

Nefndarsvið Alþingis,
b.t. fjárlaganefndar Alþingis
Austurstræti 8-10,
101 Reykjavík



Reykjavík 9. október 2024

Efni: Umsögn um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2025, mál nr. 1

Samtökum ferðapjónustunnar – SAF hafa farið yfir fjárlagafrumvarpið og með umsögn þessari vilja samtökin koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum og ábendingum.

Skattspor íslenskrar ferðapjónustu

Það sýndi sig þegar Samtök ferðapjónustunnar fengu Reykjavík Economics til þess að reikna skattspor ferðapjónustunnar fyrir árið 2022 að ferðapjónusta skilar íslensku samfélagi, ríki og sveitarfélögum gríðarlega miklum fjármunum í formi skatttekna. Samkvæmt niðurstöðum [skýrslunnar](#) var heildarskattspor ferðapjónustunnar á Íslandi, með virðisaukaskatti, rúmir 155 milljarðar króna árið 2022, ef tekið er mið af nýjum tölum Hagstofu Íslands um heildartekjur í viðskiptahagkerfinu, sem birtust 6. desember 2023. Samkvæmt niðurstöðum skýrslunnar er þröngt skattspor ferðapjónustunnar 92 milljarðar króna.

Skýrslan sýnir þjóðhagslegt mikilvægi ferðapjónustunnar hér á landi svart á hvítu og ætti öllum að vera orðið ljóst að hún er stærsta einstaka útflutningsstoð þjóðarbúsins.

Samtökin hafa einnig fengið Reykjavík Economics til þess að reikna skattspor ferðapjónustunnar fyrir árið 2023 og þróunin gefur til kynna að skattsporið sé enn hærra en árið 2022. Þá ber að setja skatttekjur stjórnvalda í samhengi við þá staðreynd að hlutur ferðapjónustu af útflutningstekjum þjóðarbúsins er um 35%. Mikilvægi atvinnugreinarinnar fyrir rekstur ríkisins og lífsskjör fólks í landinu er afgerandi og ætti að hvetja stjórnvöld til þess að gefa rekstrarumhverfi og samkeppnishæfni greinarinnar betri gaum. Stjórnvöld ættu að ýta undir frekari sókn ferðapjónustunnar og bæta umhverfi hennar í stað þess að setja inn frekari hindranir líkt og virðist vera stefnan í fjárlagafrumvarpinu.

Mikilvægi markaðssetningar á áfangastaðnum Ísland

Í fjárlagafrumvarpinu er markaðssetning á Íslandi sem áfangastað ferðamanna sögð innan ramma. Í samþykktri þingsályktun um [ferðamálastefnu og aðgerðaáætlun til ársins 2030](#) er skýrt kveðið á um mikilvægi markvissar og viðvarandi markaðssetningu á Íslandi sem áfangastaðar ferðamanna. Er þar nefnt að markmiðið sé að koma á framfæri ímynd og orðspori Íslands sem leiðandi í sjálfbærri þróun og sem eftirsóknarverðs áfangastaðar ferðamanna, sem stuðlar að verðmætasköpun og eykur samkeppnishæfni áfangastaðarins Íslands á alþjóðamörkuðum. Að við markaðssetningu verði einnig horft markvisst á sérhæfða ferðapjónustu, jöfnun árstíðasveiflu og dreifingu ferðamanna, ferðapjónustu utan háannar og um land allt. Samkvæmt stefnunni, sem var samþykkt sl. vor, þarf að tryggja að árlega fari opinbert fjármagn til neytendamarkaðssetningar í ferðapjónustu og þá er nefnt að það sé gert í gegnum þjónustusamning við Íslandsstofu.

Samtökin leggja áherslu á að til að ná ofangreindum markmiðum er nauðsynlegt að sérstaklega verði hugað að langtíma fjármögnun neytendamarkaðssetningar við endurnýjun þjónustusamnings við Íslandsstofu. Samtökin benda í því samhengi á minnisblað Íslandsstofu og Ferðamálastofu til ferðamálaráðherra um neytendamarkaðssetningu, sem kynnt var ríkisstjórn í maí 2024, þar sem neðri

mörk kostnaðar við árangursríka neytendamarkaðssetningu (stefnumótun, greiningar, framleiðslu og markaðssetningu) er styðji við markmið stjórnvalda á 10 markaðssvæðum eru metin við 900 milljónir króna árlega.

