

Til:
Kommunene på Helgeland
Helgelandsrådet
Polarsirkelrådet

NordNorsk Reiseliv AS
Nordland fylkeskommune
NHO reiseliv

Samarbeidspartnere i reiselivsnæringen, til orientering

Helgeland 5. desember 2024

HØRINGSUTTAELSE – FORSLAG TIL LOV OM BESØKSBIDRAG

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring 19. november 2024. De foreslår å gi kommunene mulighet til å kreve inn besøksbidrag på opptil 5 prosent for overnattinger. Formålet er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

NFD ønsker at berørte og interesserte aktører vurderer utvalgets forslag og anbefalinger, og ber om at uttalelser så langt det er mulig knyttes til de ulike kapitlene i utredningen.

Høringsfristen er 3. januar 2024. Grunnet videre fremdrift i saken vil det ifølge høringsbrevet ikke bli gitt utsatt høringsfrist. Høringssvar registreres digitalt, direkte fra kommunene og regionrådene. Vi er redd for at dette er til hinder for forsvarlig saksbehandling i kommunene, men jobber for å gi svar innen fristen. Det må være opp til kommunene å eventuelt be om utsatt høringsfrist – vi er kjent med at blant andre NHO Reiseliv har gjort det.

Visit Helgeland er heleid underliggende virksomhet av de 18 kommunene på Helgeland. Fra 2025 vil Meløy kommune tilslutte seg samarbeidet. Det er bred enighet om reiselivssatsingen på Helgeland. Ny strategi for Visit Helgeland ble vedtatt av generalforsamlingen 19. januar 2024.

Selskapet har som en av sine oppgaver å jobbe med rammevilkår. Det innebærer å bidra med innsikt og faglige vurderinger til politiske saker for eksempel til høringsuttalelser som denne – som berører hele regionen. Vi forsøker her å bidra med tall og fakta, og å balansere både reiselivsnæringens behov og kommunenes interesser.

Vi har deltatt i møter med NHOs bransjeforum for destinasjonsselskaper, og vært i tett dialog med kollegaer i reiselivsbransjen i landsdelen og nasjonalt angående den utsendte høringen. Den har også blitt diskutert i flere møter med kommunedirektørutvalgene – sist i samlet møte 28. november.

Vedlagt er styrets forslag til høringsuttalelse, som kan legges til grunn for behandlingen i de interkommunale politiske rådene og kommunestyrene. Ta kontakt om det skulle være noen spørsmål i forbindelse med saksbehandlingen.

OM LOVFORSLAGET

Oppsummert foreslår NFD en lovhjemmel som gir kommunene adgang til å kreve inn besøksbidrag i form av en overnattingsavgift.

De skriver at dette er første fase av regjeringens besøksbidragsprosjekt. I denne fasen hører departementet et lovforslag som gir kommunene mulighet til å kreve inn avgift fra overnattingstjenester. I tillegg ønsker departementet i høringen å synliggjøre mulighetsrommet kommunene i dag har til å kreve

inn inntekter fra parkering og fra besøkende cruiseskip. I fase to vil departementet utrede et besøksbidrag fra cruisevirksomhet, med mål om å innføre dette.

Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder. Overnattingsavgiften defineres som en avgift som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig å innføre for kommunene.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Del 1 Overnattingsavgift

Kapittel 1 – Bakgrunn og hovedinnhold

gir en overordnet beskrivelse av forslaget om besøksbidrag, med formål om å øke kommunenes handlingsrom til å hente inn inntekter fra besøkende for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Det legges vekt på at reiselivet skal utvikles innenfor bærekraftige rammer, med fokus på lavere klima- og miljøavtrykk og respekt for naturens og lokalsamfunnets tålegrenser. Mange lokalsamfunn opplever utfordringer med mange tilreisende i høysesongen, som slitasje på naturen og press på infrastruktur.

Markedet for overnattingstjenester i Norge er stort, med over 4 000 overnattingsbedrifter i 2024, hovedsakelig i byene. Ifølge SSBs overnattingsstatistikk utgjorde hotellovernattinger 66 % av alle overnattinger i 2023, med totalt 38,6 millioner overnattinger. Privat utleie, spesielt via plattformer som Airbnb, har også økt betydelig.

Internasjonalt har flertallet av EU-landene innført en form for turistrelatert skatt eller avgift, ofte differensiert etter overnattingstype og med rabatter eller fritak. Disse avgiftene brukes ofte til å finansiere restaurering av kulturarv, utvikling av turismeinfrastruktur og naturvern, med marginale negative effekter på etterspørselen.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag og mottatt innspill fra flere kommuner. Det er identifisert et handlingsrom for kommunene til å hente inn økte inntekter fra besøkende innenfor dagens regelverk, for eksempel gjennom parkeringsavgifter og havnevederlag.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene. Selv om kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevridninger, gir de også kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Kapittel 2 – Gjeldende rett – begrensninger og muligheter

utforsker de eksisterende rettslige rammene og mulighetene for å innføre besøksbidrag innenfor dagens regelverk. Det vurderes at enkelte kommuner kan ha utnyttet handlingsrom for å hente inn ytterligere inntekter fra besøkende, spesielt gjennom vilkårsparkering og høyere havnevederlag.

