

Nuuk, 27. juni 2023

Departementet for Finanser og Ligestilling
OED@nanoq.gl
marf@nanoq.gl

Kopi til
Departement for Boliger og Infrastruktur
box909@nanoq.gl

Hørings svar til forslag om ændring af landstingslov om havneafgift

Hermed fremsendes Sikuki Nuuk Harbour A/S' kommentarer til forslag til Inatsisartutlov om ændring af landstingslov om havneafgift (genindførelse af en krydstogtpassagerafgift) fremsendt 1. juni 2023.

Sikukis kommentarer er opdelt i fire afsnit i form af dels en overordnet opsummering af / konklusion på Sikukis bemærkninger, dels overordnede betragtninger om grundlag for lovforslaget, dels en mere detaljeret kommentering af de enkelte punkter i "Bemærkninger til forslaget" og selve lovteksten, og endelig et alternativt lovforslag, der efter Sikukis vurdering vil løse nogle af de problemer, det foreliggende lovforslag giver anledning til.

Det skal anføres, at Sikuki har valgt samlet at kalde afgifterne "havneafgifter", selvom Skattestyrelsen nu kalder dem henholdsvis havneafgift og krydstogtpassagerafgift.

Opsummering af / konklusion på Sikukis bemærkninger

Nedenfor opsummeres Sikuki Nuuk Harbour A/S kommentarer i punktform til det foreliggende forslag til ændring af landstingslov om havneafgift, og i de efterfølgende afsnit er vore bemærkninger uddybet:

- Overordnet er Sikuki enige i, at der bør indføres en passagerafgift for krydstogtpassagerer, og at der i loven foretages nogle præciseringer af begreberne.
- Omvendt mener Sikuki, at der i havneafgiftsloven bør skelnes mellem kommercielle havne, der via brugerbetaling opkræver egne skibs- og varetakster til finansiering af drift og vedligehold m.v., og så de øvrige resterende selvstyrejede havne, hvor der ikke er indført brugerbetaling, og hvor drift og vedligehold finansieres af ejeren Grønlands Selvstyre.
- Sikuki er fortsat af den holdning at skibe med anløb i de kommercielle havne i Grønland skal fritages for havneafgifter, krydstogtpassagerafgifter m.v. af enhver art, idet der i modsat fald er tale om en stærkt konkurrenceforvridende dobbelt- til trippelbetaling.
- Helt overordnet bør der ikke være væsentlig forskel i anløbsomkostninger i de grønlandske havne, uanset om der er tale om en selvstyrejet havn eller en kommerciel drevet havn.
- Sikuki har noteret, at forslaget er en videreførelse af en 31 år gammel lov, og at der ikke er taget højde for samfundsudviklingen i de mellemliggende år, herunder indførelsen af kommercielle havne i Grønland.
- Beregningerne bag lovforslaget, herunder effekten på prisen for et krydstogtanløb samt sammenligningen med andre havne er misvisende og egnet til at vildlede læseren af bemærkningerne, da alle grønlandske havne ses under et, og uden at der tages højde for de



- kommercielle takster i Nuuk Havn – en havn der ikke modtager støtte fra Grønlands Selvstyre til drift og vedligehold.
- Gennemføres det foreliggende udkast til ny havneafgiftslov udfordres de økonomiske forudsætninger for både Nuuk Havn og Nuuk Lufthavn på grund af den konkurrenceforvridende effekt.
 - Derudover har Sikuki en række mere specifikke kommentarer til lovtæst og bemærkningerne, bl.a.:
 - Lovforslaget vil øge administrationsbyrden væsentlig i forbindelse med havneafgiftsopkrævningen, selvom Skattestyrelsen påstår det modsatte. Dette særligt i relation til, at havneafgiftsblanketterne nu skal fremsendes ad to gange.
 - Betalingsfristerne i loven er urealistiske.
 - At afgiftsblanketterne skal være ”elektronisk” giver nogle udfordringer.
 - Det er ikke rimeligt, at den lokale havnemyndighed i Nuuk udover at lave hele det administrative arbejde gratis for Skattestyrelsen, direkte skal betale for at få udarbejdet en årlig revisorerklæring. Øvrige lokale havnemyndigheder for betaling får deres arbejde.
 - Sikuki har endelig til sidst i dette høringsvar i punktform opstillet en alternativ model for nytænkning af havneafgiftsloven. Et forslag der dels sikrer en højere og mere ”fair” betaling fra krydstogtrederierne, dels vil løse problemet med konkurrenceforvridende dobbeltbetaling, dels vil lette nogle af de administrative byrder, og endelig vil give Skattestyrelsen mere hånd i hanke med krydstogtafgifterne.

Overordnede betragtninger om grundlaget for lovforslaget

Sikuki har noteret, at lovforslaget indholdsmæssigt stort set er en videreførelse af den oprindelige landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havneafgift og de efterfølgende talrige lovændringer, og at den eneste reelle ændring er tilføjelsen om, at der nu også ønsket indført en krydstogtpassagerafgift.

