

# Høringsnotat – Forslag til forskrift om cruiseavgift

---

Nærings- og fiskeridepartementet

Dato: [20.03.2026]

Høringsfrist: [22.06.2026]

Vår referanse: [26/1644]

## Innhold

1	Hovedinnholdet i forslaget.....	4
1.1	Innledning .....	4
1.2	Nærmere om forslaget.....	4
2	Bakgrunn.....	5
2.1	Besøksbidragsloven – utfordringer og behov for regulering .....	5
2.2	Cruisemarkedet i Norge .....	6
2.2.1	Cruiseskip og passasjerer .....	6
2.2.2	Havnene.....	8
2.2.3	Markedet .....	11
2.2.4	Kystruten og fergeruter til utlandet .....	13
2.3	Cruiseavgift i andre land .....	16
2.3.2	Island.....	19
2.3.3	Grønland.....	20
2.3.4	Nederland / Amsterdam.....	20
2.3.5	Italia / Venezia .....	21
2.3.6	Spania / Barcelona .....	22
2.3.7	Kroatia / Dubrovnik.....	23
2.3.8	USA / Alaska.....	24
3	Gjeldende rett og tilstøtende regelverk .....	26
3.1	Innledning .....	26
3.2	Regler for passasjerskip .....	26
3.3	Havne- og farvannsloven .....	26
4	Departementets vurderinger og forslag .....	27
4.1	Formål og virkeområde (§ 1).....	27
4.2	Plan for bruken av inntekten (§ 2).....	29

4.3	Sesongjustering og adgangen til å differensiere innad i kommunen (§ 3)	30
4.4	Avgiftssubjekt (§ 4, første til tredje ledd og femte ledd).....	31
4.4.1	Departementets vurdering av hvem som skal omfattes av avgiften.....	32
4.4.2	Departementets vurdering av fritak fra avgiftsplikten .....	33
4.5	Ansvarlig for avgiften (§ 4, fjerde ledd) .....	34
4.6	Avgiftens beregningsgrunnlag og størrelse (§ 5) .....	34
4.6.1	Prosentvis vs. nominelt beløp.....	35
4.6.2	Avgiftens størrelse .....	36
4.6.3	Departementets forslag .....	37
4.7	Myndighet til å fastsette og kreve inn avgiften (§ 6).....	37
4.8	Opplysningsplikter for den avgiftspliktige (§ 7).....	38
4.9	Tvangsgrunnlag og forsinkelsesrenter (§ 8) .....	38
4.10	Ikrafttredelse og overgangsbestemmelse (§ 9, § 10 og § 11).....	39
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	39
5.1	Konsekvenser for cruiserederiene .....	39
5.2	Konsekvenser for de reisende.....	41
5.3	Konsekvenser for havnene .....	41
5.4	Konsekvenser for kommunene .....	41
5.5	Konsekvenser for annet næringsliv .....	43
6	Kommentarer til de enkelte bestemmelsene .....	43
7	Forslag til forskrift om kommunal cruiseavgift (cruiseavgiftforskriften) .....	49

# 1 Hovedinnholdet i forslaget

## 1.1 Innledning

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår i dette høringsnotatet en forskrift om kommunal cruiseavgift. Forskriften er hjemlet i lov 20. juni 2025 nr. 104 om besøksbidrag (besøksbidragsloven). Forskriften gir kommunene hjemmel til å innføre cruiseavgift ved en kommunal forskrift, og den gir rammene for hva den kommunale forskriften kan inneholde.

Loven fastsetter også regler for en frivillig, kommunal overnattingsavgift. Kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet kan velge å innføre begge avgiftene eller cruise- og overnattingsavgift hver for seg.

Departementet foreslår i høringsnotatet at kommuner som velger å innføre besøksbidrag fra cruisevirksomhet, kan ilegge en avgift på 100 kroner pr. passasjer pr. påbegynte 24-timersperiode cruiseskipet ligger i havn i kommunen eller det setter passasjerer i havn i kommunen. Kommunen er innkrevingsmyndighet. Kommunen kan i forskrift bestemme at en havn som ikke er en del av kommunen som rettssubjekt, skal beregne, kreve inn fra den avgiftspliktige og betale cruiseavgiften til kommunen.

I tråd med formålet i besøksbidragsloven skal inntektene fra avgiften gå til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder. Reiselivsrelaterte fellesgoder som kan finansieres av cruiseavgiften, er tjenester, natur, kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, og andre elementer, der bruken av eller behovet for disse øker vesentlig med antall besøkende.

Forslaget innebærer at de besøkende i større grad må bære kostnadene de påfører lokalsamfunnene de besøker. Dette kan bidra til bedre sameksistens mellom lokalbefolkningen og cruisevirksomhet.

Besøksbidragsloven legger kompetansen til å gi forskrift om avgift fra cruisevirksomhet til Kongen, se lovens § 3-1 første ledd. Dette innebærer blant annet at forskriftskompetansen kan delegeres til regjeringen og departementene. Nærings- og fiskeridepartementet vil i etterkant av forskriftsfastsettelsen vurdere om det skal legges frem en kongelig resolusjon med forslag om å delegere forskriftsmyndigheten til departementet. Dette vil skape mer smidighet og gi større fleksibilitet ved eventuelle behov for forskriftendringer.

## 1.2 Nærmere om forslaget

Formålet med den foreslåtte forskriften er å gi kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet myndighet til å fastsette en kommunal cruiseavgift. Avgiften skal benyttes til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

Kommunestyret i kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet, kan i forskrift bestemme at det skal betales avgift for cruiseskip som anløper havn i kommunen, og i

hvilke måneder av året cruiseavgiften skal gjelde. Cruiseavgiften gjelder for hele kommunen.

Kommunen skal utarbeide en plan for bruken av inntektene fra avgiften. Planen skal inneholde en beskrivelse av reiselivsnæringen i kommunen og utfordringene knyttet til mange besøkende.

I planen skal kommunen også vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften eventuelt kan benyttes for å utvikle reisemålet. Planen må begrunne hvorfor innføringen av avgiften og bruken av inntektene er i tråd med formålet i besøksbidragsloven.

Kommunen skal legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen. Departementet skal godkjenne at planen er utarbeidet i tråd med føringene over. Planen må være godkjent før avgiften kan tre i kraft.

Skipets eier, reder og agent er solidarisk ansvarlige for betaling av avgifter etter denne forskriften. Cruiseavgift skal beregnes pr passasjer som er oppgitt i anløpsmelding i medhold av forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikt etter havne- og farvannsloven. Det skal ikke beregnes avgift for passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram. Avgiftens størrelse er 100 kroner pr. passasjer pr. påbegynte døgn cruiseskipet ligger i havn.

Det foreslås at forskriften trer i kraft fra 1. januar 2027. I forskriften er det en hovedregel som pålegger kommunene å vedta og kunngjøre forskrift om cruiseavgift senest 31. desember året før avgiften trer i kraft. Dette for å skape en viss grad av forutsigbarhet. For å legge til rette for at kommuner kan innføre cruiseavgift allerede i 2027, foreslås en overgangsbestemmelse slik at dette kravet kan fravikes i 2027. Dersom kommunen skal fastsette forskrift om cruiseavgift med ikrafttredelse i 2027, må plan for bruk av inntektene fra cruiseavgift sendes departementet senest 31. januar 2027.

Grunnet begrenset med forarbeider til besøksbidragsloven § 3-1, inneholder høringsbrevet kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriftsutkastet. Kommentarene er kun med som veiledning for høringsinstansene.

## **2 Bakgrunn**

### **2.1 Besøksbidragsloven – Utfordringer og behov for regulering**

Regjeringen vil tilrettelegge for størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi innenfor bærekraftige rammer. Det betyr at all næringsvirksomhet må være sosialt, miljømessig og økonomisk bærekraftig.

Reiselivsnæringens fotavtrykk på natur og klima er ikke ubetydelig, og for noen lokalsamfunn er det krevende når det kommer mange tilreisende i høysesongen. Flere besøkende betyr et økt press på fellesgoder, som for eksempel stier, offentlige toaletter og søppelhåndtering.

Regjeringen fremmet Prop. 96 L (2024–2025) *Lov om besøksbidrag* til Stortinget 10. april 2025 som et nytt virkemiddel for å håndtere utfordringene som oppstår ved økt reiselivsaktivitet. Stortinget vedtok loven ved andregangsbehandling 10. juni 2025.

Besøksbidragsloven innebærer at de besøkende i større grad enn tidligere må bære kostnadene de påfører lokalsamfunnene de besøker.

Besøksbidrag kan bidra til bedre sameksistens mellom lokalbefolkningen og de besøkende, og lavere miljø- og naturavtrykk fra reiselivsnæringen.

Loven inneholder en frivillig, kommunal overnattingsavgift, en hjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre en avgift fra cruisevirksomhet og en hjemmel som gir Kongen mulighet til å innføre besøksbidrag for Longyearbyen. Hjemmelen om cruiseavgift, § 3-1 i besøksbidragsloven, ble inntatt i forbindelse med Stortingets behandling.

I forskriften om cruiseavgift kan det fastsettes regler om blant annet:

- a. hvilke typer cruisetrafikk og fartøy som omfattes av avgiften
- b. hvem som er ansvarlig for å betale avgiften
- c. avgiftens størrelse
- d. hvordan avgiften skal beregnes og betales
- e. hvem som har myndighet til å fastsette og kreve inn avgiften, herunder om myndigheten skal legges til kommunen
- f. fritak fra avgiftsplikten
- g. opplysningsplikter for den avgiftspliktige
- h. unntak fra taushetsplikt ved utlevering av skatteopplysninger
- i. tvangsmulkt, tvangsgrunnlag og forsinkelsesrenter
- j. klageadgang og betalingsutsettelse.

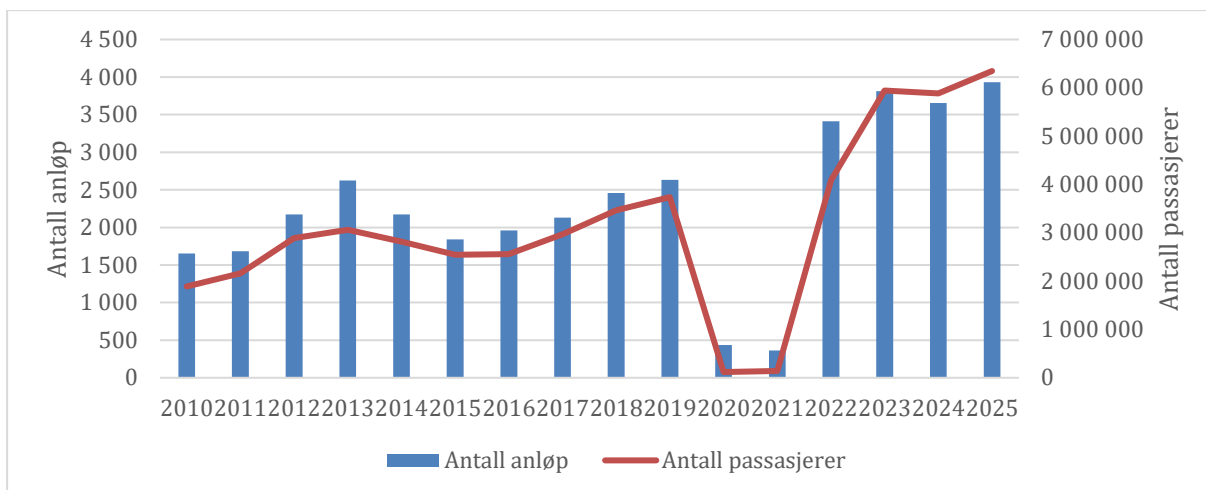
## 2.2 Cruisemarkedet i Norge

### 2.2.1 Cruiseskip og passasjerer

Antall cruiseanløp og antall cruisepassasjerer til norske havner har økt mye de siste årene. 2025 var et rekordår for antall anløp og passasjerer. Figur 2.1 viser utviklingen fra 2010 til 2025 basert på Kystverkets tall. I denne perioden har antallet anløp økt fra 1 654 i 2010 til 3 900 i 2025. Antallet passasjerer om bord på skipene som anløper norske havner, har økt fra 1,9 mill. i 2010 til 6,3 mill. i 2025. Den kraftige nedgangen i anløp og passasjerer i 2020 og 2021 skyldes effektene fra koronapandemien.

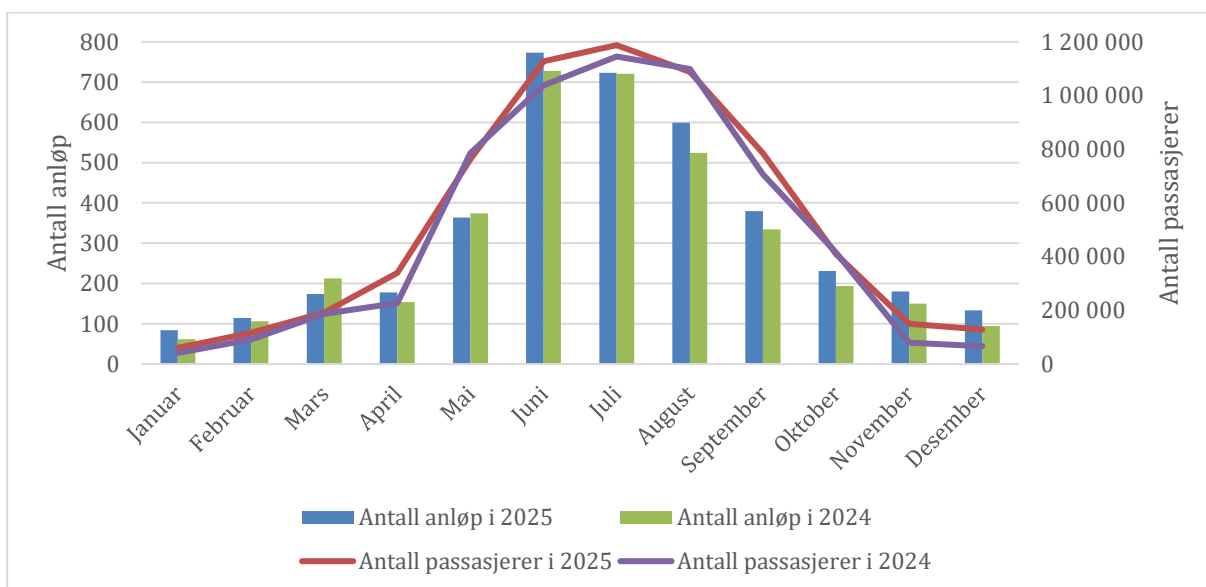
Figur 2.2 viser antall cruiseanløp og cruisepassasjerer i Norge i 2024 og 2025 etter måned. Det er størst aktivitet i cruisenæringen i Norge i perioden mai til september. I 2025 kom 78 pst. av passasjerene og 72 pst. av anløpene i løpet av disse månedene.

De senere årene har hvert cruiseskip i gjennomsnitt anløpt fire havner, og antallet unike cruisepassasjerer har de to siste årene vært rundt 1,5 mill.



Figur 2.1 Antall cruiseanløp og cruisepassasjerer på cruise til Norge 2010-2025.

Kilde: Kystdatahuset.no, dashboard «Cruiseankomster i Norge».



Figur 2.2 Antall cruiseanløp og cruisepassasjerer i Norge i 2024 og 2025 etter måned.

Kilde: Kystdatahuset.no, dashboard «Cruiseankomster i Norge».

Kystverkets tall er basert på anløpsmeldinger i SafeSeaNet Norway, som er en nasjonal meldeportal der skipsfarten bestiller los og sender myndighetspålagte ankomst- og avgangssopplysninger til norske myndigheter og havner. Antall passasjerer viser til antallet passasjerer om bord i skipet når det anløper, og ikke antallet passasjerer som faktisk går i land eller maksimalt antall passasjerer som skipet er godkjent for. Utgangspunktet for statistikken er anløp av fartøy som er rapportert i SafeSeaNet Norway med skipstypen «Passenger/Cruise». Det er ikke satt en nedre grense for størrelsen på skip som inngår i statistikken. Hurtigrutens skip som opererer som ekspedisjonsskip (inkl. «Trollfjord» fra april 2023) inkluderes som cruiseskip, mens øvrig skip i kystrutefart ikke inngår i denne statistikken. Statistikk om kystruten er hentet fra rapporteringene fra kystruteoperatørene

Hurtigruten og Havila til Samferdselsdepartementet, og presenteres i kap. 2.2.4. Utenlandsfergene til Sverige, Danmark og Tyskland er heller ikke inkludert i statistikken til Kystverket. Statistikk om utenlandsfergene er hentet fra SSB og presenteres også i kap. 2.2.4.

Skipene som inngår i statistikken fra Kystverket, varierer mye i størrelse. I 2024 var det minste skipet 38 meter langt og hadde til sammen 537 passasjerer fordelt på 55 anløp. Det lengste skipet var på 347 meter og hadde til sammen 82 668 passasjerer fordelt på 18 anløp. 90 pst. av skipene som anløp norske havner i 2024, var minst 110 meter lange. 55 pst. var med skip på minst 210 meter. Antall unike cruiseskip per år har økt fra rundt 100 skip i perioden 2010-2017 til 126 skip i 2024. Gjennomsnittlig antall passasjerer om bord per anløp har økt fra 1 300–1 400 passasjerer i perioden 2013-2019 til 1 610 passasjerer i 2024.

I 2024 var det 1,5 mill. passasjerer om bord på cruiseskip på seilas fra utenlandske til norske havner. Dette antallet er nært opp til antall unike cruisepassasjerer i Norge i 2024. I tillegg kommer anslagsvis 100 000 passasjerer som går på og av cruise i norske havner. Cruisehavnen i Bergen hadde 36 000 passasjerer som gikk på og av samme cruiseskip i 2024.

Nasjonaliteten til cruisepassasjerene til Norge i 2025 domineres av tyskere (753 000), briter (337 000) og amerikanere (185 000). Cruiseskip registrert i Italia hadde med flest turister til Norge i 2024, etterfulgt av skip registrert på Malta og Bermuda. Flest passasjerer reiste på cruise fra henholdsvis en tysk, britisk eller dansk havn. De største avgangshavnene i utlandet i 2024 var Southampton, København, Hamburg og Kiel.