Vegtrafikkloven og parkeringsforskriften gir kommunene mulighet til å øke parkeringsavgifter og øremerke inntektene til spesifikke formål som reiselivsrelaterte fellesgoder.

Friluftsloven § 14 gir begrenset adgang til å kreve avgift for tilgang til opparbeidede friluftsområder, men avgiften må stå i forhold til tiltakene som er gjort for friluftsfolket.

Havne- og farvannsloven gir kommunene mulighet til å innføre farvannsavgift for å dekke kostnader ved offentlige myndighetsoppgaver, men avgiften skal ikke overskride selvkost.

Allemannsretten og EØS-avtalen setter også rammer for hvordan et regelverk for besøksbidrag kan utformes, med vekt på at det ikke skal være diskriminerende eller konkurransevridende.

Kapittel 3 – Formålet med kommunal overnattingsavgift

beskriver formålet med å gi kommunene handlingsrom til å innføre en kommunal overnattingsavgift, som er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder – i lovforslaget definert som: natur og kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, med mer og tjenester der bruk av eller behov for disse i vesentlig grad øker med antall besøkende til kommunen.

Reiselivsnæringen i Norge er avhengig av natur- og kulturattraksjoner, og økt reiseaktivitet kan føre til behov for mer midler til infrastruktur og vedlikehold. Fellesgoder som naturområder og kulturelle attraksjoner kan overbelastes, noe som krever finansiering for å opprettholde deres verdi.

Det er ulike måter å finansiere fellesgoder på, inkludert frivillighet, offentlig finansiering, brukerbetaling og påslagsordninger. Departementet vurderer at en moderat overnattingsavgift kan bidra til å finansiere nødvendige tiltak uten å ha store negative effekter på etterspørselen. Inntektene fra avgiften skal brukes til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og det er opp til kommunene å bestemme hvordan midlene skal brukes innenfor de overordnede rammene.

Kapittel 4 – Kommunal ordning

beskriver den kommunale ordningen for overnattingsavgift, som foreslås å være frivillig for kommunene.

Avgiften skal gjelde for hele kommunen, og det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Det vurderes to modeller for samarbeid: frivillig samarbeid eller pålagt samarbeid med en fordelingsnøkkel. Frivillig samarbeid gir kommunene fleksibilitet til å finne lokale løsninger, mens pålagt samarbeid kan sikre en mer rettferdig fordeling av midler.

Departementet foreslår at inntektene fra overnattingsavgiften skal gå til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, og at kommunene skal ha mulighet til å samarbeide om bruken av midlene. Det legges vekt på at ordningen skal være enkel å administrere og ikke påføre unødvendige byrder for overnattingsstedene og kommunene.

Kapittel 5 – Lovregulering av besøksbidrag for overnatting

drøfter og foreslår en lovregulering av besøksbidrag, utformet som en overnattingsavgift for overnattingsbransjen. Loven skal gi kommuner adgang til å ilegge overnattingsavgift for omsetning av overnattingstjenester i kommunen, med formål om å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Overnattingsavgiften defineres som en avgift til kommunen som pålegges den som tilbyr overnatting mot betaling. Avgiften gjelder utleie av rom, leilighet, hytte, hus, grunn mv. på hoteller, hotellskip, fritidsbåter i gjestehavn, campingplasser, bobilparker, vandrerhjem og annen overnattingsvirksomhet, herunder privat utleie utenom næring.

Det foreslås at avgiften skal beregnes som et prosentvist påslag på overnattingsprisen, med en maksimal sats på fem prosent.

Kommunene får rett, men ikke plikt, til å innføre avgiften, og det legges opp til at avgiften skal gjelde for hele kommunen.

Det foreslås også at tredjepart, som formidlingsselskaper, kan pålegges ansvaret for å beregne, innkreve og betale avgiften til kommunen. Videre foreslås det at opplysninger fra Skatteetaten om utleiere utenom næring kan deles med kommunene for å effektivisere innkrevingen av avgiften.

Kapittelet inneholder også bestemmelser om opplysningsplikt, tvangsmulkt, klage og betalingsutsettelse, samt forsinkelsesrenter ved forsinket betaling.

Kapittel 6 – Økonomiske og administrative konsekvenser

beskriver de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget om å innføre en kommunal overnattingsavgift. Kommunen er innkrevingsmyndighet

Direkte berørte parter inkluderer kommunene, overnattingsgjestene, aktørene i overnattingsbransjen, plattformselskapene som formidler overnattingstjenester, og skattemyndighetene.

Inntekspotensialet for kommunene er betydelig, med estimater som viser at en avgift på tre prosent kan gi om lag 900 millioner kroner i årlige inntekter. For overnattingsbransjen vil avgiften kunne påvirke etterspørselen og lønnsomheten, men det legges vekt på at avgiften skal være moderat for å minimere negative effekter.

Administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

For plattformselskapene vil det medføre økt ressursbruk å håndtere innkrevingen av avgiften.

Skatteetaten vil også få økte kostnader knyttet til deling av opplysninger med kommunene.