Sikuki støtter op om, at krydstogtrederierne skal betale en højere pris ved besøg i grønlandske farvande, herunder besøg i havne og ved besøg/ilandsætning af passagerer udenfor de specifikt nævnte havne, og at en krydstogtpassagerafgift er et egnet middel til at opnå dette. Og således at disse havneafgifter kan medfinansiere det store vedligeholdelseefterslæb i de selvstyrejede havne.

Sikuki finder det omvendt også naturligt, at de betalinger krydstogtrederierne lægger for benyttelse af Nuuk Havn fuldt ud går til dækning af service, vedligehold m.v. i Nuuk Havn. Der burde således ikke pålægges krydstogtrederierne havneafgifter for benyttelse af Nuuk Havn men alene havnens brugerbetaling. Krydstogtrederierne burde således fritages for betaling af havneafgifter ved anløb af kommercielle havne, da der i modsat fald er tale om en stærkt konkurrenceforvridende dobbeltbetaling.

Det kan i denne forbindelse noteres, at på baggrund af et ønske fra Departementet for boliger og infrastruktur, om at Sikuki skulle sænke sine priser for det kystnære fiskeri pr. 1. juli 2022, fik Sikuki godkendelse fra Departementet for boliger og infrastruktur til i stedet for fra 2023 at indføre en brugerbetaling på 10 kr. pr. passager for krydstogtskibe, der besøger Nuuk Havn.

Derudover skal en mulig udvidelse af havnefaciliteterne i Nuuk Havn betales ved øget brugerbetaling fra bl.a. krydstogtskibene, der får fordele af en havneudvidelse, når den nye lufthavn i Nuuk tages i brug.



Sikuki finder det derfor uforståeligt, at der ikke i bemærkningerne og loven er taget højde for, at der fra og med 2015 er givet tilladelse til kommerciel havnedrift i Grønland med opkrævning af brugerbetaling for benyttelse af havne og disses faciliteter. Intet sted i bemærkningerne, hvilket også afspejler sig i lovtæksten, er der taget højde herfor eller er en eneste bemærkning herom.

Der bør i havneafgiftsloven skelnes mellem kommercielle havne, der via brugerbetaling opkræver egne skibs- og varetakster til finansiering af drift og vedligehold m.v., og så de øvrige resterende selvstyrejede havne, hvor der ikke er indført brugerbetaling, og hvor drift og vedligehold finansieres af ejeren Grønlands Selvstyre.

Sikuki og konkurrenceforvridende dobbeltbetaling

Sikuki blev etableret i 2013 med henblik på at bygge den nye atlanthavn i Nuuk samt overtage driften af den gamle havn i Nuuk. Sikuki er selvfinansierende og har siden 2016 opkrævet brugerbetaling for skibe og varer for at kunne finansiere driften af havn, reparation og vedligehold af alle havneanlæg i Nuuk samt servicere selskabets lånefinansiering. Sikukis takster er godkendt af Grønlands Selvstyre med udgangspunkt i Lov om havne nr. 9 af 3. juni 2015.

Nuuk Havn drives således af Sikuki på kommercielle vilkår, og der modtages ikke tilskud eller andre bidrag fra Grønlands Selvstyre til vedligehold af havneanlæg m.v.

I forbindelse med etableringen af den nye atlanthavn og Sikukis overtagelse af driften af de gamle havneanlæg, var det forudsætningen, at finansieringen heraf alene skulle ske for egne opkrævede brugerbetalinger, men også at Sikuki og brugerne i Nuuk ikke skulle medfinansiere vedligehold m.v. af de øvrige ikke kommercielle havne ejet af Grønlands Selvstyre.

Det var derfor hensigten i det forberedende arbejde, at Sikuki og dermed Nuuk Havn skulle fritages for opkrævning af havneafgifter i henhold til havneafgiftsloven. Dette mente Skattestyrelsen dog efterfølgende ikke, da der ifølge Skattestyrelsen er tale om en skat, og ikke en konkret finansiering af havnevedligehold, hvorfor Skattestyrelsen fastholdt, at der også for Nuuk Havn skulle opkræves havneafgifter.

Resultatet heraf er en konkurrenceforvridende ”dobbeltbetaling” for brugerne af Nuuk Havn i forhold til både øvrige havne i Grønland men også de udenlandske havne, Nuuk Havn kan sammenlignes med. Den nuværende krydstogtafgift pr. påbegyndt et døgn udgør ca. det samme som Sikukis brugerbetaling pr. påbegyndt 4 døgn. Afgiften udgør således mellem 1 og 4 gange den brugerbetaling Sikuki opkræver.

Der er således tale om en **stærkt konkurrenceforvridende parameter**, når Sikuki er tvunget til at opkræve havneafgifter for selskabets kunder, som ikke bidrager til havnens økonomi eller kommer havnens brugere til gavn.

