



NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Vår referanse: 26/01732-3
Saksbehandler: Advokat Marianne Bachke
Deres referanse:

Dato: 19.06.2026

Høringsuttalelse - forslag til forskrift om cruiseavgift

1. Om høringen

Vi viser til Nærings- og fiskeridepartementets høringsnotat 20. mars 2026 om forslag til forskrift om cruiseavgift. Lov om besøksbidrag ble vedtatt 20. juni 2025 (besøksbidragsloven). Forskriften er hjemlet i besøksbidragsloven og gir kommunene hjemmel til å innføre cruiseavgift ved en kommunal forskrift. Forskriften gir videre rammene for hva den kommunale forskriften kan inneholde.

2. Forslaget

Departementet foreslår at kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet kan få myndighet til å innføre en kommunal frivillig cruiseavgift, for å bidra til å finansiere reiselivsrelaterte fellesgoder.

På lik linje med overnattingsavgiften for fastlandet foreslås i forskriften § 2 at det skal utarbeides en plan for bruken av inntektene fra cruiseavgiften. Planen skal godkjennes av departementet.

I forskriftsforslaget § 3 fremgår at det gis mulighet til sesongjustering ved at kommunen kan bestemme i hvilke måneder av året cruiseavgiften skal gjelde. Andre former for differensiering foreslås ikke – cruiseavgiften skal etter departementets forslag gjelde for hele kommunen og for alle cruisehavner i kommunen.

I § 4 i forskriftsforslaget er cruiseskip, og dermed avgiftssubjektet, avgrenset til passasjerskip med mer enn 100 meters lengde, som seiler i samsvar med et tilbudt turprogram som varer i minst 24 timer. Departementet finner det sentralt å avgrense cruisevirksomhet fra rutegående trafikk. Departementets forslag er imidlertid at det bør være få fritak fra cruiseavgift, og at eventuelle fritak bør gis i nasjonal forskrift om cruiseavgift.

Departementet foreslår i forskriften §§ 4 og 5 at det gjøres fritak fra avgiften for:

- passasjerskip i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn
- passasjerskip som må anløpe havn på grunn av nødstilfeller
- passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram

Departementet foreslår at cruiseavgiften beregnes som et nominelt beløp og ikke en prosentvis sats. Videre foreslås avgiftens størrelse satt til kr 100 per passasjer per påbegynte 24-timersperiode cruiseskipet ligger i havn eller det setter passasjerer i havn. Cruiseavgiften foreslås beregnet per passasjer oppgitt i anløpsmeldingen, uavhengig av om passasjerer går i land eller ikke. 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. Etter departementets forslag skal cruiseskipets eier, reder og agent være solidarisk ansvarlig for betaling av cruiseavgiften.

Departementet foreslår også en overgangsbestemmelse for 2027, slik at det skal være mulig å innføre cruiseavgiften også på andre tidspunkter enn ved starten av et kalenderår, og gir anbefalinger til kommunene om tidspunkt for ikrafttredelse.

3. Vår anbefaling

KS støttet at det ble vedtatt en lov om besøksbidrag, og etterlyste – i vår høringsuttalelse om forslag til lov om besøksbidrag – et hjemmelsgrunnlag for å kreve besøksbidrag fra cruisevirksomhet. Vi støtter derfor i det store og hele det fremlagte forslaget, og er positive til at departementet fremmer en forskrift som gir kommunene mulighet til å innkreve en cruiseavgift med hjemmel i besøksbidragsloven.

Vi vil i det følgende utdype våre anbefalinger.

4. Vurdering

4.1. Forskriftens formål og innretning

Formålet med cruiseavgiften og hva inntektene kan benyttes til er regulert i besøksbidragsloven, og er felles for overnattingsavgiften på fastlandet og cruiseavgiften. KS støtter at forskriften har en egen formålsbestemmelse, til tross for at dette kun er av pedagogiske hensyn. Departementet vektlegger viktigheten av en tilgjengelig og enkelt forståelig forskrift – som kan leses selvstendig. Vi er enige i departementets vurdering.

