

Reykjavík 20. febrúar 2015

Atvinnuveganefnd Alþingis
Austurstræti
150 Reykjavík

nefnasvid@althingi.is

EFNI: Umsögn um frumvarp til laga um náttúrupassa (heildarlög), 455. mál.

INNGANGUR

Undirrituð hafa fengið til umsagnar frumvarp til laga um náttúrupassa. Aðkoma okkar að þessu máli er sú að við höfum tekið virkan þátt í umræðunni um þetta mál frá upphafi. Við erum bæði menntaðir ferðamálafræðingar frá Fachhochschule München í Þýskalandi og eigum og rekum ferðaskrifstofurnar Katla Travel GmbH í München (stofnuð 1997), innanlandsferðaskrifstofuna Katla DMI ehf. (stofnuð 2003) og sumarhúsamiðlunina Viator ehf. (stofnuð 2002).

Við óskum eftir að fá að koma fyrir nefndina og kynna og ræða okkar hugmyndir um þetta mál.

RÖK GEGN HUGMYNDUM UM NÁTTÚRUPASSA:

1. Ef náttúrupassi á að skila tilætluðum tekjum myndi hann útheimta mjög kostnaðarsamt kerfi með mikilli skriffinnsku, umfangsmiklu eftirlitskerfi og háum markaðs, sölu- og dreifingarkostnaði
2. Gjald fyrir náttúrupassa þyrfti að vera hlutfallslega hátt til þess að standa undir eigin kostnaði og rekstri. Það er því mikil hætt á að gagnvart erlendum ferðamönnum myndi það hafa áhrif á eftirspurn eftir Íslandsferðum og skerða samkeppnishæfni Íslands á alþjóðlegum ferðamörkuðum.
3. Að innleiða náttúrupassann er mjög flókið í allri framkvæmd, hvar sem niður er borið – sem dæmi má nefna að bara það að selja hann (hver, hvar, hvenær, hvernig) er mjög erfitt að finna viðunandi lausn á. Að hann verði eingöngu seldur á netinu er algjörlega óraunhæf hugmynd.
4. Náttúrupassi myndi hafa slæm áhrif á ásýnd landsins og skerða náttúruupplifun ferðamanna – girðingar, tollahlið, gjaldheimtumenn, verðir, eftirlitsmenn og annað þess háttar myndu verða mikið lýti á landslaginu og upplifun þess, sem er helsta aðdráttaraflið í íslenskri ferðaþjónustu.

5. Náttúrupassinn er í andstöðu við vilja og sannfæringu stórs hluta þeirra sem reka og starfa við ferðaþjónustu í landinu, en án góðrar samvinnu við þá verður erfitt að hrinda verkinu í framkvæmd.
6. Náttúrupassinn er séríslensk uppfinning, sem er mjög líklegt að misheppnist. Það eru margar aðferðir til sem hafa verið notaðar hjá öðrum þjóðum jafnvel öldum saman og löngu sannað gildi sitt. Það er algjör óþarfi að finna upp hjólið.

Gestirnir okkar koma hingað vegna íslenskrar náttúru. Það eru víðernin, frelsið, friðurinn og róin sem heilla. Bara vitneskjan um náttúrupassann, hvað þá raunveruleg tilvist yfirvalds/eftirlitsmanna í íslenski náttúru eyðileggja okkar verðmætu og viðkvæmu vöru.

LAUSNIN:

Við teljum eftirfarandi aðferðir við fjármögnun á uppbyggingu og verndun náttúruperla koma vel til greina og vera á allan hátt betri en Náttúrupassinn, annað hvort ein þeirra, eða blanda af tveimur þeirra:

1. Ríkissjóður komi myndarlega að málinu í takt við stærð og mikilvægi greinarinnar og tekjusköpun hennar fyrir ríkissjóð.
2. Að lögð verði komugjöld á farseðla skipa- og flugfarþega til landsins
3. Að sveitarfélögin fái heimild til að innheimta “staðarskatt” “city tax” “Kurtaxe”

Fyrsti kostur hlýtur ávallt að vera leið 1 eingöngu. Annar kostur væri blanda af leið 1 og 3. Þriðji kostur væri blanda af leið 2 og 3.