Samlet sett vurderes det at innføringen av overnattingsavgiften vil gi kommunene et nytt verktøy for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder, samtidig som det legges opp til at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene.

Del 2 Besøksbidrag i Longyearbyen

I del 2 av høringsnotatet foreslår Justis- og beredskapsdepartementet en lovhjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre et besøksbidrag i Longyearbyen. Denne delen av høringen har vi ikke tatt stilling til.

Del 3 Forslag til lov om besøksbidrag

Dette er selve lovforslaget.

BAKGRUNN FOR HØRINGSUTTALELSEN

Bærekraft, samarbeid og kompetanse premissene i **selskapsstrategien** til Visit Helgeland. Ambisjonen er regenerativt reisemål. Det vil si et reisemål som skaper merverdi i de tre bærekraftdimensjonene – den sosiale, den økonomiske og for klima og miljø. Vi skal bruke turismen til å skape de lokalsamfunnene vi ønsker oss.

Visit Helgeland har i samarbeid med de 18 kommunene på Helgeland gjennomført et treårig **bærekraftprosjekt**. Vedlagt er sluttrapporten av 2023 og status for utvalgte press punkter etter sommersesongen 2024.

Det er også gjennomført et arbeid med **handlingsplan for samferdsel inn til og rundt på Helgeland** som styret i Visit Helgeland skal legge frem for eiermøtet. Der er det identifisert muligheter for å bruke eksisterende samferdselstilbud til å skape gode reiselivsprodukter på Helgeland, men også behov for blant annet bedre informasjon, økt frekvens, økt kapasitet, og bedre materiell og anlegg.

Et besøksbidrag vil kunne bidra til å utbedre eller skjerme disse press punktene, og til å gjennomføre tiltak som kan bedre samferdselstilbudet styrke bærekraftarbeidet generelt på Helgeland. Det vil være kommunene som i størst grad må bidra til å iverksette avbøtende tiltak for press punktene.

STATISTIKK OG BEREKNINGER

Overnattingsstatistikk - begrensninger

[SSB trenger opplysninger](#) for å kartlegge den kommersielle overnattingstrafikken og følge opp markedsføring av Norge i utlandet. Følgende virksomheter rapporteringsplikt, og skal svare på undersøkelsen selv om det ikke har vært aktivitet i virksomheten i rapporteringsperioden:

- Alle virksomheter som driver hotell eller vandrerhjem
- Alle campingplasser
- Alle virksomheter med utleieenheter beregnet på selvhushold og korttidsopphold (ferieleiligheter, appartement, hyttegrender, rorbuer o.l.)
- Alle virksomheter som formidler utleie av private fritidsboliger

Statistikken dekker det meste, men ikke alt av overnattingstilbud i regionen.

NHO presenterer årlig statistikk for Airbnb på regionnivå. Det forventes mer innsikt fra AirBnB etter hvert, og er dessverre ikke mulig å hente ut tall for hver kommune eller Helgeland samlet per i dag.

NordNorsk Reiseliv inngikk i juni '24 en treårig avtale med Airdna om airbnb-data for 25 kommuner/regioner i Nord-Norge og Svalbard. Fire av disse kommunene er på Helgeland: Vega, Herøy, Dønna og Lurøy.

Næringsministeren har ved flere anledninger nevnt at det er viktig å «få kontroll på» eller regulere denne delen av næringen, men dette var ikke en del av den saken som nå er sendt på høring.

Det som startet med en fin form for delingsøkonomi, har utviklet seg raskt. Enkelte steder i landet utgjør denne typen leie en betydelig andel av overnattingskapasiteten i forhold til kommersielle senger. Samtidig drives disse omtrent som overnattingsbedrifter, med betydelig arbeidskraft og leveranser tilknyttet – uten at de må følge de kravene til virksomheten som de registrerte virksomhetene gjør. Dette er problematisk.

Mye av overnattingsdøgn for yrkestrafikk går til egne brakkerigger leid ut til entreprenører og anleggsarbeidere. I Rana er det tre betydelige tilbydere her: Momek, PK Strøm, AF Gruppen og Haaland, hvor Momek er den desidert største. Det er også slike rigger i de andre byene på Helgeland, og ellers i landet.

Siden denne typen overnatting ikke er rapporteringspliktig ovenfor SSB på samme måte som hoteller, campingplasser, hyttegrender og vandrerhjem, kommer ikke disse tallene inn i oversiktene til SSB. Vi ser en tydelig nedgang i kommersielle yrkesgjestedøgn fra 2023 til 2024 i Rana, og antar at mange som tidligere bodde på hotellene nå bor i brakkeriggene.

Brønnøysund opplever generelt stor pågang av besøkende, men mangler tilstrekkelig overnattingskapasitet store deler av året. I sommer har Thon Hotels leilighetskompleks Thon Kystferie med 21 leiligheter, og Fønixbygget med 23 rom, vært stengt. Dette har tatt ned overnattingstilbudet mot fjoråret, noe som også gir utslag i SSBs overnattingsstatistikk.

