

Nd.

286. Frumvarp til laga

[152. mál]

um skipulag ferðamála.

(Lagt fyrir Alþingi á 93. löggjafarþingi, 1972—1973).

I. KAFLI

Tilgangur og yfirstjórn.

1. gr.

Tilgangur laga þessara er að stuðla að þróun ferðamála og skipulagningu ferðaþjónustu fyrir íslenskt og erlent ferðafólk, sem mikilvægs þáttar í íslensku atvinnulífi, bæði með hliðsjón af þjóðhagslegri hagkvæmni og umhverfisvernd.

2. gr.

Samgönguráðuneytið fer með yfirstjórn mála þeirra, sem lög þessi taka til.

II. KAFLI

Um Ferðamálastofnun Íslands.

3. gr.

Ferðamálastofnun Íslands fer með stjórn ferðamála undir yfirstjórn samgönguráðuneytisins.

4. gr.

Stjórn Ferðamálastofnunar Íslands skal skipuð fimm mönnum til þriggja ára í senn.

Skulu þrír skipaðir af samgönguráðherra, og skal einn þeirra vera úr hópi fastra starfsmanna samgönguráðuneytisins, en tveir skipaðir eftir tilnefningu Ferðamálaráðs.

Varastjórn er skipuð á sama hátt.
Ráðherra skipar formann og varaformann stjórnarinnar.
Ráðherra ákveður þóknun stjórnarinnar og setur henni starfsreglur.

5. gr.

Ráðherra skipar ferðamálastjóra, sem annast daglega stjórn Ferðamálastofnunar Íslands, samkvæmt því sem stjórn stofnunarinnar ákveður.

Ferðamálastjóri skal ekki vera í stjórn Ferðamálastofnunar Íslands, en situr stjórnarfundum með málfrelsi og tillögurétti.

6. gr.

Verkefni Ferðamálastofnunar Íslands eru:

I. Skipulagning ferðamála:

- 1) Áætlanagerð og heildarskipulagning.
- 2) Markaðskannanir.
- 3) Landkynningarstarfsemi, þ. á m. aðild að rekstri kynningarskrifstofa erlendis.
- 4) Fjárfestingaráætlanir og fjármögnun.
- 5) Þátttaka í fjölþjóðlegu samstarfi um ferðamál.

II. Þjónustustarfsemi:

- 1) Að efla og styrkja starfsemi ferðamálafélaga og aðstoða Ferðamálaráð við dagleg störf, undirbúning og framkvæmd árlegs Ferðamálaþings.
- 2) Að skipuleggja og sjá um námskeið fyrir leiðsögumenn samkvæmt nánari ákvæðum í reglugerð, er ráðherra setur.
- 3) Að veita almennar upplýsingar í sambandi við ferðir innanlands.
- 4) Að vinna að því, að starfrækt sé miðstöð fyrir pantanir á gistihúsnæði í samráði við samtök gistihúsaeygenda.
- 5) Að vinna að því, að starfrækt sé miðstöð fyrir sölu veiðileyfa í ám og vötnum í samráði við samtök veiðirettareygenda.
- 6) Að veita aðstoð í sambandi við fjölþjóðaráðstefnur á Íslandi og vinna að því í samráði við flutningafyrirtæki og eigendur gistihúsa, að slíkar ráðstefnur séu haldnar.
- 7) Að vinna að því, að hópferðir fyrir almenning til öræfa landsins verði samræmdar og skipulagðar.

III. Eftirlit og umhverfisvernd:

- 1) Að stuðla að því, að umhverfi, fornminjar eða önnur náttúru- eða menningarverðmæti spillist ekki af starfsemi þeirri, sem lög þessi taka til. Skal stofnunin hafa náð samstarf við náttúruverndarráð og aðra þá aðila, sem um slík mál fjalla.
- 2) Að líta eftir, að uppfylltar séu nauðsynlegar hreinlætiskröfur, sér í lagi á stöðum utan alfaraleiða, sem fjölsóttir eru af ferðafólki.
- 3) Að stuðla að fegrun umhverfis og snyrtilegri umgengni á viðkomu- og dvalarstöðum ferðafólks.
- 4) Að kanna, eftir því sem ástæða er til, réttmæti kvartana, sem berast um það, sem ábótavant kann að þykja í starfi þeirra aðila, sem veita ferðafólki þjónustu.

IV. Sölustarfsemi:

- 1) Að annast skipulagningu orlofsferða og orlofsdvala með sem hagkvæmustum kjörum fyrir orlofsfólk með eigin ferðum eða í samvinnu við starfandi

ferðaskrifstofur. Skal stofnunin í þessu skyni leita samvinnu við stéttasamtök og önnur almannasamtök.

- 2) Að hafa með höndum fyrirgreiðslu innlendra og erlendra ferðamanna, sem almenn ferðaskrifstofa.
- 3) Að starfrækja sumarhótel í húsnæði heimavistarskóla, eftir því sem um kann að semjast við forráðaaðila skólanna.

V. Önnur verkefni:

Að inna af hendi annað það, sem stofnuninni er falið með lögum þessum eða á annan hátt.

III. KAFLI

Um ferðamálafélög, Ferðamálaþing og Ferðamálaráð.

7. gr.

Ferðamálafélög eru samtök einstaklinga, sveitarfélaga og annarra aðila, sem hafa það markmið að vinna að bættri aðstöðu fyrir ferðafólk á félagssvæðinu.

Ferðamálafélög skulu leitast við að hafa sem nánasta samvinnu við sveitarstjórnir og náttúruverndarnefndir um framkvæmd þeirra mála, sem félögin vinna að.

8. gr.

Ferðamálaþing skal halda í septembermánuði ár hvert. Ráðherra ákveður með reglugerð, hvaða aðilar, samtök og stofnanir, er hafa hagsmuna að gæta, hafa rétt til að senda fulltrúa á Ferðamálaþingið, svo og hverjir hafa rétt til að sitja þingið án atkvæðisréttar.

Í reglugerðinni skal kveðið á um aðild ferðamálafélaga að Ferðamálaþingi og hámarkstölu fulltrúa ferðamálafélaga úr hverju kjördæmi.

Hlutverk Ferðamálaþings er að fjalla um ferðamál og þróun þeirra og gera tillögur um þau, miðað við heildarstefnu laga þessara.

9. gr.

Ferðamálaþing kýs, til eins árs í senn, sjö manna Ferðamálaráð og jafnmarga til vara. Þingið kýs formann og varaformann Ferðamálaráðs úr hópi aðalmanna í ráðinu.

Hlutverk Ferðamálaráðs skal vera að fylgja eftir ályktunum Ferðamálaþings, ræða ný viðhorf í ferðamálum og bera fram tillögur um þær aðgerðir, sem það telur nauðsynlegar, vera ríkisstjórn og Ferðamálastofnun Íslands ráðgefandi í ferðamálum og inna af höndum annað það, sem því er sérstaklega falið með lögum þessum eða á annan hátt.

10. gr.

Ferðamálaráð boðar til Ferðamálaþings, undirbýr dagskrá þess og leggur fyrir það skýrslu um störf sín. Formaður ráðsins setur þingið og stýrir því, unz það hefur kosið fundarstjóra.

IV. KAFLI

Almennar ferðaskrifstofur.

11. gr.

Ferðaskrifstofa merkir í lögum þessum fyrirtæki, sem tekur að sér að veita í atvinnuskyni, að einhverju eða öllu leyti, eftirgreinda þjónustu fyrir almenning:

- a. Upplýsingar, í einhverri mynd, um innlend eða erlend ferðamál.
- b. Hvers konar farmiðasölu með skipum, bifreiðum, flugvélum eða járnbrautum.
- c. Útvegum herbergja eða húsnæðis til gistingar, langan eða skamman tíma.

d. Skipulagningu og sölu hópferða, innanlands eða erlendis og móttöku erlendra ferðamanna.

Samgönguráðuneytið sker úr, ef ágreiningur verður um, hvort starfsemi telst falla undir a.—d.-lið hér að framan, svo og um það, hvort um ferðaskrifstofustarfsemi sé að ræða í skilningi laga þessara.

12. gr.

Óheimilt er að stunda störf þau, er greind eru í 11. gr. svo og að nota í nafni eða auglýsingum einstaklinga, félaga eða fyrirtækja orðið ferðaskrifstofa eða hliðstæð erlend heiti, nema hafa til þess leyfi samgönguráðuneytisins.

13. gr.

Hver sá, sem vill reka ferðaskrifstofu, skal sækja um leyfi til ráðuneytisins. Leitað skal umsagnar stjórnar Ferðamálastofnunar Íslands og Ferðamálráðs um allar slíkar umsóknir.

14. gr.

Skilyrði til að geta öðlzt leyfi til reksturs ferðaskrifstofu er, að forstöðumaður hennar uppfylli eftirtalin skilyrði:

a. 25 ára aldur.

b. Verzlunarskólapróf eða hliðstæð menntun eða meiri, að dómi ráðuneytisins.

c. Að minnsta kosti 5 ára starf við almennan ferðaskrifstofurekstur, eða 3 ár sem forstjóri ferðaskrifstofu. Störfin skulu vera þess eðlis, að þau geti, að dómi ráðuneytisins, veitt alhliða þekkingu á ferðaskrifstofurekstri.

Ráðuneytið getur ákveðið, að 5 ára störf við farþegaafgreiðslu í millilandaferðum hjá flugfélagi eða skipafélagi teljist jafngilda starfstíma á ferðaskrifstofu samkvæmt þessari grein.

d. Fjárræði og forræði á búi sínu.

e. Búseta á Íslandi.

Leyfi má veita félagi eða fyrirtæki, enda sé stjórnin innlend og aðsetur hér á landi, og skal þá sá maður, sem hefur með höndum daglega stjórn ferðaskrifstofu, uppfylla skilyrði a.—e.-liða þessarar greinar.

Nú telur ráðuneytið að málavöxtum athuguðum, að ekki sé unnt að reka starfsemi þá, sem sótt er um leyfi fyrir samkvæmt lögum þessum, á viðunandi hátt, og skal þá umsókninni synjað.

15. gr.

Leyfi til reksturs ferðaskrifstofu má því aðeins veita, að umsækjandi setji bankatryggingu, sem eigi sé lægri en 3.0 millj. kr. Ráðuneytið getur ákveðið almenna hækkun tryggingarfjárins, svo og sérstaka hækkun hjá einstökum ferðaskrifstofum, ef rekstur þeirra gefur tilefni til.

Ráðuneytið setur nánari reglur um á hvern hátt trygging samkvæmt 1. mgr. skal sett, um ávöxtun, viðhald og varðveislu tryggingarfjár, svo og um endurgreiðslu og brottfall tryggingar, ef starfsemi hættir.

16. gr.

Ekki má greiða af tryggingarfé samkvæmt 15. gr. aðrar kröfur en þær, sem aðfararhæfur dómur er fenginn fyrir eða viðurkenning skiptaréttar, enda séu kröfurnar sprotnar af ferðaskrifstofurekstri tryggingarfáreiganda.

17. gr.

Ferðaskrifstofur, sem öðlast leyfi til reksturs samkvæmt lögum þessum, skulu árlega, eigi síðar en 1. maí, senda ráðuneytinu reksturs- og efnahagsreikning undanfarandi árs, endurskoðaðan af löggiltum endurskoðanda. Skylt skal þeim að veita ráðuneytinu frekari upplýsingar, ef það æskir.

18. gr.

Ákvæði þessa kafla taka ekki til Ferðamálastofnunar Íslands.

Ráðuneytið setur reglur um á hvern hátt eigendum og umráðamönnum samgöngutækja er heimilt að skipuleggja og selja farseðla í ferðir með slíkum samgöngutækjum, þannig að fæði eða næturgisting fylgi. Binda má slíka heimild tilteknum skilyrðum um hreinlætisaðstöðu og annan aðbúnað, svo og tryggingarfé.

Ráðuneytið ákveður einnig, hvaða ferðafélög eru undanþegin ákvæðum laga þessara, að því er lýtur að ferðum innanlands.

19. gr.

Leyfi til reksturs ferðaskrifstofu fellur niður:

- a. Ef leyfishafi verður gjaldþrota eða er sviptur fjárræði.
- b. Ef trygging sú, sem sett er samkvæmt 15. gr., rýrnar, fellur niður eða fullnægir ekki þeim reglum, sem ráðuneytið setur.
- c. Ef leyfishafi hættir að hafa búsetu hér á landi.

Ráðuneytið getur afturkallað leyfið fyrirvaralaust, ef það telur sannað, að um sé að ræða hjá ferðaskrifstofu meiri heildarvanskil en tryggingarfé samkvæmt 15. gr. nemur eða ef slík vanskil eru fyrirsjáanleg. Einnig getur ráðuneytið afturkallað leyfið, ef skuldir eru hærrí en eignir, að viðbættu tryggingarfé, en að frádrögnum firmavirði, svo og ef ársreikningi ekki er skilað samkv. 17. gr.

Ef félag er leyfishafi eða annar en leyfishafi veitir daglegum rekstri ferðaskrifstofunnar forstöðu, fellur leyfið niður, ef forstöðumaður missir einhvers þeirra skilyrða, sem leyfishafi verður að uppfylla samkvæmt lögum þessum, eða andast, enda sé ekki ráðinn nýr forstöðumaður, sem uppfylli skilyrði laga þessara, innan þess frests, sem ráðuneytið setur.

20. gr.

Nú andast leyfishafi, og er þá ekkju hans, ef hún situr í óskiptu búi, heimilt að halda áfram rekstrinum í eitt ár, enda sé fullnægt hinum almennu skilyrðum um ábyrgð, og ekki ástæða til afturköllunar leyfis samkvæmt 19. gr.