Lovforslagets beregningseksempel og miskonklusion afledt heraf

Udover at kommerciel havnedrift ikke er nævnt med at ord, er der heller ikke i de konkrete beregninger og sammenligninger med andre havne i bemærkningerne (jfr. side 4 og 5 heri) taget højde for kommercielle brugerbetalinger i Grønland. Der er alene medtaget havneafgifterne til Grønlands Selvstyre. Dette til trods for, at der sammenlignes med kommercielle priser for udenlandske havne og ikke statsafgifter.



Beregningen af prisen i Grønland og sammenligningen med de 23 udenlandske havne er således misvisende og egnet til at vildlede læsernes forståelse af det samlede pris- og afgiftsniveauet i Grønland efter gennemførelsen af lovforslaget, jfr. konklusionen på sammenligningen "... vil Grønland afgiftsmæssigt fortsat befinde sig blandt den halvdel af de udvalgte havne, som ligger **afgiftsmæssigt lavest**".

Dette er ikke korrekt.

For det første sammenlignes der ikke med kun afgifter for de øvrige havne, men med den samlede pris inklusiv kommercielle brugerbetaling, og det er derfor ikke korrekt at, der kan konkluderes som ovenfor citeret, at afgiftsniveauet er i den lave ende. Afgiftsniveauet for de udenlandske havne er ikke vist separat.

Der burde for Grønland have været medtaget to opgørelser af prisniveauet i Grønland, dels en for de ikke kommercielle havne ejet af Grønlands Selvstyre (som den foretagne), men også en separat for de kommercielle havne i Grønland, lig Nuuk Havn.

Så ville konklusionen være en helt anden.

Korrigerende af beregningseksempel og betydning for Nuuk Havn

Laves der en korrekt prisberegning for Nuuk Havn med udgangspunkt i de foreslåede afgiftsændringer og Sikukis priser for 2023 ville omkostningen for Nuuk Havn for de i bemærkninger opstillede eksempler inklusiv ISPS for skib 1 blive 49.597 kr., for skib 2 blive 107.869 kr. og for skib 3 blive 445.412 kr., hvilket er markant (ca. 60 %) højere end priserne for de selvstyrejede havne.

Og Nuuk Havn vil være 5. dyrest af de i alt 25 opgjorte havne inkl. de selvstyrejede, og markant dyrere end de sammenlignelige havne i Nordatlanten. De eneste 3 væsentlig dyrere havne er ikke konkurrenter i Nordatlanten.

Konklusionen ville således for Nuuk Havn være, at den samlede betalingsbelastning for krydstogtrederierne inklusiv havneafgifter til Grønlands Selvstyre vil være i den øvre ende og væsentlig højere end sammenlignelige havne i Nordatlanten.

Havneafgifterne til Grønlands Selvstyre vil for skib 3 i Nuuk Havn udgøre 169 % af den kommercielle brugerbetaling til Sikuki, eller sagt på anden måde, af den samlede omkostning for rederiet vil kun 37 % udgøre betaling til Sikuki, resten 63 % vil være afgifter til Grønlands Selvstyre.

Der er derfor ingen tvivl om, at selvstyreafgifterne vil udgøre **en meget væsentlig konkurrenceforvridende parameter** til skade for Nuuk Havn, både i forhold til de sammenlignelige havne i Nordatlanten men også med de øvrige grønlandske havne. Og det vil have væsentlig indflydelse på antallet af krydstogtanløb i Nuuk og den samlede økonomi for Nuuk Havn, og dermed også prisniveauet for havnens øvrige brugere. Det er sandsynligt, at konkurrenceforvridningen vil medføre en væsentlig nedgang i antal anløb af krydstogtskibe i forhold til ellers forventet, og dermed manglende indtægtsgrundlag hos både Kalaallit Airport og Sikuki, da turn-around og transitering af passagerer vil blive reduceret.

Sikuki er i gang med at vurdere økonomien i en udvidelse af den nye atlanthavn for at forbedre anløbsforholdene for primært krydstogtskibene og trawlerne, hvor der om sommeren er trængsel og for lidt plads med de nuværende kajanlæg. På Sikukis generalforsamling den 26. maj 2023 blev der fra selskabets



ejer Grønlands Selvstyre udtrykt opbakning til denne havneudvidelse, der har betydning for udviklingen af infrastrukturen i Grønland. Økonomien i en udvidelse er afhængig af, at brugerne, der får gavn heraf, primært krydstogtskibe og trawlere, skal betale mere end de gør i dag.

En væsentlig del heraf skal dækkes af krydstogtskibene, hvilket vil gøre anløb til Nuuk Havn dyrere. Så dyrt, at det er tvivlsomt om Nuuk Havn for krydstogtskibene vil være ønskværdigt at anløbe, hvis de nuværende og de nye foreslåede havneafgifter for krydstogtskibe i Grønland også vil være gældende for Nuuk Havn.

De økonomiske forudsætninger for en udvidelse af den nye atlanthavn samt det fremtidige indtægtsgrundlag for både Nuuk Havn og Nuuk lufthavn vil blive påvirket negativt.