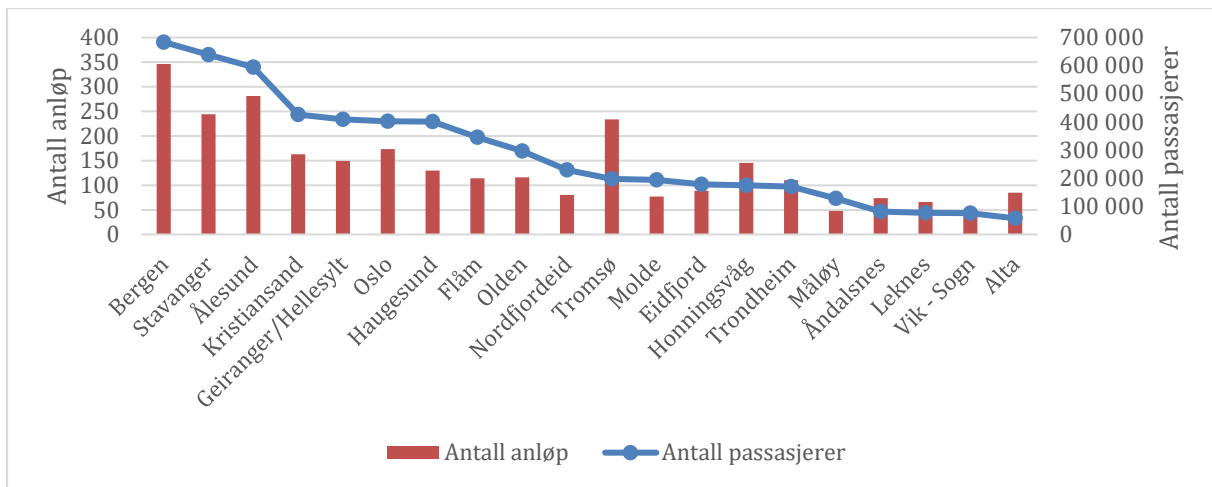
## **2.2.2 Havnene**

I 2023 var det i Norge 111 cruisehavner fordelt over hele landet. De største cruisehavnene kan enten rangeres ut fra antall anløp eller antall passasjerer. Kystverket har de siste årene brukt antall cruisepassasjerer som utgangspunkt for hvilken havn som har størst cruiseaktivitet. Årsaken er at størrelsen på cruiseskipene varierer mye, og at håndteringen av antall passasjerer anses å ha større betydning og påvirkning enn størrelsen på skipene.

Hovedvekten av anløpene og passasjerer er konsentrert rundt noen få havner. I 2025 sto de ti største havnene, målt etter antall passasjerer, for 70 pst. av passasjerene. Og samlet hadde de 20 største havnene 91 pst. av passasjerene. De ti havnene med flest anløp sto samlet for 52 pst. av anløpene. De 20 havnene med flest antall anløp sto for 77 pst. av anløpene.

Figur 2.3 viser antall cruisepassasjerer og anløp i 2025 i de 20 havnene med flest passasjerer i 2025. Bergen tok imot flest passasjerer og hadde flest anløp. Stavanger hadde flere passasjerer enn Ålesund, men færre anløp. Flere av havnene som tar imot flest passasjerer og har flest anløp, befinner seg langs kysten på Vestlandet. Det er noen havner som er på listen over de ti eller 20 største havnene når det kommer til både antall passasjerer og anløp. Tromsø og Honningsvåg har flere anløp relativt til antall passasjerer

i forhold til andre havner. Dette skyldes at størrelsen og antallet passasjerer på noen av skipene som anløper disse havnene, er mindre enn gjennomsnittet for landet ellers.



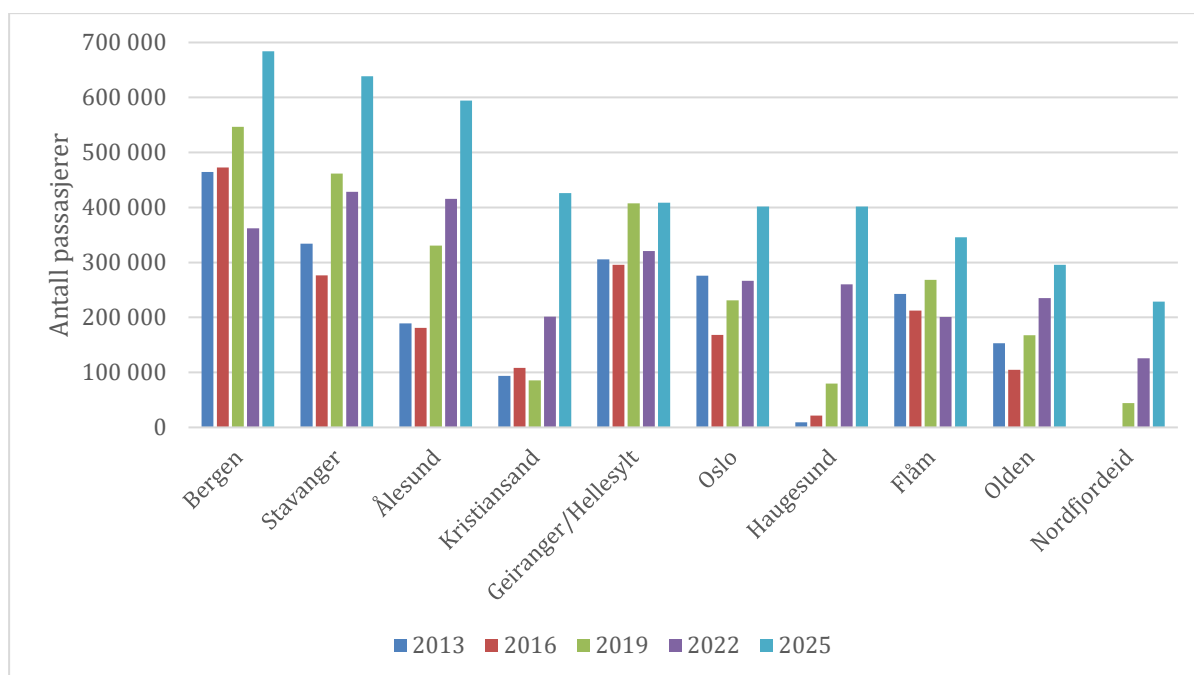
Figur 2.3 Antall cruisepassasjerer og anløp i 2025 i de 20 havnene med flest passasjerer i 2025.

Kilde: Kystdatahuset, dashboard «Cruiseankomster i Norge».

Det har vært stor vekst i anløp og antall passasjerer i de ulike havnene i løpet av tidsperioden 2013-2025. Figur 2.4 viser utviklingen i antallet passasjerer i de ti havnene med flest antall passasjerer i 2025, og figur 2.5 viser utvikling i antall anløp til de samme havnene.

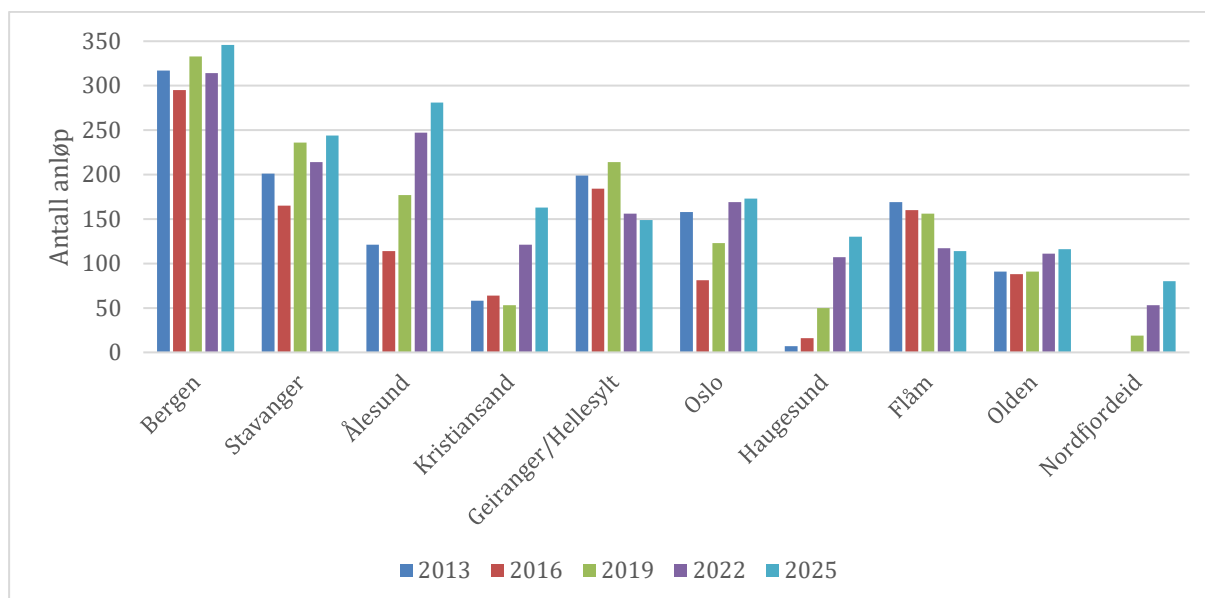
Figur 2.4 viser at det har vært betydelig vekst i antall passasjerer til alle havnene over tidsperioden. Mens antall passasjerer til Bergen over flere år har ligget på over 400 000 passasjerer, var det i 2022 nede på i overkant av 350 000. 2025 var et rekordår for Bergen med 680 000 passasjerer. Ser en på utviklingen før pandemien i 2019 så hadde seks av havnene besøk av over 200 000 passasjerer, mens i 2025 har alle de ti største havnene besøk av mer enn 200 000 passasjerer. Nordfjordeid hadde ingen anløp eller passasjerer frem til 2019.

Figur 2.5 viser at Bergen er den eneste havnen som har over 300 anløp og at det har vært relativt stabilt over flere år. Ser en på utviklingen siden før pandemien i 2019 er det vekst i antall anløp i nesten alle havnene. Geiranger/Hellesylt og Flåm er begge havner som i 2025 hadde færre anløp sammenlignet med tidligere år. Samtidig viser figur 2.4 at antallet passasjerer i 2025 var høyere enn tidligere år. Det indikerer at skipene har blitt større.



Figur 2.4 Utvikling i antall passasjerer over tidsperioden 2013-2025 i de ti havnene med flest antall passasjerer i 2025.

Kilde: Kystdatahuset, dashbord «Cruiseankomster i Norge»



Figur 2.5 Utvikling i antall anløp over tidsperioden 2013-2025 i de ti havnene med flest antall passasjerer i 2025.

Kilde: Kystdatahuset, dashbord «Cruiseankomster i Norge».

Det store flertallet av cruisehavner i Norge er kommunale. Tabell 2.1 gir en oversikt over organisasjonsform i noen av havneorganisasjonene. Selv om alle havnene i tabellen er kommunale, organiseres de ulikt. Flere av havnene har komplekse eierstrukturer. Stavangerregionen Havn IKS er for eksempel øverst i en omfattende underliggende selskapsstruktur, hvor aktivitet og verdiskaping skjer i de underliggende selskapene. Når

det gjelder Bergen Havn er det, i tillegg til et aksjeselskap (AS), opprettet et interkommunalt selskap (IKS) med formål om å ta seg av myndighetsutøvelse delegert fra kommunen. Kristiansand Havn KF er et kommunalt foretak (KF) eid av Kristiansand kommune som i 2021 ble flyttet til det nyetablerte Kristiansand Havn IKS.

Tabell 2.1 Oversikt over overorganisasjonsform<sup>1</sup> i noen av havneorganisasjonene.

	Organisasjonsform
Ålesundregionens havnevesen	IKS
Bergen Havn AS	AS
Stavangerregionen Havn IKS	IKS
Stranda Hamnevesen KF	KF
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	IKS
Aurland Hamnevesen KF	KF
Oslo Havn KF	KF
Kristiansand Havn KF	IKS
Nordfjord Havn IKS (Olden, Loen, Nordfjordeid)	IKS
Tromsø Havn KF	KF
Nordkappregionen Havn IKS	IKS
Trondheim Havn IKS	IKS
Molde og Romsdal Havn IKS	IKS

1 Interkommunalt selskap (IKS), aksjeselskap (AS), kommunalt foretak (KF).

Kilde: Kystverket.

### 2.2.3 Markedet

Verdikjeden for cruisevirksomhet innebærer prosessen fra planlegging og drift av cruise til opplevelsen for gjesten og påvirkningen på havnen og reisemålet. Cruiseverdikjeden er sammenvevd med flere andre næringer. Maritim industri står for bygging og drift av skip. På reisemålet skjer havneanløp og utflukter. Eksempler på aktører er havnemyndigheter, lokale turoperatører, guider, transportfirmaer, butikker, restauranter og attraksjoner. Aktivitetene som gjennomføres er blant annet mottak av skip, passasjerlogistikk, organisering av utflukter, lokal handel og kulturformidling. Reiselivsnæringen består av transport, overnatting, servering, opplevelser (herunder kultur/aktiviteter) og formidling. Verdiene som skapes gjennom samhandling mellom cruisenæringen og lokal reiselivsnæring, er basert på opplevelser og kjøp av tjenester på land. For cruiserederiene er kvaliteten på tjenestetilbudet, omfang av attraksjoner og tilgjengelige aktiviteter på land, viktige faktorer for hvilke havner de ønsker å besøke med sine cruiseskip, og for cruisepassasjerenes forbruk når de er i land.

Rederiene har flere ulike inntektskilder, som passasjerbetaling, gjennom billetter, oppgraderinger, og salg om bord av mat, drikke, varer og tjenester. Kostnadene består blant annet av drivstoff, vedlikehold, lønn til mannskap, havneavgifter, vederlag til tjenester kjøpt i havn og miljøtiltak og investeringer i nye skip og ny teknologi (f.eks. LNG og landstrøm). Destinasjonene har inntekter fra cruisepassasjerenes landbaserte forbruk ved utflukter, restaurantbesøk og handel. Menon Economics estimerte i 2018 at cruisepassasjerer i Bergen i snitt brukte 1 060 kroner per besøk. Rederiene betalte 154 kroner per passasjer i avgifter og kjøp av varer og tjenester.<sup>1</sup>

Utviklingstrekkene globalt innenfor cruisenæringen i årene før pandemien, 2010-2019, var preget av stabil vekst, økende passasjertall og investeringer i nye skip. Under pandemien, 2020-2022, var det kraftig nedgang i aktivitet og inntekter. Som en konsekvens av dette, måtte mange rederier restrukturere sine virksomheter. I tiden etter pandemien, 2023-2025, har markedet hentet seg inn. Prognosene for de kommende årene viser fortsatt vekst, blant annet drevet av flere yngre reisende og økt interesse for ekspedisjonscruise.

Aida Cruises er den enkeltaktøren som ifølge Kystverket har størst markedsandel i det norske cruisemarkedet. I tillegg har Aida Cruises en sterk posisjon i Bergen, med om lag 39 pst. av passasjervolumet i 2024. Norwegian Cruise Line er en stor global aktør med høy aktivitet i Bergen. MSC Cruises og Carnival-gruppen (inkl. Costa) er store i Europa, og Costa har populære ruter fra Europa til Norge. TUI Cruises, og Royal Caribbean er begge store aktører med sesongbaserte anløp i Norge. Viking Cruises opererer innenfor premiumsegmentet og med ekspedisjonsreiser. Det er i tillegg flere små og mellomstore aktører innen ekspedisjon som utgjør en betydelig andel av markedet innen ekspedisjonsreiser.

Lønnsomheten i cruisenæringen varierer betydelig mellom ulike segmenter og geografiske områder. Utviklingen er preget av globale trender, teknologisk innovasjon og endringer i reisemønstre.

*Companies market cap* er en nettplattform som gir oversikt over verdens børsnoterte selskaper og tilhørende data om selskapene. Figur 2.6 viser oversikt over driftsmarginene til de tre største børsnoterte cruiserederiene, Carnival Corporation, Royal Caribbean Group og Norwegian Cruise Line.

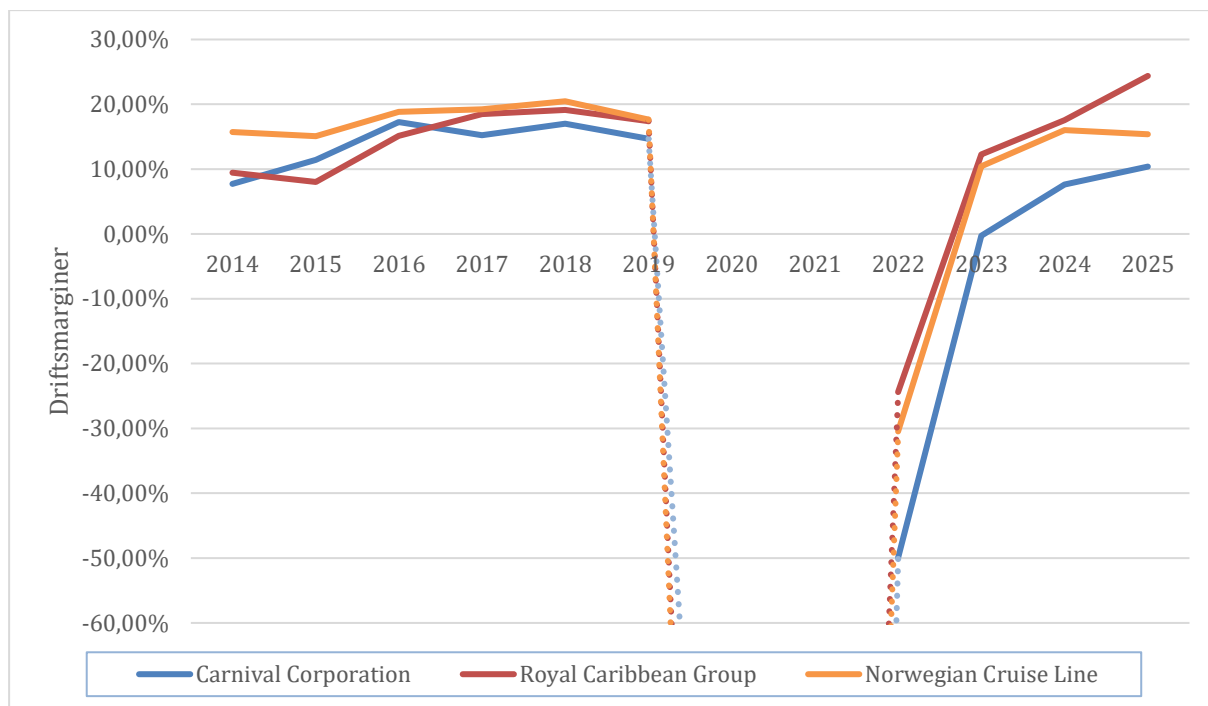
Figur 2.6 viser utviklingen i driftsmarginene over tidsperioden 2014-2025, utenom årene 2020 og 2021. Disse to årene er holdt utenfor figuren fordi driftsmarginene i alle de tre cruiserederiene var såpass ulik i forhold til de andre årene. Det gjør at variasjonen i driftsmarginene i de andre årene blir mindre tydelig i den grafiske fremstillingen. I 2020 var driftsmarginene til Carnival Corporation, Royal Caribbean Group og Norwegian Cruise Line på henholdsvis -183,29 pst., -261,46 pst. og -274,84 pst. Driftsmarginene i 2021 var på henholdsvis -499,06 pst., -343,34 pst. og -374,76 pst.

