ØKF Kontor for Partnerskaber og Internationalt Samarbejde (2570)
Økonomiforvaltningen

Orientering

Til ØU

Passagerafgift for krydstogtskibe - Finanslov 2027

26-10-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 23790

Dokumentnummer i F2
12424558

Sagsnummer eDoc
2026-0385519

Sagsbehandler
Pernille Juel Ilie

Resumé
Økonomiudvalget orienteres om regeringens forslag til en passagerafgift for krydstogtgæster samt Cruise Denmark's respons på regeringens forslag.

Sagsfremstilling
Regeringen har i sit finanslovsudspil foreslået at indføre en fast afgift på 200 kroner per krydstogtpassager. Afgiften skal efter planen træde i kraft fra 2028 og forventes at indbringe et årligt provenu på omkring 300 millioner kroner.

Cruise Denmark (v. direktør Klaus Bondam) har den 22. oktober 2026 sendt en mail til Økonomiudvalget, hvori de orienterer om, at Cruise Denmark har sendt et indlæg til Altinget Maritim (bilag 1).

I indlægget orienteres om mulige konsekvenser ved den foreslåede passagerafgift, og politikerne opfordres til at overveje modellen for afgiften. Der gives samtidig et bud på en alternativ model, der indeholder:

1) En sænkelse af afgiftsniveauet i forhold til regeringens forslag.
2) Udarbejdelse af en konsekvensanalyse forud for en endelig model, der belyser klimaeffekt, konkurrenceevne, bookingadfærd, beskæftigelse og konsekvenserne for de enkelte destinationer.
3) En langsom og forudsigelig indfasning af afgiften, der alene gælder nye bookinger.
4) Mulighed for differentieret afgift, fx nedsat afgift ved vinteranløb, anvendelse af landstrøm og dokumenteret miljøprofil.
5) At en del af provenuet føres tilbage til destinationerne og investeres i dokumenterbar grøn omstilling, fx landstrøm, elnet og emissionsreduktion.
6) En evaluering af ordningen efter to til tre år.

Interessenter og opmærksomhedspunkter
Det bemærkes, at der i København (By & Havn og Copenhagen Malmö Port) er foretaget betydelige investeringer og investeringsbeslutninger

baseret på de nuværende nationale rammer for krydstogtturisme, bl.a. ift. at sikre landstrøm til krydstogtskibe.

I København åbnede Nordeuropas største landstrømanlæg i juni 2025. Anlægget er finansieret af By & Havn, der har modtaget tilskud og lånefinansiering fra Københavns Kommune (2 mio. kr. i tilskud til detailprojektering og udbud og 77 mio. kr. i lånefinansiering, besluttet i budget 2021) samt EU-tilskud.

By & Havn har herudover tidligere investeret i kajer og terminalbygninger til krydstogt på Oceankaj i Ydre Nordhavn, der åbnede i 2014.

Økonomi
Der er ingen økonomiske konsekvenser af sagen.

Videre proces
Der er ingen videre proces.

Bilag
Bilag 1: Indlæg sendt til Altinget Maritim

En krydstogtafgift skal understøtte grøn omstilling, ikke sende krydstogtskibene uden om Danmark

Af Klaus Bondam, direktør Cruise Denmark – Copenhagen and beyond

Det er både legitimt og nødvendigt at diskutere krydstogtturismens påvirkning af klima, miljø og lokalsamfund. Men nye afgifter bør bygge på et klart formål og en realistisk vurdering af deres konsekvenser. Ellers risikerer vi at vedtage en afgift, som hverken giver det forventede provenu eller den ønskede miljøeffekt.

I finanslovsudspillet foreslås en passagerafgift for krydstogtgæster på 200 kroner når de anløber danske havne. En absolut europarekord i sin størrelse. Afgiften skal efter planen indføres fra 2028 og forventes, med betydelig usikkerhed, at indbringe omkring 300 millioner kroner årligt. Begrundelsen er blandt andet forurening, støj og trængsel.

Men før Folketinget fastlægger modellen, bør politikerne stille et grundlæggende spørgsmål: Hvad ønsker man konkret at opnå? Er målet at reducere udledninger, håndtere trængsel, finansiere grøn infrastruktur eller blot skabe et statsligt provenu? Uden et præcist svar bliver det vanskeligt at vurdere, om afgiften er proportional og faktisk virker efter hensigten, men det lyder unægtelig mest som det sidste; at skabe et statsligt provenu.

