

# TAXONOMIER FOR GRØNLANDS TURISME

INSPIRATIONSOPLÆG OM AFGIFTER OG INCITAMENTER  
FOR MERE BÆREDYGTIG TURISME I GRØNLAND

## INDHOLD

FORORD // <b>TURISMEN SKAL SKABE VÆRDI FOR HELE GRØNLAND</b> .....	2
EXECUTIVE SUMMARY // <b>SKATTER MED MENING</b> .....	3
DEFINITIONER // <b>HVAD ER TURISMESKATTER?</b> .....	7
THE BIG WHY // <b>HVORFOR BESKATTE TURISME?</b> .....	8
KORTLÆGNING // <b>LANDSKABET I EUROPA</b> .....	10
EFFEKTER // <b>EFFEKTEN AF TURISMESKATTER</b> .....	17
BEST PRACTICE // <b>6 DESIGNPRINCIPPER MED MENING</b> .....	19
REGNEEKSEMPEL // <b>POTENTIALET FOR GRØNLAND</b> .....	25
APPENDIKS 1// <b>INTERNATIONALE OVERNATNINGSSKATTER</b> .....	26
APPENDIKS 2// <b>INTERNATIONALE FLYSKATTER</b> .....	28
APPENDIKS 3// <b>INTERNATIONALE KRYDSTOGTAFGIFTER</b> .....	30
APPENDIKS 4// <b>GEBYRER PÅ ADVENTURETURISME I CANADA</b> .....	35
APPENDIKS 5// <b>AFGIFTER VED BESØG AF NATIONALPARKER I USA</b> .....	39
<b>KILDELISTE</b> .....	45



FORORD

## TURISME SKAL SKABE VÆRDI FOR HELE GRØNLAND

Hvordan kan Grønland skabe mest mulig værdi for samfundet med turisme – økonomisk, socialt og kulturelt - alt imens vi passer mest muligt på vores dyrebare natur? Det er det store spørgsmål, som motiverer dette inspirationspapir om afgifter og skatter på fremtidens turisme.

Emnet skatter og afgifter er langt fra så kedeligt som det måske kan lyde. Analysen og kortlægningen i dette papir viser, at skatter og afgifter rummer et stort potentiale for at skabe nye indtægter for det Grønlandske samfund - og i et større perspektiv også kan bidrage til målsætningen om en bæredygtig turismeudvikling, som giver tilbage til Grønlands natur, kultur, økonomi og samfundsliv.

Der er stor inspiration at hente internationalt. Vores research til dette inspirationsoplæg viser, at det internationale skattelandskab er en konstant foranderlig og blomstrende have med stor kreativitet, når det kommer til design og implementering af afgifter og skatter på turisme.

I dette oplæg inddeler vi skattelandskabet i "**taxonomier**" - et ord, der synes passende til lejligheden. Det er en alternativ stavning af begrebet taksonomi, som oprindeligt kommer af græsk og betyder "orden og lov" (*taxi* og *nomos*). Taksonomi bruges, når noget skal inddeles, klassificeres og indsættes i meningsgivende hierarki, hvilket vi forsøger med dette inspirationsoplæg, hvor vi inddeler internationale passager- og overnatningsskatter efter type og (politiske) formål.

Analysen viser, at de mest vellykkede afgiftsmodeller har et klart og meningsfyldt formål, som ofte sigter mod at skabe en balanceret og ansvarlig turismeudvikling. I Visit Greenlands bestyrelse håber vi, at dette inspirationsoplæg kan bidrage til netop det.

Tak til Naalakkersuisut for at sætte emnet til debat. Tak til European Tourism Association (ETOA) som har bidraget med data - og sidst, men ikke mindst, tak til Group NAO for at sætte det hele sammen med udsyn, grundig research, og ekspertise.

Visit Greenlands bestyrelse, 14. december 2023

## EXECUTIVE SUMMARY

# SKATTER MED MENING

Hvis afgifter og skatter på turismen er svaret, hvad er så spørgsmålet?

Der er næppe tvivl om, at turismen i Grønland kommer til at vokse betydeligt i de kommende år, når de nye lufthavne er åbnet og integreret i de internationale rutenetværk. Hertil kommer øget krydstogtturisme samt en generel internationalisering af det grønlandske samfund, som vil medføre mere internationalt samkvem. Det rejser spørgsmålet om, hvordan Grønland som nation kan "høste" størst mulig værdi af turismen, som i sin grundform er importeret forbrug<sup>1</sup>, der er forbundet med vækst og beskæftigelse i det grønlandske samfund, men som også kan have negative konsekvenser for natur, klima og lokalsamfund. Af samme grund må de forestående politiske beslutninger om afgifter og skatter på turisme nødvendigvis tage udgangspunkt i den udbredte politiske konsensus, at fremtidens turisme skal være både ansvarlig og balanceret og samtidig skabe værdi for hele det grønlandske samfund.

Analysen, som ligger til grund for dette inspirationspapir kortlægger en række forskellige afgift- og skattemodeller i den internationale turisme, som kan inspirere den regulering som Naalakkersuisut påtænker at indføre i Grønland. Analysen viser, at man mange steder internationalt er langt fremme med at implementere afgifter på fly- og krydstogtpassagerer. Det gælder både på overnatninger på destinationen, samt på adgangsforhold i kulturlivet og færdene i naturen. Det spændende ved kortlægningen er, at der ofte spores stor kreativitet og velmente politiske intentioner i selve udformningen af afgiftsmodellerne – og ikke mindst i anvendelsen af afgiftsprovenuet på f.eks. sociale eller kulturelle formål, infrastruktur eller bæredygtig turismeudvikling.

I modsætning til f.eks. VAT, der er en generisk indtægt til den store statskasse, er turismeskatter og afgifter populært sagt "*skatter med mening*", fordi de ofte er udformet lokalt med et specifikt formål og er motiveret af ønsket om balanceret og bæredygtig turisme, der giver tilbage til samfundet. Turismeskatter udmærker sig desuden ved, at de modsat de fleste andre skatter, faktisk kan være populære i lokalbefolkningen.

Vores internationale research viser...

---

<sup>1</sup> Turisme figurerer altid som eksport i nationers nationalregnskab.

- **At afgifter på krydstogt- og flypassagerer og overnatninger er reglen snarere end undtagelsen** - ikke bare i Europa, men globalt. Faktisk kan man sige, at de nordiske lande udmærker sig ved, ikke at have disse afgifter som en del af skattesystemet i særligt omfang.
- **At der er en stor mangfoldighed af politiske målsætninger og designkriterier indbygget i turismeskatterne.** Det handler om globale klimahensyn, statslig finanspolitik, naturbeskyttelse, bæredygtig omstilling af turismen og ikke mindst lokale ønsker om en balanceret og ansvarlig turismeudvikling.
- **At turismeafgifter er relativt ukomplicerede at inddrive og er effektive finansieringskilder** for (lokal-)politiske initiativer. Midlerne er desuden ofte øremærket bestemte politiske formål, hvilket er med til at styrke afgifternes legitimitet.
- **At det er sparsomt med dokumentation for, at turismeafgifter faktisk er effektive når det gælder om at regulere adfærd** - f.eks. til at sprede turismen ud over sæsoner eller destinationer. Effekten er dog varierende fra afgift til afgift, og især flyafgifter har en vis dæmpende effekt på efterspørgslen og dermed CO2 udledning. I alle tilfælde afhænger effekten naturligvis af afgifternes størrelse.
- **At turismeafgifter kan være demokratiske og ligefrem populære,** når lokalbefolkningen spørges til råds og inddrages i udformningen. Undersøgelser viser også, at turisternes betalingsvillighed (*willingnes to pay*, WTP) kan være stor, såfremt afgifterne er velkommunikeret og har et sympatisk formål.

## PERSPEKTIVER FOR GRØNLAND

Turismeafgifter er interessante her i Grønland, da vi efter alt at dømme står over for en markant vækst i turismen med de nye lufthavne. Man kan også mene, at de er nødvendige af den samme årsag, fordi udviklingen i andre lande har demonstreret turismens negative påvirkning og slid på klima, natur og lokalsamfund.

På basis af vores research har vi identificeret 6 designprincipper, der tjener som generelle anbefalinger for nationer og destinationer, som indfører turismeafgifter. Den vigtigste anbefaling er dog, at man gør sit politiske mål klart, og siden kommunikerer det effektivt; *Hvad vil Grønland opnå med turismeafgifterne?*

De 6 designprincipper diskuteres og eksemplificeres senere i rapporten:

1. **Provenuet bør indhegnes til relevante formål:** Den første og vigtigste anbefaling er, at destinationer geninvesterer skatteindtægter enten til generel destinationsudvikling og helst til bæredygtige/regenerative formål i de lokalsamfund, hvor turismen har sit aftryk.
2. **Høring og inddragelse:** Vores research dokumenterer, at lokalstyre og repræsentation ofte er nøglen til at balancere interessenternes interesser og til at opnå politisk accept til udrulning af afgifter. Lokal repræsentation og demokratisk høring bidrager til skattens legitimitet og destinations samarbejdsevne. Offentlig høring og samtale er nødvendig for at få turismeerhvervet med og bidrager til, at den skat, der til sidst indføres, er egnet til formålet.
3. **Høj synlighed og transparens glæder forbrugerne:** Destinationer og udbydere af indkvartering skal være åbne og ærlige om skatten og kommunikere tydeligt om, hvad indtægterne bliver brugt til. Casestudier viser, at turismeskatter ofte bliver godt modtaget af forbrugerne, hvis de kommunikeres som et beskedent *bidrag* (ikke en *skat*), som skal bruges til meningsfulde formål.
4. **Hjælp udbyderne med at overholde reglerne:** Det er vigtigt at tilbyde rådgivning og udførlige instruktioner til mindre ressourcestærke virksomheder og samtidig forpligte brancheorganisationer og bookingplatforme til at overholde reglerne. Desuden viser analysen, at det er enormt vigtigt, at afgifterne bliver indført med henblik på at gøre dem så transparente, let forståelige og så automatiserede som muligt.
5. **Overvåg og evaluer effekten:** Vores research til dette inspirationspapir og tidligere studier viser, at destinationer bør overvåge og evaluere skatter og afgifter mere systematisk for på den måde at øge sandsynligheden for at opnå de ønskede formål med de indførte turismeskatter.
6. **Skatter og afgifter skal være målrettet turismen:** Sidst, men ikke mindst, bør man forholde sig til at en stor del af de overnattende på landets hoteller er lokale, og det skal derfor indtænkes hvordan man undgår at turismeskatterne belaster samfundsøkonomien, lokalsamfundet, befolkningen og hverdagslivet på destinationen. Det er essentielt både for at sikre, at skatterne og afgifterne lever op til deres oprindelige formål, men også for at sikre lokal opbakning og politiske velvilje.

## LÆSEVEJLEDNING

- **OVERBLIK:** På de efterfølgende sider giver vi først en introduktion og et generelt overblik over turismeskatter på tre områder: (1) overnatningsskatter, også kaldet hotelskatter, (2) flyskatter og (3) skatter og afgifter på krydstogtpassagerer. Bemærk, at disse afsnit fokuserer næsten udelukkende på skatter og afgifter, der retter sig mod forbrugere, om end disse også bør ses i sammenhæng med skatter, der retter sig mod turismens virksomheder (se side 7-14)
- **EFFEKT:** Dernæst diskuterer vi skatternes effekt i markedet og i nationaløkonomierne samt om skatterne generelt virker efter hensigten, når det f.eks. gælder adfærdsregulering, betalingsvillighed (WTP), sæsonspredning mv. (se side 14-16).
- **BEST PRACTICE:** På siderne 17-22 finder vi inspiration i internationale eksempler, og diskuterer på den baggrund generelle designprincipper for beskatning, der retter sig mod turister.
- **POTENTIALE FOR GRØNLAND:** Her diskuterer vi bæredygtige potentialer og mulige tilgange for Grønlands regulering på området. Side 23.



