

Reykjavík, 04.10.2023

Efni: Umsögn vegna áforma um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld

Í samráðsskjöllum vegna mats á áhrifum lagasetningar vegna máls nr. 10 á þingmálaskrá 154. löggjafarþings 2023-2024 vilja samtökin Cruise Iceland koma eftirfarandi umsögn á framfæri vegna skattlagningar, svo sem gistináttaskatts.

1. Þegar um íþyngjandi ákvarðanir er að ræða fyrir lögaðila í landinu, svo sem eins og vegna stjórnvaldsákvarðana, er mjög mikilvægt að tekið sé tillit til þess að ákvörðun gefi góðan fyrirvara til aðlögunar svo lögaðilar geti brugðist við með hætti sem lágmarkar skaða.

Hvað skemmtiferðaskip varðar er mikilvægt að ákvarðanir, eins og að leggja gistináttaskatt á skemmtiferðaskip, gefi að minnsta kosti tveggja ára aðlögunartíma. Komur skemmtiferðaskipa eru alla jafna skipulagðar með mjög löngum fyrirvara en algengast er að bókanir séu með tveggja ára fyrirvara.

2. Eftir að heimsfaraldri COVID lauk hafa komur skemmtiferðaskipa til Íslands aukist töluvert en ástæður þess eru m.a. Úkraínustríðið sem hefur lokað Eystrasaltinu fyrir komu skemmtiferðaskipa.

Við þessar aðstæður hefur Ísland verið ákjósanlegur kostur, bæði öruggur og áhugaverður fyrir útgerðirnar og ferðamennina sjálfa. Bókunarstaða hafna hringinn í kringum landið bendir til þess að toppnum hafi verið náð í sumar, en það má sjá á bókunum næstu tveggja ára. Mjög mikilvægt er að þeim bókunum sem eru í hendi verði ekki fórnað í þágu skammtíma hagsmuna. Verði af gistináttaskatti á skemmtiferðaskip má álagning hans ekki verða til þess að sú mikla vinna sem hefur skilað okkur uppbyggingu og árangri fram að þessu verði sköðuð til frambúðar með gerræðislegri skattlagningu eða innleiðingu.

3. Þá telur Cruise Iceland nauðsynlegt að taka tillit til hagsmuna landsbyggðarinnar en skemmtiferðaskip eru eina stöðuga samgönguleiðin á milli umheimsins og landsbyggðar Íslands. Skemmtiferðaskip koma við á fjölda áfangastaða hringinn í kringum landið, utan hins hefðbundna Gullna hrings þar sem ferðapjónustan er jafnan öflugust. Skemmtiferðaskip eru létt hvað álag á innviði varðar, farþegar þeirra nýta hringveginn ekki með sama hætti og aðrir ferðamenn og koma þeirra er bókuð á áfangastaði með mjög löngum fyrirvara þannig að auðvelt er að skipuleggja og undirbúa komu þeirra.

Tekjur landsbyggðarinnar af komu skemmtiferðaskipa eru verulegar. Áætlað er að tekjur Akureyringa og nágrennis af komu skemmtiferðaskipa í sumar séu um 10 milljarðar í allt. Heildartekjur samfélagsins eru áætlaðar um 40 milljarðar í ár sem dreifast 60% á landsbyggðina og 40% á höfuðborgarsvæðið.

Tekjur hafnanna eru sömuleiðis verulegar en í ár eru þær áætlaðar 4 milljarðar og eru tekjurnar nýttar í uppbyggingu innviða sem gagnast allri sjótengdri atvinnustarfsemi á viðkomandi landsvæði. Án skemmtiferðaskipanna stæðu hafnir landsins tæpast undir sér og þyrfti þá að koma auka fjármagn úr ríkissjóði til rekstar þeirra. Rekstrarumhverfi hafnasjóða víða um land, sem áður voru í erfiðri fjárhagslegri stöðu, hefur því lagast og er útlitið orðið bjartara. Þetta hefur jafnframt þýtt það að sveitasjóðir þurfa vonandi að hafa minni áhyggjur af rekstri þeirra.

