

Teitur Björn Einarsson
Formaður efnahags- og viðskiptanefndar

Afrit sent á nefndarritara
Afrit sent á fjármálaráðherra og aðstoðarmenn

Reykjavík, 30.11.2023

Efni: Andmæli Cruise Iceland vegna mögulegs afnáms tollfrelsis skemmtiferðaskipa og starfshópavinnu í aðgerðaráætlun ferðamálastefnu 2030

Vísað er í frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld o.fl. (gistináttaskattur, áfengisgjald o.fl.) – [bingskjal 509, 468. mál](#). Með frumvarpinu er áformað að greiddur skuli gistináttaskattur fyrir gístiaðstöðu á skemmtiferðaskipum sem heimsækja íslenskar hafnir. Cruise Iceland gerir ekki athugasemdir við það. Áformum frumvarpsins um að afnema skuli tollfrelsi skemmtiferðaskipa í siglingum innan tollsvæðis íslenska ríkisins er hins vegar mótmælt harðlega.

- Cruise Iceland staðhæfir að með afnámi tollfrelsis verði þrengt að skemmtiferðaskipum sem sækja Ísland heim. Meiri hagsmunum verði þar fórnað fyrir minni, sérstaklega ríkum hagsmunum bæjarfélaga á landsbyggðinni og mikilvægum hagsmunum hafna sem mun kalla á aukið fjárframlag úr ríkissjóði ef komum skemmtiferðaskipa fækkar.
- Þau skemmtiferðaskip sem helst yrðu fyrir áhrifum af afnámi tollfrelsis eru þau skip sem eru hvað umhverfisvænust samkvæmt Environmental Port Index (EPI) kerfinu og flytja að jafnaði efnuðustu ferðamennina (minni skip, leiðangurskip, í hringsiglingum).
- Afnám tollfrelsis sem virðist laumað inn í framangreint frumvarp (bandorminn) þýðir að skemmtiferðaskipin munu stytta ferðina á Íslandi og bæta Færeyjum og/eða Grænlandi við sem áfangastað. Slík stytting þýðir að hafnir fjærst höfuðborgarsvæðinu missa yfir helming af skipakomum með augljósum fjárhagslegum afleiðingum. Þessar hafnir og byggðarlög hafa mjög takmarkað gistirými í landi og aðgengi landleiðina er ekki jafn auðsótt og á öðrum svæðum á Íslandi.
- Afnám tollfrelsis getur jafnvel leitt til þess að skipafélögin hætti alfarið að koma til Íslands.
- Fjölmargir rekstraraðilar í skipa-, ferða- og orkuþjónustu og atvinnulíf í kringum minni hafnir reiða sig á komu leiðangurskipa – fækkun í skipakomum þýðir einfaldlega minni innkomu með tilheyrandi lækkuðu skattspori og lægri gistináttaskatti sem geirinn er annars sáttur við.
- Fjölmargar minni hafnir glíma við háan fjárfestinga- og rekstrarkostnað – fækkun í skipakomum skemmtiferðaskipa þýðir aukið framlag úr ríkissjóði til hafnarframkvæmda í gegnum samgönguráðuneyti og hærri hluti kostnaðar sem íslensk skip munu (í vaxandi mæli) þurfa að standa undir.
- Grænland og Svalbarði eru tollfrjáls svæði varðandi siglingar. Svokölluð hótelskip hafa ekki verið í íslenskum höfnum undanfarna áratugi og eru því ekki vandamál á Íslandi.