I årene frem til 2020 hadde Norwegian Cruise Line høyest driftsmarginer av cruiserederiene. Siden 2023 er det Royal Caribbean Group som har hatt høyest

---

<sup>1</sup> Menon publikasjon nr. 85/2018, Cruiseturismens økonomiske betydning i Bergen.

driftsmarginer, og i 2025 var det på 24,38 pst. Utenom årene 2020-2022 har både Royal Caribbean Group og Norwegian Cruise Line positive driftsmarginer alle de andre årene. Carnival Corporation hadde i 2023 driftsmarginer på -0,29 pst. Gjennomsnittlig driftsmarginer i perioden 2014-2025 utenom årene 2020 og 2021 er for Carnival Corporation på 4,83 pst. For Royal Caribbean Group er gjennomsnittet på 12 pst. og for Norwegian Cruise Line er gjennomsnittlig driftsmarginer på 11,8 pst.



Figur 2.6 Driftsmarginer for de tre største børsnoterte cruisereederiene i tidsperioden 2014-2025, utenom årene 2020 og 2021.

Kilde: Companiesmarketcap.com, Operating margin.

## 2.2.4 Kystruten og fergeruter til utlandet

I tillegg består markedet av Kystruten og fergeruter til utlandet. En vesentlig forskjell til de øvrige cruiseskipene er at disse skipene går i fast rute tur-retur, slik at skipene fungerer som transportmiddel. Mens Kystrutens rute strekker seg over 34 havner, fra Bergen i sør til Kirkenes i nord, går fergerutene til utlandet som regel som direktestrekninger mellom norsk og utenlandsk havn.

### *Kystruten*

Kystruten har eksistert siden 1893 og skal tilby et lokalt og regionalt tilbud for passasjerer, i tillegg til frakt av gods mellom Tromsø og Kirkenes. I september 2017 utlyste regjeringen, ved Samferdselsdepartementet, konkurranse om leveranse av sjøtransporttjenester tur-retur strekningen Bergen-Kirkenes for perioden 2021 til 2030. Frem til 2021 var Hurtigruten eneste operatør av kystrutetjenesten og seilte ruten med 11 skip. I dag driftes kystruten av syv skip fra Hurtigruten og av fire skip fra Havila. Det omfatter helårlig drift og daglig seilinger i 34 havner på strekningen Bergen-Kirkenes. Det

statlige kapasitetskravet i gjeldende avtale er fastsatt til 300 passasjerplasser, 120 køyeplasser og godskapasitet på 150 palleplasser.

Statens kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen omfatter transport av reisende lokalt eller regionalt fra havn til havn. Dette er definert som distansereisende, som vil si «passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider om bord». Selvvalgt strekning kan etter bestemmelser i kontrakten mellom staten og selskapene som drifter kystruten ikke være via snuhavn med samme fartøy. De resterende passasjerene omtales som øvrige passasjerer og anses som opplevelsesreisende. Begrepet distansepassasjer har sin opprinnelse i behovet for å etablere en praksis som overholder statsstøtteregelverket.

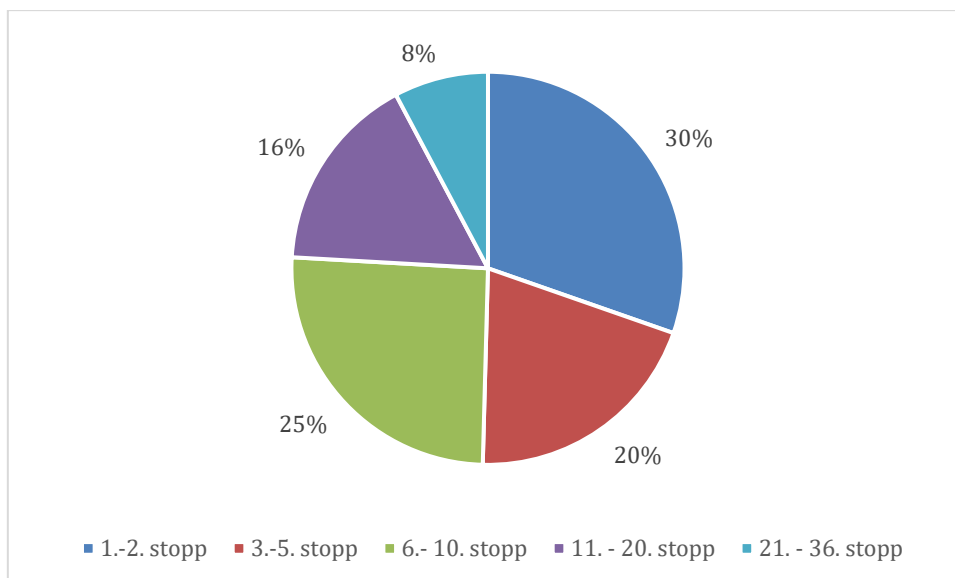
Tabell 2.2 viser antall passasjerer på kystruten i tidsperioden 2018 til 2025 fordelt på distansepassasjerer og øvrige passasjerer. Siden 2018 har det vært en nedgang i antallet passasjerer, både distansepassasjerer og øvrige. Nedgangen skyldes blant koronapandemien, som bidro til å redusere trafikken med kystruten med 64 pst. I tillegg bidro forsinkelser i leveransene av kystruteskip til Havila til redusert kystrutedrift. Først fra 2023 hadde Havila alle sine fire skip i drift. I 2025 var passasjertallet redusert med 25 pst. sammenliknet med passasjertallet i 2018. Distansepassasjerer utgjorde 61 pst. av passasjerene i 2025. Antall distansepassasjerer i 2025 sammenliknet med i 2018 er redusert med 32 pst.

Tabell 2.2 Antall passasjerer på kystruten over tidsperioden 2018-2025.

Type reisende	2018	2023	2024	2025
Distansepassasjer	256 602	125 817	159 351	175 338
Øvrige passasjerer	127 075	92 038	107 472	112 141
Sum antall passasjerer	383 677	217 855	266 823	287 479

Kilde: Statistikk rapportert fra kystruteoperatørene til Samferdselsdepartementet.

Kystruten har totalt 34 stopp på ruten, men i statistikken som rapporteres fra kystruteoperatørene til Samferdselsdepartementet, er anløp til Geirangerfjorden og Hjørundfjorden inkludert, dvs. totalt 36 stopp. En gjennomsnittlig distansereise i 2024 hadde 7,5 stopp. Figur 2.7 viser andelen av distansepassasjerer som reiste 1.-2. stopp, 3.-5. stopp, 6.-10. stopp, 11.-20. stopp og 21.-36. stopp. Om lag 30 pst. av distansereisene i 2024 ble gjennomført mellom ett eller to stopp, og kan omtales som lokale distansereiser. Om lag 76 pst. av distansereisende hadde ti eller færre stopp.



Figur 2.7 Andel av distansepassasjerer fordelt på grupperinger for antall stopp på Kyststruten i 2024.

Kilde: Statistikk rapporter fra kysttruteoperatørene til Samferdselsdepartementet.

Nesten 60 pst. av de lokale distansereisene som har ett eller to stopp, gjennomføres mellom Bodø og Tromsø. Bare 22 pst. av de lokale distansereisene gjennomføres sør for Bodø. Det kan indikere at kyststruten er et viktigere tilbud for de som har behov for å reise lokalt i områdene nord for Bodø. Antall av- og påstigninger fordelt på anløpsstedene viser at det i 2024 var de større byene langs kysten som var avgangs- og ankomsthavn for de fleste distansereisende.

### *Fergeruter til utlandet*

Fergerutene til utlandet som går i fast rute fra ulike havner i Norge til Sverige, Tyskland og Danmark inngår ikke i statistikken fra Kystverket om cruisetrafikken i Norge. Fjordline drifter fergene fra Bergen, Stavanger, Kristiansand til Hirtshals i Danmark. Color Line drifter ruten fra Oslo, Sandefjord, Larvik og Kristiansand til Kiel i Tyskland, Strømstad i Sverige og Hirtshals i Danmark. Og Nordic Cruiseline drifter fergeruten mellom Oslo og København.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) definerer fergepassasjerer i fergetransporten som antall enkeltreiser og ikke som antall unike personer. Det betyr at hver gang en person går om bord på eller går av en ferge, registreres det som én passasjer. En person som reiser tur-retur, vil telles to ganger. Fergerutene går direkte fra norsk havn til den utenlandske havnen, utenom fergeruten Bergen – Stavanger – Hirtshals.

Tabell 2.3 viser oversikt over antall fergepassasjerreiser mellom de ulike havnene til utlandet over tidsperioden 2018-2025 med tall fra SSB. I 2025 var det i alt 5 096 613 fergepassasjerreiser med fergeruter til utlandet. Det er flest havner og fergepassasjerer mellom Norge og Danmark. Av disse fergepassasjerreisene var om lag 3 mill. mellom Norge og Danmark. Mellom Norge og Sverige var det om lag 1 mill. fergepassasjerreiser.

Også mellom Norge og Tyskland var det om lag 1 mill. fergepassasjerreiser. Dersom en antar at alle fergepassasjerene var på rundtur, gir det om lag 2,5 mill. passasjerer.

Tabell 2.3 Antall fergepassasjerreiser mellom norske havner og utlandet over tidsperioden 2018-2025.

	2018	2021	2023	2025
<b>Sum passasjerreiser i alt</b>	<b>5 899 102</b>	<b>1 660 437</b>	<b>5 303 325</b>	<b>5 096 613</b>
Danmark				
Oslo	1 223 144	160 311	749 117	732 254
Larvik	682 805	258 789	739 926	741 093
Kristiansand	1 234 900	388 949	1 281 591	1 314 113
Stavanger	92 149	33 763	44 405	95 976
Bergen	155 653	58 890	120 094	142 345
Sum passasjerreiser til Danmark	3 388 651	900 702	2 935 133	3 025 781
Sverige				
Sandefjord	1 388 921	356 463	1 291 804	1 019 090
Tyskland				
Oslo	1 120 863	403 272	1 076 388	1 051 742

Kilde: SSB. (2026) 04225: *Fergetransport mellom Norge og utlandet.*

## 2.3 Cruiseavgift i andre land

Kapitelet gir en oversikt over andre land som har innført cruiseavgift, og hvordan avgiften er innrettet. Landene har valgt ulike modeller, noen er nasjonale, mens andre er lokale. Det er også stort spenn i avgiftens størrelse og hva den er ment å finansiere.

Avgiften varierer fra en drøy femtilapp til flere hundre kroner pr. passasjer om bord i cruiseskipene.

For de fleste kommunale modellene som omtales i høringsnotatet, er formålet med cruiseavgiften å bidra til å håndtere og å spre besøkstrykket, møte klimautfordringer og finansiere aktiviteter som redusere negative effekter av turisme. Enkelte av modellene har også en fiskal begrunnelse, som for eksempel å bidra til å bedre byens økonomi.

Tabell 2.4 Cruiseavgift i andre land

<i>Land / By</i>	<i>Nasjonal / Kommunal</i>	<i>Avgiftsgrunnlag</i>	<i>Beløp</i>	<i>Unntak</i>	<i>Kommentar</i>
<b>Island</b>	Nasjonal	Pr. passasjer pr. påbegynt døgn skipet oppholder seg i en havn på Island, eller andre steder i statens tollområde.	2 500 ISK / 200 NOK	Cruiseskip i internasjonal fart som legger til kai pga. nød, kollisjon, sjøskade, sykdom eller fiendtligheter.  Mannskap og annet personell om bord på et cruiseskip i internasjonal fart.	Avgiften ble innført fra og med 2024, for å finansiere infrastruktur og bidra til et jevnere konkurransegrunnlag mellom internasjonalt og nasjonalt reiseliv.  Skip i innenriksfart i farvannet rundt Island, ilegges en overnattingsavgift på 400 ISK (32 NOK) pr. person pr. natt.
<b>Grønland</b>	Grønland er en selvstyrt del av Danmark. Modellen gjelder for hele Grønland.	Pr. passasjer ombord ved skipets anløp til havn, og når skipet er fortøyd ved ankerplass utenfor havnen.	50 DKK / 79 NOK	Ingen kjente unntak.	Avgiften ble innført av regjeringen fra 1. januar 2024.  Avgiften beregnes på grunnlag av cruiseskipets passasjertall ved ilandstigning, uavhengig av det faktiske antallet passasjerer som går i land.
<b>Nederland/ Amsterdam</b>	Kommunal	Pr. passasjerer pr. påbegynt døgn, fra cruiseskip som er på gjennomreise eller fortøyd innenfor Amsterdams kommunegrens.	14 euro / 165 NOK	Cruisepassasjerer som går om bord eller i land i Amsterdam, eller cruiseskip som er fortøyd utenfor byens grenser.	Avgiften kalles «Dagsturistavgiften» og kreves inn av Amsterdam havn.  To ulike prosesser for innkreving – én for elvecruise og én for havcruise.
<b>Italia / Venezia</b>	Kommunal	Pr. dagsbesøk for personer over 14 år, og gjelder for dagsbesøk inkludert. cruisepassasjerer som	5 euro / 58 NOK	Personer som arbeider i sentrum av Venezia, eller for besøkende som overnatter minst en natt i byen.	Formålet med avgiften er å bidra til å håndtere besøk og unngå trengsel.

		besøker byen mellom kl. 08.00 og kl.16.30.		Sistnevnte gruppe betaler turistskatt i form av overnattingsavgift.	
<b>Spania / Barcelona</b>	Kommunal	Pr. passasjer som oppholder seg i havnen i Barcelona i 12 timer eller mer.  Egen avgift pr. passasjer som oppholder seg i havnen i <i>mindre</i> enn 12 timer.	2,25 euro / 26 NOK  0,65 euro / 8 NOK	Cruiseselskapene kan fra og med 2023 søke om avgiftsrabatt for snupassasjerer. Rabattene varierer fra 5 til 20 pst. avhengig av antallet snupassasjerer, og beregnes ut fra det totale antallet snupassasjerer per år.	Cruiseavgiften ble innført første gang i 2012, og utvidet i 2017. Inntektene fra cruise og overnattinger, samles inn i Barcelonas økonomiske fond for reiseliv, og brukes til å finansiere aktiviteter som skal redusere de negative effektene av turisme, i tillegg til prosjekter som gir mangfold, verdi og vitalitet for byens økonomi.
<b>Kroatia / Dubrovnik</b>	Kommunal	Avgiften gjelder for utenlandske cruisereederier som anløper kai i kroatisk havner. Satsene er differensiert etter det totale antall passasjerer om bord.	Fra 2 000 HRK /2 800 NOK for skip med 50-200 pax, til 40 000 HRK / 55 900 NOK for skip med 3001 eller flere pax.	Ingen kjente unntak.	Skatten ble introdusert av det nasjonale transportdepartementet i 2019, men tredde ikke i kraft før 1. januar 2021.
<b>USA / Alaska</b>	Delstatlig	Avgiften beregnes pr. passasjer pr. reise, og gjelder alle cruise-passasjerer på cruiseskip som tilbyr overnatting innenfor delstatens farvann	46 USD / 470 NOK	Ingen kjente unntak	Avgiften ble innført fra og med 2006 gjennom et lovforslag etter en folkeavstemning.  Junau, er en blant flere kommuner i delstaten, som i tillegg har innført en cruiseavgift 5 USD/ 51 NOK, for hver passasjer som går i land i byen.

### 2.3.2 Island

Islands regjering har siden 2012 hatt overnattingsavgift for hoteller og andre overnattingsfasiliteter.<sup>2</sup> Avgiften ble midlertidig opphevet under koronapandemien. I 2024 besluttet Islands regjering å gjeninnføre overnattingsavgiften. Samtidig ble avgiften utvidet til å gjelde overnatting om bord på cruiseskip.<sup>3</sup>

#### *Avgiftens innretning og størrelse*

Cruiseavgiften er hjemlet i lov om losjiskatt og infrastrukturavgift.<sup>4</sup> Avgiften er nasjonal og er i stor grad fiskalt begrunnet. Formålet med loven er å gi inntekter til utvikling, vedlikehold og vern av populære turistmål, verneområder og nasjonalparker. I tillegg skal avgiften bidra til tiltak som bedrer sikkerheten til turister til å beskytte landets natur.

Det er ulike satser for skip som seiler i innenriksfart i farvannet rundt Island, og for cruiseskip som ankommer Island fra utlandet. Overnattingsavgiften for skip i innenlandstrafikk er 400 ISK (32 NOK) pr. person pr. natt, mens avgiften for oversjøiske cruise er ISK 2 500 (200 NOK) for hver passasjer for hver påbegynt dag skipet oppholder seg i en havn på Island eller andre steder i statens tollområde.

