

Sendes kun elektronisk

Høringsinnspill til forslag til forskrift om cruiseavgift

Næringsforeningen i Tromsøregionen viser til høring av forslag til forskrift om cruiseavgift, hjemlet i lov om besøksbidrag (deres ref. 26/1644).

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) representerer over 700 medlemsbedrifter og er den største næringsforeningen i Nord-Norge. Våre medlemmer omfatter blant annet bedrifter innen reiseliv, handel, servering, transport, opplevelser, kultur, havn, bygg og anlegg, eiendom og øvrige deler av næringslivet som direkte og indirekte berøres av utviklingen i besøksnæringen.

Tromsøregionen er en av Norges viktigste reiselivsdestinasjoner og en sentral cruisehavn i nord. Cruise bidrar til aktivitet og verdiskaping i en bred lokal verdikjede, fra opplevelsesbedrifter og transportører til handel, servering, hoteller, kulturaktører og øvrig tjenesteytende næringsliv. Tromsø har i tillegg en viktig rolle som snuhavn, noe som gir særlig høy lokal verdiskaping gjennom hotellovernattinger, transport, servering og tjenester før og etter cruise.

NFTR støtter prinsippet om at besøkende kan bidra til finansiering av reiselivsrelaterte fellesgoder. I en region med sterk vekst i reiselivet er det behov for bedre besøksforvaltning, god tilrettelegging og investeringer som kommer både innbyggere, næringsliv og besøkende til gode. Samtidig er det avgjørende at en cruiseavgift innrettes på en måte som er forholdsmessig, forutsigbar, rettferdig og treffsikker.

Dersom avgiften innrettes feil, kan den svekke lokal verdiskaping, skape konkurransevridning mellom havner og gi utilsiktede konsekvenser for både reiselivsnæringen og øvrig næringsliv. Dersom den innrettes riktig, kan den bidra til bedre besøksforvaltning, styrket lokal aksept for reiselivet og økt kvalitet på reisemålet.

Cruiseavgiften må inngå i en helhetlig besøksbidragsmodell

NFTR mener cruiseavgiften må ses i sammenheng med øvrige besøksbidrag. Cruise er én viktig del av besøksbildet, men ikke det eneste segmentet som benytter infrastruktur, byrom, transportløsninger og fellesgoder i Tromsøregionen.

Likebehandling mellom ulike besøksformer bør være et bærende prinsipp. Dersom cruisepassasjerer skal ilegges en vesentlig høyere avgift enn andre besøkende, må dette være godt begrunnet i dokumentert belastning og i en tydelig sammenheng mellom avgiftsnivå, belastning og bruk av midlene.

NFTR støtter derfor en cruiseavgift prinsipielt, men kun under forutsetning av at ordningen blir moderat, forutsigbar, nasjonalt harmonisert og tydelig øremerket konkrete fellesgoder og besøksforvaltning.

Det foreslåtte nivået på 100 kroner per passasjer er for høyt

NFTR mener det foreslåtte nivået på 100 kroner per passasjer per påbegynte døgn er for høyt.

Det er vanskelig å se at avgiften står i rimelig forhold til den foreslåtte overnattingsavgiften. I forslaget til overnattingsavgift legges det opp til en prosentvis sats på 3 prosent. Tromsø kommune har vist til at gjennomsnittlig hotellpris i Tromsø i 2025 var 1 833 kroner. En overnattingsavgift på 3 prosent vil da utgjøre om lag 55 kroner per hotellrom. I mange tilfeller deles hotellrommet av to personer, noe som innebærer at avgiften per person vil være betydelig lavere.

Kommunens beregninger viser også at dersom man tar utgangspunkt i hotellenes samlede losjioversettning delt på antall overnattinger, vil en overnattingsavgift på 3 prosent tilsvare om lag 36 kroner per overnatting. Uansett beregningsmåte fremstår en cruiseavgift på 100 kroner per passasjer som vesentlig høyere enn avgiftsnivået for landbaserte gjester.

NFTR mener det er vanskelig å begrunne hvorfor en cruisegjest generelt skal betale betydelig mer enn en hotellgjest, uten at det foreligger et tydeligere kunnskapsgrunnlag som dokumenterer at belastningen er tilsvarende høyere. Forslaget bryter etter vårt syn med prinsippet om forholdsmessighet mellom ulike besøksformer.

Cruisenæringen er internasjonal, konkurranseutsatt og mobil. Ruteplanlegging skjer ofte flere år frem i tid, og rederiene vurderer fortløpende kostnader, etterspørsel og rammevilkår. Et for høyt avgiftsnivå kan føre til færre anløp, omruting eller redusert satsing på havner i Nord-Norge. For Tromsøregionen kan dette få direkte konsekvenser for lokale bedrifter som leverer opplevelser, transport, servering, handel, overnatting og andre tjenester til cruisetrafikken.

NFTR ber derfor departementet redusere nivået på avgiften vesentlig, og sørge for at cruiseavgiften står i rimelig forhold til øvrige besøksbidrag.

Ordningen bør være nasjonal for å unngå konkurransevridding

NFTR mener cruiseavgiften bør innføres som en nasjonal modell, eller minimum innenfor svært tydelige nasjonale rammer.

Cruisetrafikken er mobil, og havner konkurrerer både nasjonalt og internasjonalt. Dersom enkeltkommuner selv kan velge om de vil innføre avgift, og eventuelt på hvilket nivå, kan det skape konkurransevridding mellom norske havner. Dette kan være særlig uheldig for Nord-Norge, hvor avstandene er lange og kostnadene ved å inkludere flere havner i seilingsprogrammene allerede er betydelige.