V. KAFLI

Ferðamálasjóður.

21. gr.

Ferðamálasjóður er eign ríkisins og lýtur stjórn samgönguráðherra.

Ferðamálasjóður er stofnlánasjóður þeirra starfsgreina, sem ferðapjónusta einkum byggist á. Hlutverk sjóðsins er að stuðla að þróun íslenskra ferðamála með lán- og styrkveitingum.

22. gr.

Fé Ferðamálasjóðs má ráðstafa á eftirgreindan hátt:

1. Sjóðurinn veitir einkaaðilum og opinberum aðilum lán til framkvæmda við gisti- og veitingastaði gegn fullnægjandi tryggingum.
2. Sjóðnum er heimilt að veita einkaaðilum og opinberum aðilum, gegn fullnægjandi tryggingum, lán til annarra þátta ferðamála en í 1. lið greinir, svo framarlega sem með lánveitingunni er stuðlað að þróun íslenskra ferðamála.
3. Sjóðnum er heimilt að veita Ferðamálastofnun Íslands framlag til að koma upp eða endurbæta hreinlætis- og snyrtiaðstöðu á fjölsóttum ferðamannastöðum utan alfaraleiða, svo og til annarrar umhverfisverndar, sem nauðsynleg er vegna ferðamanna, samanber 6. gr. III. lið þessara laga. Styrkveitingar mega þó aldrei nema hærrí fjárhæð en 10% af árlegum tekjum sjóðsins samkvæmt 23. gr.

23. gr.

Tekjur ferðamálasjóðs eru þessar:

1. Árlegt framlag úr ríkissjóði, eigi lægra en 10 millj. kr.

2. Hluti tekna af aðgöngumiðagjaldi að vinveitingahúsum samkvæmt lögum.
3. Tekjur af starfsemi sjóðsins.

24. gr.

Ferðamálasjóði er heimilt, að fengnu samþykki ríkisstjórnarinnar, að taka allt að 200 milljón króna lán eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í erlendri mynt, ef árlegt ráðstöfunarfé sjóðsins nægir ekki til, að hann geti á viðunandi hátt gegnt hlutverki sínu.

Fjármálaráðherra er heimilt að ábyrgjast slík lán fyrir hönd ríkissjóðs.

25. gr.

Fela skal bankastofnun að annast umsjón Ferðamálasjóðs, vörzlu hans, bókhald, innheimtu og útborganir.

26. gr.

Umsóknir um lán úr Ferðamálasjóði eða framlag til Ferðamálastofnunar Íslands, samkvæmt 22. gr. laga þessara, skulu sendar samgönguráðuneytinu.

Umsóknunum skulu fylgja þær upplýsingar, sem máli skipta og ráðuneytið kann að óska eftir.

Ráðherra skipar þrjá menn til fjögurra ára í senn til að fjalla um málefni Ferðamálasjóðs. Skulu þeir gera rökstuddar tillögur um lán eða framlög úr sjóðnum. Ferðamálaráð tilnefnir tvo fulltrúanna.

Ráðherra ræður útlánnum og styrkjum af fé Ferðamálasjóðs.

27. gr.

Til engrar einstakrar framkvæmdar má á sama ári veita hærra lán en sem nemur $\frac{1}{5}$ hluta þess fjármagns, sem Ferðamálasjóður getur haft til umráða til útlána á árinu að lánsfé meðtöldu.

28. gr.

Lán úr Ferðamálasjóði skulu veitt til allt að 15 ára. Lán má veita afborgunarlaust fyrstu tvö árin.

Ráðherra ákveður vexti og önnur kjör þeirra lána, er sjóðurinn veitir, með tilliti til þess, að sjóðurinn sé skaðlaus af starfsemi sinni.

Lánin skulu tryggð með veði í fasteign eða á annan jafntryggan hátt og vera með visitölu kjörum, þannig að greiðslur afborgana og vaxta séu bundnar visitölu byggingarkostnaðar.

Nú tekur Ferðamálasjóður erlent lán, og skal það þá endurlánað með gengis-tryggingu, en eigi vera visitölu bundið.

29. gr.

Við afgreiðslu lána skal þess gætt, að lánveiting valdi ekki óheilbrigðri eða óeðlilegri samkeppni við fyrirtæki, sem starfandi eru fyrir.

30. gr.

Ferðamálasjóður er undanþeginn öllum sköttum til ríkis og sveitarfélaga, svo og stimpilgjöldum af lánskjöllum varðandi eigin lántökur sjóðsins, en ekki útlánskjöllum.

31. gr.

Reikningar Ferðamálasjóðs skulu endurskoðaðir af ríkisendurskoðuninni.

VI. KAFLI

Ýmis ákvæði.

32. gr.

Ráðherra er heimilt að ákveða, að fenginni umsögn stjórnar Ferðamálastofnunar Íslands og Ferðamálaráðs, að greiddur skuli aðgangseyrir að fjölsóttum ferðamanna-

stöðum, sem eru eign ríkisins, enda sé fé það, sem þannig safnast, að frádregnum innheimtukostnaði, eingöngu notað til fegrunar og snyrtingar viðkomandi staðar, og til að bæta aðstöðu til móttöku innlendra og erlendra ferðamanna, sem þangað koma.

33. gr.

Brot gegn lögum þessum varða sektum, allt að 50 000.00 kr., nema þyngri refsing liggji við samkvæmt öðrum lögum.

Með brot gegn lögnum skal farið að hætti opinberra mála.

34. gr.

Lög þessi öðlast gildi 1. júní 1973.

Jafnframt falla úr gildi lög um ferðamál nr. 4 14. febrúar 1969.

Ákvæði til bráðabirgða I.

Við gildistöku laga þessara tekur Ferðamálastofnun Íslands við öllum eignum, réttindum og skuldbindingum Ferðaskrifstofu ríkisins og Ferðamálaráðs þess, er starfaði samkvæmt lögum nr. 4/1969.

Á sama hátt kemur Ferðamálasjóður samkvæmt lögum þessum í stað samnefnds sjóðs samkvæmt eldri lögum og tekur við eignum hans og skuldbindingum.

Ákvæði til bráðabirgða II.

Ferðamálaráð samkvæmt lögum nr. 4/1969 skal boða til Ferðamálaþings eigi síðar en 30. september 1973. Þar til nýtt Ferðamálaráð er kosið, fer eldra Ferðamálaráð með þau mál, sem undir Ferðamálaráð eru lögð samkvæmt lögum þessum.

Athugasemdir við lagafrumvarp þetta.

Frumvarp þetta er samið af nefnd, sem ráðuneytið skipaði 2. febrúar 1972 til að endurskoða gildandi lög um ferðamál nr. 4/1969, með sérstöku tilliti til endurskipulagningar á uppbyggingu og starfsemi Ferðamálaráðs og Ferðaskrifstofu ríkisins. Í nefndina voru skipaðir Brynjólfur Ingólfsson, ráðuneytisstjóri, formaður, Heimir Hannesson, lögfræðingur og Lúðvík Hjálmtýsson, framkvæmdastjóri. Starfsmaður nefndarinnar var Ólafur S. Valdimarsson, skrifstofustjóri, sem sat alla fundi nefndarinnar og tók virkan þátt í störfum hennar.

Frumvarpið er flutt óbreytt frá tillögum nefndarinnar. Hún lét eftirfarandi greinargerð og fylgiskjöl fylgja tillögum sínum:

„Það er tilgangur frumvarps þessa að koma á skipulegri vinnubrögðum en áður í ferðamálum Íslendinga, bæði vegna ferðalaga landsmanna sjálfra og útlendinga, sem til landsins koma, svo og að auka hlutdeild Íslendinga í alþjóðlegum ferðamálum, að því marki, sem þjóðhagsleg hagkvæmni og umhverfisverndarsjónarmið leyfa.

Af margvíslegum orsökum hafa ferðalög aukizt mjög ört síðustu áratugina og eru enn í örum vexti. Batnandi lífskjör og aukinn frítími almennings víða um heim hafa gert fleira fólki fært að ferðast meira og lengra en áður þekktist. Skipulagning ferðamála, sérfargjöld og hópdvalir hafa gert almennungi fjárhagslega kleift að njóta ferðalaga, sem fyrr voru aðeins á færi hinna efnuðustu. Aukinni verzlun, þekkingu á högum annarra þjóða og náinni fjölþjóðlegri samvinnu hefur fylgt mjög aukin þörf á ferðalögum landa á milli, í viðskipta-, embættis- og stjórnmaláerindum.

Öll þessi aukning byggist þó á þeirri byltingu, sem orðið hefur síðasta aldarfjórðunginn í flutningamálum, fyrst og fremst með tilkomu reglubundinna, tíðra og öruggra flugsamgangna um allan heim, en einnig með bættum samgöngum á landi og sjó.

Hér hefur skapazt markaður með fjármagni, sem skiptir geysilegum fjárhæðum. Nefna má sem dæmi, að samkv. opinberum skýrslum notuðu bandarískir ferðamenn erlendis 2.335 millj. dollara árið 1971 eða tæplega 190 milljarða isl. kr., þar af 1.373 millj. dollara í Evrópu eða liðlega 120 milljarða isl. kr.

Sé litið á ferðaðjónustu sem útflutning hefur árleg aukning í heiminum undanfarna tvo áratugi orðið að meðaltali 12%, en á sama tímabili hefur annar útflutningur aukizt um 7.7% að meðaltali árlega. Það er því orðinn þýðingarmikill þáttur í efnahagslífi margra þjóða að fullnægja hinni sívaxandi eftirspurn eftir ferðamannaþjónustu og keppikefli þeirra að eiga þar sem stærstan hlut.

Aukinn straumur erlendra ferðamanna til hvaða lands sem er hefur fjölþætt áhrif. Ber þá fyrst að nefna hina beinu viðskiptahagsmuni, þ. e. auknar tekjur flugfélaga, skipafélaga, gisti- og veitingastaða, svo og bætta gjaldeyrisstöðu almennt. Hins vegar hefur ferðamannastraumurinn örvandi áhrif langt út fyrir það á óbeinan hátt á framleiðendur alls þess, sem ferðamaðurinn þarfnast, meðan hann dvelur í landinu. Þannig má nefna framleiðendur hvers konar matvæla, framleiðendur og seljendur minjagripa og fatnaðar, svo og leigubifreiðastjóra, sérleyfis- og hópferðabifreiðastjóra, rakara og snyrtistofur, eigendur veiðiréttar og þannig mætti lengi telja. Mætti geta þess hér til frekari skýringar, að samkvæmt bandarískum rannsóknum eru margfeldisáhrif hvers dollara, sem ferðamaðurinn eyðir, sjöföld í efnahagskerfinu.

Loks má ekki gleyma því atriði, sem ef til vill er þyngst á metunum frá sjónarhóli Íslendinga, að erlent ferðafólk, sem fer um Ísland, með eða án dvalar, gerir Íslendingum kleift að halda uppi betra og fullkomnara samgöngukerfi við umheiminn en nokkur kostur væri á, ef einungis væri um íslenzkan heimamarkað að ræðr.

Nú . kal því ekki neitað, að miklum straumi erlendra ferðamanna getur fylgt ýmislegt miður æskilegt og jafnvel varasamt, einkum fyrir fámenna þjóð.

Þó er málið þannig vaxið, að sýnu hættulegra er að opna allar gáttir fyrir óskipulögðum ferðamannastraumi eftirlitslaust, en að vinna skipulega að hæfilegri þróun og aukningu á hlutdeild Íslands í hinum mikla alþjóðlega ferðaðjónustumarkaði, því að naumast aðhyllast margir þá skoðun að loka eigi Íslandi fyrir útlendingum með einhvers konar Kínamúr af ótta við mengun og menningarspjöll.

Frumvarp þetta hvílir á þeirri meginkoðun, að Íslendingar eigi að vera stoltir af að sýna erlendu ferðafólki náttúruundur landsins og leyfa því að njóta töfra íslenzkrar náttúru, að því marki sem eðlileg umhverfisvernd setur.

Hafa verður í huga að íslenzkt atvinnulíf er mjög einhæft og ólíklegt, að hinir hefðbundnu atvinnuvegir geti til frambúðar tekið við öllum hinum mikla fjölda fólks, sem árlega bætist við á íslenzkum vinnumarkaði. Hins vegar er tækifæri fyrir verulegan hóp fólks til að finna margs konar störf í ferðamannaþjónustu, ef að henni er hlúð.

Eins og áður er að vikið, eru ferðamálin orðin þýðingarmikill þáttur í efnahagslífi margra þjóða. Hér á landi hafa þessir möguleikar alls ekki verið nýttir til fullnustu enn, og enda þótt stefnt hafi í rétta átt undanfarin ár virðist mikið skorta á, að menn átti sig nægilega á því, að hér er um atvinnuveg að ræða, sem á rétt á stuðningi ríkisvaldisins til jafns við aðra eldri atvinnuvegi landsmanna.

Á árinu 1971 komu hingað tæplega 61.000 ferðamenn (farþegar skemmtiferðaskipa ekki taldir með), og var aukningin frá árinu 1970 14.8%. Fram til loka október 1972 nam tala erlendra ferðamanna, sem hingað komu á sama hátt 63 802, sem er 13.4% aukning, miðað við fyrstu 10 mánuði ársins 1971. Meðalaukningin síðustu árin, hefur verið um 15% árlega. Beinar og óbeinar gjaldeyristekjur af ferðamannaþjónustu námu árið 1971 alls 1 223 millj. kr., sem 9.3% af heildarútflutningsverðmæti Íslendinga, sem nam það ár tæplega 13 200 millj. kr. Í fskj. III. er að finna frekari upplýsingar um gjaldeyristekjur af ferðamönnum. Ferðamálin eru þannig nú þegar orðin verulegur þáttur í efnahagslífi okkar, og ber því að veita þeim viðurkenningu og stuðning, sem einum af atvinnuvegum Íslendinga.

