



NOTAT OM FELLESGODEFINANSIERING OG REISEMÅLSBIDRAG

Innhald

1. Innleiing.....	1
2. Vurdering av argumenta knytt til reisemålsbidrag i st.mld. 19 og NHO reiseliv	2
2.1 St. mld. 19 Opplev Norge – unikt og eventyrlig	2
2.2 NHO reiseliv og fellesgodefinansiering	2
2.3 Vurdering av argumenta knytt til fellesgodefinansiering i st. ml. 19 og NHO reiseliv.....	3
3. Modellar for fellesgodefinansiering og reisemålsbidrag.....	4
3.1 To kategoriar for fellesgodefinansiering.....	4
3.2 Eksempel på reisemålsbidrag frå andre land og reisemål.....	5
3.3 Moglege løysingar for fellesgodefinansiering og reisemålsbidrag.....	6
4. Oppsummering og anbefalingar.....	8
Vedlegg: Aktuelle linkar til saker om berekraftig reiseliv og reisemålsbidrag.....	11

1. Innleiing

Moglege løysingar for fellesgodefinansiering (reisemålsbidrag) skal utredast som ein del av masterplanen for Sogn. I tillegg til Visit Sognefjord ynskjer Sogn og Fjordane fylkeskommune, Fjord Norge, Nærøyfjorden verdsarvpark, Aurland kommune og andre destinasjonar i fylket avklaring av moglege løysingar for reisemålsbidrag til finansiering av fellesgoder. I Vestlandsrådet sin cruisestrategi for Vestlandet står det at ein skal: *Arbeide for at ei nasjonal ordning med ei fellesgodefinansiering frå heile reiselivsnæringa, inkludert cruise, vert greidd ut.* Vidare har kommunar og aktørar innfor reisemål som t.d. Lofoten teke til orde for etablering av reisemålsbidrag, og sær mange land og stader/byar har ordningar for reisemålsbidrag. Innovasjon Norge v/leiar for berekraftig reiseliv og mat ynskjer lovendring som gir kommunar moglegheit til å innføre reisemålsbidrag.

I *Mot eit berekraftig reiseliv – Veikart frå reiselivsnæringa i Norge*¹ vert det peika på fleire «innovasjonsnøtter» for framtidig berekraftig utvikling av Norge som reisemål, mellom anna følgjande: *Vil lovverket kunne endres for å tillate øremerking av midler til vern av naturgoder og kulturminner og Hvordan sikre ressursar til en god stedsutvikling samtidig som allemannsretten beholdes.* Begge desse utfordringane er relatert til finansiering av fellesgode.

Sogn er ein av Norges største reisemål med stor årleg vekst i turismen med om lag 750.000 gjestedøgn per år med ein vekstrate i sommarsesongen på ca. 12% og om lag 750.000 dagsbesøkjande årleg i små kommunar med til saman 33.000 innbyggjarar. Om den globale veksten held fram vil Sogn ha dobbelt så mange tilreisande innan 2030. Vestnorsk Fjordlandskap med Nærøyfjorden og Geirangerfjorden er på UNESCO si liste over verna område, og Sogn er eit naturbasert reisemål med tre nasjonalparker, fleire verneområde og ei rekkje kulturminne som t.d. fem stavkyrkjer der ein av dei er UNESCO merka. Vidare har dei norske fjordane blitt kåra til eit av verdas beste reisemål av av National Geographic Magazine og Nærøyfjorden og Geirangerfjorden vart i 2005 kåra til *Verdas beste urørte reisemål* av National Geographic Traveller. Alt dette krev at Sogn vert utvikla vidare som reisemål i samsvar med UNWTO (World Tourism Organization) sine ti prinsipp for berekraftig reiseliv. Med bakgrunn i dette må investeringane i fellesgode og reisemålsutvikling aukast vesentleg dei komande åra. I tillegg til investeringar frå kommunane og fylkeskommunen/staten vil det vere naudsynt med etablering av løysingar for fellesgodefinansiering for å sikre forutsigbarheit og tilstrekkeleg nivå på reisemålsutviklinga.

I st.mld. 19 *Opplev Norge – Unikt og eventyrlig* vert det argumentert mot etablering av ein nasjonal fellesgodefinansiering ut frå at det er konkurransevridande pga. prisauke, høge administrasjonskostnader, at ordninga passar best for store reisemål og at det kan hindre ordinære budsjettmessige prioriteringar frå det offentlege til reiselivsføremål. Tilsvarande er NHO reiseliv i mot fellesgodefinansiering med argument om konkurransevriding pga. prisauke, at Norge allereie har eit høgt skattenivå som bør dekke fellesgodeinvesteringar, at fellesgodene er kommunane sitt ansvar, at det er dyrt å administrere og at det er uklårt kven som skal inndrive reisemålsbidraget. Med bakgrunn i dette er det i utgangspunktet brei nasjonal politisk motstand mot innføring av løysingar for reisemålsbidrag, til trass for at sær mange andre land og stader har innført ordningar for reisemålsbidrag.

