LM-099/2023

Fylgiskjal 48

Hoyringsskriv til uppskot til løgtingslóg um burðardygga ferðavinnu (Ferðavinnulógin) frá Tórshavnar havn, Klaksvíkar havn, Runavíkar havn, Fuglafjarðar havn, Vágs havn og Tvøroyrar havn

Tórshavnar havn, Klaksvíkar havn, Runavíkar havn, Fuglafjarðar havn, Vágs havn og Tvøroyrar havn (hereftir nevndar havnirnar) vilja vísa á, at uppskotið í mestan mun fevnir um náttúruna. Uppskotið viðger nærum ikki leiklutin hjá teimum, ið varða av ferðamannaskipum (cruise), ið koma í føroyskar havnir. Havnirnar móttaka á hvørjum ári millum 70 – 80 ferðamannaskip. Í 2023 vóru 70 ferðamannaskip í Føroyum við íalt 40.700 ferðafólkum.

Grundleggjandi eru fleiri viðurskifti í uppskotinum, ið eru neyðug at gera vart við. Í stuttum er talan um:

- at uppskotið ger seg grundleggjandi inn á kommunala sjálvræðið og prinsippið um, at tann, ið ger íløgurnar, eisini eigur at fáa inntøkurnar,
- at uppskotið hóttir tilverugrundarlagið hjá vinnuni
- at flutningsfyritøkur ikki verða javnsettar,
- at munur verður gjørdur á ferðafólkum og
- at eingin skiftisregla er í uppskotinum og tí kann ivi vera sáddur um, hvørt uppskotið kann stríða móti Stýrisskipanarlógini.

Ferðamannaskip hava í nógv ár verið týðandi partur av føroysku ferðavinnuni. Ikki minst cruiseskipini. Eitt cruiseskip er eitt ferðamannaskip á langferð við túrum, ið eru alt frá einari viku til fleiri mánaðar. Í stuttum kann sigast, at tey sigla kring heimin við ferðafólkum og leggja stutt at í ymiskum havnum til tey koma fram til sítt endaliga ferðamál. Ferðafólkini búgva umborð og eru ferðafólk í transitt, tá tey eru í landi. Um okkara leiðir hava hesi ferðamannaskipini serliga fokus upp á Ísland og Noreg. At vitja í Føroyum er sostatt ikki teirra høvuðsferðamál, t.v.s. tað er ikki eitt ófrávíkiliga krav at vitja Føroyar. Tá ið skipini kortini sigla framvið oyggjarnar ávegis til eitt nú Ísland, vilja tey steðga stutt í Føroyum, sum ein eykaágóði. Tað ber eisini til at steðga í Orknoyggjunum og Hetlandi heldur enn í Føroyum. Av somu orsøk eru Føroyar ógvuliga prísfølsamar, og tí eigur eitthvørt gjald tískil viðgerast við serligum fyrivarni.

Kommunurnar í Føroyum gera allar íløgur í havnaløg, sum m.a. verða brúktar til ferðamannaskip. Kommunurnar rinda av tí sama allan rakstur og viðlíkahald í havnaløgini, tí talan er um kommunala ogn.

Havnirnar hava gjørt stórar íløgur í havnaanlegg og viðlíkahald. Nærum alt avkastið, ið havnirnar hava, fer aftur í íløgur til havnirnar og viðlíkahald. Økið og harvið havnirnar eru góðar og effektivar, og tí ber til hjá ferðamannaskipum at leggja til fleiri bryggjur í Føroyum. Við uppskotinum skulu ferðafólk, sum traðka á havnalagi í Føroyum, og sum frammandundan rinda eitt havnagjald, nú – sum nakað nýtt - áleggjast tvey nýggj gjøld. Sambært uppskotinum skulu hesi ferðafólk nú rinda eitt náttúrugjald á kr. 150 og eitt ferðagjald á kr. 65. Ferðagjaldið hevur annars verið undantikið løgtingslógini um ferðagjald. Tað eru at kalla ongar útgreinandi viðmerkingar til hesa nýggju áseting. Samstundis er tað á ongan hátt nøktandi at áleggja gjøld á hesa vinnugrein uttan at greiða frá hesi broyting.

Kostnaðurin at byggja, eiga og reka infrakervið liggur bert hjá tí einstøku kommununi. Tað tykist tí marghátttligt, at uppskotið á hendan hátt ger seg inn á kommunala sjálvræðið, eins og gjald og vald skeiklast.