Það er ríkisvaldsins að sjá svo um, að atvinnugreinum sé ekki mismunað innbyrðis og að fjárfestingarsjóðir þeirra verði ekki undir í kapphlaupinu við einkaneyzlu, heldur sé þannig að þeim búið, að nægileg uppbygging geti orðið innan atvinnugreinanna. Eins og nánar verður vikið að hér á eftir, í skýringum í kafla þeim, sem fjallar um Ferðamálasjóð, hefur opinber stuðningur við þennan unga atvinnuveg ekki verið fullnægjandi til að skapa honum viðunandi vaxtarskilyrði.

Með frumvarpi þessu er stefnt að því að aðskilja og skilgreina betur en nú er annars vegar hlutverk hinnar opinberu hliðar á stjórn ferðamála og hins vegar hlutverk og stöðu samtaka þeirra aðila, sem ferðamálin snerta á margvíslegan hátt, án þess að þeir séu beinlínis hluti af þeim þætti stjórnkerfis ríkisins, sem ferðamálin lúta.

Með lögum nr. 29/1964 var komið nýrri og fastari skipun á íslensk ferðamál en áður hafði verið, en fram að þeim tíma hafði Ferðaskrifstofa ríkisins einkarétt á almennri ferðaskrifstofustarfsemi, enda þótt ekki hefði þá um skeið verið haldið fast á þeim einkarétti. Með lögum nr. 29/1964 var almennur ferðaskrifstofurekstur leyfður með tilteknum skilyrðum. Þessi stefnubreyting var skýrð þannig í athugasemdum við frumvarpið:

„Í þriðja kafla frv. er skilgreint, hvert vera skuli hlutverk Ferðaskrifstofu ríkisins. Um hana hafa gilt lög nr. 33, 1. febrúar 1936, en þeim var breytt í nokkrum atriðum með lögum nr. 20 12. marz 1947. Samkvæmt lögnum frá 1936 hafði Ferðaskrifstofan ein rétt til þess að hafa með höndum móttöku erlendra ferðamanna, en heimilt var þá ráðherra að leyfa erlendum ferðaskrifstofum, sem áður höfðu starfað hér á landi, að hafa umboðsmenn hér á landi.

Meginrókin fyrir einkarétti til handa Ferðaskrifstofunni voru þau, að ella væri hætta á óeðlilegri samkeppni um viðskipti við erlenda ferðamenn, sem meðal annars gæti komið fram í því, að þeim yrði veitt lakari þjónusta en efni stæðu til, að tiltölulega fáir menn hefðu reynslu af þeim störfum, sem unnin eru á almennum ferðaskrifstofum og að ferðamannastraumur erlendra manna til landsins væri enn eigi svo mikill að til skipta væri fyrir margar ferðaskrifstofur. Að því er varðar tvennt hið síðartalda, hefur mikil breyting orðið á síðustu árum. Upp hafa risið ferðaskrifstofur, sem skipulagt hafa fjölmargar ferðir til útlanda, og starfsmenn þeirra öðlast nokkra reynslu. Ferðamannastraumurinn vex hröðum skrefum og gístmöguleikar hafa aukizt verulega, bæði með byggingu nýrra hótela og með því að gerð hafa verið veruleg átök til nýtingar skólahúsnæðis. Að öllu þessu athuguðu er talið tímabært, að einkaréttur Ferðaskrifstofunnar verði afnuminn, en jafnframt gerðar strangar kröfur til hæfni forstöðumanna almennra ferðaskrifstofa og þess freistað að tryggja hagsmuni hinna fjölmörgu viðskiptamanna slíkra ferðaskrifstofa, með skyldu til setningar tryggingarfjár. Eru allir þeir aðilar, sem lagt hafa hönd á plóg um samningu frumvarps þessa sammála því meginefni þessa frumvarps, sem hér um ræðir. Mun það og mála sannast, að Ferðaskrifstofa ríkisins hafi eigi haldið fast á þessum einkarétti sínum hin síðari ár“.

Síðan lög nr. 29/1964 tóku gildi hefur Ferðaskrifstofa ríkisins haldið áfram starfsemi sinni líkt og fyrir gildistöku laganna og annast ýmis verkefni almenns eðlis, þar á meðal landkynningu.

Í frumvarpi að lögum nr. 29/1964 var lagt til, að tryggingarfé ferðaskrifstofa væri 200 þús. kr., en Alþingi taldi það of lágt og hækkaði í 350 þús. kr. Kom í ljós þegar árið 1968, að uggur Alþingis var ekki ástæðulaus, en það ár urðu tvær íslenskar ferðaskrifstofur gjaldþrota, og hafði það mjög slæm áhrif erlendis á íslensk ferðamál og rýrði traust á íslenskum ferðaskrifstofum erlendis. Það var því horfið að því þegar á næsta Alþingi, haustið 1968, að hækka tryggingarféð verulega eða í 1.5 millj. kr. og jafnframt auka möguleika á eftirliti með fjárhag ferðaskrifstofa.

Hér er lagt til, að tryggingarféð verði hækkað nokkuð og möguleikar samgönguráðuneytisins til að stöðva rekstur ferðaskrifstofa verði rýmkaðir. Opinber afskipti af þessari starfsgrein umfram aðrar eru fyrst og fremst byggð á eðli starf-

seminnar, en að því er vikið í athugasemdum við frumvarp til laga nr. 29/1964 með eftirfarandi orðum:

„Rekstur ferðaskrifstofa er að því leyti frábrugðinn flestri annarri atvinnustarfsemi, að viðskiptamaðurinn greiðir þar oft fyrirfram þá þjónustu, sem ferðaskrifstofan veitir. Af því leiðir, að viðskiptavinurinn á það þá undir heiðarleika ferðaskrifstofunnar fyrst og fremst, hvort hann fær þá þjónustu fyrir greiðslu sína, sem til er ætlað og um var samið. Þegar við þetta bætist, að ferðaskrifstofur fá í langflestum eða öllum tilfellum gjaldfrest hjá skipafélögum, flugfélögum, hótelum og greiðasölustöðum liggur í augum uppi, að starfsemi ferðaskrifstofa krefst ekki mikils rektursfjár. Nokkur freisting er því fyrir hendi fyrir einstaklinga til þess að hefja rekstur ferðaskrifstofa í skjóli þessa, án þess að ráða yfir nægilegu fjármagni til þess að mæta óvæntum áföllum“.

Samkvæmt gildandi lögum um ferðamál er starfandi níu manna Ferðamálaráð annars vegar og Ferðaskrifstofa ríkisins hins vegar, en mörk milli þessara tveggja aðila eru að ýmsu leyti óljós.

Lagt er til að árlegt Ferðamálaþing komi í stað ferðamálaráðstefna þeirra, sem haldnar hafa verið árlega frá því Ferðamálaráð var stofnað 1964, en ákvæðið verður með reglugerð, hverjir hafa þar rétt til setu. Í fskj. VII eru tillögur nefndarinnar um aðila, sem nefndin telur að eiga ættu sæti á Ferðamálaþingi með fullum réttindum, en tekið skal fram, að hér er ekki um tæmandi upptalningu að ræða. Að sjálfsögðu er erfitt eðli málsins vegna að sjá fyrir, hverjir eðlilegt er að sitji Ferðamálaþing. Þar geta ávallt bætzt nýir aðilar við og aðrir horfið af sviðinu. Því er talið rétt, að ákvæði um þetta efni séu fremur í reglugerð en lögum. Líklegt er þó, að á Ferðamálaþingi ættu sæti eigi færri en um 60 atkvæðisbærir fulltrúar auk áheyrnarfulltrúa.

Lagt er til, að Ferðamálaþing kjósi sjö manna Ferðamálaráð, sem er sá hluti hagsmunasamtakanna, sem hefur beint samband við stjórnkerfi ríkisins. Í þessu felst engan veginn vantraust á núverandi Ferðamálaráð, sem ólaunað hefur unnið ágætt starf um margra ára skeið, og með því fyrirkomulagi, sem frumvarpið gerir ráð fyrir, er síður en svo ástæða til að ætla, að ráðið verði verkefnalítið. Lagt er til, að Ferðamálaráð kjósi tvo af fimm mönnum í stjórn Ferðamálastofnunar Íslands og tvo af þremur í Ferðamálasjóðsnefnd, auk þess sem ráðið á að fylgja eftir ályktunum og áhugamálum Ferðamálaþinga.

Samkvæmt frumvarpinu eru Ferðamálaþing og Ferðamálaráð tengiliður milli þeirra fjölmörgu aðila, stofnana og samtaka, sem ferðamálaþjónustuna varðar á einhvern hátt, og þess hluta af stjórnkerfi ríkisins, sem þessi starfsemi lýtur. Lagt er til, að slík yfirstjórn verði áfram hjá samgönguráðuneytinu, en framkvæmd verði falin stofnun, Ferðamálastofnun Íslands, sem kemur í stað Ferðaskrifstofu ríkisins og núverandi skrifstofu Ferðamálaráðs.

Ferðamálaráð fær aðild að stjórn stofnunarinnar, enda þótt opinberir aðilar skipi meiri hluta stjórnarinnar. Rétt er að leggja áherzlu á, að með þessu er ekki stefnt að aukningu á starfsmannahaldi.

Í fskj. I er skipurit, þar sem sýnt er skipulag ferðamála samkv. frv. þessu.

Athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

Rétt hefur þótt að skipa efni frv. í eftirgreinda kafla:

I. kafli. — Tilgangur og yfirstjórn.

II. kafli. — Um Ferðamálastofnun Íslands.

III. kafli. — Um ferðamálafélög, Ferðamálaþing og Ferðamálaráð.

IV. kafli. — Almennar ferðaskrifstofur.

V. kafli. — Ferðamálasjóður.

VI. kafli. — Ýmis ákvæði.

Auk þess eru í frumvarpinu ákvæði til bráðabirgða I og II.

I. KAFLI

Um tilgang og yfirstjórn.

Um 1. gr.

Í gr. er almennt lýst tilgangi frumvarpsins og tekið fram, að við þróun og skipulagningu ferðamála skuli bæði hafa hliðsjón af þjóðhagslegri hagkvæmni og umhverfisvernd. Greinin skýrir sig að öðru leyti sjálf.

Um 2. gr.

Gert er ráð fyrir, að eins og áður fari samgönguráðuneytið með yfirstjórn ferðamála.

II. KAFLI

Um Ferðamálastofnun Íslands.

Um 3. gr.

Eins og komið hefur fram í hinn almennu greinargerð hér á undan, er gert ráð fyrir því, að sérstök stofnun, Ferðamálastofnun Íslands, fari með stjórn ferðamála undir yfirstjórn samgönguráðuneytisins. Stofnunin verður til við sameiningu Ferðaskrifstofu ríkisins og starfslíðs Ferðamálaráðs þess, sem nú starfar. Verkskipting milli þessara tveggja aðila hefur ekki verið nægilega skýr, og er hér reynt að bæta úr því, svo og stuðla að aukinni hagkvæmni í störfum með þessari sameiningu. Auk þeirra verkefna, sem þessum tveimur stofnunum eru nú falin með gildandi lögum um ferðamál, er gert ráð fyrir ýmsum nýjum verkefnum, sem rakin verða nánar hér á eftir, sbr. aths. við 6. gr. frv. Rétt er að leggja áherzlu á, að þrátt fyrir aukin verkefni er ekki að sinni gert ráð fyrir auknu starfsmannahaldi, frá því sem nú er við Ferðaskrifstofu ríkisins og Ferðamálaráð, nema eftir því sem ný sérverkefni kunna að gefa tilefni til síðar.

Um 4. gr.

Lagt er til, að Ferðamálastofnun Íslands verði sett sérstök stjórn, sem í skulu vera 5 menn. Skulu 3 þeirra skipaðir af samgönguráðherra, og er gert ráð fyrir því, að einn þeirra sé úr hópi fastra starfsmanna samgönguráðuneytisins. Tilgangurinn er að tryggja sem nánast samband og samstarf milli ráðuneytis og stofnunar. Tveir stjórnarmanna skulu skipaðir eftir tilnefningu Ferðamálaráðs, en um skipun þess er rætt í aths. við 9. gr. frv.

Um 5. gr.

Í embætti ferðamálastjóra eru samkvæmt greininni sameinuð núverandi störf forstjóra Ferðaskrifstofu ríkisins og framkvæmdastjóra Ferðamálaráðs, auk nýrra verkefna. Rétt þykir að taka fram í lögum, að ferðamálastjóri geti ekki átt sæti í stjórn Ferðamálastofnunarinnar, en almennt er talið stjórnunarlega rangt, að forstöðumenn stofnana eigi jafnframt sæti í stjórnnum þeirra. Hins vegar er nauðsynlegt, að ferðamálastjóri sitji stjórnarfundum og þá með málfrelsi og tillögurétti.

Um 6. gr.

Í þessari grein er leitast við að skilgreina sem bezt verkefni Ferðamálastofnunar Íslands. En verkefnum er skipt í eftirtalda 5 flokka:

- I. Skipulagning ferðamála.
- II. Þjónustustarfsemi.
- III. Eftirlit og umhverfisvernd.
- IV. Sölustarfsemi.
- V. Önnur verkefni.

Þessir aðalflokkar eru síðan skilgreindir nánar.