1. RÖK FYRIR FJÁRMÖGNUN Í GEGNUM RÍKISSJÓÐ

Ferðaþjónustan er langstærsta útflutningsatvinnugrein þjóðarinnar og allt bendir til þess að gjaldeyristekjur af greininni hafi numið um 320 milljörðum á síðasta ári. Skatttekjur af greininni nema tugum milljarða og því er almenningur í landinu stærsti hagsmunaaðilinn þegar kemur að ferðaþjónustu. Mikilvægi atvinnugreinarinnar fyrir íslenskt efnahagslíf er staðreynd, og það sem meira er, ferðaþjónustan styrkir hefðbundnar atvinnugreinar s.s. sjávarútveg og landbúnað, ýmsa þjónustu- og menningarstarfsemi, eflir byggð um land allt og hefur haldið uppi atvinnusköpun í landinu undanfarin ár. Greinin er í dag sterkasta undirstaðan á vegi okkar út úr kreppunni. Það eru einfaldlega í öllum atvinnugreinum verkefni sem bæði hentar og er skynsamlegast að vinna með fjárframlögum úr sameiginlegum sjóðum þjóðarinnar. Uppbygging og verndun ferðamannastaða fellur algjörlega í þann flokk, enda er sannað að opinber fjárfesting í innviðum ferðaþjónustu er fjárfesting sem skilar sér margfalt til baka. Samtök ferðaþjónustunnar hefur talað fyrir því að einum milljarði króna verði varið í þessi verkefni á ári, a.m.k. næstu þrjú árin til að leysa bráðan vanda. Við styðjum þann málflutning heilshugar.

2. RÖK FYRIR KOMUGJÖLDUM

Komugjöld eru eina innheimtuaðferðin þar sem öruggt er að það næst til allra gesta sem koma til landsins, undantekningalaust (bæði flug og skipafarþega).

Komugjöld þurfa ekki að vera há, þar sem innheimtuaðferðin er 100% skilvirk.

Kostnaður við innleiðingu og innheimtu komugjalda er í lágmarki.

Komugjöld munu ólíklega valda samdrætti í eftirspurn eftir Íslandsferðum, þar sem þau verða lág og innheimta þeirra fer fram á hljóðlátan hátt.

Komugjöld greiðast með farmiðanum til landsins og þar með er málið afgreitt fyrir alla hlutaðeigandi. Komugjöld hafa engin áhrif á upplifun ferðamanna af landinu.

Komugjöld þarfnast ekki eftirlitsiðnaðar og náttúruvarða.

Komugjöld þurfa ekki nýtt skrifræðisbatteri, innheimtuleiðin er þegar opin og þarfnast lítils undirbúnings.

Komugjöld eru sú innheimtuaðferð sem nýtur mests fylgis í atvinnugreininni.

Með komugjöldum er ekki verið að finna upp hjólið, heldur velja leið sem aðrar þjóðir hafa notað og nota með góðum árangri.

Komugjöld eru þekkt og viðtekin aðferð og engin þörf er á kynningar, markaðs og sölustarfi (líkt og innleiðing náttúrupassa myndi krefjast).

3. RÖK FYRIR “SVÆÐISSKÖTTUM”

Sú umræða er að verða æ háværi að einstök sveitarfélög á Íslandi, sem taka á móti þúsundum ef ekki hundruðum þúsunda ferðamanna ár hvert, hafi litlar sem engar tekjur af atvinnugreininni, en hins vegar séu gerðar á þau alls kyns kröfur, hvað varðar aðstöðu og aðbúnað fyrir ferðamennina. Einnig má því miður í vaxandi mæli heyra neikvæðar raddir meðal íbúa einstakra svæða, sem eru farnir að líta á ferðamenn sem truflun og jafnvel skaðvalda í samfélaginu. Með auknu umfangi ferðaþjónustu undanfarinna ára er mjög eðlilegt að þetta komi upp og eitthvað sem mátti búast við miðað við reynslu þjóða með mörg hundruð ára reynslu af atvinnugreininni ferðaþjónustu.