#### *Innkrevning*

Cruiseoperatørene skal innen forfallsdato rapportere elektronisk til Islands skatte- og tollvesen om antall passasjerer i regnskapsperioden, og betale inn avgiften for nettene cruiseskipene befinner seg innenfor Islands tollområder. Alle avgifter skal betales senest ved skipets planlagte avgang fra havnen.<sup>5</sup>

#### *Erfaringer*

Innføringen av avgiften ble gjort relativt raskt, og ble kritisert for at det ikke ble gitt tilstrekkelig forvarsel eller gjennomført analyser av mulige effekter av avgiften på cruisenæring og landbasert verdiskaping. Samarbeidsplattformen Cruise Iceland oppgir i 2024 at de ikke hadde registrert kanselleringer eller endringer i planlagte reiser som følge av avgiften, men forventet at noen av de «mest sårbare» reisene – altså de som ikke var fullbooket eller involverte mange havneanløp – kunne bli endret. Ifølge en artikkel fra Dagens Næringsliv, som igjen viser til den islandske kringkasteren RUV, så har avgiften så langt ført til nærmere 100 kanselleringer.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

<sup>3</sup> Det Islandske Skattedirektoratet / [Skatturinn 21.12.2023](#)

<sup>4</sup> [Lov 87/2011: Lov om losjiskatt og infrastrukturavgifter | Loven | Parlament](#)

<sup>5</sup> Det Islandske Skattedirektoratet / [Skatteurin – 08.05.2025](#)

<sup>6</sup> [Cruisesmell på Island etter ny turistskatt | DN](#)

### 2.3.3 Grønland

Grønlands regjering (Naalakkersuisut) gjeninnførte en cruisepassasjeravgift (Pax Tax) for besøkende gjeldende for hele Grønland fra 1. januar 2024. Grønland hadde en passasjeravgift frem til 2015 som ble opphevet fordi analyser viste at avgiftene skadet konkurranseevnen sammenlignet med andre populære reisemål som Island og Svalbard.<sup>7</sup>

#### *Avgiftens innretning og størrelse*

Avgiften er på DKK 50 (79 NOK) pr. person pr. havneanløp eller ankomst til ankerplassen, og kommer i tillegg til gjeldende havneavgifter. Skatteplikten oppstår når cruiseskipet anløper en havn, ved hver ankerplass utenfor havnen og når skipet ligger fortøyd. Cruiseavgiften beregnes på grunnlag av antall passasjerer om bord på det ankommende cruiseskipet (før på- eller avstigning).<sup>8</sup>

#### *Innkrevning*

Ansvar for innkreving og administrasjon ligger pr. i dag til skattemyndighetene på Grønland, som administrerer innbetaling av avgiften gjennom en nyutviklet digital plattform (talippoq.aka.gl).<sup>9</sup> Den lokale havnemyndigheten krever inn avgiften ved avgang fra de 19 skattepliktige havnene.

### 2.3.4 Nederland / Amsterdam

En innbyggerundersøkelse gjennomført av Amsterdam by i 2017 avdekket at 55 pst. av beboerne i sentrumskjernen anså nabolaget som «veldig overfylt».<sup>10</sup> Byen introduserte derfor programmet «City in Balance» i 2018. Formålet var å finne en balanse mellom antall besøkende og fastboende. Som ett av flere tiltak for å adressere utfordringene, innførte byen blant annet en dagsavgift for cruisepassasjerer fra og med 1. januar 2019.

#### *Avgiftens innretning og størrelse*

Avgiften per 2023 er 14 euro (165 NOK) pr. passasjer pr. påbegynt 24 timers periode. Avgiftsgrunnlaget er pr. passasjerer på cruiseskip som er på gjennomreise eller fortøyd innenfor Amsterdams kommunegrenser. Avgiften gjelder ikke snuhavnpassasjerer<sup>11</sup>, eller for cruiseskip som er fortøyd utenfor byens grenser.

---

<sup>7</sup> [Grønland krever avgift fra cruise-passasjerer | ABC Nyheter](#)

<sup>8</sup> [Ankomstliste for cruise - Ankomster - Traveltrade - Visit Greenland](#)

<sup>9</sup> <https://talippoq.aka.gl/bruksanvisning-for-registrering-av-cruiseskip>

<sup>10</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

<sup>11</sup> Cruisepassasjerer som bruker havnen som start eller slutt punkt for cruisereisen.

### *Innkreving*

Avgiften omtales som “dagsturistavgiften” og kreves inn av kommunen gjennom Amsterdam havn. Det finnes to ulike prosesser for innkreving – én for elvecruise og én for havcruise. Passasjerterminalen i Amsterdam er ansvarlig for beregning og innkreving av avgiften for havcruise, mens Amsterdam havn er ansvarlig for innkreving av avgiften for elvecruise gjennom sitt digitale reservasjons- og planleggingsystem – CruiseDock.<sup>12</sup>

### *Hva avgiften brukes til?*

Inntektene fra turistavgifter (inkludert cruiseskipavgiften og avgiften for overnattende turister) var omtrent 65 mill. euro i 2024. Inntektene benyttes av kommunen til å finansiere lokale tiltak for å forbedre livskvaliteten til innbyggerne, som fattigdomsbekjempelse, helsetjenester, gatevask og til byens generelle drift.

### *Erfaringer*

Etter innføringen av cruiseavgiften for Amsterdam ble det registrert at en rekke cruiseskip valgte å legge til havn i Rotterdam isteden, for deretter å frakte cruisepassasjerene med buss til Amsterdam som ligger én times kjøretur unna. Antallet cruiseskip som la til havn i Amsterdam, sank fra 180 til 128 fra 2018 til 2019. To cruiserederier kansellerte sine avganger til byen for 2019. Det ene rederiet, CMV, begrunnet kanselleringene med at det ble gitt for kort varsel før avgiften ble innført.

### **2.3.5 Italia / Venezia**

I 2018 fikk de lokale myndighetene i Venezia tillatelse fra den italienske regjeringen til å innføre en dagsavgift for besøkende som kommer inn i byen.<sup>13</sup> Det fantes allerede en overnattingsavgift som ble innført i 2020. Det ble lansert en prøveperiode for denne avgiften i 2024 (fra april til juli). Målet er å håndtere besøkstrykket i sentrum av Venezia. Avgiften er derfor rettet mot høysesong mellom mai og juli, hvor besøkstrykket er størst.<sup>14</sup>

### *Avgiftens innretning og størrelse*

Avgiften er 5 euro (58 NOK) pr. dagsbesøkende for personer over 14 år, og gjelder for dagsbesøkende inkludert cruisepassasjerer som besøker byen mellom kl. 08.00 og kl.16.30 på dagen. Avgiften gjelder ikke for personer som arbeider i sentrum av Venezia, eller for besøkende som overnatter minst én natt i byen. Disse gjestene betaler turistskatt gjennom tilbydere av overnattingstjenester.

Fra 2025 har Venezia besluttet en avgiftsstruktur med to nivåer, som skal gjelde i 54 dager i høysesongen, fra mai til juli. Det innebærer at avgiften fortsatt vil være 5 euro for dem

---

<sup>12</sup> [Welcome to Amsterdam - Rivercruise Port Amsterdam](#)

<sup>13</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

<sup>14</sup> City of Venezia og [tilgangsforskriften](#), [cdamedia.veneziaunica.it/en/](https://cdamedia.veneziaunica.it/en/)

som registrerer seg minst fire dager i forveien, mens de som bestiller innen tre dager før besøket, må betale 10 euro (117 NOK).

### *Innkrevning*

Adgangsavgiften betales direkte til Venezia kommune, enten direkte fra individuelle besøkende på nett, hvor de får utstedt en QR-kode som skal vises ved ankomst til ett av byens åtte innreisepunkter. Avgiften kan også innkreves av transportøren eller transportmiddelet gjestene ankommer med, herunder rederier (inkludert cruiseskipoperatører). Transportørene er forpliktet til å innkreve avgiften og sende inn en erklæring senest 28. februar hvert år. Det følger spesifikke krav til transportørene om hva de må gjøre for å sørge for at avgiften kreves inn, og til hvordan og når innbetalingen skal betales til lokale myndigheter.

### *Hva avgiften brukes til?*

Ifølge lokale myndigheter i Venezia, skal ikke avgiften først og fremst være en inntektskilde, men et verktøy for å hjelpe byen og innbyggerne med å håndtere turismen og unngå trengsel i høytider og helger.

### *Erfaringer*

Dokumentasjon på hvordan cruiseindustrien har reagert på adgangsavgiften er begrenset. Cruise Lines International Association (CLIA) var positive til forbudet, mot at cruiseskip får seile inn i bassenget og Giudecca-kanalen. Det finnes imidlertid ikke tilgjengelige data om hvordan innbyggerne har reagert på adgangsavgiften. Byens myndigheter rapporterte at testfasen i 2024 genererte 2,4 mill. euro i inntekter (28 mill. NOK), med omtrent tusen individuelle innreiser til det historiske sentrum på hver av de 29 testdagene.

## **2.3.6 Spania / Barcelona**

Barcelona er snuhavn for nesten halvparten av passasjerene på middelhavscruise (dvs. for reisende som enten starter eller avslutter reisen i byen). I 2019 mottok byen 3,1 mill. cruisepassasjerer, noe som utgjorde nesten 10 pst. av alle besøkende til byen.<sup>15</sup>

Cruiseavgiften er et verktøy for å håndtere turismen i byen, med særlig oppmerksomhet rettet mot «økonomiske aktiviteter som utgjør en trussel» mot innbyggernes livskvalitet (for eksempel press på boligmarkedet, aktiviteter som overbelaster offentlige rom, eller aktiviteter som er skadelige for miljøet).<sup>16</sup>

### *Avgiftens innretning og størrelse*

I 2017 ble Barcelonas turistavgift utvidet til å gjelde cruisepassasjerer som oppholder seg i havnen i Barcelona i 12 timer eller mindre. Avgiften er på 2,25 euro (26 NOK) pr.

---

<sup>15</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

<sup>16</sup> Turisme 2020 Barcelona /City of Barcelona, Avdeling for turisme, 2017

cruisepassasjer som oppholder seg i Barcelonas havn i 12 timer eller mer. Det ilegges en tilleggsavgift på 0,65 euro (8 NOK) pr. cruisepassasjer som oppholder seg i havnen i mindre enn 12 timer, det vil si total 3,25 euro (38 NOK).

Avgiften kom i tillegg til en avgift innført i 2012, som gjaldt cruisepassasjerer som oppholdt seg i havnen i mer enn 12 timer.

Fra 2023 har det vært mulig for cruiserederiene å søke om rabatt på cruiseavgiften for snupassasjerer (reisende som går om bord eller går av i Barcelona). Rabatten rangerer fra 5 til 20 pst. basert på antall snupassasjerer per år.

### *Innkrevning*

Avgiften kreves inn av Barcelonas havn, som fakturerer cruiserederiene direkte.

### *Hva avgiften brukes til?*

En del av Barcelonas politikk for bærekraftig turisme var å opprette et økonomiske fond for reiseliv. Avgiftene fra cruisebesøk og overnattinger, samles inn i dette fondet og brukes til å finansiere aktiviteter som skal redusere de negative effektene av turisme i de mest berørte områdene av byen. I tillegg har midlene blitt tildelt organisasjoner og grupper som ønsker å bruke skatteinntektene til prosjekter som gir mangfold, verdi og vitalitet til byens økonomi.

### *Erfaringer*

Barcelona er fortsatt en populær havn for cruiseanløp. I 2023 mottok Barcelona havn 803 cruiseskip og nesten 3,6 mill. passasjerer, et nivå som oversteg tallene før koronapandemien med 13,7 pst. og var på nivå med prognoser som ikke var forventet før 2030. Denne trenden ser ut til å fortsette.

## **2.3.7 Kroatia / Dubrovnik**

Som følge av et betydelig besøkstrykk og advarsel fra UNESCO om mulig tap av verdensarvstatus, besluttet byen i 2017 å sette et daglig tak på cruiseturister ved å begrense ilandstigning fra cruiseskip til maksimalt 8 000 passasjerer pr. dag.<sup>17</sup> Videre innledet Dubrovnik et samarbeid med cruiseindustrien i 2017, via CLIA, og signerte en intensjonsavtale med interesserte cruiseselskaper for å beskytte Dubrovniks kulturarv gjennom ansvarlige turismestrategier. Ett av tiltakene i denne strategien var en turistskatt for cruiseskip. Skatten ble introdusert av det nasjonale transportdepartementet i 2019, men tredde ikke i kraft før 1. januar 2021.

---

<sup>17</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

### *Avgiftens innretning og størrelse*

Satsene for cruiseskipene er differensiert etter passasjerkapasitet, og gjelder alle utenlandske cruisereederier som anløper kai i Kroatiske havner. Det er ingen kjente unntak.

- 2 000 HRK (om lag 2 800 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 50-200 passasjerer
- 5 000 HRK (om lag 7 000 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 201-500 passasjerer
- 10 000 HRK (om lag 14 000 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 501-1000 passasjerer
- 20 000 HRK (om lag 27 600 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 1001-2000 passasjerer
- 30 000 HRK (om lag 41 900 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 2001-3000 passasjerer
- 40 000 HRK (om lag 55 900 NOK) for cruiseskip med kapasitet til 3001 eller flere passasjerer

### *Hva avgiften brukes til?*

Inntektene fra avgiften skal brukes til å forbedre kommunal infrastruktur, som investeringer i transportinfrastruktur for å heve den generelle standarden for Dubrovnik som reisemål, inkludert tiltak som elektriske ferger og digitale skilt til populære turistattraksjoner i byen.

### *Erfaringer*

Det er lite tilgjengelig informasjon om erfaringene med cruiseavgiften eller om avgiftsnivåene har endret seg.

## **2.3.8 USA / Alaska**

Det er få juridiske eller regulatoriske begrensninger på turismen i USA sammenlignet med andre land. Årsaken til dette kan være konstitusjonelle forhold som begrenser statlige og lokale myndigheters evne til å lovfeste skattereguleringer. Det finnes derfor ikke noe omfattende system for «besøksavgift» i USA.<sup>18</sup>

Delstaten Alaska har likevel innført avgifter for cruiseskip innenfor visse rammer. Alaska er en av de mest populære statene i det amerikanske cruiseturisme-markedet. På begynnelsen av 2000-tallet besøkte nærmere én million passasjerer Alaska hvert år.

Fra 2006 innførte delstaten fire nye avgifter rettet mot cruiseturisme, inkludert en skatt på pengespill om bord på cruiseskip med kasinoer som opererer i statlige farvann, samt en passasjeravgift.

---

<sup>18</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [\*The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review\*](#)

### *Avgiftens innretning og størrelse*

Avgiftssatsene er 46 USD (470 NOK) pr. passasjer pr. reise, og gjelder alle cruisepassasjerer på cruiseskip som tilbyr overnatting innenfor delstatens farvann.

### *Innkrevning*

Etaten for miljøvern og naturressurser i Alaska har ansvaret for å kontrollere og å samle inn avgiften.

### *Hva avgiften brukes til?*

Det fremgår av loven at inntektene fra denne avgiften skal settes inn på en egen konto kalt «commercial vessel passenger account».<sup>19</sup> Lovgivende forsamling i delstaten kan bevilge midler fra denne kontoen for statseide havne- og kaianlegg, til tilrettelegging for besøk av fartøy eller båter, for å øke sikkerheten og effektiviteten i mellomstatlig og utenlandsk handel, samt til andre formål som er fastsatt av lovgivende forsamling.

### *Erfaringer*

Innføringen av cruiseavgiften førte til negative reaksjoner fra cruisenæringen. CLIA mente at Alaska med dette ville bli et vanskeligere sted for cruiseselskapene å drive virksomhet, og en representant fra cruiserederiet Holland America, hevdet at synkende fortjenestemarginer ville føre til at cruiseselskapene ville trekke skipene sine ut av staten.<sup>20</sup> Etter at et søksmål ble reist mot tiltaket i 2009, undertegnet guvernør Sean Parnell (R) i 2010, en lov som reduserte avgiften fra 46 USD (470 NOK) til 34,50 USD (350 NOK). Det ble lagt inn en mulighet for ytterligere besparelser på 15 USD (152 NOK) for skip som stopper på bestemte steder.

Juneau i Alaska, er en blant flere byer i delstaten, som har innført egne avgifter for cruiseskip. Avgiften på 5 USD (51 NOK) kalt «Marine Passenger Fee», ilegges for hver passasjer som går i land i byen. Formålet med avgiften er å dekke kostnadene for byen og kommunen knyttet til tjenester og bruk av infrastruktur av cruisepassasjerer som besøker Juneau, inkludert nødetater, transport og bruk av infrastruktur for rekreasjon, samt å redusere konsekvensene av økt bruk av byens og kommunens tjenester av cruisepassasjerer.<sup>21</sup>

---

<sup>19</sup> [ballotmeasure2cruiseshipinitiative.pdf](#)

<sup>20</sup> [Alaska Measure 2, Cruise Ship Taxes, Fees, and Environmental Regulations Initiative \(August 2006\) - Ballotpedia](#)

<sup>21</sup> Scottish Government / Social Research series (2025), [The design, implementation and impacts of cruise ship levies: An international evidence review](#)

## 3 Gjeldende rett og tilstøtende regelverk

### 3.1 Innledning

Skipsfart i norske farvann er åpent for internasjonal konkurranse, og både norske og utenlandske skip tillates å tilby sine tjenester. For EØS-registrerte skip er denne adgangen til å yte tjenester fastholdt i lov om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport, som gjennomfører EØS-rettens prinsipp om tjenestefrihet for sjøtransporttjenester.

Norske myndigheter har samtidig adgang til å pålegge og håndheve nasjonale regler på sitt territorium. Det betyr at kyststaten for eksempel kan stille vilkår for havneanløp eller innføre regler om cruiseavgift.