¹ Innovasjon Norge, Norsk reiseliv, NHO reiseliv, Virke, NCE Tourism, Hanen, De Historiske Hotel, DNT, Naturvernforbundet og Fellesforeningen.

2. Vurdering av argumenta knytt til reisemålsbidrag i st.mld. 19 og NHO reiseliv

2.1 St. mld. 19 Opplev Norge – unikt og eventyrlig

I st.mld. 19 *Opplev Norge – Unikt og eventyrlig* står det mellom anna følgjande om reisemålsbidrag:

Innkrevning av reiselivsskatt gjennomføres ofte ved at det legges til et beløp eller en prosentandel på den besøkendes regning. Skatten kan knyttes til kjøp av overnatting eller omsetning generelt på et reisemål, og kan omfatte hotellgjester, hytteeiere og/eller næringslivet. Prinsippet er at bidraget skal brukes til tiltak som kommer de reisende til gode. Skattesatsen skal tilpasses og begrenses til behov knyttet til reiselivet.

Fordelen ved reiselivsskatt er at det gir en relativt stabil inntektskilde til finansiering av reiselivsrelaterte fellesgoder. Det kan gjøre det enklere for reiselivsnæringen å drive langsiktig utviklingsarbeid på destinasjonen eller av reiselivsprodukter.

Ulempene er imidlertid tydelige. En reiselivsskatt kan virke konkurransesvridende i negativ forstand. Ved å øke prisen på lokale reiselivsprodukter, kan konkurranseevnen svekkes og bidra til å redusere etterspørselen. Det vil også kunne redusere aktiviteten i den lokale økonomien og svekke inntektsgrunnlaget for næringen. Hvis økte priser på reiselivsproduktene bidrar til omdømmetap for destinasjonen, vil effektene av en reiselivsskatt kunne forbli negative også etter at skatten eventuelt fjernes.

I tillegg kommer administrative kostnader ved å kreve inn skatter parallelt med det ordinære skattesystemet. Administrasjonskostnadene antas å påvirkes av antallet besøkende. Ordningen vil derfor være anvendelig først og fremt for de store reisemålene. I delstatene Tirol og Steiermark i Østerrike, som krever inn turistskatter i dag, anslås administrasjonskostnadene å utgjøre 4–8 pst. av skatteinntekten. Dette tilsvarer betydelige midler, som ellers kunne gått til forbruk eller investeringer.

En øremerking av skatter og avgifter binder dessuten opp midler og hindrer ordinære budsjettmessige prioriteringer. Det kan vise seg vanskelig å innrette en reiselivsskatt slik at den gir en rettferdig fordeling av kostnadene. Aktuelle problemstillinger er hvilke aktører som skal beskattes og om alle skal betale like mye i skatt.

2.2 NHO reiseliv og fellesgodefinansiering

Reiselivsdirektør Kristin Krohn Devold syner til at saken om reisemålsbidrag politisk fekk sin konklusjon under handsaminga av Reiselivsmeldinga *Opplev Norge – Unikt og eventyrlig* i Stortinget 30.mai 2016, der det var brei tverrpolitisk einigheit om ikkje å innføre turistskatt i Norge. NHO reiseliv fastheld at turistskatt, som vil vere ein særskatt på den reisande, ikkje er løysinga på utfordringar den auka turisttrafikken gir for attraktive destinasjonar.

NHO reiseliv peikar på følgjande utfordringar og løysingar knytt til reisemålsbidrag:

- *Tilrettelegging av stier med stor ferdsel: NHO Reiseliv vil sikre allemannsretten og at det å gå på en sti og bevege seg i natur skal være gratis. Det finnes flere måter å finansiere stier som har stor ferdsel som må steinsettes for å hindre erosjon. Man kan allerede i dag søke på lokale og nasjonale spillemidler til stiarbeid. I tillegg bidrar en rekke private stiftelser bla. Gjensidige stiftelsen, Sparebankstiftelsen og Olav Thon med midler til stiu utvikling, skilting og informasjon. Samarbeid med frivillige friluftsansjoner som viktige bidragsytere i dette*

arbeidet må styrkes, ikke svekkes. NHO Reiseliv foreslår også at potten til Nasjonale turstier økes betraktelig.