Frameftir skulu íløgurnar, sum eru gjørdar til at útbyggja og viðlíkahalda havnirnar ikki koma aftur til Tórshavnar, Klaksvíkar, Runavíkar, Fuglafjarðar, Vágs og Tvøroyrar havn. Sambært uppskotinum skulu inntøkurnar frá náttúrugjaldinum býtast millum kommunur (50%), bygdir (25%) og jarðareigarar og jarðarbrúkarar (25%). Síðani verða inntøkurnar býttar sundur í eitt grundgjald og eitt gjald sambært einum býtislykil. Býtið av inntøkunum kenna vit ikki, tí tað verður lagt til landsstýrismannin at áseta hetta í kunngerð. Tí er trupult at gera viðmerkingar til tann ókenda faktorin. Tær serligu viðmerkingarnar vísa á, at inntøkurnar til kommunurnar í høvuðsheitinum eru markaðar til at gera og halda viðlíka gøtur í haganum og bygdagøtur. Ikki eitt orð um, at havnarløgini skulu betrast og viðlíkahaldast. Tað verður tí ógvuliga torført at síggja fyri sær, at havnirnar síggja nakra av hesum inntøkum aftur, og tað er neyvan í samsvari við endamálið við uppskotinum, har náttúrugjaldið skal brúkast til at fíggja kostnaðin av undirstøðukervinum. Tann ætlaði afturberingarleisturin fer tí

at viðføra stórar avleiðingar fyri havnir í Føroyum. Fyri havnirnar kemur hetta at merkja fleiri milliónir í mistum inntøkum. Harvið er eisini vandi fyri stórum inntøkumissi hjá vinnufyritøkum.

Skotið er upp, at náttúrugjaldið sambært grein 13 verður kravt inn saman við ferðagjaldinum eftir løgtingslóg um ferðagjald. Serligu viðmerkingarnar stuðla ikki serliga ítøkiliga undir ásetingina. Sum vit skilja uppskotið, verða tað flutningsfyritøkurnar, ið *fáa ferðafólkini til Føroyar,* sum fáa ábyrgdina av at taka gjaldið inn frá ferðafólkunum. Tað er eitt nú Atlantic Airways, Widerø, Icelandair, Smyril Line, agentar fyri ferðamannaskip (cruiseskip). Longu her er ein avbjóðing hjá flutningsfyritøkurnar, tí hesar skulu gera mun á føroyingum og ferðafólkum annars.

Óbeinleiðis kemur hetta at raka havnir í Føroyum, sum taka ímóti ferðamannaskipum.

Í hesum eru fleiri trupulleikar. Í fyrsta lagi er ein stórur vandi fyri, at umrøddu ferðamannaskip fara at velja Føroyar frá, nú tvey eyka gjøld skulu leggjast á hvørt ferðafólk. Væntandi fara ferðamannaskipini frameftir at velja onnur lond enn Føroyar, eitt nú Orknoyggjar og Hetland. Í øðrum lagi er tað ein stórur trupulleiki, at munur verður gjørdur á ferðafólkum í transitt og hesi allýsing. Í triðja lagi er tað ein stórur trupulleiki, at uppskotið onga skiftisreglu hevur.

Hevur uppskotið við sær, at ferðafólk velja Føroyar frá, so missir ferðavinnan í Føroyum nógv avleitt virksemi. Havnirnar missa inntøkur og agentar, tekniskir undirveitarar, aðrar flutningsfyritøkur og einstaklingar, ið gera skipaðar útferðir, missa sítt grundarlag at virka. Tá er ikki nógv vunnið. Og sostatt eru viðmerkingarnar á síðu 6 og 7 í uppskotinum veruleikafjarar, tí tær vísa á markantan ferðafólkavøkstur og inntøkur á uml. 21,5 mió.kr. Um tað er soleiðis, at landsstýrismaðurin á hendan hátt ætlar at niðurlaga hendan partin av ferðavinnuni, átti hann av røttum at greitt vinnuni og Løgtinginum frá hesum í uppskotinum.
Hann átti tí eisini at fyrihildið seg til hetta undir brotinum um figgjarligar avleiðingar í uppskotinum.

