

6. fundur stjórnar Stjórnstöðvar ferðamála (SF)

Haldinn fimmtudaginn 21. júlí 2016 kl. 10:00-12:00

Fundarstaður: Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, Skúlagötu 4

Viðstaddir:

Stjórnarmenn: Ragnheiður Elín Árnadóttir, iðnaðar- og viðskiptaráðherra, formaður, Bjarni Benediktsson fjármála- og efnahagsráðherra, Ólöf Nordal, innanríkisráðherra (kl. 10:35), Grímur Sæmundsen, formaður Samtaka ferðaþjónustunnar, Þórir Garðarsson, varaformaður Samtaka ferðaþjónustunnar, Helga Árnadóttir framkvæmdastjóri Samtaka ferðaþjónustunnar og Björgólfur Jóhannsson, formaður Samtaka atvinnulífsins.

Sigrún Blöndal, formaður SSA, boðaði forföll.

Aðrir:

Hörður Þórhallsson, fv. framkvæmdastjóri SF, Guðjón Bragason frá Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Ragnhildur Hjaltadóttir (IRR), Sigríður Auður Arnadóttir (UAR), Eva Magnúsdóttir (ANR) og Sigrún Brynja Einarsdóttir (ANR) sem ritaði fundargerð.

Dagskrá:

1. Fundargerð síðasta fundar.

Fundargerð síðasta fundar var lögð fram og samþykkt.

2. Ferðamannasumarið 2016.

Iðnaðar- og viðskiptaráðherra gerði grein fyrir því að á ferðum sínum um landið undanfarið hefði hún fundið fyrir mun jákvæðari umræðu og nálgun á ferðaþjónustuna en áður. Þar væri ekki síst um að þakka þeirri vinnu sem Stjórnstöð ferðamála hefði þegar innt af hendi. Helga Árnadóttir frá Samtökum ferðaþjónustunnar fór yfir þau verkefni sem ferðaþjónustan hefur lagt áherslu á undanfarið og þær aðferðir sem hún beitir í vinnu sinni. Hún nefndi m.a. vefritið Ferðapressuna og bækling um staðreyndir í ferðaþjónustu sem tekinn var saman í framhaldi af aðalfundi SAF í mars og dreift til allra sveitarfélaga og ferðaþjónustuaðila með það að markmiði að ná til Íslendinga og dýpka skilning þeirra á greininni og starfsemi. Í máli Helgu kom fram að fjölmiðlaumræða hefði snúist við frá því í fyrra og væri nú að stórum hluta til jákvæð og uppbyggileg. SAF hefði sett upp sk. hitamæla með tölulegum staðreyndum sem fjölmiðlar hefðu mikið leitað í. Eins væri fréttaflokkur núna miklu miðaðri á uppbyggingu í greininni en áður hefði verið. Allt þetta stuðlaði að því að meiri þolinmæði og skilningur ríkti meðal heimamanna. Greinin hefði komið fram af meiri ábyrgð og sem dæmi um það mætti nefna snjallsímaforrit þróað af bílaleigum, stýrisspjöld um öryggismál sem sett væru í bílaleigubíla á nokkrum tungumálum, Iceland Academy og Safe travel í samstarfi við

Landsbjörgu. Aukin upplýsingagjöf til ferðamanna kæmi í veg fyrir mikil vandræði. Varðandi Flugstöð Leifs Eiríkssonar og ISAVIA talaði Helga sérstaklega um hversu vel hefði gengið að greiða úr handflokkinum á farangri þá daga sem hún stóð yfir fyrir í sumar sem og að búið væri að flytja afgreiðslu á bílaleigubílum út úr anddyri Leifsstöðvar í góðu samstarfi við rekstraraðila. Eftirlit með erlendum rútum hefði verið eflt og gott samstarf verið við helstu aðila í þeim efnum á borð við ríkisskattstjóra og Vinnumálastofnun. Það vantaði þó enn upp á lagarammann til að geta beitt viðurlögum. Betra skipulag væri komið á komu skemmtiferðaskipa í hafnir landsins þannig að komur dreifðust betur yfir daginn og á fleiri hafnir. Samhliða hefðu hópferðabifreiðafyrirtækin skipulagt sig betur.

Helga sagði að vissulega væri einhver neikvæð umræða einnig í gangi, t.d. varðandi mansal og húsbílaleigur sem ekki borguðu gistináttgjald. Leita þyrfti leiða til að ná utan um það og krefja þá um skattinn. Sömuleiðis væri mikilvægt að koma fræðslu um náttúruvernd og löggjöf á því sviði til þessara aðila. Lagaramminn nú næði ekki til þess að krefja húsbílaleigurnar um gistináttgjald. Einkaaðilar væru farnir að sýna áhuga á aðkomu að ýmsum málum s.s. bílastæðum fyrir húsbíla og salernislosunarstöðvum fyrir rútur. Í umræðum kom fram að endurskoða þyrfti löggjöf um gistináttgjald sem og löggjöf í tengslum við innheimtu vörugjalds, en nokkuð bæri á því að sendibílar væru fluttir til landsins á engum vörugjöldum og notkun þeirra svo breytt yfir í húsbíla. Í máli fjármála- og efnahagsráðherra kom fram að vinna stæði yfir við endurskoðun vörugjaldanna.