Nýlegt innslag í Landanum sýnir vel jákvæð áhrif, og áskoranir, á landsbyggðinni af komu skemmtiferðaskipa: <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2023-10-02-skemmtiferdaskipin-audlind-lik-og-sildin-392906>

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 söfn, sýningar, kaffistaði, leiðsögumenn, veitingastaði og verslanir sem þó hafa aðeins haft árið til að læra á hvernig þessi hópur ferðamanna sé best þjónustaður. Án nokkurs vafa munu Íslendingar læra að þjónusta þennan hóp á komandi árum eftir því sem meiri reynsla aflast.

4. Toppnum í komum skemmtiferðaskipa hefur þegar verið náð ef marka má upplýsingar frá höfnum landsins. Almenn ánægja hefur verið með hvernig til tókst í sumar, ef frá eru talin örfá tilvik vegna útblásturs og eðlilegrar umræðu um þolmörk lítilla bæja eða umsetinna ferðamannastaða. Öll framkvæmd í kringum skemmtiferðaskipin í sumar heppnaðist mjög vel. Aldrei hafa fleiri gestir komið til landsins með þessum hætti eða 326,881. Skiptifarþegar, sem eru sérstaklega mikilvægir þar sem þeir nýta sér flug, gistingu og jafnvel bílaleigu á öðrum ferðaleggnum, hafa sömuleiðis aldrei verið fleiri eða 148,615.

Fyrir framhald ferðapjónustu á Íslandi eru farþegar skemmtiferðaskipa einnig mjög mikilvægir þar sem kannanir hafa sýnt að þeir farþegar sem koma fyrst á áfangastað með skemmtiferðaskipi koma aftur í lengri ferð til að dvelja á landi. Samkvæmt könnun sem gerð var á Íslandi sögðust 33% farþega hafa áhuga á að koma aftur síðar í lengri dvöl.

Meðallengd ferðar með skemmtiferðaskipi á Norðurlöndunum er enn fremur löng samkvæmt nýjustu upplýsingum frá Cruising.org, eða 10 dagar. Meðalaldur farþega er 48 ár og er því um efnaða ferðamenn að ræða sem samkvæmt eldri upplýsingum eyða að jafnaði um 660 evrum í landi á dæmigerðri sjö daga siglingu. Þessar tölur eru vafalaust mun hærri á Íslandi en heims meðaltalið.

Mjög mikilvægt er að breytingar á umhverfi skemmtiferðaskipa á Íslandi taki mið af því að skaða ekki þá uppbyggingu sem þegar hefur farið fram.

5. Þá vill Cruise Iceland einnig benda á að alþjóðastofnanir og Evrópusambandið skilgreina skemmtiferðaskipageirann sem alþjóðlegan samgöngugeira farþegaskipa. Gistirými um borð í skipum er þannig skilgreint sem viðbótar þjónusta tilkomin vegna lengdar á siglingaleiðum, þar af leiðandi er hvers kyns samanburður við hótलगistingu ekki réttmætur þar sem þessi skilgreining á óumdeilanlega við um Ísland.
6. Útgerðir skemmtiferðaskipa greiða nú þegar umtalsverð hafnargjöld, vitagjöld og skatta í gegnum birgja á Íslandi, allt eru það gjöld sem gera kostnað við skipakomur til Ísland með þeim hæstu í Evrópu. Sérhver viðbótar skattlagning myndi þannig veikja samkeppnisstöðu áfangastaðarins.

Eins og áður segir kaupa farþegar skemmtiferðaskipa sínar ferðir gjarnan með löngum fyrirvara og þar sem geirinn er skilgreindur sem samgöngugeiri geta útgerðir ekki innheimt nýjan skatt af þegar seldum ferðum – sem geta verið seldar með allt að tveggja ára fyrirvara. Því myndi nýr skattur, án eins til tveggja ára fyrirvara leggjast beint á útgerðir skemmtiferðaskipana, ásamt fyrrgreindum gjöldum og öðrum kostnaði vegna viðskiptakerfis með losunarheimildir (ETS).