Í aðalatriðum er hægt að segja, að verkefnum þeim, sem Ferðaskrifstofu ríkisins og Ferðamálaráði eru falin með gildandi lögum, er haldið í þessari upptalningu, en auk þess koma ýmis ný verkefni til, auk verkefna, sem leiðir beint af nýjum ákvæðum í frv. þessu. Skulu verkefnin skýrð hér frekar:

I. Skipulagning ferðamála. Auk landkynningarstarfsemi og þátttöku í fjölþjóðlegu samstarfi um ferðamál, sem nú er meðal verkefna bæði Ferðaskrifstofu ríkisins og Ferðamálaráðs, er hér gert ráð fyrir skipulagningu íslenskra ferðamála til langs tíma, meðal annars með áætlunargerð, markaðskönnun og fjárfestingaráætlunum. Landkynningarstarfsemin er að sjálfsögðu nátengd þessum þáttum. Fyrstu skrefin í skipulagningu þessara mála með langtímasjónarmið í huga hafa þegar verið stigin, og hafa Sameinuðu þjóðirnar veitt til þess fjárstyrk. Bandarískt fyrirtæki vinnur nú að gerð áætlunar um ýmis viðfangsefni, sem til þess væru fallin að lengja ferðamannatímabilið vor og haust. Skýrsla um þessar athuganir er væntanleg í marz 1973. Um þetta mikilsverða mál er fjallað frekar í fskj. VIII.

II. Þjónustustarfsemi. Af nýjum verkefnum samkvæmt þessum lið má nefna, að frv. gerir ráð fyrir, að Ferðamálastofnunin efli og styrki starfsemi ferðamálafélaga og aðstoði hið nýja Ferðamálaráð. Ekki er þó kveðið nákvæmlega á um það, á hvern hátt stofnunin styrki ferðamálafélögin eða aðstoði Ferðamálaráð. Hér er að sjálfsögðu fyrst og fremst um að ræða fjárhagslegan stuðning, og verður að gera ráð fyrir að Ferðamálastofnuninni verði árlega ætlað nokkurt fé til að styrkja starfsemi ferðamálafélaga og taka þátt í kostnaði við Ferðamálaþing.

Ferðamálaþing og Ferðamálaráð eru tengiliðir milli hinnar opinberu yfirstjórnar ferðamála og hinna fjölmörgu aðila í þjóðfélaginu, sem ferðamálin snerta ýmist sem neytendur, framleiðendur og þjónustuaðilar eða fulltrúar samtaka og starfsemi, sem tengd er ferðamálaþingunum óbeint og á þar hagsmuna að gæta.

Þar sem gott og greitt samband milli yfirstjórnar ferðamála og þeirra aðila, sem skipa Ferðamálaþing og — ráð er forsenda hagstæðrar þróunar í þessum málum, er sjálfsagt að tryggja fjárhagslegan grundvöll þessara samtaka. Svipað er um ferðamálafélögin að segja. Bæði þau, Ferðamálaþing og Ferðamálaráð eru ómissandi leiðarvísir fyrir yfirstjórn ferðamála, enda er þeim í frv. þessu ætlað tækifæri til beinnar þátttöku í yfirstjórninni í miklu ríkari mæli en nú er. Fjárstuðningur við þessi samtök verður því að vera á þann hátt, að þau verði ekki of háð Ferðamálastofnuninni og glati ekki því skoðanalega sjálfstæði, sem á að vera styrkur þeirra og höfuðkostur.

Þá er einnig gert ráð fyrir því, að Ferðamálastofnunin vinni að því, að starfrækt sé miðstöð fyrir pantanir á gistihúsnæði og hafi um það samráð við samtök gistihúsa eigenda. Slíkar miðstöðvar eru algengar erlendis og til mikils hagræðis, bæði fyrir gistihúsa eigendur og ferðafólk. Einnig er Ferðamálastofnuninni falið að vinna að því að starfrækja miðstöð fyrir sölu veiðileyfa í ám og vötnum, og skal stofnunin hafa um það samráð við samtök veiðiréttareigenda. Hingað til hefur vantað heildarskipulagningu á þessum málum, að því leyti sem að ferðafólki snýr. Þá er og gert ráð fyrir að Ferðamálastofnunin veiti aðstoð í sambandi við ráðstefnuhald á Íslandi og vinni að fjölgun slíkra ráðstefna.

Síðast nefndir þrír liðir eru raunar sérstaklega til athugunar, bæði ástand mála nú og hugsanleg þróun þeirra, hjá fyrirtæki því, sem nú vinnur að áætlanagerð um ferðamál á Íslandi, sbr. fskj. VIII.

Loks er í þessum lið gert ráð fyrir, að Ferðamálastofnunin vinni að því að samræma og skipuleggja hópferðir fyrir almenning um örfæfi landsins. Eins og nú er, eru þessar hópferðir í höndum ýmissa aðila, og er lítið sem ekkert samstarf milli þeirra innbyrðis um dreifingu ferðanna. Er því ekki óalgengt, að margir hópar séu á ferð samdægurs um sömu slóðir og gisti á sömu áningarstöðum, en aðra daga er enginn hópur á ferð. Bæði frá náttúruverndarsjónarmiði og almennu ferðamanna-

sjónarmiði er nauðsynlegt að á þessu verði breyting og heildarskipulag þessara ferða verði í höndum eins aðila, ekki sízt þar sem ör fjölgun ferðafólks verður ár frá ári einmitt í þessum ferðum.

III. Eftirlit og umhverfisvernd. Í gildandi lögum um ferðamál eru engin ákvæði um þau verkefni, sem talin eru í þessum lið. Þessi verkefni eru umhverfis- og náttúruvernd, vernd fornminja og annarra menningarverðmæta, svo og nauðsynlegar hreinlætiskröfur. Á síðustu árum hafa augu heimsins opnast fyrir þeim geigvænlega vanda, sem ógætileg skipti manna við náttúruna hafa stofnað til. Hvarvetna er rætt um nauðsyn breyttrar stefnu. Það er, eins og í 1. gr. frv. segir, stefna þessa frv., að ferðamannaþjónustan verði skipulögð í fullu samræmi við raunsæ umhverfisverndar-sjónarmið.

Loks er gert ráð fyrir, að Ferðamálastofnunin kanni kvartanir, sem berast kunna um ófullnægjandi þjónustu þeirra aðila, sem veita ferðafólki fyrirgreiðslu, en svokallaðar kvartananefndir hafa t. d. verið settar á stofn á Norðurlöndum til að fjalla um slík mál, og starfa þær ekki sízt fyrir tilverknað ferðaskrifstofanna sjálfra eða heildarsamtaka þeirra.

IV. Sölustarfsemi. Þau verkefni, sem getið er um í þessum lið, eru í verkahring Ferðaskrifstofu ríkisins samkvæmt gildandi lögum, en orðalag frv. er þó nokkuð breytt frá þeim. Að sjálfsögðu orkar tvímælis, hvort rétt sé, að hin nýja stofnun haldi áfram þeim almenna ferðaskrifstofurekstri, sem Ferðaskrifstofa ríkisins nú heldur uppi. Hér er þó ekki lagt til, að breytt verði um stefnu, enda ljóst, að þessi starfsemi leggur að verulegu leyti grundvöll að fjárhag stofnunarinnar.

V. Önnur verkefni. Rétt þykir að gera ráð fyrir, að Ferðamálastofnuninni megi fela önnur verkefni en talin eru upp í I.—IV. lið 6. gr.

III. KAFLI

Um ferðamálafélög, Ferðamálaþing og Ferðamálaráð.

Um 7. gr.

Síðan gildandi lög um ferðamál voru samin, hafa allviða risið upp sérstök ferðamálafélög, sem eru samtök einstaklinga, sveitarfélaga og annarra aðila, sem vinna að bættri aðstöðu fyrir ferðafólk á svæði því, sem undir hvert félag heyrir, svo og að kynningu svæðisins sem ferðamannasvæðis. Af þessum félögum eru þó tvö stofnuð fyrir allmörgum árum, en það eru félögin í Reykjavík og á Akureyri. Fyrirsjáanlegt er, að ferðamálafélögum á eftir að fjölga allmjög á næstu árum, enda er starfsemi þeirra til mikils gagns fyrir ferðamál.

Um 8. gr.

Hér er gert ráð fyrir að árlega séu haldnar ráðstefnur um ferðamál, er nefndar eru Ferðamálaþing. Koma þau í stað ferðamálaráðstefna þeirra, sem haldin hafa verið á ári hverju undanfarin ár á vegum Ferðamálaráðs. Af ferðamálaráðstefnunum hefur fengizt allmikil reynsla um það, hvernig Ferðamálaþing ætti að vera skipulagt, og er stuðzt við hana hér. Í greininni segir, að í reglugerð skuli ákveðið hvaða aðilar, samtök og stofnanir skuli hafa rétt til að senda fulltrúa á Ferðamálaþingið. Rétt þykir, að um þetta gildi reglugerðarákvæði en ekki lagaákvæði, meðal annars þar sem nýir aðilar geta bætt við, sem erindi eiga á þingið, og aðrir fallið út, og er þá eðlilegra, að um þátttökurétt sé fjallað í reglugerð fremur en í lögum. Í fskj. VII hér á eftir eru þeir aðilar taldir upp, sem rétt þykir, að hafi rétt til fundarsetu og atkvæðagreiðslu á Ferðamálaþingi. Þó er rétt að leggja áherzlu á, að upptalningin er ekki tæmandi.

Einnig er gert ráð fyrir, að í reglugerð verði á einhvern hátt takmörkuð tala fulltrúa ferðamálafélaganna, þannig að einstakir landshlutar fái ekki óeðlilega mikil áhrif á þinginu.

Loks er gert ráð fyrir, að í reglugerðinni verði taldir þeir aðilar, sem rétt eiga á þingsetu án atkvæðisréttar. Á þetta m. a. við um ferðamálastjóra, sem að sjálf-sögðu verður að sitja Ferðamálaþing og gefa upplýsingar um störf og fyrirætlanir Ferðamálastofnunarinnar.

Um 9. gr.

Í greininni er gert ráð fyrir, að Ferðamálaþing kjósi til eins árs í senn sjö fulltrúa til setu í Ferðamálaráði og jafnmarga til vara. Er þetta veruleg breyting á skipun Ferðamálaráðs, frá því sem nú er, en ráðið er skipað samkvæmt tilnefningu 8 aðila, sem taldir eru upp í lögnum, en formaður ráðsins er skipaður án tilnefningar af ráðherra.

Gert er ráð fyrir, að formaður og varaformaður ráðsins séu kosnir af Ferðamálaþingi úr hópi aðalmanna í ráðinu. Samkvæmt frumvarpinu er hlutverk Ferðamálaráðs að nokkru leyti svipað og hlutverk ráðsins er samkvæmt gildandi lögum, en þó yrði Ferðamálaráð ekki beint ráðgefandi fyrir yfirstjórn ferðamála, eins og nú er, heldur myndi skoðana þess og áhrifa gæta fyrir atbeina fulltrúa þeirra, sem lagt er til að ráðið eigi í stjórn Ferðamálastofnunar Íslands, sbr. 4. gr.

Ferðamálaráð það, sem nú starfar, hefur unnið þarft verk og stuðlað mjög að rétttri þróun ferðamála hér á landi síðustu árin. Þó verður að telja, að skipun þess sé of einhliða bundin við tiltölulega lítinn hluta þeirra stétta, sem hlut eiga að máli, og neytendur eiga engan fulltrúa í ráðinu. Það er því nauðsynlegt annað hvort að fjölga mikið í ráðinu, eða fara þá leið sem frumvarpið gerir ráð fyrir.

Um 10. gr.

Greinin þarfnast ekki skýringa.

IV. KAFLI

Almennar ferðaskrifstofur.

Um 11. gr.

Greinin er óbreytt frá lögum um ferðamál nr. 4/1969, 1. gr., að öðru leyti en því, að í d-lið er skotið inn orðunum „og sala.“ Í skýringum við frumvarp til núgildandi laga var eftirfarandi tekið fram um 1. gr.:

„Hér er hugtakið ferðaskrifstofa skilgreint á sama hátt og í þeirri fyrirmynd OEEC að löggjöf um ferðaskrifstofur, er áður getur, að því viðbættu, sem segir í síðustu málsgrein varðandi úrskurð í vafatilfellum. Þess má geta, að t. d. Norðmenn fylgja þessari fyrirmynd allnákvæmlega. Ætti þar með að vera allvel fyrir því séð, að einkaaðilar, sem hyggjast gera fyrirgreiðslu fyrir ferðamenn að atvinnu sinni, þyrftu ekki að vera í vafa um í hverju starfsemin ætti að vera fólgin til þess að hún fengist viðurkennd sem ferðaskrifstofurekstur.“

Sú þjónusta, sem um ræðir í liðum a—d, verður að vera innt af hendi í atvinnuskyni til þess að teljast veitt af ferðaskrifstofu. Orðin „að einhverju eða öllu leyti“ lúta að því, að starfsemin geti talizt vera innt af hendi af ferðaskrifstofu, þótt hún nái aðeins til hluta af því, sem talið er í greininni.“

Um 12. gr.

Greinin er óbreytt frá 2. gr. gildandi laga að öðru leyti en því, að bætt er í greinina ákvæði um, að óheimilt sé að stunda störf þau, sem greind eru í 11. gr., nema hafa til þess leyfi samgönguráðuneytisins, en það er hvergi beinlínis tekið fram í gildandi lögum, þótt þau hafi ætíð verið túlkuð á þann veg.

Um 13. gr.

