



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Handelshøyskolen

Betalingsvillighet for fellesgoder blant turister i Lofoten

Kaja Irene Mathisen
Master i Samfunnsøkonomi

Sammendrag

Turismen i Lofoten har vokst kraftig de siste årene. For å tilrettelegge for videre vekst er det nødvendig med ny og bedre infrastruktur som blant annet toalettanlegg, avfall, turstier og veier. Kommunene i Lofoten har med sine 24 000 fastboende ikke råd til å tilrettelegge infrastruktur for 1 million turister, og ønsker derfor å innføre en turistskatt i regionen. Denne oppgaven vurderer Lofotens utfordringer ved hjelp av Butlers sekvensteori, turistenes betalingsvillighet via en turistskatt og hvordan en slik skatt i så fall kan utformes med best mulig utfall for Lofoten som reiselivsdestinasjon.

Spørreundersøkelsen viser at turistene mener det er betydelige mangler i infrastrukturtilbudet i Lofoten. Resultatene fra betalingsvillighetsundersøkelsen viser at turistene i gjennomsnitt er villige til å betale vel 30 kr per natt per person i turistskatt. Hvilken skatteform som egner seg best i Lofoten kommer an på hva de vil oppnå. Hvis målet er å regulere turistgrupper slik at det blir færre bobiler og campingvogner kan man bruke Pigou teori og skattlegge disse med en inngangsskatt. Funnene fra spørreundersøkelsen viser at det i utgangspunktet ikke er bobilene eller en gruppe turister som er problemet, men tilretteleggingen for turistene. Derfor anbefaler denne oppgaven at en eventuell turistskatt utformes etter Ramsey prinsipper: høyt proveny og lavest mulig effekt på etterspørsel.

Abstract

The number of tourists visiting Lofoten has grown rapidly the past years. To accommodate continued growth Lofoten needs to improve and build new infrastructure like public toilets, garbage system, hiking paths and roads. With about 24 000 inhabitants, the local governments cannot afford to pay for the necessary facilities for 1 million tourists. To solve the problem, the regional government wants to charge tourist with a tax. This thesis uses Butler's life cycle theory for travel destinations to evaluate the challenges in Lofoten. Tourist's willingness to pay a tourism tax is found using contingent valuation. Different tax vehicles are assessed to find the optimal solution for Lofoten's development.

The questionnaire shows that tourists find the infrastructure in Lofoten needs considerable improvement. The questionnaire also revealed tourist's willingness to pay to be just above 30 kr per night per person in tourism tax. Which tax vehicle is the best for Lofoten depends on what they want the tax to achieve. If the goal is to regulate the numbers of campers, a Pigouvian tax on entrance would do the job. However, the results from the questionnaire shows that it is the lack of facilities rather than the numbers or type of tourists that is the main problem. Hence this thesis recommends that a potential tourism tax should be framed after Ramsey's tax principals: high revenue combined with minimal effect on demand.

Forord

Først vil jeg si takk til Arild Angelsen for god veiledning både som utmerket professor og rappkjæfta Lofotværing. Takk til professor Olvar Bergland for nyttige tips til analysen.

Jeg vil også si takk til Lofotrådet som gav meg problemstillingen og Ørjan Arntzen i Lofoten Matpark og Elisabeth Dreyer i Destination Lofoten for gode innspill om hvilke utfordringer reiselivsnæringen i Lofoten står ovenfor.

Takk til Avinor på Leknes og Svolvær flyplass som lot meg dele ut spørreskjema i avgangshallen, og Torghatten Nord som lot meg reise gratis med fergene sine.

Vera, Hedvig og Ruben var så greie å oversette spørreskjema til tysk, fransk og spansk, noe som definitivt økte svarraten på undersøkelsen.

Takk til Joakim som er evig Lofotenentusiast, men som neppe ønsker å høre om turistskatt og betalingsvillighet igjen noensinne.

Innhold

Sammendrag	i
Forord	iii
Kapittel 1: Introduksjon	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Turistskatt andre steder	2
1.3 Problemstilling	4
1.4 Oppbygging av oppgaven	4
Kapittel 2: Teori	5
2.1 Butlers sekvensteori	5
2.2 Skatteteori	8
2.3 Atferdsteori og skatt	11
Kapittel 3: Metode	12
3.1 Betinget verdsetting	12
3.2 Spørreskjema	14
3.3 Populasjon og utvalg	15
Kapittel 4: Resultater	18
4.1: Utvalgets karakteristikk	18
4.2 PS 1: På hvilket stadium i Butler sekvensen befinner Lofoten seg?	20
4.3 PS 2: Hva er betalingsvilligheten for fellesgoder blant turistene i Lofoten?	24
4.4 PS 3: Hvilken betalingsutforming egner seg best for å finansiere fellesgoder i Lofoten?	27
4.5 Validitet	28
Kapittel 5: Diskusjon og konklusjon	30
5.1 Hvordan kan Lofoten øke bærekraften sin og ta imot flere turister?	30
5.2 Hvordan vil ulike utforminger av en eventuell turistskatt påvirke turismen i Lofoten?	31
5.3 Konklusjon	35
Litteraturliste:	37
Vedlegg 1: Spørreskjema:	40
Vedlegg 2: Korrelasjonstabell	42
Vedlegg 3: Intervallregresjon med flere variabler	43

Kapittel 1: Introduksjon

1.1 Bakgrunn

Turismen i Lofoten har vokst kraftig de siste årene. Fra 2015 til 2016 gikk antallet overnattinger på hotell og campingplasser i Lofoten fra 396 300 til 435 824, altså 10% høyere ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå (Statistikknett 2016). I tillegg kommer alle turistene som besøker venner og familie, bor på AirBnB, overnattinger i telt, og reiser med cruiseskip. Destination Lofoten anslår at Lofoten hadde så mange som 1 million turister i 2015 (Dreyer 2016). Med så mange besøkende blir infrastrukturen i Lofoten satt på prøve. Det er ikke nok offentlige toaletter, turstier overbelastes og populære turmål forsøples. Mange turister ønsker også mer informasjon. Med sine cirka 24 000 fastboende har ikke kommunene i Lofoten råd til å selv finansiere disse fellesgodene (Dreyer 2016; Johansen et al. 2015; Wig 2016).

Lofoten er et populært reisemål for turister som ønsker å oppleve storslått natur, midnattssol eller nordlys, fiskekultur og vikingehistorie. Lofoten tilbyr et bredt spekter av friluftaktiviteter, kunst og kulturarrangement. Turister i Lofoten ønsker noe annet enn en typisk sol-strand-sjø ferie med solstol og badetemperaturer over 20 grader eller storbyferie med shopping og nattklubber. I følge en gjesteundersøkelse fra 2015 vurderte 27% av de spurte å reise til en annen destinasjon i Nord-Norge, 21% en annen destinasjon i Norge, mens hele 50% vurderte ikke å reise noe annet sted enn til Lofoten (Madsen et al. 2015). Lofoten er unikt som reisemål, noe som de siste årene har blitt oppdaget av internasjonale medier som The New York Times og Lonely Planet (Canning 2016; Longman 2016). Lofoten og andre reisemål som baserer seg på særegen natur eller kultur, vil trolig ha mindre elastiske etterspørsel enn den typiske strand, sjø og sol destinasjonen som preges av høy konkurranse (Gooroochurn & Sinclair 2005).

Lofotrådet, et interkommunalt råd bestående av representanter fra de 6 kommunene i Lofoten, vurderer derfor å innføre en turistskatt i Lofoten for å finansiere fellesgoder som offentlige toaletter, søppelhåndtering, tilrettelegging av turstier, bedre turistinfo, mm. Skatten som samles inn vil være øremerket til denne type formål¹.

¹ Basert på samtaler med representanter fra Lofotrådet

Kommunale tjenester som renovasjon, vannforsyning, avløp, plan- og byggesaksbehandling skal prises ut i fra et selvkostprinsipp, hvor kommunen får dekt utgiftene sine uten å sitte igjen med overskudd (Regjeringen 2016). Utover dette får kommunen inntektene sine hovedsakelig fra inntektsskatt, formueskatt, eiendomsskatt og overføringer fra staten (Finansdepartementet 2012). Slik skatteloven er utformet har kommunene begrenset makt til å kreve inn skatter og avgifter. For å få lov til å kreve inn en turistskatt i kommunene må det derfor en lovendring til eller en spesiell tillatelse fra Nærings- og fiskeridepartementet.

1.2 Turistskatt andre steder

I følge FNs turistorganisasjon finnes det over 40 ulike skatter rettet mot turistindustrien rundt om i verden (Gooroochurn & Sinclair 2005). Overnattingskatter er vanlige fordi de er lette å administrere og dekker de fleste turister. Det er heller ikke uvanlig å ta betalt for visum eller inn-/utreiseavgift når man reiser inn/ut av et land. Inn- eller utreiseavgift er ofte inkludert i flybillettene og blir derfor ikke lagt merke til. Disse er også enkle å administrere og de gjør det mulig å skille mellom internasjonale turister og lokale innbyggere. Høye inn- eller utreiseavgifter kan likevel føre til færre korttidsreisende og lavbudsjetturister siden avgiften er den samme for alle turister uansett lengden på oppholdet og prisklasse på for eksempel hoteller (Gooroochurn & Sinclair 2005).

1.2.1 Balearicøyene

På Balearicøyene innførte de lokale myndighetene i 2002 en økoskatt på overnatting. Balearicøyene som består av Mallorca, Menorca, Ibiza og Formentera og noen mindre øyer, mottok på denne tiden mer enn 8 millioner turister i året. Til sammenligning bor det rundt 800 000 mennesker der fast. I likhet med Lofoten opplever de et høyt press på infrastruktur og naturressurser. På Mallorca, den mest populære av øyene, sank grunnvannet med 90 meter fra 1975 til 1999 og mengden husholdningssøppel er dobbelt så høyt som gjennomsnittet i resten av Spania (Aguiló et al. 2005). Skatten varierte fra 0.25 til 2 Euro per natt etter standarden på overnattingstedet. I løpet av et år samlet myndighetene inn over 28 millioner Euro på skatten. Pengene ble brukt til å forbedre infrastruktur, opprettelse av nasjonalparker, økoturistprosjekter og gjenoppbygging av jordbruket (Templeton 2003). Etter ett år med eco-skatt på Balearicøyene, overtok et høyre parti (PP) makten på øyene og fjernet skatten.

I løpet av det året skatten ble krevd inn økte antallet britiske turister med 5% til 4 millioner turister (Templeton 2003). Hvorvidt veksten ville vært høyere uten skatten er svært vanskelig å si. I følge en studie av Aguiló et al. (2005) gjennomført før skatten ble innført, ville skatten føre til en nedgang i turistankomster på rundt 1,4%. Aguiló et al. brukte etterspørselastisitet på 1,03%. Aguiló et al. argumenterer for at turistene på Balearicøyene er prissensitive fordi mange av dem er middelklasse eller lavere-middelklasse hovedsakelig fra Tyskland, England, Frankrike og Nederland som kjøper billige pakketurer, og derfor vil foretrekke andre destinasjoner hvis Balearicøyene blir dyrere. I tillegg er Balearicøyene en av mange sjø-strand-sol destinasjoner i Middelhavet, noe som gjør det enkelt å reise et annet sted hvis prisen går opp. Kostnadsnivået på pakketurer til Balearicøyene er betydelig lavere enn i Lofoten; Aguiló et al. beregner at 1 Euro per natt per person vil øke prisen på pakketuren med ca. 1,44% i 2003. Til sammenligning vil en overnattingskatt på 10 kroner per person i Lofoten vil tilsvare 0,7% av det en gjennomsnittlig norsk turist i Norge bruker per døgn og noe lavere for en utenlandsk turist (Innovasjon Norge 2016).

Etter et nytt maktskifte i 2016 innførte Balearic øyene igjen en turistkatt på 0,5 til 2 Euro per person på overnatting i høysesongen og mellom 0,2 til 1 Euro i lavsesongen. Skatten gjelder for alle turister over 16 år. For turister som blir værende på øyene i mer enn 9 dager, vil skatten bli redusert. Skatten skal ifølge den nye koalisjonsregjeringen brukes til å bevare naturressurser og skape mer bærekraftig turisme (Lonely Planet 2016).

1.2.2 Mauritius

En annen populær sjø-strand-sol destinasjon som har innført turistkatt er Mauritius. For utviklingsland som Mauritius er turistkatt en effektiv måte å øke offentlige budsjett på. Gooroochurn og Sinclair (2005) bruker en Computable General Equilibrium model, CGE, til å beregne velferdstapet av å øke skatteprosenten i ulike sektorer på Mauritius. De har delt økonomien inn i 17 ulike sektorer og øker i modellen skatten med 0,1% for hver sektor etter tur mens skattenivået ellers holdes konstant. Modellen tar hensyn til at etterspørselastisiteten for turister er negativ, men oppgir ikke hvilket nivå de bruker. Gooroochurn og Sinclairs resultater viser at det er minst velferdstap, eller størst økning i velferd, av å øke skatten for hotell- og restaurantsektoren og deretter transport og kommunikasjonssektoren. Disse sektorene brukes i stor grad av turister, henholdsvis 95,4 og 61,4%. Det vil si at deler av skattebyrden og

velferdstapet blir tatt av utenlandske turister og derfor fører til svært lave velferdstap på Mauritius sammenlignet med skattlegging av andre sektorer. På Mauritius er poenget med skatten å øke inntekten til staten, ikke å regulere eller tilrettelegge for turismen slik som på Balearicøyene og i Lofoten.

1.3 Problemstilling

Turistskatt blir mer og mer utbredt i Europa. Likevel finnes det få studier som ser på turistenes betalingsvillighet (do Valle et al. 2012). I Norge diskuteres touristskatt, etterspørselastisiteten og konkurransekraften i norsk reiseliv uten å referere til relevant forskning på turistenes betalingsvillighet eller Norges markedsmakt som reiselivdestinasjon (NHO Reiseliv 2015).

Formålet med denne oppgaven er å undersøke hvordan en touristskatt vil påvirke turistopplevelsen og antallet turister som reiser til Lofoten. Svaret avhenger blant annet av turistenes oppfatning av infrastrukturmangel i Lofoten, og deres betalingsvillighet for fellesgoder via en touristskatt. For å fastslå turistenes betalingsvillighet bruker jeg betinget verdsetting, en mye brukt metode for å verdsette kollektive goder (Mitchell & Carson 1987).