Det er for Sikuki essentielt, at den nuværende konkurrenceforvridende ”dobbeltbetaling” for Nuuk Havn, i form af både brugerbetaling til Sikuki men også havneafgifter til Grønlands Selvstyre, herunder den påtænkte mere end fordobling for krydstogtskibe, ophæves, ved at **skibsanløb i kommercielle havne som Nuuk Havn fritages for havneafgifter til Grønlands Selvstyre.**

Konsekvensen vil i modsat blive færre krydstogtanløb i Nuuk med deraf følgende mindre aktivitet for turoperatører, lufthavnen m.v. i Nuuk.

Senest har Grønlands Selvstyre i øvrigt bedt Sikuki om at overtage driften af havnen i Kangerlussuaq og indføre brugerbetaling til at finansiere driften af havnen.

Ved en koordinering med øvrige interessenter kunne lovforslaget have taget højde for et samspil om at styrke infrastrukturen i Grønland, herunder ved en udvidelse af Nuuk Havn til gavn for fiskeriet, krydstogtbranchen og den nye lufthavn.

Lovforslaget og bemærkninger hertil savner hensyntagen til de faktuelle forhold ved drift af havn og generelle administrative procedurer, herunder de faktiske forhold i relation til indrapportering og betalinger samt de administrative opgaver forbundet med opfølgning etc.

Kommentering af ”Bemærkninger til forslaget” og lovteksten

Nedenfor vil de 19 siders ”Bemærkninger til forslaget” og lovteksten blive kommenteret med henvisning til sidetal og afsnit på de enkelte sider.

Side 1, 4. og 5. afsnit.

Det foreslås nu indføjtes i loven som § 1 a. stk. 2 / § 1 b. stk. 2 samt § 5 stk. 2, at der både skal fremsendes afgiftsblanket 24 timer før ankomst og igen ved afsejling i elektronisk form.

Vi forstår ikke behovet for dobbeltfremsendelse af afgiftsblanketten, specifikt den første 24 timer før ankomst. Samtlige de i blanketten medtagne oplysninger vedrørende anløb er i forvejen kendt af / fremsendt til havnemyndigheden. Dels i forbindelse med booking af anløb, som ofte for krydstogtskibene er sket 1-3 år forud, dels i form af bl.a. detaljerede crewlister, passagerlister, 10 sidste havneanløb forud, der i forvejen skal sendes til havnemyndigheden 24 timer før anløb.



Fremsendelsen af havneblanketten i én før og én efter udgave er dobbeltadministration, og vil derudover kun medvirke til forvirring og fejl.

Desuden bør listerne fortsat fremsendes i pdf format og ikke i elektronisk format, således at det sikres, at den fremsendte afgiftsblanket er endelig, og der ikke bevidst eller hændeligt kan ændres heri.

Af § 5 stk. 2 fremgår, at det er skibets fører der skal fremsende afgiftsblanketten med anerkendelse af de opgjorte afgifter. Hvad der menes med "anerkendelse" fremgår ikke. Er det ved underskrift på afgiftsblanketten? I så fald kan det ikke lade sig gøre, hvis blanketten skal fremsendes i "elektronisk" format og ikke pdf. Desuden er det som regel skibets agent, der sørger for fremsendelse af afgiftsblanketten.

Til illustration af overadministrationen har Sikuki f.eks. et mindre udenlandsk skib, der er omfattet af den nuværende ordlyd af loven, og som over en periode på 4-6 uger anløber Nuuk Havn 2-4 gange dagligt på skæve tider af døgnet. Havneafgiften er ca. 300 kr. pr. anløb. I alt bliver det til ca. 50 anløb over en kortere periode, og anløbstidspunkter kendes ikke 24 timer før, men oftest kun et par timer før. Og skibsføreren har ikke mulighed for at udarbejde og fremsende afgiftsblanketten løbende / godkende denne, men overlader dette til rederiets administration. Her har Sikuki lavet en praktisk aftale med rederiet om, at der kan laves en samlet, eventuelt to, angivelser for det samlede antal anløb. Det vil være administrativt meget udfordrende, hvis der i alt skal fremsendes ca. 100 før og efter afgiftsblanketter, og så for en samlet havneafgift på ca. 15 t.kr.

Side 3, 4. afsnit

3. sætning mangler noget til at den er forståelig, om hvad der er pålagt.

Og til 4. sætning, så er der ikke indgået nogen administrationsaftale med Sikuki.

Side 4, 1.-4. afsnit

Se bemærkninger til side 1 og 3, jfr. ovenfor. Samtlige de i blanketten foreslåede oplysninger er i forvejen kendt af havnemyndigheden, og har således ingen praktisk anvendelse "til brug for havnemyndighedens tilrettelæggelse af arbejdet i havnen".

I henhold til § 5 stk. 2 skal afgiftsblanketten fremsendes senest ved skibets afgang. Det kan i relation hertil oplyses, at i 2022 blev afgiftsblanketterne for krydstogtskibene i Nuuk Havn, selv med en omfattende rykning herfor, fremsendt i gennemsnit 30 dage efter afgang, med et spænd fra dagen før afgang til 109 dage efter afgang.

