

Departement for Finanser og Ligestilling
Imaneq 4
Postboks 1037
3900 Nuuk

ATT: OED@nanoq.gl
CC: marf@nanoq.gl

Nuuk 29.06.2023

Vedr. Høring over forslag til Inatsisartutlov om ændring af landstingslov om havneafgift (genindførelse af en krydstogtpassagerafgift)

Visit Greenland takker for muligheden for at bidrage med input til forslag om Inatsisartutlov, vedrørende ændring af landstingslov om havneafgift.

Visit Greenland har for nylig gennemført og offentliggjort en [undersøgelse](#), som går på tværs af interessenter fra den grønlandske krydstogtindustri, med deltagelse af 43 respondenter via blandt andet fysiske interviews. Den samlede rapport: **'Kortlægning af den grønlandske turismeindustri'** inklusiv industriens anbefalinger, kan læses [her](#).

Rapporten peger blandt andet på behovet for en klar og samlet strategi for, hvordan nødvendige forbedringer og vedligeholdelse af havneanlæg og øvrige relevante og supporterende faciliteter skal finansieres, således at rederier, krydstogtgæster og lokale turistaktører har forhold af tilstrækkelig kvalitet og sikkerhed.

De seneste år har krydstogtturismen haft en markant vækst på antal anløb, og udviklingen ser ud til at fortsætte et godt stykke ud i fremtiden¹. Mange steder er anlæg og faciliteter utilstrækkelige ift. anvendelighed og sikkerhed, hvilket mange respondenter har påpeget.

Visit Greenland ser dette lovforslag om genindførelse af en krydstogtpassagerafgift, som en måde at sikre finansieringen af vedligeholdelse af havnefaciliteter, så det grønlandske samfund får en fair kompensation for den værdi landet stiller til rådighed overfor

¹ Kilde: Skift Research "Global Travel Outlook 2023"

gæsterne, den slitage der udøves på havnefaciliteter, samt de services der stilles til rådighed for rederierne under deres besøg i landet.

Afgørende med inddragelse, kommunikation og samlet strategi

Det er helt afgørende for Visit Greenland, at der med reguleringer som disse sikres en massiv inddragelse af interessenterne, at der er en koordineret kommunikation, og at der overordnet arbejdes ud fra en samlet strategi om regulering og udvikling på området.

I forbindelse med høringer og ændringer på området bør der være en forudgående inddragelse af alle interessenter. Der er utrolig mange interesser i spil på dette område, og det kan være komplekst for myndigheder (og andre) at gennemskue eventuelle konsekvenser af diverse tiltag og reguleringer. Derfor anbefales det, at der faciliteres reel inddragelse og tværgående dialog med interessenterne, og ikke blot en høring af forslaget.

Ydermere er det afgørende at der sikres en koordineret og strategisk kommunikation af reguleringerne, således at alle budskaber leveres til alle interessenter på samme tid - og at det er tydeligt, hvorfor reguleringerne foretages, samt den værdi de er tiltænkt at bidrage med.

Slutteligt bør der laves en samlet strategi for reguleringerne på området, således at det ikke sker pludseligt, uden varsel eller som en række ukoordinerede reguleringer fra forskellige sider. Pludselige reguleringer skaber usikkerhed i en branche, og kan fjerne indtægtsgrundlaget fra det lokale erhvervsliv uden varsel. Med en samlet strategi og plan, har de lokale operatører mulighed for at omstille sig til nye rammevilkår.

Til høringsmaterialet har vi en række kommentarer, som er opført herunder.

Merprovenu bør udelukkende gå til forbedringer

I høringsmaterialets 'bemærkninger' er der denne passage:

*“Indtægterne fra miljø- og vedligeholdelsesgebyret **kan** kommunen anvende til vedligeholdelse eller forbedring af eksisterende faciliteter samt til opførelse af nye faciliteter”.*

Visit Greenland vurderer, at det er hensigtsmæssigt at inddrage relevante aktører i processen for at identificere hvilke faciliteter de nye afgifter bør gå til at forbedre. Det bør

i loven samtidig fremgå utvetydigt at alle indtægter fra miljø- og vedligeholdelsesgebyret **skal** gå til forbedringer og vedligeholdelse af havnefaciliteter.

De rederier Visit Greenland har været i dialog med har som udgangspunkt ikke noget imod at betale rimelige gebyrer/afgifter hvis de kan se at det giver værdi for dem og deres kunder. Hvis de ikke kan se at pengene fra miljø- og vedligeholdelsesgebyr går til forbedringer af forholdene, vil det opfattes negativt og som en slags uspecificeret 'ekstraskat'.