## INTRODUKTION OG DEFINITION

### HVAD ER TURISMESKATTER?

OECDs definition af turismeskatter (2014) lyder som følger; "Turismeskatter er de indirekte skatter, afgifter og gebyrer, der primært påvirker turismerelaterede aktiviteter. Indirekte skatteindtægter genereret af turismeudgifter stammer enten fra generelle skatter, herunder importtold, salgsskatter eller merværdiafgift (VAT); eller specifikke skatter på det, der anses for primært at være turismerelaterede aktiviteter, såsom hotel- og restaurantafgifter, lufthavns-skatte, visumgebyrer samt afgifter ved ankomst og afrejse."<sup>2</sup>

I dette papir fokuserer vi mere snævret på den sidste del af OECDs definition, nemlig turismeskatter på rejsen. Vores fokus er på de direkte skatter på borgere og deres forbrug, når de optræder i rollen som turister eller rejsende. Passagerskat på flyrejsende eller krydstogtpassagerer samt overnatningsskatter er de mest almindelige former, som også kan forekomme under andre navne end "skat" såsom gebyr, afgift (eng. *levy*) eller bidrag (eng. *contribution*).

Udover disse mest udbredte former for turismeskatter, kan eksempelvis vej-skat, miljøafgifter og adgangsbetaling til natur(parker) eller kulturhistoriske steder også medtænkes som opkrævninger, som i nogle tilfælde er målrettet turister. Og undtaget Grønland, er VAT almindeligvis også et skatteinstrument, som kan bruges overfor turister, da mange lande traditionelt har tilbudt turister fritagelse af VAT som incitament til at forbruge (tax free shopping) med refusion ved afrejse.

I denne sammenhæng fokuserer vi således på de skatter og afgifter, som den rejsende betaler fra det øjeblik rejsen bestilles, til det tidspunkt hvor den rejsende er tilbage i sin egen lokale økonomi. Se figur.

### TURISMESKATTER PÅ REJSEN

Booking >	Ankomst >	Overnatning >	Oplevelser og forbrug >	Afrejse
Passagerafgifter på flybilletter.	Passagerskat/ ankomst gebyr i lufthavnen.	Overnatningsskatter (fx bed tax el. kurtaxe) på hotelregningen.	Afgifter for aktiv færden i natur (fx fiske- og jagttegn, vandretegn mv.).	Departure skatter i lufthavne, havne og ved grænseovergange.

<sup>2</sup> *Taxation and Tourism - OECD Tourism Trends and Policies*, [OECD, 2014](#).

Ankomstgebyr på billetten.	Passagerskat ved krydstogt landgang.	Afgift/fradrag på Airbnb udlejning.	Afgifter for adgang til kulturhistoriske attraktioner eller nationalparker.	Refusion af VAT ved afrejse (tax free shopping). Dog ikke i Grønland.
Gebyr på visumansøgninger.	Opkrævning af vejskatter/transitafgifter ved grænseovergange.	Afgifter på shelterovernatninger i naturen.	Rammebetinger for tax free shopping.	

*Egen tilvirkning, flere kilder: Se bl.a. OECD 2014, IATA og Tourism Taxes by Design, Group NAO 2021. Note: Skemaet viser udelukkende de forbrugerrettede skatter, som vi fokuserer på i denne analyse. Herudover pålægges turismens virksomheder en lang række særafgifter såsom miljøafgifter, serviceafgifter, trafikafgifter mv.*

Som vi ser senere i analysen, giver oversigten ovenfor ikke alene overblik over området. Den illustrerer også vigtigheden af, at man medtænker *det samlede skatte- og afgiftstryk på turismen*, hvis man påtænker at indføre nye turismeafgifter. Dette er naturligvis først og fremmest vigtigt for sikre hensynet til konkurrenceevnen i turisterhvervet, men også i et nationaløkonomisk perspektiv. Summen af alle indtægter fra afgifterne ovenfor er et interessant nøgletal for, hvorvidt turismen bidrager til at skabe indtægter for det grønlandske samfund, som ligger udover den direkte afledte vækst og jobskabelse, som ofte italesættes af erhvervsorganisationer.

De fleste nationer sætter døgnforbrug og (eksport-)indtægter op som mål for turismeudviklingen. Men måske er de samlede indtægter fra turismeskatter og afgifter et mindst lige så relevant mål for turismeudviklingen i en tid, hvor klimaforandringer og knappe naturressourcer kalder på mindre forbrug?

## HVORFOR BESKATTE TURISME?

... Og hvorfor ikke? Der er overordnet tre grunde til at indføre turismeskatter:

- **Value capture:** Det traditionelle motiv for at beskatte turisme er naturligvis ønsket om offentlige indtægter – det vil sige, at samfundet kan få del i den økonomiske aktivitet, som turismen bringer med sig (*value capture*). For Grønland, der efter alt at dømme står over for markant vækst i turismen og samtidig har behov for at mindske afhængigheden af bloktilskuddet fra Danmark, er turismeskatter således en oplagt mulighed omend det må forventes at tage nogle år før turismen og indtægterne for alvor får volumen.
- **Value protection:** Et andet væsentligt motiv bag turismeskatter er beskyttelse mod klimaforandringer, mod ødelæggelse af naturværdier, eller slid på kulturhistoriske attraktioner. I samme kategori er ønsker om at tage vare på livsvilkår for lokale, for bymiljøer og lokalsamfund



(*value protection*). Ofte sigter turismeskatter mod at skabe adfærdsændringer blandt de besøgende. Også dette perspektiv er meget relevant i Grønland, som er rig på følsom arktisk natur og som efter alt at dømme står overfor store konsekvenser af klimaforandringerne.

- **Value creation:** Et tredje og stadig hyppigere hovedmotiv bag turismeskatter er, at skabe udvikling (*value creation*) ved at indtægterne finansierer turismeudvikling eller allokeres til at understøtte bæredygtig turisme - f.eks. bæredygtighedscertificering, naturgenopretningsprojekter, sociale projekter, uddannelse, sundhed eller kulturliv. Kort sagt aktiviteter og tiltag, som skaber udvikling og nye ressourcer - altså turisme, der giver tilbage til det grønlandske samfund.

Argumenterne *imod* implementering af turismeskatter kommer især fra erhvervsorganisationer, og handler om, at...

- **Afgifter er en væksthæmmer:** Modstandere af turismeskatter påpeger, at skatter kan hæmme væksten (eksporten) og dermed koste arbejdspladser i samfundskritiske funktioner som lufthavne og transport, og mere generelt i turismesektoren som helhed.
- **Afgifter kan være konkurrenceforvridende:** Et andet hovedargument mod skatter handler om, at turismeerhvervet som helhed er konkurrenceudsat i forhold til andre destinationer, og at skatter derfor kan være konkurrenceforvridende når nationer eller destinationer går en gang. Især i lande med generelt højt skatte- og afgiftsniveau anføres dette som argument mod at indføre endnu en omkostningsbyrde for erhvervsvirksomhederne.

Som vi skal se nedenfor, er det dog generelt småt med empirisk evidens på, at netop turismeskatter hæmmer efterspørgslen eller forvrider konkurrencen mellem destinationer. Tværtimod er der flere eksempler på, at turismeskatter har haft ingen eller kun lille målbar effekt på destinationer, som oplever voksende masseturisme.<sup>3</sup> Det skyldes dels, at afgifterne ofte kun udgør en marginal del af overnatningens pris (2-5%) og dels, at det er svært at måle og isolere effekten af afgifterne fra andre forhold, som kan trække i retning af øget vækst (f.eks. nye flyruter, events mv.).

Undtaget denne erfaring er dog flyskatter, som ofte udgør en mere substantiel del af rejsens pris. Her viser studier, at der kan være en dæmpende effekt på efterspørgslen - og det er ikke alene på antallet af solgte flybilletter, men

---

<sup>3</sup> Det gælder blandt andet i Barcelona, som indførte skatter i 2012. Se "Tourism Taxes by Design", Group NAO 2021.

også på hvor meget den enkelte rejsende efterfølgende spenderer på selve destinationen. Studier har for eksempel vist, at turister, som betaler en høj afgangsskat i lufthavnen ved udrejse, kompenserer ved at bruge færre penge på destinationen når de når frem.<sup>4</sup> Mere herom senere.

## **DET INTERNATIONALE LANDSKAB FOR TURISMESKATTER 2023**

I det følgende afsnit betragter vi modeller for turismeskatter rundt om i verden, primært i Nordamerika og Europa, og særligt i destinationer, som er delvist sammenlignelige med Grønland.

Vi kigger på skatter i fire overordnede grupperinger:

- Flyskatter på passagerer
- Overnatningsskatter
- Skatter relateret til særligt adventure turister
- Skatter på krydstogtpassagerer

### **INTERNATIONALE FLYSKATTER PÅ PASSAGERER**

Flyafgifter er ikke noget nyt fænomen, og de findes over hele verden. I de senere år indfører stadig flere lande flyafgifter af klimahensyn med erklærede mål om enten at begrænse kortdistanceflyvning (f.eks. Frankrig, 2022) eller reducere langdistanceflyvning ud fra en betragtning om, at det udleder mest CO<sub>2</sub> per passager (f.eks. Sverige, 2018). Flyskatter er i begge tilfælde blevet en del af klimapolitik, selvom også andre (regional-)politiske hensyn spiller ind.

Kortet nedenfor fra EU-Kommissionen er fra 2019 og viser, at Danmark indtil november i år (2023), var et af de sidste lande i Vesteuropa uden flyskatter.<sup>5</sup>

Afgiften i hvert land er vist i EUR som et vejlet gennemsnit af afgiften på indenrigs- og udenrigsflyvninger. Den samlede gennemsnitsafgift i Europa er 9 euro. Med tanke på, at en mellemdistance flyvning fra København til Nuuk udmærket kan koste 1.000 euro eller mere lyder 15-20 euro måske ikke af meget. Men under disse tal gemmer sig afgifter på langdistanceflyvning, som kan være langt dyrere - f.eks. 42 euro i Sverige og Tyskland og hele 173 euro i Storbritannien.

---

<sup>4</sup> Se hvidbogen *Tourism Taxes by Design*, Group NAO, 2021.

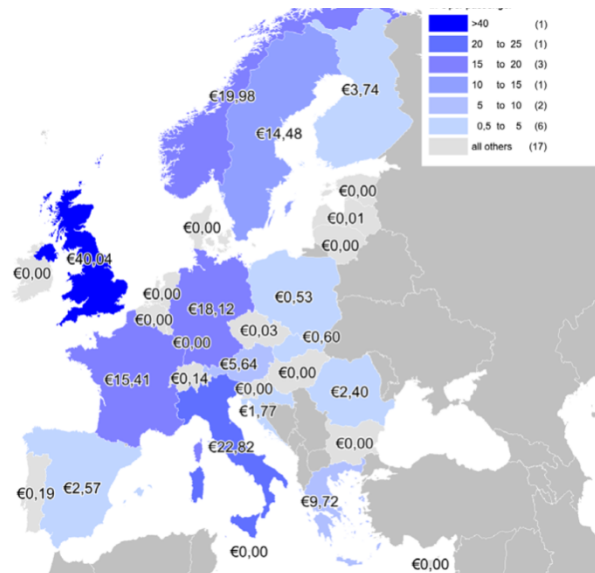
<sup>5</sup> *Taxes in the Field of Aviation and their impact*, EU Kommissionen og CE Delft, 2019.

Ser man nærmere på passagerafgifternes størrelse, er der et interessant mønster. I stort set alle europæiske lande differentierer man skatterne mellem kort-, mellem- og langdistance, hvor langdistance er klart dyrest. Vi er ikke stødt på andre differentieringsparametre såsom sæson eller passagersegmenter.