Í lokin fór Helga yfir spár um fjölgun ferðamanna og þann hraða sem hún gerðist á. Aukningin væri þegar komin fram úr öllum spám sem gerðar hefðu verið en heppilegt væri að mæla hana út frá gjaldeyrstekjum frekar en fjölda ferðamanna. Samkvæmt spá SAF sem lægi á bak við líkan um auknar gjaldeyrstekjur myndu ferðamenn vera 2,5 milljónir árið 2020 og 4 milljónir árið 2030 en líkur stæðu til að tölurnar yrðu frekar 3 milljónir og 5 milljónir. Í krónum talið yrðu gjaldeyrstekjur því líklega 700 ma.kr. árið 2020 og 11-1200 ma.kr. árið 2030. Í þessu sambandi þyrfti þó líka að horfa til óvissu með gengisþróun sem væri stór þáttur.

Loks var rætt um aukningu innviða samhliða auknum tekjum. Aðgerðir væru farnar að skila árangri en nauðsynlegt að allt kerfið væri samstillt. Þar væru ýmsir aðilar s.s. ríkisskattstjóri, lögreglan, tollgæslan, vegagerðin, Vinnumálastofnun og fleiri sem hefðu aðkomu að málum.

3. Gjaldtökuleiðir í ferðaþjónustu.

Hörður Þórhallsson fv. Framkvæmdastjóri Stjórnstöðvar ferðamála gerði grein fyrir skýrslu um gjaldtökuleiðir í ferðaþjónustu sem ekki náðist að ræða á síðasta fundi. Hann minnti á að ekki væri hægt að líta svo á að gjaldtaka hefði í för með sér nettóaukningu á tekjum sem rygnu til þjóðarþúsins, ferðamenn myndu einfaldlega spara annars staðar ef þeir þyrftu að eyða of miklu í gjaldtöku. Varðandi spár fjármála- og efnahagsráðuneytis um virðisauka sagði Hörður að um talsvert háar upphæðir væri að ræða en innskattur hefði verið mikill sem myndi

væntanlega breytast eitthvað. Auk þess væri skatturinn ekki eyrnamerkur ákveðnum verkefnum sem gæti skapað vanda.

Hörður ítrekaði að samantektin um gjaldtökuleiðirnar fæli ekki í sér beinar tillögur frá Stjórnstöð ferðamála heldur þyrfti að sýna hvaða leiðir væru mögulega færar til að geta sett hlutina í rétt samhengi og borið þá saman.

- a) Komu- og brottfarargjöld væru venjulega mæld út frá fjarlægð og þar sem EES-samningurinn bannaði mismunun þyrfti slíkt gjald líka að leggjast á innanlandsflug. Mögulega væri hægt að sækja um undanþágur en slíkt væri ekki í hendi. Norðmenn væru að skoða slík gjöld núna og ráðlegt að líta til þess sem kæmi út úr þeirri vinnu
- b) Sérstakt gjald á skemmtiferðaskip myndi ekki gefa mikið af sér. Rætt um skekkjuna í því að „fljótandi hótél“ skyldu ekki greiða gistináttgjald og minnt á að hafnarsjóðir hafa verið drifkraftur í að draga þessi skip hingað.
- c) Gistináttgjald væri alþekkt leið og hægt að hafa það mismunandi hátt eftir t.d. stjórnugjöf gististaðanna. Í dag skilaði gistináttgjald 250 m.kr. í ríkiskassann, heimtur væru ekki nema 68% út af deilihagkerfinu. Kostirnir væru að kerfið væri sveigjanlegt, núna væri borgað fyrir herbergi þrútt óháð því hversu margir gistu í því. Gjaldið væri einnig hægt að setja á skemmtiferðaskip og húsbíla og eyrnamerkja gjaldstofna sveitarfélaga. Gallarnir væru helst að ef gjaldið væri of hátt gæti það aukið hvata til undanskota. Það þyrfti því að efla eftirlit með tilheyrandi kostnaði ef meiningin væri að fá alvörutekjur inn. Ansi flókið í sumum löndum, hægt að gera mjög flókið en það er undir stjórnvöldum komið. Í umræðum kom fram að samkvæmt starfshóp á vegum Sambands íslenskra sveitarfélaga gæti hluti af gjaldinu gæti runnið beint til sveitarfélags en afgangurinn í framkvæmdasjóð. Bent var á mikilvægi þess að gjaldið væri samræmt yfir allt landið og því ekki víst að sveitarfélögin fengju einhverju ráðið um þetta. Hins vegar yrði alltaf ljóst hvaðan uppruni teknanna væri og þannig hægt að eyrnamerkja einstök sveitarfélög. Í öllu falli væri fyrirséð að gistináttgjald gæti skilað nálægt 2 milljörðum í tekjur.
- d) Gjald á bílaleigur myndi skila litlu. Auk þess væru miklar ívilnanir til þessara rekstraraðila í kerfinu í dag og því myndi skjóta skökku við að setja slíkt gjald á þá.
- e) Flugvallaskattur væri líklega ekki fýsilegur kostur. Málið væri í skoðun á vettvangi ESB og fyrirséð að þetta gæti verið flókið mál lagalega séð.
- f) Bílastæðagjöld væru komin af stað eða í startholunum víða, s.s. á Þingvöllum og víðar á Suðurlandi. Rætt um að réttur búnaður á bílastæðum gæti nýst mjög vel í allri tölfraði í kringum ferðajónustuna auk þess sem slík gjöld gætu hjálpað til við að stýra álagi þannig að menn kæmu frekar á þeim tímum sem ódýrara eða ókeypis væri að leggja. Ferðamannastaðir gætu haft töluverðar tekjur af slíkum gjöldum en þar sem um væri að ræða gjald en ekki skatt mætti bara nýta þær í uppbyggingu á bílastæðunum. Því væri