Forskriftsforslaget § 1 gir kommuner med særlig stor belastning fra reiselivet myndighet til å fastsette en kommunal cruiseavgift. Loven fastsetter ikke nærmere kriterier for vurderingen av hva som utgjør «særlig stor belastning fra reiselivet». Departementet viser til at de ikke har adgang til å fastsette slike kriterier i forskrift, og at kommunen derfor selv må vurdere om belastningen er stor nok til å begrunne innføring av cruiseavgift. Departementet presiserer imidlertid at vilkåret innebærer at det vil være kommuner som ikke får mulighet til å innføre cruiseavgiften.

KS bemerker at kommunene i landet har ulik størrelse, utforming og innretning. Departementet bør derfor utvise varsomhet med å tolke begrepet «særlig stor belastning» for snevert, eller legge en for streng forståelse til grunn. Vi understreker at kommunenes egne vurderinger og erfaringer fra cruisetrafikken må tillegges betydelig vekt i vurderingen.

Videre viser vi til at en geografisk avgrensning innenfor kommunegrensene kan være utfordrende i flere kommuner. Vi er positive til at kommunene i planen skal vurdere om den kan samarbeide med andre kommuner om hvordan inntektene fra avgiften kan benyttes for å utvikle reisemålet. Vi ber imidlertid departementet hensynta at ett cruiseanløp kan gi aktiviteter og belastning i flere kommuner, noe som

underbygger at vurderingen av hva som utgjør «særlig stor belastning» må baseres på et vidt grunnlag, med utgangspunkt i kommunenes egne erfaringer og opplevelser – og i noen tilfeller også på tvers av kommunegrenser.

4.2. Utarbeidelse av plan

Vi støtter departementets forslag om at det skal være mulig å lage én felles plan dersom kommunen ønsker å innføre både cruiseavgift og overnattingsavgift. Vi er enige med departementet i at dette vil innebære en forenkling for kommunene. Vi er også positive til forslaget om at to eller flere kommuner kan samarbeide om innholdet, og sende inn én felles plan. Vi bemerker at dette kan gi kommunene fleksibilitet og initiativ til å finne gode løsninger. Vi ser imidlertid utfordringer knyttet til harmoniseringen av tidslinjene for implementering av de to avgiftsordningene. Dette utdypes under punkt 4.6 *Ikrafttredelse og overgangsbestemmelse* under. Departementet understreker at vilkårene for bruken av inntektene må være oppfylt i alle kommunene. Vi vil påpeke at kommunenes belastning og utfordringer knyttet til cruisetrafikk i denne sammenheng må vurderes samlet under ett.

4.3. Sesongjustering

Vi deler departementets vurdering i at det, på lik linje som for overnattingsavgiften, bør være adgang til sesongjustering av cruiseavgiften – slik at kommunene selv kan treffe vedtak om hvilke måneder avgiften skal gjelde. Adgangen til å sesongjustere avgiften gir kommunene fleksibilitet og et styringsverktøy som gir mulighet til lokal tilpasning. Det er positivt.

4.4. Avgiftssubjektet

Departementet har lagt til grunn 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.

Vi støtter at det må være forutsigbart hvilke fartøy som omfattes av avgiftsplikten, og har ellers ingen merknader til defineringen av avgiftssubjektet over. Departementet avgrenser videre cruisevirksomhet fra rutegående trafikk, og vurderer at passasjerskip som går i en fast helårsrute med transport av passasjerer og gods, og som i tillegg tilbyr cruiselignende reiser med minst en overnatting om bord, bør defineres som cruisevirksomhet i denne sammenheng.

Vi deler departementets syn om at det bør være få fritak fra cruiseavgiften. Dette bidrar til en mer oversiktlig ordning og en enklere administrering. Det kan også dempe mulige konflikter.

Passasjerfartøy i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn foreslås unntatt fra avgiftsplikten. Departementet vurderer at passasjerfartøy i fast rute er regulær fergedrift, og derfor, etter en alminnelig språklig forståelse, faller utenfor det som menes med «cruisevirksomhet». Vi støtter departementets vurdering på dette punktet.