I lande udenfor Europa, som oftest er geografisk store og har få nærliggende naboer, opererer man i reglen blot med en enkel universal takst. Det gælder f.eks. lande som Australien, Brasilien, Hong Kong, Kina og USA.

## FLYAFGIFTER PÅ PASSAGERER EUR (2019)

Vejet gns. per passager, indenrigs- og udenrigsflyvning.



Kilde: *Taxes in the Field of Aviation and their impact*, EU Kommissionen og CE Delft, 2019.

Det er en rimelig formodning, at det er regionalpolitiske hensyn, som spiller ind i disse landes skattedesign ligesom det kalder på særlige overvejelser i Grønland, hvor den indenlandske mobilitet primært foregår med fly. Se oversigten i appendiks 2.

Flyselskabernes verdensorganisation, IATA, råder over en større global database, som viser, at flyskatterne som nævnt har mange udformninger, men som oftest opkræves af flyselskaberne (på vegne af myndighederne) som en del af flybillets pris i salgsøjeblikket. Dog har et mindre antal lande uden for Europa og Nordamerika indført ankomstskeer, hvor der betales kontant i lufthavnen. Som vi skal se senere om flyskatternes *best practice*, kan flyskatter i nogen grad medvirke til at reducere CO<sub>2</sub>-udslip. De kan også designes, så de bidrager til den grønne omstilling, når indtægterne fra flyafgifter bruges til at finansiere udvikling, forskning eller produktion af bæredygtige flybrændstoffer (forkortet SAF, *Sustainable Aviation Fuel*).

## INTERNATIONALE SKATTER PÅ KRYDSTOGT-PASSAGERER

Vores research til dette inspirationspapir viser, at skat på krydstogtpassagerer er indført på rigtig mange destinationer, og at både antallet af destinationer

med passagerskatter og skatter i sig selv er stigende. Selv på krydstogtindustriens arnesteder såsom Bahamas og Florida, er passagerne pålagt en afgift ved anløb eller afrejse.<sup>6</sup> Ligesom i Grønland har flere destinationer en livlig debat om krydstogtturisme, som også berører emnet passagerafgift. Fronterne kan til tider være trukket hårdt op mellem industrien og lokalsamfundene.<sup>7</sup>

Krydstogtpassagerafgift ligner overnatningsskatter, fordi de i Europa er relativt marginale, og de ligner flyskatter, fordi de i reglen fungerer side om side med andre afgifter – herunder havneafgifter. I rapportens appendiks 2, ses en aktuel oversigt over passagerafgifter. Den kan sammenfattes som følger:

- **Ton eller hoveder:** Hvis man ser bort fra egentlige havneafgifter, som opkræves for anløb, service, strøm, affaldshåndtering mv, opkræves afgifterne på krydstogtskibene enten i forhold til skibenes størrelse (i reglen deres netto tonnage (NT)) eller som en afgift per passager. I en del tilfælde opkræves begge typer afgifter, og ofte slipper de mindre (ekspeditions-) skibe billigere eller helt gratis.
- **Marginale afgifter:** I langt de fleste tilfælde er skatterne på krydstogtpassagerer Europa marginale i den enkelte havn (ofte blot 2-5 EUR), omend afgifterne naturligvis kan løbe op, hvis alle destinationer på ruten opkræver afgifter. Enkelte europæiske byer har anlagt lidt større afgifter; heriblandt Amsterdam (EUR 8), som også planlægger markante stigninger i 2024. På fjernere destinationer udenfor Europa er beløbene en hel del større – f.eks. Alaska (EUR 42), New Zealand (EUR 15), Bahamas (EUR 12-18), Miami (EUR 12) og Australien (EUR 36).

Set i dette lys, er Grønlands maksimale opkrævning per passager på DKK 50/ EUR 6,7 nærmere på niveauet i Europa end i Nordamerika og Oceanien. Dog skal man huske på, at i Grønland er afgiften per person, per anløb, hvilket betyder at beløbet for den enkelte passager bliver større når skibet anløber Grønland flere gange i løbet af togtet. Se skemaet i appendiks 3 for en international oversigt.

## INTERNATIONALE OVERNATNINGSSKATTER 2023

I store dele af verden er overnatningsskatter almindeligt forekommende. De er ofte også et hedt debattemne, som eksempelvis lige nu i Storbritannien og

<sup>6</sup> Se oversigt i appendiks 2.

<sup>7</sup> Se f.eks. debatten om Australiens om passagerskat på AUD60: *Cruise industry calls for freeze on passenger tax*, CLIA, May 2023. Se også CLIAs sagsanlæg mod byer i Alaska over anvendelsen af skatteprovener, *Cruise Industry News*, Oktober 2018.

Skotland, hvor den almindelige forventning er, at Skotland og Wales vil indføre overnatningsskatter inden for en nær fremtid. Det samme i øvrigt gælder Island (2024).

Alene i Europa fremgår af nedenstående kort, at i alt 22 europæiske lande har overnatningsskatter indført i en eller anden form.

Det bemærkes, at overnatningsskatter også er hyppigt forekommende i USA og Canada, hvor det heller ikke er ualmindeligt, at turismeerhvervet i lokalsamfundet betaler et *frivilligt* bidrag per overnatning til såkaldte *Tourism Improvement Districts*. I praksis fungerer det som branchens bidrag til finansiering af destinationsudviklingen (den lokale DMO), hvor erhvervsinteresser også indtager bestyrelsesposter. Dette er altså ikke lovgiven turismeskate, omend det ligner.

Europakortet med lovgivne overnatningsskatter til højre dækker over en meget stor variation, hvor skatterne er besluttet og udformet på lokalt niveau ud fra de politiske målsætninger og prioriteringer, som man beslutter lokalt. I de enkelte lande er der ofte betydelige variationer i afgifternes beløb/procent samt deres udformning og formål. Det er desuden et foranderligt billede, hvor afgiftsregler og takster jævnligt bliver ændret, og nye destinationer kommer til. Generelt synes trenden at være, at stadig flere destinationer indfører overnatningsskatter, og at taksterne er stigende i Europa.<sup>8</sup>

## OVERNATNINGSSKATTER I EUROPA 2023

Note: Overnatningsskatter på vej i Skotland, Storbritannien og Island.

Kilde: European Tourism Association (UK)



<sup>8</sup> European Tourism Association (ETOA), UK, tax database and monitoring (members section). Se også *Planning to Visit Barcelona or Dubrovnik? It's Going to Cost You*. By Paige McClanahan, New York Times, 23, August 2023.

Skemaet i appendiks 1 bagerst i dette papir viser et udpluk af de aktuelle overnatningskatter i Europa. Oversigten viser, at hotel-/overnatningsskatter som oftest er kendetegnet ved følgende:

- **Afgifternes størrelse er som regel marginal** i forhold til prisen på overnatningen. Med undtagelse af Amsterdam og Berlin, er afgiften ofte mellem 2-5 euro, hvor hotelværelser i de fleste euro-byer prissættes fra 150 euro og op. Afgiften kan enten være et fast beløb (*flat rate*) eller procent. I Amsterdam er den nye afgift begge dele (7%+ EUR 3 per person).
- **Afgifterne differentieres** efter en række parametre såsom byzone, årstid, hoteltype (f.eks. vandrehjem, hostel, luksushoteller) mv. Der er desuden mange fritagelser (f.eks. pensionister, skoleudflugter, unge, mfl.).
- **Billedet er foranderligt** - nye byer kommer til, og byerne kan jævnligt ændre takst og afgiftsstruktur.

Hvad man ikke kan læse af skemaet i appendiks 1 er, hvordan provenuet fra overnatningskatterne anvendes. Det er ofte netop dette spørgsmål, som er i centrum for offentlig debat, og som afgør, hvordan overnatningskatterne opfattes af lokale, besøgende og af hotelbranchen. Mere herom nedenfor.

## SKATTER PÅ ADVENTURETURISME OG BRUG AF LAND

Visit Greenland arbejder strategisk med at udvikle og tiltrække adventureturisme til landet. Adventureturisme er en rejseform, hvor gæster interagerer med miljø og natur, deltager i fysiske aktiviteter eller indgår i kulturel udveksling.

I følgende afsnit identificerer vi turismeskatter og afgifter, der særligt gør sig gældende i forhold til henholdsvis *adgang* og *aktiviteter* i naturen for adventureturister. Også når det gælder adventureturisme kan skatter og afgifter fungere både med henblik på regulering af adgang og med henblik på at generere indtægter, der kan investeres i naturbeskyttelse og lignende.

De typer af skatter, afgifter og gebyrer, der typisk pålægges adventureturismen er:

- **Indgangsgebyrer:** Det gælder ofte gebyrer opkrævet fra turister, der besøger nationalparker, naturområder, kulturarvssteder eller beskyttede områder, hvor adventureturisme og relaterede aktiviteter finder

sted. Taksterne for adgang til natur kan være betydelige - se appendiks 4 med prislister fra canadiske naturparker. Et indgangspas til en national park i Canada koster omkring CAD 10 per person.

- **Særlige miljø- og bevaringsafgifter** er eksempelvis afgifter i områder, der er populære for adventureturisme, og som geninvesteres i miljøbevaring eller naturbeskyttelse. Svalbard og Island har miljøafgifter, som tilfalder lokale miljø- og naturbeskyttelsesfonde.
- **Aktivitets-specifikke skatter:** F.eks. skatter pålagt specifikke adventureturisme-aktiviteter såsom rafting, snescooterkørsel og andre fysiske aktiviteter. F.eks. koster en fisketilladelse mellem CAD 10-20 per dag i Canadas nationalparker, mens en campingovernatning koster CAD 31 per nat/person, båltilladelse (CAD 9) og græsningstilladelse til heste (CAD 9) osv.
- **Gebyrer for guidelicenser**, som rejsearrangører eller guider skal betale for licenser eller tilladelser for at operere i visse områder. Dette kan inkludere såkaldte "adventure tourism tenures" som der er eksempler på i Canada eller licenser for brug af land til bestemte aktiviteter.
- **Særlige eventskatter:** For arrangementer eller konkurrencer kan der være specifikke skatter forbundet med planlægning og afholdelse af sådanne begivenheder. Derudover er der destinationer, som pålægger skatter og afgifter ved afholdelse af større arrangementer som f.eks. bryllupper i naturen. Se eksempler nedenfor.

Blandt de nordiske destinationer er fri adgang til naturen ofte lovkrav (*allemandsretten / freedom to roam*) og adgangsgebyrer til nationalparker eller naturområder ses derfor sjældent. I de nordiske lande er gebyrerne i stedet ofte pålagt aktiviteter i naturen (jagt, fiskeri, snescooterkørsel, mm.).

- **Eksempelvis i Lofoten, Norge**, hvor den lokale kommune (Moskenes Kommune) har indført, at det koster 4.392 euro for besøgende at blive borgerligt gift på fjeldet Reinebringen. Desuden kommer det i fremtiden også til at koste 4.392 euro at blive gift ved Einangen og Bunesfjorden og 439 euro ved fyrtårnet Glåpen i Sørpågen.

Adventuredestinationer i USA og Canada pålægger derimod ofte gebyrer for både adgang til og for brug af naturen. I USA findes der 109 nationalparker, der opkræver en eller anden form for gebyr af turister, hvoraf 106 specifikt kræver adgangsgebyrer (gennemsnitligt 13,5 EUR pr. person - jf. appendiks).