Staðan hjá ferðaþjónustunni

Það sem af er ári er óhætt að segja að blikur hafi verið á lofti í íslenskri ferðaþjónustu. Þetta hafa helstu greiningaraðilar á markaði tekið fram í nýjustu efnahagsspám sínum og samtökin einnig bent á um langt skeið. Opinber gögn sýna að svipaður fjöldi ferðamanna ferðast til landsins á þessu ári og því síðasta, en að þeir dvelji skemur og verji minni verðmætum hér á landi. Þessi þróun er þvert á markmið stjórnvalda, en dvalartími á hvern ferðamann og verðmæti á hvern ferðamann eru grundvallarbreytur í mælingum á þróun ferðaþjónustu.

Þá er íslensk ferðaþjónusta í harðri alþjóðlegri samkeppni og ef við lítum til erlendra gistinóttá á fyrri árhelmingi miðað við á sama tíma í fyrra má sjá að þeim hefur fækkað á Íslandi en fjölgað hjá okkar helstu samkeppnislöndum, það er hjá hinum Norðurlöndunum. Þar hefur erlendum gistinóttum á öllum tegundum skráðra gististaða fjölgað milli ára á fyrri helmingi ársins um 6–12% á meðan þeim hefur fækkað um 4% hér á landi skv. gögnum Eurostat.

Helstu skýringar eru að samkeppnisstaða Íslands hefur versnað í ljósi hærra verðlags og misvísandi umfjöllunar í erlendum fjölmiðlum um eldsumbrotin á Reykjanesi. Þá hafa miklar kostnaðarhækkanir undanfarinna ára sömuleiðis dregið úr samkeppnishæfni ferðaþjónustunnar, enda er það svo að bæði raungengi á mælikvarða launa og verðlags er sögulega hátt. Annar þáttur er svo stóraukin markaðsókn okkar helstu samkeppnislanda eða eins og kom fram í nýjustu efnahagsspá Íslandsbanka: „horfur fyrir komandi misseri eru nokkuð tvísýnar. Nýjabrumið við Íslandsferð virðist vera að dvína og aðrir áþekkir áfangastaðir á borð við hin Norðurlöndin njóta vaxandi vinsælda.“

Einnig má vísa til þess sem kemur fram í Fjármálastöðugleika 2024/2 Seðlabanka Íslands: „Horfur í ferðaþjónustu, stærstu útflutningsatvinnugrein landsins, hafa versnað. Lítil vöxtur hefur verið í greininni á þessu ári og vísbendingar eru um að meðaldvalartími ferðamanna hafi styst, einkum á landsbyggðinni. Bókunarstaða næstu mánuði er lakari en á sama tíma í fyrra. Hækkun verðlags hefur þar vafalítið áhrif.“ Það má með sanni segja að blikur séu á lofti í íslenskri ferðaþjónustu.

Sértækir skattar hafa áhrif

Nú er það svo að stjórnvöld leggja sértækan skatt á ferðaþjónustuna í formi gistináttaskatts. Sú skattlagning vinnur í eðli sínu gegn fyrrgreindum markmiðum um að fá ferðamenn sem hingað koma til að dvelja lengur, eyða meiru og ferðast víðar. Sést það best á gögnum Hagstofu Íslands um erlendar gistinætur á hótelum þar sem þeim hefur fækkað heilt yfir landið um 6% og litið niður á landshluta hefur þeim fækkað enn meira ef litið er sérstaklega til annarra landshluta en Höfuðborgarsvæðisins eða Suðurlands. Til dæmis fækkaði þeim um 24% á Austurlandi á milli ára, 16% á Vesturlandi og Vestfjörðum og 21% á Suðurnesjum. Sértækir skattar hafa áhrif.