Krydstogtskibe opererer allerede under omfattende europæisk klima- og miljøregulering, blandt andet EU's emissionshandelssystem (EU ETS) og FuelEU Maritime forordningen som stiller gradvist skærpede krav til reduktion af drivhusgasintensiteten i den energi, skibene anvender, og dermed understøtter overgangen til mere klimavenlige brændstoffer. Fra 2030 stilles der desuden krav om anvendelse af landstrøm for omfattede passagerskibe ved relevante EU-havne. Hertil kommer havneafgifter, som allerede betales til de – offentligt ejede - danske havne. Flere havne arbejder desuden med miljødifferentierede takster og incitamenter til blandt andet brug af landstrøm, som allerede i dag tilbydes i København og Aarhus og om få år også i Skagen og Rønne; de fire store danske krydstogthavne.

En dansk passagerafgift må derfor vurderes i forlængelse af disse eksisterende omkostninger.

Krydstogtruter planlægges flere år frem, og Danmark er bestemt ikke uerstatteligt på alle ruter. Hvis danske anløb bliver markant dyrere end alternativerne, kan rederierne let vælge havne i andre lande. Resultatet kan blive færre anløb, mindre lokal omsætning og vigtigt i en politisk kontekst; et væsentligt lavere afgiftsprovenu end forventet.

Det gælder især, hvis afgiften skal betales ved hvert dansk havneanløb. Ved tre anløb vil en afgift på 200 kroner kunne udgøre 600 kroner pr. gæst. Ca. 45 procent af krydstogtskibene i danske farvande anløber mere end én dansk havn på samme rute. Det kan få betydning for mindre destinationer i provinsen som Aarhus, Skagen og Rønne. Hertil kommer, at krydstogter er en rejse- og ferieform, der appellerer til befolkningen i bred forstand; ikke mindst på det tyske marked. For mange almindelige familier spiller prisen en væsentlig rolle for valget af ferie.

Et krydstogtanløb involverer langt flere end skibet og havnen. Det aktiverer en lokal værdikæde af havnearbejdere, lodser, skibsagenter, leverandører, busselskaber, taxachauffører, guider, hoteller, restauranter, butikker og kulturinstitutioner. Derfor vil færre anløb ikke alene kunne mærkes på havnen. Konsekvenserne vil brede sig til virksomheder og arbejdspladser på destinationerne.

Der er også en indbygget modsætning i regnestykket: Man kan næppe både forvente et stort provenu og samtidig acceptere en kraftig ændring i markedet. Hvis afgiften får rederierne til at omlægge ruterne, forsvinder en del af det afgiftsgrundlag, som provenuet bygger på.

Derfor bør diskussionen ikke ende i et simpelt ja eller nej. Der findes en ansvarlig politisk landingsbane.

For det første bør afgiftsniveauet ligge væsentligt under 200 kroner, f.eks. mellem 30 og 75 kroner pr. passager. For det andet bør en konsekvensanalyse gennemføres, før den endelige model træder i kraft. Analysen skal belyse klimaeffekt, konkurrenceevne, bookingadfærd, beskæftigelse og konsekvenserne for de enkelte destinationer.

For det tredje bør afgiften indfases langsomt og forudsigeligt og alene gælde nye bookinger. Den kan samtidig differentieres, så vinteranløb og skibe, der anvender landstrøm eller dokumenterer en bedre miljøprofil, betaler mindre. En del af provenuet bør føres tilbage til destinationerne og investeres i landstrøm, elnet, emissionsreduktion og anden dokumenterbar grøn omstilling. Endelig bør ordningen evalueres efter to til tre år.

Opfordringen til politikerne er derfor klar: Lad ikke et på forhånd fastsat provenu bestemme afgiftens størrelse. Skab i stedet en model, der reducerer belastningen, styrker den grønne omstilling og samtidig fastholder anløb, arbejdspladser og værdiskabelse i Danmark. En afgift, der sender skibene uden om Danmark, er hverken god klima-, turisme- eller erhvervspolitik.

19. oktober 2026