Tilsvarende opkræves en række forskellige gebyrer og afgifter for adventureturister, der besøger Canadas nationalparker og naturområder. Her er opfindsomheden meget stor. Se appendiks 4:

- **I Canadas mest besøgte nationalpark - Banff National Park** - opkræves der gebyr for entre, overnatning, camping, fiskeri, jagt, offentlig transport, båtilladelser, parkering, reservation og annullering af billetter, guidede ture, græsningstilladelser for heste, mm. Der er meget få aktiviteter i Banff National Park, som ikke er pålagt enten gebyrer eller afgifter og alligevel havde nationalparken mere end 4.1 millioner besøgende fra 2022-2023.
- **I det følsomme alpine miljø omkring Lake O'Hara i Yoho National Park**, Canada, har den føderale organisation Parks Canada haft indført et lodtrækningssystem for både at reducere antallet af besøgende adventureturister og skabe et mere retfærdigt reservationssystem. Et lod i lodtrækningen kostede omkring 10 canadiske dollar, uanset om man vinder adgang eller ej. I 2023 har Parks Canada dog indført nyt system, hvor alle der venter i kø online på et bestemt tidspunkt får tildelt et tilfældigt kønummer.<sup>9</sup> Tilsvarende i den amerikanske Zion National Park (Utah), hvor der både er et sæsonbaseret lotteri og et "dagen før adgang" lotteri.

---

<sup>9</sup> Parks Canada: *Plan a Trip to Lake O'Hara*: <https://parks.canada.ca/pn-np/bc/yoho/activ/randonnee-hike/ohara/visit> Angels Landing Permits & Hiking: <https://www.nps.gov/zion/planyourvisit/angels-landing-hiking-permits.htm>



## EFFEKTER AF TURISMESKATTER

Virker turismeskatter efter hensigten? Og hvad er *best practice*? Svarene på disse spørgsmål afhænger naturligvis af, hvad hensigten med skatterne er.

I det følgende beskriver vi først de overordnede effekter af turismeskat baseret på internationale studier, forskning og erfaringer. Dernæst beskriver vi eksempler på *best practice*, hvor turismeskatterne dels synes at virke efter deres hensigt, og dels synes at fungere godt i turismens stakeholderlandskab.

### VIRKER, VIRKER IKKE

Som beskrevet ovenfor afhænger skatternes indvirkning på vækst og konkurrence forskelligt alt efter skatternes størrelse og design.

- **Passagerafgifter i luftfarten gavner i nogen grad klimaet og tager kun toppen af efterspørgslen.** I et af de største studier på området (2019), har SeoAmsterdam Economics og CE Delft gennem modelberegninger sandsynliggjort, at hvis man afskaffer alle flyskatter i Europa vil antallet af passagerer stige med ca. 4 pct. Antallet af flyvninger, antallet af flyruter, og antallet af ansatte i luftfarten, vil stige tilsvarende (+4%). I spørgsmålet om, hvorvidt flyskatter dæmper væksten i samfundet, viser studiet dog en overraskende lille negativ effekt på BNP på blot 0,2 pct. - altså nærmest neutralt. Det skyldes, at de ansatte i luftfarten i de fleste europæiske økonomier søger og finder beskæftigelse i andre sektorer, når aktiviteten falder i lufttrafikken. Hvorvidt dette også vil være tilfældet i en lille økonomi som Grønlands, siger studiet dog ikke noget om.

Helt aktuelt, viser markeds-updates fra IATA i øvrigt, at verdens flyselskaber i år sætter rekord i indtjening på trods af den generelle stigning i flyafgifter.<sup>10</sup> Det skyldes blandt andet, at verdens samlede passagerantal slår rekord i 2023 med 4,7 mia. passagerer. Med andre ord tager flyafgifterne i værste/bedste fald kun toppen af væksten i flytrafikken.

I følge ovennævnte studie, vil der være proportionelt tilsvarende effekter på miljø siden, hvor mængden af CO<sub>2</sub>-udledninger vil stige med 4% og støjforureningen med 2%, hvis man ophævede alle passagerafgifter i morgen. *Konklusion:* Passagerskat har en vis virkning, hvis man lægger klimahensyn til

---

<sup>10</sup> *Passagerer strømmer til: Flyselskaber står til rekordindtægter - Antallet af flypassagerer slår alle forventninger i år - og det vil kun gå fremad til næste år trods grønne afgifter på flybilletterne.* Berlingske Tidende 6. december 2023.

grund for afgiften, men de skal givetvis være af en signifikant størrelse (+40 euro).<sup>11</sup>

- **Overnatningsafgifter dæmper sjældent efterspørgslen** og er som hovedregel heller ikke effektive når det gælder regulering af adfærd. Et af de største studier på området er udarbejdet af Price-waterhouse-Coopers (PwC) for EU-kommissionen i 2017. Det viser, at efterspørgslen på langt de fleste destinationer er relativt uelastisk - hvilket betyder, at marginale prisstigninger (2-5%) som følge af overnatningskatter, kun meget sjældent giver mærkbare fald i antallet af besøgende.<sup>12</sup> Dette understøttes i øvrigt af case eksempler som f.eks. Barcelona, hvor væksten i byens turisme buldrede videre, selvom man indførte turismeskatter i 2012.

I denne sammenhæng spiller det også en rolle, at Grønland er en unik destination i rejsemarkedet, hvor prisfølsomheden alt andet lige vil være relativt lille. PwC studiet viser, at kun når det gælder monoforme destinationer i direkte konkurrence - f.eks. Palmestrand #1 mod nabo Palmestrand #2 - kan der spores en begrænset prisfølsomhed, hvis en destination går enegang.

Modsat flyafgifter, er hotelskatter og overnatningsafgifter langt mere spraglede i deres design. Der differentieres ud fra forskellige parametre som årstid/sæson, byzoner, land og by, forskellige typer af overnatningssted (hotel, vandrehjem, lejligheder mv.), hotelklassifikation (antal stjerner), opholdets længde (antal dage) og gæstesegmenter (f.eks. pensionister, studerende). De store forskelle på afgifternes design, er ofte et resultat af variationerne i de politiske målsætninger på tværs af de forskellige lande og byer. Mens nogle politiske aktører er mest fokuseret på *at sprede turismen* over tid og (by-)rum, fokuserer andre f.eks. på, *at der bør betales for service relateret til slid og affald* i byen.

Men lige så mange forskellige reguleringshensyn, der lægges for dagen, desto mere bemærkelsesværdig er manglen på dokumentation for, at det rent faktisk virker. Det er ikke lykkedes os hverken i dette eller i tidligere studier at finde større empiriske undersøgelser, som viser om skatterne faktisk er effektive midler til at skabe adfærdsændringer, sæsonspredning, eller flytte besøgende ud af bykernerne mv. Meget tyder derimod på, at turismeafgifter sjældent virker efter de lokalpolitiske hensigter.

---

<sup>11</sup> *Taxes in the Field of Aviation and their impact*, Seo Amsterdam Economics og CE Delft for EU-kommissionen, 2019.

<sup>12</sup> *The Impact of Taxes on the Competitiveness of European Tourism* by PricewaterhouseCoopers LLP (PwC) for the European Commission, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs. October 2017

- **Krydstogtindustrien reagerer kraftigt på krydstogtskatter, men der mangler dokumentation:** Vi har fundet en del eksempler på, at CLIA ofte reagerer med sagsanlæg mod destinationer, der introducerer nye afgifter.<sup>13</sup> Men vi har ikke fundet autoritative kilder i vores research, som dokumenterer effekten af krydstogtskatter på efterspørgslen efter krydstogtferie – endsige på destinationernes offentlige provenu. Det sidste er bemærkelsesværdigt al den stund, at den internationale organisation for krydstogtrederier, CLIA, hvert år producerer en grundig rapport, som belyser den direkte turismeøkonomiske effekt af krydstogtturisme i forskellige verdensdele som direkte følge af passagerernes forbrug. Rapporterne viser med andre ord, at krydstogtindustrien skaber jobs og vækst. Men disse rapporter rummer ingen opgørelser eller vurderinger af, hvorvidt eller hvor meget der tilføres modtagerdestinationerne i form af afgiftsprovener. Heller ikke mere uafhængige autoriteter som EU, OECD, IMO eller UNWTO har offentliggjort undersøgelser på området.

Afslutningsvis er det værd at bemærke, at turismeafgifter – og specifikt overnatningsafgifter – ofte er populære i lokalbefolkningen. I vores research har vi fundet en hel del eksempler fra blandt andet New Zealand, Storbritannien, Norge og Danmark, hvor lokale meningsmålinger viser et stort flertal i lokalbefolkningen, som er tilhængere af, at der indføres afgifter. I nogle tilfælde er det over 80%.<sup>14</sup>

## 6 DESIGNPRINCIPPER TIL BEST PRACTICE

Hvad er *best practice* når det gælder beskatning af turister? Og hvornår kan man sige at turismeskatter virker godt for samfundet og for dem, der skal betale dem?

Group NAO udarbejdede i 2021 en hvidbog om internationale turismeskatter, som siden er blevet et referenceværk på UNWTOs vidensportal. I rapporten opstilles en række designprincipper, som kendetegner *best practice* i udrukning og design af turismeskatter. Vi gennemgår de 6 mest relevante principper her:

---

<sup>13</sup> Azores News, August 29, 2023: [Azores cruise ship passenger ecotax will not protect environment – CLIA](#)

<sup>14</sup> Se f.eks. case fra New Zealand: [Residents in favour of tourism tax](#)

1. **Provenuet bør indhegnes til relevante formål:** Den første og vigtigste anbefaling er, at destinationer geninvesterer skatteindtægter enten til generel destinationsudvikling og helst til bæredygtige/regenerative formål i de lokalsamfund, hvor turismen har sit aftryk. Vi finder en generel konsensus blandt organisationer i turistsektoren, mellemstatslige organisationer og lokale interessenter, at turistskat er en specialiseret skat, og at indtægterne bør allokeres og geninvesteres som sådan. Som vi skal se nedenfor, er turisternes *'willingness to pay'* (WTP) selve skatten ret stor, når de oplever formålet med skatten som værdibaseret og sympatisk. Samtidig kan nye afgifter blive mødt med stor modstand, hvis formålet alene er at tilgodese de offentlige finanser eller formål, som er helt uden forbindelse til turismen. Beslutningen om, at [de kommende flyskatter i Danmark](#) også skal gå til at finansiere en ældrecheck er et godt eksempel på et afgiftsinitiativ, som har mødt stor modstand.
  
2. **Høring og inddragelse:** Hvidbogen dokumenterer, at lokalstyre og repræsentation ofte er nøglen til at balancere interessenternes interesser og til at opnå politisk accept til udrulning af afgifter. Lokal repræsentation og demokratisk høring bidrager til skattens legitimitet og destinationens samarbejdsevne. I Barcelona har man oprettet et turismerråd med stor borgerrepræsentation, som er medbestemmende på, hvordan indtægter fra overnatningsskatter bør anvendes. Se også et helt aktuelt og inspirerende eksempel fra borgerhøring i Edinburgh nedenfor (side 20). Regeringer eller destinationer, der ønsker at indføre eller ændre politikker for turismebeskatning, bør engagere sig i åben og offentlig samtale. Offentlig debat og engagement er afgørende for at opnå både legitimitet og samarbejde med destinationen. Offentlig høring og samtale er nødvendig for at få turismeerhvervet med og hjælper med at sikre, at den skat, der til sidst indføres, er egnet til formålet. Mere nedenfor.
  
3. **Høj synlighed og transparens glæder forbrugerne:** Destinationer og udbydere af indkvartering skal være åbne og ærlige om skatten – og helst kommunikere aktivt om, hvad indtægterne bliver brugt til. Casestudier viser, at turistskatter ofte er godt modtaget af forbrugerne, hvis de kommunikeres som et beskedent *bidrag* (ikke en *skat*), som f.eks. skal bruges til meningsfulde bæredygtigstiltag, kultur eller sociale aktiviteter. Det er også god praksis at sikre fuld gennemsigtighed ved at samarbejde om forbrugerinformation med online bookingplatforme (OTAs) og krydstogtrederier, så forbrugerne kan gennemskue afgifterne.