Gistináttaskattur brenglar samkeppnisstöðu ólíkra tegunda gististaða á innlendum mörkuðum og skerðir samkeppnishæfni áfangastaðarins á alþjóðamörkuðum enda er hann ekki rukkaður á hinum Norðurlöndunum þar sem gistinóttum hefur fjölgað milli ára, líkt og áður kom fram. Það þarf ávallt að huga að samkeppnishæfni þegar sértækir skattar eru lagðir á enda er opinber álagning ekki til þess fallin að greiða leið fyrirtækja við verðmætasköpun. SAF leggja til að gistináttaskattur verði afnuminn að fullu, líkt og í fyrri umsögnum.

Kílómetragjald og bílaleigur

Skattlagning hefur áhrif á hegðun ferðamanna. Þá getur almenn skattlagning verið þess eðlis að hún verður í reynd sérstaklega íþyngjandi fyrir eina atvinnugrein umfram aðra. Þá getur sú skattlagning haft þau áhrif að hún breyti hegðun ferðamanna. Innheimta og útfærsla km gjaldsins er einmitt dæmi um slíka skattlagningu.

Frá áramótum hefur sú skattlagning ásamt afnámi á jákvæðum hvata orðið til þess að bílalegur sjá sér ekki fært að kaupa inn hreinorkubíla. Þá er lagt til að frá næstu áramótum verði skattlagningin rýmkuð og mun hún einnig ná til bíla sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Við lagasetningu kílómetragjalds hefur ekkert verið hlustað á sjónarmið bílaleigna hjá SAF og að öllu óbreyttu mun lagasetningin auka enn á að ferðamaðurinn fari skemur um landið til að spara þá km sem hann ekur. Bílaleigurnar munu ekki geta innheimt gjaldið fyrirfram í formi daggjalds heldur þurfa þær að rukka leigjandann fyrir hvern km sem ferðamaðurinn keyrir. Því þarf að breyta.

Stjórnvöld setja oft á tíðum fram háleit markmið um stefnu og markmið en svo ýta ákvarðanir þeirra undir eitthvað allt annað. Stjórnvöld verða að íhuga að aðgerðir þeirra hafa áhrif. Það er ekki nóg fyrir stjórnvöld að vilja að ferðamenn fari sem víðast og gisti sem lengst á landinu þegar lagasetning og skattlagning ýtir undir hið gagnstæða. Það er ekki nóg að vilja eitthvað. Það þarf að ýta undir það með ákvarðanatöku og aðgerðum.

Rannsóknir og aðgerðaráætlun til 2030

Samtökin lýsa ánægju með að stjórnvöld hafi samþykkt ferðamálastefnu og aðgerðaráætlun í ferðapjónustu til ársins 2030. Þegar slíkt er samþykkt verður að fylgja þeim aðgerðum eftir og mega þær ekki vera undirfjármagnaðar. SAF hafa löngum bent á að umfang rannsókna og gagnaöflunar af hálfu hins opinbera í ferðapjónustu er af verulega skornum skammti og að leggja þurfi mun meira til, sér í lagi miðað við framlag greinarinnar í formi skatta og gjalda til ríkis og sveitarfélaga.

Ráðgefandi nefnd um gagnaöflun og rannsóknir starfar samkvæmt reglugerð nr. 20/2020. Sú nefnd vinnur að móttöku rannsóknaráætlunar fyrir Ferðamálastofu. Hún tók saman minnisblað varðandi fjárveitingar til gagnaöflunar og rannsókna á sviði ferðamála til stýrihóps um aðgerðaráætlun fyrir ferðapjónustu til 2030. Þar kom meðal annars fram að „miklu minna fé bæði mælt í krónutölu og miðað við framlag til vergrar landsframleiðslu er varið til gagnaöflunar og rannsókna í ferðapjónustu en í öðrum grunnatvinnuvegum landsmanna, þ.m.t sjávarútvegi, orkuframleiðslu og landbúnaði. Afleiðingin er óhjákvæmilega veikari þekkingargrundvöllur og þar með næstum örugglega lakari ákvörðunartaka bæði um skipulag og umgjörð ferðapjónustunnar og einstakar framkvæmdir innan hennar en æskilegt er.“ Þá leggur nefndin til hugmyndir að úrbótum í fyrrnefndu minnisblaði og telur afar mikilvægt að stórauka þurfi fjárfrahlög til gagnaöflunar og rannsókna á sviði ferðapjónustu. SAF taka heilshugar undir niðurstöðu nefndarinnar.