Cruise Iceland hafa komið á framfæri sjónarmiðum sínum til sjö starfshópa sem vinna að tillögum fyrir áætlaðar aðgerðir í ferðamálastefnu 2030. Helstu punktar samtakanna lúta að umræðu um sjálfbærni og orkuskipti, samkeppnishæfni og verðmætasköpun, rannsóknir og nýsköpun, uppbyggingu áfangastaða, hæfni og gæði, heilsu-, veitinga- og hvataferðaþjónustu og svo menningartengda ferðaþjónustu. Cruise Iceland lýsa yfir þungum áhyggjum af nálgun á fyrirhugaðri álagsstýringu og innviðagjaldi, benda á nauðsyn þess að gistináttaskattur, sem samtökin eru sátt við, sé innleiddur með nægjanlegum fyrirvara og benda einnig á að ekki ætti að taka ákvarðanir um hagsmuni félaga innan Cruise Iceland án aðkomu samtakanna að ákvarðanatökunni.

Cruise Iceland leggja áherslu á að takmarkanir á aðgengi skemmtiferðaskipa hafa neikvæð áhrif á hagsmuni landsbyggðarinnar sem aftur myndi breyta forsendum gistináttaskatts sem samtökin gera annars ekki athugasemdir við. Samtökin benda á að samkvæmt þeirri stefnu sem starfað hefur verið eftir í íslenskri ferðaþjónustu, um að „dreifa ferðamönnum“ er enginn aðili ferðaþjónustunnar sem sannanlega dreifir ferðamönnum um landið eins og skemmtiferðaskipin.

Sem dæmi um hve mikla hagsmuni er að ræða má nefna [viðtal Bæjarins besta við Hilmar Lyngmó, hafnarstjóra hjá Höfnum Ísafjarðarbæjar, 7. nóvember sl.](#), en hann sagði hafnarsjóð hafa orðið af 154 milljónum króna vegna afbókana skemmtiferðaskipa í sumar [vegna tafa](#) á framkvæmdum við höfnina. Til samanburðar má nefna að tekjur hafnarsjóðsins af Arnarlaxi [síðastliðin þrjú ár](#) eru samkvæmt upplýsingum laxeldisins sjálfs 357 milljónir króna á meðan tekjur af [skipakomum árið 2023](#) eru liðlega 400 milljónir samkvæmt frétt [Bæjarins besta](#).

Annað dæmi má nefna frá Grundarfjarðarhöfn, en þar eru 45 af 75 bókuðum komum skemmtiferðaskipa fyrir árið 2024 minni skip og leiðangursskip, þ.e. sú tegund skipa sem fyrst myndu hætta siglingum ef afnám tollfrelsis skipanna yrði að veruleika. Tekjur hafnarinnar af skemmtiferðaskipum árið 2024 eru áætlaðar um 85 millj. kr., voru um 76 millj. kr. árið 2023, sem er (bæði árin) næstum 40% af heildartekjum hafnarinnar.

Hér fyrir neðan eru röksemdir samtakanna sem lúta að vinnu starfshópa ferðamálastefnunnar en samtökin leggja áherslu á mikilvægi skipakoma fyrir landsbyggð og hafnir sem ekki er tekið tillit til í starfshópum.

Cruise Iceland telja fyrirhugað afnám tollfrelsis skemmtiferðaskipa misráðið og skora á fjármála- og efnahagsráðherra að beita sér gegn því að breytingar á tollfrelsi nái fram að ganga og til vara að engar breytingar verði gerðar nema tjón af lagabreytingunni verði metið fyrst.

Liður 3.6. í frumvarpi til laga (afnám tollfrelsis)

Cruise Iceland telja nauðsynlegt að endurskoða hugmyndir um afnám tollfrelsis skemmtiferðaskipa. Samtökin andmæla [fullyrðingum um „hótelsskip“](#), sbr. lokamálslið í lið 3.6. í framangreindu frumvarpi, sem sögð eru vera „skip sem eru í sömu höfn í lengri tíma í beinni samkeppni við innlenda rekstraraðila, til að mynda gististaði og veitingahús.“ Cruise Iceland staðhæfa að skemmtiferðaskip hafi jákvæð áhrif á íslenskan efnahag. Það mun hafa mikil áhrif á hagkerfið ef tollfrelsið fellur niður, þar sem afnám tollfrelsis getur valdið alvarlegum afleiðingum fyrir skipaútgerð, gistihús og ferðaþjónustu landsins. Spyrja má að því hvort farþegaskip ættu rétt á tollkvóta á kjöti og kjúklingi ef tollfrelsi yrði afnumið. Þá myndi það orka tvímælis ef ferðamenn og áhafnir gætu ekki verslað tollfrjálst vörur eins og aðrir ferðamenn sem koma til Íslands. Cruise Iceland benda einnig á að ferðir eru þegar seldar fyrir 2024 sem nú á að skattleggja eftir á.

