömu formerkjum og Bílgreinasambandið gerir.
- Það er bílgreininni nauðsynlegt að hafa einn vettvang þar sem hægt er að halda á lofti og koma á framfæri þeim atriðum er greinin vill koma á framfæri og kynna. Ríkisvaldið, almenningur og fjölmiðlar hafa ávalt samband við Bílgreinasambandið ef þeim vantar álit sem og við sækjum á þá fyrrgreindu ef við viljum koma einhverju að. Þeir aðilar sem eru í Bílgreinasambandinu tilheyra ákveðnum hópi fyrirmyndarfyrirtækja sem leggja sig fram um að veita góða og vandaða þjónustu.

Aðildarfyrtæki BGS í mars 2014

100 Bílar ehf	pverholti 6	270 Mosfellsbæ	5179999
AB Skálinn Armarstaðir ehf.	Gaghneiði 11	899 Selfoss	4822000
Almenna bílaverkstæðið ehf.	Skeifan 5	108 Reykjavík	5889866
ALP-GÁK ehf.	Skemmuvegi 20	200 Kópavogur	5670770
Armur ehf.	Skeifunni 5	108 Reykjavík	5813888
Askja ehf.	Krókhálsi 11	110 Reykjavík	5902100
Automatic ehf.	Smiðjuvegi 11	200 Kópavogi	5123030
BB Bílaréttingar ehf.	Viðarhöfða 6	110 Reykjavík	5122350
BB Bílasalan ehf.	Smiðshöfða 17	110 Reykjavík	5171111
Bernhard ehf.	Vatnagörðum 24	104 Reykjavík	5201100
Betri bílar ehf.	Skeifan 5	108 Reykjavík	5681411
BHS ehf.	Fossbrún 2	621 Dalvík	4661811
Bifreiðasmiðja G og Ó	Funahöfða 2	110 Reykjavík	5878585
Bifreiðastillingin	Smiðjuvegi 40 D	200 Kópavogur	5576400
Bifreiðaverkstæði Bjarna Sigurjónssonar ehf	Laufásgata 5	600 Akureyri	4623061
Bifreiðaverkstæði Bjarnhéðins ehf.	Fjölнисgötu 2 A	603 Akureyri	4622499
Bifreiðaverkstæði Björns P ehf.	Smiðjuvegi 40	200 Kópavogi	5574340
Bifreiðaverkstæði Friðriks Ólafssonar ehf.	Smiðjuvegi 22	200 Kópavogur	5677360
Bifreiðaverkstæði Jónasar ehf.	Skemmuvegi 46M	200 Kópavogi	5571430
Bifreiðaverkstæði Orra	Háholti 23	270 Mosfellsbæ	6509700
Bifreiðaverkstæði Reykjavíkur ehf.	Bæjarflöt 13	112 Reykjavík	4408010
Bifreiðaverkstæði Sigursteins ehf.	Selnes 28	760 Breiðdalsvík	4756616
Bifreiðaverkstæðið Klettur ehf.	Hrímyri 3	800 Selfoss	4824012
Bifreiðaverkstæðið Stimpill ehf.	Akralind 9	200 Kópavogi	5641095
Bilapjónusta Péturs	Vallholti 17	800 Selfoss	4822050
BL ehf.	Sævarhöfða 2	110 Reykjavík	5258000
Brimborg ehf.	Bíldshöfða 6	110 Reykjavík	5157000
BSA ehf.	Laufásgötu 9	600 Akureyri	4626300
Bílabúð Benna ehf.	Vagnhöfða 23	110 Reykjavík	5902000
Bílagerði ehf.	Eyrarland 1	530 Hvammstanga	4512934
Bílahöllin-Bílaryðvörn ehf.	Bíldshöfða 5	110 Reykjavík	5674949
Bílaleiga Húsavíkur	Garðarsbraut 66	640 Húsavík	4641888
Bílalind ehf.	Funahöfða 1	110 Reykjavík	5808900
Bílamálun Egilsstöðum ehf.	Fagradalsbraut 21-23	740 Egilsstöðum	4712005
Bílamálun Halldórs Þ. Nikúlássonar	Funahöfða 3	110 Reykjavík	5674900
Bílamálun Pálmars	Vagnhöfða 20	110 Reykjavík	5872520
Bílamálunin Varmi ehf.	Auðbrekku 14	200 Kópavogur	564 2141
Bílaust	Dalvegi 10-14	201 Kópavogur	5359000
Bílar og tjón ehf.	Skemmuvegi 44 M	200 Kópavogur	5785070

