Høyringsinnspel om cruiseskatt
til Nærings- og fiskeridepartementet

Skjolden, 17.06.2026

Foreininga for ansvarleg besøksforvaltning i Luster (FAB) arbeider for at cruiseturismen i Skjolden i Luster skal halde seg innanfor det lokalsamfunnet og naturen toler. Vi er meir enn 200 medlemmar som er busett, har fritidsbustad, arbeid eller driv næring i Luster, eller har anna tilknyting hit gjennom oppvekst/familie, og vi representerer folk i alle aldrar som blir påverka av cruiseturismen. Sjå vedlegg for meir informasjon om foreininga.

Ei fersk tolegrenseanalyse utført av Vestlandsforsking i 2025 syner at lokalbefolkninga i Skjolden meiner cruise har nådd eit tak på om lag 45 anløp, og rapporten tilrår samla sett ikkje vidare vekst i Skjolden. Rapporten syner at fleirtalet i bygda ikkje vil ha ein auke i cruiseturismen ut over dette nivået.

Samtidig er Skjolden Cruisekai ei privat kai utan kommunalt eigarskap. Denne private eigaren held fram med å auke tal på anløp, og vil doble og triple passasjertala dei neste 2–3 åra, på tross av resultata og anbefalingane i tolegrenseanalysa.

FAB ønsker næringsutvikling i form av reiseliv i Skjolden og Luster. Då må ein satse på gjestane som gir høg verdiskaping per besøk. Når det kjem mange og store skip på same tid, blir reiselivskapasiteten i bygda kraftig overbelasta. Dersom det må byggjast ut for mange tilretteleggingstiltak og anlegg berre for å dempe dei negative verknadene av cruisetrafikken, vil dette gå ut over bygda si identitet. Bygda si befolkning har gjennom tolegrenseanalysa sagt i frå at masseturismen allereie byrjar å gå ut over livskvalitet og bulyst i Skjolden.

Med dette bakteppet er FAB positiv til ei ordning med cruiseskatt. Men denne cruiseavgifta bør utformast som eit aktivt styringsverktøy, ikkje berre som ei finansieringsordning – særleg i område med stor del dagsturisme og avgrensa lokal kapasitet, slik som Skjolden.

Til sist vil vi minne om at dette også handlar om meir enn økonomi. Skjolden er ein stad med tradisjonar for landbruk og busetjing fleire tusen år tilbake, og reiseliv i fleire hundre år. Dette lokalsamfunnet skal ikkje måtte bere belastninga for at private aktørar skal tene mest mogleg.

1. Avgifta må brukast til å styre trafikken

Slik vi les forslaget, handlar det meir om skattlegging enn besøksforvaltning. Men det største problemet er at det kjem for mange på ein gong, særleg i høgsesongen. Difor bør ein bruke avgifta meir aktivt og utan ei øvre grense:

- høgare avgift i høgsesong
- lågare (eller inga) avgift i lågsesong
- moglegheit til å justere etter tidspunkt og trykk

Ei differensiert avgift vil spreie trafikken betre.

2. Prioritering av turistar med høg verdiskaping

Luster har ikkje ubegrensa kapasitet – verken på vegane, i nasjonalparkane, ved attraksjonane, på kaia eller i sjølve bygda. Når plassen er avgrensa, blir det avgjerande kva slags gjester vi fyller han med. Då bør næringsutviklinga bli retta mot dei tilreisande som gjev størst verdiskaping per gjest, ikkje mot størst mogleg volum.

Her kjem cruise dårleg ut: ein cruisepassasjer la i gjennomsnitt att om lag 510 kroner per dagsbesøk, mot rundt 1 240 kroner for ein gjennomsnittleg utanlandsk feriereisande – under halvparten.[1] Forskjellen kjem i hovudsak av at cruisegjesten ikkje brukar pengar på overnatting og transport i Noreg, altså nettopp dei næringane som gjev lokale arbeidsplassar og varig verdi i bygda.

Å bruke den knappe kapasiteten vår på det reisesegmentet som legg att minst per hovud, er dårleg ressursforvalting. Eit landbasert reiseliv med overnatting og lengre opphald gjev fleire kroner og fleire arbeidsplassar per gjest – og belastar veg og bygd mindre per krone verdiskaping. Difor bør kommunen få moglegheit til å prioritere kvalitet og verdiskaping framfor talet på gjester.

Cruiseaktørane i Noreg og verda har fått for fritt spelerom altfor lenge. Det er overturismen vi opplever med cruiseskip som skaper problema i ein liten destinasjon som Skjolden. Cruiseskatten må difor bli eitt av fleire verktøy ein kommune som Luster må kunne ta i bruk. Tilgang til å regulere tal på anløp og passasjerar bør også komme inn som eit styringsverktøy.

Difor vil vi komme med ei utfordring til Nærings- og fiskeridepartementet om gå saman med Klima- og miljødepartement for å lage den juridiske verktøykassa kommunane treng. Berre slik kan kommunane forvalte cruiseturismen til det beste for sine innbyggjarar og naturen på ein berekraftig måte.

3. Kommunane må få styre pengane sjølve

Det er kommunane som sit med belastninga, og då må dei også få bestemme kva pengane skal gå til. Vi meiner pengane frå cruiseskatt må kunne brukast fritt av kommunen.

Det er ikkje nok at midlane berre kan gå til tilretteleggingstiltak som dempar cruiseeffektar – som toalett og renovasjon eller slitasje på vegar og stiar. Tilretteleggingstiltak direkte mot reiselivet må dessutan bli balansert mot områdets totalkapasitet.

Kommunen må også kunne bruke inntekta frå cruiseskatt på andre lokale tiltak:

- Beredskap (helse, ambulanse og anna utrykking)
- styrking av skule og barnehage
- fritids- og kulturtilbod
- utvikling av gode bustader og tomter
- ivaretaking av kultur- og naturkvalitetar
- helsetenester for lokale innbyggjarar
- drift av samfunnshus
- andre tiltak som styrkjer lokalsamfunnet

Behova er ulike frå stad til stad. Difor bør kommunane få større handlingsrom og moglegheit til å justere nivået sjølve.

[1] Forbruk per dagsbesøk sommaren 2019, Innovasjon Norge si cruiseundersøking. Tal frå 2019; ny landsdekkande undersøking pågår i 2026.

4. **Avgifta bør også ta omsyn til belastning og miljø**

I dag er forslaget ein flat cruiseskatt. Men det er stor forskjell på store og små skip sine utslepp og miljøpåverknad. Difor bør ein kunne differensiere cruiseskatten etter dette.

Oppsummert handlar det om dette:

- cruiseskatten må brukast til å styre trafikken og bør differensierast etter miljøbelasting
- kommunane må få inntekta frå cruiseskatten og disponere den sjølv
- kommunane må få verktøy til å drive aktiv besøksforvaltning slik at kvalitet og lokal verdiskaping kan gå framfor volum