Greinin er hliðstæð og 3. gr. gildandi laga, að öðru leyti en því að auk Ferðamálaráðs er hér gert ráð fyrir að leitað sé umsagnar Ferðamálastofnunar Íslands um umsóknir.

Um 14. gr.

Greinin er óbreytt frá 4. gr. gildandi laga, en rétt þykir að taka hér upp skýringar við hana í frumvarpinu til þeirra:

„Leyfi til reksturs ferðaskrifstofu er fyrst og fremst bundin við persónu. Kemur hér til, að sú tegund þjónustu, sem veitt er á ferðaskrifstofum, verður eigi innt af hendi svo vel sé, nema forstöðumaður, sem væntanlega er þá leyfishafi, hafi til að bera staðgóða þekkingu á ferðamálum, enda er svo til ætlað, að hann hafi með höndum daglega stjórn. Í e- lið er svo fyrir mælt, að leyfishafi verði að hafa allanga starfsreynslu. Í fyrirmynd OEEC er þó kveðið allmiklu fastar að orði, en þar er til þess ætlað, að viðkomandi hafi hlotið alhliða þjálfun og reynslu í öllum þeim störfum, sem fyrir koma í rekstri ferðaskrifstofu.

Þrátt fyrir þetta þykir þó sjálfsagt að halda opnum þeim möguleika, að veita félagi eða fyrirtæki heimild til reksturs ferðaskrifstofu enda sé dagleg stjórn í höndum manns, sem uppfyllir skilyrði. . .”

Um 15. gr.

Er frumvarp til gildandi laga um ferðamál var lagt fyrir Alþingi, var gert ráð fyrir, að trygging sú, sem sett væri fyrir ferðaskrifstofurekstri, yrði 200 þús. kr., en Alþingi hækkaði tryggingarféð við meðferð málsins í 300 þús. kr., eins og vikið er að áður. Síðar kom í ljós, að sú tryggingarfjárhæð var alltof lág, og var hún árið 1968 hækkuð í 1.5 millj. kr., sem hún er nú. Er ljóst, að þessi fjárhæð nægir ekki nú orðið til að tryggja viðskiptaaðila ferðaskrifstofu nægilega, enda er einnig gert ráð fyrir því, að unnt sé að hafa tryggingarféð hærra en þessu nemur hjá einstökum ferðaskrifstofum, ef rekstur þeirra gefur tilefni til. Um þetta segir meðal annars í skýringum við 5. gr. í áður nefndu frumvarpi:

„Það ákvæði, sem hér um ræðir, er sett af tveimur ástæðum fyrst og fremst. Hin fyrri er sú, að eðlilegt þykir að veita viðskiptamönnum ferðaskrifstofu fjárhagslega tryggingu þ. e. þeim sem greiða fyrirfram fyrir veitta þjónustu fyrir hennar milligöngu. Hin ástæðan er sú, að gripa þurfi til tryggingarfjárins til þess að mæta réttmætum kröfum erlendra aðila, sem skipta við íslenskar ferðaskrifstofur. Sennilega yrði í framkvæmd algengast að sett yrði bankatrygging.“

Um 16. gr.

Ákvæði þessarar greinar er óbreytt frá gildandi lögum og er sett til tryggingar því, að eigi sé gripið til greiðslu krafna af tryggingarfé, nema enginn minnsti vafi leiki á réttmæti þeirra, og þá því aðeins, að kröfurnar séu sprotnar af ferðaskrifstofurekstri tryggingarfjáreiganda.

Um 17. gr.

Ákvæði þessarar greinar eru nokkuð hert frá því sem nú er, þar sem ferðaskrifstofunum yrði gert að skila reksturs- og efnahagsreikningi undanfarandi árs fyrir ákveðinn tíma eða fyrir 1. maí. Veitir fresturinn ferðaskrifstofum aukið aðhald, sem ekki er fyrir hendi nú.

Um 18. gr.

Í 8. gr. gildandi laga er að finna hliðstæð ákvæði, en samkvæmt þeim er Ferðaskrifstofa ríkisins undanþegin því að setja tryggingu eða öðlast leyfi til ferðaskrifstofureksturs, enda hér um að ræða ríkisfyrirtæki og ríkissjóður því ábyrgur fyrir skuldbindingum skrifstofunnar. Hliðstæð rök hníga og að því, að ákvæði 4. kafla frv. taki ekki til Ferðamálastofnunar Íslands.

Í 2. mgr. gr. er gert ráð fyrir því, að ákveðið verði nánar í reglugerð á hvern hátt eigendum og umráðamönnum samgöngutækja sé heimilt að skipuleggja og selja farseðla í eigin ferðir með slíkum tækjum, þannig að fæði eða næturgisting fylgi. Ákvæði um þetta efni eru í 8. gr. gildandi laga, en eðlilegra þykir, að þau verði framvegis í reglugerð, svo sem hér er lagt til. Nýmæli er það í gr., að heimild þessi geti náð bæði til eigenda og umráðamanna samgöngutækja. Þykir ekki ástæða til að binda heimildina við, að viðkomandi aðili, hvort sem um er að ræða eiganda samgöngutækja eða ferðahönnuð (tour operator) sé raunverulegur eigandi allra samgöngutækja þeirra, sem notuð eru, heldur nægi að hann sé umráðamaður þeirra og myndi hann þá í flestum tilvikum vera eigandi þeirra að hluta. Þá er það nýmæli í gr., að heimilt er í reglugerð, að binda heimild þá, sem hér um ræðir tilteknum skilyrðum varðandi hreinlætisaðstöðu og annan aðbúnað, svo og um tryggingarfé. Mál varðandi hreinlæti, einkum í öræfaferðum, sem er algengust þeirra tilvika, sem falla undir þessa gr., verður að taka föstum tókum og hafa um þau náð samráð við Náttúruverndarráð, Heilbrigðiseftirlit ríkisins og aðra slíka aðila.

Vel virðist koma til greina að setja það skilyrði fyrir slíkum ferðum, ef um er að ræða stórfellda starfsemi, að tryggingarfé sé þá sett, ekki síður en í almennum ferðaskrifstofurekstri. Myndi slíkt væntanlega verða ákveðið í hverju einstöku tilfelli, svo og upphæð tryggingarfjárins.

Ákvæði 3. mgr. eru ný að því leyti, að í 8. gr. gildandi laga er talað um „viðurkennd ferðafélög“, en hér er gert ráð fyrir, að ákveðið verði í reglugerð, hvaða ferðafélög skuli undanþegin ákvæðum laganna. Í framkvæmd hafa tvö félög notið slíkrar viðurkenningar hingað til, þ. e. Ferðafélag Íslands og Bandalag íslenzkra farfugla.

Um 19. gr.

Í greinina eru sett fyllri ákvæði en nú gilda um afturköllun leyfis til reksturs ferðaskrifstofu. Reynsla undanfarinna ára hefur sýnt, að nauðsynlegt er að hafa þessa heimild rýmri en verið hefur, enda þótt hún verði að sjálfsögðu aldrei notuð, nema brýna nauðsyn beri til.

Að öðru leyti eru í greininni taldar ástæður þess, að leyfi falli niður. Frumskilyrði þess, að leyfi sé veitt, er að umsækjandi uppfylli þau persónulegu skilyrði að hafa forráð bús síns og að hann sé búsettur í landinu (14. gr.), og að hann setji tryggingu fyrir rekstrinum (15. gr.). Það er því eðlilegt, að skilyrði fyrir því, að leyfi viðhaldist, séu þau, að ekki verði grundvallarbreyting á högum leyfishafa að þessu leyti. Þetta þýðir, að leyfið hlýtur að falla niður, ef leyfishafi hættir að vera fjár síns ráðandi, en sviptur lögræði, flytzt af landinu eða trygging samkvæmt 15. gr. fellur niður eða hættir að fullnægja settum reglum.

Um 20. gr.

Greinin er óbreytt frá gildandi lögum.

Almenn þekking á ferðamálum og starfsreynsla á þeim vettvangi er eitt af skilyrðunum fyrir því, að leyfi sé veitt til reksturs ferðaskrifstofu. Af því leiðir, að almenna reglan hlýtur að vera sú, að leyfi til rekstursins falli niður við andlát leyfishafa.

Í greininni er gert ráð fyrir því, að ekkju leyfishafa, sem situr í óskiptu búi, sé heimilt að halda rekstrinum áfram í eitt ár. Vilji hún hins vegar halda rekstrinum lengur áfram, þarf hún að sækja um rekstrarleyfi, og þarf þá sá, er veita skal fyrirtækinu forstöðu, að uppfylla skilyrði til leyfisveitingar, en auk þess þarf að sjálfsögðu að fullnægja almennum skilyrðum um tryggingarfé. Eins árs fresturinn er hugsaður til þess að veita ekkjunni eða dánarbúinu frest til búskipta, til sölu á fyrirtækinu eða þess háttar aðgerða, sem eru afleiðingar af fráfalli leyfishafa. Almenn er ekki talin þörf á að hafa þennan frest lengri en eitt ár.

V. KAFLI
Ferðamálasjóður.

Um 21.—22. gr.

Samkvæmt þessum greinum er gert ráð fyrir nokkuð viðtækara starfssviði Ferðamálasjóðs, en er samkvæmt gildandi lögum. Samkvæmt þeim má sjóðurinn eingöngu lána til framkvæmda við gisti- og veitingastaði og er því í reynd ekki almennur Ferðamálasjóður, heldur hótelsjóður.

Í ljós hefur komið, að með þessu móti verða vissir þættir ferðamála útundan, þar sem Ferðamálasjóður hefur ekki heimild til að lána til þeirra og aðrir aðilar telja sér það ekki skylt. Auk þess er enginn aðili til, sem hefur aðstöðu til þess að leggja fjármagn í að endurbæta hreinlætis- og snyrtiaðstöðu á fjölsóttum ferðamannastöðum utan alfaraleiða, svo og til annarrar umhverfisverndar vegna umferðar ferðafólks. Er því gert ráð fyrir því, að sjóðurinn megi veita Ferðamálastofnun Íslands framlag, sem Ferðamálastofnunin geti síðan notað í þessu skyni. Rétt þykir hins vegar að takmarka þetta óafturkræfa framlag verulega, þannig að það verði ekki hærra en 10% af árlegum tekjum sjóðsins. Er þá ætlað til þess, að styrkveitingar Ferðamálastofnunarinnar gangi fyrst og fremst til endurbóta á þeim stöðum, þar sem engum öðrum opinberum aðila teldist skylt að koma til, svo sem á öræfum landsins, en þar sem um nauðsynlega umhverfisvernd eða endurbætur á aðstöðu fyrir ferðafólk væri að ræða í byggð, væri heimilt að lána viðkomandi bæjar- eða sveitarfélagi úr sjóðnum til þeirra hluta.

Í fskj. VI eru upplýsingar um fjármálalega fyrirgreiðslu við ferðamál í nokkrum löndum.

Um 23. gr.

Í fskj. V hér á eftir kemur fram, að þau ár, sem Ferðamálasjóður hefur starfað, hefur hann lánað til gisti- og veitingahúsa samtals um 84 millj. króna. Enda þótt sjóðurinn hafi þannig stuðlað töluvert að framkvæmdum í þessum efnum, ekki hvað minnst í sveitum og kaupþúnum landsins, hefur hann þó einatt haft yfir alltof litlu fjármagni að ráða, og lánin, sem hann hefur þurft að taka til endurlána, hafa verið of dýr. Eigið fé sjóðsins er því mjög lítið.

Til þess að geta gegnt viðtækara hlutverki, eins og gerð er grein fyrir hér að framan, eftt stöðu sína og komið til jafns við aðra fjárfestingarsjóði aðalatvinnuveganna, verður því að gera ráð fyrir allmjög aukinni tekjuöflun Ferðamálasjóðs.

Talið er eðlilegt, að tekna til sjóðsins sé aflað með skatti, sem lagður sé á atvinnuveginu sjálfan, í þessu tilviki með hluta tekna af aðgöngumiðagjaldi af vinnveitingahúsum. Til þess að þetta sé framkvæmanlegt þarf að breyta lögum um sölu-skatt, og fylgir frekari greinargerð um málið hér með í fylgiskjali IX. Að öðru leyti er gert ráð fyrir óverulegri hækkun á framlagi ríkissjóðs.

Um 24. gr.

Þarfnast ekki skýringa.

Um 25. gr.

Rétt er að geta þess hér, að Búnaðarbanki Íslands hefur frá upphafi annazt um Ferðamálasjóð á sama hátt og gert er ráð fyrir í greininni.

Um 26. gr.

Samkvæmt 29. gr. gildandi laga um ferðamál skulu umsóknir um lán úr Ferðamálasjóði sendar Ferðamálaráði, sem gerir rökstuddar tillögur til samgönguráðherra um lánveitingar, en hann ræður útlánnum af fé sjóðsins.

Fyrirkomulag þetta hefur þótt nokkuð þungt í vöfum, og hefur því verið reynt að einfalda það með því að fela sérstakri nefnd, sem í eiga sæti tveir fulltrúar frá Ferðamálaráði og einn frá ráðuneytinu, að fjalla um allar umsóknir um lán úr sjóðnum og segja álit sitt á þeim. Er með tillögunni í 3. mgr. verið að lögfesta þetta

fyrirkomulag, en Ferðamálaráð fylgist eins og áður með umsóknunum og hefur áhrif á afgreiðslu þeirra.

Um 27. gr.

Ákvæðið í þessari gr. er ætlað til þess að tryggja, að fjármagni Ferðamálasjóðs verði ekki varið til örfárra staða, enda er talið með tilliti til þess hversu almenn þörfin sé fyrir fjármagn úr sjóðnum að farsælla sé að dreifa því nokkuð, og muni það á þann hátt koma að betri notum.