líklega nauðsynlegt að undirbúa lagabreytingar til að búa til farveg til að fjárfesta í uppbyggingu á viðkomandi svæði.

- g) Aðgangseyrir inn á einstök svæði hefði ákveðna kosti og áhættan á háum sektum hvetti menn til að standa sig. Hins vegar væru ýmis atriði sem mæltu gegn slíkri leið.
- h) Náttúrupassi væri sú gjaldtaka sem myndi gefa mestu tekjurnar. Þá væri greitt eitt gjald fyrir aðgengi að auðlind sem gæti orðið stór tekjustofn. Þarna þyrfti að skoða almannarétt og kostnað.
- i) Þjónustusérleyfi væru áhugaverð leið sem óspart væri notuð á Nýja-Sjálandi með útboðum á rekstri og afþreyingu. Slík leyfi gætu skapað sterkan tekjustofn fyrir viðkomandi svæði og gert staðarhöldurum kleift að stýra ferðamönnum betur, gera upplifun þeirra betri og tryggja öryggi. Rætt var um möguleika á yfirsýn og stýringu ef einkaaðilar væru að gera hlutina hver á sinn hátt samkvæmt þessari leið. Þar sem stefnumótun væri fyrir hendi í löggjöf myndu útboðsskilmálar stýra því.

Að lokinni yfirferð Harðar var ítrekað að umfjölluninni á fundinum væri eingöngu ætlað að vera til kynningar og að ákvörðun um þá leið sem farin skyldi yrði tekin síðar. Iðnaðar- og viðskiptaráðherra stakk upp á því að kynningin yrði birt opinberlega á heimasíðu Stjórnstöðvar ferðamála. Að loknum umræðum var ákveðið að fresta því þar til búið væri að yfirfara glærurnar þannig að þær væru hlutlausar og fælu ekki í sér neina afstöðu til hvernar leiðar fyrir sig.

4. Aðgerðaáætlun varðandi hæfni og gæði í ferðaþjónustu.

Á fundinn kom Guðfinna S. Bjarnadóttir verkefnastjóri verkefnahóps sem settur var á fót á vegum Stjórnstöðvarinnar og kynnti aðgerðaáætlun byggða á úttekt á hæfni og gæðum í ferðaþjónustu sem farið var yfir á síðasta fundi. Í máli hennar kom fram að gera mætti ráð fyrir að framlag hins opinbera gæti orðið 38 m.kr. árið 2016, 290 m.kr. árið 2017 og 315 m.kr. á ári árin 2018-2020. Síðan myndu greinin sjálf og starfsmennasjóðirnir greiða það sem eftir væri til þess að kaupa kennslufni frá Skotlandi, staðfæra það og búa til námslotur og hrinda verkefninu í framkvæmd. Fjármála- og efnahagsráðherra sagði að þrýstingurinn á þetta þyrfti fyrst og fremst að koma frá greininni sjálfri og benti á að kennsla þyrfti síður en svo að fara fram á háskólastigi. Staðfest að málið yrði tekið upp við nýjan framkvæmdastjóra Stjórnstöðvar ferðamála og að greinin yrði að leggja sitt mat á tillögurnar. Guðfinna sagði að lokum að skýrslunni sjálfri yrði ekki dreift fyrr en búið væri að taka ákvörðun um málið. Þennan dagskrárlið sat einnig María Guðmundsdóttir fræðslustjóri SAF.

5. Önnur mál.

Iðnaðar- og viðskiptaráðherra gerði í trúnaði grein fyrir ráðningu nýs framkvæmdastjóra SF sem væri í lokaferli núna. Alls sóttu 42 um starfið, 10 voru boðaðir í viðtal og 3 í lokaúrtak.