4. **Hjælp udbydere med at overholde reglerne:** I deres omfattende undersøgelse fra 2017 fremhæver PwC vigtigheden af at tilbyde rådgivning og udførlige instruktioner til mindre ressourcestærke SMV'er og at forpligte brancheorganisationer og bookingplatforme. Hertil kommer de generelle anbefalinger fra erhvervsorganisationer og skatteeksperter: Skatter bør være transparente og let forståelige og opkrævningen skal være så ukompliceret og automatiseret som muligt.<sup>15</sup>
5. **Overvåg og evaluer effekten:** Der mangler generelt gode data samt overvågning, evaluering og analyse af effekten af turismeskatter og incitament for at sikre, at de opfylder deres erklærede mål uden at påvirke turismekonkurrencedygtigheden negativt. Vores research viser, at destinationer bør overvåge og evaluere mere effektivt og systematisk for at opnå og kommunikere deres skatteformål og -effekt.
6. **Skatter og afgifter skal være målrettet turismen:** Sidst, men ikke mindst, bør man forholde sig til at en stor del af de overnattende på landets hoteller er lokale, og det skal derfor indtænkes hvordan man undgår at turismeskatterne belaster samfundsøkonomien, lokalsamfundet, befolkningen og hverdagslivet på destinationen. Det er essentielt både for at sikre, at skatterne og afgifterne lever op til deres oprindelige formål, men også for at sikre lokal opbakning og politiske velvilje.

Det sjette ovenstående princip peger på nødvendigheden af **lokaltilpasning og hensyn til lokalbefolkning**. Med andre ord; Hvordan sikrer man, at turismeskatter ikke rammer lokalbefolkningen og hverdagslivet på destinationen? Der findes en række eksempler på turismeskatter, hvor bestemmelserne direkte undtager lokalbefolkningen fra at betale overnatningsskatter. Et eksempel er New Zealands *International Visitor Conservation and Tourism Levy (IVL)* fra 2023, hvor landets egne borgere og lokale fra østater er undtaget betaling.<sup>16</sup> Et andet eksempel er Hawai'is lov om ankomstskat på flypassagerer, der eksplicit undtager statens egne borgere, militærpersonel fra USA, mfl.<sup>17</sup> Et tredje eksempel ses på Svalbard i Nordatlanten, hvor de lokale er fritaget for at betale den miljøafgift, som er indført for internationale besøgende ved afrejse fra øen med fly eller skib (NOK 150).

---

<sup>15</sup> En central policy-anbefaling fra European Tourism Association (ETOA) er, at provenuet fra turismeskatter bør gå til services og offentlige investeringer, som er turismerelevante. Mere generelle anbefalinger finder man hos tænketanken Tax Foundation (US), som omhandler transparens, enkelhed, neutralitet mv.

<sup>16</sup> Læs mere om [New Zealands IVL](#) her.

<sup>17</sup> Se State of Hawaii i Repræsentanternes Hus, *Thirtyfirst Legislature A bill for an Act on Visitor Impact Fee, HB295, 2021*

Ud over disse direkte undtagelser, kan man medtænke dette aspekt med mere indirekte takststrukturer eller undtagelsesregler, som f.eks. tilgodeser transport- og overnatningsformer, der benyttes hyppigt af landets egne borgere.

Nedenfor præsenterer vi et udpluk af cases og studier, som på forskellig vis illustrerer designprincipperne ovenfor.

## INTERNATIONAL INSPIRATION

Som nævnt indledningsvis er der en generel trend i retning af, at lokalregeringer og destinationer indfører turismeskatter og afgifter som har et regenerativt formål. I denne sammenhæng vil det sige, at provenuet øremærkes og geninvesteres til fordel for naturbeskyttelse, bevaring af kulturhistorie, social inklusion og andre bæredygtighedstiltag, som skaber bedre turisme og stærkere lokalsamfund:

- **Turismeskatten, der blev re-lanceret som bæredygtighedsbidrag:** En af de mest omtalte cases om turismeskatter er de Baleariske øer (Mallorca, Menorca, Ibiza m.fl.), hvor turismeskatter oprindeligt blev mødt med voldsom modstand fra turismeerhvervet og fra politiske grupperinger på øerne, da de blev indført omkring 2012. På grund af protesterne blev overnatningsskatterne gentænkt og relanceret i 2016 som *bæredygtighedsbidrag* til finansiering af blandt andet naturgenopretning og lokale bæredygtighedstiltag. Der blev samtidig lanceret oplysningskampagner og skabt en webplatform, hvor alle kan se, hvor mange penge der er opkrævet og hvad indtægterne går til – primært til naturgenopretning, bæredygtighedstiltag og sociale projekter i lokalmiljøer. Det nye design af overnatningsafgifterne har medført markant mere positive holdningerne til skatterne for både lokale, besøgende og blandt virksomhederne. [Se platformen her](#) eller i kildelisten.
- **Hotel- og overnatningsskatter efter borgernes ønsker:** Et helt aktuelt eksempel på borgerinddragelse finder vi Edinburgh, Skotland. Her har de lokale turismemyndigheder netop i disse måneder lanceret en debatkampagne på sociale medier og udarbejdet en survey, hvor borgere og turister kan give deres mening til kende om, hvor stor afgiften skal være og hvad indtægterne skal gå til. Det er en meget veludført survey, som let kan give indtrykket af, at det er de lokale borgere selv, som indfører den nye afgift på overnatning. Branchekilder forventer, at Skotlands regering snart vil lovgive om turismeskatter og give lokale myndigheder mulighed for at indføre skatterne fra 2025. [Se Edinburghs survey her](#).

I det hele taget synes offentlige høringer i Skotland næsten at have karakter af co-creation med offentligheden. I den nationale høring om turismeskatter, fremlægges alle høringssvar, hvilket giver et detaljeret indblik i offentlighedens holdninger og ønsker til turismeskatterne. [Se høringssvar her](#).<sup>18</sup>

- **Plan for investering af provenuet fra turismeskatter:** New Zealand har for ganske nylig udarbejdet en national investeringsplan for anvendelsen af provenuet fra landets overnatningskatter, som er fokuseret direkte på formål om naturbeskyttelse. Planen sigter bl.a. mod at bidrage til regeringens forvaltning af, og mål for, turisme- og bevarelses-systemerne, samt at understøtte biodiversitet, bæredygtig og inklusiv vækst.<sup>19</sup>
- **Turistskat finansierer naturbeskyttelse i Island:** I Island blev "Fonden til Beskyttelse af Turiststeder" etableret i 2011 (Lov nr. 75/2011) for at fremme udviklingen, vedligeholdelsen og beskyttelsen af naturbaserede turistattraktioner under offentligt ejerskab eller tilsyn. Der har været forskellige tilløb til, at fonden skulle medfinansieres gennem en overnatningskat samt gennem anden statslig finansiering. Først for nylig er der truffet beslutning om at indføre afgifter på fly og krydstogtpassagerer fra 2024. Loven indføres af klimahensyn, og indtægterne forventes at gå til turismeregulering og bæredygtighedstiltag.<sup>20</sup>
- **Miljøafgifter på Svalbard:** Allerede i 2006 vedtog Norges regering at indføre en miljøafgift for besøgende til Svalbard. Det er en afgift, som siden er ændret flere gange og som beløber sig til NOK 150 for alle besøgende, som afrejser med skib eller fly. Lokale beboere er undtaget fra at betale afgiften. Formålet med afgiften er at bidrage til miljøet ved at gennemføre forvaltningstiltag, forebyggende foranstaltninger, informationskampagner og lignende for at beskytte Svalbards unikke vildmark og kulturarv. Afgiften går til Svalbard Miljøbeskyttelsesfond.<sup>21</sup>
- **Investering af turismeskatter til kulturformål:** Austin Texas er en by, som i årevis har investeret målrettet og ambitiøst i musik, kultur, og kreative miljøer. Byens hotelskat på 6% af værelsesprisen går blandt andet til dette formål. I takt med at korttidsudlejningen af lejligheder

---

<sup>18</sup> *Consultation on The Principles of a Local Discretionary Transient Visitor Levy or Tourist Tax*, Scottish Government, March 2020.

<sup>19</sup> Læs mere on [New Zealands IVL](#) her.

<sup>20</sup> *Iceland Is the Latest Destination to Add a Tourist Tax—But How Effective Will It Be?* Condé Nast Traveller, October 2023

<sup>21</sup> Se [Regulations on environmental tax for Svalbard Tourists](#) (LOV-2001-06-15-79-§78)



på Airbnb og andre platforme er taget til, er bidraget til musik og kulturmiljøerne faldet. Derfor har interesseorganisationer for kunst og musik bedt byrådet om også at allokere af afgiftsprovener fra korttidsudlejning til bl.a. at finansiere musik- og kultur/kunstprogrammer.<sup>22</sup>

- **Japans udrejseafgift til finansiering af internationale events:** I 2019 - kort før COVID - indførte Japan en udrejseafgift for internationale rejsende, som forlader landet med fly eller skib. Afgiften på ¥1.000, også kendt som *sayonara*-afgiften, svarer til \$9,25 USD. Den japanske regering indførte afgiften for at bruge indtægterne til at forbedre infrastrukturen forud for sommer-OL 2020 i Tokyo. Børn under 2 år, rejsende med mindre end 24 timers ophold i landet, og dem, der kommer til Japan på grund af dårligt vejr på rejseruter, er fritaget for afgiften. Siden OL er formålet med afgiften justeret, men de ca. USD420 mio. i provener, som afgiften genererer (2012) er stadig øremærket turismeudvikling og innovation mv.<sup>23</sup>

**Birmingham fik nej:** Et andet eksempel er Birmingham (UK), hvor bystyret i 2020 lagde pres på den britiske regering for at få lov til at indføre turismeskatter til finansiering af værtskabet for Commonwealth Games i 2020. I Storbritannien er det ellers kun i Manchester og York, at man har besluttet frivillige turismeafgifter (TIDs) fordi regeringen hidtil har være modstander af turismeskatter. Aktuelt forventer brancheorganisationer, at Wales og Skotland vil beslutte dem i 2024/25.

- **Turismeskat øremærket turismeudvikling og markedsføring:** I Slovenien besluttede man umiddelbart før COVID at hæve hotel- og overnatningsafgifterne på landets turisme med 25%, hvilket bragte den samlede afgift op på EUR 3,25. Slovenien er et af de lande, hvor turismeafgiften geninvesteres direkte i turismesektoren med yderligere vækst/markedsføring for øje.<sup>24</sup>
- **Turismeskat for byens infrastruktur:** Toronto Canada er en af de destinationer, som har valgt at investere provener med et lidt bredere sigte, nemlig i byens infrastruktur, parker, veje, renhold og affald mv.

---

<sup>22</sup> Arts, music commissions to renew push for short-term rental tax collections, by Chad Swiatecki, Austin Monitor, 11. April 2023. Se også *Want To Increase Cultural Investment? Use Tourism Taxes*, By Shain Shapiro, PhD, Forbes.com, 26 april 2023.

<sup>23</sup> *Japan is introducing a 'sayonara' departure tax that international travelers have to pay before leaving the country*, Business Insider, 10. januar 2019.

<sup>24</sup> Se f.eks. [Tourist Tax in Ljubljana](#), hvor byen oplyser om overnatningsafgifter.



Byen hævdede for nylig afgifterne på overnatning på b.la. hoteller og Airbnb fra 4% til 6%.<sup>25</sup>

## POTENTIALET FOR GRØNLAND

Denne research kalder på en grundig økonomisk analyse, som dels stiller skarpt på alle de potentielle indtægtskilder forbundet med de besøgendes rejsemønstre og oplevelser i Grønland - jf. oversigten på side 8 - og som desuden medtænker mulige vækstscenarier for turismen i årene fremover.