Ikke alle som tilbyr overnatting i regionen rapporterer til SSB, og enkelte aktører driver overnatting uten å være rapporteringspliktige. Visit Helgeland jobber aktivt for sikre at alle på Helgeland som skal rapportere gjør det. Vi samarbeider tett med NHO og NordNorsk Reiseliv for å forbedre SSB-statistikken til å omfatte større deler av næringen.

Bearbeidet tallgrunnlag

Vi har bearbeidet det begrensede tallgrunnlaget som ligger ved lovforslaget, og supplert med det vi mener er relevante opplysninger for Helgeland (vedlagt).

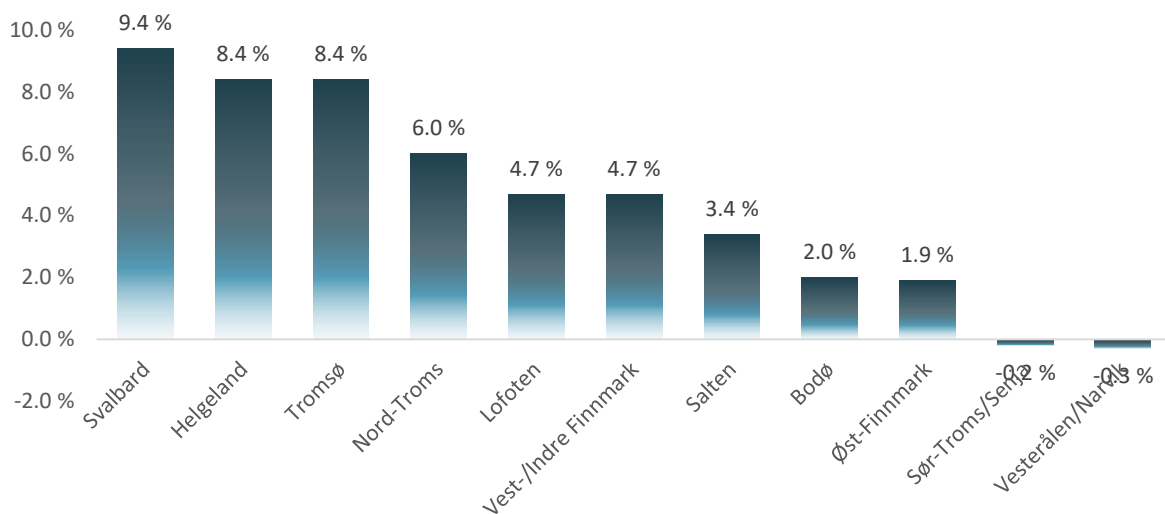
I lys av begrensningene som ligger i statistisk underlag, er det krevende å beregne proveny av det foreslåtte lovforslaget, både for Helgeland samlet, og for den enkelte kommunen. Vi har likevel beregnet mulig samlet overnattingsgebyr for Helgelandregionen (ekskl. Meløy) ved innkreving av ulike satser opp til fem prosent som er foreslått maksimumsgrense:

Sats	5 %	4 %	3 %	2 %	1 %
Overnattingsgebyr	17 993 327	14 394 661	10 795 996	7 197 331	3 598 665

Det finnes ikke kommunestatistikk for Helgeland. SSB har startet en ny statistikk i 2024, men den viser enda ikke et helt år. Dessuten er det så få overnattinger i de fleste av Helgelands-kommunene at det ikke blir publisert tall.

Svalbard har den høyeste samlede driftsmarginen blant de 11 nordnorske reiselivsregionene. Helgeland følger like bak med en driftsmargin på 8,4 prosent, likt som Tromsø (KBNN, konjunkturbarometeret, november '24).

Det er i stor grad båttransport og drift av overnattingsplasser som bidrar til å løfte **driftsmarginen**:

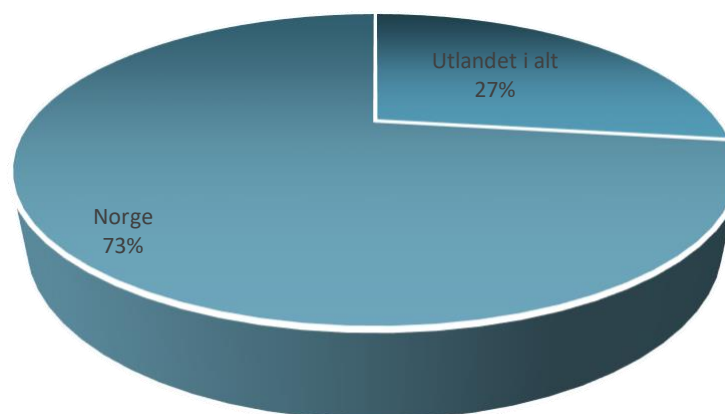


Driftsmarginen for hotellene i Nordland er 2 %. Overnattingsnæringen på Helgeland har omsetning på kr 470 mill. På Helgeland har de lavest lønnsomhet med 2 %, og den har vært synkende siden 2021. Serveringsbedriftene har stigende lønnsomhet, med 4 % (kilde Menon, destinasjonsanalyse Nordland med minianalyse Helgeland).