I henhold til § 5 stk. 3 og stk. 4 forfalder og skal havneafgifterne betales ved skibets afsejling fra havnen. Det kan i relation hertil oplyses, at i 2022 blev havneafgifterne for krydstogtskibene i Nuuk Havn, selv med en omfattende



rykning herfor, betalt i gennemsnit 29,5 dage efter afgang, med et spænd fra 2 til 109 dage efter afgang.

Der er ingen virksomheder, herunder føreren på et krydstogtskib eller for den sags skyld en trawler, der betaler en faktura eller en havneafgift samme dag, fakturaen modtages eller havneafgiften kan opgøres. Der er ingen virksomheder, hvor de administrative procedurer er tilrettelagt således, at dette kan lade sig gøre. Dels er der en godkendelsesprocedure, der skal overholdes, og dels tager selve betalingsproceduren også en del tid. Mange virksomheder har f.eks. en 14 dages betalingsfrist, fra omkostningen er godkendt til selve betalingen finder sted. Dette gælder også, hvor det er selskabets agent i Grønland, der forestår godkendelsesprocedurer og betaling af havneafgifter.

Og hvad er i realiteten forskellen på stk. 3 og stk. 4 i § 5?

Det fremgår i øvrigt intet sted i loven, hvor afgiftsblanketterne skal fremsendes til. Det nærmeste er i § 5 stk. 2, hvor det fremgår, at det er "til brug for skatteforvaltningen".

Side 4, nederst, side 5 og øverst side 6

Som beskrevet ovenfor, så er beregningseksemplet på side 4 ikke fyldestgørende for grønlandske havne, medmindre der ikke skal opkræves havneafgifter til Grønlands Selvstyre for kommercielle havne i Grønland.

Men så burde dette fremgå eksplicit af loven i § 1, at kommercielle havne herunder Nuuk Havn, der har fået tilladelse fra Grønlands Selvstyre til at opkræve egen brugerbetaling, ikke er omfattet af loven om havneafgift.

Regnestykket er misvisende og virker vildledende, da læserne forledes til at tro, at dette er gældende for alle grønlandske havne.

Øverst side 5 anføres det direkte i overskriften: "Benchmark vedrørende udenlandske afgiftsniveauer", at den grønlandske havneafgift er sammenlignet med udenlandske afgiftsniveauer. Dette er faktisk forkert, da de opgjorte udenlandske priser er kommercielle inkl. eventuelle offentlige afgifter, hvilket også fremgår øverst på side, hvor det er angivet at priserne er hentet fra havnenes prislister. Skattestyrelsen sammenholder således deres egne afgifter med udenlandske kommercielle priser inklusiv afgifter.

Det kan undre, at Skattestyrelsen ikke selv kan få den tanke, at man også i de grønlandske priser burde medtage de kommercielle priser, der tydeligt fremgår af Sikuki's hjemmeside.

Der burde have været lavet en opdeling af de grønlandske havne, dels én for de kommercielle havne (læs Nuuk som den eneste indtil videre) og dels én for de øvrige selvstyrejede havne.



Og så ville billedet være et helt andet, hvor priserne for de 3 eksempler inklusiv ISPS ville stige fra 26.812 kr. til 49.597 kr. for skib 1, for skib 2 stige fra 62.210 kr. til 107.869 kr. og for skib 3 stige fra 279.883 kr. til 445.412 kr., hvilket er markant højere (ca. 60 %) end for de selvstyrejede havne.

Og Nuuk Havn vil være 5. dyrest af de i alt 25 opgjorte havne inkl. de selvstyrejede, og markant dyrere end de sammenlignelige havne i Nordatlanten. De eneste 3 væsentlig dyrere havne er ikke konkurrenter i Nordatlanten.

Konklusionen ville således for Nuuk Havn være, at den samlede betalingsbelastning for krydstogtrederierne inklusiv havneafgifter til Grønlands Selvstyre vil være i den øvre ende og væsentlig højere end sammenlignelige havne i Nordatlanten.

Havneafgifterne til Grønlands Selvstyre vil for skib 3 i Nuuk Havn udgøre 169 % af den kommercielle brugerbetaling til Sikuki, eller sagt på anden måde af den samlede omkostning for rederiet vil kun 37 % udgøre betaling til Sikuki, resten 63 % vil være afgifter til Grønlands Selvstyre.

Der er derfor ingen tvivl om, at **selvstyreafgifterne vil udgøre en meget væsentlig konkurrenceforvridende parameter til skade for turisterhvervet, Nuuk Havn og den kommende nye lufthavn i Nuuk**, både i forhold til de sammenlignelige havne i Nordatlanten men også med de øvrige grønlandske havne. Og det kan få væsentlig indflydelse på antallet af krydstogtanløb i Nuuk og den samlede økonomi for Nuuk Havn og lufthavnen i Nuuk, og dermed også prisniveauet for havnens øvrige brugere. Det kan ikke afvises, at konkurrenceforvridningen vil medføre en væsentlig nedgang i antal anløb af krydstogtskibe og turn-around af passagerer i forhold til ellers forventet.