Vísandi til grein 18 í uppskotinum er ætlanin at broyta løgtingslóg um ferðagjald, har ferðafólk, ið eru í Føroyum í transitt eru undantikin at rinda ferðagjald, til nú at skulu rinda eitt ferðagjald umframt eitt náttúrugjald. Tað marghátttliga í øllum hesum er, at farið verður eftir einum ávísum slagi av ferðamannaskipi, tá tað í uppskotnum stendur "cruise-skipum". Tað vil siga, at tað er neyvt útvalt, at tað skal vera talan um ferðafólk, sum koma við "cruise-skipum". Um uppskotið viðførir, at munur verður gjørdur á ferðafólki, so er neyðugt hjá lóggevara at greiða ítøkiliga fra í uppskotinum, hví munur verður gjørdur á ferðafólki og hvussu tað verður gjørt.

Eitt "cruise-skip" er eitt ferðamannaskip, har ferðin byrjar og endar aðrastaðni enn í Føroyum. Tað merkir, at ferðafólkini eru í "transitt", meðan tey steðga í Føroyum í nakrar tímar. At vera í transitt merkir at vera gjøgnumfarandi. Á sama hátt eru ferðafólk, ið sigla við ferðamannaskipinum Norrønu, sum koma til Føroyar og sum stegða stutt í Føroyum í "transitt". Uppskotið vendir tí heilt skeivt. Tað ber ikki til at gera mun á ferðafólkum, sum koma í land av Norrønu og steðga í nakrar tímar og ferðafólkum, sum koma í land í nakrar tímar av einum øðrum ferðamannaskipi. Felags fyri nógv tey flestu av ferðafólkunum frá ferðamannaskipinum, Norrøna og øðrum ferðamannaskipum er, at tey bóka sær túrar í Føroyum umvegis føroyskar veitarar til m.a. til Kirkjubøar, Gjógv ella gongurtúrar í Havnini. Tað er tað, sum í uppskotinum verður kallað fyri "handilslig ferðavinna", ið bjóðar hesum ferðafólkum túrar afturfyri gjaldi.

Tað er púra óskilligt og trupult at rættvísgera, tá ið landsstýrismaðurin við uppskotinum velur, at summi ferðafólk í transitt skulu gjalda, meðan summi ferðafólk í transitt ikki skulu gjalda. Tað er eitt kent grundprinsipp galdandi runt allan heimin, at munur verður gjørdur á ferðandi, ið eru í transitt ella ikki. Spurt verður tí, hví vikið verður frá hesum kenda grundprinsippi og hví munur verður gjørdur á ferðafólkum í transitt?

Havnirnar hava longu nú fingið fleiri bókingar fyri komandi árini. Í 2024 eru longu komnar samanlagt uml. 85 bókingar. Í 2025 eru longu 70% bókingar gjørdar hjá havnunum sammett við sama tíðspunkt í 2024. Fyri árið 2026 eru 40% bókingar longu komnar sammett við sama tíðspunkt í 2022. Tá hesi ferðafólkini longu hava

keypt ein ferðaseðil, er tað serstakiliga óheppið, um tvey gjøld skulu leggjast afturat prísinum. Grundleggjandi ber ikki til at áleggja gjøld (beinleiðis ella óbeinleiðis) aftur í tíð, tað stríðir móti Stýrisskipanarlógini. Fyriliggjandi uppskot fyriheldur seg ikki til eina skiftistíð. Slík áseting er neyðug at taka við í viðgerðini, tí tað er neyðugt at taka atlit til tær bókingar, ið longu nú eru framdar og goldnar. Tað er neyðugt at hava hetta í huga.

Viðmerkjast kann annars, at tað er ørkymlandi, tá ið tað í uppskotinum verða nevndar tvær ymiskar upphæddir til náttúrugjaldið. Undir brotinum skattir og gjøld stendur kr. 120, meðan undir brotinum fíggjarligar avleiðingar fyri land og kommunur stendur kr. 150 kr. Útrokningar í uppskotinum eiga at vera álítandi og geva eina rættvís mynd, soleiðis at vinnan hevur røttu fortreytir at fyrihalda seg til.

Harafturat er ein vansi við uppskotinum, at náttúrugjaldið skal ásetast sambært kunngerð. Hetta merkir, at landsstýrismaðurin er heimilaður til eina og hvørja tíð at hækka ella lækka upphæddina, uttan um Løgtingið. Hetta kann skapa ótryggleika fyri vinnuna.

At enda vilja havnirnar heita á landsstýrismannin um at strika grein 18 í uppskotinum soleiðis, at øll ferðafólk í transitt eru undantikið løgtingslógini um ferðagjald umframt av somu orsøk ikki verða fevnd av hesum uppskoti.

Havnirnar, hin 22. februar 2024

Tórshavnar, Runavíkar, Fuglafjarðar, Klaksvíkar, Vágs og Tvøroyrar havn