- *Bygging og drift av toaletter og søppelhåndtering: Offentlige toaletter og renovasjon er en kommunal oppgave, men disse kan finansieres gjennom brukerfinansiering. Vi mener at kommuneoverføringene fra staten i større grad må dimensjoneres basert på hvor store besøkstall kommunene har. Norge er blitt en turistdestinasjon for hele verden, dette må også reflekteres i nasjonale budsjetter.*
- *P-plasser: Kommunene må ta et reguleringsansvar og tilrettelegge for nok P-plasser. Lokale sentra kan gjerne forskånes fra bil- og busstrafikk ved at kommuner, i samarbeid med grunneiere bygger større P-plasser utenfor byer og tettsteder og der de besøkende må gå inn. (Beboer-parkering er innført med hell mange steder slik at lokale beholder tilgang).*
- *Sikkerhet: Midler til beredskap gjennom for eksempel Røde Kors må opprettholdes. Midler til politi må i større grad dimensjoneres etter besøkstall (ref. Hemsedal/Trysil).*
- *Informasjon/markedsføring for å spre trafikken: Norge har fortsatt god plass til flere turister, men de kan med fordel spres bedre. Her spiller Innovasjon Norge en viktig rolle ved at de markedsfører både andre destinasjoner og andre årstider som har ledig kapasitet.*

2.3 Vurdering av argumenta knytt til fellesgodefinansiering i st. ml. 19 og NHO reiseliv

Visit Sognefjord gjer følgjande vurdering av argumenta knytt til reisemålsbidrag i st.ml. 19 og NHO reiseliv:

Argument mot reisemålsbidrag	St.mld. 19	NHO reiseliv	Vurdering
1. Konkurransesvidande	X	X	Nei. Nivået på bidraget i andre land er NOK 10-20 per person per natt. Snittprisen på hotell i Sogn er ca. NOK 1.100. Dvs. at kunden betaler NOK 1.110 eller 1.120 i staden, og dei er allereie vande med å betale reisemålsbidrag i andre land og byar. I tillegg kan bidraget settast lågare for andre næringar. Reisemålsbidrag kan også opplevast positivt knytt til miljø og « <i>det beste tilbodet til deg som gjest</i> »-tenking.
2. Administrative kostnader	X	X	Nei. Administrasjonskostnaden i Austerrike er 4-8% av reisemålsbidraget. Sjølv om kostnaden skulle utgjere meir – t.d. 15% - vil likevel så godt som heile bidraget gå til investeringar.
3. Best for store reisemål	X		Nei. Alle reisemål vil uavhengig av storleik dra nytte av reisemålsbidrag til vidare utvikling.
4. Hindrar bruk av off. midlar	X		Kanskje. Det er viktig at ei løysing for fellesgodefinansiering set krav om offentlege investeringar/andel frå kommune/fylke/stat i tillegg til reisemålsbidraget og næringsbidrag frå næringa.
5. Norge har allereie høgt skattenivå		X	Ja. Ideelt sett bør skatter og avgifter til stat, fylke og kommunane tilbakeførast til fellesgodeinvesteringar og reisemålsutvikling. Utdfordringa er at dette vert praktisert ulikt i kommunane/fylka og at det er usikkert knytt til

			andre prioriteringar. Vidare er turistkommunane små med mange tilreisande som gjer at ein treng løysingar for investeringar i infrastruktur knytt til veksthandteringa.
6. Kommunane har ansvaret		X	Delvis. Kommunane har saman med staten ansvar for grunnleggjande infrastruktur og fellesgodefinansiering som t.d. toalett, renovasjon, parkering, vegnett, transport, skilting, vedlikehald av offentlege rom mm. Sjå pkt. 4 og 5 ovanfor: kommunane og staten må framleis investere i tillegg til eit eventuelt reisemålsbidrag og mange kommunar er små i forhold til talet på turistar.
7. Kven skal administrere ordninga		X	Mange andre land har løyst dette, og det må også kunne løysast i Norge. Ei løysing kan vere at det vert laga ei forskrift/lovending som gir rom for at einskildkommunar (eller fylker) kan innføre næringsavgift og turistavgift, og som gjer greie for innkrevings- og kontrollsystem mm.
8. Toalett, parkering mm. kan finansierast av brukarane		X	Ja. Dette kan vere ein del av fellesgodefinansieringa kopla mot andre frivillige og/eller forskriftsregulerte ordningar. Det er viktig å bruke parkeringsbetaling for trafikkstyring, samtidig som ein bør vurdere om bruk av offentlege toalett skal koste noko (med ein enkel, digital/kortbasert betaling) eller om alle/nokre av dei bør vere gratis.