Oppgavens formål kan brytes ned til tre problemstillinger (PS):

PS1: På hvilket stadium i Butlers sekvensteori befinner Lofoten seg?

PS2: Hva er betalingsvilligheten for fellesgoder blant turister i Lofoten?

PS3: Hvilken betalingsutforming egner seg best for å finansiere fellesgoder i Lofoten?

1.4 Oppbygging av oppgaven

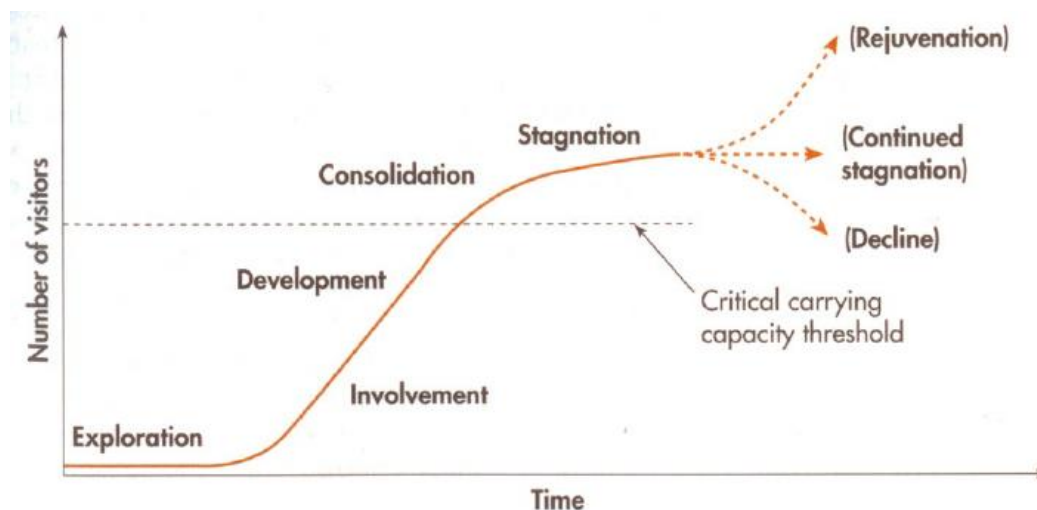
Kapittel 2 presenterer relevant teori innenfor destinasjonsutvikling, skatt og atferd. I kapittel 3 vurderer jeg betinget verdsetting som metode og beskriver hvordan jeg gikk fram for å samle inn data. Kapittel 4 presenterer resultatene fra undersøkelsen. Kapittel 5 diskuterer resultatene og konkluderer med at det er behov for infrastrukturforbedringer i Lofoten og at en overnattingskatt kan bidra til å finansiere disse forbedringene med kun små endringer i etterspørsel.

Kapittel 2: Teori

Teorikapittelet tar for seg Butlers sekvensteori som har blitt en klassiker i reiselivslitteratur, deretter kaosteori som en kritikk av Butler. Butlers sekvensteori identifiserer og forutser negative eksternaliteter i ulike stadier av destinasjonsutviklingen. Informasjonen Butler sekvensen gir om destinasjonen kan brukes til å vurdere ulike måter å tilpasse turismen til et optimalt nivå. I delkapittel 2.2 vurderes to typer skattlegging; Ramsey skatt og Pigou skatt, som mulige løsninger på problemene Butler sekvensen identifiserer. Delkapittel 2.3 Atferdsteori og skatt ser på atferdsteori og hvordan ulike skatteformer kan påvirke atferd ulikt til tross for at nivået er det samme.

2.1 Butlers sekvensteori

Butlers sekvensteori sier at et turistmål typisk gjennomgår fem stadier av utvikling, før det kommer til det kritiske veiskillet mellom nedgang og ny oppblomstring. De fem stadiene er som vist i figur 1, utforskning, involvering, utvikling, konsolidering og stagnasjon. Figuren viser også hvor destinasjonens bærekraftgrense går (Butler 1980).



Figur 1: Butler sekvensen (Butler 1980).

Utforskningsstadiet i turisme kjennetegnes av at det er noen få eventyrlystne turister godt fordelt utover destinasjonen. Siden antallet er lavt er det ikke noe grunnlag for en turistindustri. Turistene benytter seg i stedet av fasiliteter og servicesteder beregnet på destinasjonens

innbyggere. På dette stadiet er miljøslitasjen svært lav, innbyggerne er nysgjerrige på turistene og pengene turistene bruker blir i stor grad værende på destinasjonen. Involveringsstadiet starter idet antallet turister begynner å øke, gjerne som en effekt av et begynnende tilbud av overnattingssteder, spisesteder og guidede turer. Lokalbefolkningen begynner å se muligheten for økonomisk vekst basert på turismen, noe som gjør dem positivt innstilt ovenfor turistene (Lawton & Weaver 2014).

I det tredje stadiet skjer utviklingen raskt. Antallet turister vokser fort og turistindustrien blir en stadig mer sentral del av næringsgrunnet i lokalsamfunnet. Turistindustrien har gått fra små lokale foretak til større nasjonale eller internasjonale kjeder. Miljøslitasjen blir synlig i løpet av utviklingsstadiet og forholdet mellom turistene og lokalbefolkningen forandres fra høflig og nysgjerrig til å bli kaldere og preget av irritasjon over turistene ettersom bærekraftgrensene i samfunnet blir nådd (Lawton & Weaver 2014).

Kjennetegnene på konsolideringsstadiet er at vekstraten går ned selv om det fremdeles kommer flere turister. På dette stadiet er det helt tydelig at samfunnets sosiale og miljømessige bærekraftgrenser er overtrådt. Dette fører til at turistopplevelsen blir dårligere enn i de tidlige stadiene av destinasjonsutviklingen. Destinasjonens rykte forverres og konsolideringsstadiet går gradvis over i stagneringsstadiet. Her flater veksten ut på et stabilt høyt nivå. Turister fortsetter å komme tilbake, men destinasjonen tiltrekker seg ikke lengre nye turistgrupper. Et eksempel på en destinasjon som har nådd stagneringsstadiet er Bahamas i Karibien (Lawton & Weaver 2014).

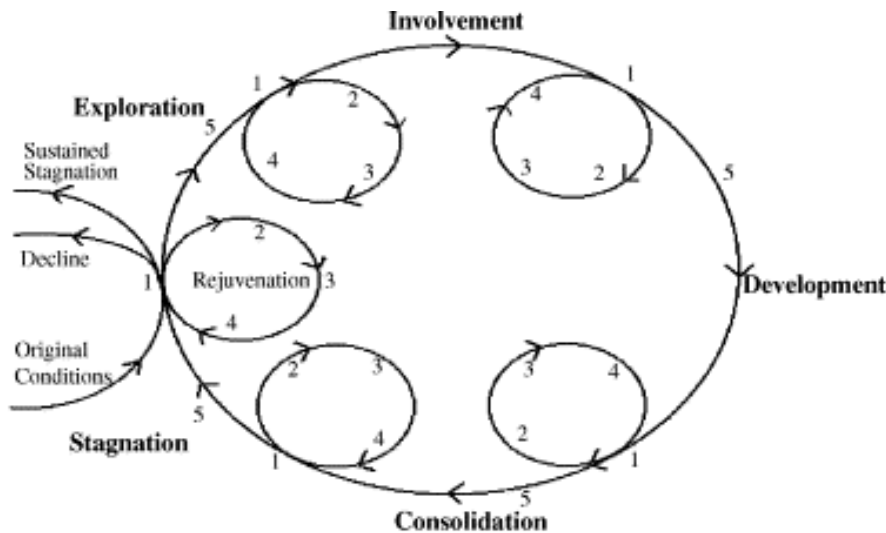
Fra stagneringsstadiet kan destinasjonen likevel snu utviklingen tilbake til vekst gjennom å øke bærekraftgrensene sine og tilby nye produkter som styrker destinasjonens konkurransekraft. Alternativet hvis det ikke tas grep er at turismen holder seg på et jevnt høyt nivå, eller at den går nedover igjen på grunn av mangel på rekruttering av nye turister. I følge Lawton og Weaver (2014) fungerer ofte nedgangen i antall turister som en katalysator for fornyelse og gjenoppblomstring.

Bærekraftsgrensen i turisme defineres av FNs turistorganisasjon som: *“the maximum number of people that may visit a tourist destination at the same time, without causing destruction of the physical, economic, sociocultural environment and an unacceptable decrease in the quality of visitors’ satisfaction”* (Kennell 2016). Bærekraftsgrenser på turistdestinasjoner er ikke nødvendigvis statiske da antallet turister som kan tåles er avhengig av hvordan de oppfører seg og

hvor godt tilrettelagt for eksempel turstier og overnattingssteder er (Kennell 2016). Mange turistdestinasjoner er også preget av store sesongvariasjoner i antall besøkende. Når det er tilfelle kan det fremdeles være mulig å utvide antall besøkende utenfor hovedsesongen uten at det går på bekostning av destinasjonens bærekraft. En destinasjon er et begrenset område, men det kan være store arealer med lange avstander mellom start og slutt. Hvordan turistene spres utover destinasjonen vil naturligvis påvirke både miljøslitasjen og trengselen, noe som også åpner opp for å vokse innenfor bærekraftsgrensene (Simón et al. 2004).

Weaver (2000) argumenterer for at Butler sekvensen bare beskriver ett av flere mulige utviklingssenarioer for turistdestinasjoner. Weaver trekker frem at Butler sekvensen mangler et stadium for bærekraftig masseturisme, hvor turismen stabiliserer seg på et høyt nivå under destinasjonens bærekraftgrense. Butler sekvensen inkluderer heller ikke alternativer der et lavt antall turister ikke er bærekraftig.

Russell og Faulkner (2004) kombinerer Butlers livssyklusmodell med kaosteori. Her påpeker de at en destinasjon i hvert av de fem stadiene risikerer nedgang eller oppblomstring og at utviklingen ikke er kvasi-lineær, men heller sirkulær og preget av endring og kaos som vist i figur 2. I denne utvidede modellen inkluderer de sommerfugleffekter som vil si at man hopper over et nivå, «lock-in» hvor destinasjonen står på stedet hvil for en lengre periode, feed-back mekanismer og oppdeling av destinasjonen i flere markedssegmenter. Russell og Faulkner argumenterer dessuten for at lokale entreprenører spiller en sentral rolle for utviklingen i alle stadier, ikke bare i involveringsstadiet.



1. Triggering circumstances, disequilibrium; 2. Deregulated chaos; 3. Positive feedback, self healing-enablers; 4. Transition to a new phase that reflects the old; 5. Regulated chaos renewed tenuous conditional equilibrium

Figur 2: Destinasjoners livssyklus og kaosteori (Russell & Faulkner 2004)

Mer presise modeller ala Butler gir klarere predikasjoner, men tar derfor oftere feil. Mer generelle modeller som kaosmodellen i figur 2, får oftere rett, men er mindre nyttige fordi de sier at alt kan skje. I denne oppgaven har jeg valgt å bruke Butlers modell til tross for dens mangel på kompleksitet fordi utviklingen og utfordringene Lofoten står ovenfor ser ut til å passe godt overens med modellen.

2.2 Skatteteori

Skatt kan brukes til å regulere tilbud og etterspørsel av varer og tjenester eller til å skaffe inntekter til myndighetene med minst mulig påvirkning av ressursallokeringen i markedet. Formålet med Ramsey-skattlegging er å bringe inn finansiering til offentlige budsjett, mens Pigou skatter søker å redusere mengden av godet som medbringer eksternalitetene (Pigou 1932; Ramsey 1927). Dette delkapittelet presenterer de to skatteteoriene.

2.2.1 Pigou skatter

Negative eksternaliteter oppstår fordi private markedsaktører optimerer profitten sin uten å ta hensyn til sosiale kostnader som tilfaller resten av samfunnet, men som ikke betales umiddelbart eller dukker opp i form av en faktura med forfallsdato. Den sosiale kostnaden per enhet kalles marginal sosialkostnad. Eksternaliteter er av de største markedssviktene i det frie markedet

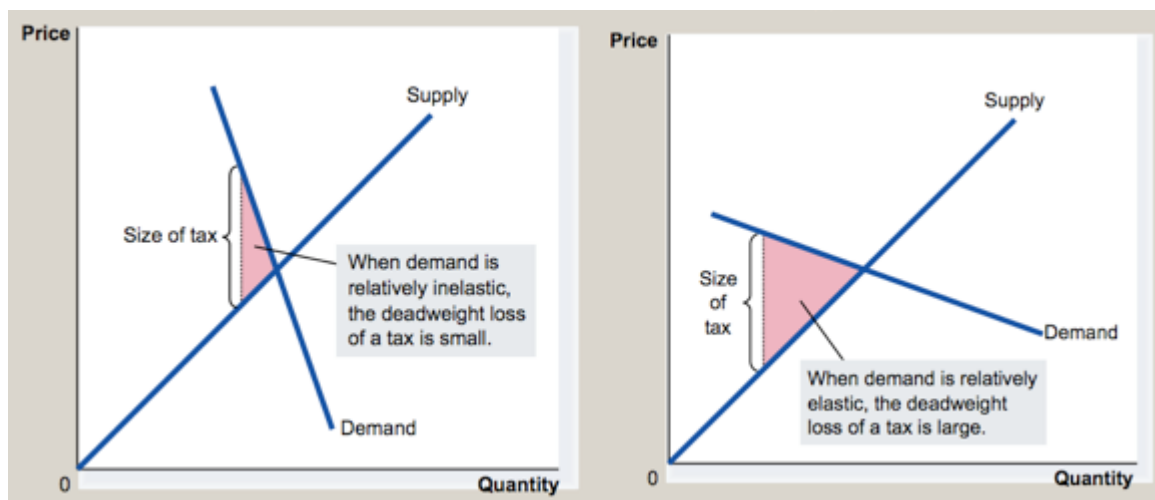
(Gooroochurn & Sinclair 2005). I noen tilfeller kan likevel de som lider av de negative eksternalitetene forhandle seg frem til en kompensasjon eller et lavere nivå av aktiviteten som skaper eksternalitetene slik Coase teoremet tilsier. Dette fungerer best når det er få aktører som er påvirket og disse har klare eiendomsrettigheter (Coase 2013). I andre tilfeller, når eksternalitetene er av typen fellesgode/fellesonde, er skatt den beste måten å korrigere det uønskede høye nivået på (Sandmo 2005). Skatten eller avgiften per enhet settes da lik den marginale sosialkostnaden av produktet. Tilbudet vil da minke, prisen går opp og færre enheter konsumeres i det nye markedskrysset. Akkurat hvor høy kostnaden av eksternaliteten er kan være vanskelig å regne ut nøyaktig siden fellesgoder ikke omsettes i et fritt marked og dermed ikke får en markedspris. I slike tilfeller kan betalingsvillighetsundersøkelser, slik jeg har utført i Lofoten, bidra med nyttig informasjon i fastsettelsen av skatten.

