



## Greinargerð Atlantik ehf vegna vinnu starfshópa í drögum að aðgerðum í aðgerðaráætlun ferðamálastefnu 2030.

Atlantik ehf óskar eftir því að koma á framfæri sjónarmiðum sínum eins og kostur er gefinn á í samráðsgátt stjórnvalda.

Þau atriði sem Atlantik ehf fjallar um varða útfærslu fyrirhugaðrar álagsstýringar á fjölsóttum áfangastöðum og innviðauppbýggingu (innviðagjalds). Þá er einnig fjallað um gistináttaskatt og frumvarp þar að lútandi sem þegar hefur verið lagt fram.

Atlantik ehf var stofnað árið 1978 sérstaklega í þeim tilgangi að þjóna gestum af skemmtiferðaskipum með ferðaskipulagningu þeirra sem koma til Íslands. Fyrirtækið hefur síðan starfað á sömu kennitölu í 45 ár og er ein elsta starfandi ferðakrifstofa landsins. Atlantik byggir enn þann dag í dag, 45 árum síðar, meirihluta tekna sinna á þjónustu við skemmtiferðaskipin og kemur að skipulagningu ferða fyrir mjög stóran hluta þessarar gesta skemmtiferðaskipanna sem koma hingað til lands.

Atlantik ehf hefur á þessum tíma vaxið úr fyrirtæki með 3 starfsmönnum í ferðaskrifstofu með nærri 50 starfsmenn í fullu starfi, þar sem meirihluti þeirra starfsmanna tengjast skipulagningu ferða fyrir skemmtiferðaskipafarþega.

Auk þessarar föstu starfsmanna fyrirtækisins er umtalsverður fjöldi (nokkur hundruð) starfsmanna í hlutastörfum við m.a. við leiðsögn, móttöku á bryggjum um landið, móttöku í tengslum við farþegaskipti, auk fjölda sumarstarfsmanna á skrifstofunni.

Samstarfsaðilar (birgjar) Atlantik hér á landi eru ferðaskipuleggjendur, hótél, flugfélög, veitingahús, rútufyrirtæki, söfn, afþreyingarþjónustufyrirtæki, leiðsögumenn og fleiri víða um allt land. Margir þessarar aðila á landsbyggðinni byggja afkomu sína að stórum hluta af þjónustu við skemmtiferðaskipin. Sú fullyrðing að takmarkaðar tekjur verði til við þjónustu við skemmtiferðaskipin á hreinlega ekki við nein raunveruleg rök að styðjast. Tekjur ríkisins, hafna, sveitarfélaga og þjónustuaðila víða um land eru umtalsverðar í dag.

Í greinargerðinni er því haldið á lofti að gestir skipanna valdi álagi og neikvæðri upplifun gesta og heimamanna. Á hvaða raunverulegum gögnum eða rannsóknum er þessi staðhæfing byggð? Við getum með sama hætti bent á fjölmarga rekstaraðila sem þvert á móti fagna komum skipanna og þeirra gesta sem eru þar um borð. Skemmtiferðaskipin koma í dag til 30 hafna víðsvegar um landið og gestir þeirra taka þátt í fjölbreyttri ferðaflóru.

Rætt er um mikilvægi þess að koma á álagsstýringu ákomur skemmtiferðaskipa "til að hámarka upplifun gesta í heild" Á sama tíma eru engar áætlanir um álagsstýringu flugvéla inn til Keflavíkurflugvallar. Hefur það verið alfarið í höndum flugfélaga í samstarfi við ISAVIA að ákveða hvort þau fjölgi flugum til og frá landinu.

Í þessu samhengi er rétt að benda á að heildarfjöldi gesta af skemmtiferðaskipum sem komu til lands á árinu 2023 var innan við nettó aukninguna á þeim fjölda gesta sem komu hingað til lands með flugi milli áranna 2022 og 2023. Fjöldi ferðamanna í flugi jókst úr 1,7 milljónum í 2,2+ milljónir en heildarfjöldi gesta af farþegaskipum var töluvert undir þeim fjölda. Þessi staðreynd talar sínu máli, jafnvel þótt fjöldi gesta af skemmtiferðaskipum hafi aldrei verið jafn mikill og á árinu 2023. Jafnframt má hafa það í huga að gestir skemmtiferðaskipanna dreifast mun betur um landið en flestir aðrir hópar ferðamanna sem hingað koma og telja skemmtiferðaskipafarþegar aðeins samtals nærri 14% af heildarfjölda ferðamanna sem koma til landsins.