3. Modellar for fellesgodefinansiering og reisemålsbidrag

3.1 To kategoriar for fellesgodefinansiering

Fellesgodefinansiering kan delast i to kategoriar – ein som skal nyttast til delfinansiering saman midlar frå offentleg sektor til reisemålsutvikling/infrastruktur (toalett, renovasjon, parkering etc.) og ein som skal nyttast til felles marknadsførings- og profileringsarbeid saman med næringa for å skaffe besøkjande til reisemålet (tilsvarande eksisterande, årlegemarknadsbidraga til reisemålsselskapa).

Begge desse kategoriane kan løysast ved frivillig og/eller forskrifts-/lovpålagte ordningar.

1) Reisemålsbidrag (kurtax, city tax, tourist tax) - skal komme gjesten til gode:

- Eit bidrag som blir belasta gjesten på utsida av rekninga for opphaldet
- Skal gå til tiltak som viser att neste gong gjesten vitjar området
- Storleik € 2 – 2,5, +/- 16-20 kr
- Blir omtalt som «turistskatt»

2) *Næringsbidrag (tilsvarende eksisterende, årlegemarknadsbidraga til reisemålselskapa) - skal bringe fleire gjester*

- *Differensierte avgifter tilpassa nærleiken til turisten.*
- *Overnatting/servering -> daglegvare -> randsoneverksemder*
- *Skal gå til å få gjester inn i området; marknadsføring og profilering*
- *Storleik om lag som bidraget til reisemålselskapa i dag for kjernenæringa*

Ordning	Fordeler	Bakdelar
<i>Frivillig reisemålsbidrag (utvikling)</i>	Enkelt å innføre	Usikkert med fare for gratispassasjerar/reduisert bidrag
<i>Frivillig næringsbidrag (marknadsføring)</i>	Enkelt å innføre	Usikkert med fare for gratispassasjerar/reduisert bidrag
<i>Pålagt reisemålsbidrag (utvikling)</i>	Hindrar gratispassasjerar, stabilt og maksimalt bidrag	Krev forskrifts-/lovendring
<i>Pålagt næringsbidrag (marknadsføring)</i>	Hindrar gratispassasjerar, stabilt og maksimalt bidrag	Krev forskrifts-/lovendring

Merk: både frivillige og pålagte ordningar krev administrasjon og ressursar for innkreving og handtering.

3.2 Eksempel på reisemålsbidrag frå andre land og reisemål

Nokre eksempel på reisemålsbidrag frå andre land og reisemål:

Land/stad	Tax	Kommentar
Barcelona	Euro 0,65 (camping/leiligheiter), 1,10 (hotell), 2,25 (cruisepassasjerar og luksushotell) per pers/natt	Hotell, leiligheiter og camping samt cruise-passasjerar. Born under 16 år gratis.
Balearene (Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera)	Euro per per/dag 1,00 (camping/hostels), 2,00 (leiligheiter og alle cruisepassasjerar), 3,00 (standard hotel) og 4,00 (luksushotell)	Hotell, leiligheiter og camping. Born under 16 gratis og 50% ved opphald over 9 netter og i perioden 1. November – 30.april. Merk: alle cruisepassasjerar betaler uavhengig av om dei går i land.
Sveits	Gj. Snittleg NOK 20 per pers/natt	Hotell
Sveits/St. Anton/Tirol	NOK 12,00 per pers/natt, 1,5% av all næringsomsetning i Tirol og Nok 41 per m ² /år for «kalde senger»	Kvar stat i Austerrike kan innføre lov om reisemålsbidrag ut frå nasjonal lov «Law of Tourism».
Austerrike	0,15 – 2,18 Euro per pers/natt eller 3,02% av hotellprisen per pers/natt	Hotell, leiligheiter og camping. Born under 15 år gratis.
Austerrike/Arosa	NOK 20-40 per seng per natt i tillegg til næringsbidrag/marknadsbidrag og 0,4% av omsetning ved heisane	Kommunen har lov om reisemålsbidrag og faste næringsbidrag (tilsvarende marknadsbidrag i destinasjonsselskapa).
Belgia/Antwerpen	Euro 2,39 (hotell) og 0,53 (camping) per pers/natt	Hotell og camping, Born under 12 år gratis.
Nederland/Amsterdam	5,5 – 7% av pris per pers/natt	All overnatting
Frankrike	Euro 0,20 – 4,00 per pers/natt	All overnatting – sats avhengig av standard
Tyskland	Euro 0,50 . 5,00 per pers/natt	All overnatting – sats avhengig av standard
Tyskland/Berlin	5% per pers/natt	All overnatting under 21 dagar. Gjeld ikkje for forretningsreisande.
Italia/Roma	Euro 3,00 – 7,00 per pers/natt	All overnatting – sats avhengig av standard. Born under 10 år gratis.
New Zealand	NOK 140-200 per besøk	Skal delast likt til infrastruktur- og vernetiltak

Oversikten syner reisemålsbidrag frå lågaste sats for camping og hostels frå tilsvarande NOK 1,50 per pers/natt opp til høgaste sats tilsvarande NOK 70 per per pers/natt og 5-7% (NOK 50-70 ved snittpris på Nok 1.000) på overnattingsprisen, med snittnivå rundt NOK 20 per pers/natt.