Kyststatens jurisdiksjon er likevel begrenset overfor skip som befinner seg der ufrivillig pga. havsnød og andre nødssituasjoner, samt overfor skip som er i *uskyldig gjennomfart*. Det følger av Havrettskonvensjonen art. 17 at «skip fra alle stater» har «rett til uskyldig gjennomfart gjennom sjøterritoriet».

### 3.2 Regler for passasjerskip

Passasjerskip som opererer i Norge, er i hovedsak underlagt flaggstatens regulering med hensyn til tekniske, administrative og sosiale forhold. Samtidig er både norske og utenlandske skip underlagt skipssikkerhetsloven, og må være sertifisert i tråd med internasjonale krav til passasjerskip.

Skipssikkerhetsloven har som formål å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip. Sjøfartsdirektoratet utsteder i tråd med skipssikkerhetsloven sertifikater til norske skip, og fører tilsyn. Utenlandske skip er i henhold til forskrift om havnestatskontroll gjenstand for norsk havnestatskontroll.

Fra 1. januar 2026 gjelder særskilte nullutslippskrav for alle passasjerskip under 10 000 bruttotonn i de fem verdensarvfjordene Nærøyfjorden, Aurlandsfjorden, Geirangerfjorden, Sunnlyvsfjorden og Tafjorden.

### 3.3 Havne- og farvannsloven

Havne- og farvannsloven er en særlov om havnevirksomhet, farvannsforvaltning og sikkerhet og ferdsel på sjøen. Hovedformålet med loven er å «fremme sjøtransport som transportform», å legge til rette for «miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann», samtidig som det «skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv», jf. § 1 i loven.

Havne- og farvannsloven kapittel 4 inneholder bestemmelser som gir stat og kommuner anledning til å dekke sine kostnader for å gjennomføre ulike tjenester og oppgaver etter havne- og farvannsloven.

Det må skilles mellom avgifter og vederlag. Hvilke avgifter som kan kreves inn, og hva disse konkret kan dekke, er angitt i loven. Kommunen kan i medhold av § 36 kreve inn

farvannsavgift for å dekke sine kostnader til lovpålagte oppgaver knyttet til farvannsforvaltningen. Kommunens kostnader til å tilrettelegge for turisme er ikke en slik lovpålagt oppgave etter havne- og farvannsloven, og besøksbidrag kan derfor ikke inngå som en del av farvannsavgiften. Vederlag kreves inn av havn eller operatører av havn, på privatrettslig grunnlag. Vederlag er betaling for bruk av havn og for de tjenester som havnene tilbyr. Kommunen som havneeier, kan bestemme hva som skal betales i vederlag innenfor de alminnelige regler om urimelige priser og konkurranseregelverket. Dette reguleres ikke i havne- og farvannsloven.

Innenfor disse rammene kan kommuner som havneeier, bestemme at havnen skal kreve inn vederlag bla. fra cruise fartøy som anløper havnen. Innenfor rammene av havne- og farvannsloven § 32 om forvaltning av kapital i kommunalt eide havner, kan kommunen hente inntekter gjennom utbytte fra sin havn. Et slikt utbytte kan igjen benyttes til å dekke andre offentlige utgifter, eksempelvis for å tilrettelegge for reiseliv.

## **4 Departementets vurderinger og forslag**

Forskriftshjemmelen om avgift fra cruisevirksomhet kom inn i besøksbidragsloven i forbindelse med stortingsbehandlingen. Stortinget ga imidlertid få føringer om innholdet i ordningen med cruiseavgift og de nærmere detaljene i ordningen må derfor fastsettes i forskrift.

Ved utformingen av utkastet til forskrift, har departementet sett hen til reglene som ble utformet for overnattingsavgiften på fastlandet (kap. 2 av loven). Det har imidlertid vært nødvendig å gjøre enkelte tilpasninger i ordningen for cruisevirksomhet. Bakgrunnen for dette er at cruisemarkedet på en del vesentlige områder skiller seg fra overnattingsmarkedet på fastlandet.

### **4.1 Formål og virkeområde (§ 1)**

Formålet til besøksbidragsloven er å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder gjennom besøksbidrag i form av avgift i områder med særlig stor belastning fra reiselivet. Reiselivsrelaterte fellesgoder som kan finansieres av besøksbidrag, er tjenester, natur, kulturmiljøer, infrastruktur, bygninger, og andre elementer, der bruken av eller behovet for disse øker vesentlig med antall besøkende.

Formålet og hva som kan finansieres av besøksbidraget er felles for overnattingsavgiften på fastlandet og for cruiseavgiften. Lovens kapittel 3 gjelder cruiseavgift, og i § 3-1 annet ledd slås det fast at inntektene fra avgiften kun kan benyttes til å finansiere elementer som nevnt i § 1-1 annet ledd.

Formålet med avgiften og hva inntektene kan benyttes til er regulert i lov, og det er dermed ikke grunnlag for å fravike dette i forskriften for cruiseavgift. Av pedagogiske hensyn og fordi forskriften bør kunne leses selvstendig og uavhengig av loven, foreslår departementet å gi forskriften en egen formålsbestemmelse der også virkeområdet er definert.

For videre drøfting av formålet med loven og hva inntektene fra avgiften kan benyttes til, viser departementet til Prop. 96 L (2024–2025) *Lov om besøksbidrag*.

Loven fastsetter ikke nærmere kriterier for vurderingen av hva som utgjør «særlig stor belastning fra reiselivet», og departementet har ikke adgang til å fastsette slike kriterier i forskrift. Det er derfor kommunen selv som må vurdere om belastningen er stor nok til å begrunne innføring av cruiseavgift. Vilkåret innebærer at det vil være kommuner som ikke har mulighet til å innføre cruiseavgiften. Belastningen fra cruisevirksomhet kan vise seg på ulike måter, for eksempel gjennom slitasje på natur, press på infrastruktur eller økte kostnader til fellesgoder.

Forskriftens geografiske virkeområde er fastlands-Norge. Dette følger av lov 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard (Svalbardloven) § 2 at det må fastsettes særskilt at offentligrettslige lover skal gjelde på øygruppen. Departementet viser også til høring av [forskrift for besøksbidrag for Longyearbyen](#).

Et sentralt retningsvalg ved innføring av en cruiseavgift er om avgiften skal være statlig eller kommunal. Formålet med statlige avgifter er å finansiere offentlige utgifter. De kan innrettes som en særavgift eller som en sektoravgift. En statlig avgift vil kunne bidra til likebehandling og til et helhetlig system der næringslivet og de besøkende ikke må forholde seg til ulike reguleringer og systemer i ulike kommuner. Sektoravgifter kan anvendes til å finansiere fellestiltak overfor en næring eller sektor dersom avgiften betales av aktører som tilhører eller har en nær tilknytning til sektoren. Særavgifter er ikke øremerket, og inntektene går direkte til statskassen. Det er likevel mulig å utforme en ordning der inntektene fra en særavgift bevilges på utgiftssiden av budsjettet til kommunene, uten at det er noen direkte eller formell kobling mellom de to postene.

Med en kommunal avgift vil inntektene fra cruiseavgiften gå direkte til kommunene. Avgiften er frivillig å innføre, slik den er for den kommunale overnattingsavgiften. Ved en kommunal avgift må kommunene selv stå for innkreving og kontrollere at avgiften betales. En frivillig, kommunal ordning vil kunne legge til rette for lokale tilpasninger etter behov og prioriteringer. Hvorvidt det er ønskelig å innføre en cruiseavgift, kan variere mellom kommuner. De ti havnene som i 2025 tok imot flest passasjerer, tok imot 70 pst. av totalt antall besøkende.

Det kan være effektivitetsgevinster ved å velge en statlig avgift, fremfor at hver enkelt kommune etablerer sitt eget system for rapportering og innkreving. Kommuner kan ikke uten videre benytte seg av statlig infrastruktur for innkreving, som for eksempel Skatteetatens systemer. Samtidig er det trolig mindre krevende å få til effektive løsninger for kommunene ved en cruiseavgift sammenliknet med den kommunale overnattingsavgiften, ettersom aktørbildet i cruisemarkedet er mer oversiktlig. Dessuten har de kommunalt eide havnene allerede systemer for innkreving av avgifter som kommunene trolig vil kunne benytte seg av.

En statlig cruiseavgift kan ta hensyn til cruisenæringens behov for forutsigbarhet og likebehandling. En kan unngå uheldige konkurransevriddinger mellom kommuner, havner og rederier. Cruisemarkedet er i stor grad internasjonalt, og det vil være enklere for

internasjonale aktører å forholde seg til et enhetlig system. Kommunale ordninger kan påvirke virksomhetenes investeringsbeslutninger og cruiserederienes planer om hvilke havner cruiseskipene skal anløpe. Samtidig kan en frivillig, kommunal cruiseavgift samlet sett bety reduserte kostnader for cruisenæringen dersom cruiserederiene velger å anløpe havner som ikke innfører cruiseavgiften.

Kostnaden av cruiseavgiften påvirkes av om avgiften gjelder hele landet og alle havnene i Norge (statlig avgift) eller om det blir en frivillig, kommunal avgift som gjelder i noen kommuner.

Med bakgrunn i Stortingets lovvedtak der regjeringen ble gitt en lovhjemmel til å innføre en cruiseavgift innenfor besøksbidraglovens rammer, legger departementet vekt på at cruiseavgiften, på lik linje med overnattingsavgiften, bør være frivillig for kommunene å innføre og besluttet lokalt av kommunene selv. Lovens formål er å gi kommunene et verktøy for å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder i områder som har særlig stor belastning fra reiselivet.

Departementet viser til § 1 i utkastet til forskrift.

## **4.2 Plan for bruken av inntekten (§ 2)**

For den kommunale overnattingsavgiften, er det i lovens § 2-2 satt som krav at kommunen som ønsker å innføre overnattingsavgiften, skal utarbeide en plan for bruken av inntektene. Planen skal inneholde en beskrivelse av reiselivsnæringen i kommunen og utfordringene knyttet til mange besøkende. I planen skal kommunen også vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften eventuelt kan benyttes for å utvikle reisemålet. Planen må begrunne hvorfor innføringen av avgiften og bruken av inntektene er i tråd med formålet i lovens § 1-1.

Videre skal kommunen legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen.

Departementet skal godkjenne at planen er utarbeidet i tråd med føringene som er gitt for innholdet i planen, og planen må være godkjent før overnattingsavgiften innføres, jf. lovens § 2-2 tredje ledd.

Bakgrunnen for å stille krav til plan for bruk av inntektene fra cruiseavgiften, på lik linje med overnattingsavgiften, er blant annet å bidra til transparens om pengebruken, stimulere til lokal debatt om hvilke tiltak som bør prioriteres og sikre at inntektene fra avgiften benyttes i tråd med intensjonen.

Å stille krav til å utarbeide en plan innebærer en administrativ kostnad for kommunene, men kan også bidra til økt legitimitet for ordningen. Men med tanke på at overnattingsavgiften og cruiseavgiften har samme formål og at inntektene skal gå til å finansiere det samme, mener departementet at det er gode grunner til å stille krav om at kommuner som ønsker å innføre cruiseavgiften, også må utarbeide en plan for bruken av inntektene på lik linje med overnattingsavgiften.

Et spørsmål som fort melder seg, er hva som skjer dersom kommunen ønsker å innføre både cruiseavgift og overnattingsavgift. Skal det da stilles krav til at det må utarbeides to planer, eller kan det utarbeides én felles plan?

Departementet legger til grunn at det vil være mulig å lage én felles plan og at dette vil innebære en forenkling for kommunen, departement og berørt næringsliv. I tilfeller der cruise- eller overnattingsavgiften innføres sekvensielt, mener departementet at det må utarbeides en ny plan for henholdsvis cruise- eller overnattingsavgiften, men at planene sees i sammenheng.

Videre legger departementet til grunn at de samme saksbehandlingsreglene bør gjelde for plan for cruiseavgiften som for overnattingsavgiften. Det vil si at planen skal inneholde en beskrivelse av reiselivsnæringen i kommunen og utfordringene knyttet til mange besøkende.

I planen skal kommunen også vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften eventuelt kan benyttes for å utvikle reisemålet. Da kan det være hensiktsmessig at kommunene ser på potensialet for å samarbeide med omkringliggende kommuner, og om inntektene kan benyttes i andre kommuner enn i kommunen som har cruisehavn. For disse reisemålene kan det være ønskelig å utforme en samlet plan for bruken av inntektene. To eller flere kommuner kan derfor samarbeide om innholdet i planen og sende inn én felles plan. Vurderingene og bruken av inntektene kan være ulike, men vilkårene for bruk må være oppfylt i alle kommunene.

Planen må begrunne hvorfor innføringen av avgiften og bruken av inntektene er i tråd med formålet i lovens § 1-1. Videre skal kommunen legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen. I denne sammenheng bør cruisenæringen og tilstøtende næringer involveres. Kommunen står også fritt til å involvere andre berørte interesser, herunder frivilligsektor, dersom kommunen ser det som formålstjenlig.

På lik linje med overnattingsavgiften, foreslås det at departementet skal godkjenne at planen er utarbeidet i tråd med føringene som er gitt for innholdet i planen. Planen må være godkjent før cruiseavgiften kan tre i kraft. Dersom kommunen vedtar forskrift om cruiseavgift før departementet har godkjent planen, må den kommunale forskriften inneholde en bestemmelse om ikrafttredelse ved kommunestyrets vedtak. Tidspunktet for ikrafttredelse må være etter at departementet har godkjent planen.

Departementet viser til § 2 i utkastet til forskrift.

### **4.3 Sesongjustering og adgangen til å differensiere innad i kommunen (§ 3)**

Når det gjelder den kommunale overnattingsavgiften, kan kommuner treffe vedtak om hvilke måneder avgiften skal gjelde. Departementet ser ikke særskilte grunner til å differensiere mellom overnattingsavgiften og cruiseavgiften på dette punktet, og foreslår at det også for cruiseavgiften skal være anledning til å differensiere etter sesong. Selv om besøksbidraget ikke først og fremst er et virkemiddel for besøksstyring, ser departementet at det kan være hensiktsmessig at kommunen kan velge å ikke ha avgift i måneder av året

med lav aktivitet fra cruisevirksomhet. På den måten kan avgiften samvirke med andre virkemidler som har som formål å spre de besøkende til kommunen utover en lengre periode av året og på den måten motvirke overturisme i noen få, hektiske måneder.

For å øke forutsigbarheten for næringslivet og de besøkende, foreslår departementet at kommunene uten ugrunnet opphold skal melde inn hvilke måneder cruiseavgiften skal gjelde til departementet. Departementet viser her til § 9 i utkast til forskrift.

Etablering av ordning med cruiseavgift og hvilke måneder disse skal gjelde for, skal etter forslaget § 9 offentliggjøres. Dermed kan tilbydere av cruisetjenester, hente informasjon ett sted, det vil si informasjon om hvilke kommuner som har cruiseavgift og hvilke måneder avgiften gjelder i den enkelte kommune. Departementet foreslår ikke andre former for differensiering, og på lik linje med overnattingsavgiften foreslår departementet at dersom avgiften innføres, så skal denne gjelde for hele kommunen og for alle cruisehavner i kommunen.

Departementet viser til § 3 i utkastet til forskrift.

#### **4.4 Avgiftssubjekt (§ 4, første til tredje ledd og femte ledd)**

Det finnes en rekke ulike definisjoner av hva som menes med cruisevirksomhet eller et cruiseskip. Fellestrekk ved disse er at cruiseskip tilbyr overnatting (lugarer til samtlige eller nær samtlige passasjerer), måltider og fritidsaktiviteter ombord, at reisen varer i minst 24 timer med minst en overnatting (ofte mer) og at skipet seiler etter et fastlagt turprogram. For lengre cruise er som regel alle aktiviteter om bord betalt på forhånd, mens eventuelle utflukter i land betales særskilt.

SafeSeaNet danner grunnlaget for Kystverkets statistikk om cruisevirksomhet i Norge. Denne statistikken er basert på selvrapportering. I SafeSeaNet er det ikke satt en avgrensning nedad for cruiseskipets størrelse. Dette betyr at enkelte små fartøy på 38-50 meters lengde med få passasjerer om bord også inngår. Kystverkets statistikk viser for 2024 at skipstypen «Passenger/cruise» under 100 meters lengde, til sammen hadde 240 anløp, 35 passasjerer om bord pr. anløp, og i sum 8 293 passasjerer. Ferger i fast utenriksfart er ikke en del av cruisestatistikken.

Holmefjordutvalget<sup>22</sup> har i sin definisjon laget et skille mellom fergefart og cruise. (...) *Forskjellen mellom fergefart og cruise, er at ferger- og hurtigbåter opererer en fast rute, mens cruiseskip gjennomfører seilas i henhold til et konkret turprogram».*

I Prop. 88 L (2024-2025) Endringer i allmenngjøringsloven og petroleumsloven mv. (allmenngjøringslovens anvendelse på innenriks skipsfart og rettighetshaveres plikt til å sørge for norske lønnsvilkår på skip), legger Nærings- og fiskeridepartementet til grunn følgende definisjon: «Med cruiseskip menes et passasjerskip som frakter passasjerer i samsvar med et tilbudt turprogram, og som ikke er i rutegående trafikk (ferge). En seilas

---

<sup>22</sup> [Partssammensatt maritimt utvalg](#), (2021) *Forslag for å styrke norsk maritim kompetanse, sysselsetting og konkurransekraft*.

*er videre å forstå som cruiseskipets seilingsplan for å gjennomføre det tilbudte turprogrammet.»*

DNV har i en analyse på oppdrag fra Kystverket fra 2022<sup>23</sup> definert cruiseskip til å gjelde «passasjerskip kategorisert under Statcode 3 5-skipstype<sup>24</sup> som «Passasjer/Cruise», i samsvar med definisjonen som benyttes i Kystverkets «Kystdatahuset». I denne skipstypen inkluderes ikke passasjerskip som går i rute, deriblant Kystruten, Oslo-Kiel ruten og Larvik-Hirtshals ruten, og lignende. DNV viser til at mindre og eldre skip som har andre Statcode 5-skipstypekategorier, som også faller utenfor nevnte definisjon på cruiseskip i deres rapport, eksempelvis mindre ekspedisjonsskip som trafikkerer farvannet rundt Svalbard. DNV påpeker at det kan være hensiktsmessig å gjøre videre studier når det gjelder ekspedisjonssegmentet for å få en komplett oversikt.<sup>25</sup> Rapporten var et grunnlag for Cruiseutvalgets utredning (NOU 2022:1).