Um 28. gr.

Hér er um óbreytt fyrirkomulag að ræða frá því, sem verið hefur. Allflest lán hafa verið veitt til 15 ára. Í nokkrum tilvikum hefur verið veittur afborgunar-
frestur fyrstu 2 árin, enda greiðast þá lánin upp á næstu 13 árum. Vextir hafa verið ákveðnir með hliðsjón af vöxtum á því lánsfé, sem sjóðurinn hefur haft til endurlána. Aldrei hefur verið um að ræða nema í mesta lagi ½% vaxtamun.

Samkvæmt ákvæðum í reglugerð eru lánin bundin framfærsluvísitölu. Eðlilegra er, að þau séu bundin vísitölu byggingarkostnaðar, og því er þessi breyting gerð. Haldið er óbreyttu ákvæði um, að erlent lánsfé sé endurlánað með gengistryggingu.

Um 29.—31. gr.

Parfnast ekki skýringa.

VI. KAFLI

Ýmis ákvæði.

Um 32. gr.

Ákvæðið í þessari grein um greiðslu aðgangseyris að fjölsóttum ferðamanna-
stöðum er í 36. gr. gildandi laga um ferðamál.

Enda þótt þessi heimild hafi lítið verið notuð, þykir sjálfsgagt að hafa þennan
möguleika opinn áfram. Gjöld sem þessi eru algeng í öðrum ferðamannalöndum,
og ekki er óeðlilegt, að fjár til uppbyggingar og viðhalds viðkomandi staðar verði
aflað hjá þeim, sem þangað koma, í stað þess að verja til þess almannafé. Innheimta
slíks gjalds er tiltölulega auðveld og færi þá ýmist fram á staðnum sjálfum eða
væri innheimt sem hluti af fargjaldi fyrir hópa, sem til staðarins koma.

Um 33.—34. gr.

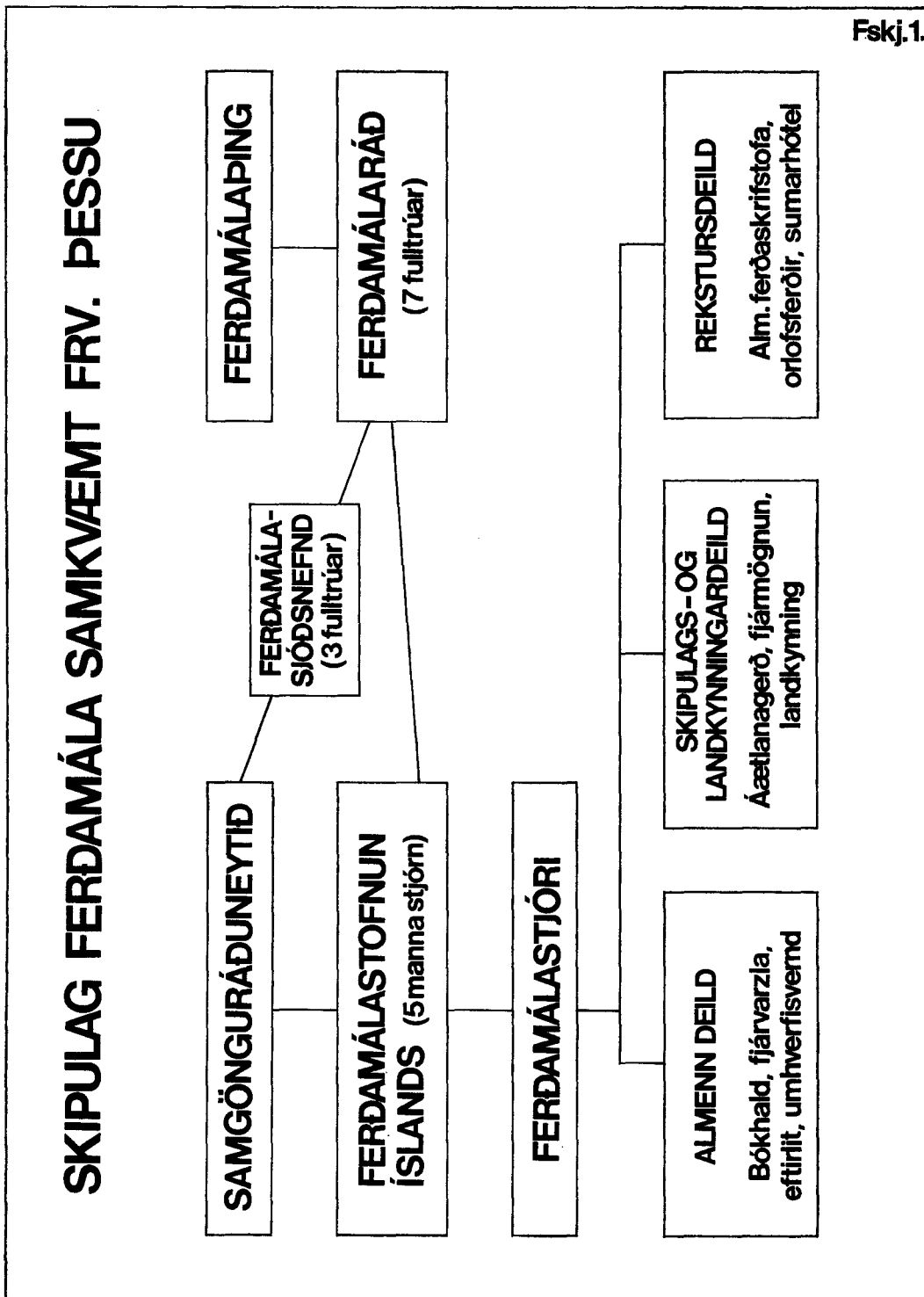
Parfnast ekki skýringa.

Um ákvæði til bráðabirgða I—II.

Þessi bráðabirgðaákvæði þarfnast ekki sérstakra skýringa.

Listi yfir fylgiskjöl.

- Fylgiskjal I. Skipulag ferðamála (skipurit).
- Fylgiskjal II. Töflur um fjölda erlendra ferðamanna til Íslands.
- Fylgiskjal III. Gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum.
- Fylgiskjal IV. Hótelrými á Íslandi 1972.
- Fylgiskjal V. Lánveitingar úr Ferðamálasjóði.
- Fylgiskjal VI. Fjármálaleg fyrirgreiðsla við ferðamál í nokkrum löndum.
- Fylgiskjal VII. Tillögur um aðila að Ferðamálaþingi.
- Fylgiskjal VIII. Ferðamálakönnun á vegum Sameinuðu þjóðanna.
- Fylgiskjal IX. Greinargerð um fastan tekjustofn fyrir Ferðamálasjóð.



Fylgiskjal II.

**Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands árið 1971.
Sundurliðun eftir mánuðum og flutningsmáta.**

	Fjöldi ferðamanna með			Hlutfallsleg skipting eftir mán
	Flugvélum	Skipum	Samtals	
Janúar	2 371	30	2 401	4.0
Febrúar	2 048	6	2 054	3.4
Marz	2 549	45	2 594	4.3
Apríl	3 395	64	3 459	5.7
Mai	5 458	42	5 500	9.1
Júní	7 946	268	8 214	13.5
Júlí	11 923	407	12 330	20.3
Ágúst	10 368	281	10 649	17.5
September	5 228	103	5 331	8.8
Október	3 678	42	3 720	6.1
Nóvember	2 194	10	2 204	3.6
Desember	2 260	3	2 263	3.7
Árið allt	59 418	1 301	60 719	100.0

Tímabilið:

Júní—ágúst	30 237	956	31 193	51.3%
Mai—september	40 923	1 101	42 024	69.2%

Fjölgun erlendra ferðamanna 1971—1972 eftir mánuðum.

	Fjöldi ferðamanna			Aukning			
	1970	1971	1972	1970—71	'71—'72	'70—'71 í %	'71—'72 í %
Janúar	1 999	2 401	2 030	402	÷ 371	20.1	÷ 15.5
Febrúar	2 066	2 054	2 447	÷ 12	393	÷ 0.6	19.1
Marz	1 994	2 594	2 829	600	235	30.1	9.0
Apríl	3 428	3 459	3 758	31	299	0.9	8.6
Mai	3 724	5 500	5 000	1 776	÷ 500	47.7	÷ 9.1
Júní	6 986	8 214	10 178	1 228	1 964	17.6	23.9
Júlí	11 774	12 330	16 128	556	3 798	4.7	30.8
Ágúst	8 733	10 649	11 494	1 916	845	21.9	7.9
September ..	4 829	5 331	5 894	502	563	10.4	10.6
Október	3 330	3 720	4 044	390	324	11.7	8.7
Nóvember ..	1 991	2 204	2 13	213		10.7	
Desember ..	2 054	2 263	209			10.2	
Allt árið	52 908	60 719	7 811			14.8	

Þar sem ekki liggja fyrir tölur um fjölda erlendra ferðamanna nema fyrir fyrstu 10 mánuði ársins 1972, er samanburður fyrir það ár ekki endanlegur. Sé hins vegar miðað við fyrstu 10 mánuði ársins 1971, er aukning fyrir sama tímabil árið 1972 um 13.4%.

**Fjöldi erlendra ferðamanna 1970 og 1971.
Sundurliðun eftir þjóðerni.**

	Fjöldi ferðamanna		Hlutfallsleg skipting	
	1970	1971	1970	1971
1. Danir	4 694	4 223	8.9	7.0
2. Norðmenn	2 277	2 018	4.3	3.3
3. Svíar	2 681	3 304	5.1	5.5
4. Finnar	948	818	1.8	1.4
(Samtals Norðurl. búar)	(10 600)	(10 363)	(20.0)	(17.0)
5. Bretar	5 295	5 785	10.0	9.5
6. Írar	138	130	0.3	0.2
7. Þjóðverjar	5 497	6 460	10.4	10.6
8. Frakkar	1 894	2 375	3.6	3.9
9. Hollendingar	922	1 090	1.7	1.8
10. Belgar	626	567	1.2	0.9
11. Svisslendingar	1 070	1 230	2.0	2.0
12. Austurríkismenn	527	643	1.0	1.1
13. Ítalir	469	630	0.9	1.0
14. Grikkir	69	48	0.1	0.0
15. Luxemborgarar	127	233	0.2	0.4
16. Spánverjar	114	198	0.2	0.3
17. Portúgalir	25	60	0.0	0.1
18. Aðrir Evrópubúar	717	615	1.4	1.0
(Samtals Evrópubúar)	(28 090)	(30 427)	(53.1)	(50.1)
19. Kanadabúar	1 035	1 283	2.0	2.1
20. Bandaríkjamenn	22 352	27 588	42.2	45.5
21. Suður-Ameríkubúar ...	482	416	0.9	0.7
22. Aðrir	949	1 005	1.8	1.7
Ferðamenn samtals	52 908	60 719	100.0	100.0

Fylgiskjal III.

Yfirlit yfir fjölda erlendra ferðamanna til Íslands og innkomnar gjaldeyrstekjur af þeim frá 1950.

Erlendir ferðamenn		Gjaldeyrstekjur á gengi hvers tíma			Gjaldeyrstekjur fast gengi: \$ 1969		Árleg aukn. í %	
Ár	Tala	Árleg aukning í %	Alls í þús. kr.	Á ferðamann í kr.	Alls í þús. kr.	Á ferðamann í kr.	Alls	Á ferðamann
1950	4 383		845	193	4 564	1 041		
1951	4 084	÷ 6.8	1 073	263	5 795	1 419	27.0	36.3
1952	4 823	18.1	1 571	326	8 484	1 759	46.4	24.0
1953	6 380	32.3	2 846	446	15 370	2 409	81.2	37.0
1954	6 847	7.3	2 437	356	13 160	1 992	÷ 14.4	÷ 20.2
1955	9 107	33.0	2 208	242	11 925	1 309	÷ 9.4	÷ 31.9
1956	9 607	5.5	2 106	219	11 371	1 184	÷ 4.7	÷ 9.6
1957	9 279	÷ 3.4	4 869	525	26 295	2 834	131.2	139.4
1958	10 111	9.0	2 988	296	16 137	1 596	÷ 38.7	÷ 43.7
1959	12 296	21.6	3 042	247	16 426	1 336	1.8	÷ 16.3
1960	12 806	4.1	17 208	1 344	39 751	3 104	142.0	132.3
1961	13 629	6.4	25 890	1 900	53 074	3 894	33.5	25.5
1962	16 835	23.5	42 497	2 524	87 119	5 175	64.1	32.9
1963	17 360	3.1	56 326	3 245	115 468	6 651	32.5	28.5
1964	22 383	28.9	81 722	3 651	167 530	7 485	45.1	12.5
1965	28 879	29.0	82 108	2 943	168 321	5 828	0.5	÷ 22.1
1966	34 733	20.3	94 513	2 721	193 752	5 660	15.1	÷ 2.9
1967	37 728	8.6	97 415	2 582	199 701	5 293	3.1	÷ 6.5
1968	40 447	7.2	147 727	3 652	227 499	5 625	13.9	6.3
1969	44 099	9.0	274 372	6 222	272 372	6 222	20.6	10.6
1970	52 908	20.0	379 715	7 177	379 715	7 177	38.4	15.3
1971	60 719	14.8	466 210	7 678	466 210	7 678	22.8	7.0

Ath. Gjaldyrstekjur eru innkomnir ferðatékkar og peningar. Ekki eru meðtalin fargjöld milli landa og tekjur af Frihöfninni í Keflavík, sbr. næstu töflu.