I Balearene (Mallorca, Menorca, Ibiza og Formentera) vert bidraget kalla «*The Sustainable Tourist Tax*» og går til tiltak som skal ta vare på øyane og lokalsamfunna. Det er lovpålagt og innkrevd av skattevesenet i «fylkeskommunen» for Balearene (The Government of the Balears). Det same nivået står for prioritering og bruk av midlane under avdelinga for reiseliv (Avdeling for innovasjon, teknologi og reiseliv) tilsvarande avdeling for næring- og kultur i Sogn og Fjordane. Bidraget er pålagt alle overnattingsstader, med fritak for born under 16 år og 50% rabatt ved opphald over 9 netter og i perioden 1. November – 30.april som insentiv for familiar, lengre opphald og reiser i lågsesongen. Alle cruisepassasjerer betaler Euro 2,00 per dag/besøk uavhengig av om dei går i land.

I New Zealand er reisemålsbidraget nasjonalt forankra og administrert med deling 50/50 til felles-goder/infrastruktur knytt til turisme og vernetiltak.

I Berlin er reisemålsbidraget på 5% pålagt alle overnattingsbedriftene og må betalast til Berlin «kommune» (byrepublikken) sidan 1. Januar 2014. Det er opp til bedriftene sjølve om dei vil auke overnattingsprisane tilsvarande. Det er unntak for forretningsreisande og opphald over 21 dagar.

I St. Anton/Tirol og Arosa har dei lovpålagde reisemålsbidrag og næringsbidrag på alle reiselivs-relaterte næringar. St. Anton har t.d. bidrag på 1,5% av all næringsomsetning på reisemålet. Begge stader er det destinasjonsselskapet som administrerer og prioriterer både reisemåls- og næringsbidraga på oppdrag frå kommunane.

3.3 Moglege løysingar for fellesgodefinansiering og reisemålsbidrag

Ein mogleg løysing kan vere å lage ei forskrift/lovendring som gir rom for at einskildkommunar/fylke kan innføre næringsavgift og turistavgift, som gjer greie for innkrevings- og kontrollsystem mm. Same type forskrift blir i dag brukt for å finansiere Norges Sjømatråd (www.seafood.no):

«Sjømatnæringen finansierer selv Sjømatrådet gjennom en lovpålagt avgift på all eksport av norsk sjømat. De viktigste sjømatbransjene er representert med egne rådgivende markedsgrupper i Sjømatrådet. Disse sikrer at ressursene brukes i samråd med næringen.»

Liknande vert gjort for «skogtiltakfondet»:

«Skogtiltakfondet finansieres ved at alle skogeiere trekkes 1 krone pr. omsatt kubikkmeter i samsvar med forskrift hjemlet i Skogbrukslovens §17. I tillegg benyttes avkastning fra fondets oppbygde kapital.»

I Vestlandsrådet sin cruisestrategi for Vestlandet, som er politisk vedteken, står det at ein skal: *Arbeide for at ei nasjonal ordning med ei fellesgodefinansiering frå heile reiselivsnæringa, inkludert cruise, vert greidd ut.*

Leiar for berekraftig reiseliv og mat i Innovasjon Norge, Audun pettersen, tek til orde for lovendring i eit utval kommunar for uttesting av reisemålsbidrag i t.d. fem år. Regjeringa v/næringsminister Monica Mæland ga i 2017 signal om at ein vil opne for frivillig og regionavgrensa avgiftsinnkreving:

Skal Norge som turistdestinasjon heve seg til et internasjonalt konkurransedyktig nivå, må kvaliteten og tilbudet på deler av de tilrettelagte reiselivsopplevelsene heves betydelig, sier Audun Pettersen, leder for bærekraftig reiseliv og mat i Innovasjon Norge.

Vi foreslår at det åpnes opp for en prøveordning for en lovpålagt, omsetningsbasert fellesgode-finansiering på et lite utvalg destinasjoner over en femårsperiode. Dette krever en endring i eksisterende lovverk. Prøveordningen må være basert på:

- *Frivillig deltakelse fra destinasjonene*
- *Omsetningsbasert bidrag basert på type bedrift*
- *Gjelde all turistrelatert omsetning på destinasjonen, herunder fritidseiendommer («kalde senger») og cruiserelatert omsetning.*

Utgangspunktet for finansiering og produksjon av fellesgoder er at det må skje frivillig av de aktørene som tjener på tiltaket. Det kan være kommunen på reisemålet, eller alle næringsaktørene på stedet - eller begge deler.