Videre deler vi departementets vurdering om at det ikke skal beregnes avgift på passasjerer som har billett på selvvalgt strekning, som ikke er et tilbudt turprogram. For Kystruten vil imidlertid fritaket komplisere avgiftsordningen, da cruisereisende ikke er omfattet av fritaket.

Kystruten står i en særstilling. Kystruten kan ikke selv velge hvilke havner de vil anløpe, men er som konsesjonsbelagt transporttjeneste forpliktet til å anløpe alle avtalte havner (per i dag 34 havneanløp).

Kystruten har således en annen profil enn andre regulære cruisevirksomheter. Vi viser til at cruiseskip i gjennomsnitt har fire anløp i Norge. Dette gjelder ikke kystruten, som transporterer både passasjerer og gods, og i tillegg er en del den nasjonale infrastrukturen og beredskapen langs kysten. Kystruten bidrar videre til lokal verdiskapning, og oppgir selv at hovedvekten av maten og drikkevarene som serveres i sesong kommer fra lokale leverandører. Kystruten er også en viktig samfunnsaktør som tar inn lærlinger i flere fag, som kokk, konditor, servitør, reiseliv, elektriker, matros og skipsmotormekaniker.

Kystruten er en sentral og viktig transportaktør for norske kystkommuner, og vi ber departementet se på muligheten for å holde hele Kystruten utenfor avgiftsordningen. Dersom Kystruten holdes utenfor cruiseavgiftsordningen i sin helhet, er det vår vurdering at time-regelen, som departementet ønsker en tilbakemelding på, vil være overflødig. I motsatt fall ber vi departementet vurdere om time-regelen kan utvides noe, slik at den kan benyttes til å unnta hovedvekten av Kystrutens stopp.

4.5. Beløpets angivelsesform og størrelse

Departementet foreslår at cruiseavgiften bør beregnes som et nominelt beløp per passasjer om bord på cruiseskipet ved anløp til havn – og ikke en prosentvis sats. Vi slutter oss til departementets vurdering. Antallet passasjerer om bord fremgår av anløpsmeldingen etter havne- og farvannsloven. Kommunene vil derfor enkelt – ved beregning med et fast beløp – kunne få tilgang til den nødvendige informasjonen, uten å måtte etablere nye rapporteringssystemer, eller innhente nye opplysninger.

Et fast nominelt beløp fremstår derfor hensiktsmessig og ressursbesparende, ved at det vil forenkle beregningen av avgiften og innkrevingen betydelig. Det vil også være enklere å administrere et nominelt beløp for bransjen selv. Vi viser i denne forbindelse til *Innspillsmøte om innføring av cruiseavgift* i Næringsdepartementet 10. februar 2026, hvor en tilnærmet samlet bransje uttrykte et ønske om et fast nominelt beløp, og ikke en prosentvis sats.

Hva gjelder avgiftens størrelse på kr 100 per passasjer viser vi til at beløpet synes å ligge i øvre sjikt ut fra et uttalt ønske om en moderat til lav avgift. Cruiseavgiften bør etter vår vurdering stå i forhold til overnattingsavgiften, som basert på gjennomsnittlig overnattingspris på landsbasis i 2025, er oppgitt å være på kr 39 per hotellrom¹.

Vi bemerker at det allerede i dag innkreves vederlag av ulik størrelse og ulikt omfang i norske havner. Avgiften bør derfor tilpasses lokale forhold, hvor den enkelte kommune selv er nærmest til best å vurdere forholdene og belastningen i sitt lokalområde. De beste grunner taler derfor for at den enkelte kommune selv gis myndigheten til å vurdere størrelsen på avgiften, og om det eventuelt kan være en differensiering av kronebeløpet ut fra størrelsen på cruiseskipene.