Hvernig verður framhaldið?

Stjórnvöld verða að huga að samkeppnishæfni ferðapjónustunnar. Ísland er og verður alltaf í harðri alþjóðlegri samkeppni um erlenda ferðamenn. Auknar álögur, skattar eða gjöld á atvinnugreinina skerða samkeppnishæfni áfangastaðarins og íslenskrar ferðapjónustu.

Fari svo að alþjóðleg samkeppnisstaða íslenskra ferðapjónustufyrirtækja skerðist með áformum stjórnvalda geta þau leitt til minni verðmætasköpunar og minnkað skattstofn hins opinbera. Því verður ávallt að huga að áhrifum áformaðra skatta og gjaldahækkana á atvinnugreinina, samkeppnishæfni og verðmætasköpun.

SAF hafa í því ljósi ítrekað bent á þá staðreynd að regluverk og rekstrarumhverfi ferðapjónustu er meira íþyngjandi hér á landi en víðast annars staðar. Efnahags- og framfarastofnunin (OECD) framkvæmdi samkeppnismat fyrir íslenska ferðapjónustu árið 2020 og komst að sömu niðurstöðu. Rekstrarskilyrði fyrirtækja í atvinnugreininni eru um margt flóknari en þau þyrftu að vera og regluverk sem snýr að þjónustutengdri starfsemi er strangara en þekkt innan þjóðríkja OECD. Jarðvegur samkeppnishæfni áfangastaðarins er því grýttur fyrir og mikilvægt að ákvarðanir hins opinbera miði fremur að því að bæta rekstrarskilyrði atvinnugreinarinnar.

Lægra skattþrep mikilvægt

Virðisaukaskattur af ferðaþjónustu er í lægra skattþrepi í 25 þjóðríkjum Evrópusambandsins, eins og á Íslandi. Í Evrópu er VSK prósentu af ferðaþjónustu á bilinu 0% til 17% að meðaltali, eftir því hvaða þjónusta er litið til og algengast að það sé á bilinu 11% til 15%. Sú staðreynd að ferðaþjónusta á Íslandi beri 11% virðisaukaskatt er lykilatriði til að treysta og tryggja alþjóðlega samkeppnishæfni einnar stærstu útflutningsatvinnugreinar þjóðarinnar. Sú tilhögun er einnig í takti við ferðamálastefnu og skilgreindar áherslur hins opinbera til 2030.

Undanfarin ár hafa heyrst raddir um að hækka virðisaukaskatt á ferðaþjónustu í efra þrep. Er þá vísað til þess að lægra VSK þreps ferðaþjónustu sem einhvers konar „skattaafsláttar“ sem valdi því að ríkið gefi eftir miklar tekjur. Vandinn við slíka umræðu hefur hins vegar alltaf verið sá sami; ekkert áhrifamat á raunáhrifum breytingar skattprósentunnar á eftirspurn og samkeppnishæfni hefur legið til grundvallar, heldur hefur einungis verið stuðst við einfalda aðferðafræði um eftirgefna tekjur (e. revenue forgone method), eins og fjármálaráðuneytið hefur staðfest.

Þetta hafa Samtök ferðaþjónustunnar ítrekað bent á og einnig að slík hækkun myndi örugglega hafa bein neikvæð áhrif á samkeppnishæfni og eftirspurn og þar með neikvæð áhrif á verðmætasköpun og skatttekjur. Samtökin óskuðu því eftir því við Hagrannsóknir sf. í byrjun árs 2024 að nýta hið nýja [þjóðhagslíkan með ferðaþjónustugeira sem gert var fyrir Ferðamálastofu](#) til að vinna óháða rannsókn á raunáhrifum slíkrar grundvallarbreytingar á rekstrar- og samkeppnisumhverfi greinarinnar. Sérstaklega var horft til þess að sannreyna hvort þær tugmilljarða skatttekjur sem margir telja að muni skila sér til ríkisins með svona breytingu skili sér í raun og veru. Niðurstöður rannsóknarinnar sýna afgerandi að áhrif færslu ferðaþjónustu í hærra VSK þrep myndi hafa neikvæð áhrif á samkeppnishæfni, landsframleiðslu og verðbólgu, auk þess að skila ekki hinum væntu skatttekjum í ríkissjóð.