En fordel med en frivillig løsning kan være at de berørte aktørene bestemmer både innkrevningen og bruken av pengene. De vil da kunne endre bruken av pengene ved behov. Og det vil trolig kunne skje raskere og med mindre administrasjonskostnader enn om ulike parter hadde hatt ansvaret for henholdsvis innkreving og bruk. Behovet for å få til frivillige løsninger gjelder først og fremst for reisemål med liten lokalbefolkning (næringsminister Monica Mæland 23.03.2017 i Dagbladet).

Her er eksempel på tilnærming til innføring av regionavgrensa reisemålsbidrag (st. Mld. 19 Opplev Norge – unikt og eventyrlig):

- *Allemannsretten begrenser grunneiers/tilretteleggers mulighet til å fastsette betalingsordninger for ferdsel, men det kan kreves brukerbetaling for tilbud og tjenester som parkering, toalettfasiliteter, renovasjon og tilrettelegging for camping.*
- *Ifølge friluftsløven kan kommunen gi tillatelse til å kreve inn en rimelig avgift for dekning av utgifter til tilrettelegging eller opparbeidelse av et område. Denne bestemmelsen ble opprinnelig utformet med tanke på tilrettelegging av teltplasser og badestrender. Bestemmelsen forutsetter at området er opparbeidet og tilretteleggingen er klart avgrenset.*
- *Det er ikke anledning til å kreve løype- eller stiavgift over større strekninger, men det er tillatt å ta betaling for eksempel for adgang til en avgrenset løypestrekning med kunstsno, et frysespør, eller en avgrenset klatresti (via ferrata).*
- *Kommunen kan forenkle administrative prosesser og stimulere til økt næringsvirksomhet blant annet innenfor reiseliv ved å legge klare premisser for hva som tillates innført i tilknytning til tiltaket, som adgangsbegrensning og brukerbetaling, idet tillatelsen innvilges.*
- *Kommunen kan for eksempel godkjenne avgifter for flere ulike tiltak i ett og samme vedtak.*

4. Oppsummering og anbefaling

Utfordringar, erfaringar, omsyn og løysingsalternativ kan oppsummerast som følgjer:

Utfordringar	Erfaring	Omsyn	Løysingar
Kommunane har saman med staten ansvar for grunnleggjande infrastruktur og fellesgodefinansiering som t.d. toalett, renovasjon, parkering, vegnett, transport, skilting, vedlikehald av offentlege rom mm.	Mange andre land har løyst dette, og det må også kunne løysast i Norge.	Det er viktig at ei løysing for fellesgodefinansiering set krav om offentlege investeringar/andel frå kommune/fylke/stat i tillegg til reisemålsbidraget og næringsbidrag frå næringa.	To kategoriar: 1) <i>Reisemålsbidrag</i> (som skal kome gjesten til gode, sokalla «Turistskatt») og 2) <i>Næringsbidrag</i> (som skal skaffe gjester, sokalla «marknadsbidrag» til destinasjonsselskapa)
Mange turistkommunar er små med mange tilreisande som gjer at ein treng løysingar for investeringar i infrastruktur knytt til veksthandteringa.	Reisemålsbidrag vert ofte opplevd positivt knytt til miljø og « <i>det beste tilbudet til meg som gjest</i> »-tenking.	Frivillig deltaking frå kommunane/næringa der det er opp til kvar einskild kommune/destinasjon (eller eventuelt fylkeskommune) å etablere ei ordning	Forskrift/lovendring som gir rom for at einskildkommunar/fylke kan innføre reisemålsbidrag og næringsavgift, og som gjer greie for innkrevings- og kontrollsystem mm. Alternativt frivillig ordning
Ideelt sett bør skattar og avgifter til stat, fylke og kommunane tilbakeførast til fellesgodeinvesteringar og reisemålsutvikling. Utfordringa er at dette vert praktisert ulikt i kommunane/fylka og at det er usikkert knytt til andre prioriteringar.	Reisande er allereie vande med å betale reisemålsbidrag i andre land og byar. Innføring av reisemålsbidrag andre stader har ikkje ført til nedgong i talet på reisande.	Må gjelde all turistrelatert omsetning inkl. fritidseigendomar («kalde senger») og cruiserelatert omsetning, gjerne også handel.	Prøveordning i fem år for Verdsarvområda og Sogn Reisemålsbidrag på overnatting, cruise, fritidseigendomar og anna turistrelatert næring i tillegg til årleg marknadsbidrag til Visit Sognefjord
Veksten i turismen gir auka verdiskaping og næringsaktivitet, men krev også auka tilrettelegging for kommunane. Det er såleis ikkje urimleg at dei tilreisande er med på å betale ein del av utviklinga.	NOK 10-20 per person per natt. Snittprisen på hotell i Sogn er ca. NOK 1.100. Dvs. at kunden betaler NOK 1.110 eller 1.120 i staden Om ein t.d. legg på NOK 10 per pers. per overnatting utgjør dette NOK 6,5 mill. per år om ein tek ut forretningstrafikken. NOK 20 vil såleis gi NOK 13 mill. årleg. I tillegg kjem bidrag frå andre bedriftskategoriar og cruise.	Kommunane må ta reguleringsansvar og tilrettelegge for nok P-plasser og nytte betaling for trafikkstyring og alternativ inntening til investeringar i fellesgode.	Støtte NHO Reiseliv sitt forslag om å styrke offentlege midlar til utvikling av turområde/stiar og auke potten til Nasjonale turistier