For produkter og tjenester med lav priselastisitet vil selv en veldig høy skatt føre til små endringer i etterspørselen. Tol (2007) bruker en modell av internasjonale turiststrømmer til å beregne effekten av en global karbonskatt på internasjonale flyreiser. Modellen bruker priselastisiteter på rundt -0.7 for reisekostnader, basert på tidligere studier av Crouch (1995) og Michaelis (1997). Elastisitetene er lavere for rike land og høyere for fattige land; $-0,45$ for Storbritannia og $-0,88$ for et land med en tiendedel av Storbritannias gjennomsnittsinntekt. I Tols modell gir en skatt på \$1 000 per tonn karbon en nedgang på kun rundt 0.8% i internasjonale turistflyvninger. Dette tilsvarer for eksempel \$73 ekstra på en tur-retur reise på 1 000 km (Tol 2007). \$1 000 per ton karbon er høyere enn optimalt selv i forhold til høye estimater av den sosiale marginalkostnaden av karbon på rundt \$300 per tonn (Stern 2014).

Høye skatter som reflekterer nivået på de eksterne kostnadene er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, og det er en effektivitetsforbedrende måte for staten å skaffe seg skatteinntekter på. Samtidig kan det stilles spørsmålsteget ved hvor rettferdig det er ovenfor de som blir utsatt for de negative eksternalitetene. Selv om skattene bidrar til offentlige budsjett, fører de altså ikke nødvendigvis til betydelige utslippsreduksjoner eller miljøforbedringer (Tol 2007). De som blir utsatt for kostnadene vil heller ikke bli kompensert. I noen tilfeller vil det være mulig for myndighetene å øremerke den økte skatteinntekten til å forebygge de negative eksternalitetene. Øremerkede skatter gjør det lettere for mange å godta at de må betale den aktuelle skatten, og bedre for dem som påvirkes av eksternalitetene (Kallbekken et al. 2010).

2.2.2 Ramsey skatter

Staten trenger inntekter til å finansiere fellesgoder som blant annet utdanning, helsehjelp, pensjon og forsvar. De fleste skatter har en uønsket vridende effekt, for eksempel vil inntektsskatt føre til at folk jobber mindre enn hvis de ikke betalte inntektsskatten. Den urealiserte verdien av at folk arbeider mindre på grunn av inntektsskatten eller kjøper mindre på grunn av merverdiavgift er eksempler på dødvekts tap i samfunnet. Ramsey bruker en inntektsskranke til å optimere skattenivået og skattefordelingen på ulike varer og tjenester (Ramsey 1927). Inntektsskranken sier at staten trenger et visst beløp for å finansiere fellesgoder. I modellen fra 1927 velger Ramsey å ignorere fordelings spørsmål og ulik marginal nytte av penger. Modellen går også ut ifra at sosiale og private produkter er like, altså at mulige eksternaliteter er tatt hånd om på andre måter enn gjennom skatt. Ramsey finner så hvor høyt ulike varer og tjenester bør skattes ut i fra hvor store dødvekts tap skattene medfører. Det optimale skattesystemet vil da skattlegge de varene med uelastisk etterspørselskurve høyere enn de med elastisk etterspørselskurve, siden det medfører lavest dødvekts tap.



Figur 3: Ulike etterspørselastisiteter medfører ulike dødvekts tap (Mankiw 2006).

Ramsey skatt brukes altså ikke for å regulere eksternaliteter slik som Pigou skatt.

Inntektsbringende skatter kan likevel bidra til å finansiere forbedringer av miljøet som er berørt av de negative eksternalitetene (Gooroochurn & Sinclair 2005). Om Lofoten burde velge en Ramsey skatt eller en Pigou skatt avhenger altså av hva de ønsker å oppnå med skatten; om det er

behov for å regulere antall eller type turister som kommer eller er målet å skaffe inntekter for å tilrettelegge for flere turister.

2.3 Atferdsteori og skatt

«Det å finne på lure avgifter som folk ikkje veit at dei betalar, det er ein fin del av politikarlivet. Avgift er noko av det finaste i eit demokrati. Avgift er sivilisasjon.» (Einar Førde)

Den avdøde politikeren Einar Førde har et poeng om at så lenge folk ikke vet at de betaler en avgift, så kan de heller ikke irritere seg over avgiften. Det er mindre irriterende å betale 20 kr på toppen av en regning på 1 000 kr 5 ganger enn å betale 100 kr i en egen regning. På den andre siden viser Eriksen og Fallan (1996) gjennom et eksperiment at økt kunnskap om skattesystemet fører til mer positive holdninger til å betale skatter og avgifter. Skattebetalerne snyter mindre på skatten når de føler at skatten er rettferdig fordelt. Større kunnskap om skattesystemet fører til at skattebetalerne ikke føler at de betaler urettferdig mye skatt (Eriksen & Fallan 1996). Kallbekken et al. (2010) bekrefter at folk er mer villige til å betale skatt når de mener det er rettferdig. De viser dessuten at folk er mer villig til å betale pigou skatter hvis skattepengene er øremerket til å motvirke de negative eksternalitetene av den skattlagte aktiviteten.

Andre ganger har det betydning på hvilket stadium av beslutningsprosessen skatten «oppdages». I følge en studie om overnattingskatt på Hawaii er turister mer sensitive til endringer i kostnader på turistdestinasjonen enn høyere reisekostnad fordi turistene først velger destinasjon ut i fra prisnivået på overnatting, mat og aktiviteter (Fuleky et al. 2014). Når de har bestemt seg for hvor de skal dra leter de etter den billigste måten å komme seg tid på. Altså har det lite betydning om det ligger en innreiseskatt i flybilletten, så lenge denne ikke er avskrekkende stor (Fuleky et al. 2014).

Med Butlers sekvensteori som rammeverk identifiseres de negative eksternalitetene og utfordringene fra turismen i Lofoten i resultatkapitlet. Lofoten står ovenfor valget mellom å regulere atferd eller skaffe inntekter; Pigou eller Ramsey skatt. Kapittel 5 diskuterer hensikten med en turistskatt og betydningen av å følge Pigou eller Ramsey for hvordan nivå skatten burde ligge på og hvordan den skal samles inn. Hvordan skatten best kan samles inn kommer også an på skattebetalerne atferd og oppfatning av rettferdighet.

Kapittel 3: Metode

Dette kapittelet tar for seg betinget verdsetting og vurderer styrker og svakheter med metoden. Deretter kommer en beskrivelse av spørreskjemaet turistene svarte på. Til slutt er det en forklaring av utvalget av turister.

3.1 Betinget verdsetting

Betinget verdsetting er en mye brukt metode for å sette en pengeverdi på goder som ikke handles i et marked. Hensikten med å gi slike goder en pengeverdi er at de da kan inkluderes i kost-nytteanalyser som legges til grunn for avgjørelser om utbygging, regulering, skattlegging, verning og mer. Betinget verdsetting er en praktisk metode som bygger på økonomisk teori og spørreundersøkelser som ber respondenten om å oppgi sin betalingsvillighet eller villighet til å godta kompensasjon for å få eller miste et gode i et hypotetisk marked (Mitchell & Carson 1989).

3.1.1 Intervallregresjon

For å beregne betalingsvilligheten basert på et spørsmål med svaralternativer oppgitt i intervaller bruker man intervallregresjon. Metoden går ut i fra at betalingsvilligheten ligger et sted mellom det tallet respondenten oppgir og neste alternativ. Respondenter som for eksempel krysser av at de er villige til å betale 20 kr per natt har vurdert at neste alternativ som er 30 kr er for høyt, men de kan ha en betalingsvillighet på opptil 29 kr likevel. For de som har oppgitt 0 i betalingsvillighet, vet man derfor ikke om betalingsvilligheten virkelig er 0 eller om den ligger mellom 0 og det første positive svaralternativet. Et oppfølgingsspørsmål kan avsløre hvorvidt betalingsvilligheten virkelig er 0. Jeg var ikke oppmerksom på dette da jeg laget spørreundersøkelsen og kan derfor ikke skille mellom sann-0 og betalingsvillighet mellom 0 og 10. I datasettet er 0-svarene registrert som under 10.

3.1.2 Fordeler og ulemper med betinget verdsetting

Betinget verdsetting er en nyttig metode som gir informasjon det ellers hadde vært svært vanskelig å få tak i. I noen tilfeller går det an å bruke andre indirekte metoder som «revealed preferences» som reisekostnader eller hedonske priser for å finne ut verdien av for eksempel et spesielt naturområde. Men når godet man vil verdsette ikke finnes enda er betinget verdsetting overlegen som metode i og med at den baserer seg på et hypotetisk marked (Mitchell & Carson

1987). Betinget verdsetting har en fordel over «revealed preferences» fordi den kan fange opp hele verdien av et gode; inkludert ikke-bruksverdien (Carson et al. 2001).

Betinget verdsetting har mottatt mye kritikk, spesielt fra økonomer og andre samfunnsvitere som mener at spørreskjema er en upålitelig kilde til informasjon (Carson et al. 2001). Kritikken baserer seg på at spørreskjemaets formuleringer, svaralternativer eller intervjueren kan påvirke respondentenes svar. Respondentenes mangel på kjennskap til godet de blir spurt kan gjøre det vanskelig å svare korrekt, i tillegg til at respondenter kan velge å opptre strategisk for å påvirke prisen. Det er også vanskelig og ressurskrevende å validere en betinget verdsettingsstudie. Selv om betinget verdsetting nå er anerkjent som metode, er mye av kritikken fremdeles aktuell og må tas hensyn til når man utformer, utfører og evaluerer spørreundersøkelsen og resultatene (Carson et al. 2001).

Et godt spørreskjema har tydelige formuleringer som beskriver det hypotetiske markedet, varen/tjenesten, mengden av varen/tjenesten og betalingsformen. Hvis beskrivelsen er tydelig minsker sjansen for at formuleringene blir misoppfattet og at respondentene oppgir systematisk for høy eller lav betalingsvillighet. Størrelsen på intervallene i svaralternativene kan legge føringer for hvilken betalingsvillighet som oppgis av respondenten. For å unngå skjevhet i svarene på grunn av intervallene kan man ifølge Rowe et al. (1996) bruke en eksponentiell skala. Jeg brukte faste intervaller i spørreskjemaet mitt, med «mer enn 60» som høyeste alternativ. Dette kan ha ført til en noe underestimert betalingsvillighet.

Intervjueren kan i noen tilfeller påvirke resultatene ved å gi respondentene et inntrykk av å foretrekke høy/lav betalingsvillighet. Noen respondenter vil prøve å svare for å gjøre intervjueren fornøyd. Med flere intervjuere kan man sammenligne resultatene for å se om de er signifikant forskjellige. Intervjuere med trening i å opptre nøytralt kan minimere skjevheten i betalingsvillighetssvarene. Hvorvidt intervjueren påvirket resultatene i denne undersøkelsen er ikke mulig å sjekke da jeg var den eneste som samlet inn data (Mitchell & Carson 1987).

Et argument som har blitt brukt mot betinget verdsetting er at respondentene ikke kan gi et pålitelig svar med mindre de kjenner til godet de blir spurt om. Dette argumentet holder ikke stand mot grunnleggende konsumentteori. Nye produkter introduseres jevnlig i markedet og blir kjøpt selv om kundene ikke kjenner produktet direkte (Carson et al. 2001). En

betalingsvillighetsundersøkelse må likevel beskrive godet tydelig slik at respondentene forstår hva de blir bedt om å verdsette.

I noen tilfeller kan respondenten svare strategisk lavere enn sann betalingsvillighet for å påvirke prisen til å bli lavere enn respondentens betalingsvillighet (Mitchell & Carson 1989). På grunn av utformingen av en eventuell turistskatt er sannsynligheten for strategisk oppførsel liten for denne undersøkelsen. Selv om mange turister kommer tilbake til Lofoten ved en senere anledning er spørsmålet om turistskatt hypotetisk for de fleste (Madsen et al. 2015).

Det er vanskelig og ressurskrevende å validere svarene fra en betalingsvillighetsundersøkelse. En metode er å gjennomføre flere undersøkelser hvor man endrer formuleringer, svaralternativer, intervjuer og andre faktorer som kan ha påvirket resultatene for å sammenligne betalingsvilligheten. I noen tilfeller er det mulig å bruke «revealed preferences» metoder for å se om de gir lik betalingsvillighet, men dette krever at godet man undersøker allerede finnes (Mitchell & Carson 1987). På grunn av begrenset tid og ressurser har jeg ikke hatt mulighet til å validere denne undersøkelsen.

3.2 Spørreskjema

Jeg brukte et kort spørreskjema (se vedlegg 1) for å samle data om turistens betalingsvillighet for bedre fellesgoder i Lofoten. Jeg valgte å lage et kort spørreskjema for at flest mulig skulle ha tid til å svare, og dermed unngå utvalgsskjevheter. Før jeg startet datainnsamlingen kjørte jeg en testrunde med 20 norske spørreskjema for å se om respondentene forsto spørsmålene. Testrunden viste ikke behov for noen større endringer i spørreskjemaet.

Spørreskjemaet består av en innledende del som beskriver situasjonen i Lofoten i dag basert på samtaler med Destination Lofoten og Lofotrådet. Denne delen presenterer også det hypotetiske markedet hvor turister betaler en turistskatt som skal forbedre tilbudet av offentlige goder som toaletter, turstier, søppelhåndtering mm. Jeg har i etterkant av datainnsamlingen innsett at produktet turistene vil motta hvis de betaler turistskatt er noe vagt definert når det kommer til antall, kvalitet og fordeling mellom ulike fellesgoder. Dette kan ha påvirket turistenes oppgitte betalingsvillighet (Carson et al. 2001). På den andre siden kan man si at detaljene rundt produktet

er vanskelig å beskrive i vårt tilfelle, og at det vesentlige er hvorvidt turistene er villige til å bidra til å finansiere infrastruktur i Lofoten og med hvor mye.