*Cruiseutvalget definerer cruiseskip i sin utredning til å være «(...) passasjerskip som tilbyr et konkret turprogram. Cruiseskip har lugarkapasitet til mange av eller samtlige passasjerer, og reisen innebærer minst en overnatting om bord. Passasjerskip som går i en fast helårsrute med transport av passasjerer og last, og som i tillegg tilbyr cruiselignende reiser med minst en overnatting om bord, regnes også som cruiseskip i denne sammenheng.»<sup>26</sup>*

Reisemålsutvalget, viser til at cruise i dagens reiselivsterminologi defineres som «fornøyelsesreiser med skip», og at «En slik reise innebærer som regel en reise hvor overnatting, måltider og fritidsaktiviteter om bord på skipet er inkludert i prisen, mens eventuelle utflukter i land betales særskilt.»<sup>27</sup>

#### **4.4.1 Departementets vurdering av hvem som skal omfattes av avgiften**

Definisjonen av et cruiseskip skal være enkel å forstå, både for de som får ansvar for å innkreve og for de som skal betale cruiseavgiften. Det er et sentralt poeng at avgiftsplikten er forutsigbar og at man unngår tvister omkring avgiftsplikten. Det må være forutsigbart for cruiserederiene, hvilke fartøy som utløser plikten til å betale avgift, og hva som er beregningsgrunnlaget.

Departementet mener det er sentralt å avgrense cruisevirksomhet fra rutegående trafikk. Det er imidlertid tvilstilfeller der også rutegående trafikk selger cruise og på den måten er i direkte konkurranse med det øvrige cruisemarkedet. Departementet legger vekt på likebehandling og at en cruiseavgift ikke skal bidra til ulike konkurransevilkår. Passasjerskip som går i en fast helårsrute med transport av passasjerer og gods, og som i

---

<sup>23</sup> [DNV \(2022\)](#). *Trender og utvikling i cruisetrafikken i norske farvann mot 2040* (Rapportnr.: 2021-0259, Rev. 0).

<sup>24</sup> [Statcode 5 skipstypekodning](#) er en standard metode i industrien for kategorisering av skip, som tilrettelegger for uttrekk av skipstypestatistikk. Kodesystemet er utviklet av IHS Markit og godkjent av IMO.

<sup>26</sup> [NOU 2022: 1](#) *Cruisetrafikk i norske farvann og tilgrensende områder. Sjø sikkerhet, beredskap og redning – utfordringer og anbefalinger*. Justis- og beredskapsdepartementet.

<sup>27</sup> [NOU 2023:10](#) *Leve og oppleve – Reisemål for en bærekraftig fremtid*. Nærings- og fiskeridepartementet.

tillegg tilbyr cruiselignende reiser med minst en overnatting om bord, bør derfor defineres som cruisevirksomhet i denne sammenheng.

Ferger som seiler i utenriksfart (som eksempel mellom Norge og Danmark), bør etter departementets vurdering ikke omfattes av avgiftsplikten. For å redusere de administrative kostnadene ved ordningen med cruiseavgift, foreslår departementet en nedre avgrensning for hvilke typer cruiseskip som omfattes av avgiften. Passasjerskip som er kortere enn 100 meter, bør etter departementets vurdering ikke omfattes av avgiftsplikten.

Departementet har valgt å ikke foreslå en egen definisjonsbestemmelse som definerer cruise. Det fremgår imidlertid av forskriftens avgiftsbestemmelse at cruiseskip i denne forskriften, og dermed avgiftssubjektet, er ment som passasjerskip med mer enn 100 meters lengde og som seiler i samsvar med et tilbudt turprogram som varer i minst 24 timer.

Departementet viser til § 4 i utkastet til forskrift.

#### **4.4.2 Departementets vurdering av fritak fra avgiftsplikten**

Departementet kan enten fastsette en egen unntaksbestemmelse i forskriften, eller så kan unntaket følge mer indirekte av hvilke fartøy som faller utenfor avgiftsplikten eller avgiftens beregningsgrunnlag.

Departementet foreslår at det ikke åpnes for at kommunene kan definere ulike former for unntak i de kommunale forskriftene. Ulike kommunale ordninger for cruiseavgiften vil være krevende og lite forutsigbart å forholde seg til for cruiserederiene og for cruisepassasjerene. Eventuelle unntak bør derfor gis i nasjonal forskrift om cruiseavgift.

For departementet er det et sentralt prinsipp at norske og internasjonale aktører likebehandles. Dette må ivaretas gjennom objektive kriterier for hvem som eventuelt faller innenfor eller utenfor avgiftsplikten. Unntak for enkelte typer cruisevirksomhet vil være konkurransedrivende og bidra til mindre effektiv ressursbruk. Departementets forslag er derfor at det bør være få fritak fra cruiseavgift.

Det er også mulig å tenke seg andre typer unntak, for eksempel at barn under en viss alder unntas fra beregningsgrunnlaget. En rekke land har valgt denne typen unntak eller valgt å gi en form for rabatt for personer under en viss alder. Departementet viser til at dette vil komplisere ordningen og foreslår ikke denne typen unntak. Dersom unntak knyttes til informasjon som cruiserederiene ikke rapporterer på i dag, bidrar dette til å økte de administrative kostnadene ved ordningen betydelig.

Departementet vurderer at passasjerfartøy i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn ikke omfattes av avgiftsplikten. Besøksbidragsloven § 3-1 første ledd gir Kongen myndighet til å gi forskrift om avgift fra «cruisevirksomhet». Passasjerfartøy i fast rute er regulær fergedrift, og faller etter en alminnelig språklig forståelse utenfor det som menes med «cruisevirksomhet». Departementet viser i tillegg til komiteens begrunnelse for å gi en bestemmelse om avgift fra cruisevirksomhet i besøksbidragsloven, se nærmere om

dette i Innst. 452 L (2024-2025) Innstilling fra næringskomitéen om Lov om besøksbidrag, pkt. 3.1.2.

Departementet mener i tillegg at det ikke skal ilegges avgift for skip som anløper en havn på grunn av nødtilfeller. Dette betyr at fartøy som går til havn på grunn av en nødssituasjon, eller går til havn som ledd i bistand til andre skip eller personer som er i en nødssituasjon ikke er omfattet av avgiftsplikten.

Departementet viser til § 4 i utkastet til forskrift.

#### **4.5 Ansvarlig for avgiften (§ 4, fjerde ledd)**

Det følger av besøksbidragsloven §3-1(3) bokstav b at det i forskrift kan fastsettes hvem som er ansvarlig for å betale avgiften. Departementet foreslår i forskriftsutkastet § 4 at cruiseskipets eier, reder og agent skal være solidarisk ansvarlig for betaling av cruiseavgiften. Dette gir myndighetene en styrket mulighet til å sikre betaling av avgiften. Eier og reder er ofte ulike juridiske personer. Eier vil i slike tilfeller vanligvis ha inntekter gjennom utleie av fartøyet til reder, mens reder er den som har driftsansvaret. Agenten er en lokal mellommann som legger til rette for skip som anløper havn.

Hva som menes med eier, reder og agent er nærmere forklart i særmerknaden til § 4.

Solidaransvaret innebærer at skipets eier, reder og agent er fullt ut ansvarlige for hele forpliktelsen. Alle debitorer er som utgangspunkt like skyldige, og det er ingen av debitorer som bare er subsidiært skyldige. Dette betyr at kommunen kan velge å rette sitt krav om betaling mot skipets eier, reder eller agent, og kan få betydning i tilfeller der én eller flere mulige debitorer er betalingsudyktig(e) eller betalingsu villig(e). Dersom kravet betales fullt ut av den kravet rettes mot, er de andre ansvarlige fri for sine betalingsforpliktelser overfor kommunen.

Departementet viser til § 4, fjerde ledd i utkastet til forskrift.

#### **4.6 Avgiftens beregningsgrunnlag og størrelse (§ 5)**

Det er ulike modeller for hvordan avgift fra cruisevirksomhet skal beregnes. Det vises til kap 2.3 for hvordan andre land har innrettet cruiseavgift. Departementet har vurdert to hovedmodeller, én der avgiften gjelder når cruiseskipet oppholder seg i landets farvann. Den andre gjelder når cruiseskipet anløper havnen.

Modellen hvor avgiftsplikten oppstår når cruiseskipet oppholder seg i et lands farvann er innretningen for den nasjonale avgiften på Island. Dersom cruiseavgiften hadde vært foreslått som en nasjonal ordning, ville det vært mindre administrativt krevende å holde oversikt på når cruiseskipene oppholder seg i nasjonens farvann. Med en avgift som kan kreves inn av kommunene, vil det måtte holdes oversikt over når skipene oppholder seg i ulike kommuners farvann. Det vil innebære en omfattende rapportering fra cruiseskipene og anses som lite hensiktsmessig.

Departementet vurderer at en avgift knyttet til gjennomseilas av cruiseskip ikke treffer lovens formål og ikke vil være en treffsikker innretning. Gjennomseilas av cruiseskip i seg

selv er ikke en belastning på kommunens reiselivsrelaterte fellesgoder, som er formålet for hva besøksbidrag fra cruiseskip skal brukes til å finansiere.

Avgiftsplikten kan oppstå når cruiseskipet anløper havn, slik som modellen på Grønland. En fordel med en slik modell er at avgiften kan kreves inn på samme måten som andre avgifter som påløper ved anløp i havn. På denne måten kan en slik modell gi moderate administrative kostnader. At avgiften er gjeldende ved anløp i havn kan videre treffe lovens formål, ettersom passasjerene ved anløp har anledning til å benytte seg av kommunens infrastruktur og fellesgoder.

Cruisepassasjeravgiften som er innført på Grønland gjelder for alle passasjerer om bord på cruiseskipet ved anløp i havn (før av- og påstigning). Passasjerene har anledning til å gå i land, og står fritt til å velge om de vil benytte seg av kommunens fellesgoder eller ikke. Departementet foreslår at cruiseavgiften beregnes ut ifra antall passasjerer om bord på cruiseskipet ved anløp ved havnen.

Alder rapporteres ikke i anløpsmeldingen SafeSeaNet Norway. Dersom det skal gjøres unntak for barn i beregningsgrunnlaget innebærer det økte administrative kostnader knyttet til rapportering. Departementet velger å hensynta at ordningen skal være enkel, og foreslår dermed at beregningsgrunnlaget tar utgangspunkt i alle passasjerer om bord uansett alder.

Departementet vurderer imidlertid at det er en forskjell på passasjerer som reiser med Kystruten som et kollektivtransporttilbud, og øvrige passasjerer, som presentert i kap 2.2.4. På deler av strekningen eksisterer det ikke gode alternativt kollektivtransporttilbud uten kystruten. Dette gjelder spesielt nord for Bodø. Departementet foreslår derfor at det ikke skal beregnes avgift på passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram.

#### **4.6.1 Prosentvis vs. nominelt beløp**

For den kommunale overnattingsavgiften har Stortinget vedtatt en prosentvis sats. Den kommunale overnattingsavgiften skal beregnes som et prosentvist påslag på 3 pst. av vederlaget som betales for overnattingen, eksklusive merverdiavgift. Ifølge SSB var gjennomsnittlig pris på hotellrom i Norge i 2025 på 1 471 kroner inkl. merverdiavgift.<sup>28</sup> Beregnet eksklusive merverdiavgift gir det i gjennomsnitt en avgift på 39 kroner pr. hotellrom.

I lovproposisjonen drøfter departementet fordeler og ulemper med en prosentvis sats vs. et nominelt beløp.<sup>29</sup> Etter en samlet vurdering mente departementet at en prosentsats var å foretrekke for overnattingsavgiften. Det ble vektlagt at en prosentsats differensierer avgiften med prisen og bevarer de relative prisforskjellene mellom overnattingstilbudene.

---

<sup>28</sup> SSB. (2026) Tabell 14169: *Omsetning og kapasitetsutnyttning på hotell, etter region, år og statistikkvariabel.*

<sup>29</sup> Prop. 96 L (2024–2025) *Lov om besøksbidrag.*

Prosentats krever ingen tilleggsinformasjon i form av antall gjester, og sikrer dermed bedre etterlevelse for overnattingsavgiften. Dette er særlig tilfellet for kortidsutleie markedet der utleier ofte ikke vet hvor mange gjester som leier. En prosentats trenger heller ikke justeres med jevne mellomrom, slik et fast nominelt beløp må på grunn av inflasjon.

Det bør vurderes om cruiseavgiften også skal ha en prosentvis sats, eller om det skal være et nominelt beløp. På en rekke områder skiller cruisemarkedet seg fra overnattingsmarkedet. Dette er også noe av bakgrunnen for at cruisevirksomhet ikke inngikk i departementets opprinnelige lovproposisjon.

Cruisebransjen fokuserer i mindre grad enn overnattingsbransje på solgte rom eller solgte lugarer. Bransjen priser og håndterer i større grad hver gjest separat. I tillegg har cruiserederiene god oversikt over det eksakte antallet personer som befinner seg om bord på skipene, i motsetning til for eksempel formidlingsselskapene for overnattingstjenester som ikke fører noen form for kontroll med antallet personer som faktisk befinner seg på rommene som leies ut på ulike delingsplattformer.

For overnattingsavgiften ble det blant annet vektlagt at en ikke ønsket å endre det relative prisforholdet mellom ulike overnattingstilbud. Med et nominelt beløp på cruiseavgiften, vil avgiften for kostbare cruise utgjøre en mindre andel av prisen for cruiset enn for rimeligere cruise. Forskjellen i pris på typiske premiumcruise og mer ordinære cruise er imidlertid i mange tilfeller så store at departementet mener at vridningseffekten av en moderat cruiseavgift, beregnet som et nominelt beløp, er marginale.

Gjennom havnenes systemer rapporteres det allerede i dag om antall personer som befinner seg om bord på cruiseskipene ved anløp i havn. Dette meldes også inn i anløpsmelding etter havne- og farvannsloven. Ved å benytte seg av disse tallene, vil det ikke være nødvendig å etablere nye rapporteringssystemer eller behov for at cruiserederiene samler inn nye data.

Med bakgrunn i ovennevnte vurderinger har departementet kommet frem til at cruiseavgiften bør beregnes som et nominelt beløp og ikke en prosentvis sats.

#### **4.6.2 Avgiftens størrelse**

Departementet har i vurderingen av størrelsen på cruiseavgiften lagt vekt på hva formålet med cruiseavgiften er, og balansert dette opp mot hvordan avgiftsnivået kan påvirke cruiserederiens adferd i prissetting av sine tjenester.

Formålet med besøksbidrag er å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder som definert i lovens §1. I dette ligger det også en vurdering av hva som kan være et hensiktsmessig nivå på besøksbidrag fra den besøkende.

En høy avgift vil kunne være egnet til å endre rederiene adferd, mens en lav til moderat avgift vil ha færre vridningseffekter samtidig som den vil kunne være egnet til løse noen av kommunenes finansieringsutfordringer som følge av mange besøkende fra cruiseskip.

I tillegg har departementet sett hen til avgiftsnivået for den frivillige, kommunale overnattingsavgiften. Selv om dette er ulike ordninger, og på tross av at avgiften beregnes ulikt, har departementet til en viss grad vektlagt at det ikke skal være for stor forskjell mellom avgiftene for overnatting og for cruise.

Departementet forslår på denne bakgrunn at avgiftssatsen settes til 100 kroner pr. passasjer om bord på cruiseskipet ved anløp til havn. Sammenliknet med andre land som har valgt å innføre en kommunal cruiseavgift, er den foreslåtte avgiften på et moderat nivå.

#### **4.6.3 Departementets forslag**

Departementet vurderer det som hensiktsmessig at beregningsgrunnlaget er antall passasjerer på cruiseskipet ved anløp i havnen uavhengig om passasjerer går i land eller ikke. I tillegg inngår alle passasjerer i beregningsgrunnlaget uansett alder.

Departementet foreslår derfor at cruiseavgift skal beregnes per passasjer som er oppgitt i anløpsmelding i medhold av forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikt etter havne- og farvannsloven.

Det skal ikke beregnes avgift for passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram.

Avgiftens størrelse skal være 100 kroner per passasjer per påbegynte døgn cruiseskipet ligger i havn eller det setter passasjerer i havn. Dette er en praktisk og gjennomførbar løsning. Departementet ber imidlertid om høringsinstansenes syn på om det bør være en avgrensning mot kortere stopp, for eksempel ved Kystrutens stopp på under en time.

Departementet viser til § 5 i utkastet til forskrift.

#### **4.7 Myndighet til å fastsette og kreve inn avgiften (§ 6)**

Som det fremgår av kap. 4.2 foreslår departementet at cruiseavgiften skal være en kommunal avgift. På denne bakgrunn foreslås det at kommunen også får ansvaret med å kreve inn avgiften. Av hensyn til det lokale selvstyret, vurderer departementet at den enkelte kommune bør stå fritt til å organisere kommunens arbeid, også når det gjelder innkreving av cruiseavgiften. Det antas imidlertid at det i praksis vil være de kommunalt eide havnene som får denne oppgaven, fordi havnene har et etablert system for å kreve inn kommunale avgifter, for eksempel farvannsavgift gitt i medhold av havne- og farvannsloven.

I dag anløper de fleste cruiseskipene kommunalt eide havner. Kommunen kan selv velge organisasjonsform for sin havn innenfor rammen av kommuneloven og selskapslovgivningen. I de tilfeller havnen er organisert som etat/avdeling i kommuneadministrasjonen styrt av kommunens ordinære administrasjon, styrt av et fast utvalg eller organisert som kommunalt foretak med eget styre, kan kommunen delegerer sin innkrevingsmyndighet til havnen, fordi havnen i slike tilfeller vil være en del av kommunen som rettssubjekt. Kommunalt eide havner som ikke er organisert som en del

av kommunen som rettssubjekt og privat eide havner kan også kreve inn avgiften på kommunens vegne, men det må i så fall fastsettes ved forskrift.