Skýrslan er aðgengileg í heild sinni [hér](#).

Í samantekt niðurstaðna rannsóknarinnar segir:

- Almenn greining á grundvelli viðtekinnar þjóðhagsfræði bendir til þess að svona hækkun [úr 11% í 24%] muni:
 - Minnka veltu í ferðaþjónustu, veikja samkeppnisstöðu greinarinnar og draga úr vexti hennar á komandi árum.
 - Draga úr vergri landsframleiðslu og vexti hennar.
 - Auka opinberar skatttekjur mun minna en nemur hækkun virðisaukaskatts-hlutfallsins og ef til vill lækka þær í framtíðinni miðað við það sem að öðrum kosti hefði orðið.
 - Lækka gengi og hækka verðlag og þar með verðbólgu á viðkomandi ári. Til lengri tíma eru verðbólguáhrifin hins vegar óviss og gætu orðið neikvæð.
- Athugun á reynslu annara þjóða af hliðstæðum skattahækkunum (-lækkunum) staðfesta ofangreindar niðurstöður í öllum aðalatriðum. Hærra hlutfall virðisaukaskatts á greinar ferðaþjónustu dregur úr umsvifum í ferðaþjónustu, lækkar verga landsframleiðslu og framhaldinu opinberar skatttekjur, en lækkun virðisaukaskattshlutfalls hefur gagnstæð áhrif.

Niðurstöðurnar sýna að það er þjóðhagslega mikilvægt að VSK á ferðaþjónustu verði áfram í lægra skattþrepi. Þá verður að taka það fram, sem gleymist oft í umræðunni, að VSK er breytilegur eftir atvinnugreinum. Til dæmis er enginn VSK á annan útflutning en ferðaþjónustu og 11% VSK á flest matvæli. Ferðaþjónusta skilar verulegum skatttekjum til ríkis og sveitarfélaga og verður samkeppnishæfni áfangastaðarins Íslands alltaf að vera höfð að leiðarljósi.

Fyrirtæki þurfa nauðsynlega fyrirvara

Samtök ferðaþjónustunnar benda nefndinni á að ákvörðun um ferðalag er oftast en ekki tekin með löngum fyrirvara og er því fjárfesting sem myndar skuldbindingu um tiltekið fast verð fram í tímann.

Samtökin gerðu viðhorfskönnun meðal félagsmanna og telja 80% félagsmanna SAF að 12 til 18 mánuðir séu nauðsynlegur fyrirvari fyrir fyrirtækið sitt til að bregðast við auknum sköttum og gjöldum hins opinbera eða hækkun þeirra. SAF hafa ítrekað bent stjórnvöldum á mikilvægi þess að gera breytingar á opinberum álögum á fyrirtæki í ferðaþjónustu með að minnsta kosti 12 til 18 mánaða fyrirvara. Aðeins með þeim hætti verður markmiðum um að það sé ferðamaðurinn sjálfur sem greiði viðkomandi gjöld eða skatta náð. Að öðrum kosti er þetta bein skattahækkun þar sem fyrirtækin munu koma til með að sitja uppi með breytingar skattsins og greiða fyrir þær innan úr rekstri sínum

Í fjárlögum kemur fram að áformað sé að gera skattabreytingar sem eiga að skila ríkissjóði auknum tekjum um 1,9 ma.kr. Það hefur ekkert annað komið fram. Upplýsingarskortur um hvers eðlis skattabreytingarnar eiga að vera sem eiga að skila ríkissjóði auknum tekjum strax á næsta ári er fullkomlega óþolandi vinnubrögð sem samtökin hafa margoft bent stjórnvöldum á. Það eru veruleg vonbrigði og hrein vanvirðing við atvinnugreinina að stjórnvöld haldi nú uppteknum hætti hvað þetta varðar.