Spørreskjemaet spør om turistenes kjennskap til turistskatt andre steder, transportmåte, opphold, betalingsvillighet, om de foretrekker overnattingskatt eller inngangsskatt, oppfatning av mangler på fellesgoder og noen personlighetskarakteristikk. Spørreskjemaet inneholder også et spørsmål til de som svarer 0 på betalingsvillighet om hvorfor de ikke ønsker å betale. Dette er ment å fange opp de respondentene som oppgir 0 som en protest mot skatten, mens de egentlig har et positivt konsumentoverskudd. Protestsvar og tomme svar blir ekskludert fra analysen for å unngå underestimering (Strazzer et al. 2003). Respondentene som valgte 1) Jeg mener dette er en offentlig oppgave regnes som protest-0, mens de som svarte 2) Jeg har ikke benyttet meg av tilbudene beskrevet over 3) Ferien er dyr nok allerede eller 5) Andre grunner, blir regnet som sanne-0 og blir tatt med i analysen. Nummer 4) Det er ikke rettferdig ble slått sammen med 5) Andre grunner, da kun 1 respondent svarte alternativ 4). Det var totalt 20 protest-0 som ble ekskludert fra analysen.

Spørsmål 8 spør «Hvor høy må overnattingskatten per natt per person være før du velger å ikke dra på ferie til Lofoten?». Spørsmålet er ment å avdekke respondentens konsumentoverskudd. Grunnen til at dette ble inkludert som et eget spørsmål er at noen respondenter kan ha høyere konsumentoverskudd enn det betalingsvilligheten deres tilsier, fordi de har en oppfatning av hva som er riktig pris og ikke vil betale over den selv om konsumentoverskuddet fremdeles er positivt. Spørsmålet var vanskelig å forstå noe som førte til at hele 31% av respondentene svarte «vet ikke» eller ikke svarte på spørsmålet. På grunn av den høye raten av «vet ikke» har jeg valgt ikke å bruke svarene fra spørsmål 8 i analysedelen.

3.3 Populasjon og utvalg

Den aktuelle populasjonen for spørreundersøkelsen er 1 million turister som besøker Lofoten årlig. Flertallet av turistene kommer i juni, juli eller august, mens veksten er størst i vintermånedene. Turistene kommer ifølge Statistikknett fra Sentral-Europa, etterfulgt av Sør-Europa og Norden (Statistikknett 2017b). Jeg fikk derfor oversatt spørreskjemaet til engelsk, tysk, fransk og spansk. For å få et representativt utvalg er det viktig at utvalget er tilfeldig valgt (Wooldridge 2015).

På grunn av manglende lister over navn og antall turister eller fordeling av turister på forskjellige steder i Lofoten var det vanskelig å sikre at utvalget ble tilfeldig. En annen svakhet er at jeg bare hadde tid til å samle informasjon om sommeren. Utvalget kan derfor ikke si noe sikkert om hva turistene som kommer utenfor sommersesongen mener om turistskatt.

Samplingstrategien min gikk først ut på å reise rundt til ulike typer overnattingssteder for å sikre at alle typer turister svarte på undersøkelsen. Jeg startet med å gjøre undersøkelsen på populære strender hvor mange turister teller og på Lyngvær bobilcamping. For å få mest mulig tilfeldig utvalg av teltene på stredene spurte jeg alle som var utenfor teltene og senere bilene sine da jeg gikk forbi. Jeg spurte kun en person fra hvert reisefølge om å svare; den som sist hadde bursdag. Mange respondenter valgte å svare på spørsmålene sammen eller diskutere med resten av reisefølget sitt før de svarte. Da jeg skulle dele ut spørreskjemaet til turister som overnatter på hoteller fikk jeg ikke tillatelse til å stå i lobbyen på hotellet. Det viste seg også å være vanskelig å få spurt turister som overnatter i rorbuer, airbnb og cruise om å svare. Etter å ha konsultert med veilederen min valgte jeg derfor å legge om samplingstrategien min til å dele ut spørreskjema på fergene Svolvær-Skutvik og Moskenes-Bodø, på fergekaia og på flyplassene i Svolvær og på Leknes. På fergene og på flyplassen spurte jeg en person fra alle reisefølgene som satt innendørs. Med denne strategien fikk jeg en mer naturlig fordeling av type turister. Siden jeg startet med stredene og campingplassen kan det likevel hende at jeg har en liten overrepresentasjon av tellere og campingturister i utvalget mitt. For å sikre at bare turister svarte på spørreskjemaet spurte jeg først om respondenten bodde fast i Lofoten eller om de var besøkende. Kapittel 4.1 vurderer hvor representativt sampelet er i forhold til nasjonalitet, kjønn og alder.

Sted	Antall spørreskjema
Populære campingstrender	
Haukalandstranda	6
Kalle	13
Uttakleivstranda	8
Utfartssteder	
Svolvær flyplass	32
Leknes flyplass	24
Moskenes ferga	93
Svolvær-Skutvik ferga	43
Campingplass	
Lyngvær bobilcamping	14
Kjente steder	
Reine	10
Torget	4
Totalsum	247

Tabell 1: Fordeling av respondenter

Kapittel 4: Resultater

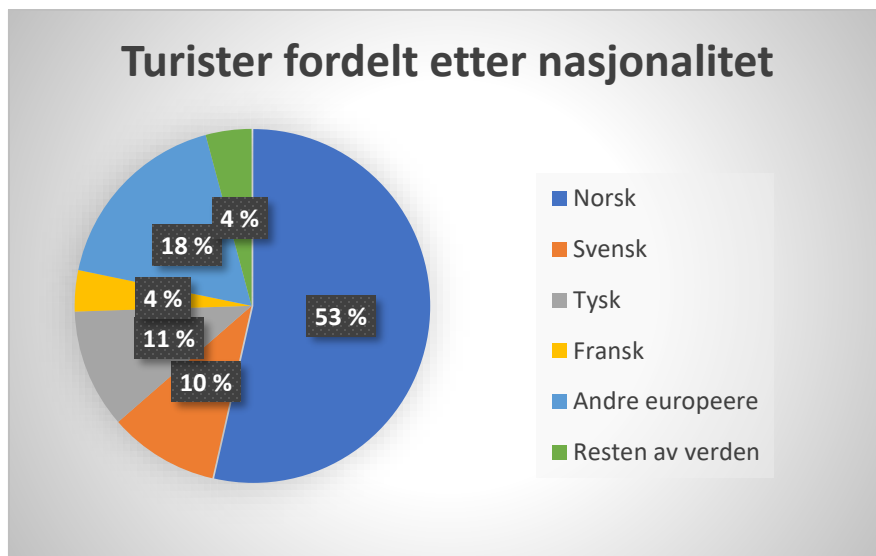
4.1: Utvalgets karakteristikk

Av 247 respondenter var 54% menn. En gjesteundersøkelse gjennomført i Lofoten i 2015 forklarer dette med at menn i større grad enn kvinner er interessert i fisketurismen i Lofoten (Madsen et al. 2015). Gjennomsnittsalderen på respondentene var i underkant av 42 år. Dette er noe yngre enn gjesteundersøkelsen rapporterer om. En grunn til dette kan være at gjesteundersøkelsen har en overvekt av respondenter som overnattet på hotell og rorbuer som er positivt korrelert med alder, mens denne undersøkelsen har flere teltere som er negativt korrelert med alderen². Gjennomsnittslengden på oppholdet i Lofoten var rett under 7 dager, mens medianen i utvalget lå på 5 dager.

4.1.1 Nasjonalitet

53 % av respondentene var norske, den nest største nasjonaliteten var tyskere med 11 %, tett fulgt av svensker med 10%. Sammensetningen ligner på Statistikknetts oversikt over kommersielle overnattinger i Lofoten i 2016 (Statistikknett 2017c). I Statistikknetts oversikt er det 53,8 nordmenn, 22,5% tyskere, 10,8% franskmenn og 9,6% svensker. En forskjell på statistikken er at statistikknett kun inkluderer kommersielle overnattinger, mens denne studien inkluderer turister som har benyttet seg av ikke-kommersielle overnattinger. Andre Europeere er en relativt stor gruppe med 18%. Gruppen består av 8 østerrikere, 7 belgiere og mindre enn 5 respondenter fra hvert av de andre europeiske landene som ble representert.

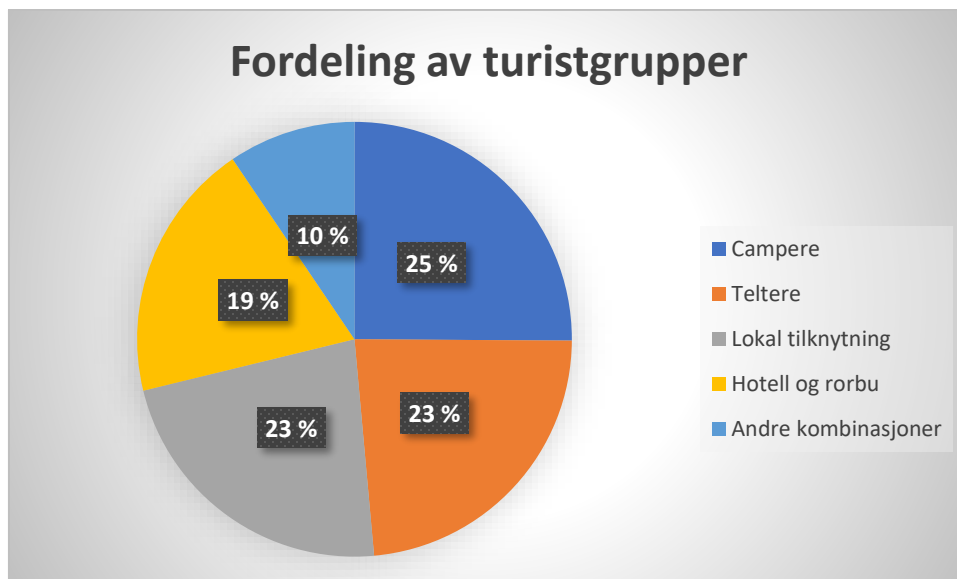
² Se vedlegg 2 for korrelasjonstabell



Figur 4: Nasjonalitet

4.1.2 Turistgrupper

For å gjøre analysen mer anvendelig er det praktisk å dele respondentene inn i grupper (Dolnicar et al. 2008). I følge Dolnicar et al. er det vanlig å dele inn turister etter nasjonalitet fordi det er en avgjørende variabel med tanke på markedsføring. En annen vanlig segmentering av turister er etter formål for besøket. Siden denne studien ikke skal brukes som grunnlag for markedsføring, og ikke har innhentet informasjon om respondentenes formål, falt valget på å dele turistene inn i grupper etter hvordan den hypotetiske skatten vil påvirke dem. Jeg bruker «commonsense segmentation» eller såkalt sunn fornuft til å dele inn turistene i fem ulike grupper basert på hvordan type overnatting de har benyttet seg av: Campere, teltere, lokal tilknytning, hotell og andre kombinasjoner som ikke passer inn i noen av gruppene. Gruppen campere består av de respondentene som overnattet bare på campingplass, bare i bobil/campingsvogn utenfor campingplass og de som gjorde begge deler. Teltere er de som bare har overnattet i telt, og de som har kombinert å sove i telt med å sove på campingplass, hotell eller rorbu. Gruppen kalt lokal tilknytning beskriver de som har sovnet hos venner og familie i tillegg til de som har svart «andre steder» som inkluderer egen feriebolig i Lofoten. Hotell og rorbu er en felles kategori siden begge ligger i det øvre prissjiktet, selv om rorbu ofte er billigere enn hotell for større grupper (booking.com 2017). Den femte gruppen består av de som har benyttet seg av andre kombinasjoner av overnattingssteder og derfor ikke passer inn i noen av de øvrige gruppene.



Figur 5: Her ser man fordelingen av turistgrupper delt inn etter overnattingsvalg.

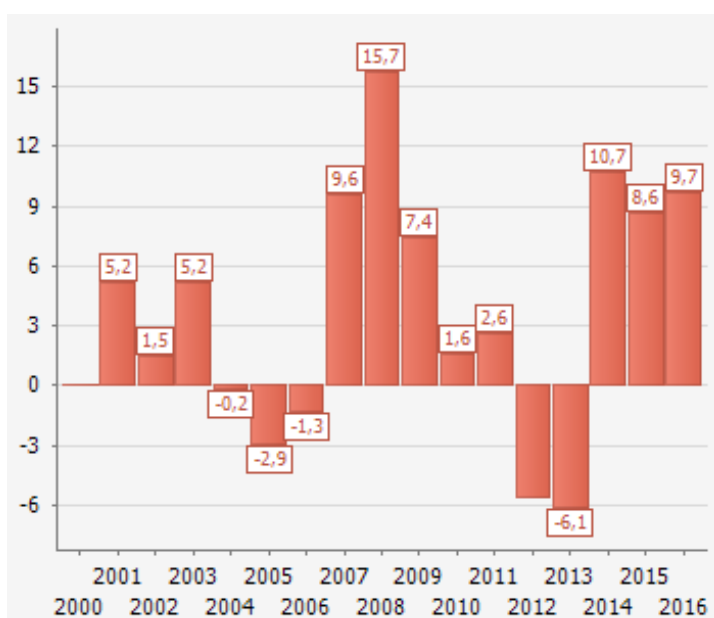
Turistene er delt inn i grupper etter overnattingstype fordi hva slags overnatting de benytter seg av vil avgjøre hvorvidt de må betale en eventuell overnattingskatt eller ikke. Hvor stor andel en flat skatt vil utgjøre av overnattingskostnaden vil dessuten variere etter overnatting.

Spørreskjemaet hentet ikke inn informasjon om inntekt, men en hypotese er at de som valgte dyrere overnatting som hotell og rorbu har høyere inntekt og høyere betalingsvillighet enn de som valgte billigere overnattingsalternativ. Ved å dele turistene inn etter overnattingstype blir det mulig å vurdere hvorvidt en skatt vil påvirke hvilke typer turister som kommer til Lofoten i fremtiden. Den vanligste overnattingstypen blant respondentene var campere med 25% av respondentene. Teltene og lokal tilknytning har begge 23% av respondentene, etterfulgt av hotell & rorbu og andre kombinasjoner.