Bílar og Vélar ehf.	Hafnarbyggð 18	690 Vopnafirði	4731333
Bílarétting Beyja	Frostagötu 6B	603 Akureyri	4627590
Bílasala Íslands	Skógarhlíð 10	101 Reykjavík	5104900
Bílasprautun Magga Jóns	Íðavellir 11	230 Keflavík	4216909
Bílasprautun og Réttingar Auðuns	Nýbýlavegi 10	200 Kópavogur	5542510
Bílauppboð ehf.	Suðurhrauni 3	210 Garðabæ	5224600
Bílaverkstæði Austurlands	Miðás 2	700 Egilsstaðir	4705070
Bílaverkstæði Ella	Bygggörðum 2B	170 Seltjarnarnesi	5610080
Bílaverkstæði Jóa	Dalvegi 16A	200 Kópavogi	5645520
Bílaverkstæði Kjartans og Þorgeirs	Smiðjuvegi 48D	200 Kópavogi	5670060
Bílaverkstæði Mosfellsbæjar	Flugumýri 2	270 Mosfellsbæ	5666216
Bílaverkstæði SB ehf.	Sindragötu 3	400 Ísafjörður	4563033
Bílaverkstæðið Knastás ehf.	Skemmuvegi 4	200 Kópavogur	5577840
Bílaverkstæðið Pardus	Suðurgötu	565 Hofsós	4537380
Bílaverkstæðið Rauðalæk ehf.	Rauðalæk	851 Hella	4875402
Bílaþjónustan	Dynskálar 24	850 Hella	4875353
Bíley ehf.	Leiruvogi 6	730 Reyðarfjörður	4741453
Bílfang ehf.	Malarhöfða 2	110 Reykjavík	5672000
Bílhúsið ehf.	Smiðjuvegi 60	200 Kópavogur	5572540
Bíljöfur ehf.	Smiðjuvegi 34	200 Kópavogur	5445151
Bílnet ehf.	Brekustíg 38	260 Reykjanesbæ	4200040
Bílrún ehf.	Borgarteig 7	550 Sauðárkróki	4536699
Bílson ehf.	Kletthálsi 9	110 Reykjavík	5681090
Bíltak ehf.	Hrísmýri 2	800 Selfoss	4823066
Bílverk B.Á ehf.	Gagnheiði 3	800 Selfoss	4822224
Bílvogur ehf.	Auðbrekku 17	200 Kópavogur	5641180
CAR-MED ehf.	Dalvegi 24	200 Akranes	5717030
CAR-X ehf.	Njarðarnesi 8	603 Akureyri	4624200
Carbon Recycling Int.	Borgartúni 27	105 Reykjavík	5786778
Dekk og smur ehf.	Nesvegi 5	340 Stykkishólmur	4381385
Diesel.is	Kletthálsi 15	110 Reykjavík	5785052
E.T. Ehf.	Klettagörðum 11	104 Reykjavík	5681580
Framrás ehf.	Smiðjuvegi 17	870 Vík	4871330
Frumherji ehf.	Hesthálsi 6-8	110 Reykjavík	5709000
GB Tjónaviðgerðir	Draghálsi 8	110 Reykjavík	5670690
Hjólbarðaverkstæði Sigurjóns	Hátúni 2A	105 Reykjavík	5513100
Höfðahöllin ehf.	Funahöfða 1	110 Reykjavík	5674840
Höldur ehf.	Draupnigötu 1	603 Akureyri	4616060
Kar ehf.	Bæjarflöt 10	112 Reykjavík	5678686
Kaupfélag Skagfirðinga	Freyjugötu 9	550 Sauðárkrókur	4554500
Kraftbílar ehf.	Draupnigötu 6	603 Akureyri	4640000
Kraftur hf.	Vagnhöfða 1-3	110 Reykjavík	5677100