Cruise Iceland skorar á ráðherrann að beita sér gegn því að breytingar á tollfrelsi nái fram að ganga.

A.2 Þróun á álagsstýringarkerfi

Í drögum aðgerðaráætlunarinnar er ranglega staðhæft að farþegar á stórum skemmtiferðaskipum geti valdið álagstoppum á vinsælum ferðamannastöðum, sérstaklega á hápunktum ferðamannatímans. Cruise Iceland mótmæla kröftuglega hugmyndum um álagsstýringu af hálfu hins opinbera á skemmtiferðaskip eingöngu til að hækka upplifun gesta í heild sinni, eins og því er lýst í drögum starfshóps. Cruise Iceland styðja hugmyndina um að stjórna álagi, en aðeins á þeim forsendum að það sé gert með almennum hætti og taki tillit til allra ferðamanna, allt árið, og allra þátta ferðaþjónustunnar, en ekki að því verði beint gegn gestum skemmtiferðaskipa og hagsmunum félaga í Cruise Iceland eingöngu. Samtökin benda einnig á að þegar er bókunarkerfi hafnanna, DOKK, nýtt til stýringar og er á tiltölulega skömmum tíma farið að hafa afar sýnileg áhrif á bókanir og dreifingu

skipa. Þá hlýtur eðli máls samkvæmt meint álag frekar að stafa af þeim u.þ.b. 86% ferðamanna sem koma landsins með flugi fremur en þeim 14% sem koma með skemmtiferðaskipi í skipulagðar ferðir.

A.4 Orkuskipti og orkunotkun

Varðandi *Orkuskipti á hafi* vilja Cruise Iceland að þess verði gætt að lög um hámarkslosun gróðurhúsalofttegunda (GHL) verði ekki sett án aðkomu hagaðilans. Eins og kemur fram í drögum starfshópsins eru orkuskipti sjósamgangna komin vel á veg, miðað við aðra aðila ferðaþjónustunnar, til að mynda flugsamgangna. Haustið 2023 var vígð landtenging rafmagns í Reykjavík en áður hafði slíkri tengingu verið komið á í Hafnarfirði. Skemmtiferðaskipageirinn hefur þegar lýst yfir að stefnt sé að 40% samdrætti í útblæstri fyrir árið 2030. Geirinn er jafnframt sá eini innan ferðaþjónustunnar sem hefur tekist að draga úr kolefnisfótspori sínu síðastliðin ár, þrátt fyrir auknar vinsældir skemmtiferðaskipa á meðal ferðamanna.

Hér má bæta við að öll skip taka upp ETS, evrópska losunarheimildakerfið um komandi áramót. Þrjár hafnir hafa tekið upp EPI og landtengingar hjá Faxaflóahöfnum, á Seyðisfirði og í Vestmannaeyjum verða að vera komnar í gagnið 2030 þar sem þær hafnir eru skilgreindar sem Trans-European Transport Network (TEN-T) hafnir í evrópska flutningsnetinu.