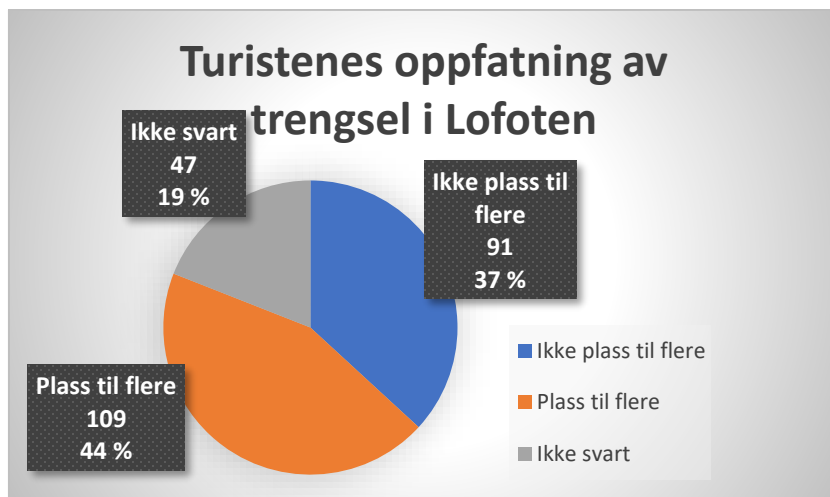
4.2 Problemstilling 1: På hvilket stadium i Butler sekvensen befinner Lofoten seg?

Overgangen mellom to stadier i Butler sekvensen skjer gradvis og kjennetegnes av en rekke karakteristikk. Denne studien fokuserer på turistenes oppfatning av utfordringer på destinasjonen og data om turistenes opphold. Andre karakteristikk som brukes for å plassere en destinasjon i et av Butlers stadier, for eksempel lokalt/internasjonalt eierskap og multiplikatoreffekter, er utenfor rekkevidden av denne masteroppgaven.

I følge Lofotrådets Elisabeth Dreyer (2016) og Flakstad-ordfører Hans Fredrik Sørdal (Wig 2016) har Lofoten i sommersesongen allerede nådd bærekapasiteten sin samtidig som veksten i antall turister har ligget på rundt 10% i året de siste 3 årene (Statistikknett 2017a). Figur 6 viser et økende antall turister de siste 16 årene til tross for noen år med negativ vekst. 37% av respondentene mente at det ikke er plass til flere turister i Lofoten (figur 7). Av de som svarte at det ikke er plass til flere mente 31% av dem at det var for mange bobilturister. 27% av turistene som mente det fremdeles er plass til flere turister i Lofoten, mente likevel at det var for mange bobilturister. Totalt oppga 24% av turistene at det var for mange bobilturister i Lofoten. Dette viser at ulike typer turister har ulike fotavtrykk og at det ikke finnes et optimalt antall turister, men at det varierer etter lengde på opphold, type turister, atferd og holdninger. Gjesteundersøkelsen fra 2016 viser også at bobiler er et irritasjonsmoment, og begrunner det med at de er vanskelige å passere i trafikken (Kristoffersen & Midtgard 2016).

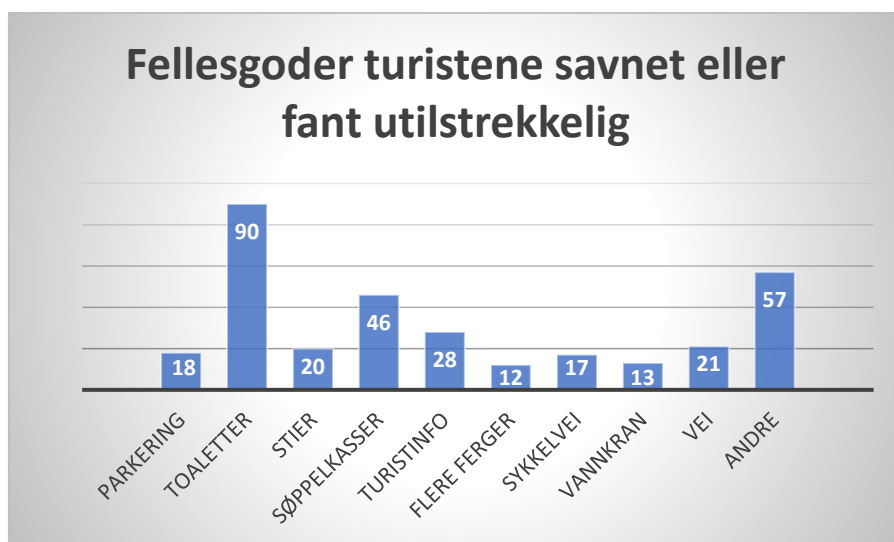


Figur 6: Prosentvis utvikling i kommersielle overnattinger i Lofoten de siste 16 årene. Tallet som mangler for 2012 er -5,6% (Statistikknett 2017a).



Figur 7: turistenes oppfatning av trengsel i Lofoten

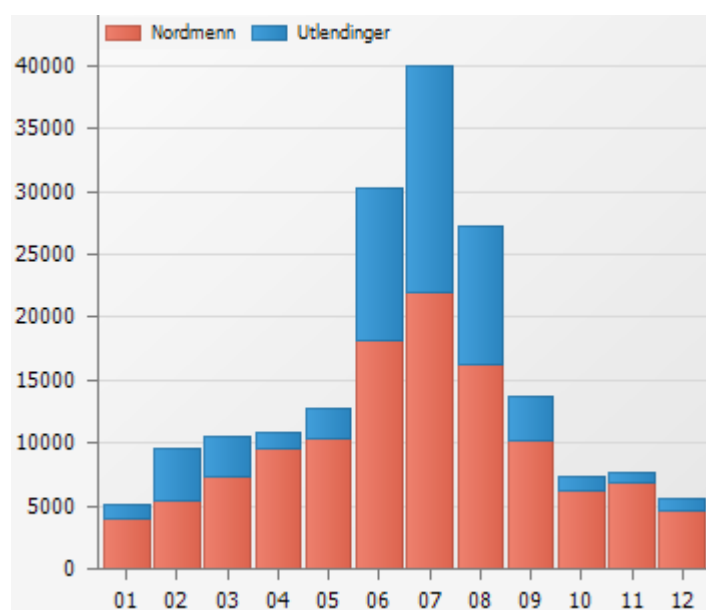
Over 70% av turistene som besvarte spørreskjemaet mente tilbudet av fellesgoder i Lofoten var mangelfullt eller hadde behov for forbedring. De to fasilitetene som oftest ble nevnt var som vist i figur 8 toaletter og søppelkasser. Mangel på toaletter og søppelkasser i tillegg til slitasje på turstier blir nevnt av både Dreyer og Sjørdal som eksempler på betydelig stress på naturen. Turistene så også behov for bedre veier, flere sykkelveier, forsterkede og bedre merkede turstier og større parkeringsplasser ved populære turistmål. Disse manglene er enkle å gjøre noe med så fremt finansieringen kommer på plass, noe som viser at bærekraftgrensene i Lofoten ikke er absolutte, men varierer med tilrettelegging i tråd med Kennell (2016) definisjon av bærekraft (kapittel 2.1).



Figur 8: Kartlegging av hvilke fellesgodetilbud turistene oppfatter som utilstrekkelige.

Vekstraten, mangel på fasiliteter og lokalbefolkningens holdninger til turistene sammen med turismens økonomiske betydning i Lofoten tyder alle på at Lofoten befinner seg i utviklingsstadiet i Butlers sekvensteori. Gjennomsnittslengden på turistenes opphold i Lofoten er relativt høyt, noe som gjerne er tilfelle i de tidligere stadiene i modellen. Lofoten i enkelte sammenhenger nådd bærekraftsgrensene sine, noe som ifølge Butler (1980) vanligvis ikke skjer før destinasjonen kommer til konsolideringsstadiet. Samtidig mener flertallet av turistene at det er plass til flere turister i Lofoten, og at mangelen på fasiliteter er hovedproblemet.

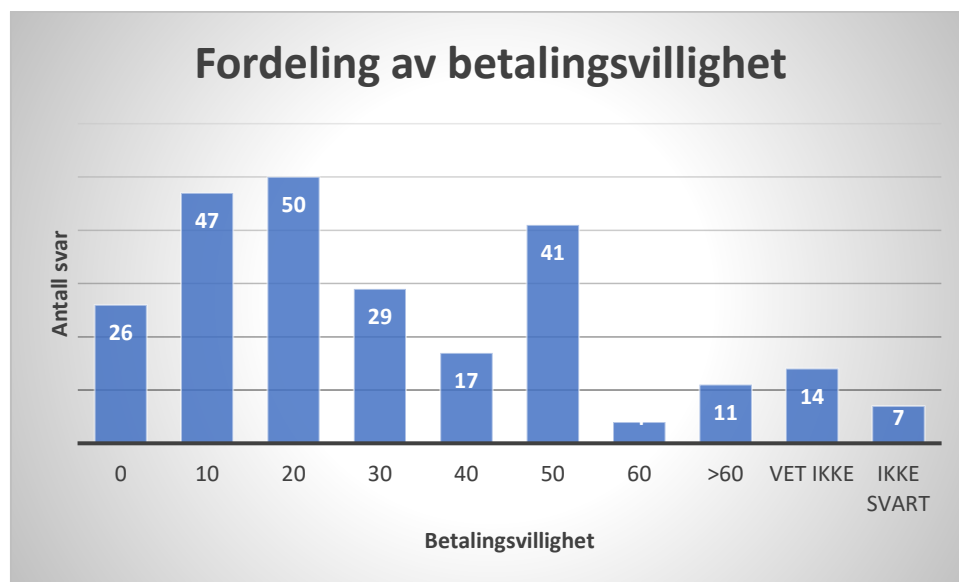
Som vist i figur 9 er det over dobbelt så mange turister i Lofoten i en av sommermånedene enn det er i noen av de andre månedene. Det vil si at det er et stort potensiale for å utvide turistantallet resten av året uten å overskride bærekraftsgrensene i Lofoten. Turistnæringen i Lofoten har de siste årene markedsført vinterturisme, noe som har ført til sterkere økning i turister om vinteren enn om sommeren (Statistikknett 2017b). Dette er en positiv utvikling for næringslivet som i større grad enn før kan basere seg på en lengre sesong. Det er også positivt for destinasjonsutviklingen siden man unngår at økt turisme fører til at turistene opplever destinasjonen som full.



Figur 9: Antall norske og utenlandske overnattinger i Lofoten fordelt på måneder (Statistikknett 2017b)

4.3 Problemstilling 2: Hva er betalingsvilligheten for fellesgoder blant turistene i Lofoten?

Figur 10 viser fordelingen av svar på spørsmålet om betalingsvillighet. Her er alle svarene inkludert, bortsett fra de 20 protest-nullene. Gjennomsnittlig betalingsvillighet ligger på 31,60 kr, regnet ut med midtpunktmetoden, men med stor variasjon mellom respondentene.



Figur 10: Fordeling av betalingsvillighet

Grupper	Gjennomsnittlig betalingsvillighet i kroner per person per natt	Antall
Overnatting		
campere	26,3	61
teltere	33,0	57
lokaltilknytning	34,8	55
hotellogrorbu	35,1	47
andrekomb	28,2	23
Nasjonalitet		
Norsk	34,0	128
Svensk	27,7	24
Tysk	31,7	26
Fransk	17,5	9
Andre Europa	31,7	42
Resten av verden	25,0	10
Alder		
-30	33,8	70
30-59	30,9	130
60 -	32,5	38
Kjønn		
Kvinne	31,3	106
Mann	32,6	131
Trengsel		
Ikke plass til flere	30,1	91
Plass til flere	33,9	109
Mangel på infrastruktur		
0 mangler	29,5	69
1 mangel	30,7	75
2 mangler	31,3	55
3 - mangler	37,3	43
Totalt	31,6	246

Tabell 2: Gjennomsnittlig betalingsvillighet for ulike grupper

Tabell 2 viser hvordan gjennomsnittlig betalingsvillighet varierer for ulike grupper turister. Det er en del variasjon etter hvilken overnattingsgruppe turistene tilhører, men variasjonen er størst mellom ulike nasjonaliteter. Her skiller franskmennene seg ut med betalingsvillighet på kun 17 kr per person per natt, selv om gruppen er veldig liten med under 10 observasjoner og en derfor skal

være forsiktig med å trekke konklusjoner for franske turister i Lofoten generelt. Nordmennene er den nasjonaliteten med høyest betalingsvillighet med 34 kr per natt per person. Det er liten forskjell på betalingsvillighet etter alder, mellom menn og kvinner, eller mellom de som mener Lofoten er fullt og de som mener det er plass til flere. Hvor mange infrastrukturmangler respondentene har nevnt utgjør derimot en forskjell i betalingsvillighet; jo flere mangler, dess høyere betalingsvillighet.

Intervallregresjonen presentert i tabell 3 beregner betalingsvilligheten for ulike overnattingsgrupper og hvorvidt forskjellen i betalingsvillighet mellom gruppene er signifikant. Grunnen til at jeg har valgt å kun se på antall mangler og overnatting som forklaringsfaktor i intervallregresjonen er at mange av variablene i modellen er korrelerte med hverandre (se vedlegg 2 for korrelasjonstabell). Hvis en modell inkluderer flere korrelerte variabler fører det til multikollinearitet og usikre koeffisientestimater. Siden overnatting er den av variablene i modellen som det er enklest å justere en turistskatt etter, var det naturlig å fokusere på overnatting i stedet for nasjonalitet.

Transportmiddel kunne også vært en interessant forklaringsvariabel for å vurdere en eventuell inngangsskatt, men har ikke så mange signifikante koeffisienter som overnattingsgruppene (se vedlegg 3 for intervallregresjon med flere forklaringsvariabler).