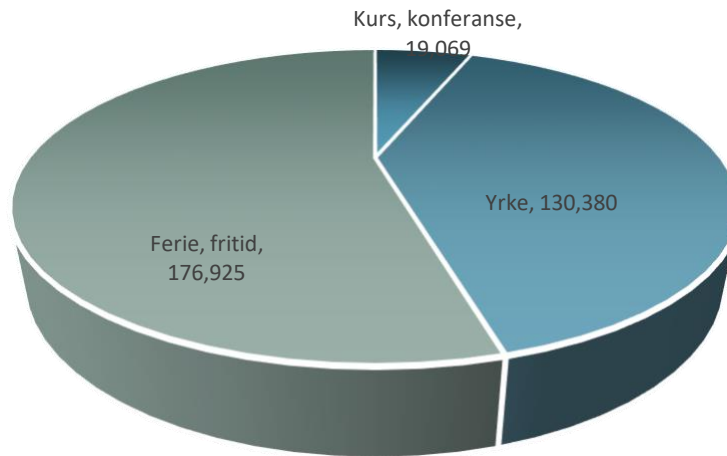
Vi har sett på lønnsomheten til de største overnattingsbedriftene på Helgeland, og den viser et gjennomsnitt på 6 %. Hotellene forteller at gjestene har blitt mer prissensitive gjennom dyr-tiden, og at de er bekymret for om de ikke klarer å ta ut de økte prisene et besøksbidrag på 5 % ville kreve, for å unngå at det i stedet tar av resultatgraden. Konkurransesvridning mellom kommuner og regioner ville være kritisk for dem som ikke blir skjermet for å ta inn overnattingsbidrag, om konkurrentene i nabokommunen gjør det.

Kapasitetsutnyttelsen på hotellene er på bare 50 % gjennom året, noe som gjør det krevende å få lønnsomhet og å investere i nye rom. Det er i tillegg svært høy kapasitetsutnyttelse om sommeren, så vekstmulighetene i den beste sesongen er ikke så gode uten investeringer. Om det ikke investeres i overnattingsplasser vil vi ikke kunne ta ut det potensialet reiselivsnæringen har for vekst frem mot 2035.

En overnattingsavgift vil omfatte alle typer gjester. På Helgeland har vi 73 % norske og 27 % utenlandske **gjester i kommersielle senger**:



54 % av gjestene er ferie- og fritidsreisende, 6 % er på kurs og konferanse og 40 % er andre yrkesreisende. **Fordeling type reisende:**



Det innebærer at overnattingsavgiften vil bli belastet omtrent tre ganger så mange nordmenn som utlendinger, og nesten halvparten av dem som skal betale er på jobbreise. Da vil naturligvis andre næringer være dem som betaler overnattingsavgiften.

SPØRREUNDERSØKELSE

Som bakgrunn for høringsuttalelsen har Visit Helgeland også sendt ut en spørreundersøkelse til alle samarbeidspartnerne i regionen. Om lag en tredjedel av våre samarbeidspartnere har svar på undersøkelsen, som hadde bare tre dagers frist for å rekke behandling i forskjellige organisasjoner for høringsfristen som er 3. januar. Oppsummert resultat av spørreundersøkelsen er vedlagt, og hele svartabellen er lagt med i tallgrunnlaget.

De fleste respondentene støtter ideen om et overnattingsbidrag som en måte å hente inn midler fra besøkende på. Enkelte har foreslått alternative bidrag. 53 % av respondentene mener at overnattingsbidrag er en rettferdig måte å sikre at de som bruker reiselivsrelaterte fellesgoder bidrar til finansieringen. 40 % mener det vil være uheldig.

Angående størrelsen på overnattingsbidraget, så varierer svarene.

Angående frivillighet for kommunene så nevnes følgende fordeler: fleksibilitet – at kommunene kan tilpasse avgiften til lokale behov og forhold, og lokaldemokrati – at kommunene får mulighet til å bestemme når og hvordan avgiften skal innføres. Som ulemper nevnes at frivilligheten kan føre til ulik praksis mellom kommuner, noe som kan skape konkurransevridning. Videre at kommuner som velger å innføre avgiften, må håndtere administrasjon og innkreving, noe som kan være ressurskrevende.

Det er enighet om at inntektene fra overnattingsbidraget bør øremerkes til spesifikke reiselivsrelaterte fellesgoder. Forslagene inkluderer:

- Forbedring av infrastruktur: Veier, parkeringsplasser, og offentlige toaletter.
- Vedlikehold av naturområder: Stier, utsiktspunkter, og verneområder.
- Utvikling av turistinformasjonstjenester: Informasjonssentre, skilt, og digitale løsninger.

Det er også foreslått at det bør utarbeides en besøksstrategi for å sikre effektiv og målrettet bruk av midlene, slik at de virkelig kommer reiselivet og lokalsamfunnet til gode.