Det synes imidlertid fornuftig at det i nasjonal forskrift fastsettes et øvre tak, og at dette beløpet kan være på kr 100. Videre støtter vi at cruiseavgiften beregnes per passasjer oppgitt i anløpsmeldingen, uavhengig av om passasjeren går i land eller ikke. Det letter administreringen av avgiften betydelig, og sikrer at cruiseavgiften ikke påvirker om cruisepassasjerene går i land eller ikke. Vi slutter oss også til departementets forslag om at cruiseskipets eier, reder og agent er solidarisk ansvarlig for betaling av cruiseavgiften.

¹ Høringsnotatet s. 35 punkt 4.6.1

4.6. Ikrafttredelse og overgangsbestemmelse

Vi vil fremheve og berømme departementets arbeid for at kommunene raskest mulig skal kunne innføre cruiseavgift. Vedtakelse av kommunal overnattingsavgift og -cruiseavgift er hjemlet i samme lov – lov om besøksbidrag – og henger tett sammen. Implementering krever i henhold til lovens § 2-2, jf. § 3-1, for begge avgiftene, at kommunen utarbeider og får godkjent en plan, før den kommunale forskriften kan vedtas.

Vi antar at et flertall av kommunene som ønsker å innføre cruiseavgift også ønsker å innføre overnattingsavgift. Utarbeidelse av en felles plan for de to avgiftene vil i disse tilfellene være ressursbesparende og hensiktsmessig – med tanke på at det langt på vei er de samme kriteriene som oppstilles, og at belastningen og de reiselivsrelaterte fellesgoder som skal finansieres er overlappende. Departementet vil derfor gjennom en felles plan få en bedre og bredere forståelse av kommunens særlige belastning fra reiselivet, og således et sterkere og mer helhetlig beslutningsgrunnlag ved godkjenning av planen.

Besøksbidragsloven og den nasjonale forskriften om overnattingsavgift skal etter planen tre i kraft 1. juli 2026. Fra dette tidspunkt vil det være mulig å søke departementet om godkjenning av plan for bruken av inntektene fra overnattingsavgiften. Kommunen kan deretter, forutsatt at planen er godkjent av departementet, vedta kommunal forskrift og avgiftsplikten kan tre i kraft tidligst 1. januar 2027.

Hva gjelder cruiseavgiften foreslår departementet at den nasjonale forskriften skal tre i kraft fra 1. januar 2027. Kommunen vil deretter kunne utarbeide plan for godkjenning og kommunal forskrift.

Departementet foreslår videre at de kommunale forskriftene som hovedregel må gjelde fra starten av et kalenderår, men at det som en overgangsregel for 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 sendes departementet senest 31. januar 2027.

Av hensyn til forutsigbarhet for berørt næringsliv anbefaler departementet kommunene å vurdere om ikrafttredelse av de kommunale forskriftene skal skje minimum seks måneder etter at forskriftene er vedtatt i kommunen.

Vi støtter departementets forslag om en overgangsregel for 2027 – slik at det skal være mulig å innføre cruiseavgiften også på andre tidspunkter enn ved årsskiftet. Vi merker oss videre at departementets forslag om at de kommunale forskriftenes ikrafttredelse skal skje minimum seks måneder etter at de er vedtatt i kommunen, kun er en anbefaling. Vi påpeker at avgjørelse om ikrafttredelse av avgiften i disse tilfellene, fullt og helt, bør ligge til det lokale selvstyre. Vi viser i denne forbindelse til at næringslivet vil orienteres gjennom utarbeidelse av plan, og at forutberegnelighet i så måte anses ivaretatt. Det er viktig at kommunene får frihet til å tilpasse vedtakelse og ikrafttredelse til lokale forhold og politiske prosesser. Vi ber derfor departementet se på muligheten for en bedre samordning for godkjenning av plan og ikrafttredelse av de to avgiftsordningene. En bedre harmonisering av tidslinjen for implementering, særlig med tanke på at det også i praksis skal være mulig å utarbeide én felles plan for både overnattingsavgift og cruiseavgift, utpeker seg som en viktig og ønskelig suksessfaktor for ordningen.

Med vennlig hilsen

Helge Eide
Områdedirektør Samfunn, velferd og demokrati

Marianne Bachke
advokat