Følgende formulering i 'bemærkninger' bør tydeliggøres ift. hvor merprovenuet kanaliseres hen:

*"Merprovenuet (på ca. 5 mio kr årligt, red.) 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. Da der er et loft over de samlede drifts- og anlægsudgifter, forudsætter dette, at der foretages en politisk prioritering af indsatsområderne"*

Igen bør loven utvetydigt slå fast at merprovenuet **skal** gå til forbedringer af de faciliteter som krydstogtindustrien slider på. Her bør også tænkes ind, at industrien også gør slid på andet end havnefaciliteter, såsom sundhedscentre, toiletfaciliteter, naturbevarende gangstier mv. Det bør altså sikres at merprovenu fra den nye passagerafgift samt miljø- og vedligeholdelsesgebyrer udelukkende går til forbedringer af relevante faciliteter, så det har en direkte og tydelig værdi for både rederier og lokale turistaktører. Ydermere skal det bidrage til en langvarig positiv effekt på krydstogt-oplevelser i Grønland, og dermed være til gavn for samfundet.

Mulige forskelle i forbrugsmønstre

En analyse foretaget på Svalbard i 2018 (vg.gl/aeco2018) viste at passagerer på 'ekspeditions cruises' i gennemsnit havde et forbrug på land som var ca. 5 gange højere end hvad der var tilfældet for passagerer på konventionelle krydstogtskibe.

I 2015 foretog analysebureauet P.G Wild, på vegne af Visit Greenland, en analyse af krydstogtpassagerers forbrug i land. Analysen viste at hver passager i gennemsnit brugte ca. 50 Euro pr. gæst pr. landgang på varer og services, som gik til lokalsamfundet. Dengang blev der ikke skelnet mellem ekspeditions- og konventionelle skibe.

Visit Greenland planlægger at lave en forbrugsanalyse i nærmeste fremtid på krydstogtområdet, for hvis det kan påvises at passagerer på ekspeditionsskibene har et markant højere forbrug i land, end passagerer på konventionelle skibe, vil der være endnu et argument for at fokusere markedsføringen af Grønland som krydstogtdestination på netop ekspeditionssegmentet.

Potentielt ulige vilkår

Det vurderes, at der er nogle indbyggede risikomomenter ved den foreslåede afgiftsstruktur.

Expedition cruises vs konventionelle

En dagsbaseret 'pax tax' vil i udgangspunktet omkostningsbelaste de rederier der har flest anløb pr. togt mest. Den krydstogtform der kendes som 'expedition cruises' - som typisk er mindre skibe på under 400 pax - har typisk 5-6 anløb pr togt, hvorimod de konventionelle skibe med op til flere tusinde pax oftest kun har ét eller to.

Den foreslåede struktur risikerer at sænke efterspørgslen fra 'expedition' rederier - eller i hvert fald reducere antal anløb pr. togt, hvilket både er mindre bæredygtigt og giver færre indtægter i land pr turist pr togt.

Sikuki Nuuk vs selvstyrejede havne

Den foreslåede struktur vil samtidig kunne resultere i stor ulempe for Sikuki Harbour i Nuuk, eftersom den er den eneste havn i Grønland - indtil videre - der er drevet på rent kommercielle vilkår. De er allerede nu nødt til at opkræve en række afgifter for betjening af skibe - ud over tonnageafgiften, for at betale deres udgifter og drive deres kommercielle forretning. De selvstyrejede havne opkræver som udgangspunkt kun tonnageafgiften.

I vores dialog med Sikuki påpeger de følgende: "*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 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*". Vores udgangspunkt er at havnene bør stå nogenlunde lige stillet når afgifterne er betalt.

Desuden mener Sikuki at der ikke bør blive indført en unødvendig dobbeltadministration: "*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 fremsendt til havnemyndigheden".
Det synspunkt støtter vi.

Afgiftsmodeller og strukturer bør sikre en bæredygtig udvikling

Visit Greenland vurderer at en bæredygtig udvikling af krydstogtturismen i Grønland primært skal tage afsæt i rederier der pålægger sig selv at leve op til krav om bæredygtig adfærd i naturen og i byer og som tilvejebringer landet mest økonomisk værdi pr. passager. Rederier, der er medlemmer af AECO har fx forpligtet sig til at overholde [12 miljømæssige, sikkerhedsmæssige og stedsspecifikke guidelines](#), hvorfor Visit Greenland særligt fokuserer på at udvikle til dette segment.

Det bedst mulige scenarie bør være, at afgifterne struktureres således at der er indbyggede incitamentter til at fremme bæredygtighed og sikkerhed. Ikke dermed sagt at det nuværende forslag som udgangspunkt er uhensigtsmæssigt struktureret, men vi opfordrer til genbesøge det med fokus på at være yderligere fremmende for bæredygtig adfærd.

Med venlig hilsen

Visit Greenland
Anne Nivíka Grødem, Direktør