Med vennlig hilsen
Visit Helgeland AS



Mariann Sæther
Styreleder

Vedlegg:

1. Besøksbidrag: spørreundersøkelse angående høring. Oppsummering av resultater.
2. Bearbeidet tallgrunnlag, med alle svar fra spørreundersøkelsen
3. Menon: Destinasjonsanalyse Nordland 2024, med minianalyse for bla. Helgeland
4. Besøksforvaltning – prosjekt 2020-2023, rapport og status utvalgte presspunkter
5. NOU 2023_10 Leve og oppleve, høringsuttalelse mai 2023

HØRINGSUTTALELSE

FORSLAG TIL KOMMUNENE OG DE INTERKOMMUNALE POLITISKE RÅDENE PÅ HELGELAND

FORSLAG TIL LOV OM BESØKSBIDRAG

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) og Justis og beredskapsdepartementet (JD) har sendt forslag til lov om besøksbidrag på høring. Vi har følgende innspill til forslaget, da om ordningen for fastlandet:

Vi støtter forslaget om å innføre et besøksbidrag som bidrar til å unytte mulighetene og potensialet reiselivet på Helgeland har, og samtidig kan bidra til å løse de utfordringene som ligger i reiselivsnæringen. Det vil være i kommunenes, innbyggernes og reiselivsnæringens interesse.

Lovforslaget svarer ikke helt ut disse forventningene, og vi ber derfor primært om at forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.

Vi foreslår endringer i forhold til forslaget som omhandler tre temaer:

- **Hvordan hente besøksbidrag inn.** At et besøksbidrag bør hentes inn fra flere grupper reisende, fra flere av de reisende, og så det ikke belaster bare overnattingsbedriftene.
- **Hvordan dele midlene ut.** Midlene bør deles ut for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder i tråd med lokale og regionale behov.
- **Frivillighet.** At ordningen bør gjøres lik nasjonalt for å unngå konkurransevridning og økte administrative kostnader.

Begrunnelser

Vi begrunner forslag til endringer som følger:

Løsningen som departementet foreslår, innebærer at inntektene fra avgiften i sin helhet går til den respektive kommune og må benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder.

Vi anser at reiselivsrelaterte fellesgoder er for vagt definert i lovforslaget. Dette bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.

Departementet foreslår at det settes et øvre tak for avgiften på fem prosent av overnattingsprisen ekskl. merverdiavgift, men det er anledning til å sette et lavere nivå.

Vi foreslår at det utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn.

Den største kundegruppen er norske reisende, og mange av dem er på yrkesreise. Det innebærer at det er en stor andel innbyggere og næringsdrivende i regionen som er dem som betaler den foreslåtte avgiften. Dette kan ikke være i tråd med hensikten, så grunnlaget bør vurderes på nytt.

Videre foreslår vi at man tar stilling til eventuell cruiseavgift samtidig.

Det vil kunne gi større proveny samlet, uten at hele belastningen ved å kreve inn bidraget vil falle på overnattingsbedriftene.

Departementet har vurdert ulike pilotmodeller for besøksbidrag.

Vi støtter at pilotmodeller forkastes, og at en går for et nasjonalt regelverk.

Pilotmodeller ville kunne virke konkurransevidende i pilotperioden, og det ville være krevende å finne ordninger som fungerer etter hensikten innenfor avgrensede geografiske områder.

For eksempel vil de fleste gjestene som kommer til Lofoten med bil/bobil, ferge eller hurtigbåt ha besøkt andre regioner på veien, og hatt nytte av fellesgodene der.

Av samme årsaker bør ordningen som innføres gjøres nasjonal.

Ordningen med overnattingsavgift foreslås å være frivillig for kommunene, og skal gi kommunene handlingsrom til å møte lokale reiselivsbehov.

Vi anser at kommunale ordninger kan gi ulik forvaltningspraksis og konkurransevidninger både mellom kommunene i regionen og mellom regionene.

Vi foreslår at endelig ordning blir lik over hele landet.

Departementet har som mål at ordningen skal være administrativt håndterbar for de berørte partene. De skriver likevel at administrative kostnader for næringslivet vil bestå av etableringskostnader og løpende kostnader knyttet til beregning, bokføring, rapportering og betaling av avgiften.

De administrative kostnadene for overnattingsbedriftene vil komme på toppen av belastningen ved å kreve inn inntil 5 % gebyr på toppen av dagens priser. Dette vil gå ut over deres konkurranseevne, og lønnsomhet.

Vi anbefaler derfor at det i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel.

Det oppfordres til samarbeid mellom kommuner for å fordele midler til reiselivsrelaterte fellesgoder. Kommunestyrene må fastsette forskrift for vilkårene i ordningen lokalt. De må også kreve inn gebyret fra de ulike aktørene. Forslaget om samarbeid mellom kommuner om å fordele midlene forutsetter at man forholder seg til kommunelovens regler for interkommunalt samarbeid.

På Helgeland er det fire av kommunene som har relativt mange flere overnattingsdøgn enn de 14 som har færre overnattingsdøgn. De vil få mulighet til å ta ut de høyeste inntektene fra et besøksbidrag, med den foreslåtte ordningen. De kommunene som har færre kommersielle overnattingsdøgn, har likevel mange besøkende turister, og tilsvarende høyt behov for å finansiere fellesgoder.

Vi tror både pålagt og frivillig samarbeid om omfordeling av inntekter kommunene imellom vil være krevende, og mulig konfliktfylt.

Lovforslaget innebærer betydelig administrativ belastning for den enkelte kommune.

