

Efnahags- og viðskiptanefnd  
Nefndasvið Alþingis  
101 Reykjavík

## Efni: Umsögn um 468.mál. Skattar og gjöld (gistináttaskattur, áfengisgjald o.fl.)

23. nóvember 23, 2023

Ágætu nefndarmenn,

Fyrir hönd AECO – Samtaka leiðangursskipa á norðurslóðum, sem umsögn við  
fyrirnefndri tillögu.

AECO eru alþjóðleg samtök skipafélaga leiðangursskipa á norðurslóðum. Markmið  
okkar eru að tryggja að leiðangursskipasiglingar séu öruggar, sjálfbærar og skapi  
ábóta fyrir heimafólk, með tilliti til umhverfis, náttúru og menningararfs. Þetta gerum  
við með því að búa til leiðbeiningar, staðla og verkfæri fyrir meðlimi okkar. Samtökin  
telja 65 alþjóðlega meðlimi, þar af um 40 skipafélög, sem samanlagt reka tæplega  
50 skip, sem taka 13 – 500 farþega. Í ár hafa meðlimir AECO siglt 148 ferðir á 36  
leiðangursskipum til Íslands, með viðkomu í lengri eða styttri tíma á tímabilinu 5.mai  
til 6.október. Samtals voru þetta um 29.900 farþegar og 665 komur til 28 hafna og 8  
landeiganda.

Fyrirhuguð tillaga mun grafa undan áralangri uppbyggingu á þjónustu og upplifunum  
á landsbyggðinni og fæla frá verðmætasta hóp skemmtiferðaskipa; leiðangursskip  
og skiptifarþega. Því það eru einmitt skip sem stunda hringsiglingar sem hafa  
farþegaskipti í Reykjavík eða Hafnarfirði. Það þýðir að farþegar fljúga inn í gegn um  
Keflavíkurvöll, gista oft eina til tvær nætur á hóteli fyrir og eftir siglingu og nýta því  
einnig umtalsverða þjónustu í landi. Þá kaupa þessi skip ýmis aðföng, svo sem  
eldsneyti, matvöru og varahluti svo fátt eitt sé nefnt. Efnahagsleg áhrif farþegaskipta  
hafa ekki verið rannsökuð, en miðað við svipaðar rannsóknir á öðrum svæðum, má  
reikna með að í skiptistoppi (farþegaskipti) skilji farþegi allt að fimm sinnum meira  
eftir sig í hagkerfinu þar sem skiptin fara fram heldur en farþegi í hefðbundnu stoppi  
(skipakomu), þar sem siglingin hefst og endar utan Íslands. Þar að auki eru hagræn  
áhrif í hverri skipakomu í hringsiglingunni, þar sem farþegar kaupa upplifanir,  
þjónustu og vörur. Margföldunaráhrifin út í samfélagið eru því tölverð af  
leiðangursskipum.

Ríkið hefur fjárfest í hafnarmannvirkjum og innviðum um allt land og er því  
þjóðhagslega hagkvæmt að nýta þá fjárfestingu með því að taka á móti skipum. Árið  
2023 tók 31 íslensk höfn á móti skemmtiferða,- eða leiðangursskipi. Þess má geta  
að allt ferðafólk sem heimsækir Ísland getur skilað inn tax free kvittunum og fengið  
endurgreiddan virðisaukaskatt fyrir ýmsar vörur. Það ber einnig að taka fram að

engin dæmi eru um „hótelskip“ sem dvelja í höfn í lengri tíma í beinni samkeppni við hótél í landi.

Fyrirspurn til meðal meðlima AECO, leiddi í ljós að afnám tollfrelsis, með svo stuttum fyrirvara, myndu hafa verulega alvarleg afleiðingar. Ferðirnar frá 2024 til 2026 hafa þegar verið seldar og því ekki mögulegt að bæta aukakostnaði inn í miðaverð. Fyrir iðnað sem enn er í endurreisnarfasa eftir heimsfaraldurinn, þar sem margir þurftu að tæma alla varasjóði, getur þetta haft grafalvarlegar afleiðingar.

Til lengri tíma litið, ef færi gefst á að taka tillit til aukins kostnaðar í áætlanagerð, þyrftu skipafélögin að íhuga hvort leiðangurssiglingar á Íslandi séu enn fýsilegur kostur. Hafnarkoma í erlenda höfn, sem hluti af Íslandsáætlun til að tryggja tollfrelsi, gæti verið möguleiki, en tími, eldsneytisneysla, umhverfisáhrif og upplifun gesta bendir til annars.