Innkrevning av cruiseavgift vil medføre administrative kostnader for innkrevingsmyndigheten. For å unngå at havnene skal måtte dekke inn kostnadene ved å belaste all skipsfart som havnene betjener, foreslås det at kostnader som påløper som følge av innkrevningen, skal dekkes av kommunen. Dette gjelder uavhengig av organisasjonsformen til en kommunalt eid havn eller om havnen er privat eid. Det er ikke rimelig at annen skipsfart enn den avgiftspliktige skal belastes kostnadene for havnenes innkrevning av cruiseavgift på vegne av kommunen.

Departementet viser til § 6 i utkastet til forskrift.

#### **4.8 Opplysningsplikter for den avgiftspliktige (§ 7)**

Departementet foreslår en ordning som innebærer at kommunen som innkrevingsmyndighet, eller anløpshavnen hvis kommunen har delegert myndigheten ved forskrift, skal motta grunnlaget for beregning av avgiften gjennom anløpsmelding til SafeSeaNet Norway, som er Kystverkets meldingsportal for skipsfarten, se forskriftsutkastet § 5. Kommunene kan likevel ha behov for informasjon som ikke fremgår i anløpsmeldingene for å beregne korrekt avgift, for eksempel informasjon om passasjerer som ikke skal være en del av beregningsgrunnlaget. Departementet foreslår derfor en bestemmelse i forskriftsutkastet § 7 som legger ansvaret for at informasjonen blir kjent for innkrevingsmyndigheten, på den avgiftspliktige. For at innkrevingsmyndigheten skal nyttiggjøre seg informasjonen, må denne gis senest ved havneanløpet.

Departementet har vurdert om det er behov for en bestemmelse tilsvarende besøksbidragsloven § 2-6 første ledd. Denne bestemmelsen er nødvendig for å ivareta kommunens behov for etterfølgende kontroll av grunnlaget for beregning, innkrevning og betaling av overnattingsavgiften. Dette fordi det er den avgiftspliktige selv som etter besøksbidragsloven § 2-4 skal beregne, kreve inn og betale avgiften til kommunen. Når det gjelder cruiseavgiften er det derimot innkrevingsmyndigheten som skal beregne og kreve inn avgiften, basert på opplysninger den har fått fra den avgiftspliktige, se § 6 i forskriftsutkastet. En opplysningsplikt for etterfølgende kontroll, vil derfor etter departementets vurdering ikke gi noen merverdi. Departementet har derfor ikke foreslått en tilsvarende bestemmelse for cruiseavgiften som for overnattingsavgiften, på dette området.

#### **4.9 Tvangsgrunnlag og forsinkelsesrenter (§ 8)**

Lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m. (forsinkelsesrenteloven) regulerer i utgangspunktet kun privatrettslige krav, men får også anvendelse på offentligrettslige krav hvis det tas inn en bestemmelse om det i den aktuelle lov. Departementet foreslår derfor å ta inn en bestemmelse i forskriften om at forsinkelsesrentelovens bestemmelser gjelder ved forsinket betaling av avgiftskravet.

## **4.10 Ikrafttredelse og overgangsbestemmelse (§ 9, § 10 og § 11)**

Besøksbidragsloven § 5-1 første ledd slår fast at loven trer i kraft fra det tidspunktet Kongen bestemmer. Andre ledd gir departementet hjemmel til å fastsette overgangsbestemmelser.

Departementet foreslår at den nasjonale forskriften om cruiseavgift trer i kraft fra 1.1.2027. Kommunene vil deretter kunne utarbeide sine forskrifter og plan for bruken av inntekten med tanke på å innføre avgiften dersom det er ønskelig.

Av hensyn til forutsigbarheten i ordningen, foreslår departementet at de kommunale forskriftene som hovedregel må gjelde fra starten av et kalenderår og det ikke vil være anledning til å gjøre endringer i avgiften i løpet av året. Endringer i avgiften eller avvikling av avgiften må derfor skje med virkning fra årsskiftet.

Departementet ser imidlertid at det er ønskelig at kommunene raskt kan komme i gang med å kreve inn avgiften. Departementet foreslår derfor en overgangsregel for 2027. Selv om dette skaper mindre forutsigbarhet for ordningen, foreslår departementet at det i 2027 skal være mulig å innføre avgiften også på andre tidspunkter enn ved årsskiftet. Dersom kommunen skal fastsette forskrift om cruiseavgift med ikrafttredelse i 2027, må plan for bruk av inntektene fra cruiseavgift i henhold til § 2 sendes departementet senest 31. januar 2027.

Departementet har ikke stilt krav til hvor lang tid det skal gå fra kommunene vedtar å innføre en avgift, til avgiften kan tre i kraft. Av hensyn til forutsigbarhet for berørt næringsliv, men også de besøkende til kommunen, anbefaler departementet at kommunene vurderer om ikrafttredelse av de kommunale forskriftene skjer minimum seks måneder etter at forskriftene er vedtatt i kommunen.

Departementet viser til § 9, § 10 og § 11 i utkastet til forskrift.

## **5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

I dette kapitlet redegjør departementet for økonomiske og administrative konsekvenser av forslagene i høringsnotatet. Spesielt berørte parter er cruiserederiene, kommunene, havnene og cruisepassasjerer. Det vurderes også samfunnsøkonomiske konsekvenser.

### **5.1 Konsekvenser for cruiserederiene**

Avgifter øker priser og reduserer normalt sett etterspørselen etter det avgiftsbelagte godet. Dette gir i de fleste tilfeller et samfunnsøkonomisk effektivitetstap. Samtidig vil avgiften bidra til å prise eksterne kostnader som følger av slitasje på fellesgoder fra reiseliv som ikke ellers prises. Spørsmålet er hvor stor effekt den foreslåtte cruiseavgiften på 100 kroner vil ha på omsetning og lønnsomhet i cruisenæringen. Kostnaden må sees opp mot nyttesiden – det vil si de prosjektene som et besøksbidrag er tenkt å finansiere i den enkelte kommune. Mens kostnadssiden ofte kan tallfestes, er ofte mer krevende å tallfeste nyttesiden.

Svaret avhenger blant annet av i hvilken grad avgiften kan veltes over på cruisepassasjerene eller om den i stor grad må bæres av cruiserederiene. Noen cruisepassasjerer vil som følge av økte priser, velge å ikke kjøpe cruisereisen eller redusere lengden på cruisereisen. Lavere etterspørsel vil isolert sett redusere inntekten til cruiserederiene.

I hvilken grad avgiften kan veltes over i prisen som forbruker står overfor, avhenger av konkurransesituasjonen i markedet og av tilbudets og etterspørselens prisfølsomhet. Et generelt resultat er at den part som vil bære mesteparten av avgiftsbyrden avhenger av tilbuds- og etterspørselsselastisiteten.

Kap 2.2 viser at gjennomsnittlig antall passasjerer på cruiseskip i 2024 var 1 610 passasjerer, og at cruiseskipene anløper i gjennomsnitt fire havner. Dersom det er cruiseavgift i hver av de fire havnene, gir det en total kostnad på 644 000 kroner for cruiserederiet.

I tillegg innebærer avgiften administrative kostnader for cruiserederiene. Disse knytter seg til rapportering og innbetaling av avgiften. En cruiseavgift innebærer blant annet at cruiserederiene trenger oppdatert kunnskap om hvilke kommuner som har innført cruiseavgift for å etterleve kravene i regelverket.

Departementet har lagt vekt på at avgiften skal være moderat slik at tilbud og etterspørselen ikke påvirkes i for stor grad. Selv om lønnsomheten mellom ulike segmenter varierer, har lønnsomheten i cruisenæringen generelt vært høy, og det er grunn til å tro at næringen vil kunne bære en moderat avgiftsøkning uten store, negative konsekvenser. Se også omtalen av driftsmarginer i punkt 2.2.3.

Departementet har videre vektlagt at ordningen skal være så enkel som mulig, med få unntak og at det skal være mulig å benytte allerede eksisterende systemer for innkreving og betaling av avgiften.

Departementet legger til grunn at det eksisterer få muligheter for substitusjon fra cruisemarkedet til andre markeder, for eksempel overnattingsmarkedet på land. Det er mulig at cruisepassasjerer heller vurderer cruise som anløper i havner uten cruiseavgift. Videre likebehandler ordningen rederiene. Det vil si at alle cruiseskip som besøker en kommune som har valgt å innføre cruiseavgiften, er omfattet av avgiftsplikten. På tross av at en kan forvente noe redusert lønnsomhet som følge av økte kostnader og redusert etterspørsel, forventer departementet at cruiserederiene i begrenset grad vil redusere sin aktivitet i Norge som følge av avgiften.

Departementet har mottatt innspill fra cruisenæringen om at det er behov for minst to år i oppstartsperioden for å tilpasse seg, blant annet fordi cruisereiser planlegges og kjøpes allerede to år før reisen.

Ved endringer av avgiften er det trolig behov for noe kortere tid. Fritakene fra cruiseavgiften som foreslås er relativt få, for å unngå å komplisere avgiften.

## 5.2 Konsekvenser for de reisende

For de som kjøper cruisereiser vil prisen kunne øke med cruiseavgiften. Hva summen av cruiseavgiften blir for den enkelte passasjer avhenger av hvor mange havner i kommuner som innfører cruiseavgiften, og i hvilken grad cruiseselskapene velter over avgiften på de reisende. Cruiseavgiften vil i stor grad bæres av utenlandske besøkende, men også av norske passasjerer.

I snitt har cruiseskipene stopp i fire havner, noe som tilsvarer et beregningsgrunnlag på 400 kroner til avgifter for en gjennomsnittlig cruisepassasjer med departementets forslag. Kystruten har daglige seilinger i 34 havner. Det er kun de øvrige passasjerene som foreslås at inngår i beregningsgrunnlaget for cruiseavgiften. Det er ikke forventet at alle kommunene på strekningen Bergen-Kirkenes kommer til å innføre cruiseavgiften. Etter departementets syn er den foreslåtte cruiseavgiften moderat. Den vil kun utgjøre en liten andel av reisebudsjettet. Cruiseavgiften vil dessuten gå til formål som vil kunne komme de reisende til gode.

## 5.3 Konsekvenser for havnene

Kommunen får myndighet til å fastsette forskrift om at anløpshavnen skal beregne, kreve inn fra den avgiftspliktige og betale avgiften til kommunen, dersom kommunen ikke ønsker å gjøre dette selv. Det vil medføre administrative kostnader for havnene, uavhengig av om det er kommunen eller en privat aktør som eier anløpshavnen. Departementet vurderer at eksisterende systemer for rapportering og betalinger av andre avgifter i tilknytning til cruisenæringen kan benyttes for cruiseavgiften. Kommunens avgiftsinntekter kan benyttes til å dekke administrative kostnader hos havnene for å innkreve cruiseavgiften.

Cruiseskipene har mulighet til å gjøre endringer i rutene de seiler. Unntak for dette er Kystruten som opererer med en fast rute. Effekt av at en kommune innfører cruiseavgift kan være reduksjon i antall cruiseanløp til havnen i kommunen. Det vil gi reduksjon i havnenes inntekt, i form av reduserte vederlag og tjenester. Effekten for havner i kommuner som ikke innfører cruiseavgift kan være økt antall cruiseanløp, og økte inntekter. I hvor stor grad cruiseskipene endrer sin rute ut ifra hvilke kommuner som innfører besøksbidrag på cruise er usikkert.

## 5.4 Konsekvenser for kommunene

Samlet realisert proveny fra en cruiseavgift avhenger av aktivitetsnivået av cruiseskip i kommunene som velger å innføre cruiseavgiften. Alle kommuner kommer ikke til å innføre cruiseavgift. For det første har ikke alle kommuner en kyststripe. Og blant de kommunene som har en kyststripe, har ikke alle en cruisehavn. Videre er det kun kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet som kan velge å innføre avgiften. Disse kommunene må igjen veie fordelene med å innføre avgiften opp mot kostnadene en ny avgift medfører.

Dersom en beregner ut ifra tall for antall cruisepassasjerer i 2025, var det 6 347 540 cruisepassasjerer, i tillegg til 112 141 øvrige passasjerer på Kystruten. Dersom en tenker seg at det skal beregnes cruiseavgift for all cruisevirksomhet i Norge, gir det et samlet, estimert årlig provenyepotensial på nesten 646 mill. kroner. Dersom alle kommunene sesongjusterer avgiften til å kun gjelde i månedene mai – september, vil det basert på passasjertall fra kun cruiseskip gi en estimert totalt proveny på 495 mill. kroner.

De 20 største havnene hadde i 2025 91 pst. av passasjerene fra cruiseskip. Tabell 5.1 viser oversikt over estimert potensielt proveny i de 20 største havnene basert på antall passasjerer i 2025. Det er ikke hensyntatt at en avgift kan påvirke antall passasjerer til havnene i estimeringen av provenyet. Oversikten tar heller ikke for seg om kommunene har særlig stor belastning fra reiselivet og kan innføre cruiseavgift. De største havnene har estimert proveny på om lag 60 mill. kroner.

Tabell 5.1 Oversikt over estimert proveny i de 20 største havnene fra cruise

Havn	Antall passasjerer i 2025	Estimert proveny av cruiseavgift på 100 kroner
Bergen	683 718	68 371 800
Stavanger	638 751	63 875 100
Ålesund	594 510	59 451 000
Kristiansand	426 335	42 633 500
Geiranger/Hellesylt	408 665	40 866 500
Oslo	401 669	40 166 900
Haugesund	401 377	40 137 700
Flåm	345 510	34 551 000
Olden	295 911	29 591 100
Nordfjordeid	228 747	22 874 700
Tromsø	197 107	19 710 700
Molde	193 448	19 344 800
Eidfjord	178 082	17 808 200
Honningsvåg	174 517	17 451 700
Trondheim	170 507	17 050 700
Måløy	128 310	12 831 000
Åndalsnes	81 657	8 165 700
Leknes	77 069	7 706 900

Vik – Sogn	75 548	7 554 800
Alta	57 365	5 736 500
<b>Sum</b>	<b>5 758 803</b>	<b>575 800 300</b>

Kilde: Kystdatahuset, dashboard «Cruiseankomster i Norge».

Fotnote: Kystruten er ikke inkludert i oversikten.

Departementet legger til grunn at administrative kostnader knyttet til cruiseavgiften kan dekkes av avgiftsinntektene. Dersom en tenker seg gjennomsnittlige administrative kostnader på rundt fem pst. av avgiftsinntektene, vil de 20 største cruisekommunene i gjennomsnitt bruke rundt 1,4 mill. kroner på å administrere ordningen.

Departementet vurderer at eksisterende systemer for rapportering og betalinger av andre avgifter i tilknytning til cruisenæringen kan benyttes for cruiseavgiften. Dette gir reduserte administrative kostnader sammenlignet med ved besøksbidrag fra overnattingsavgift. Forskriften er ikke til hinder for interkommunalt samarbeid.

## 5.5 Konsekvenser for annet næringsliv

Forslaget om cruiseavgift vil ha konsekvenser for annet næringsliv. For dem som tilbyr andre overnattingstjenester kan avgiften gi konkurranse på likere vilkår i kommuner som også innfører avgift på overnatting. Inntekten av avgiften skal benyttes til reiselivsrelaterte fellesgoder, som også kan komme annet næringsliv til gode. Dette kan videre potensielt stimulere til bedre tilbud og ev. også økt reiseliv.

For annet næringsliv som selger produkter eller yter tjenester til cruisepassasjerer kan forslaget redusere aktiviteten dersom antall cruisepassasjerer eller deres pengebruk i land reduseres. For næringsliv som ikke direkte berøres av avgiften kan forslaget føre til mindre trengsel og legge til rette for næringsvirksomheter, gitt at avgiften medfører redusert aktivitet fra cruisenæringen.

## 6 Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

### Til § 1 *Formål og virkeområde*

*Paragraf 1* angir forskriftsutkastets formål og faktiske virkeområde. Bestemmelsen har hovedsakelig en pedagogisk betydning, fordi en forskrift alltid må være i tråd med formålsbestemmelsen i hjemmelsloven. Dette gjelder også for forskrift om cruiseavgift, som må være i tråd med formålsbestemmelsen i besøksbidragsloven § 1-1.

Det er kun kommuner med «særlig stor belastning fra reiselivet» som kan innføre cruiseavgift. Vilkåret innebærer at det vil være kommuner som ikke har mulighet til å innføre cruiseavgiften. Kommunens vurdering av om vilkåret er oppfylt må være saklig og basert på dokumenterte forhold.

*Paragraf § 1* angir at formålet med denne forskriften er å gi kommunene myndighet til å fastsette forskrift om cruiseavgift. Bestemmelsen angir også hva som faktisk kan reguleres, og gir på denne måten de ytre rammer for kommunenes myndighet til å regulere cruiseavgift.

Inntektene fra avgiften kan kun benyttes i tråd med lovens formål, reiselivsrelaterte fellesgoder, og er ikke frie midler som kan benyttes til å saldere kommunens budsjetter.

Besøksbidragsloven § 1-1 annet ledd fastsetter hva inntektene fra overnattingsavgiften kan brukes til.

Forskriftens formål vil, sammen med besøksbidragslovens formål, få betydning som tolkningsfaktor dersom forskriftens ordlyd er uklar. Det henvises i denne sammenheng til Prop. 96 L (2024-2025) Lov om besøksbidrag kapittel 8, merknader til § 1-1 *Formål*.

## **Til § 2 Plan for bruk av inntektene fra cruiseavgiften**

I *første ledd* stilles det opp et krav om at kommuner som innfører cruiseavgift, skal utarbeide en plan for bruken av inntektene fra avgiften. Planen må inneholde en *beskrivelse* av reiselivsnæringen i kommunen og de utfordringer kommunen har knyttet til mange beøkende. I tillegg skal planen inneholde en *vurdering* av mulighetene for å utarbeide en plan for flere kommuner.