Vi foreslår i stedet at besøksbidraget gjøres likt nasjonalt, at det kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet.

Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at at besøksbidraget blir brukt til å møte bærekraftsutfordringene på en best mulig måte, samtidig som man reduserer administrative kostnader og sikrer en mer rettferdig fordeling av midlene.

Dette er også i tråd med det forslaget Helgelandskommunene sendte som uttalelse til NOU 2023_10 Leve og oppleve i mai 2023.

NOU 2023_10 Leve og oppleve – reisemål for en bærekraftig framtid

Begge regionrådene og Kommunene på Helgeland ga høringsuttalelse (vedlagt) til Reisemålsutvalgets rapport våren 2023. Kommunene på Helgeland stilte seg bak de fleste av utvalgets konklusjoner, og hadde ventet at den høringen som nå er sendt ut ville ligge noe tettere opp til det som var Reisemålsutvalgets konklusjoner.

Vi mener at den samlede uttalelsen vi ga der fremdeles er relevant for å utdype våre forslag til endringer (over) til det forelagte lovforslaget om besøksbidrag, og gjentar oppsummeringen her:

NOU-en tar inn en helhetstenking omkring reiselivets rolle i samfunnsutviklingen som er svært viktig. Den er fremtidsrettet, med tanke på at næringen kan bidra til å beskytte og gjenoppbygge lokale økosystemer og styrke lokalsamfunnet, samtidig som næringen må kunne skape verdier og lønnsomme bedrifter.

NOU-en utgjør et omfattende kunnskapsgrunnlag, som på en god måte beskriver hvordan den komplekse reiselivsnæringen er organisert og fungerer, hvilke utfordringer den står over for og bør ta tak i, og den gir forslag til hvordan dette bør tas tak i. Kommunene på Helgeland kan i stor grad stille seg bak utvalgets konklusjoner.

Helgelandskommunene støtter også verdigrunnlaget i NOU-en, om regenerativt reiseliv. Vi har allerede vært positive til NFKs ambisjoner om regenerativt reiseliv, og har startet innarbeiding av dette verdigrunnlaget i forbindelse med selskapsstrategien for Visit Helgeland AS.

Utvalget påpeker at reiselivsnæringen er underrepresentert i bruken av mange ordninger i det næringsrettede virkemiddelapparatet, og at dette kan tyde på at virkemidlene ikke er godt nok tilpasset næringens forutsetninger når det gjelder innovasjon. Vi forutsetter at det følger en tiltaksplan med virkemidler mot reiselivsnæringen.

Kommunene på Helgeland synes det er viktig at NOU-en nå setter lys på de utfordringene som oppstår ved økt bruk av fellesgodene, og utvalget anerkjenner at fellesgodene behøver en ny form for finansiering.

Vi anser at en velfungerende reisemålsledelse, i samarbeid med destinasjonsselskap og andre viktige aktører i innovasjonssystemet, vil bli en forutsetning for å håndtere videre vekst i reiselivet på Helgeland. Kommunene støtter derfor utvalgets mening om at destinasjonsselskapene ikke fullt ut bør utøve denne rollen, men de må delta i reisemålsledelsen.

Utvalget mener at kommunene i større grad må ta ansvar for en strategisk utvikling av reisemålet. Vi mener at kommunene fortsatt må kunne velge å delegerer gjennomføringsansvaret til andre aktører som for eksempel parker eller næringselskap, som praksis er på Helgeland i dag. Det må også avklares hvem som kan søke om merket for bærekraftig reisemål, der destinasjonsselskapet er heleid av kommunene.

Vi støtter også at destinasjonsselskapene kan gjennomføre oppgaver på vegne av reisemålsledelsen, og tildeles midler fra ordningen med besøksbidrag for å gjennomføre arbeid med ulike former for felles-goder. Dette kan være prosjekter med langsiktig finansiering.

Det er krevende for kommunene å imøtekomme krav om etablering av reisemålsledelse. Både prosess frem til etablering, og vedlikehold vil være svært ressurskrevende. Det er derfor nødvendig at det øremerkes midler både i etablerings-, vedlikeholds- og videreutviklingsfasene til arbeidet.

Når kommunene skal være ansvarlig for reisemålsledelsen, må det også etableres gode støtteordninger og faglige veiledere. Fylkeskommunene må få en koordinerende- og veiledende rolle. Særlig det å etablere god kontakt mellom næringslivet og det offentlige vil være en krevende oppgave. Kommunene må kunne benytte seg av interkommunale samarbeid som destinasjonsselskap og parker, for å løse oppgavene og å bygge fagmiljøer.

Vi støtter utvalgets vurdering når de mener at det er avgjørende å styrke besøksforvaltningen i Norge for å sikre en bærekraftig utvikling av reisemål og lokalsamfunn. Rett gjest på rett sted til rett

tid, blir sentralt for å få lønnsomhet i investeringer, både i senger, anlegg og infrastruktur. Videre for å bygge solide fagmiljøer, basert på helårige arbeidsplasser. Fylkeskommunene bør i større grad bistå regioner, kommuner og aktører i det videre arbeidet med besøksforvaltning.