Beinar og óbeinar gjaldeyrstekjur vegna erlendra ferðamanna árin 1969—1971. (Í millj. kr.)

	1969	1970	1971
Innlend flugfélög	341.2	531.9	665.3
Erlend flugfélög	10.6	9.6	9.6
Frihöfnin í Keflavík	53.7	69.3	82.1
Íslenskur markaður h.f.	—	23.8	75.4
Ferðaskrifstofur	71.8	97.3	104.7
Hótel	21.6	43.4	54.7
Ferðamenn	181.0	215.2	231.3
	679.9	990.5	1 223.1
Í % af heildarútlutningsverðmæti ...	7.2 %	7.8 %	9.3 %

Fylgiskjal IV.**Heildarhótelrými á Íslandi sumarið 1972.**

Svæði	Herbergjastærð				Herb. alls	Rúm alls	Þar af sumarhótel	
	1 m	2 m	3 m	4 m			Herb.	Rúm
I. Reykjavík og nágr.	137	603	10	—	750	1373	113	194
II. Borgarfjörður	8	62	22	25	117	298	75	218
III. Snæfellsn.- og Dalas.	5	45	2	2	54	109	46	91
IV. Vestfirðir	15	55	9	2	81	160	33	69
V. Norðurl. vestra	17	80	11	9	117	246	69	149
VI. Akureyri	10	125	19	—	154	317	70	140
VII. Norðurl. eystra	27	52	6	4	89	165	55	96
VIII. Austurland	28	165	24	8	225	462	91	201
IX. Suðurland	48	203	24	8	285	562	241	476
X. Vestmannaeyjar	3	9	—	—	12	21	—	—
Alls	298	1399	127	58	1884	3713	793	1634

Fylgiskjal V.**Lánveitingar Ferðamálasjóðs frá stofnun til 30. nóvember 1972.**

	Tala lána	Tala staða	Lánsfjárhæð í þús. kr.
Reykjavík	10	6	12 900
Kaupstaðir	24	13	18 680
Kauptún	38	14	29 075
Sveitir	34	16	21 570
Annað	3	3	1 500
Samtals	109	52	83 725

Fylgiskjal VI.

FJÁRMÁLALEG FYRIRGREIÐSLA VIÐ FERÐAMÁL Í NOKKRUM LÖNDUM

Þýtt úr „Report on international tourism and tourism policy in OECD member countries, 1972“.

Opinber lán og ríkisábyrgð.

Lán, með allt frá 4% upp í 9½% vexti til 10—20 ára eru fánleg í flestöllum löndum OECD. Eru þessi lán einungis hugsuð til eflingar ferðamála, og þá sérstaklega á þróunarsvæðum.

Enn fremur er ríkisábyrgð fánleg allt upp í 90% af fjárfestingunni, t. d. vegna hótélbygginga í Danmörku.

Opinberir styrkir og vaxtastyrkir.

Austurríki:

Iðnaðar- og viðskiptamálaráðuneytið stjórnar vaxtastyrkjakerfi, sem greiðir láns- vexti af fjárfestingu í ferðamálum umfram 3% vexti.

Sama er að segja í Belgíu, þar sem styrkir eru veittir af hinu opinbera til endurnýjunar hótela og gistirýmis. Þessir styrkir eru þannig, að þeir lækka vexti niður í 2% fyrstu 3 árin og síðan í 3% vexti næstu 5 ár.

Danmörk:

Þar er hægt að fá opinbera styrki, sem nema um 10—20% af heildarfjárfestingarkostnaði við byggingu nýrra hótela.

Frakkland:

Opinber sjóður, sem hefur til ráðstöfunar 1.7 milljón dollara veitir styrki til fjárfestingar í almennum ferðamálum.

Sjóður, er veitir styrki til innri uppbyggingar ferðamála (t. d. samgöngubóta og almennt bættrar þjónustu við ferðamenn), er enn fremur starfandi með um 5.9 milljón dollara fjármagn.

Sérstakir 10% styrkir eru fánlegir fyrir fjárfestingu, sem fer yfir 137 000 dollara, á svæðum, þar sem skortur er á hótélrymi eða vinnu. Þessir styrkir eru fánlegir til hótela með a. m. k. 20 herbergi og a. m. k. 10 fastráðna starfsmenn eða 20 árs- tíðabundna starfsmenn. Enn fremur eru þessir styrkir veittir við stækkun gistihúsa, sem eru með yfir 40 herbergi og sem a. m. k. tvöfalda herbergjafjölda.

Framkvæmdir við áningastaði ferðamanna og bættu aðstöðu þar, sem kostaðar eru af samtökum, fá styrk er nemur 20—25% af kostnaðarverði.

Noregur:

Hótel og önnur mannvirki, sem einungis eru byggð til að bæta þjónustu við ferðamenn, fá fjárfestingarstyrki, sem nema allt að 35% af heildarbyggingarkostnaði og tækjakaupum. Þessir styrkir eru þó einungis fyrir þjónustufyrirtæki í ferðamálum, sem byggja á upp á svæðum, þar sem skortur er á slíkri þjónustu.

Japan:

Ríkisstyrkir eru veittir yfirvöldum þeirra héraða, eða þeim samtökum, sem vinna að varðveitingu menningarlegra og sögulegra minja. Enn fremur má veita opinbera styrki til uppbyggingar á ferðaaðstöðu æskufólks í Japan.

Finnland:

Varðandi fjárfestingar í Finnlandi á þróunarsvæðum í ferðamálum eru til svo kölluð þróunarsvæðaframlög (1969) sem skiptast í svæði I og svæði II, þar sem hið opinbera veitir einkafyrirtækjum fjárstyrk á eftirfarandi hátt:

Svæði I. Fyrstu 2 árin eftir að fjárfestingum er lokið greiðir hið opinbera alla vexti af lánnum. Næstu 2 ár þar á eftir greiðir hið opinbera 50% vaxtakostnaðar.

Svæði II. Fyrstu 2 árin eftir að viðkomandi fjárfestingu er lokið greiðir ríkið 80% vaxtakostnaðar, en næstu 2 ár 40%.

Undanþágur og tilslakanir frá skatti.

Austurríki:

$\frac{4}{5}$ af innkomnum tekjum af seldu gistirými til ferðamanna eru undanþegnir veltuskatti og afgangurinn ($\frac{1}{5}$) er skattlagður eftir almennum reglum. Kostnað vegna uppsetningar hitakerfis, hreinlætistækja og lyftu má afskrifa algjörlega á því ári, sem lagt var í viðkomandi kostnað.

Frakkland:

Flokkuð hótél greiða 17.6% virðisaukaskatt.

Hins vegar er þessi skattþrósentá lögð á fullt gjald fyrir gistiherbergi, en aftur á móti aðeins á $\frac{3}{4}$ af fæðisgjaldi.

Írland:

Árleg skattalækkun um 10% er leyfð á öllum fjárfestingum til hótela (til endurbóta), mótela, og sumarhúða. Ný hótél geta enn fremur fengið um 20% skattafrádrátt á fjárfestingu í nýjum tækjum og munum.

Ítalía:

Eignarskattur nýbyggðra hótela á Ítalíu er lækkaður úr almennt gildandi 7% í 4%.

Portúgal:

Eignar- og iðnaðarskattar eru felldir niður í 10 ár og ýmsir staðbundnir skattar (aðstöðugjöld) eru felldir niður í allt að 15 ár, þegar um er að ræða stofnanir, sem talðar eru vera mikilvægar fyrir ferðamál landsins. Þær eiga þar á eftir kröfu um allt að 50% lækkun á ýmsum öðrum skattliðum.

Fylgiskjal VII.

Tillögur um aðila að Ferðamálaþingi.

1. Alþýðusamband Íslands.
2. Bandalag íslenskra farfugla.
3. Búnaðarfélag Íslands.
4. Eimskipafélag Íslands.
5. Félag hópferðamanna.
6. Félag íslenskra ferðaskrifstofa.
7. Félag leiðsögumanna.
8. Félag sérleyfishafa.
9. Félag veiðiréttareigenda.
10. Ferðafélag Íslands.
11. Ferðamálafélög.
12. Flugfélag Íslands h. f.
13. Flugmálastjórn.
14. Friðhöfnin í Keflavík.
15. Gjaldeyrisdeild bankanna.
16. Heilbrigðiseftirlit ríkisins.
17. Hótel- og veitingaþjónaskólinn.
18. Íslenskur markaður.

19. Landssamband leigubifreiðastjóra.
20. Landssamband stangveiðimanna.
21. Loftleiðir h. f.
22. Náttúruverndarráð.
23. Neytendasamtökin.
24. Samtök íslenzkra ferðaskrifstofa.
25. Samband íslenzkra samvinnufélaga.
26. Samband íslenzkra sveitarfélaga.
27. Samband veitinga- og gistihúsaeigenda.
28. Seðlabanki Íslands.
29. Vegagerð ríkisins.
30. Veiðimálastofnunin.
31. Verzlunarráð Íslands.

Fylgiskjal VIII

Ferðamálakönnun á vegum Sameinuðu þjóðanna.

Strax eftir að Ferðamálaráð var stofnað eða á árinu 1964 fóru ráðsmenn að ræða um möguleika á því að gera áætlun um framtíðarþróun íslenzkra ferðamála. Átti ráðið vegna þessa máls í bréfaskiptum við aðila á Norðurlöndum og Írlandi. Varð það úr að prófessor við Verzlunarháskólann danska, prófessor Ejler Alkjær var ráðinn til að gera stutta áætlun um þróun íslenzkra ferðamála. Þetta var á árinu 1965 og kom Alkjær hingað á vegum Ferðamálaráðs. Benti Alkjær þá jafnframt á þann möguleika, en hann hafði unnið sem ferðamálasérfræðingur fyrir Sameinuðu þjóðirnar, að þær hefðu í einstökum tilvikum styrkt gerð slíkra ferðamálaáætlana.

Í framhaldi af þessu voru teknar upp viðræður við Sameinuðu þjóðirnar um styrkveitingu til könnunar á eflingu íslenzkra ferðamála, og samþykktu þær að senda prófessor Alkjær hingað til lands til að gera úttekt á ferðamálum á Íslandi og koma fram með hugmyndir um þróun þeirra. Var þá jafnframt ákveðið, að yrði athugun prófessor Alkjærs jákvæð, gæti hún orðið grundvöllur fyrir frekari styrkveitingu frá Þróunarsjóði Sameinuðu þjóðanna (UNDP). Prófessor Alkjær kom svo hingað sumarið 1969 og skilaði skýrslu til Sameinuðu þjóðanna í september sama ár og var skýrslan samin í nánu samstarfi við formann Ferðamálaráðs. Athuganir Alkjærs eru byggðar á eins traustum tölulegum upplýsingum og hægt var að fá um fjölda ferðamanna, þjóðerni þeirra, gjald-eyristekjur og aðrar tekjur af ferðamönnum, hótelrymi o. s. frv.

Alkjær er á þeirri skoðun, að Ísland eigi mikla framtíðarmöguleika sem ferðamannaland. Hann leggur þó aðaláherslu á að eins og nú sé háttað, sé ferðamannatímabilið of stutt, og beri því fyrst og fremst að stefna að því að lengja ferðamannatímann. Leggur hann til, að ferðamálaáætlun, sem gerð yrði, væri fyrst og fremst miðuð við fjóra þætti, þ. e. ráðstefnuhald, stangveiði í ám og vötnum, uppbyggingu heilsuhæla og skiðaiþróttir, enda væru þessir þættir heppilegir til að lengja ferðamannatímabilið. Raunverulega kemur prófessor Alkjær þarna ekki með hugmyndir, sem eru nýjar af nálinni, nema þá ef vera skyldi að gera Ísland að ráðstefnulandi. Hinar þrjár tillögurnar voru fram komnar löngu áður. Út frá þessum grundvallar-tillögum áætla Alkjær síðan kostnað við áætlunargerð að þróun þessara fjögurra þátta. Er þá miðað við, að ferðamálaáætlunin sé bæði skammtímaáætlun til tveggja ára og langtíma áætlun til átta ára, eða samtals tíu ára áætlun. Er niðurstaða hans sú, að til slíkrar áætlunargerðar myndi þurfa að veita frá Sameinuðu þjóðunum 140 þús. dollara styrk. Allt það, sem síðar hefur verið gert í þessu máli er í meginatriðum byggt á tillögum prófessors Alkjærs, þótt eðlilega hafi þurft að gera á þeim ýmsar breytingar.

Skömmu eftir áramót 1970 óskaði samgönguráðuneytið eftir því við utanríkisráðuneytið, að sendinefnd Íslands hjá Sameinuðu þjóðunum legði fram umsókn um aðstoð til áætlunargerðar um ferðamál, sem byggð væri á tillögum Alkjærs eða 140 þús. dalir. Var þá gert ráð fyrir, að kostnaður við íslenskt starfslið, við skrifstofuaðstöðu og ferðalög hér innanlands væri greiddur af Íslendingum sjálfum.

Í ágúst 1971 staðfesti Þróunarsjóður Sameinuðu þjóðanna, að hann væri tilbúinn að leggja fram aðstoð til gerðar ferðamálaáætlunar, sem ekki væri lægri en 140 þús. dalir.

Í janúar 1972 dvaldist hér á landi ferðamálasérfræðingur frá Sameinuðu þjóðunum. Kynnti hann sér íslensk ferðamál, ferðaáætlun nokkuð um landið, átti fjölda funda með innlendum aðilum varðandi ýmsa þætti ferðamála og samdi svo að lokum í samráði við samgönguráðuneytið útboðslýsingu á hinu fyrirbyggjandi verkfni vegna forvals á ferðamálaafyrirtækjum.