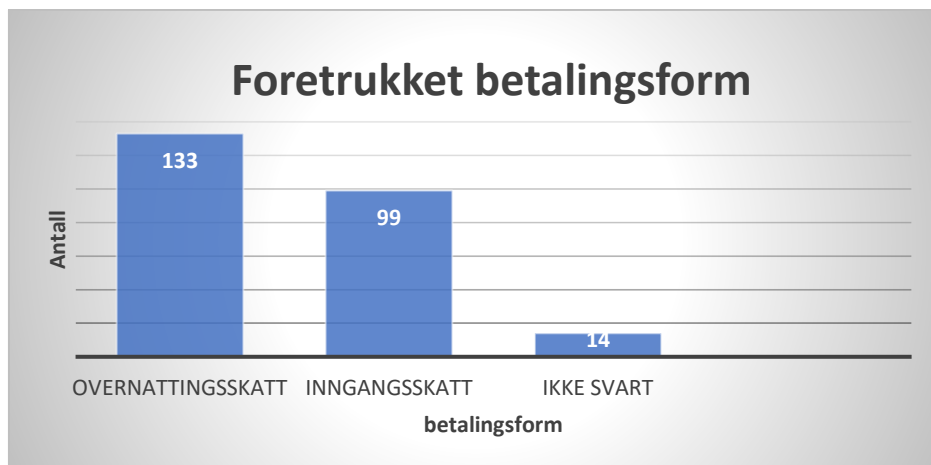
I tabell 3 er referanseverdien for turistgruppedummyen «campere». Grunnen til at jeg bruker «campere» som referanseverdi er at denne skiller seg ut fra de andre gruppedummyene med å være betydelig lavere. Intervallregresjonen viser at «hotellogrorbu» har høyest betalingsvillighet, med 10,80 kr over «campere» per natt per person. På andre plass kommer de med lokal tilknytning med 9,00 kr høyere betalingsvillighet enn «campene». Telterne har betalingsvillighet på 5,70 kr over camperne per natt per person, men koeffisientene for teltere og «Andre kombinasjoner» har ikke statistisk signifikant koeffisient (10%), dette kommer sannsynligvis av at gruppene er sammensatt med stor variasjon i betalingsvillighet. Betalingsvilligheten øker med 3,50 kr per natt per person for hver infrastrukturmangel respondenten har nevnt opp til 3 mangler.

Interval regression	Number of obs =	223
	LR chi2(5) =	15.72
<u>Log likelihood = -428.5917</u>	<u>Prob > chi2 =</u>	<u>0.0077</u>
	Coefficient	P-value
antallmangler	3.45	0.005
teltere	5.68	0.134
hotellogrorbu	10.76	0.007
lokaltilknytning	9.00	0.021
andrecomb	0.34	0.945
constant	20.90	0.000
Observation summary:	26 left-censored observations	
	0 uncensored observations	
	11 right-censored observations	
	186 interval observations	

Tabell 3: Betalingsvillighet med forklaringsvariabler

4.4 Problemstilling 3: Hvilken betalingsutforming egner seg best for å finansiere fellesgoder i Lofoten?

Betalingsform kan ifølge Mitchell og Carson (1989) påvirke betalingsvilligheten betraktelig. I denne undersøkelsen ble overnattingskatt brukt som betalingsform i det hypotetiske markedet. Respondentene ble i tillegg spurt hvilken betalingsform de ville foretrekke hvis de fikk velge mellom overnattingskatt og inngangsskatt. Flertallet foretrekker, som vist i figur 11 overnattingskatt fremfor inngangsskatt. Noen av respondentene som foretrakk inngangsskatt spesifiserte under «andre kommentarer» at de ønsket å bidra selv om de ikke benyttet seg av kommersiell overnatting, eller at de mente andre som ikke benyttet seg av kommersiell overnatting burde bidra.



Figur 11: Betalingsform

4.5 Validitet

Intern validitet beskriver hvorvidt estimatoren i en studie er «unbiased», det vil si om den går mot den sanne verdien av variabelen den estimerer. Intern validitet kan evalueres ved å bruke en annen metode, sjekke om betalingsvilligheten går opp når mengden går opp, og eksperimenter som ber respondentene om å betale med virkelige penger. Høy protestrate kan også avsløre designproblemer med undersøkelsen. Tilslutt burde man alltid vurdere om resultatene fra undersøkelsen kan forklares med økonomisk teori (Hanley et al. 2009). De tre første metodene lar seg ikke gjennomføre for denne oppgaven på grunn av tidsbegrensninger, datamangler og mangel på ressurser til eksperimenter. Jeg vil derfor fokusere på de to siste metodene.

Protestraten er andelen av svarene som kan regnes som protestsvar. Her regnes både protest-0 som nevnt over, de som ikke har svart på spørsmålet om betalingsvillighet og de som har svart «vet ikke» på spørsmålet om betalingsvillighet. Det er 49 protestsvar i undersøkelsen min, tilsvarende en protestrate på 18,4 prosent. Ifølge Hanley et al. (2009) er det vanskelig å si hva som er «for høy» protestrate, men over 40 prosent protestsvar tyder på at spørreundersøkelsen er dårlig designet. Med 18,4 i protestrate er det liten grunn til å tro at det er noe galt med designet på spørreundersøkelsen.

Teoretisk validitet går ut på å sjekke om forholdet mellom den avhengige variabelen og viktige uavhengige variabler har samme fortegn som man forventer ut i fra økonomisk teori (Hanley et al. 2009). Ut i fra økonomisk teori kan man forvente at de respondentene som betalte mest for

overnatting har høyere betalingsvillighet enn de som bor billig, da skatten vil utgjøre en lavere prosentandel av prisen. Dette stemmer overens med at de som overnattet på hotell eller rorbu oppga en betalingsvillighet 10,80 kr høyere per natt per person enn de som valgte billigere overnattingstilbud som campingplass eller bobil/campingvogn. Teoretisk sett burde også de som savner flere fellesgoder ha høyere betalingsvillighet enn de som ikke har savnet noen fellesgoder i løpet av ferieoppholdet. Dette forholdet bekreftes av intervallregresjonen vist i tabell 3.

Ekstern validitet avgjør hvorvidt estimatene i en undersøkelse kan overføres til en annen lignende situasjon og fremdeles holde. Først og fremst avhenger det av om utvalget er representativt for resten av populasjonen. Kan de 267 turistene som har svart på spørreundersøkelsen representere 1 million turister som kom til Lofoten i 2016? Som nevnt tidligere er undersøkelsen gjennomført i juli. Siden det er grunn til å tro at vinterturister har en annen betalingsvillighet enn sommerturister kan ikke utvalget aggregeres til å gjelde vinterturismen. I følge lokale aktører er det grunn til å tro at vinterturistene har høyere betalingsvillighet siden de gjerne bruker mer penger på aktiviteter og overnatting enn sommerturistene. Samtidig vil nok færre synes at Lofoten er overfylt av turister og i mindre grad mene at offentlige fasiliteter har for lav kapasitet, og det vil kunne påvirke betalingsvilligheten i motsatt retning (jfr. tabell 2) Den eksterne validiteten for denne oppgaven er altså begrenset til Lofoten og muligens lignende reiselivsdestinasjoner i Norge i sommersesongen.

Kapittel 5: Diskusjon og konklusjon

5.1 Hvordan kan Lofoten øke bærekraften sin og ta imot flere turister?

Resultatene tyder på at Lofoten befinner seg i utviklingsstadiet i Butlers sekvensmodell.

Gjesteundersøkelsen fra Lofoten i 2016 bekrefter at en del av turistene ikke ønsker at det skal bli flere turister, men får også frem at kun 1 av 7 synes det er for mange turister i dag. Dette gjaldt først og fremst for enkelte svært populære steder som Henningsvær, Reine og Kvalvika (Kristoffersen & Midtgard 2016). Hvis turistbransjen i Lofoten klarer å markedsføre og lede turistene til andre mindre besøkte områder i Lofoten kan man øke antallet turister uten å redusere turistenes opplevelse.

Pågangen på fergene i sommermånedene er et godt eksempel på sesongdimensjonen i turismen i Lofoten. Fergekapasiteten mellom Bodø-Moskenes og Skutvik-Svolvær er i sommersesongen så sprengt at det ifølge NRK Nordland er vanlig å måtte vente opptil fem timer i kø for å komme med fergen, med mindre man vil reise om natten (Ødegård et al. 2016). Flere fergeavganger kan øke kapasiteten på sommeren, mens videre utvikling og markedsføring av vintersesongen kan avlaste presset på infrastrukturen om sommeren. Økt vinterturisme kan og gi et bedre økonomisk grunnlag for å forbedre infrastrukturen, som også vil komme sommerturismen til gode.

Resultatene i delkapittel 4.2 viser at turistene fant flere mangler ved infrastrukturen i Lofoten, deriblant mangel på sanitæranlegg og søppelkasser. Forsøplingen ødelegger for opplevelsen av den rene og ville naturen turistene ønsker å se når de drar til Lofoten (Kristoffersen & Midtgard 2016). Forsøpling og mangel på toaletter er også et irritasjonsmoment for lokalbefolkningen og fører til et dårlig forhold mellom turistene og lokalbefolkningen (Wig 2016).

Infrastrukturkapasiteten i Lofoten er ikke statisk, men kan økes på relativt kort tid, hvis finansieringen kommer på plass. På denne måten kan Lofoten øke bærekraften sin og forlenge utviklingsstadiet.

24% av respondentene synes det var for mange bobiler/campingvogner i Lofoten. Dette viser at det optimale antallet turister avhenger av sammensetningen av turisttyper. Lokalbefolkningen og Destination Lofoten er på sin side mer bekymret for fritelterne som ikke betaler for overnatting, men telter og gjør fra seg på kirkegårder, i hager og ellers overalt (Helland 2015). Turistene selv mener derimot ikke at det er for mange teltere. Hovedgrunnen til at bobiler og friteltere oppfattes som irriterende er mangel på god nok infrastruktur. Med bredere veier, flere møteplasser,

tilrettelagte teltplasser med toaletter og søppelkasser ville irritasjonsmomentene forsvinne. Eventuelt kan Lofoten gjennom regulering av bobiler øke det totale antallet turister ytterligere uten at det forringer opplevelsen til de som kommer.

5.2 Hvordan vil ulike utforminger av en eventuell turistskatt påvirke turismen i Lofoten?

Skatteutforming har betydning for hvordan en skatt vil påvirke Lofotens konkurransesituasjon og hvor stor aksepten for skatten blir. Tabell 4 vurderer 2 varianter av inngangspenger og 3 ulike varianter av overnattingskatt opp mot en rekke kriterier. Kriteriene er valgt ut med bakgrunn i skatteteorien i kapittel 2. Ønsket vridning sikter til en Pigou-effekt av skatten, i dette tilfellet færre bobiler eller teltere. Høy inntekt fra skatten er avgjørende for en Ramsey-skatt, mens aksept for skatten er en fordel for konkurransekraft og turistenes samlede opplevelse av oppholdet. Administrative kostnader er satt opp som et eget kriterium, men kunne også vært trukket fra provenyet.

Både inngangsskatt og overnattingskatt er lette å administrere, selv om inngangsskatt vil kreve bygging av en bomstasjon i forbindelse med Lofast for å kunne innhente skatten. Inngangsskatt vil også kreve forhandlinger om fordeling mellom de seks kommunene i Lofoten, mens en overnattingskatt kan gå rett til den kommunen overnattingen tok sted. Inngangsskatt er som regel en flat skatt som alle turister betaler ved innreise, alt. 1a i tabellen under. Flate skatter vil som nevnt tidligere føre til at det blir relativt dyrere for lavkostnadsturister og de som har et kortere opphold på destinasjonen. Hvis man antar at camperne og telterne er lavbudsjettsturister, kan man si at alt. 1a fører til en ønsket vridning av turistgrupper. Problemet med denne løsningen er at det sannsynlig finnes lavkostnadsturister også i de andre turistgruppene, altså vil vridningen bli større enn ønsket.

En flat inngangsskatt vil sørge for at telterne og alle med lokal tilknytning også bidrar til fellesgodefinansieringen selv om de ikke bor kommersielt. Dette er en stor gruppe; 23% av respondentene i denne undersøkelsen overnattet hos venner og familie eller andre steder, mens halvparten av telterne (11,5%) kun friteltet. Til sammen utgjør disse gruppene 34,5% av respondentene. Det vil si at en inngangsskatt har en mye større gruppe skattebetalere og derfor kan ta en lavere skatt per person og likevel samle inn like mye eller mer skatt til fellesgodefinansiering enn en overnattingskatt. En fare ved å kreve inn skatt fra alle som ikke er

bosatt i regionen er at det kan føles urettferdig for de som har sterk lokal tilknytning og ofte kommer på besøk uten å benytte seg av fellesgodene som er tilrettelagt for turister.

Hvis man ønsker å regulere hvilke turistgrupper som kommer til Lofoten mer effektivt kan man ta i bruk Pigous skatteteori og differensiere skatten etter de negative eksternalitetene fra ulike turistgrupper. Man kan for eksempel kun skattlegge bobil- og campingvognturister som er et irritasjonsmoment for andre turister, alternativ 1b. Hvor høy skatten burde være kommer da an på hvor stor kostnaden ved irritasjonen regnes som. Hvis man vil ta hensyn til lokalbefolkningens irritasjon over fritelterne kan man i tillegg skattlegge disse gjennom en form for inngangs-/utgangspenger. Dette vil derimot neppe føre til like store inntekter som en flat skatt eller en prosentsats på overnatting siden under halvparten av turistene reiser med bobil, campingvogn eller telt.

I følge atferdsteori vil det være fordelaktig om skatten ble lagt til reisekostnadene i stedet for turistens oppholdskostnader, da sistnevnte er mer avgjørende for hvor turister velger å reise på ferie (Fuleky et al. 2014). Gjesteundersøkelsen fra 2015 viser på den andre siden at halvparten av turistene som kommer til Lofoten ikke har vurdert andre reisemål (Madsen et al. 2015). Dette tyder på at Lofoten er en destinasjon med høy markedsrett og konkurransekraft, og at beslutningsprosessen skjer på en annen måte enn den Fuleky et al. beskriver. Hvorvidt turistene synes en inngangsskatt er mer rettferdig enn en overnattingsskatt kan jeg ikke si, men resultatene fra spørreundersøkelsen viser at et flertall av turistene foretrekker en overnattingsskatt fremfor inngangsskatt.

Skattealternativer	Administrative kostnader	Ønsket vridning (Pigou-effekt)	Proveny (Ramsey-effekt)	Aksept for skatten
Inngangsskatt				
1a Flat skatt for alle besøkende	middels	middels	høy	middels
1b Skatt for bobiler, campingvogner og teltere	middels	høy	lav	lav
Overnattingskatt				
2a Flat skatt på kommersiell overnatting	lav	middels	middels	høy
2b Skatt for bobiler, campingvogner og teltere (kommersiell overnatting)	lav	middels	lav	lav
2c Prosentkatt	lav	lav	høy	høy

Tabell 4: Ulike skattealternativer og hvordan de scorer på aktuelle kriterier.