	<p>Alle reisemål vil uavhengig av storleik dra nytte av reisemålsbidrag til vidare utvikling.</p> <p>Bidraget kan vere ei særskild viktig inntektskilde for dei kommunane som har/vil få vesentlege ekstraavgifter som følge turistvekst. Dette gjeld spesielt små kommunar med mange besøkjande</p>	<p>Betalingsløyving for parkering, toalett etc. kan vere ein del av fellesgodefinansieringa kopla mot andre frivillige og/eller forskriftsregulerte ordningar. Det er viktig å bruke parkeringsbetaling for trafikkstyring, samtidig som ein bør vurdere om bruk av offentlege toalett skal koste noko (med ein enkel, digital/kortbasert betaling) eller om alle/nokre av dei bør vere gratis.</p>	<p>Støtte NHO reiseliv i at kommuneoverføringane fra staten i større grad må dimensjonast ut frå kor store besøkstal kommunane har.</p>
	<p>Administrasjonskostnaden i Austerrike er 4-8% av reisemålsbidraget. Sjølv om kostnaden skulle utgjere meir – t.d. 15% - vil likevel så godt som heile bidraget gå til investeringar</p>		<p>Støtte NHO reiseliv i at midlar til beredskap gjennom t.d. Røde Kors må styrkast og at midlar til helsetenester og politi i større grad må dimensjonast etter besøkstal</p>

Det bør etablerast ei prøveordning i fem år for Verdsarvområda og Sogn om reisemålsbidrag på overnatting, cruise, fritidseigedomar og anna turistrelatert næring i tillegg til årleg marknadsbidrag til Visit Sognefjord. Dette krev at kommunane, Verdsarvparken og Visit Sognefjord står samla om å få på ei nasjonal lov-/forskriftsendring som gjer dette mogleg.

Kommunane krev inn reisemålsbidraget. Bruken av bidraget vert vedteken av kommunestyra med bakgrunn i tilråding frå lokal rådgjevingsgruppe med nærings sjef og representantar frå verneområda, næringa og Visit Sognefjord som legg fram forslag til rådmannen. Ein bør vurdere ei ordning der t.d. 80% av midlane går til utvikling i eigen kommune og 20% går til eit felles reisemålsfond i Sogn som kan nyttast etter høve innanfor alle kommunane. Det bør opprettast eit fondsstyre for forvaltning av desse midlane med representantar frå kommunane, verneområda, næringa og Visit Sognefjord. Visit Sognefjord bør ha ei utstrekkt rolle i som sekretariat for- og administrasjon av ordninga per kommune og for reisemålet i nært samarbeid med næringsapparatet i kommunane og Sogn regionråd.

Næringsbidraget vert vidareført som årlege marknadsbidrag til Visit Sognefjord frå næringa og kommunane til arbeid med marknadsføring, profilering og salsutløysande arbeid for å sikre mål for vekst og verdiskaping frå prioriterte marknader heile året. Visit Sognefjord har ansvar for dette.

Alternativet er å prøve ut ei frivillig ordning der kommunane og næringa vert einige om eit bidrag frå næringa liknande eit lovpålagt reisemålsbidrag med t.d. NOK 10-15 per pers. per natt på overnatting og bidrag frå andre bedriftskategoriar kombinert med øyremerka midlar frå kommunen til fellesgode-investeringar t.d. frå parkeringsgebyr og toalettavgifter som vert administrert på tilsvarande måte som nemnd ovanfor.