Tromsø har en viktig rolle som cruisehavn og snuavn i nord. Dersom enkelte havner innfører avgift og andre ikke gjør det, kan det gi insentiver til å snu lenger sør eller flytte trafikk til havner som ikke nødvendigvis har samme infrastruktur, kapasitet eller beredskap. Resultatet kan bli at belastningen flyttes, heller enn at den håndteres bedre.

En nasjonal modell vil gi større forutsigbarhet for rederier, havner, kommuner og lokalt næringsliv. Den vil også bidra til å sikre likebehandling, hindre avgiftskonkurranse mellom havner og styrke legitimiteten til ordningen.

Kystruten må behandles separat

NFTR mener Kystruten må behandles separat fra ordinær internasjonal cruisetrafikk.

Kystruten har en særskilt rolle langs kysten. Hurtigruten og Havila er både reiselivsprodukt, transporttilbud, godsforbindelse og en del av den grunnleggende infrastrukturen for mange lokalsamfunn i Nord-Norge. Kystruten har også et helt annet anløpsmønster enn ordinære cruiseskip, med mange havner på én seiling og flere korte stopp.

Det må derfor etableres en egen modell som tar hensyn til Kystrutens samfunnsoppdrag, anløpsmønster og reelle belastning på de enkelte destinasjonene.

NFTR mener en mulig løsning kan være at det betales besøksbidrag for hele rundturer og halve rundturer, men ikke for ordinære distansereisende som reiser havn-til-havn. Havn-til-havn-passasjerer bruker Kystruten som transportmiddel, og bør ikke behandles på samme måte som cruiseturister på en rundreise.

En eventuell inntekt fra rundturer og halve rundturer kan deretter fordeles mellom havnene Kystruten anløper, basert på liggetid i havn. Midlene bør bare fordeles til havner der liggetiden er lang nok til at gjestene faktisk kan gå i land og dermed skape behov for fellesgoder, vertskap, tilrettelegging og besøksforvaltning.

En slik modell vil være mer treffsikker enn en avgift per passasjer per kommune per påbegynte døgn. Den vil også redusere risikoen for at Kystruten får en urimelig samlet avgiftsbelastning som følge av sitt særlige anløpsmønster.

NFTR ber departementet gå i tett dialog med operatørene av Kystruten, berørte havner, kommuner og næringsliv før en endelig modell fastsettes.

Inntektene må tilbakeføres lokalt og øremerkes konkrete fellesgoder

For NFTR er det avgjørende at inntektene fra cruiseavgiften tilbakeføres lokalt og brukes til konkrete tiltak som håndterer belastningen fra cruisetrafikken og styrker reisemålet.

Ordningens legitimitet vil avhenge av at innbyggere, næringsliv og besøkende ser en tydelig sammenheng mellom avgiften som kreves inn og tiltakene som finansieres. Midlene må derfor ikke gå inn i ordinær kommunal drift, men øremerkes reiselivsrelaterte fellesgoder, infrastruktur og besøksforvaltning.

NFTR mener det også må stilles krav til åpenhet, rapportering og etterprøvnbarhet. Det bør være tydelig hvor mye som kreves inn, hvilke tiltak midlene brukes til, og hvilken effekt tiltakene har.

Det må etableres en overgangsperiode

Cruisetrafikk planlegges flere år frem i tid. Mange seilinger for de nærmeste årene er allerede planlagt, priset og lagt ut for salg. Lokale bedrifter planlegger også bemanning, investeringer og kapasitet basert på forventet trafikk.

NFTR mener derfor at en eventuell cruiseavgift må innføres med tilstrekkelig overgangstid. En innføring med kort varsel kan skape betydelig usikkerhet for rederier, havner og lokale

virksomheter. Det kan også føre til at kostnaden ikke kan håndteres på en forutsigbar måte i allerede solgte produkter.

Forutsigbarhet i rammevilkårene er avgjørende for en næring med lange planleggingshorisonter. NFTR ber derfor departementet sikre klare ikrafttredelsestidspunkter, og at dette må tidligst være januar 2029.

Oppsummering

NFTR støtter prinsippet om at besøkende kan bidra til finansiering av reiselivsrelaterte fellesgoder. For Tromsøregionen kan en riktig innrettet cruiseavgift bidra til bedre besøksforvaltning, økt kvalitet på reisemålet og styrket lokal aksept for reiselivet.

Samtidig må ordningen utformes slik at den ikke svekker lokal verdiskaping, skaper konkurransevridning mellom havner eller gir urimelige utslag for Nord-Norge og Kyststruten.

NFTR ber derfor departementet justere forslaget slik at:

- avgiftsnivået reduseres vesentlig
- ordningen innføres som en nasjonal modell eller med tydelige nasjonale rammer
- cruiseavgiften ses i sammenheng med øvrige besøksbidrag
- Kyststruten behandles separat gjennom en egen modell
- inntektene tilføres lokalt og øremerkes konkrete fellesgoder
- reiselivsnæringen involveres i prioritering av tiltak
- det gis tilstrekkelig overgangstid før innføring, og kan tidligst innføres januar 2029

Med disse forutsetningene kan cruiseavgiften bli et nyttig verktøy for mer bærekraftig besøksforvaltning og bedre tilrettelegging i norske cruisehavner.

Med vennlig hilsen



Sigrid Mogård-Jansen

Direktør

Næringsforeningen i Tromsøregionen



Fredrik Olsen

Næringspolitisk rådgiver

Næringsforeningen i Tromsøregionen