Í fyrsta kafla útboðslýsingarinnar er talað um takmark það, sem ætlað er að ná með skýrslugerðinni, og tekið er fram að athugunin skuli ná yfir:

1. notkun heita vatnsins til heilsuhæla;
2. notkun á vötnum, ám og sjó til sportveiði;
3. notkun skíðalanda;
4. notkun fundaaðstöðu fyrir minni fundi, ráðstefnur og því um slíkt, stundum í sambandi við vörusýningar.

Skammtímaáætlunin er að lengja ferðamannatímann, bæði vor og haust og hefja aukna móttöku ferðamanna að vetrarlagi, en langtímamarkið er að auka straum erlendra ferðamanna til Íslands með því að þróa íslensk ferðamál á kerfisbundnari hátt en gert hefur verið.

Í þriðja kafla útboðsins er komið frekar að hlutverki ferðamálaafyrirtækisins. Það er í fyrsta lagi að ákveða nánar þá möguleika, sem Ísland hefur yfir að ráða til þróunar og uppbyggingar heilsuhæla, skíðaþróttar, stangveiði og ráðstefnuhalds, í öðru lagi að ákveða markaðsmöguleika Íslands erlendis vegna þessara fjögurra greina og í þriðja lagi að gera tillögur um þá heildarstefnu sem íslenska ríkið ætti að marka í þróun þessara fjögurra greina og þá með tilliti til annarra þátta ferðamála. Síðan er í smáatriðum lýst, hvernig unnið skuli að þessum þáttum.

Í fjórða kafla útboðsins er lýst hinum einstöku þáttum í áætlunargerðinni, og er þar að mestu leyti byggt á tillögum Alkjærs. Í fyrsta hluta áætlunargerðarinnar er gert ráð fyrir rannsókn þeirri, sem þegar hefur verið lýst og nær útboðið aðeins til þessa hluta hennar. Annar hluti áætlunargerðarinnar felst í undirbúningi og vinnu að framkvæmdaáætlun fyrir þessar fjórar greinar, þar sem jafnframt verður tekið tillit til annarra greina ferðamála. Í þessum hluta fer einnig fram val á ákveðnum framkvæmdum. Í þriðja hluta er gert ráð fyrir, að gerðar verði nákvæmar áætlanir um fyrstu framkvæmdir og jafnframt fjárfestingaráætlanir og fjármögnunaráætlanir. Annar hluti á að hefjast strax og fyrsta hluta er lokið og þriðji hluti strax að loknum öðrum hluta.

Næsti kafli útboðslýsingarinnar fjallar um skýrslu þá, sem fyrirtækið á að skila, og síðan koma ákvæði um að fyrirtækið leggi til að minnsta kosti einn sérfræðing fyrir hverja af hinum fjórum greinum, einn markaðskönnuð og einn hagfræðilega menntaðan mann, sem stjórnar verkinu og hefur milligöngu milli starfsliðs síns og samgönguráðuneytisins. Þessu næst koma ákvæði um þátttöku íslenskan ríkisins. Þar er fyrst gert ráð fyrir því, að samgönguráðuneytið ráði einn íslenskan starfsmann fyrir hvern af hinum fjórum erlendu sérfræðingum og í fimmta lagi íslenskan markaðskönnuð til að starfa með erlenda markaðskönnuðinum. Sjötti íslenski starfsmaðurinn sér um öll dagleg störf viðvikjandi rannsókninni og samræmingu á störfum íslensku sérfræðinganna.

Störfum Íslendinganna er frekar lýst í útboðinu og er sú lýsing í meginatriðum þannig:

1. að sjá um að koma á sambandi milli erlendu sérfræðinganna og ríkisstofnana og annarra aðila og að útvega sérfræðingunum allar þær upplýsingar, sem þeir kunna að óska eftir
2. að fá þjálfun í verki, sem þessu með daglegu samstarfi við erlendu sérfræðingana og
3. að ræða og endurskoða með erlendu sérfræðingunum allt það sem fram kemur við rannsóknina, áður en skýrslu er skilað til ríkisstjórnarinnar.

Sameinuðu þjóðirnar munu styrkja íslenzku starfsmennina til kynnisferða og námsferða erlendis í allt að tvo mánuði hvern mann. Er þá gert ráð fyrir því að þeir kynni sér sérgrein sína.

Í störf íslenzku sérfræðinganna var ráðið strax síðastliðið vor og hófu þeir þegar undirbúningsvinnu. Tóku þeir saman skýrslu um viðkomandi greinar, og söfnuðu tölulegum upplýsingum. Jafnframt gerðu þeir tillögur um þá staði, sem erlendu sérfræðingarnir skyldu heimsækja og skipulögðu á annan hátt starf þeirra fyrirfram, eftir því sem unnt var.

Í byrjun marz 1972 sendu Sameinuðu þjóðirnar útboðsgögnin til sex fyrirtækja og voru þau valin úr á milli 150—200 fyrirtækjum, sem starfa að ferðamálarannsóknunum.

Fyrirtækið, sem endanlega var valið til starfsins, er bandarískt, Checchi & Co. Komu starfsmenn þess hingað til lands í ágústlok s. l. Dvöldust flestir þeirra hér á landi fram í september, ferðudust um landið, söfnuðu upplýsingum og ræddu við fjölda manna hér á landi, sem starfa að ýmsum þáttum ferðamála. Skýrslu sinni mun fyrirtækið skila í lok marz 1973.

Íslenzku sérfræðingarnir störfuðu allan tímann með erlendu aðilunum, meðan þeir voru hér á landi, og skiluðu síðan skýrslu til ráðuneytisins um þau störf sín. Þeir munu flestir fara í náms- og kynnisferðir þær, sem áður getur, fyrrihluta árs 1973. Að loknum ferðunum munu þeir skila skýrslu um þær til Sameinuðu þjóðanna og samgönguráðuneytisins.

Þegar þessum fyrsta hluta áætlunargerðarinnar er lokið mun, eins og áður getur, annar hluti áætlunargerðarinnar hefjast, en hann felst í undirbúningi og vinnu að framkvæmdaáætlun fyrir þær fjórar greinar, sem hér um ræðir. Mun sú vinna að sjálfsögðu byggjast á niðurstöðum erlenda fyrirtækisins, en ekkert verður sagt um það að svo stöddu, hverjar þær verða.

Fylgiskjal IX.

Greinargerð um fastan tekjustofn fyrir Ferðamálasjóð.

Það fer vart á milli mála, að ferðamál og þá fyrst og fremst móttaka erlendra ferðamanna verður æ þýðingarmeiri atvinnugrein hér á landi. Þannig mun láta nærri, að gjaldeyrstekjur af erlendum ferðamönnum hafi á síðastliðnu ári numið 9.3% af útflutningsverðmætinu í heild eða 1223.1 millj. kr. Sambærileg tala fyrir árið 1970 var 990.5 millj. kr. Heildarfjöldi erlendra ferðamanna var árið 1971 tæplega 61 þúsund, auk gesta frá erl. skemmtiferðaskipum um 10 þús. Árleg fjölgun ferðamanna síðustu árin hefur verið 14—20%.

Samkvæmt spá, sem gerð hefur verið um árlega aukningu erlendra ferðamanna fram til ársins 1980, má ætla, að það ár verði fjöldi þeirra orðinn um 150 þús. Þá eru ekki meðtaldir farþegar af erlendum skemmtiferðaskipum, enda þarf ekki að sjá þeim fyrir gistirými.

Við þessa fjölgun myndu gjaldeyrstekjur af ferðamönnum aukast um 100—150%. Það er þó naumast kleift, nema búið verði sæmilega að fjárfestingarmálum

þessa unga atvinnuvegar og hann njóti stuðnings ríkisvaldsins til jafns við hina eldri, hefðbundnu atvinnuvegi.

Við móttöku erlendra ferðamanna skiptir góð gisti- og veitingaþjónusta höfuðmáli, auk þess sem nauðsynlegt er, að jafnan sé nægilegt gistirými fyrir hendi, svo að ekki þurfi að synja um móttöku erlendra ferðamanna af þeim sökum. Með þetta í huga var Ferðamálasjóður stofnaður árið 1964. Farið var hóflega í sakirnar í byrjun, en komið hefur í ljós, að æ brýnni þörf hefur orðið fyrir starfssemi sjóðsins og lánveitingar úr honum.

Eins og löggin um Ferðamálasjóð eru nú, er sjóðurinn raunverulega aðeins lána-sjóður fyrir gisti- og veitingahús, en með hverju árinu verður ljósara, að þörf er fyrir lánveitingar og jafnvel styrkveitingar til að koma upp hreinlætisaðstöðu fyrir innlenda og erlenda ferðamenn, bæði í byggðum og óbyggðum.

Þá má einnig benda á það, að með síauknum ferðalögum Íslendinga um eigið land, skapast æ meiri þörf fyrir ljaldsvæðaaðstöðu og nauðsynlegan aðbúnað í sambandi við hana, svo og aðra þá aðstöðu, sem teljast verður sjálfsögð á fjölsóttum ferðamannastöðum.

Engum aðila er eins og nú standa sakir skylt að hafa frumkvæði um fjáröflun til slíkra hluta, enda enginn aðili heldur til, sem skylt er að veita lán eða styrki í þessu skyni.

Ferðamálasjóður hefur alla tíð haft litlu eigin fé úr að spila. Meiri hluti lánveitinga hans til gisti- og veitingastaða hefur verið í formi endurlána, ýmist af gengistryggðu erlendu lánsfé eða vísitölutryggðu innlendu fé. Fyrst framan af var árlegt framlag ríkissjóðs á fjárlögum til sjóðsins 1 millj. kr. árlega, en nú tvö síðustu árin hefur verið um að ræða 5 millj. króna framlag. Sýnt var fram á það í sérstöku nefndarálitni um Ferðamálasjóð frá árinu 1970, að hann gæti engan veginn gegnt hlutverki sínu, nema að gerðar yrðu verulegar breytingar á eigin fjáröflun sjóðsins.

Í 4. mgr. 27. gr. laga um ferðamál segir svo:

„Ferðamálaráð skal leita annarra fjáröflunarleiða og vera ráðgefandi um slík mál gagnvart ráðherra.“

Löggjafinn hefur þannig miðað við, að sjóðurinn ætti sér fjáraflavon annars staðar en í ríkisframlagi og framkvæmdalánum.

Ferðamálaráð og samgönguráðuneytið hafa á undanfórnum árum athugað og kannað fjölda margar leiðir til að afla slíks fjár til Ferðamálasjóðs.

Nýlega hefur komið fram tillaga um varanlega fjáröflun í sjóðinn. Tillagan hefur verið könnuð rækilega og borin undir ýmsa þá aðila, sem málið snertir, og er það almennt álit flestra, að hér sé á ferðinni sjálfsögð fjáröflunaraðferð.

Fyrir tæpum áratug reyndist nauðsynlegt að gera breytingar á lögnum um skemmtanaskatt, þar sem sýnt þótti, að skatturinn innheimtist ekki sem skyldi. Vegna galla á innheimtunni misstu félagsheimilassjóður og Þjóðleikhús af tekjum, sem skemmtanaskattslögin gerðu ráð fyrir. Með breytingunni var ákveðið að taka upp **svokallað rúllugjald** í þeim veitinga- og samkomuhúsum, þar sem vínveitingar voru um hönd hafðar. Rúllugjaldið var ákveðið 25 krónur, og skiptist þannig, að krónur 8.00 fóru í skemmtanaskatt, krónur 2.00 í menningarsjóð og krónur 15.00 runnu til veitingahússins sem fatagjald og þóknun fyrir innheimtu. Þetta gjald hefur nú verið óbreytt í nær áratug.

Hér er lagt til, að gjaldið verði hækkað í kr. 100.00, sem skiptist þannig:

Skemmtanaskattur hækki um helming og verði kr. 16.00. Gjald í menningarsjóð hækki um helming og verði kr. 4.00. Hluti veitingahússins hækki um helming og verði kr. 30.00. Í Ferðamálasjóð renni kr. 50.00.

Hér að framan hefur verið gerð grein fyrir þörf Ferðamálasjóðs fyrir þessa gjaldheimtu og er ekki ástæða til að rekja það mál frekar.

Einingis skal undirstrikað, að með þessari fjáröflun opnast leið til þess að gera Ferðamálasjóð starfhæfan, en það getur hann tæplega talizt í dag. Einnig er hægt að vikka starfssvið hans verulega frá því, sem nú er og gera honum kleift að veita

lán til annarra þátta ferðamálanna en gisti- og veitingahúsaframkvæmda, en einmitt nú að undanfögnu hefur mjög verið rætt um brýna þörf á bættri aðbúð á fjölsóttum ferðamannastöðum. Á ýmsum fallegustu og fjölsóttustu ferðamannastöðunum á Íslandi er ástandið að verða algjörlega óviðunandi fyrir innlenda og erlenda ferðamenn.

Framangreind atriði hafa verið rædd ítarlega í nefnd þeirri, sem starfar að endurskoðun laga um ferðamál. Er það samhljóða álit nefndarmanna, að efling Ferðamálasjóðs sem stofnlánasjóðs þessarar atvinnugreinar sé forsenda þess, að ferðamálin geti þróast eðlilega, miðað við félagslegar kröfur almennings og þjóðhagslega hagkvæmni.

Með hliðsjón af framanrituðu leggur nefndin til, að núgildandi lögum um skemmtanaskatt og Þjóðleikhús verði breytt eins og að framan greinir og þar með skapaður grundvöllur fyrir fjárfestingarsjóð ferðamálanna.“