Gjennomsnittlig betalingsvillighet for fellesgoder i Lofoten ligger på cirka 30 kr per person per natt. En flat skatt, alternativ 2a), på 30 kr per person per natt vil muligens føre til en liten nedgang i antall turister som kommer til Lofoten, men den vil neppe overskride vekstraten, altså vil turisttallet fortsette å stige. 30 kr per person per natt tilsvarer 2,1% av det en norsk turist i gjennomsnittet bruker per døgn på ferie i Norge³ (Innovasjon Norge 2016). Med en etterspørselastisitet på rundt -0,7 som anslått av Tol (2007), vil nedgangen i antall norske turister ligge på 1,5%, og noe lavere for utenlandske turister. Resultatene fra intervallregresjonen viser at betalingsvilligheten varierer en del mellom de ulike turistgruppene. En flat skatt vil derfor påvirke sammensetningen av turister slik at det blir relativt flere teltere, hotell- og rorbugjester i forhold til campere som vil bli relativt færre. Men i likhet med en flat skatt på inngang vil vridningen av turister ikke være optimal da det sannsynligvis finnes lavbudsjettsturister også i de andre turistgruppene.

Alternativ 2b er en overnattingskatt som prøver å regulere turistgrupper med å sette en Pigou skatt på for eksempel overnatting i bobil/campingvogn. Hvis skatten skal ha en regulerende effekt må den være høy nok til å endre atferd. Problemet med denne skatten er at bobil- og campingvognturistene kun må betale skatten hvis de overnatter kommersielt. Altså risikerer skatten å endre atferden til at flere bobil- og campingvognturister overnatter utenfor

³ Norske turistenes døgnforbruk ligger i gjennomsnitt på 1 450 kr, mens utenlandske turister bruker i gjennomsnitt 1 855 kr per døgn. Tallene er beregnet for turister som benytter kommersiell overnatting (Innovasjon Norge 2016)

campingplasser, uten at det blir færre bobiler og campingvogner på veiene i Lofoten. I likhet med alternativ 1b, vil heller ikke en regulerende overnattingskatt føre til høye inntekter for Lofoten.

Hvis man ønsker å samle inn mer penger for å kunne finansiere tiltak som utvider Lofotens bærekraft gjennom bedre tilrettelegging, informasjon og mer spisset markedsføring, vil det lønne seg å bruke Ramseys skatteprinsipper. Forskjellene i betalingsvillighet mellom turistgrupper vil være påvirket av hvor dyr overnatting de har benyttet seg av. For å få høyest mulig inntjening av skatten er det derfor hensiktsmessig å bruke alternativ 2c, en prosentsats eller skattesatser som øker stegvis med prisklassen på overnatting i stedet for en flat skatt. Så lenge det ikke er noe tilgjengelig informasjon om priselastisitetene for de ulike turistgruppene er det beste å bruke lik prosentsats for alle turistene. Hvis skattesatsen settes til eksempel 10% av prisen på overnatting vil de fleste betale mellom 10 og 60 kr per person per natt alt ettersom hvor dyr overnatting de har valgt å benytte seg av. Med 435 824 kommersielle overnattinger i 2016 ville en turistskatt på gjennomsnittlig 30 kr per person per natt utgjøre over 13 millioner i inntekter for Lofoten kommunene.

Hvis målet med skatten er å finansiere fellesgoder kan det med tanke på konkurransekraft være mer fornuftig å gå for en overnattingskatt justert for pris på overnattingsstedet. Hvis målet med skatten er å regulere ned antallet bobiler er en inngangsskatt den enkleste måten å gjøre det på, ettersom bobiler og campingvogner i utgangspunktet ikke overnatter kommersielt.

På den ene siden støtter funnene i denne masteroppgaven Lofotrådets initiativ for fellesgodefinansiering via en turistskatt framfor å gjøre ingenting. Oppgaven vurderer på den andre siden ikke andre løsninger som selvfinansiering av parkeringsplasser og sanitæranlegg eller økte overføringer fra statsbudsjettet for å dekke fellesgodekostnadene. I følge Lofotrådet og Destination Lofoten er selvfinansiering av parkeringsplasser og tilrettelagte teltområder med toalett hyppig brukte alternativer i Lofoten. Inntektene brukes på renhold og utbedring eller som inntektskilde for grunneier. En utfordring med denne typen finansiering er at turistene stadig blir bedt om å betale, noe som kan oppfattes som både irriterende og urettferdig⁴. Sluttsummen blir raskt høyere enn den ville blitt med en regional turistskatt, siden private grunneiere vil utnytte sin markedsrett og maksimere profitt. Fordi slike avgifter ikke vil bli like godt fordelt ut over de

⁴ Basert på samtaler med Lofotrådet og Destination Lofoten gjennomført i juli 2016.

ulike turistgruppene som en overnattingskatt, kan den komme til å ha større påvirkning på konkurransekraften enn en regional turistkatt.

Oppsummert så står Lofoten ovenfor fire alternativer for videre utvikling som turistdestinasjon:

- a) gjøre ingenting
- b) selvfinansiering
- c) overføre mer penger til fellesgodefinansiering i Lofoten fra statsbudsjettet
- d) innføre turistkatt

Alternativ a) er svært uheldig for destinasjonsutviklingen da bærekraften i turismen er under press. Alternativ b) er uheldig for destinasjonens konkurransekraft, da utgiftene ikke blir like godt fordelt utover turistene og noen turister stadig blir bedt om å betale. Alternativ c) Å finansiere infrastruktur mangelen i Lofoten over statsbudsjettet kan være et godt alternativ, men det er usannsynlig at Lofoten vil kunne få like store årlige overføringer som det de kan samle inn selv. Da står Lofoten igjen med alternativ d) innføre turistkatt. Mens hovedargumentet mot turistkatt er at det svekker Lofotens konkurransekraft, er det akkurat det som kommer til å skje hvis Lofoten ikke får finansiert den fellesgodeoppgraderingen som er nødvendig.

5.3 Konklusjon

Ut fra vekst i turistantall, utfordringer og bærekraftsgrenser befinner Lofoten seg i utviklingsstadiet av Butlers sekvensteori. For å unngå unødvendig slitasje på natur og lokalsamfunn, og degradering av turistopplevelsen er det nødvendig med tilrettelegging og en eventuell regulering av turistgrupper, i tillegg til en fortsatt målrettet markedsføring og turismesatsning. Tilrettelegging og vedlikehold av fellesgoder medfører kostnader kommunene i Lofoten ikke har råd til å finansiere i dag.

Ved bruk av betinget valuering har jeg undersøkt turistenes betalingsvillighet for fellesgodefinansiering via en turistkatt. Turistkatt er en av flere mulige måter å finansiere fellesgodene på, og er et populært forslag i Lofoten (Dreyer 2016; Wig 2016).

Betalingsvillighetsundersøkelsen viser at turistene i gjennomsnitt er villige til å bidra med vel 30 kr per person per natt.

Hvis Lofoten ikke tilrettelegger for flere turister risikerer de ifølge Butlersekvensen at veksten stopper helt opp og i verste fall negativ vekst på grunn av slitasje på natur og lokalsamfunn og degradering av turistopplevelsen. En turistskatt kan isolert sett ha en negativ effekt på etterspørselen fordi den vil øke prisen på ferien, anslagsvis en nedgang i etterspørsel på rundt 1,5% med en turistskatt på 30 kr per person per natt. For å begrense den negative effekten av en turistskatt på Lofotens konkurransekraft burde skatten settes etter Ramseys skatteprinsipper.

Det finnes gode argumenter både for inngangspenger og overnattingskatt. Hvilket alternativ som er best egnet for Lofoten varierer etter hvilke argumenter som tillegges mest vekt. Resultatene i kapittel 4.2 viser at hovedproblemet er mangel på gode fasiliteter, ikke antall eller type turister. Derfor burde Lofoten gå for et av alternativene med høyt proveny, noe som utelukker en Pigou skatt. Siden hovedargumentet mot turistskatt i den nasjonale debatten er at en turistskatt vil svekke konkurransekraften i norsk reiseliv vil det være naturlig å velge det alternativet som påvirker konkurransekraften minst. Alternativ 2c: Overnattingskatt med proSENTSATS eller stegvis økning etter prisklasse på overnattingen et godt alternativ med høy proveny, lave administrative kostnader, høy aksept blant turister, og lav vridningseffekt.

Litteraturliste:

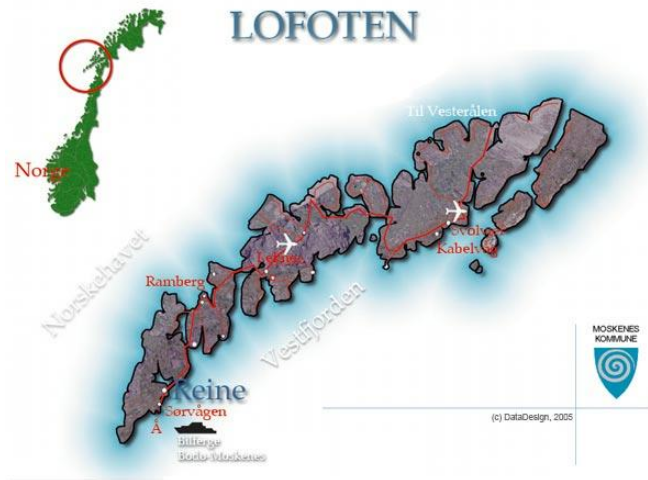
- Aguiló, E., Riera, A. & Rosselló, J. (2005). The short-term price effect of a tourist tax through a dynamic demand model: The case of the Balearic Islands. *Tourism Management*, 26 (3): 359-365.
- booking.com. (2017). *Lofoten*. Tilgjengelig fra: <https://goo.gl/4KbdUs> (lest 18.04.17).
- Butler, R. W. (1980). THE CONCEPT OF A TOURIST AREA CYCLE OF EVOLUTION: IMPLICATIONS FOR MANAGEMENT OF RESOURCES. *Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, 24 (1): 5-12.
- Canning, A. (2016). *The Lofoten Islands, Norway: there but for the grace of cod*: Lonely Planet. Tilgjengelig fra: <https://www.lonelyplanet.com/norway/northern-norway/lofoten/travel-tips-and-articles/the-lofoten-islands-norway-there-but-for-the-grace-of-cod> (lest 15.02.2017).
- Carson, R. T., Flores, N. E. & Meade, N. F. (2001). Contingent Valuation: Controversies and Evidence. *Environmental and Resource Economics*, 19 (2): 173-210.
- Coase, R. H. (2013). The Problem of Social Cost. *The Journal of Law and Economics*, 56 (4): 837-877.
- Crouch, G. I. (1995). A meta-analysis of tourism demand. *Annals of tourism research*, 22 (1): 103-118.
- do Valle, P. O., Pintassilgo, P., Matias, A. & André, F. (2012). Tourist attitudes towards an accommodation tax earmarked for environmental protection: A survey in the Algarve. *Tourism Management*, 33 (6): 1408-1416.
- Dolnicar, S., Woodside, A. & Martin, D. (2008). Market segmentation in tourism. *Tourism management, analysis, behaviour and strategy*: 129-150.
- Dreyer, E. (2016). *Lofoten-hva nå?* Avis Nordland: Avis Nordland. Tilgjengelig fra: <https://www.an.no/debatt/meninger/turisme/lofoten-hva-na/o/5-4-348280> (lest 13.02.2013).
- Eriksen, K. & Fallan, L. (1996). Tax knowledge and attitudes towards taxation; A report on a quasi-experiment. *Journal of economic psychology*, 17 (3): 387-402.
- Finansdepartementet. (2012). *Hvem betaler og hvem mottar skattene?* Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/hvem-betaler-og-hvem-mottar-skattene/id439316/> (lest 13.02.2017).
- Fuleky, P., Zhao, Q. & Bonham, C. S. (2014). Estimating demand elasticities in non-stationary panels: The case of Hawaii tourism. *Annals of Tourism Research*, 44: 131-142.
- Gooroochurn, N. & Sinclair, M. T. (2005). Economics of tourism taxation: evidence from Mauritius. *Annals of Tourism Research*, 32 (2): 478-498.
- Hanley, N., Barbier, E. B. & Barbier, E. (2009). *Pricing nature: cost-benefit analysis and environmental policy*: Edward Elgar Publishing.
- Helland, A. Ø. (2015). *De slår opp telt på kirkegårder og vasker seg i springen på Statoil*. Nordlys. Tilgjengelig fra: <https://www.nordlys.no/de-slar-opp-telt-pa-kirkegarder-og-vasker-seg-i-springen-pa-statoil/s/5-34-209827> (lest 06.03.2017).
- Innovasjon Norge. (2016). Nøkkeltall for norsk turisme 2015. I: Heglebostad, M. (red.): Innovasjon Norge,.
- Johansen, J. I., Forland, G. & Yildiz, M. (2015). Amerikansk turistguru: Turismen i Lofoten bør kvotereguleres. *NRK*.
- Kallbekken, S., Kroll, S. & Cherry, T. L. (2010). Pigouvian tax aversion and inequity aversion in the lab. *Economics Bulletin*, 30 (3): 1914-1921.
- Kennell, J. (2016). Carrying capacity. I: *Encyclopedia of Tourism*, s. 133-135: Springer.
- Kristoffersen, B. & Midtgard, M. R. (2016). Lofoten som reiselivsdestinasjone i dag og i framtida: Lofotrådet.
- Lawton, L. J. & Weaver, D. (2014). *Tourism management*: John Wiley & Sons Australia, Ltd.
- Lonely Planet. (2016). *Return of the eco-tax as tourism levy kicks in on Spain's Balearic Islands*. Tilgjengelig fra: <http://www.lonelyplanet.com/news/2016/07/04/new-tourism-tax-kicks-spains-balearic-islands/> (lest 08.03.2017).