Ei frivillig ordning kan vere det enklaste å innføre, men kan samtidig bli usikker og ustabil. Det mest framtidsretta og stabile vil truleg vere å arbeide for å få gjennomslag for ei lovfesta prøveordning. Ei frivillig ordning kan eventuelt innførast i påvente av ei lovfesta ordning.

Reisemålsbidraget bør gjelde all overnatting (inkl. fritidsbustader), cruise og andre reiselivsbedrifter som t.d. transport, aktivitetar, attraksjonar og servering. Storleiken på bidraget bør differensierast ut frå type næring, som t.d. NOK 15 for hotell, NOK 10 for hytte/camping, NOK 5-10 for transport (eventuelt ein prosentandel av omsetninga), aktivitetar og attraksjonar. Handel bør inkluderast om mogleg med t.d. 0,5% av omsetninga. Bidraget bør gå til drift, vedlikehald og utvikling av fellesgoder, til miljøretta tiltak og ivaretaking av naturen.

Det finnes fleire utredningar om korleis reisemålsbidrag kan administrerast i Norge, t.d. Farstad, Skalpe, Troye (2001), Jakobsen (2005) og Replan (2006), der den sistnemnde detaljert gjer greie for korleis ordningane fungerer i St Anton/Tirol, Arosa i Sveits og Whistler i Canada – sjå link her:

<https://www.yumpu.com/no/document/view/19252523/rapport/3>

Vedlegg

Aktuelle linkar til saker om berekraftig reiseliv og reisemålsbidrag:

Berekraftig reiseliv

Aktuelle linkar om berekraftig reiseliv:

«*Mot et berekraftig reiseliv - Veikart fra reiselivsnæringen i Norge*» (3. juli 2017), utarbeida av De Historiske Hotel, Den Norske Turistforening, Fellesforbundet, HANEN, Innovasjon Norge, NCE Tourism, NHO Reiseliv, Norges Naturvernforbund, Norsk Reiseliv, Virke Reise Norge og Kultur.

<https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/barekraftig-reiseliv/dokumenter/2017/veikart-fra-reiselivsnaringen-i-norge/>

Innovasjon Norge om berekraftig reiseliv (prinsipp og merking):

<https://www.innovasjonnorge.no/no/reiseliv/Baerekraftig-reiseliv/>

NHO reiseliv om berekraftig reiseliv:

<https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/barekraftig-reiseliv/>

Håndbok for berekraftig reiseliv (ARENA Innovativ Fjordturisme/NCE Tourism):

<http://www.frichmann.com/nce/wp-content/uploads/2016/10/a1-Baerekraft-i-reiselivet.pdf>

Sjå også **kap. 5.2 s. 71** i St.mld. 19 «Opplev Norge – Unikt og eventyrlig»:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/95efed8d5f0442288fd430f54ba244be/no/pdfs/stm201620170019000dddpdfs.pdf>

Reisemålsbidrag

Sjå **kap. 5.3.3 s. 81** om finansiering av fellesgoder i St.mld 19 «Opplev Norge – Unikt og eventyrlig».

<https://www.regjeringen.no/contentassets/95efed8d5f0442288fd430f54ba244be/no/pdfs/stm201620170019000dddpdfs.pdf>

NHO reiseliv om turistskatt:

<https://www.nhoreiseliv.no/vi-mener/barekraftig-reiseliv/turistkatt/>

Dagbladet m/ynskje frå IN om lovendring for kommunalt reisemålsbidrag:

<https://www.dagbladet.no/tema/bransjen-jublet-da-turistkatten-ble-skrotet-na-kan-den-komme-likevel/67420280>

Replan rapport: Internasjonale modeller for fellesgodefinansiering (2006):

<https://www.yumpu.com/no/document/view/19252523/rapport/3>

NRK Sogn og Fjordane om turistskatt:

https://www.nrk.no/sognogfjordane/reiselivsgigant_-turistkatt-berre-i-turistmagnetar-1.13668550

Aftenposten om turistskatt:

<https://www.aftenposten.no/meninger/leder/i/lq5Ok/-Aftenposten-mener-Ja-til-turistkatt>

VG om turistskatt:

<http://www.vg.no/nyheter/meninger/vg-mener/la-kommunene-avgjoere-turistkatt/a/24105407/>

VG artikkel om innføring av 5% turistskatt i Berlin frå januar 2014:

<http://www.vg.no/forbruker/reise/reiseliv/denne-storbyen-innfoerer-turistkatt/a/10141033/>

Artikkel om turistskatt på ulike destinasjonar i Europa:

<https://www.lovemoney.com/guides/52231/tourist-tax-in-europe-what-you-will-pay-in-spain-italy-and-other-hotspots>