B.2.2 Innviðagjald á skemmtiferðaskip

Cruise Iceland gera alvarlegar athugasemdir við fullyrðingar sem koma fram í rökstuðningi fyrir innviðagjaldi á skemmtiferðaskip. Staðhæft er í drögunum að skemmtiferðaskip séu í samkeppni við innlenda ferðaþjónustu. Þetta er rangt. Farþegar skemmtiferðaskipa hafa valið sér að ferðast með skemmtiferðaskipi. Ferðamennirnir koma hins vegar iðulega í lengri dvöl á landi eftir að hafa kannað áfangastað með siglingu. Þessir farþegar myndu einfaldlega fara á aðra áfangastaði með skemmtiferðaskipi ef Ísland væri ekki lengur ákjósanlegur áfangastaður.

Lauslega má áætla að hótelnætur skiptifarþega skemmtiferðaskipa 2023 hafi verið 200-230 þúsund nætur. Hér er líka vert að taka fram að helmingur skemmtiferðaskipafarþega eru skiptifarþegar sem fljúga og gista í landi, sbr. áætlaðar gistinætur hér að ofan. Þeir farþegar eru því bæði skemmtiferðaskipafarþegar og landfarþegar.

Sú staðhæfing að skemmtiferðaskip greiði enga skatta til ríkisins er röng. Skemmtiferðaskip greiddu um hálfan milljarð til ríkisins í formi vitagjalds 2023.

Áhafnir erlendra skemmtiferðaskipa heyra að sjálfsögðu ekkert frekar undir íslenska vinnulöggjöf eða kjarasamninga frekar en áhafnir erlendra flugfélaga, sem þó starfa hér líka en virðist ekki horft sérstaklega til í drögum starfshóps.

D.1 Áfangastaðastofur og stoðkerfi ferðaþjónustunnar

Því er harðlega mótmælt að sérstaklega þurfi að skoða áhrif af komum skemmtiferðaskipafarþega á áfangastaði vegna álagsstýringar. Allar takmarkanir á áfangastaði verða að vera í samræmi við meðalhóf og jafnræðisreglu. Ferðamenn af skemmtiferðaskipum eru um u.þ.b. 14% allra ferðamanna sem koma til landsins. Staðhæfing um álag er órökstudd en fyrir liggur að skemmtiferðaskip hafa jákvæð áhrif á landsbyggð, hafnarrekstur og tekjur eru verulegar. Tekjur Akureyrar af komum skemmtiferðaskipa í sumar eru áætlaðar um 10 milljarðar, og heildartekjur samfélagsins af geiranum dreifast 60% á landsbyggðina og 40% á höfuðborgarsvæðið. Án skemmtiferðaskipa myndu hafnir tæpast standa undir sér og sveitarsjóðir hefðu aukna þörf fyrir fjármagn úr ríkissjóði til að halda þeim gangandi.

Í samtölum Cruise Iceland við rekstraraðila víðsvegar um landið hefur komið í ljós hve margir lögaðilar reiða sig á innkomu frá ferðamönnum af skemmtiferðaskipum. Hér er um að ræða leiðsögumenn,

rútufyrirtæki, söfn, sýningar og setur, kaffihús, veitingastaði og verslanir þurfa tíma til að læra á hvernig þessi hópur ferðamanna sé best þjónustaður. Án nokkurs vafa munu Íslendingar læra að þjónusta þennan hóp á komandi árum.

Hafa skal hugfast að höfuðborgarsvæðið hefur fjölmarga tekjupósta sem landsbyggðin nýtur ekki. Sem fyrrverandi ferðamálaráðherra hefur núverandi fjármála- og efnahagsráðherra sérþekkingu á því að nauðsynlegt er að taka ekki ákvarðanir sem eru skaðlegar fyrir það mikla og faglega starf sem lagt hefur verið í að markaðssetja Ísland.

Virðingarfyllt, fh. Cruise Iceland,

Pétur Ólafsson formaður og hafnarstjóri Hafnasamlags Norðurlands
petur@port.is 861-2884

Sigurður Jökull Ólafsson varaformaður og markaðsstjóri
Faxaflóahafna sigurdur@faxafloahafnir.is 788-7185