Fréttir af skemmtiferðaskipum tengjast oft umræðu um mengun og álag án þess að viðkomandi geri tilraun til þess að setja hluti í samhengi. Fyrir nokkru var t.d. frétt á RUV þar sem fram kom að skemmtiferðaskip sem hingað komu hafi mengað álíka mikið og álverið í Straumsvík gerir í einn og hálfan mánuð á ári. Fréttamaðurinn í þessarri frétt missti algjörlega af fréttapunktinum sem við viljum benda á hér að byggt á þessarri frétt og upplýsingum sem henni fylgdu að álverið í Straumsvík mengi þá 8 sinnum meira á ársgrundvelli en öll þau skemmtiferðaskip sem komu hingað til lands á árinu 2023 og þá er eingöngu verið að horfa til Straumsvíkur og önnur álver eru ekki tekin með í reikninginn sem gera þennan samanburð mun hagstæðari skemmtiferðaskipunum.

Bókhald um losunarkvóta er um margt áhugavert, enda kemur þar fram að Ísland nýti bæði kjarnorku og kol til orkuframleiðslu í framhaldi sölu “aflausnarbréfa” Íslands á losunarheimildum. Í því samhengi ber einnig að hafa í huga að mengun frá skemmtiferðaskipum er utan við íslenskan mengunarkvóta og skipin sem eru innan ETC kerfisins skerða ekki kvóta Íslendinga til útblásturs og munu sigla áfram um heimsins höf þrátt fyrir öll boð og bönn hér á landi.

Aukning á komum farþega skemmtiferðaskipa í svokallaðar hringsiglingar þar sem ferðir ýmist byrja eða enda á Íslandi hefur leitt af sér umtalsverðan fjölda gesta sem koma hingað til lands með skipi og fljúga gestirnir heim eða öfugt og eru þar með meðtaldir í fjölda ferðamanna sem hingað koma með flugi. Reynt hefur verið að áætla þennan fjölda gesta og má gera ráð fyrir að þessir gestir fylli 500-800 flugvélar sem hingað koma yfir sumarið. Þessir farþegar eru jafnframt gestir á bestu hótélum höfuðborgarsvæðinsins og stór hluti þeirra fer auk þess í ferðir um landið í nokkra daga fyrir eða eftir siglingarnar í tengslum við dvöl sína hérlandis. Helsta áskorunin við skipulagningu á þjónustu við þessa gesti hefur verið skortur á gistirými í landi.

Með þetta í huga þykir okkur athugasemdavert og viljum benda á að Atlantik ehf sem hagaðili hefur ekki verið beinn þátttakandi í neinum vinnuhópi sem tengist tillögum sem beinast að skemmtiferðaskipunum. Á meðan hafa aðilar með mjög sterkar gildishlaðnar og persónulegar skoðanir á skemmtiferðaskipum og komum þeirra til landsins, en eru án tengingar við greinina, fengið að koma sínum skoðunum á framfæri að okkar mati án umræðu við hagaðila í þeim drögum sem nú liggja fyrir.

Í greinargerðinni er m.a. bent á sem vísindi að “efla samstarf hafna, sveitarfélaga og áfangastaðastofa til að tryggja betri stýringu á umferð frá skemmtiferðaskipum. T.d. að tryggja að allar rútur fari ekki sama hringinn á sama tíma og þannig sé hægt að draga úr álagi á áfangastöðum.”

Í því samhengi er rétt að benda á að þetta er algjört grundvallaratriði í skipulagningu þessarar ferða og hefur verið víðtekin venja og sjálfsögð aðferð síðastliðin 45 ár í okkar rekstri að haga skipulagninu með þeim hætti og enginn aðili sem er í þessum rekstri myndi væntanlega láta sér detta nokkuð annað í hug.

Rætt er um aðgangsstýringu fyrir vinsæla áfangastaði í eigu ríkisins (Geysir, Gullfoss ofl) og með sérstakri áherslu á skemmtiferðaskipafarþegana. Það mætti hinsvegar benda á að gestir af skemmtiferðaskipum eru mikill minnihluti þeirra gesta sem heimsækja þessa staði sem eru tilgreindir. Flestir gesta á Gullfoss og Geysissvæðið koma þangað á eigin vegum eða eru hluti af hópum sem koma til landsins í flugi (eins og bílastæðin bera vitni um). Gera má ráð fyrir að nærri 15-20 þús gestir sem komu til landsins í flugi heimsæki Geysissvæðið á hverjum degi yfir allt sumarið. Til samanburðar er fjöldi gesta af skemmtiferðaskipum mögulega 2-3 þúsund í nokkra af allra stærstu dögnum yfir sumarið, en mun færri þess á milli. Gestir skemmtiferðaskipanna eru hinsvegar í skipulögðum ferðum, undir leiðsögn og ferðast á mun umhverfisvænni máta en flestir aðrir þeir gestir sem koma þangað á bílaleigubílum á eigin vegum.