Hensikten med å oppstille et krav til plan er å bidra til transparens om pengebruken og stimulere til debatt om hvilke tiltak som bør prioriteres lokalt, se Prop. 96L (2024-2025) punkt 5.4.3. Samme sted fremgår det også at kommunene skal stå relativt fritt når det gjelder innhold og form på planen. Bestemmelsen stiller altså ingen konkrete krav til kommunen, utover at det skal gis en beskrivelse og foretas en vurdering som beskrevet over.

I *andre ledd* slås det fast at kommunen skal legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen. Bestemmelsen endrer ikke at det er kommunen som er tillagt kompetansen til å fatte beslutningen om hva midlene skal benyttes til. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for at kommunene kan involvere andre berørte interesser, inkludert frivillig sektor, dersom kommunen ser det som formålstjenlig.

Ifølge *tredje ledd* kan ikke en kommunal forskrift om cruiseavgift tre i kraft før departementet har godkjent at planen er i tråd med forskriftens formelle krav jf. første ledd.

Av hensyn til brukervennlighet åpnes det i *fjerde ledd* for at kommunen kan utarbeide én felles plan for cruiseavgift og overnattingsavgift, dersom avgiftene iverksettes samtidig.

### **Til § 3 Adgang til å fastsette en kommunal forskrift om cruiseavgift**

*Paragraf 3 første ledd* gir kommuner myndighet til å gi forskrift om at det skal betales avgift for cruiseskip som anløper eller setter passasjerer i havn i kommunen. Myndigheten er gitt til kommunen ved kommunestyret, tilsvarende adgangen til å fastsette overnattingsavgift i medhold av besøksbidragsloven kapittel 2.

Kommunens kompetanse til å gi en slik forskrift, innebærer at de også kan endre cruiseavgift innenfor denne forskriftens rammer, eller fjerne cruiseavgift.

At kompetansen til å innføre cruiseavgift ligger til den enkelte kommune ved kommunestyret, er ikke til hinder for at flere kommuner kan inngå samarbeid om finansiering av reiselivsrelaterte fellesgoder. Kommunelovens regler for interkommunalt samarbeid gjelder for slikt samarbeid.

Ordet *kan* innledningsvis betyr at kommunen selv kan velge å innføre cruiseavgift. Det er altså ikke obligatorisk for kommunene å kreve inn cruiseavgift. Kommuner som velger å innføre avgift, må gjøre det ved en kommunal forskrift. Som det fremgår av § 2 tredje ledd, kan ikke forskriften tre i kraft før departementet har godkjent en plan for kommunens bruk av inntekten fra cruiseavgiften.

Ifølge *første ledd* skal avgiften betales «for cruiseskip», som anløper eller setter passasjerer i havn i kommunen. Det er ikke definert i internasjonalt regelverk hvilke passasjerskip som er «cruiseskip», og dette er heller ikke entydig definisjon i nasjonalt regelverk. Det følger av forskriftens § 4 hvilke passasjerskip en kommunal cruiseavgift skal gjelde for. «Havn» er i samsvar med alminnelig språkbruk et område der skip kan legge til ved fast eller flytende kai eller landgangsanlegg eller terminalanlegg. Havens utstrekning i sjø omfatter også oppankringsområde og område i sjø der cruiseskip kan fortøye til bøyer. Formuleringen «anløper» innebærer at cruiseskipet er avgiftspliktig dersom det legger til kai, landgangsanlegg eller terminalanlegg, eller ankrer opp eller fortøyer i havnen. Formuleringen «eller setter passasjerer i havn i kommunen» betyr at cruiseskipet er avgiftspliktig også dersom passasjerer settes i land i havnen ved bruk av lettbåter, tenderbåter el, uten at skipet legger til kai, ankrer opp eller fortøyer i havnen. Cruiseavgiften utløses ved anløp til både private og offentlige havner.

I *andre ledd* slås det fast at dersom kommunen velger å innføre en cruiseavgift, skal denne gjelde i hele kommunen. Det er dermed ikke adgang til å innføre cruiseavgift kun for deler av kommunen eller for noen utvalgte havner i kommunen.

I *tredje ledd* slås det fast at kommunen i forskriften etter første ledd har kompetanse til å bestemme i hvilke måneder avgiften skal gjelde. Dette innebærer at kommunene kan justere avgiften etter sesong. Kommunene har imidlertid kun frihet til å velge mellom å ha en cruiseavgift på 100 kroner, jf. § 5 siste ledd, eller ikke.

### **Til § 4 Avgiften**

*Første ledd* slår fast at avgiftsplikten skal gjelde for passasjerskip over 100 meters lengde som seiler i samsvar med et tilbudt turprogram som varer i minst 24 timer. Dette er bestemmende

for hvordan «cruiseskip» skal forstås i denne forskriftens forstand. De minste skipene defineres altså utenfor avgiftsplikten. En nærmere beskrivelse av hvorfor skjæringspunktet er satt til 100 meter fremgår av punkt 4.4 i høringsnotatet.

Krav om skipets lengde samt at skipet seiler i samsvar med et tilbudt turprogram som varer i minst 24 timer, ekskluderer hurtigbåter som går i rutetraffic som en del av kollektivtransporttilbudet. Skip som seiler Kyststruten, er imidlertid omfattet av avgiftsplikten. Skipene seiler både i fast rute og i samsvar med et tilbudt turprogram.

Passasjerfartøy i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn er ifølge *andre ledd* unntatt fra avgiftsplikten. Det betyr at det ikke skal betales avgift for passasjerfergene som går i fast rute mellom Norge og Sverige og Norge og kontinentet.

Ifølge bestemmelsens  *tredje ledd* kan det ikke ilegges avgift for skip som anløper en havn på grunn av nødstilfeller. Dette betyr at det ikke skal betales cruiseavgift for skip som går til havn på grunn av en nødssituasjon, eller går til havn som ledd i bistand til andre skip eller personer som er i en nødssituasjon.

*Fjerde ledd* slår fast at fartøyets «eier, reder og agent» skal være solidarisk ansvarlig for betaling av cruiseavgift.

Med «eier» menes den registrerte og den reelle eier.

Med «reder» menes den som er utpekt som driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyrings sertifikat, og andre som står for sentrale funksjoner knyttet til driften av skipet. Definisjonen tilsvarer definisjonen av reder i havne- og farvannsloven § 3 bokstav i, se nærmere om dette i Prop.86 L (2018-2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) s. 152.

Med «agent» menes reders medhjelper, stedlige representant eller mellommann som er engasjert for å formidle den avgiftsbelagte tjenesten mellom reder og myndigheten, og som er den som tar seg av betaling av vedkommende avgift eller gebyr. Det er altså medhjelperens funksjon, og ikke hva denne kaller seg, som er avgjørende for solidaransvaret.

I bestemmelsens  *siste ledd* gis departementet myndighet til å fastsette forskrift om fritak fra avgiften. Det innebærer at dersom det viser seg å være behov for fritak, kan det ikke reguleres i de kommunale forskriftene om cruiseavgift.

### **Til § 5 Avgiftens beregningsgrunnlag og størrelse**

Det fremgår av paragrafens  *første ledd* at den kommunale cruiseavgiften skal beregnes med utgangspunkt i antall passasjerer som er oppgitt i anløpsmelding til SafeSeaNet Norway, som er Kystverkets nasjonale meldingsportal for skipsfarten. Se forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikt (meldepliktforskriften) etter havne- og farvannsloven. Meldepliktforskriften pålegger skipsfarten å sende pliktige ankomst- og avgangsopplysninger til myndigheter og havner.

Ordet «passasjerer» viser at mannskapet ikke er en del av beregningsgrunnlaget. Ifølge meldepliktforskriften skal skipene melde antall personer om bord for hver seilas (anløp), og antallet skal alltid være oppdatert. Kystverket skiller mannskapet ut i en egen liste i SafeSeaNet Norway selv om meldepliktforskriften ikke krever det. Det betyr at beregningsgrunnlaget alltid vil være oppdatert og uten mannskap. Kystverket tilgjengeliggjør listen for bla. havnene.

Ifølge *andre ledd* skal ikke passasjerer som har billett på en selvvalgt strekning omfattes av beregningsgrunnlaget. Med «selvvalgt strekning» menes at passasjerer ikke følger et tilbudt turprogram, men selv har valgt avgangshavn og ankomsthavn. Formålet med bestemmelsen er å unnta den gruppen passasjerer som benytter kystruten som kollektivtransporttilbud fra beregningsgrunnlaget.

*Tredje ledd* angir at cruiseavgiften skal være en fast sum. Avgiftens størrelse settes til 100 kroner per passasjer per 24-timers periode skipet ligger i havn. Med «døgn» menes i denne sammenheng en påbegynt 24-timers periode, uavhengig når på døgnet skipet anløper havnen. Dette betyr at et skip som ligger til havn mellom 24 timer og 48 timer, vil måtte betale avgift for to døgn. Eksempelvis vil et skip som anløper havn mandag kl. 16.00 og avgår fra havn onsdag kl. 08.00, måtte betale kr. 100 pr passasjer for to døgn.

## **Til § 6 Innkreving av cruiseavgift**

*Paragraf 6 første ledd* bestemmer at kommunen er innkrevingsmyndighet.

*Andre ledd* gir kommunen myndighet til å fastsette forskrift om at havn som ikke er en del av kommunen skal beregne, kreve inn fra den avgiftspliktige og betale avgiften til kommunen, dersom kommunen ikke ønsker å gjøre dette selv. Kommunen kan delegerer myndigheten til å innkreve cruiseavgiften til havner som er organisert som etat/avdeling i kommuneadministrasjonen styrt av kommunens ordinære administrasjon, styrt av et fast utvalg eller organisert som kommunalt foretak med eget styre, uten at det fastsettes i forskrift. Ordet «havn» omfatter i denne sammenheng både havner der skipet legger til kai og havn der passasjerer ilandsettes med skipets tenderbåter el.

I *tredje ledd* fremgår det at havnen, altså både havner som er en del av kommunen som rettssubjekt og havner som ikke er det, skal få dekket sine kostnader ved innkreving.

Det vil være opp til den enkelte kommune å sette frist for betaling av avgiften.

## **Til § 7 Opplysningsplikt**

Ifølge § 7 er den avgiftspliktige ansvarlig for at kommunen mottar opplysninger som er nødvendige for beregning, innkreving og betaling av avgiften. Bakgrunnen for bestemmelsen er at innkrevingsmyndigheten kan ha behov for opplysninger som ikke fremgår av anløpsmeldingen etter § 5. Det er for eksempel den avgiftspliktige som må sørge for at innkrevingsmyndigheten får informasjon om passasjerer som ikke skal være en del av beregningsgrunnlaget, fordi passasjerer(e) faller innenfor bestemmelsen i § 5

andre ledd. For at innkrevingsmyndigheten skal kunne nyttiggjøre seg opplysningene, må den avgiftspliktige gi opplysningene senest ved havneanløpet.

### **Til § 8 Forfalt cruiseavgift og forsinkelsesrenter**

Bestemmelsen slår fast i *første ledd* at forfalt avgift er tvangsgrunnlag for avgift. Se også omtalen i kapittel 4.9.

Ifølge *andre ledd* skal det skal betales rente etter forsinkelsesrenteloven ved forsinket betaling. Forsinkelsesrenteloven regulerer i utgangspunktet kun privatrettslige krav, men får anvendelse på offentligrettslige krav der det tas inn en bestemmelse om det i den aktuelle lov.

### **Til § 9 Frist for kunngjøring av kommunens forskrift**

Bestemmelsen pålegger kommunene å vedta og kunngjøre forskrift om cruiseavgift senest 31. desember året før avgiften trer i kraft. Dette innebærer at forskriften tidligst kan tre i kraft fra årsskiftet, det vil si 1. januar. Se også merknader til § 11 *Overgangsbestemmelser*.

Fristen gjelder både ved vedtak om innføring, endringer eller opphevelse av avgiften.

### **Til § 10 Ikraftsetting**

*Paragraf 10* bestemmer at denne forskriften som tildeler kommunen myndighet til å fastsette kommunal forskrift om cruiseavgift, trer i kraft 1. januar 2027. Dette hindrer ikke at kommunene så snart som mulig igangsetter arbeidet med å utarbeide en plan for bruk av inntektene fra cruiseavgiften etter § 2.

### **Til § 11 Overgangsbestemmelse**

Besøksbidragsloven § 5-1 første ledd slår fast at loven trer i kraft fra det tidspunktet Kongen bestemmer. Andre ledd gir departementet hjemmel til å fastsette overgangsbestemmelser.

Loven skal etter planen tre i kraft 1. januar 2027. Fristen for å kunngjøre kommunens forskrift om cruiseavgift er i § 9 satt til senest 31. desember året før avgiften trer i kraft. I tråd med denne bestemmelsen kan kommunene i utgangspunktet tidligst innføre cruiseavgift fra 1. januar 2028. For å legge til rette for at kommuner kan innføre cruiseavgift i 2027, gis det i imidlertid i *første ledd* unntak fra § 9 for kommunale cruiseavgiftsforskrifter som skal tre i kraft i 2027. Kommunene må utarbeide en plan i henhold til lovens § 2-2 og få denne godkjent av departementet før de kan vedta den kommunale forskriften.

Ifølge *andre ledd* må de kommunenes om ønsker å iverksette en kommunal forskrift om cruiseavgift i 2027, sende en plan som beskrevet til § 2 til departementet innen 31. januar

2027. Begrunnelsen for dette er at departementet skal få tilstrekkelig med tid til å godkjenne planen.

## **7 Forslag til forskrift om kommunal cruiseavgift (cruiseavgiftforskriften)**

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. .... 2026 med hjemmel i lov 20. juni 2025 nr. 104 om besøksbidrag (besøksbidragsloven) § 3-1 jf. § 1-1.

### *§ 1 Formål og virkeområde*

Formålet med forskriften er å gi kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet myndighet til å fastsette en kommunal cruiseavgift for å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

### *§ 2 Plan for bruk av inntektene fra cruiseavgiften*

Kommunen skal utarbeide en plan for bruken av inntektene fra avgiften. Planen skal inneholde en beskrivelse av reiselivsnæringen i kommunen og utfordringene knyttet til mange besøkende. I planen skal kommunen også vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften eventuelt kan benyttes for å utvikle reisemålet. Planen må begrunne hvorfor innføringen av avgiften og bruken av inntektene er i tråd med formålet i besøksbidragsloven § 1-1.

Kommunen skal legge til rette for at berørt næringsliv får komme med innspill til planen.

Departementet skal godkjenne at planen er utarbeidet i tråd med første og annet ledd i denne bestemmelsen. Planen må være godkjent før avgiften kan tre i kraft.

Dersom forskrift om overnattingsavgift og cruiseavgift skal iverksettes samtidig, kan det utarbeides en felles plan for begge avgiftene.

### *§ 3 Adgang til å fastsette en kommunal forskrift om cruiseavgift*

Kommunen ved kommunestyret kan gi forskrift om cruiseavgift for cruiseskip som anløper eller setter passasjerer i havn i kommunen, for å oppnå formålet i besøksbidragsloven § 1-1.

Cruiseavgiften skal gjelde for hele kommunen.

I forskriften kan kommunen bestemme i hvilke måneder av året cruiseavgiften skal gjelde.

#### § 4 Avgiften

Kommunal cruiseavgift skal gjelde for passasjerskip med mer enn 100 meters lengde, som seiler i samsvar med et tilbudt turprogram som varer i minst 24 timer.

Det skal ikke betales kommunal cruiseavgift for passasjerskip i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn.

Det skal ikke betales kommunal cruiseavgift for passasjerskip som må anløpe havn på grunn av force majeure, havsnød eller for å yte assistanse til personer eller fartøy som er i fare.

Skipets eier, reder og agent skal være solidarisk ansvarlige for betaling av avgiften.

Departementet kan i forskrift fastsette fritak for avgiften.

#### § 5 Avgiftens beregningsgrunnlag og størrelse

Cruiseavgift skal beregnes pr. passasjer som er oppgitt i anløpsmelding i medhold av forskrift 21. desember 2015 nr. 1790 om fartøys meldeplikt etter havne- og farvannsloven.

Det skal ikke beregnes avgift for passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram.

Avgiftens størrelse skal være 100 kroner pr. passasjer pr. påbegynte 24-timersperiode cruiseskipet ligger i havn eller det setter passasjerer i havn.

#### § 6 Innkreving av cruiseavgift

Kommunen er innkrevingsmyndighet.

Kommunen kan i forskrift bestemme at en havn som ikke er en del av kommunen som rettssubjekt skal beregne, kreve inn fra den avgiftspliktige og betale cruiseavgiften til kommunen.

Kommunen skal dekke havnens kostnader ved innkrevingen.

#### § 7 Opplysningsplikt

Den avgiftspliktige skal senest ved anløpet gi kommunen eller anløpshavnen de opplysninger som er nødvendige for beregning, innkreving og betaling av avgiften.

#### § 8 Forfalt cruiseavgift og forsinkelsesrenter

Forfalt cruiseavgift er tvangsgrunnlag for utlegg.

Ved forsinket betaling av cruiseavgiften, skal den avgiftspliktige betale renter etter forsinkelsesrenteloven.

### *§ 9 Frist for offentliggjøring og kunngjøring av kommunens forskrift*

Kommunen skal uten ugrunnet opphold melde kommunestyrets vedtak om fastsettelse av forskrift om cruiseavgift etter § 3 til departementet.

Kommunale forskrifter om å innføre, endre eller avvikle cruiseavgift etter § 3 i denne forskriften, må vedtas og kunngjøres senest 31. desember året før forskriften skal tre i kraft.

### *§ 10 Ikraftsetting*

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2027.

### *§ 11 Overgangsbestemmelse*

Fristen for vedtagelse og kunngjøring av kommunale forskrifter etter § 9 andre ledd gjelder ikke for kommunal forskrift om cruiseavgift som skal tre i kraft i 2027.

Dersom kommunen skal fastsette forskrift om cruiseavgift med ikrafttredelse i 2027, må plan for bruk av inntektene fra cruiseavgift i henhold til § 2 sendes departementet senest 31. januar 2027.