- Longman, J. (2016). *Surfing under the northern lights*. The New York Times. Tilgjengelig fra: https://www.nytimes.com/2016/10/23/sports/surfing-unstad-norway-lofoten-masters.html?_r=0 (lest 09.05.2017).
- Madsen, E. L., Vinogradov, E. & Velvin, J. (2015). Gjesteundersøkelse i Lofoten: Nordlandsforskning.
- Mankiw, N. (2006). *Principles of microeconomics*. 4 utg. Mason, Ohio: Thomson Higher Education.
- Michaelis, L. (1997). Special issues in carbon/energy taxation: carbon charges on aviation fuels: Working Paper 12 in the Series on Policies and Measures for Common Action Under the UNFCCC, OECD, Paris.
- Mitchell, R. C. & Carson, R. T. (1987). *Evaluating the validity of contingent valuation studies*: Quality of the Environment Division, Resources for the Future.
- Mitchell, R. C. & Carson, R. T. (1989). *Using surveys to value public goods: the contingent valuation method*: Resources for the Future.
- NHO Reiseliv. (2015). *NHO Reiselivs innspill til Stortingsmeldingen om reiseliv 2017*. <https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/stortingsmelding-reiseliv/dokument/innspill-reiselivsmelding/>.
- Pigou, A. C. (1932). The economics of welfare, 1920. *McMillan&Co., London*.
- Ramsey, F. P. (1927). A Contribution to the Theory of Taxation. *The Economic Journal*, 37 (145): 47-61.
- Regjeringen. (2016). *Selvkost*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommuneokonomi/okonomiforvaltning/selvkost/id2006421/> (lest 13.02.2017).
- Rowe, R. D., Schulze, W. D. & Breffle, W. S. (1996). A test for payment card biases. *Journal of Environmental Economics and Management*, 31 (2): 178-185.
- Russell, R. & Faulkner, B. (2004). Entrepreneurship, Chaos and the Tourism Area Lifecycle. *Annals of Tourism Research*, 31 (3): 556-579.
- Sandmo, A. (2005). The theory of tax evasion: A retrospective view. *National Tax Journal*: 643-663.
- Simón, F. J. G., Narangajavana, Y. & Marqués, D. P. (2004). Carrying capacity in the tourism industry: a case study of Hengistbury Head. *Tourism Management*, 25 (2): 275-283.
- Statistikknett. (2016). *Statistikknett reiseliv, Status januar-november 2016*. Tilgjengelig fra: <http://www.statistikknett.no/Default.aspx> (lest 30.01.2017).
- Statistikknett. (2017a). *lange linjer, overnattingsmarkeder*. Tilgjengelig fra: http://www.statistikknett.no/reiseliv/ar/utv/utv_oversyn1.aspx (lest 03.05.2017).
- Statistikknett. (2017b). *månedstabeller*. Tilgjengelig fra: http://www.statistikknett.no/reiseliv/mnd/profil/profil_marked.aspx (lest 17.03.2017).
- Statistikknett. (2017c). *Årsoppsummering 2016*. Tilgjengelig fra: http://www.statistikknett.no/reiseliv/ar/Din_Region/DinRegion_oversyn.aspx (lest 04.04.2017).
- Stern, N. (2014). The economics of Climate Change. *American Economic Review*, 98: 1-37.
- Strazzera, E., Scarpa, R., Calia, P., Garrod, G. D. & Willis, K. G. (2003). Modelling zero values and protest responses in contingent valuation surveys. *Applied Economics*, 35 (2): 133-138.
- Templeton, T. (2003). *A kick in the Balearics for eco-tax*. The Guardian. Tilgjengelig fra: <https://www.theguardian.com/travel/2003/jun/08/travelnews.observerescapesection> (lest 08.03.2017).
- Tol, R. S. J. (2007). The impact of a carbon tax on international tourism. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 12 (2): 129-142.
- Weaver, D. B. (2000). A broad context model of destination development scenarios. *Tourism Management*, 21 (3): 217-224.
- Wig, K. (2016). *Her frykter ordføreren flere turister: – Det er fullt!* e24. Tilgjengelig fra: <http://e24.no/naeringsliv/reiseliv/her-frykter-ordfoereren-flere-turister-det-er-fullt/23755152> (lest 09.05.2017).
- Wooldridge, J. M. (2015). *Introductory econometrics: A modern approach*: Nelson Education.

Ødegård, J., Eriksen, V. B., Johansen, A. D. & Iversen, H. (2016, 28.07.2016). Står fem timer i fergekø for å komme til Lofoten. *NRK Nordland*.

Vedlegg 1: Spørreskjema:

Spørreskjema om en eventuell turistskatt i Lofoten



Turismen i Lofoten har vokst kraftig de siste årene. Tall fra statistisk sentralbyrå viser at det i 2015 var 405 743 overnattinger på hotell og campingplasser i Lofoten. I tillegg har AirBnB blitt svært populært, det kommer flere cruiseskip og mange turister overnatter i telt. Enkelte estimater anslår av Lofoten hadde så mange som 1 million turister i 2015. Med så mange besøkende blir infrastrukturen i Lofoten satt på prøve. Det er ikke nok offentlige toaletter, turistene får for dårlig informasjon om hvor de kan

telte, det blir liggende søppel igjen på populære turmål og turstiene blir til gjørme av at så mange går på dem. Med sine ca 24 000 fastboende har ikke kommunene i Lofoten råd til å utbedre disse fellesgodene. De har heller ikke lyktes i å få penger fra statsbudsjettet til å finansiere utbedringer.

Lofotrådet, et interkommunalt råd bestående av representanter fra de 6 kommunene i Lofoten, vurderer derfor å innføre en turistskatt i Lofoten for å finansiere fellesgoder som offentlige toaletter, søppelhåndtering på turistattraksjoner, turistinfo, tilrettelegging av turiststier mm. Skatten som samles inn vil være øremerket til denne type formål.

Formålet med denne undersøkelsen er å finne ut hvor mye turister er villige til å betale for disse fellesgodene. Der det er svaralternativ: Sett kryss ved det/de alternativet/ene som passer deg best:

1. Har du hørt om turistskatt tidligere (ofte kalt city tax)? _____
2. Hvordan kom du deg til Lofoten?

<input type="checkbox"/> Med personbil på ferge/hurtigrute eller Lofast	<input type="checkbox"/> Med cruiseskip
<input type="checkbox"/> Med bobil/personbil med campingvogn på ferge/hurtigrute eller Lofast	<input type="checkbox"/> Med sykkel
<input type="checkbox"/> Med fly	<input type="checkbox"/> Kollektivtransport
	<input type="checkbox"/> Annen transport
3. Hvordan type overnatting har/skal du benytte deg av?

<input type="checkbox"/> Hotell/Rorbu	<input type="checkbox"/> Bobil/campingvogn utenfor campingplass
<input type="checkbox"/> Campingplass	<input type="checkbox"/> Cruise
<input type="checkbox"/> AirBnB	<input type="checkbox"/> Hos venner/familie
<input type="checkbox"/> Telt utenfor campingplass	<input type="checkbox"/> Andre steder

4. Hvor mange dager har du vært/skal du være i Lofoten? _____
5. Sett at Lofotrådet begynner å samle inn skatt fra turister i Lofoten gjennom en skatt på overnatting per person per natt på hoteller, rorbuer, campingplasser og AirBnB. Hvor mye er du villig til å betale per person per natt for å bidra til fellesgodefinansieringen?
- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 0 kr | <input type="checkbox"/> 30 kr | <input type="checkbox"/> 60 kr |
| <input type="checkbox"/> 10 kr | <input type="checkbox"/> 40 kr | <input type="checkbox"/> Over 60 kr |
| <input type="checkbox"/> 20 kr | <input type="checkbox"/> 50 kr | <input type="checkbox"/> Vet ikke |
6. Hvis du svarte 0 på forrige spørsmål; hvorfor er du ikke villig til å betale?
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Jeg mener dette er en offentlig oppgave | <input type="checkbox"/> Ferien er dyr nok allerede |
| <input type="checkbox"/> Jeg har ikke benyttet meg av tilbudene beskrevet over | <input type="checkbox"/> Det er ikke rettferdig |
| | <input type="checkbox"/> Andre grunner |
7. Hvis du fikk valget mellom å betale en inngangsskatt til Lofoten i form av bompenger og høyere båt/fergebilletter, *eller* en overnattingsskatt som beskrevet over, hvilken form foretrekker du?
- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Overnattingsskatt | <input type="checkbox"/> Inngangsskatt |
|--|--|
8. Hvor høy må overnattingsskatten per natt per person være før du velger å ikke dra på ferie til Lofoten?
- | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 0 kr | <input type="checkbox"/> 30 kr | <input type="checkbox"/> 60 kr |
| <input type="checkbox"/> 10 kr | <input type="checkbox"/> 40 kr | <input type="checkbox"/> Over 60 kr |
| <input type="checkbox"/> 20 kr | <input type="checkbox"/> 50 kr | <input type="checkbox"/> Vet ikke |
9. Har du savnet noen fasiliteter eller tilrettelegging i løpet av oppholdet i Lofoten, og i så fall hvilke?
10. Hvilke fellesgoder mener du som turist det er mest behov for å forbedre i Lofoten?
11. Synes du det er plass til flere turister i Lofoten? _____
12. Er det noen type turister du synes det er for mange av, og i så fall hvilke?
13. Hvor gammel er du? _____
14. Hvilket kjønn er du? _____
15. Hvilken nasjonalitet har du? _____
16. Hvor stort reisefølge har du? _____
17. Har du noen andre kommentarer

Vedlegg 2: Korrelasjonstabell

	alder	wtp_low	reisefo~e	antall~r	betali~m	dagerlo~n	plasst~r	teltere	hotell~u	lokalt~g	andrek~b	campere	norsk
alder	1.0000												
wtp_low	-0.0474	1.0000											
reisefolge	0.3050	-0.1519	1.0000										
antallmang~r	-0.1538	0.0465	-0.1428	1.0000									
betalingsf~m	0.0670	0.0892	0.1251	0.1377	1.0000								
dagerlofoten	-0.1197	0.0489	-0.1619	0.0982	0.1034	1.0000							
plasstilfler	-0.0236	0.0664	-0.1171	-0.0792	-0.0672	-0.0657	1.0000						
teltere	-0.3495	0.1470	-0.1136	0.1998	0.2022	-0.0496	-0.0482	1.0000					
hotello~g~u	0.3798	0.0231	0.4639	-0.1650	0.0518	-0.1405	-0.0715	-0.2501	1.0000				
lokaltilk~g	-0.1200	0.1609	-0.1282	-0.0941	-0.1901	0.3423	0.1457	-0.2832	-0.2408	1.0000			
andrekomb	0.0544	-0.1053	-0.0706	0.0762	0.0070	0.0367	-0.0607	-0.1782	-0.1515	-0.1716	1.0000		
campere	0.0890	-0.2252	-0.1186	-0.0438	-0.0520	-0.1742	-0.0004	-0.3375	-0.2870	-0.3250	-0.2045	1.0000	
norsk	-0.0332	0.1459	-0.0390	0.0138	-0.0462	0.1827	0.1862	-0.0962	-0.0592	0.3496	0.1679	-0.3039	1.0000
svensk	0.0231	-0.1053	-0.0982	-0.0609	0.0070	-0.0600	0.1598	0.1877	-0.0939	-0.1182	-0.1079	0.0884	-0.3599
tysk	0.0357	-0.0005	0.1931	-0.0111	-0.0102	-0.0778	-0.1258	0.0185	0.0109	-0.1778	-0.1119	0.2150	-0.3730
fransk	0.0467	-0.0905	-0.0316	-0.0598	0.0801	-0.0358	-0.1585	0.0357	0.0586	-0.0736	0.1122	-0.0877	-0.1544
andreeuropa	-0.0134	-0.0790	-0.0459	0.0781	0.0239	-0.0810	-0.2072	0.0162	0.0837	-0.1706	-0.1022	0.1445	-0.5276
restenverden	-0.0063	-0.0079	0.0630	-0.0253	0.0456	-0.0613	-0.0237	-0.1092	0.0837	-0.1051	0.0470	0.0991	-0.2206

	svensk	tysk	fransk	andree~a	resten~n
svensk	1.0000				
tysk	-0.1119	1.0000			
fransk	-0.0463	-0.0480	1.0000		
andreeuropa	-0.1582	-0.1640	-0.0679	1.0000	
restenverden	-0.0661	-0.0686	-0.0284	-0.0970	1.0000

Vedlegg 3: Intervallregresjon med flere variabler

```
Interval regression                               Number of obs   =       211
                                                LR chi2(18)    =       28.14
Log likelihood = -399.74451                    Prob > chi2     =       0.0599
```

	Coef.	Std. Err.	z	P> z	[95% Conf. Interval]	
antallmangler	3.045431	1.250633	2.44	0.015	.5942359	5.496627
alder	-.0110893	.0998549	-0.11	0.912	-.2068014	.1846227
reisefolge	-.33441	.2456714	-1.36	0.173	-.8159171	.147097
bil	-12.16658	5.608235	-2.17	0.030	-23.15852	-1.174641
bobil	-7.673594	7.054749	-1.09	0.277	-21.50065	6.15346
fly	-9.034191	5.457011	-1.66	0.098	-19.72974	1.661353
annentran	-8.137307	7.225061	-1.13	0.260	-22.29817	6.023553
sykkel	-2.729849	8.850402	-0.31	0.758	-20.07632	14.61662
kollektiv	-10.26678	7.861161	-1.31	0.192	-25.67438	5.14081
telttere	10.81411	4.951481	2.18	0.029	1.109382	20.51883
hotellogrorbu	13.67633	5.475137	2.50	0.012	2.945263	24.4074
lokaltilknytning	10.12278	5.515738	1.84	0.066	-.6878634	20.93343
andrekomb	2.920548	5.703372	0.51	0.609	-8.257856	14.09895
norsk	13.80665	6.846808	2.02	0.044	.3871501	27.22614
svensk	8.043825	7.617436	1.06	0.291	-6.886075	22.97372
tysk	14.3073	7.808103	1.83	0.067	-.9963036	29.6109
andreeuropa	10.98591	7.252299	1.51	0.130	-3.228333	25.20016
restenverden	2.013191	9.362373	0.22	0.830	-16.33672	20.36311
_cons	20.21403	9.907117	2.04	0.041	.7964416	39.63162
/lnsigma	2.919328	.0563349	51.82	0.000	2.808914	3.029742
sigma	18.52883	1.043819			16.59188	20.6919

```
Observation summary:      23 left-censored observations
                          0 uncensored observations
                          11 right-censored observations
                          177 interval observations
```




Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway