

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Det er Naalakkersuisuts mål, at landets havne skal kunne modtage og afskibe gods, betjene de store maritime erhverv, herunder fiskerierhvervet samt betjene den sønære passagertrafik. Dette forudsætter investeringer i havnene. Såfremt udgifterne ikke skal bæres af landskassen, må der findes en måde, hvor flere havne er økonomisk selv bærende, for så vidt angår afholdelse af udgifter til vedligeholdelse, drift, modernisering og eventuel udvidelse.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S har særlige kompetencer og erfaring, som kan understøtte implementeringen af brugerbetaling i udvalgte havne. I det gældende lovgrundlag for Sikuki Nuuk Harbour A/S, kan selskabet alene eje havneinfrastruktur i Nuuk. Dette udgør en barriere for, at Sikuki Nuuk Harbour A/S kan erhverve, belåne, opføre og drive havneinfrastruktur uden for Nuuk. Dermed er det kun Nuuk, som kan få gavn af de kompetencer, som Sikuki Nuuk Harbour A/S har erhvervet sig inden for kommerciel havnedrift.

Formålet med dette forslag til ændring af ”Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk” er at sikre hjemmel til, at Sikuki Nuuk Harbour A/S kan anlægge, erhverve, eje og drive havne i hele landet, og derigennem styrke den maritime infrastruktur. I overensstemmelse med denne intention benævnes selskabet i forslaget Sikuki Ports A/S.

Dette vil give Naalakkersuisut mulighed for at udnytte de kompetencer, som Sikuki Ports A/S har tilegnet sig, til at understøtte udviklingen af kommerciel havnedrift. Formålet med at implementere kommerciel havnedrift er at imødekomme erhvervslivets behov samt sikre tidssvarende og sikkerhedsmæssigt forsvarlige havne, uden at landskassen belastes.

Det skal understreges, at nærværende lovforslag ikke har til hensigt at centralisere havnedriften eller udelukkende forbedre forholdene for havne i de større byer. Det er hensigten at styrke den samlede maritime infrastruktur i hele landet.

En eventuel overdragelse af kommercielt rentable havne til Sikuki Ports A/S indebærer, at selskabet fremover finansierer drift og vedligeholdelse af disse anlæg på et forretningsmæssigt grundlag. I nærværende lovforslag tages der derfor ikke stilling til overdragelse af konkrete havne eller vilkårene herfor. Proces for overdragelse af havne til Sikuki Ports A/S vil blive gennemført efter konkret beslutning i Naalakkersuisut med inddragelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg.

Med dette forslag gives Naalakkersuisut mulighed for at pålægge Sikuki Ports A/S at etablere og overtage havne fra selvstyret.

Sikuki Nuuk Harbour A/S har ikke aktuelt hjemmel til at overtage ejerskab af havne andre steder end i Nuuk.

Der har været tvivl om, hvorvidt Sikuki Nuuk Harbour A/S har hjemmel til udlejning af havnearealer. Med dette forslag sikres ligeledes klar hjemmel til, at Sikuki Ports A/S kan udleje havnearealer.

Udlejning af havnearealer er en forudsætning for at drive kommerciel havnedrift på lige vilkår med havne i andre lande. Lejen kan opkræves som standardleje, omsætningsgaranti eller lignende ud fra en konkret vurdering.

Der er betydelige omkostninger forbundet med anlæggelse af havn og tilhørende havnearealer. Ved at differentiere indtægtsmulighederne til flere forskellige indtægtskilder, giver det havnen og Naalakkersuisut flere muligheder for at tilpasse taksterne i overensstemmelse med de politiske ønsker.

Såfremt usikkerheden omkring mulighed for udleje af havnearealer bortfalder, vil der være bedre muligheder for belåning af havnen. Dette vil muliggøre flere investeringer i havneinfrastrukturen og dermed forbedre forholdene for både borgere og virksomheder, der benytter landets havne.

2. Forslagets hovedpunkter

”Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk” foreslås ændret med henblik på, at Sikuki Ports A/S har hjemmel til at anlægge, belåne, erhverve, eje og drive havne i Grønland.

Til opnåelse af formålet foretages en ændring af lovens navn. Idet målet er en lov, der skal udtrykke, at Sikuki Ports A/S kan agere landsdækkende, bør loven have en titel, der ikke begrænser sig til ”anlæg af havn ved Nuuk”. I overensstemmelse med denne intention benævnes selskabet i forslaget alene Sikuki Ports A/S.

I lovens paragraffer tilføjes ordet ”erhverve” i § 1, stk. 4, for at markere, at loven skal omfatte erhvervelse og ikke alene anlæggelse, ejerskab og drift af havne. Ligeledes i § 1, stk. 4 erstattes ”i Nuuk” med ordene ”i Grønland” i overensstemmelse med den overordnede intention med ændringsloven.

Derudover indeholder forslaget ændringer som følge af konsekvensrettelser, der sikrer, at Sikuki Ports A/S har hjemmel til at drive havnevirksomhed på samme vilkår i hele Grønland, som selskabet har haft i Nuuk.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Sikuki Ports A/S ejer, vedligeholder, fornyer og driver havneanlæg med tilhørende anlæg og bygninger samt dermed beslægtet virksomhed på kommercielt grundlag.

Aktuelt betales de lokale havnemyndigheder af landskassen for at forestå deres funktion, der tages ikke havnetakster andre steder end i Nuuk. Havne, der drives kommercielt, vil som udgangspunkt selv skulle dække sine omkostninger.

Sikuki Ports A/S vil stå for drift, vedligeholdelse og fornyelse af de overtagede havne på baggrund af selskabets kommercielle drift. Såfremt Sikuki Ports A/S overtager samtlige eller en stor del af havnene, kan det dog være nødvendigt med servicekontrakt, for at sikre finansiering til vedligehold og fornyelse af havne, som ikke kan drives kommercielt.

Lovforslaget regulerer de selskabsretlige, formålmæssige og økonomiske rammer for Sikuki Ports A/S. Det bemærkes i den forbindelse, at den generelle regulering af og tilsyn med aktiviteterne på de eventuelt overdragede havne fortsat vil ske i medfør af den til enhver tid gældende Inatsisartutlov om havne. Fastlæggelsen af takster og brugerbetaling vil fortsat skulle respektere de overordnede principper i Inatsisartutlov om havne, dermed sikres det, at eventuelle behov for finansiering af ikke-kommercielle havneaktiviteter håndteres transparent og åbent.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget indebærer ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Sikuki Ports A/S driver virksomhed med drift af havne i Nuuk. Sikuki Ports A/S vil i forbindelse med navneændringen have omkostninger, da der skal udskiftes diverse skilte, logoer og brevpapir mv. Det er vurderingen, at disse omkostninger vil være uden væsentlig betydning.

Forslaget skal ses i sammenhæng med Inatsisartutlov om havne. Inatsisartutlov om havne skaber de retlige rammer for drift af havne i privatretligt regi, med mulighed for opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg, jf. § 16 i Inatsisartutlov om havne. Ved en overdragelse til Sikuki Ports A/S, vil Sikuki Ports A/S kunne indføre havnetakster til finansiering af drift og vedligehold af havnene. Eventuelle fremtidige havnetakster skal godkendes af Naalakkersuisut.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Forslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

6. Menneskerettigheder og konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for borgernes menneskerettigheder. Forslaget vurderes endvidere ikke at have økonomisk eller administrative konsekvenser for borgerne.

Såfremt Sikuki Ports A/S erhverver eller driver havne, med tilhørende landanlæg og bygninger samt dermed beslægtet virksomhed, vil Sikuki Ports A/S kunne levere flere serviceydelser, end det tidligere har været tilfældet. Ved en overdragelse til Sikuki Ports A/S, vil Sikuki Ports A/S kunne indføre havnetakster til finansiering af drift og vedligehold af havnene. Eventuelle fremtidige havnetakster skal godkendes af Naalakkersuisut.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Det er vurderingen, at forslaget ikke har andre væsentlige konsekvenser.

8. Høring af myndigheder og organisationer

Forslaget var i perioden 19. juni 2025 til 14. august 2025 offentliggjort på høringsportalen på www.naalakkersuisut.gl. Forslaget har i 2025 desuden været sendt direkte til følgende udvalgte høringsparter:

- *Grønlands Erhverv*
- *KNAPK*
- *Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat (SIK)*
- *Royal Greenland*
- *Atorfillit Kattuffiat (AK)*
- *Royal Arctic Line A/S*
- *Tusass*
- *Grønlands Maritime Center*
- *Martek Teknik ApS*
- *Sirius Greenland*
- *Arctic Umiaq Line*
- *Normar Consult*
- *Sikuki Nuuk Harbour A/S*
- *KNI A/S*
- *60 North Greenland*
- *Qingalik Cruises*
- *Nuuk Water Taxi*
- *Bogholderiet*
- *Nuuk Sejlerekskole*
- *Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO)*
- *DanPilot Greenland*
- *Visit Greenland*
- *Det Norske Veritas GL (DNV GL)*
- *Borchersen Marine*

- *Arktisk Kommando*
- *Grønlands Politi*
- *Søfartsstyrelsen*

Forslaget var i 2025 derudover i høring hos Departementerne.

De indkomne høringssvar fra 2025 gengives nedenfor tillige med Naalakkersuisuts bemærkninger hertil.

Forslaget blev fremsat for Inatsisartut til behandling den 30. april 2026, men blev under behandlingen trukket, hvorfor lovforslaget nu er blevet opdateret og sendes i fornyet høring.

Den fornyede høring er sket på høringsportalen i perioden DD.MM.YYYY til DD.MM.YYYY.

Høringssvar modtaget i 2025 er gengivet og behandlet umiddelbart nedenfor.

Længere nede fremgår en lignende liste med høringsparter i høringsperioden i 2026. Høringssvar modtaget og behandlet i 2026 fremgår ligeledes længere nede i dokumentet.

Høringssvar fra 2025

Sikuki

"Sikuki Nuuk Harbour A/S anerkender muligheden for at afgive bemærkninger til det fremsatte forslag om ændring af Inatsisartutloven vedrørende selskabets fremtidige virksomhedsområde.

På denne baggrund er lovforslaget gennemgået grundigt, og nærværende høringssvar fremsætter en række bemærkninger til forhold, som efter vurdering bør præciseres eller justeres for at sikre klare rammevilkår for kommerciel havnedrift. Bemærkningerne omfatter både overordnede betragtninger og konkrete kommentarer til udvalgte dele af lovforslaget og de tilhørende bemærkninger.

Overordnede bemærkninger:

Lovforslaget rummer en væsentlig udvidelse af Sikuki's fremtidige virkeområde og tilføjer nye beføjelser, herunder mulighed for at anlægge, eje og drive havne i hele Grønland samt udleje havnearealer og tilhørende ejendomme. Samtidig fastlægges en række nye rammer for det økonomiske ansvar.

Det vurderes, at dele af forslaget rejser behov for præciseringer for at sikre forretningsmæssig forudsigelighed og retlig klarhed – særligt i forhold til økonomisk ansvar ved eventuel overtagelse af eksisterende havne, kommende anlægsinvesteringer, takstfastsættelse og udlejningsvilkår.

Tydelige rammer er afgørende for, om Sikuki kan træffe beslutning om at løfte de udvidede opgaver på et økonomisk bæredygtigt og kommercielt grundlag. I den forbindelse bør der indrømmes generel fritagelse for stempelafgift ved eventuel pantsætning, der kan være en nødvendighed ved låneoptag.

I forlængelse heraf skal der også peges på et forhold i den gældende tilladelse til anlæg og drift af havne i Nuuk, hvor tilbagefaldspligt vurderes at kunne få væsentlige negative konsekvenser for selskabets finansieringsmuligheder og investeringskapacitet. Dette behandles særskilt som tillæg til høringssvaret.

Det anbefales derfor, at de nedenfor anførte forhold indarbejdes i det videre lovgivningsarbejde med henblik på at understøtte en afbalanceret og operationelt anvendelig regulering.

1. Vedr. 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

“Sikuki Ports A/S vil stå for drift, vedligeholdelse og fornyelse af de overtagede havne, på baggrund af selskabets kommercielle drift.”

Bemærkning:

Formuleringen indikerer, at Sikuki vil kunne overtage eksisterende havneanlæg, men der angives ikke nærmere krav til vurdering af havnenes tekniske eller økonomiske tilstand ved overdragelsen, og der er ikke omtalt nogen mekanisme for fordeling af ansvar ved eventuelle efterslæb.

Det anbefales, at lovbemærkningerne tydeliggør, at overdragelse af eksisterende havne forudsætter, at parterne opnår enighed om en aftale herom. En sådan aftale bør være betinget af, at der forudgående gennemføres en grundig teknisk og økonomisk due diligence.

Udgifter relateret til eventuelle udbedringer, opretninger eller fremtidige vedligeholdelsesforpligtelser bør identificeres på forhånd og indgå som en del af forhandlingsgrundlaget mellem parterne. Dette vil bidrage til at sikre fornøden gennemsigtighed, klarhed omkring risikofordeling og danne et økonomisk bæredygtigt fundament for selskabets beslutning om fremtidige overtagelser.

2. Vedr. 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

“Såfremt Sikuki Ports A/S overtager samtlige, eller en stor del af, havnene, kan det dog være nødvendigt med servicekontrakt, for at sikre finansiering til vedligehold og fornyelse af havnene.”

Bemærkning:

Formuleringen lægger op til, at der kan blive tale om servicekontrakter, men giver ingen garanti for, at sådanne vil blive indgået – heller ikke i tilfælde, hvor overtagelse af havne sker

i områder uden kommercielt bæredygtigt grundlag. Det skaber usikkerhed om, hvorvidt Sikuki ved en fremtidig overtagelse af havne selv vil hæfte for underskudsgivende drift og investeringer, uden økonomisk opbakning fra det offentlige.

Det anbefales, at lovbemærkningerne præciseres, således at det fremgår, at en eventuel overtagelse af havne forudsætter, at der forudgående er indgået en servicekontrakt med Naalakkersuisut. En sådan præcisering vil medvirke til at sikre forretningsmæssig transparens og ansvarlig risikofordeling mellem Selvstyret og selskabet.

I forhold til fremtidige anlægsinvesteringer henvises i øvrigt til Punkt 5 nedfor, vedr. lovens § 5 "Anlæg".

3. Vedr. 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

"Ved en overdragelse til Sikuki Ports A/S, vil Sikuki Ports A/S kunne indføre havnetakster til finansiering af drift og vedligehold af havnene. Eventuelle fremtidige havnetakster skal godkendes af Naalakkersuisut."

Bemærkning:

Det bemærkes at der for nuværende er mulighed for at justere havnetakster med en årlig regulering på op til 2 %, hvilket er et vigtigt redskab til at sikre stabile og gradvise prisjusteringer. Det forventes, at denne ordning videreføres efter lovændringen. Det anbefales, at det præciseres, at den nuværende mulighed for fast årlig takstregulering videreføres, og at prisjusteringer derudover skal kunne behandles af Naalakkersuisut inden for en fastsat tidsramme - for at sikre administrative klarhed og fleksibilitet.

4. Vedr. Udlejningens omfang og betingelser

"Der har været tvivl om, hvorvidt Sikuki har hjemmel til udlejning af havnearealer. Med dette forslag sikres ligeledes klar hjemmel til, at Sikuki kan udleje havnearealer."