Kapitel 3, side 6-7

Her skriver Skattestyrelsen i 2. afsnit, at "Merprovenuet vil indgå i landskassen på lige fod med andre fiskale indtægter. Merprovenuet forventes anvendt til en styrket vedligeholdelsesindsats i forhold til havnene samt medvirke til at overveje strukturen i skattesystemet." Skattestyrelsen skriver således her, at der er tale om en skat, og at det ikke kan garanteres, at passagerafgiften (merprovenuet) vil tilgå vedligeholdelsesindsatsen i havnene.

Derudover skønner Skattestyrelsen, at antal passagerer vil være af samme størrelsesorden som for 2022, og at passagerafgifterne derfor vil indbringe 5 mio.kr. til statskassen samt 5 mio.kr. til kommunerne. I alt et merprovenu på 10 mio.kr.

Kapitel 4, side 7-8

På side 7 anfører Skattestyrelsen, at det primært vil få administrative konsekvenser for krydstogtbranchen, herunder 5 mio.kr. i omkostninger.



Hvordan det hænger sammen med ovenstående 10 mio.kr. samlet til statskassen og kommunerne savner forklaring.

Derudover skal afgiftsblanketten nu fremsendes dobbelt i 2 udgaver før og efter anløb, hvilket er udtryk for dobbeltadministration, og kun vil medvirke til forvirring og øget risiko for fejl.

Endelig anfører Skattestyrelsen på side 8, at "Forslaget forventes ikke derudover at have mærkbare administrative konsekvenser".

Sikuki er ikke enige heri.

Sikuki finder det principielt forkert, at de administrative opgaver pålægges de kommercielt drevne havne uden at opgaven honoreres. Og så pålægges selskaberne ovenikøbet selv at skulle betale for udarbejdelsen af en revisorerklæring, jfr. § 12 stk. 3. I de ikke-kommercielle selvstyrejede havne får RAL og KNI betaling for havnemyndighedsrollen.

For den nye passagerafgift har havnen ingen grunddata e.l. til brug for kontrollerne, og alt kontrol skal laves manuelt. Så den administrative opgave bliver væsentlig større med den foreslåede passagerafgift. Også når der som foreslået både skal kontrolleres for egen havn men også for landgang etc. siden sidste havneanløb.

De administrative byrder bliver heller ikke mindre af, at afgiftsblanketten nu forventes indsendt 2 gange, og at den skal være elektronisk.

Det forekommer uforståeligt, at Skattestyrelsen dels pålægger Nuuk Havn en række direkte konkurrenceforvridende afgifter, der stort set 3-dobler prisen for krydstogtrederierne for at anløbe Nuuk Havn i forhold til havnens kommercielle priser, afgifter der ikke kommer Nuuk Havn til gode i form af vedligeholdelsesbidrag etc. men alle andre havne (måske), dels pålægger Sikuki en stor administrativ opgave med at administrere dette uden honorar, og så i sidste også beder Sikuki betale for at lave dette tunge arbejde i form af selv at skulle betale for udarbejdelse af en revisorerklæring.

Dertil kommer, at Skattestyrelsen, opsætter nogle urealistiske frister for indbetaling af de opkrævede havneafgifter.

Side 10-11

Sikuki finder det positivt, at det klarere defineres, hvad der skal forstås ved "anløb af havn", herunder at det også dækker opankring og "ligge på red", jfr. § 1.

Side 12, sidste afsnit

Sikuki er positive overfor, at det fastslås at afgiftsblanketten skal forstås som en "selvanmeldelsesordning".



Vi er dog skeptiske overfor, hvordan den elektroniske blanket kan blive opfattet som en "tro- og loveerklæring" da den ikke kan underskrives af skibets fører. I øvrigt udarbejdes alle afgiftsblanketter for skibe der anløber Nuuk Havn i dag af skibets agent, eller fremsendes af denne.

- Side 13, 2. afsnit Dette afsnit kan misforstås, og må præciseres, så det tydeligt fremgår, om anløb af de 19 havne skal med her eller ikke.
- Side 13, næstsidste afsnit Der foreligger ingen administrationsaftale mellem Sikuki og den centrale havnemyndighed.
- Side 15, næstsidste afsnit Afsnittet samt § 5 stk. 1 hænger ikke sammen med virkeligheden. Afgiftstilsvaret kan ikke fastsættes forud for et anløb etc., da det afhænger af det konkrete anløb, og varigheden heraf kendes først ved afgang.
- Side 16, 2. afsnit Sikuki eller andre havne i øvrigt har ingen mulighed for at kontrollere rigtigheden af oplyste ilandsætninger m.v. udenfor egen havn siden sidste havneanløb.
- Side 16, sidste afsnit, side 17 første afsnit
Jfr. også kommentarerne til § 5 stk. 3 og stk. 4 ovenfor så er det ikke realistisk, at havneafgifter betales samme dag et skib afsejler. Der gik i 2022 i gennemsnit 30 dage for krydstogtrederierne før betaling var modtaget.