Það væri mjög æskilegt að á Íslandi verði til tekjustofn sem tilheyrir beint þeim sveitarfélögum sem taka á móti ferðamönnum. Leiðin til þess er í gegnum gjald sem við skulum hér kalla „svæðisskatt“. Löng hefð er fyrir þess konar skatti í Evrópu, t.d. í Þýskalandi, þar sem þess háttar skattur var lagður á í Baden-Baden árið 1507 og í Austurríki, þar sem skatturinn var fyrst lagður á árið 1842. Þessi skattur er oftast greiddur samhliða gistingu og síðan greiddur beint af rekstraraðilum gististaðanna til viðkomandi sveitarfélags, án millilendingar í ríkissjóði.

Sveitarfélögin ráða upphæðinni sjálf og samkeppni á millil svæða tryggir að gjaldið fari ekki úr böndunum. Þessi aðferð gerir sveitarfélögum kleift að fjárfesta í innviðum og þjónustu, sem einstaklingar sjá sér ekki hag í að byggja upp og reka, s.s. göngustígum, útsýnisþöllum, bílastæðum, salernisþjónustu og mörgu fleiru. Á sama tíma verður ávinningur samfélagsins af þjónustu við ferðamenn íbúum svæðanna greinilegri og sjálfkrafa skapast þrýstingur frá nærumhverfinu á rekstraraðila viðkomandi svæðis að vera með löglega og skráða starfsemi. Eins og oft hefur verið bent á, er algjör óþarfi fyrir okkur Íslendinga að finna upp hjólið hvað

varðar hinar ýmsu aðgerðir í ferðaþjónustunni. Nær er að læra af þjóðum sem hafa öldum saman tekið á móti gestum og rekið sig á flest það sem við erum nú að reka okkur á með miklum látum.

SAMANTEKT/NÍÐURLAG

Það eru allir sammála um það að það þarf að skilgreina það nákvæmlega hvernig við Íslendingar ætlum að fjármagna viðhald og uppbyggingu ferðamannastaða á landinu. Það gera sér allir ljóst að óspillt náttúra landsins er fjöregg þessarar nú stærstu gjaldeyrisskapandi atvinnugreinar landsins og ef við vinnum ekki marvisst að verndun hennar, þá er voðinn vís. Það er okkar einlæga sannfæring að Náttúrupassi sé afleit leið til að afla fjár til þessa. Náttúrupassinn myndi hafa alltof mikil áhrif á “vöruna” sem við erum að selja og ræna gesti okkar þeirri upplifun sem þeir eru að sækjast eftir. Auk þess er aðferðin ótrúlega óskilvirk, flókin og miklu kostnaðarsamari heldur en frumvarpið gerir ráð fyrir.

Ferðaþjónusta hefur ólíkt sumum öðrum atvinnugreinum vaxið og dafnað upp á eigin spýtur, að mestu án nokkurra ívilnana, afslátta af opinberum gjöldum og niðurgreiðslna. Hún er nú orðin stærsta gjaldeyrisskapandi atvinnugreinin með gríðarleg margfeldisáhrif og skapar mikla atvinnu um land allt. Aðföng eru að stórum hluta íslensk og arðurinn af greininni verður að langstærstum hluta eftir á Íslandi, þar sem ferðaþjónustan er að mestu leyti borin uppi af íslenskum litlum og meðalstórum fyrirtækjum. Það má því færa fyrir því góð rök, að einn milljarður á ári í þrjú ár, sé langt frá því að vera óeðlilegt framlag úr sameiginlegum sjóðum þjóðarinnar.

Til vara nefnum við tvær leiðir sem okkur finnast að öllu leyti nærtækari og betri, enda þrautreyndar í löndum sem við viljum bera okkur saman við. Þetta eru annars vegar komugjöld, sem leggjast á alla farþega í skipum og flugvélum og hins vegar ný hugmynd á Íslandi, svokallaður “svæðisskattur”, sem tryggir sveitarfélögum tekjur af greininni og stuðlar um leið að náttúruvernd einstakra svæða og áframhaldandi velvild íbúa landsins gagnvart ferðaþjónustunni.

Virðingarfyllst,

Pétur Óskarsson
281166-4769
s. 8975488

Bjarnheiður Hallsdóttir
110567-5299
s. 8617410