Að okkar mati er að finna í drögunum upplýsingaóreiðu, rangfærslur og vanþekkingu eða skort á því að afla nauðsynlegra upplýsinga frá hagaðilum. Margar af þessum rangfærslum hefði mátt leiðrétta og breyta þeirri stefnu sem er verið að marka á grundvelli lítilla eða rangra upplýsinga með því að hafa virkt samtal við þá raunverulegu hagaðila sem tengjast þessum hluta ferðaþjónustunnar.

Atlantik er stofnaðili að SAF, Samtökum Ferðaþjónustunnar og að Cruise Iceland og getur tekið undir þær athugasemdir sem fram koma í greinargerð Cruise Iceland.

Hugmyndir um afnám tollfrelsis fyrir skemmtiferðaskipin er varlega sagt illa ígrunduð og myndi að óbreyttu leiða til umtalsverðrar lækkunar tekna fyrir hið opinbera og kippa grundvelli undan rekstri fjölmargra aðila sem hafa tengst þessarri uppbyggingu. Tillaga um afnám skattfrelsis myndi að óbreyttu leiða til þess að þessi ferðaþjónusta í tengslum við hringisiglingar myndi leggjast af með tilheyrandi áhrifum á flugfélög, hótél á höfuðborgarsvæðinu, söluaðila á vörum og þjónustu fyrir skipin og ferðaþjónustuaðila víða um land, auk þess að hafa mikil áhrif á hafnir á landsbyggðinni og í Reykjavík sem myndu sjá á bak þessum skipum og hreinlega eyðileggja rekstrargrundvöll fjölmargra ferðaþjónustufyrirtækja um allt land.

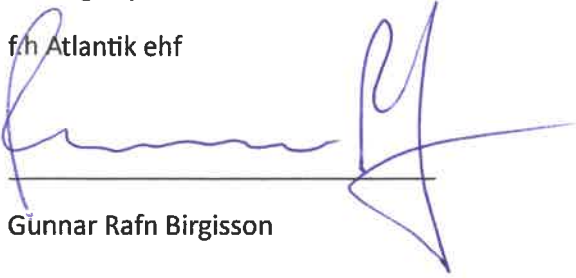
Tillögur um gistináttaskatt á skemmtiferðaskipin þarf að skoða betur áður en hann er lagður á, m.a. hver og hvernig eigi að standa að innheimtu slíks skatts og skoða betur hvernig þessum málum gagnvart skemmtiferðaskipum er háttað í þeim löndum sem við viljum bera okkur saman við. Jafnframt gildir það um slíka skattheimtu sem aðra að fyrirvari þarf að vera þannig að fyrirtækjum sem verða fyrir skattlagningunni, fái ráðrúm til þess að endurskipuleggja sig og verðleggja þjónustu sína með tilliti til nýrra skattlagningar. Verðlagning ferða á vegum skemmtiferðaskipafyrirtækjanna á sér stað með 1,5-2 ára meðgöngu. Gæta þarf jafnræðis og horfa á heildarhagsmuni af slíkri skattheimtu. Í því sambandi og með umrætt jafnræði í huga er erfitt að skilja tillögur um afnám gistináttaskatts á hótél og aðra gistingu í landi á sama tíma og lagðar eru fram tillögur um gistináttaskatt á skemmtiferðaskip.

Gestir skemmtiferðaskipanna eru ekki sami markhópur og kemur hingað til lands í gegnum aðrar dreifileiðir. Allar líkur eru á því að takist þeim sem vilja eyðileggja þennan hluta ferðaþjónustunnar að ná markmiðum sínum, að þá er fullvíst að þessir gestir sem hefðu komið hingað með skipunum muni leita á önnur mið og ferðast áfram með skemmtiferðaskipum til annarra landa en Íslands með tilheyrandi tekjumissi fyrir ríki, sveitarfélög, flugfélög, hafnir, hótél, ferðaskrifstofur, afþreyingarfyrirtæki, söfn, veitingastaði, rútufyrirtæki, bílaleigur, leigubíla, leiðsögumenn og starfsfólk í ferðaþjónustu og aðra þjónustuaðila víðsvegar um landið.

Við höfum þær væntingar til stjórnvalda og gerum þá kröfu að raunverulegir hagaðilar um land allt sem tengjast skemmtiferðaskipunum og þjónustu við þau fái tækifæri til þess að setja mark sitt á þessar tillögur og tækifæri til þess að koma að borðinu og hafa áhrif á þær tillögur sem verða í endanlegri ferðamálastefnu 2030.

Virðingarfyllt,

f.h. Atlantik ehf

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gunnar Rafn Birgisson', written over a horizontal line.

Gunnar Rafn Birgisson