Tidsfristerne i § 5 stk. 3-5 er derfor ikke realistiske.
- Side 17, 3. afsnit I kommentarerne til § 6 fremgår det, at Skattestyrelsen nu vil udlægge det til den lokale, funktionelle havnemyndighed "at foretage en skønsmæssig ansættelse af både afgiftstilsvar og gebyropkrævninger".

Sikuki finder det ikke hensigtsmæssigt, at sådanne skønsmæssige beføjelser udlægges til den lokale, funktionelle havnemyndighed, der dels ikke har kendskab til anløb udover i egen havn, og dels ikke har mandat til at kunne pålægge gebyrer.

Skal der foretages skønsmæssig ansættelse og pålægges gebyrer, må det være Skattestyrelsen selv, der foretager dette.
- Side 17, til nr. 11 Sikuki er enige i, at det præciseres, at det er Skattestyrelsen der iværksætter inddrivelse af udestående restancer.
- Side 18, næstsidste afsnit Det fremgår heraf, samt direkte af lovteksten i § 12 stk. 2, at den lokale, funktionelle havnemyndighed kan pålægges at "opkræve" afgifter.

Det må præciseres her, at anvendelsen af ordet "opkræve" er decideret forkert at anvende i denne forbindelse. Der er tale om en "selvanmeldelsesordning" med en frivillig indbetaling fra rederierne. Der udstedes ikke faktura eller andet



til rederierne, og afgiftsblanketten = selvanmeldelsesordning er deres eneste dokumentation for havneafgifterne.

Sikuki "opkræver" således ikke havneafgifter, men administrerer alene modtagelse af afgiftsblanketter og indbetalinger.

Side 19, 2.-4. afsnit

Samme som ovenfor.

Skattestyrelsen foreslår, at havnemyndigheden skal udarbejde en oversigt over årets samlede indberettede og afregnede afgifter og gebyrer. Som beskrevet ovenfor udarbejdes der ikke fakturaer e.l. på havneafgifterne, ligesom disse af regnskabsmæssige årsager ikke registreres i Sikukis bogholderi, da de ikke er en del heraf. Sikuki har således ingen registreringer af de indbetalte og afregnede havneafgifter udover, hvad der fremgår af den hertil anvendte bankkonto, der medsendes de månedlige afregninger. De samlede havneafgifter for året fremgår af de 12 månedlige indberetninger til Skattestyrelsen, og ønsker Skattestyrelsen en oversigt, kan Skattestyrelsen udarbejde en sådan ud fra de månedlige opgørelser ved at sammenlægge de 12 tal.

Sikuki finder det ikke rimeligt, jfr. § 12 stk.3, anden linie, at Sikuki både skal indsamle en række direkte konkurrenceforvridende afgifter, der stort set 3-dobler prisen for krydstogtrederierne ved at anløbe Nuuk Havn, dels pålægges en stor administrativ opgave med at administrere dette uden honorar, og så ovenikøbet også skal betale for udførelsen af denne opgave i form af at skulle betale for udarbejdelse af en revisorerklæring.

Denne omkostning bør Skattestyrelsen selv afholde, hvis de ønsker den udarbejdet.

Loven og forslag til alternativ lovændring

Sikuki stiller sig som beskrevet uforstående overfor, at havneafgiftsloven fortsat også omfatter kommercielle havne, der har fået tilladelse fra Grønlands Selvstyre til at opkræve egen brugerbetaling, og som ovenikøbet ikke modtager nogen tilskud e.l. til drift, vedligehold m.v. fra Grønlands Selvstyre.

Der burde allerede i 2015, da havneloven blev ændret, og der blevet givet tilladelse til "private" havne, været foretaget en revision af havneafgiftsloven, hvor der blev taget højde herfor.

Kommercielle havne, der finansieres ved brugerbetaling og uden nogen finansiel støtte, burde således være fritaget for havneafgift til Grønlands Selvstyre.

At Nuuk havn også skal betale havneafgift til Grønlands Selvstyre er udtryk for en stærkt konkurrenceforvridende dobbeltbetaling, hvilket er påpeget adskillige gange overfor Grønlands Selvstyre ved Skattestyrelsen.



Det ville være naturligt, hvis Skattestyrelsen i forbindelse med den igangværende ændring af havneafgiftsloven havde revurderet indholdet af den 31 år gamle lov, idet de faktuelle forhold, der lå til grund for den oprindelige havneafgiftslov er ændret. Herunder at undtage havneafgift i kommercielle havne.