Uppbygging, viðhald og þjónusta innviða mikilvæg

Samtökin benda stjórnvöldum á nauðsyn þess að byggja upp og viðhalda lykil innviðum í landinu á sviði samgöngumála. Líkt og hefur ítrekað verið bent á af hálfu samtakanna og öðrum, þ. á m. Samtökum iðnaðarins, þá er mikil fjárfestingarþörf í innviðakerfinu hér á landi, sérstaklega ef litið er til ástands hafna, flugvalla, vega og brúa hér á landi. Í fjárlagafrumvarpinu er talað um að tryggja viðhald og uppbyggingu samgöngukerfisins. Vegasamgöngur hér á landi eru þeir innviðir sem ferðamenn nýta hvað helst. Viðhald og þjónusta þeirra leiðir til aukins öryggis og dregur úr slysum. Alvarleg umferðarslys hér á landi hafa aukist til muna á árinu sem er að líða og á síðasta ári jókst einnig slysfjöldi umtalsvert. Eru ýmsar ástæður auðvitað fyrir því og ekki hægt að skrifa það eingöngu á ástand vega og merkinga. Það er þó alveg ljóst að gott ástand samgönguinnviða dregur úr slysum.

Stjórnvöld þurfa að hafa í huga að fjárfesting í auknum innviðum þarf að miða af þörfum atvinnulífsins og inni þeirri fjárfestingu þarf að bæta merkingar og þjónustu við þá um vetur. Þessa mikilvægu þjónustu þarf að laga svo ferðamenn og landsmenn komist á milli og að auglýstum lykilseglum um allt land allt árið svo ferðaþjónusta verði í auknum mæli heilsárs atvinnugrein á Íslandi, einnig á svæðum fjarri höfuðborgarsvæðinu. Hefur slík þjónusta sjaldan verið eins mikilvæg og nú, enda sýna opinber gögn að ferðamenn fara síður um þessi svæði en í fyrra. Við skulum því ekki auka hindranirnar til að sækja slíka staði heim. Einn milljarður í aukið fjármagn til aukins viðhalds vega til að koma til móts við aukna umferð, bæði fjölda ökutækja og þungaflutningum er byrjun en engan veginn nóg.

Ferðamenn eru skattgreiðendur

Staðreyndin er sú að ferðaþjónustan er ekki stærri nú en hún var árið 2017. Það sem hefur breyst er að verðmætasköpun og framleiðni í greininni hefur batnað enda Ísland miklu betur í stakk búið til að taka á móti ferðamönnum nú en þá. Þessa jákvæðu þróun má fyrst og fremst rekja til nýsköpunar og betra þjónustuframboðs um allt land. Á helstu vaxtarárum ferðaþjónustunnar 2014-2017 var verðbólgan lengst af undir 2%.

Þegar horft er til opinberra gagna verður ekki séð að nýlegar fullyrðingar um að umfang ferðaþjónustu sé helsti valdur verðbólgu og hás vaxtastigs umfram aðra áhrifaþætti haldi vatni. Árið 2023 var fjöldi starfandi í ferðaþjónustu sá sami og árið 2017 þegar verðbólga var 1,8% . Þá voru ferðamenn einnig jafn margir árið 2023 og árið 2017, en verðbólga var mun hærri í fyrra, eða 8,8%. Hvorki fjöldi starfsfólks í ferðaþjónustu og fjöldi ferðamanna eru því ekki sérstök orsök hærri verðbólgu en árið 2017.