Það tekur um sólahring að sigla til næsta nágrannalands og myndi því tveir dagar dragast frá hringferðinni, ef bæta þyrfti við stoppi utan Íslands. Þetta mun bitna á höfnum og ferðapjónustu landsbyggðarinnar. Það er okkar reynsla að aðrir áfangastaðir leggi frekar áherslu á að hvetja til lengri dvalar, ekki síst til þess að draga úr kolefnafótspori ferðalagsins. Leiðangursskip eru ein besta leiðin til að dreifa ferðafólki betur um Ísland og um leið eru þessir farþegar ekki að valda álagi á innviði á sama hátt og annað ferðafólk. Leiðangursskip eru ekki í beinni samkeppni við hótél í landi. Markhóparnir eru að sækja í tvær ólíkar upplifanir. Þá má færa rök fyrir því að næg eftirspurn sé eftir hvorri upplifuninni fyrir sig og þurfi því ekki að líkja þeim saman á þennan hátt.

Hróplegt ósamræmi þykir að hefðbundin (stór) skemmtiferðaskip myndu ennþá njóta tollfrelsis, ef ferðin byrjar og/eða endar utan Íslands, en leiðangursskipin sem verja meiri tíma og peningum á Íslandi myndu bera þungar fjárhagslegar afleiðingar. Leiðangursskip skapa tækifæri fyrir minni bæjarfélög, fyrirtæki og landeigendur til þróunar á upplifunum og vörum. Aðilar sem hafa að öðrum kosti ekki innviði eða bolmagn til þess að taka á móti stærri skipum. Á sama tíma geta leiðangursskip veitt fyrirsjáanlega fyrir upplifanir og þjónustu, sem oft er erfitt að fá með ferðafólki á eigin vegum.

Samtökin AECO vinna með mörgum hagaðilum í héraði og í stjórnsýslu til þess að tryggja sjálfbærar skipakomur og hér ber helst að nefna níu staðbundna leiðarvísa á Akranesi, Djúpavogi, Grímsey, Hrísey, Húsavík, Ísafirði, Patreksfirði, Reykjanesi og Seyðisfirði, sem þróaðir hafa verið í samvinnu við heimafólk og segja til um hvernig ábúendur vilji að ferðafólk hagi sér í skipakomu. Frá árinu 2016 hefur AECO í samvinnu við Landhelgisgæslu Ísland haldið árlega ráðstefnu á Íslandi, með viðbragsaðilum á Norðurljóðum um leit og björgun, með áherslu á samstarf milli leiðangursskipa og landhelgisgæslna. Í sumar hófust einnig strandhreinsarnir á Íslandi, undir verkefninu Clean up Iceland, þar sem farþegar leiðangursskipa týna rusl í íslenskum fjörum, í samstarfið við Blá Herinn, Umhverfisstofnun og Landhelgisgæslu Íslands. Að lokum ber að nefna verkefnið Made in the Arctic, sem miðar að því að kortleggja framleiðendur mat,- og minjavöru á hverjum stað, og gera meðlimum og farþegum auðveldara að kaupa beint úr héraði og auka efnahagslegan ábata.

Afar óheppilegt þykir að AECO - samtök leiðangursskipa á Norðurslóðum, sem verða fyrir mestum áhrifum af tillögu um afnám tollfrelsis, hafi ekki verið með í samráði. Okkar helsta hlutverk er að tryggja að siglingar séu stundaðar á sjálfbæran hátt og höfum við fjárfest miklu á Íslandi. Við hörmum að hafa ekki fengið boð í samráð og samráðsfrestur hafi stuttur og raun ber vitni. Svo virðist sem mat á afleiðingum hafi ekki átt sér stað, heldur hagsmunir eins hagaðila látnir ráða för.

Það er því okkar einlæga ósk að þetta mál verði tekið til endurskoðunar, þar getum við hjálpað til við að afla frekari gagna og hefja samtal um lausnir sem gætu náð sameiginlegum markmiðum.

Virðingarfyllst,



Frigg Jørgensen  
Executive Director



Gyða Guðmundsdóttir  
Head of Community Engagement