7. Hin síðustu ár hefur skemmtiferðaskipageirinn á heimsvísu lagt 62 milljarða dollara síðan 2019 í fjárfestingu í sjálfbærni. Innan aðeins fimm ára verða 70% skipa innan raða Cruise Lines International Association (CLIA) með möguleika á landtengingu við rafmagn. Á Íslandi er sú þróun hafin, fyrst í Hafnarfirði og nú í Reykjavík að hægt sé að tengja minni skemmtiferðaskip við rafmagn. Sem áfangastaður hreinnar náttúru og endurnýjanlegrar orku er Ísland á einstökum stað til að nýta sér þessa stefnu og standa þannig undir nafni sem vistvænni áfangastaður. Innan sama tímaramma er áætlað að 15% skipaflotans verði einnig með eldsneytissellur eða rafhlöður. Í dag eru þegar til 24 skip sem nýta lífildsneyti og 48% af þeim skipum sem byggð eru í dag geta nýtt fljótandi jarðgas (LNG) sem minnkar NOx losun um 85% og gróðurhúsalofttegundir um 20%.

Á Íslandi eru hafnir enn fremur að innleiða EPI kerfið (Environmental Port Index) en með því kerfi njóta skip sem eru umhverfisvænni ívilnana á meðan skip sem menga meira greiða meira. Til stendur að innleiða EPI kerfið í fleiri höfnum á Íslandi en Faxaflóahafnir voru fyrst til að innleiða kerfið sem kallar á reglugerðarbreytingar fyrir hafnir.

Af framansögðu má vera ljóst að í nágrenni framtíð verður eini möguleikinn á að minnka losun verulega í virðisdeðju ferðamannsins hvergi betri en einmitt hjá skemmtiferðaskipum, t.d. með tvíorkuskipum sem þegar eru komin á markaðinn. Ekki er hægt að bjóða tvíorkuflug enn, og ólíklega verður það í fyrirsjáanlegri framtíð. Það er með öðrum orðum raunverulega mögulegt að ferðamaður komist til Íslands án losunar koldíoxíðs innan fárra ára með því að ferðast með skipi.

- Það er skoðun Cruise Iceland sem samtaka hafna, ferðapjónustufyrirtækja og umboðsaðila að eðlilegt sé að lagt sé hóflegt gjald eða skattur á ferðamenn sem renni til uppbyggingar á áfangastöðum hringinn í kringum landið, enda sé uppbygginga áfangastaða forsenda þess að Ísland verði áfram eftirsóttur áfangastaður. En það er jafnframt ljóst að allir ferðamatar hvort sem það er með flugi eða skipi njóti jafnræðis og sitji við sama borð hvað það varðar. Hér verði jafnræðisreglur alltaf að vera leiðarljósið. Ef svo er ekki og farþegar með skemmtiferðaskipum eru teknir sérstaklega út fyrir sviga er ekki um annað en landsbyggðarálögur að ræða sem gæti stórskaðað þá uppbyggingu sem þegar hefur verið ráðist í. Hafa skal hugfast að höfuðborgarsvæðið hefur fjölmarga tekjupósta sem landsbyggðin nýtur ekki. Huga verður einnig að því að ákvarðanir séu ekki skaðlegar fyrir það mikla og faglega starf sem lagt hefur verið í að markaðssetja Ísland.

Á eftirfarandi mynd má sjá þær hafnir sem fá skip til sín í sumar



Meðfylgjandi er ýmis fróðleikur sem Cruise Iceland hefur látið taka saman og getur eflaust nýst vel í umræðunni.

<https://www.cruiseiceland.com/gjofult-sumar-og-farsaelt-i-flestu/>

<https://www.cruiseiceland.com/vegna-nylegra-stadhaefinga-um-mengun-skemmtiferdaskipa/>

Virðingarfyllst, 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