Det bør derfor prioriteres at vurdere det fiskale potentiale af turismeskatter for Grønland - altså hvor meget, turismeskatterne vil kunne indbringe til Naalakkersuisut og landets kommuner.

Skemaet nedenfor er alene ment som et illustrativt regneeksempel baseret på kendte statistiske nøgletal for turisme og løseligt skønnet fordelingstal vedr. nationalitet og fremtidig vækst.

AFGIFTEKSEMPLER	Tænkt afgift	Afgiftsgrundlag	Est. DKK	Scenarie x3
			2022/23	DKK/2030
Generel flyafgift på indrejsende	DKK 250	47.500 int. pas.	11.875.000	35.625.000
Passagerskat ved krydstogtanløb	DKK 200 v. 4 anløb	43.950 passagerer	8.790.000	26.370.000
Overnatningsskatter (Hotel mv.)	DKK 50 per pers./nat	160.000 int. overnat.	8.000.000	24.000.000
Gebyrer på færden i natur mv.	DKK 100 per pers. (gns)	5.000 turer	500.000	1.500.000
<b>Tænkt regneeksempel / MIO. DKK</b>			<b>29.165.000</b>	<b>87.495.000</b>
<b>Note 1:</b> Ifølge Grønlands statistik vil der i 2023 være ca. 95.000 udrejsende passagerer fra udenrigslufthavne. Vi antager løseligt, at 50% er internationale gæster.				
<b>Note 2:</b> Ifølge Grønlands statistik besøgte små 44.000 krydstogtpassagerer Grønland i 2022. De stod for 112.000 landgangsbesøg. Vi skønner løseligt, at der vil være 4 landgange/landinger per passage.				
<b>Note 3:</b> Ifølge Grønlands statistik, vil der i år være ca. 300.000 kommercielle overnatninger i Grønland, hvor knap halvdelen vil være grønlandske (ca. 140.000)				
<b>Note 4:</b> Scenarie x3 er et tænkt scenarie for 2030, hvor turismen i Grønland oplever i år er vokset med en faktor 3				

Det anbefales som nævnt at der udarbejdes mere dybdegående analyser af potentialet, men det simple regneeksempel indikerer, at der kan hentes mellem DKK 31- og 93 mio. årligt, ved at indføre direkte turismeafgifter på henholdsvis flypassagerer, krydstogtpassagerer og kommercielle overnatninger. I alle tilfælde er der tale om afgifter, som er relativt enkle at opkræve og administrere.

<sup>25</sup> Se City of Toronto: [Municipal Accommodation Tax \(MAT\)](#).

Samlet set er det vurderingen, at Grønland som selvbestemmende nation, og med den nye markant forbedrede rejsetilgængelighed som internationalt rejsemål, har mange gode muligheder for selv at styre og balancere turismeudviklingen i en bæredygtig retning med turismeafgifter som målrettet styringsredskab og finansieringskilde.



## APPENDIKS 1

### UDPLUK AF OVERNATNINGSSKATTER I EUROPA 2023

*Bemærk:* Her viser vi kun de største byer i Europa med hotel-/overnatnings-skatte. I hvert land er der store regionale variationer, fordi der almindeligvis er tale om lokale skatte. Bemærk desuden, at der kan være sket ændringer i byernes bestemmelser, som hyppigt ændrer sig.

City	Type/Base	Tax rate	Exceptions
<b>Amsterdam (NL)</b>	Hotel prices; Net price of room (excluding 9% VAT)	7% + €3 per person	Children under 16 years old for €3 fixed rate.
<b>Athens (GR)</b>	Number of hotel stars (€ per room per night)	1-2 stars = 0,5€; 3 stars = 1,5€; 4 stars = 3€; 5 stars = 4€	Youth hostel.
<b>Barcelona (ES) *</b>	Number of hotel stars (€ per person, per night)	1-3 stars = 3,75€; 4 stars = €4.45; 5 stars = 6,25 €	Children under 17 years of age, IMSERSO holidays, Force majeure.
<b>Berlin (DE)</b>	Net price of room (excluding 7% VAT and breakfast)	5%	Business traveler excepted.
<b>Bern (CH)</b>	€ per person per night	CHF 5.30 / €5.60	3,1€ rate for hostels, 1.6€ rate for kids aged 6-16 year. 0€ for kids under 6 years.
<b>Bratislava (SK)</b>	All types of accommodations; € per person per night	€3.50 (old town) €3.00 (other districts)	Children under 18 years old; full-time student under 26 years of age; adults over 70 years; disabled people.
<b>Brussels (BE)</b>	Hotel prices; € per person Room, per night (excluding 6% VAT).	€4.00	School trips.
<b>Bucharest (RO)</b>	Hotel prices; Net price for room (including breakfast, excluding 9% VAT).	2%	Children under 18 years of age, Disabled persons, students, pensioners.
<b>Budapest (HU)*</b>	Hotel prices; Gross/Net price for room (excluding 5% VAT and breakfast) or person per night.	4% (most districts) HUF 2.80 - 5.30 / €0.74 - €1.39 (other districts)	Children under the age of 18 and, in some districts cases, persons over 70 years of age.

<b>Krakow (PL) ****</b>	Spa fee for Swoszowice health resort; € per person, per day	PLN 1.60 / €0.37	School trips, Blind people and their guides.
<b>Lisbon (PT)</b>	All types of accommodations: € per person, per night.	€2	Children under 13 years old.
<b>Luxembourg (LU)</b>	Hotel prices; Net price for room (excluding 3% VAT and breakfast)	3%	N/A
<b>Ljubljana (SI)</b>	All types of accommodations: € per person, per night.	€3.13	50% reduced rate: 7-17 year-olds, 18-29 year olds staying in hostels in IYHF network. Children under 7 years of age exempt.
<b>Manchester (GB)**</b>	Hotel Rooms: € per room, per night (excluding 20% VAT)	£1 / €1.17	N/A
<b>Paris (FR)</b>	Number of hotel stars (€ per person, per night)	1 star = 1€; 2 stars = 1,13€; 3 stars = 1,88 €; 4 stars = 2,88 €; 5 stars = €3.75; Palace = €5	5-star hotels awarded 'Palace' status (The rate is €5 per person per night in Paris. Children less than 18 = 0 €)
<b>Prague (SK)</b>	All types of accommodations; € per person per day (excl. Check-in day)	CZK 50 / €2.05	Except for children under 18 years of age and disabled persons exempt.
<b>Riga (LV)</b>	All types of accommodations: € per person, per night.	€0.89	Children under 18 years old
<b>Rome (IT)</b>	Number of hotel stars (€ per person, per night)	1 star = 4€; 2 stars = 5€; 3 stars = 6€; 4 stars = 7.50€; 5 stars = 10€	Children under 10 years, as well as 1 bus driver and 1 bus driver tour guide for every 25 pax in hostels
<b>Sofia (BG)</b>	Hotel prices; Net price for room (including breakfast, excluding 5% VAT) Number of hotel stars (€ per person, per night)	1 star = BGN 0.40 / €0.20; 2 stars = BGN 0.60 / €0.31; 3 stars = BGN 0.80 / €0.41; 4 stars = BGN 1.00 / €0.51; 5 stars = BGN 1.20 / €0.61	Except children under 18 years of age, People with disabilities, students, pensioners.
<b>Valetta (MT)</b>	All types of accommodations: € per person, per night.	€0.50	Children under 18 years old.

<b>Vienna (AT)</b>	Hotel prices; Net price for room (excl. 10% VAT and Breakfast, plus 11% Fixed deduction	3,20%	Children under 18 years old staying in hostels.
<b>Vilnius (LT)</b>	All types of accommodations: € per person, per night.	€1	Children under 18 years of age, Student Disabled people.
<b>Zagreb (HR)</b>	Hotel prices; € per person per night	€1.59	50% reduced rate: Children 12-17 years old, members of an international youth organization (hostels). Exemptions for school trips and children under 12 disabled persons.

Kilde: Stor tak til European Tourism Association (ETOA) for opdaterede data 2023.

\* Hovedstaden i Spanien, Madrid, pålægger ikke turistskatter. I stedet fokuserer denne tabel på Barcelona. \*\* Turistskatten beslattes af hver bydel, med undtagelse af distrikterne 17-23 (eksklusive 19) og Margitsziget, hvor den beslattes af Budapests Generalforsamling (Fővárosi Önkormányzat). \*\*\* Hovedstaden i Polen, Warszawa, pålægger ikke turistskatter. I stedet fokuserer denne tabel på Krakow. \*\*\*\* Storbritannien har endnu ikke indført turismeskatter ved lov. Manchester har indført frivillig lev (TID).



## APPENDIKS 2

### OVERSIGT OVER INTERNATIONALE FLYSKATTER

Udpluk af lande. Flypassagerskatter er almindeligt udbredte i alle verdensdele.

Country	Tax name	Effective rate	Type
<i>(Rate per passenger as per May 2018 unless indicated otherwise)</i>			
<b>Austria</b>	Flugabgabe/Austria Air Transport Levy	3,50 €	Short Haul
		7,50 €	Medium Haul
		17,50 €	Long Haul
<b>France</b>	France Civil Aviation Tax	4,48 €	Within EEA
		8,06 €	All other
		1,33 €	Per tonne of freight
	Air Passenger Solidarity Tax	1,13 €	Within EEA + French overseas econ. class
		11,27 €	Within EEA + French overseas; Business/ first class
		4,51 €	Outside EEA; economy class
		45,07 €	Outside EEA; business/ first class
Fiscal Tax (Corsica)	4,57 €	For all passengers to/ from Corsica	
<b>Germany</b>	Luftverkehrsteuer/ German Air Transport Tax	7,47 €	Short Haul
		23,32 €	Medium Haul
		41,99 €	Long Haul
<b>Italy*</b>	Italy Embarkation Tax	6,57 €	Domestic (EU & EEA)
		12,69 €	
		18,14 €	Non-EEA
	Italy City Council Tax	7,07 €	N/A
	Italy Luxury Tax	10,00 €	Distance < 100km
		100,00 €	Distance < 1,500km
200,00 €		Distance > 1,500km	
<b>Sweden</b>	Air Travel Tax	6,26 €	Domestic (EU)
		26,06 €	ICA < 6,000 km
		41,70 €	All other
<b>United Kingdom**</b>	Air Passenger Duty	14,42 €	Lowest Class < 2,000 miles
		28,85 €	All other classes < 2,000 miles
		86,54 €	Aircraft > 20 tonnes for < 19 pax; < 2,000 miles
		86,54 €	Lowest Class > 2,000 miles
		173,10 €	All other classes > 2,000 miles
		499,24 €	Aircraft > 20 tonnes for < 19 pax; > 2,000 miles

<b>Norway</b>	Norway Air Passenger Tax	8,77 €	N/A
<b>USA</b>	US International Departure Tax	15,04 €	N/A
<b>Brazil</b>	Embarkation Fee	3,44€ - 7,99€	Domestic (depending on airport cat.)
		30,70 €	International
<b>Hong Kong</b>	Hong Kong Air Passenger Departure Tax	12,85 €	N/A
<b>Australia</b>	Australia Passenger Movement Charge	40,28 €	N/A
<b>Bahrain</b>	Int. Passenger Service Fee	15,71 €	N/A
<b>China</b>	China Airport Fee	6,36 €	Domestic
		11,44 €	International
<b>Kuwait</b>	Kuwait Airport Departure Tax	6,27 €	
<b>Mexico</b>	Mexico Airport Departure Tax	16,25 €	Domestic
		37,53 €	International
<b>Oman</b>	Oman Airport Tax	4,36 €	Domestic
		21,76 €	International
<b>Qatar</b>	Qatar Airport Fee International	9,26 €	N/A
<b>United Arab Emirates</b>	United Arab Emirates Passenger Facilities Charge	7,96 €	N/A
<b>Singapore</b>	Singapore Aviation Levy	3,79 €	N/A
<b>Thailand</b>	Thai Int. Departure / Arrival Fee	0,76 €	N/A

Source: "Taxes in the Field of Aviation and their impact". (2019). EUROPEAN COMMISSION

Directorate - General for Mobility and Transport Directorate Aviation Unit E.1.