Skattestyrelsen burde senest i forbindelse med den igangværende ændring af havneafgiftsloven selv have taget initiativ til at sikre, at havneafgiften ikke længere burde omfatte kommercielle havne. Men Skattestyrelsen har valgt at holde fast i en lovtæst fra 1992, og negligeret, at der 23 år senere er væsentlige ændringer i de faktuelle forhold, der lå til grund for oprindelige havneafgiftslov.

Det er ikke nævnt et eneste sted i udkast til loven eller bemærkninger til loven, at der nu er kommercielle havne i Grønland, og at grundlaget for havneafgiftsloven er ændret.

Samtidigt udarbejdes der et decideret misvisende eksempel på, hvilken generel effekt afgiftsændringerne vil have på et krydstogtsrederis betaling ved anløb af grønlandske havne, hvor der heller ikke her skelnes mellem selvstyrejede havne og kommercielle havne i Grønland. Og der konkluderes misvisende på dette ved sammenligning med andre havne.

Forslag til nytænkning af havneafgiftsloven

Sikuki vil opfordre til, at loven nytænkes under hensyntagen til at verden ikke har stået stille siden 1992, og at der tages hensyn til nogle af de tanker Visit Greenland fremkommer med i deres rapport, ideer som Sikuki advokerede for på et seminar med Visit Greenland i efteråret 2022.

Sikukis forslag til en nytænkning kan opsummeres således i punktform:

1. Loven skal gælde alle havne, der ikke i henhold til anden lov (havneloven) har fået tilladelse til kommerciel drift og dermed opkrævning af egen brugerbetaling, hvor taksterne er godkendt af Grønlands Selvstyre. Herved undgås en konkurrenceforvridende "dobbelbetaling".
2. I loven skal der både være en tonnageafgift, som den nuværende, og så en ny passagerafgift for krydstogtrederier.
3. For alle andre end krydstogtrederierne kan opkrævningen, satser m.v. forsætte uændret, jfr. dog punkt 1, og med kun én afgiftsblanket i forbindelse med afsejling.
4. Krydstogtrederierne skal have en lokal agent med grønlandsk cvr.-nummer, der varetager det praktiske dokumentationsarbejde, og som også hæfter for betaling af havneafgifter. Alle krydstogtrederier har d.d. en grønlandsk agent, der klarer alt det praktiske.
5. Krydstogtrederierne skal fortsat betale en tonnageafgift ved anløb af de 19 specifikke havne, dog undtaget de kommercielle, jfr. punkt 1, og derudover en passagerafgift pr. påbegyndt døgn i grønlandsk farvand. Dette uanset om, der er faktuelle besøg i havn, naturlandinger eller blot sejlad i grønlandsk farvand. Antallet af døgn med anløb i en kommerciel havn, jfr. punkt 1, fratrækkes det samlede antal døgn, hvor der skal betales passagerafgift.
6. Der udarbejdes ikke en afgiftsblanket for hvert havneanløb, men en samlet for hele rejsen, der ved sidste havnestop fremsendes til agent og Skattestyrelsen, eventuelt dagsopdelt, hvor der redegøres for den enkelte dags program (stop i havne, naturlandinger etc., itinerary vedlægges) og antal passagerer angives for hver enkelt dag. Laves den i excel kan den samlede afgift hurtigt opgøres fordelt på tonnage og passager, pr. dag etc.



7. Itinerary med forventede anløb og forventede antal passagerer kan på forhånd fremsendes til agent og Skattestyrelsen, så der eventuelt kan opgøres og betales en aconto afgift, der selvfølgelig tages højde for ved den endelige afgiftsbetaling.
8. Til kontrol af afgiftsblanketterne kan Skattestyrelsen f.eks. månedligt bede om anløbslister for de respektive 19 havne, dels for at kontrollere beregningen for de afgiftspligtige havne, dels for at kontrollere ikke afgiftspålagte besøg i kommercielle havne.
9. Og til kontrol af oplysningerne om det samlede ophold i grønlandske farvande vil Skattestyrelsen have nemt ved at kontrollere dette via Marinetraffic, AIS eller lignende.
10. Forslaget vil lette den samlede administrationsbyrde væsentligt for de involverede parter heri, og Skattestyrelsen vil få langt mere hånd i hanke med havneafgifterne fra krydstogtbranchen. Ligesom Skattestyrelsen vil have et fuldstændigt grundlag for fordeling af eventuelle dele af krydstogtafgifterne til kommunerne i forbindelse med naturlandinger etc.
11. Betalingsfrister sættes mere realistisk, så de afspejler virkeligheden.
12. Og hvis Skatteforvaltningen ønsker en indtægt på 10 mio.kr. årligt fra passagerafgiften kan dette formentlig regnes baglæns til en dagstakst ud fra de foreliggende oplysninger for 2022 hos Skattestyrelsen.

Med venlig hilsen / Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Sikuki Nuuk Harbour A/S



Postboks 4102, Issortarfimmur 1
3905 Nuussuaq
CVR: 12706952



Tlf - Phone: +299 31 40 30
Vagt - Emergency: +299 48 64 37



sikuki@sikuki.gl
www.sikuki.gl