Kvikk þjónustan	Vagnhöfða 5	110 Reykjavík	5200600
Lakkhúsið ehf.	Smiðjuvegi 48	200 Kópavogur	5670790
Lakskemman ehf.	Skemmuvegi 30	200 Kópavogi	5574549
Litla Bílasalan ehf.	Eirhöfða 11	110 Reykjavík	5877777
MB bílar	Kletthálsi 1 a	110 Reykjavík	4151150
Málningarvörur ehf.	Lágmúla 9	108 Reykjavík	5814200
Mótorstilling	Skeiðarási 4	210 Garðabæ	5654133
N1	Langatanga 2	270 Mosfellsbær	4401000
Ný-Sprautun	Njarðarbraut 15	260 Reykjanesbær	4212999
Nýja Bílahöllin	Eirhöfða 11	110 Reykjavík	5672277
Plastver ehf.	Drangahrauni 6	220 Hafnarfjörður	5650506
Ryðvörn Þórðar ehf.	Funahöfða 15	110 Reykjavík	5671020
Rétt sprautun ehf.	Smiðjuvöllum 6	260 Reykjanesbær	421 3500
Réttingarverk ehf.	Hamarshöfða 10	110 Reykjavík	5674343
Réttingarverkstæði Bjarna og Gunnars ehf.	Bíldshöfða 14	110 Reykjavík	5672525
Réttingarverkstæði Hjartar	Smiðjuvegi 56	200 Kópavogur	5879020
Réttingarverkstæði Jóns B. Ehf.	Flugumýri 2	270 Mosfellsbær	5667660
Réttingarverkstæði Sveins ehf.	Eyrargötu 11	740 Neskaupsstað	4771169
Réttingarverkstæði Þórarins	Grettisgötu 15	101 Reykjavík	5525789
Réttingarþjónustan	Smiðjuvegi 40	200 Kópavogur	5576333
Rótor ehf.	Helluhrauni 4	220 Hafnarfjörður	5554900
Röndin ehf.	Röndin 5	670 Kópaskeri	4652124
SBB Borgarnesi	Sólbakka 5	310 Akranes	4371580
SBJ réttingar ehf.	Kaplahrauni 12	220 Hafnarfirði	5552007
Smur- og hjólbarðapjónustan	Vatnsnesvegi 16	260 Reykjanesbæ	4214546
Smurstöðin	Laugavegi 180	105 Reykjavík	5603876
Smurstöðin Fosshálsi 1	Fosshálsi 1	110 Reykjavík	5673545
Stilling ehf.	Kletthálsi 5	110 Reykjavík	5208000
Stóra bílasalan	Klettháls 2	110 Reykjavík	5861414
Suzuki bílar ehf.	Skeifunni 17	108 Reykjavík	5685100
Toppur ehf.	Skemmuvegi 34	200 Kópavogur	5579711
Toyota Akureyri	Baldursnesi 1	603 Akureyri	4623300
Toyota Íslandi	Kauptúni 6	210 Garðabæ	5705070
Varahlutaverslunin Kistufell	Brautarholti 16	105 Reykjavík	5622104
Vegagerðin	Borgartúni 5-7	105 Reykjavík	5221000
Vélabær ehf.	Bæ, Andakíl	311 Borgarnes	4351252
Vélaverkstæði Hjartar Eiríkssonar	Brekkugötu 8	530 Hvammstanga	4512514
Vélaverkstæðið Kistufell ehf.	Tangarhöfða 13	110 Reykjavík	5771313
Vélsmiðja Grindavíkur	Seljabót 3,	240 Grindavík	4268540
Vélsmiðja Hornafjarðar	Álaugarvegi 2	780 Höfn	4781340
Víkuros ehf.	Bæjarflöt 6	112 Reykjavík	5877760
Ökumælar ehf.	Viðarhöfða 6	110 Reykjavík	5875611



Í Árbók bílgreina 2014 kemur þetta meðal annars fram:

Velta í bílgreinum dróst saman langt umfram aðra atvinnuvegi og hefur lítið jafnað sig frá hruni. Árið 2013 var velta bílgreinafyrirtækja 70 milljarðar kr. en árið áður 81 milljarður á föstu verðlagi.

Áætlað er að fjöldi starfandi í bílgreinum hér á landi árið 2013 hafi verið um 3.400. Árið 2008 störfuðu um 4.300 manns í greininni.

Árið 2013 var 6% heildarsamdráttur í nýskráningum bifreiða samanborið við árið áður. Samt sem áður fjölgaði nýskráningum atvinnubifreiða á milli ára.

Fáir nýir bílar hafa verið fluttir inn frá 2008 og eldist því bílaflotinn hratt og hefur aldrei verið eldri á þeim tíma sem gögn ná yfir. Árið 2013 var 46% skráðra bíla 15 ára eða eldri.

Meðalaldur bíla á Íslandi 2013 var 12,4 ára en meðalaldur bíla í Evrópusambandslöndunum var um 8 ár árið 2010 (vantar nýrri tölur frá ESB).

Árlega senda stjórnvöld um 36.000 sektarboð vegna vanrækslu á skoðun bifreiða. Upphæðin hvernar sektar er 15.000 kr.

Raunsamdráttur varð í tekjum ríkissjóðs af vörugjöldum af bensíni og olíugjaldi milli áranna 2011 til 2012 sem nam 3%.

Bifreiðagjöld námu að meðaltali um 30 þúsund krónur á hvern skráðan bíl árið 2013

Hin síðari ár hefur umferðarslysum og umferðaróhöppum fækkað verulega. Fjöldi banaslysa á hvern íbúa síðustu ár eru um helmingi færri en að meðaltali síðustu áratugi.

Skráningargjöld bíla námu um 245 milljónum króna árið 2013 og voru samtals um 11 milljónum króna meiri en árið áður. Aukninguna milli ára má fyrst og fremst rekja til aukins fjölda eigendaskipta á meðan lækkun varð í tekjum vegna nýskráninga.

Fjöldi gjaldþrota í bílgreinum fer fækkandi. Árið 2013 urðu 28 bílgreinafyrirtæki gjaldþrota en árið 2011 urðu 40 bílgreinafyrirtæki gjaldþrota.

Áætlað er að losun koltvísýrings vegna bílaflotans nemi aðeins um tæpum fjórðungi af heildarlosuninni hér á landi.

Grái liturinn er í miklu upphaldi meðal íslenskra bílaeigenda og hefur verið um langt skeið. Af liðlega 7.000 nýskráðum fólksbílum 2013 voru á fjórða þúsund gráir. Næst vinsælasti liturinn er hvítur.