\*Italy has different ticket tax rates for its airports. In order to model this we determined the weighted average tax for each of the groups of ticket taxes based on the 10 largest Italian airports in terms of passengers. The luxury tax for private aircraft was not included in our model since the IATA data did not specify the type of aircraft used to transport the passengers.

\*\*For the UK the higher rates (e.g. for private jets) were not included in our model since the IATA data did not specify the type of aircraft used to transport the passengers.

■ ■ ■

## APPENDIKS 3

### AFGIFTER PÅ KRYDSTOGTPASSAGERER

Krydstogtpassagerafgifter forekommer i alle verdensdele. Skemaet nedenfor viser et udpluk.

#### EUROPA

Krydstogt-destination	Passagerskat	Andre typer skat	Kilde
<b>Amsterdam, (NL)</b>	8€ for hver passager, der opholder sig 24 timer eller mindre.	Passagerafgiften opkræves ud over krydstogtsafgiften, som er baseret på skibets længde og overflade (se kilde for mere information).	<a href="#">Link til artikel.</a>
<b>Balearic Islands (ES)</b>	Afgiften for krydstogtpassagerer er €2.	Krydstogtsafgiften er en del af en bredere turismeskatteordning: 4€ for dem, der bor på luksushoteller, 3€ for indkvartering i mellemprisklassen, 2€ for krydstogtpassagerer samt billigere hoteller og lejligheder, og 1€ per person pr. dag for campister og gæster på vandrerhjem. Personer under 16 år er fritaget.	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Barcelona (ES)</b>	Introduceret i 2022: €1 for en overnatning på op til 12 timer og €3 for længere ophold end det. Derudover pålægges andet gebyr på €1,75 for hotelreservationer.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Dubrovnik (HR)</b>	N/A	Indført i 2021 og opkrævet direkte fra krydstogtoperatøren: €267 for krydstogtskibe med en kapacitet på 50 til 200 passagerer; €667 for krydstogtskibe med en kapacitet på 201 til 500 passagerer; €1.333 for krydstogtskibe med en kapacitet på 501 til 1000 passagerer; €667 for krydstogtskibe med en kapacitet på 2001 til 3000 passagerer; €2.667 for krydstogtskibe med en kapacitet på 1001 til 2000 passagerer; €4.000 og €5.333 for henholdsvis krydstogtskibe med en kapacitet på 2001 til 3000 passagerer og krydstogtskibe med en kapacitet over 3001 passagerer.	<a href="#">Link til artikel.</a>
<b>Ísafjörðbær (IS)</b>		Ísafjörðbær pålægger alle skibe en havneafgift baseret på tonnage, ikke passagerafgift. Krydstogtskibe bidrager med 20% af	<a href="#">Link til artikel</a>



		havneindtægterne (Huijbens 2018), og gebyret finansierer havneomkostninger, sæsonansatte ved turistinformationen og byens toiletter.	
Kotor (CS)	N/A	For passagerskibe gælder følgende afgiftssatser for hver ankomst i havnen: Op til 10.000 NT er NT multipliceret med € 0,05; 10.001NT-30.000NT, NT multipliceret med EUR 0,01; Over 30.000 NT, NT multipliceret med EUR 0,02.	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>ASIEN</b>			
<b>Krydstogt-destination</b>	Passagerskat	Andre typer skat	Kilde
<b>Japan (JP)</b>	7,6 € per passager, per afgang.	N/A	<a href="#">Link til artikel.</a>
<b>Thailand (TH)</b>	3,9 € for passagerer, der ankommer via vandtransport (inklusive krydstogt og færger).	N/A	N/A
<b>Incheon (KR)</b>	0,7 € per passager, per afgang. Gælder for alle passagere +6 år.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>AUSTRALIEN &amp; OCEANIEN</b>			
<b>Krydstogt-destination</b>	Passagerskat	Andre typer skat	Kilder
<b>Australien (AU)</b>	Passagerafgiften for Passenger Movement Charge (PMC) er 37,8 €. PMC opkræves på tidspunktet for billetsalg til en passager og sendes derefter af transportøren (flyselskab, rederier og luftfragtoperatører) til ministeriet.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>New Zealand (NZ)</b>	Rejsende, der ankommer med et krydstogtskib, skal betale en toldafgift på €6,66 og en biosecurity-afgift på €6,15. Rejsende, der afrejser med et krydstogtskib, skal betale en toldafgift på €2,64. Disse afgifter er inkluderet i billetprisen, når passagerer booker en krydstogtrejse.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Fransk Polynesien (PF)</b>	En "ophold" eller "besøgende" afgift på €1,26 per person/per dag lægges oveni internationale krydstogter og internationale klassificerede hotelværelser.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Palau (PW)</b>	Almindelige og officielle pasindehavere skal betale en afgift på	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>

	<p>€17 ved afrejse plus en grøn afgift på €25,50 (i alt €42,50) pr. person.</p> <p>Gælder for alle internationale passagerer fra flyselskaber og krydstogtselskaber.</p>	
--	--	--

#### AMERICAS

Krydstogt-destination	Passagerskat	Andre typer skat	Kilder
<b>Alaska (US)</b>	Alaska har indført en afgift på €39,10 pr. passager pr. rejse og en vedligeholdelsesafgift på €3,40. Gælder kun for skibe, der transporterer mere end 250 passagerer.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Barbados (BB)</b>	Passagerskat: €5,10 og fra november 2024 vil skatten være ca. €10,20.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Bonaire (BQ)</b>	Bonaire Visitor Tax er på €83,30 og inkluderer €64,10 turistafgift til Bonaire-regeringen. Siden januar 2023 er alle krydstogtskibe, der sejler ind i Bonaires farvande, blevet opkrævet en ekstra afgift på €8,50 fra hver passager.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Cozumel (MX)</b>	Havnen overvejer at implementere passagerafgiften i nær fremtid.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>De Britiske Jomfruøer (VG)</b>	Afrejsskat på €12,75 pr. passager. Ikke specifikt for krydstogtpassagerer, men for alle passagerer. Flypassagerer skal betale en lufthavnsafgift på \$50.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Grenada (GD)</b>	Passagerafgift på ca. 13 € pr. person.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Jamaica (JM)</b>	Afrejsskat på €12,75 pr. passager.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Miami (US)</b>	PortMiami opkræver en passagerafgift på \$12,74 pr. person.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Puerto Rico (UM)</b>	Passagerafgift på ca. 11,3€ pr. person. Regeringen giver incitamenter til krydstogtselskaber ved at refundere en del af afgiften, og beløbet afhænger af skibets størrelse.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>
<b>Saint Lucia (LC)</b>	Passagerafgift på ca. 4,25 € pr. person.	N/A	<a href="#">Link til artikel</a>

Kilder: Egen research, multiple kilder.



## APPENDIKS 4

### AFGIFTER & GEBYRER PÅ ADVENTURETURISME I CANADA

I Canada pålægges adventureturister en lang række af skatter og afgifter. De fleste er relateret til indgangsgebyrer og særlige miljø og bevaringsafgifter der pålægges ved besøg til nationalparker, men andre typer bruges også. Skemaet nedenfor viser et udpluk af afgifter fra udvalgte nationalparker, historiske steder og områder der er særligt attraktive for adventure turister. Priser i canadiske dollars, CAD.

	Camping / udflugt / entre / adgangsgebyrer	Guide og udlejer licens	Jagt / fiskelicens	Andre typer skatter og afgifter
<b>Aulavik National Park</b>	Camping gebyr pr nat 31.5\$ pr person (årligt 222.25\$).		Fiskerilicens 19\$ pr dag eller 66.25\$ årligt.	
<b>Auyuittuq National Park</b>	Adgang dagligt (uden overnatning) pr. person 15.25\$; Uddannelse og skoler 4\$ per person; Overnatning per person 31.75\$ eller 222.25\$ annually.		fiskerilicens 12.75\$ per dag eller 44.25\$ årligt.	
<b>Banff National Park</b>	Adgang dagligt 9-10.5\$ per person. Gruppe / familie er 21\$ per gruppe. Camping fra 11-128\$ afhængigt af lokation.		Fiskerilicens 12.75\$ per dag eller 44.25\$ årligt.	Offentlig transport & shuttlebusser 4-8\$; Parkopdagelsespas 61,75-72,25\$ pr. person; båttilladelse pr. dag 9,5\$; parkering 21\$ pr. dag; reservation af billetter online (eller annullering) 11,5-13,5\$; specielle ture 51,5-75\$; græsningstilladelse pr. hest pr. dag 2,5\$ eller 31\$ pr. måned.
<b>Banff Park Museum National Historic Site</b>	Entre 3.75-4.25\$ per person.			Specielle ture 22,5\$ pr. person eller gruppepas til 102\$ pr. gruppe.
<b>Banff Upper Hot Springs</b>	Adgang 7\$ - 16.5\$ per person / 53\$ per familie/gruppe.			'Thermal water pass' 7\$-30\$ per person.

<b>Bruce Peninsula National Park</b>	Adgang 8.5\$ per person per dag; campingpriser varierer fra 7.5\$ - 128\$ pr. person pr. dag.			Reservation af billetter online (eller annullering) 11,5\$ - 13,5\$; Dagsgebyr for brænde 13\$; Parkering dagligt 15\$; bagland pr. nat 12,75\$.
<b>Cave and Basin National Historic Site</b>	Adgang 7\$ - 8.5\$ pr person.			'Thermal water pass' 7\$-22.5\$ pr. person; guidede ture 15\$ - 102\$.
<b>Fortifications of Québec National Historic Site</b>	Entre 8.5\$ pr. person pr. dag; 'discovery passes' fra 20\$ - 28 \$			Guidede ture 7\$-19\$
<b>Halifax Citadel National Historic Site</b>	Entre 10.5\$-12.5\$ pr. person (off season 7\$ - 8.5 \$) eller årligt 31.5\$.			Film- og produktion fra 150\$ - 3067\$ afhængigt af størrelsen (ansøgningsgebyrer oveni fra 500\$ til ca. 2550\$); bryllupsfotografering 100\$; parkering 5\$ dagligt; guidede ture 3\$ - 136\$.
<b>Jasper National Park</b>	Entré/adgang 9\$ - 21 \$ afhængig af gruppe/person/type; Camping varierer fra 16 - 128 \$ pr. nat afhængig af faktorer som 'ildsted', 'brusere', 'elektricitet', 'betjening' osv.	Gebyr for guidelicens 61,25 \$; Gebyr for ID-kort til guides 8,25\$; udlejerlicens 61,5 \$; udlejertilgang pr. park 204,5 \$.	Fiskerilicens 12.75\$ pr. dag eller 44.25\$ årligt.	Brandtilladelse pr. dag 9,5 \$; bryllupper 495\$; picnic 126\$; reservation af billetter online (eller annullering) 11,5\$ - 13,5\$; Årligt gebyr for parkering og brug af flyveplads (fly) 52,5\$; årligt vandforbrug til kommerciel brug 51,25\$; Film- og produktion fra 150\$ - 3067\$ afhængig af størrelse (ansøgningsgebyrer oveni fra 500\$ til ca. 2550\$); fotografering for ikke-residenter 204,5\$.
<b>Lachine Canal National Historic Site</b>				'Lockage' 1,5 \$ pr. dag / seks dage koster 5,5\$ / sæson koster 9,5\$; Fortøjning 1\$ / Sæson 10\$;