Reisen er en del av opplevelsen. I Nordland kan vi nevne Nordlandsbanen, øyhopping med hurtigbåter og ferge i kombinasjon som opplevelsesprodukter i seg selv. God infrastruktur, og samferdsels- og mobilitetsløsninger, er viktige forutsetninger for økt verdiskaping i reiselivet. Nordland har meget store utfordring rundt en sømløs bruk av kollektivløsninger. Fylkeskommunene skal bidra til å sikre næringens konkurransekraft, og gi besøkende og fastboende en mer sømløs, enklere og tryggere reise. I et regenerativt reiseliv, blir det viktig å se helheten i tjenestetilbudet. Det må ikke være konflikt mellom samferdsel og reiseliv på fylkesnivå. Fylkeskommunene bør få enda større krav til å koordinere oppgavene på en måte som også sikrer opplevelsesdelen av reisemålsutviklingen. Ikke bare transportbehovet.

Utvalget foreslår at cruisereisemål må ha en strategi for å styre utviklingen, slik at antall besøkende dimensjoneres ut ifra reisemålets kapasitet. Denne strategien bør vedtas av kommunen som en del av kommunens samfunnsplan. Det bemerkes at det ikke nødvendigvis samsvar mellom kommunegrenser og reisemål. Det bør avklares hvilket ansvar kommunen som har anløpshavn skal ha, i forhold hele det område som utgjør reisemålet.

BESØKS BIDRAG

Ifølge utvalget bør besøksbidraget gå inn i et fond gjennom en øremerket post på statsbudsjettet, som vil bli forvaltet av fylkeskommunene. Fylkeskommunene kan da bruke det eksisterende saksbehandlings-systemet regionalforvaltning.no i sin tilskuddsforvaltning. Helgelandskommunene er ikke enige i dette forslaget. Vi mener at en slik tilnærming vil resultere i for høye administrative kostnader hvis fordelingen av bidraget skal være søknadsbasert. I tillegg vil det være urettferdig for mindre miljøer som kanskje trenger mer støtte, men ikke vil bli tilgodesett fordi større miljøer som er "flinkere" til å søke vil få en fordel.

Helgelandskommunene foreslår i stedet at besøksbidraget bør gå direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene. Vi mener at bruken av midlene kan delegeres til andre fagmiljøer som destinasjonsselskap og andre passende organisasjoner. Dette vil sikre en mer rettferdig og effektiv fordeling av midlene og sørge for at de blir brukt på en måte som er tilpasset lokale behov og utfordringer. Slik kan man sikre at besøksbidraget blir brukt til å møte bærekraftsutfordringene på en best mulig måte, samtidig som man reduserer administrative kostnader og sikrer en mer rettferdig fordeling av midlene.

Videre foreslår utvalget at inntektene fra et besøksbidrag, bør kunne brukes til å opprette særskilte kollektivruter i høysesong, identifisert av reisemålene. Disse forslagene støttes fullt ut av Helgelandskommunene. Det krever imidlertid at fylkeskommunens oppgaver defineres svært tydelig, at virkemidlene følger, og at målesystemene og kriteriene defineres godt.

Oppsummering av forslag til endringer

- Forslaget trekkes, og returneres for videre utredning.
- Definisjon av reiselivsrelaterte fellesgoder bør klargjøres for en mer tydelig og hensiktsmessig øremerking. Samtidig må kommunene få handlingsrom til å disponere pengene treffsikkert lokalt.
- Det bør utredes et bredere sett med mulige kilder til besøksbidrag, så ikke overnattingsbransjen blir den eneste som får belastningen med å kreve bidraget inn, og norske reisende, private eller yrkesreisende, blir mest belastet.
- Cruiseavgift bør utredes samtidig.

- Ordningen som innføres bør ikke være frivillig, og gjøres nasjonal – lik over hele landet.
- Det bør i stedet for eller i tillegg vurderes andre typer besøksbidrag som kan kreves inn av staten, og deles ut til kommuner og fylkeskommuner etter en gitt nøkkel, for å være administrativt håndterbar for de berørte partene og at merarbeidet ikke går utover næringens lønnsomhet.
- Vi foreslår at besøksbidraget kreves inn av staten, og fordeles direkte til kommunene, eventuelt med en andel til fylkeskommunene – noe tilsvarende utdelingen av Havbruksfondet. Kriterier for utdeling bør gjenspeile kommunenes og fylkeskommunenes ulike ansvar for å tilrettelegge for reiselivet, og for å tilby fellesgoder. Det er viktig å sikre at at besøksbidraget blir brukt til å møte bærekraftsutfordringene på en best mulig måte, samtidig som man reduserer administrative kostnader og sikrer en mer rettferdig fordeling av midlene.
- Besøksbidrag bør ligge tettere opp til Reisemålsutvalgets NOU som tar inn en helhetstenking omkring reiselivets rolle i samfunnsutviklingen som er svært viktig. Den er fremtidsrettet, med tanke på at næringen kan bidra til å beskytte og gjenoppbygge lokale økosystemer og styrke lokalsamfunnet, samtidig som næringen må kunne skape verdier og lønnsomme bedrifter.

Visit Helgeland AS

Behandlet i styremøte 5. desember 2024