Samtökin benda á sama hátt á að opinber gögn og rannsóknir sýna að fjölgun erlends starfsfólks í ferðaþjónustu og skammtímaleigu til ferðamanna er ekki sérstök orsök þrýstings á hækkun húsnæðisverð umfram aðra þætti. Á tímabilinu 2017 til 2023 fjölgaði erlendu starfsfólki í öðrum atvinnugreinum þrefalt á við ferðaþjónustu og þegar litið er til heildarfjölgunar íbúa sést að aðeins einn af hverjum tíu nýjum íbúum landsins á tímabilinu var erlendur starfsmaður í ferðaþjónustu. Hér er líka

eðlilegt að spyrja hvers vegna er sérstaklega veist að ferðapjónustu í þessu samhengi, þegar staðreyndin er sú að fjölgun erlends starfsfólks í iðnaði var meiri en í ferðapjónustu á tímabilinu og fjölgun erlends starfsfólks hjá hinu opinbera sambærileg?

Þá sýndu rannsóknir Seðlabankans og greiningardeildar Íbúðalánasjóðs á þáttum sem höfðu áhrif á hækkun húsnæðisverðs á árunum 2015-2019 (á mesta vaxtartíma AirBnB/skammtímaleigu) að aðeins 2% af árlegri verðhækkun varð rakin til skammtímaleigu til ferðamanna. Þegar opinber gögn eru skoðuð sést afar skýrt að langstærstur hluti hækkunar húsnæðisverðs á síðustu fjórum árum kemur fram á tveggja ára tímabili sem hófst um mitt ár 2020 þegar meginvextir Seðlabanka Íslands lækkuðu skart og fóru lægst niður í 0,75%. Á sama tíma barðist ferðapjónusta fyrir lífi sínu í heimsfaraldrinum og íbúðir sem verið höfðu í skammtímaleigu til ferðamanna hrúguðust út á húsnæðismarkað. Gögnin sýna því afar skýrt að helsti drifkraftur hækkunar húsnæðisverðs síðustu fjögur ár var skyndilega aukið aðgengi almennings að ódýru fjármagni til húsnæðiskaupa á faraldurstímanum.

Við þetta má bæta að þjóðhagslíkan Ferðamálastofu sem getið er hér að ofan sýnir að 5% minni eftirspurn í ferðapjónustu árið 2023 hefði minnkað VLF um 19,4 ma.kr. (-0,64%), aukið atvinnuleysi lítillega (0,13%) en að áhrif til lækkunar verðbólgu hefðu verið nær engin (-0,04%). Niðurstöðurnar sýna því að ferðapjónusta er ekki sérstök orsök verðbólgu umfram aðra þætti.

Samtök ferðapjónustunnar vara sérstaklega við því að ferðapjónusta sé gerð að blóraböggli í stjórn málaumræðu og umfjöllun mála á Alþingi og gera kröfu um að gögn og staðreyndir séu lögð til grundvallar stjórn málaumræðu, umfjöllun í stjórnkerfinu og ákvörðunum stjórnvalda um atvinnugreinina.

Það er ekki ábyrgur málflutningur eða á nokkurn hátt trúverðugt að halda því fram að með því að bregða fæti fyrir ferðapjónustuna og draga úr samkeppnishæfni hennar megi leysa stórar pólitískar áskoranir eins og lóðaskort, húsnæðisverð, verðbólgu, vaxtastig og innviðaskuldir. Færa má sterk rök fyrir því að slíkur málflutningur sé beinlínis skaðlegur ef horft er til þess hversu mikið fjármagn ferðapjónustan og ferðamenn leggja til í okkar sameiginlegu sjóði og hjálpa okkur einmitt að fjármagna uppbyggingu og rekstur allra okkar innviða. Það er gott að muna að ferðamenn eru líka skattgreiðendur sem leggja mikið til en taka lítið út.

Íslensk ferðapjónusta ætlar sér áfram að vera burðarás í íslensku efnahags- og atvinnulífi og skapa með drifkrafti sínum hagsæld og velsæld um allt land. Aukin verðmætasköpun og jafnvægi greinarinnar í sambúð við þjóð og náttúru eru áskoranir sem við ætlum okkur að sinna áfram af kostgæfni.

Samtökin áskilja sér rétt til að koma með frekari athugasemdir á síðari stigum.

Virðingarfyllt



Jóhannes Þór Skúlason

framkvæmdastjóri Samtaka ferðapjónustunnar