				Parkering 15\$ dagligt.
<b>Lake Superior National Marine Conservation Area</b>				Guided ture fra 7\$ - 28\$ afhængig af varighed/type.
<b>Mount Revelstoke National Park</b>	Entré pr. person 9\$ - 10,5\$ (årligt = 44\$ - 52,25\$) ELLER 21\$ pr. familie/gruppe (årligt 104,5\$). Camping varierer fra 30\$ - 128\$ afhængigt af typen.		Fiskerilicens pr. dag 12.75\$; årligt 44.25\$	Bål/ildtilladelse pr. dag 10.5 \$; 'back-country' gebyr 12.75\$ pr. nat.
<b>Nahanni National Park Reserve</b>	Entre / adgang pr. person, pr. nat 31.75\$ eller årligt 222\$	Guidelicens 8.25\$; ikke-residentielle udlejere 204,5\$.	Fiskerilicens pr. dag 12.75\$; årligt 44.25\$	
<b>Prince Edward Island National Park</b>	Entre pr. dag pr. person 8.5\$ (off-season 4.25\$); camping gebyr fra 30\$ - 128\$ (ca. halv pris for off-season) pr nat afhængigt af type.			Scenisk køretur 4,25\$ pr. person; reservation af billetter online (eller annullering) 11,5\$ - 13,5\$; gebyr pr. bundt brænde 9,5 \$; guidede ture og programmer 20\$ - 136\$.
<b>Quttinirpaq National Park</b>	Adgang dagligt (uden overnatning) pr. person 15,25\$; pr. nat pr. person 31,75\$ eller 222,25\$ årligt.			Speciel overnatning (privat eller semi-privat) fra 26.75\$ - 32.00\$
<b>Radium Hot Springs</b>	Adgang pr. person 7\$ - 16.5\$. Heldags pas 25.5\$ pr. person.			
<b>Saguenay-St. Lawrence Marine Park</b>	Entré/adgang varierer fra 6\$-16\$ afhængigt af gruppestørrelse, alder, formål, placering osv.			

<b>Sirmilik National Park</b>	Pr. dag (uden overnatning) 15,25\$; skolegruppe pr. dag 4\$; turister 31,75\$ pr. nat eller 222,25\$ årligt.			
<b>Ukkusiksalik National Park</b>	Kommerciel gruppe pr. person 15,25\$; uddannelsesgruppe pr. person = 4\$; turister 31,75\$ pr. nat eller 222,25\$ årligt.			
<b>Yoho National Park</b>	Entré pr. person 9\$ - 10,5\$ eller 21\$ pr. familie/gruppe; Camping varierer fra 16\$ - 30\$ afhængigt af typen.		Fiskerilicens pr. dag 12.75\$; årligt 44.25\$	Brandtilladelse pr. dag 9,5\$; lossepladsgebyr 9,5\$; backcountry gebyr pr. dag 12,75\$; reservationsgebyr pr. tilladelse 11,75\$; græsningstilladelse pr. hest pr. dag 2,5\$ (månedligt 31\$); guidede programmer 60\$ - 111\$ pr. person (vandreture osv.).

Kilde: "National Parks" (2023). Government of Canada: <https://parks.canada.ca/pn-np>



## APPENDIKS 5

### GEBYRER VED BESØG AF NATIONALPARKER I USA

I USA pålægges turister, som besøger nationalparker en lang række af gebyrer og afgifter. Tabellen nedenfor viser entré-gebyrerne for de 109 nationalparker i USA, som opkræver gebyrer. Priser i amerikanske dollars, USD.

	<b>Park-specific Annual Pass</b>	<b>Price per vehicle</b>	<b>Price per peson</b>	<b>Price per motorcycle</b>
Acadia National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Adams National Historical Park	\$45		\$15	
Antietam National Battlefield	\$35	\$20	\$10	\$15
Arches National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Assateague Island National Seashore	\$45	\$25	\$15	\$20
Badlands National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Bandelier National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Bent's Old Fort National Historic Site	\$35		\$10	
Big Bend National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Black Canyon of the Gunnison National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Bryce Canyon National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Cabrillo National Monument	\$35	\$20	\$10	\$15
Canaveral National Seashore	\$40	\$20	\$10	\$15
Canyonlands National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Cape Cod National Seashore	\$60	\$25	\$15	\$20

Capitol Reef National Park	\$35	\$20	\$10	\$15
Capulin Volcano National Monument	\$35	\$20	\$10	\$15
Carlsbad Caverns National Park			\$15	
Castillo De San Marcos National Monument	\$45		\$15	
Cedar Breaks National Monument	\$35		\$10	
Chaco Culture National Historical Park		\$25	\$15	\$20
Chattahoochee River National Recreation Area	\$40	\$5		
Chesapeake & Ohio Canal National Historical Park	\$35	\$20	\$10	\$15
Chickamauga & Chattanooga National Military Park	\$35		\$10	
Christiansted National Historic Site			\$10	
Colonial National Historical Park	\$45		\$15	
Colorado National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Crater Lake National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Craters of the Moon National Monument and Preserve	\$35	\$20	\$10	\$15
Cumberland Island National Seashore	\$35		\$10	
Death Valley National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Denali National Park & Preserve	\$45		\$15	



Devils Tower National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Dinosaur National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Dry Tortugas National Park			\$15	
Everglades National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Florissant Fossil Beds National Monument	\$35		\$10	
Fort Davis National Historic Site	\$35	\$20	\$10	\$15
Fort McHenry National Monument & Historic Shrine	\$45		\$15	
Fort Pulaski National Monument	\$35		\$10	
Fort Smith National Historic Site	\$35		\$10	
Fort Sumter and Fort Moultrie National Historical Park	\$35		\$10	
Fort Vancouver National Historic Site	\$35		\$10	
Glacier National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Glen Canyon National Recreation Area	\$55	\$30	\$15	\$25
Golden Spike National Historic Site	\$35	\$20	\$10	\$15
Grand Canyon National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Grand Teton National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Great Falls (George Washington Memorial Parkway)	\$35	\$20	\$10	\$15

Great Sand Dunes National Park & Preserve	\$45	\$25	\$15	\$20
Guadalupe Mountains National Park	\$35		\$10	
Gulf Islands National Seashore	\$45	\$25	\$15	\$20
Haleakalā National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Harpers Ferry National Historical Park	\$35	\$20	\$10	\$15
Hawai'i Volcanoes National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Home of Franklin D. Roosevelt National Historic Site			\$10	
Hovenweep National Monument	\$55	\$20	\$10	\$15
Indiana Dunes National Park	\$45	\$25	\$15	\$20
Isle Royale National Park	\$60		\$7	
Joshua Tree National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Kennesaw Mountain National Battlefield Park	\$40	\$5		
Lake Mead National Recreation Area	\$45	\$25	\$15	\$20
Lassen Volcanic National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Lava Beds National Monument	\$55	\$25	\$15	\$20
Lewis & Clark National Historical Park	\$35		\$10	
Little Bighorn Battlefield National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Mesa Verde National Park	\$55	\$30	\$15	\$25

Montezuma Castle National Monument	\$35		\$10	
Mount Rainier National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Muir Woods National Monument	\$45		\$15	
Natural Bridges National Monument	\$55	\$20	\$10	\$15
Olympic National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Organ Pipe Cactus National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Padre Island National Seashore	\$45	\$25	\$15	\$20
Perry's Victory International Peace Memorial	\$35		\$10	
Petrified Forest National Park	\$45	\$25	\$15	\$20
Pictured Rocks National Park	\$30	\$20	\$10	\$15
Pinnacles National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Pipe Spring National Monument			\$10	
Prince William Forest Park	\$35	\$20	\$10	\$15
Pu'uuhonua O Hōnaunau National Historical Park	\$55	\$20	\$10	\$15
Rocky Mountain National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Sagamore Hill National Historic Site	\$40		\$10	
Saguaro National Park	\$45	\$25	\$15	\$20
Saint Gaudens National Historic Site	\$40		\$10	
San Francisco Maritime National Historical Park	\$45		\$15	

San Juan National Historic Site	\$35		\$10	
Sequoia Kings Canyon National Parks	\$60	\$35	\$20	\$30
Shenandoah National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Sleeping Bear Dunes National Lakeshore	\$45	\$25	\$15	\$20
Sunset Crater Volcano National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Theodore Roosevelt National Park	\$55	\$30	\$15	\$25
Thomas Edison National Historical Park	\$45		\$15	
Tonto National Monument			\$10	
Tumacácori National Monument	\$35		\$10	
Tuzigoot National Monument	\$45		\$15	
Vanderbilt Mansion National Historic Site			\$10	
Vicksburg National Military Park	\$35	\$20	\$10	\$15
Walnut Canyon National Monument	\$45		\$15	
Whiskeytown National Recreation Area	\$55	\$25	\$15	\$20
White Sands National Park	\$45	\$25	\$15	\$20
Wright Brothers National Memorial	\$35		\$10	
Wupatki National Monument	\$45	\$25	\$15	\$20
Yellowstone National Park	\$70	\$35	\$20	\$30

Yosemite National Park	\$70	\$35	\$20	\$30
Zion National Park	\$70	\$35	\$20	\$30

Kilde: "Entrance Fees by Park". (2023). National Park Service. <https://www.nps.gov/aboutus/entrance-fee-prices.htm>



## KILDELISTE

Kilder brugt i papiret - alfabetisk efter titel.:

- *A bill for an Act on Visitor Impact Fee, HB295*, State of Hawaii Repræsentanternes Hus, Thirtyfist Legislature 202.
- *Arts, music commissions to renew push for short-term rental tax collections*, by Chad Swiatecki, Austin Monitor, 11. April 2023.
- *CLIA vs. Juneau*, [Cruise Industry News](#), Oktober 2018.
- Forbes.com: "[Could A Tourist Tax Be The Answer To Norway's Over-tourism Problem?](#)", by David Nickel, februar 2020.
- *Cruise industry calls for freeze on passenger tax*, CLIA, May 2023.
- *Dyrere flybilletter skal give højere check til 300.000 ældre*, [Dr.dk, 9. november 2023](#).
- [Entrance Fees by Park](#), National Park Service, 2023.
- European Tourism Association (ETOA), UK, tax database and monitoring (members section).
- [Global Report on Adventure Tourism](#), World Tourism Organization, 2014.
- *International Visitor, Conservation and Tourism Levy - Investment plan 2023* - Government of New Zealand.
- *Japan is introducing a 'sayonara' departure tax that international travelers have to pay before leaving the country*, Business Insider, 10. januar 2019.
- [Lottery introduced for day use bus seats at Lake O'Hara](#), Rocky Mountain Outlook, 2019.
- [Most visited national parks in Canada](#), Statista.com, 2023.
- [National Parks](#), Government of Canada, 2023.
- *Passagerer strømmer til: Flyselskaber står til rekordindtægter - Antallet af flypassagerer slår alle forventninger i år - og det vil kun gå fremad til*

næste år trods grønne afgifter på flybilletterne. Berlingske Tidende 6. december 2023.

- *Planning to Visit Barcelona or Dubrovnik? It's Going to Cost You.* By Paige McClanahan, New York Times, 23, August 2023.
- *Taxation and Tourism - OECD Tourism Trends and Policies*, [OECD, 2014.](#)
- *Taxes in the Field of Aviation and their impact*, EU Kommissionen og CE Delft, 2019.
- [\*Willingness to Pay for Tourist Tax in Destinations: Empirical Evidence from Istanbul\*](#) by Gurel Cetin, Zaid Alrawadieh, Mithat Zeki Dincer, Fusun Istanbulu Dincer and Dimitri Ioannides
- *Want To Increase Cultural Investment? Use Tourism Taxes*, by Shain Shapiro, PhD, Forbes.com, 26 april 2023.

Øvrige referencekilder på området:

- *Tourism Taxes by Design*, udarbejdet af Group NAO, København 2021. Kan findes på [www.groupnao.com](http://www.groupnao.com) eller på [UNWTOs ressourceportal.](#)