Og videre: "Ejendommene samt havnearealer kan udlejes som led i driften af havnene. Lejen kan opkræves som standardleje, omsætningsgaranti el. lign. ud fra en konkret vurdering."

Bemærkninger:

Lovbemærkningerne giver hjemmel til udlejning, men uden klare rammer for hvilke arealer, formål og vilkår der gælder. Det kan føre til tvivl eller konflikter, fx ved politiske ændringer eller uenighed om adgangsforhold, eksklusivitet eller opsigelsesret. Den brede formulering skaber usikkerhed for både Sikuki og lejere og kan hæmme langsigtede aftaler.

Det anbefales, at det præciseres, at selskabet har fuld dispositionsret over udlejning inden for sit formål. Det bør fremgå, at lejevilkår fastsættes på markedsmæssige og kommercielle vilkår. Dette vil understøtte klare og forudsigelige rammer for kommerciel havnedrift og minimere risikoen for tvivl om ansvars- og kompetencefordeling.

5. Vedr. Pkt. 5 § 5 "Anlæg"

"Sikuki Ports A/S forestår projektering og opførelse af ny havn i Nuuk. Den nye havn opføres på Umiarsualiviup qeqertaani."

Med tanke om at Sikuki fremadrettet måske skal udvide forretningsområdet, er det ikke hensigtsmæssigt med en geografisk indskrænkning af selskabets anlægsområde i lovteksten, da der i fremtiden kan blive behov for andre anlægsinvesteringer både i og udenfor Nuuk, som i givet fald vil være begrænset af § 5?

Vi foreslår flg. tilføjelse til § 5:

"Sikuki Ports A/S forestår projektering og opførelse af ny havn i Nuuk, som opføres på Umiarsualiviup qeqertaa. Selskabet kan fremadrettet varetage tilsvarende opgaver ved etablering, udvidelse og modernisering af havneanlæg i såvel Nuuk som i øvrige byer og bygder i Grønland – samt andre relevante lokaliteter.

Sikuki Nuuk Harbour A/S indrømmes generel fritagelse for stempelafgift ved eventuel pantsætning."

6. Vedr. Tillægspunkt – Anmodning om fjernelse af tidsbegrænsning i gældende tilladelse

Sikuki Nuuk Harbour A/S skal i forlængelse af nærværende høringssvar henlede opmærksomheden på et forhold i den eksisterende tilladelse til anlæg og drift af havne i Nuuk, udstedt af Naalakkersuisut og gældende fra 3. juni 2015.

*Under afsnittet Generelle vilkår E fremgår det at: **Tilladelse til drift, henholdsvis anlæg og drift af havne til Sikuki gælder for en periode på 40 år med mulighed for forlængelse i henhold til § 11 i Inatsisartutlov om havne.***

Det er Sikukis vurdering, at hjemfaldspligten vil få en betydelig negativ indvirkning på selskabets muligheder for at opnå konkurrencedygtige finansieringsvilkår samt hensigtsmæssige afskrivningsperioder. Langsigtet sikkerhed omkring drift og ejerskab er en forudsætning for at kunne indgå i stabile låneforhold, og 40-årsbegrænsningen – selv med mulighed for forlængelse – skaber usikkerhed, som kreditgivere og investorer vægter negativt. Det vilkår udgør derfor en strukturel barriere for optimal kapitaltilførsel og udvikling af havneinfrastrukturen.

Sikuki anbefaler på den baggrund, at vilkår E om hjemfaldspligt ophæves, således at tilladelsen gives uden tidsbegrænsning, svarende til selskabets øvrige ejerskab og drift. En ophævelse af tidsbegrænsningen vil skabe mere stabile og langsigtede rammevilkår, som er afgørende for at kunne tiltrække ekstern finansiering på konkurrencedygtige vilkår, sikre passende afskrivningshorisonter og understøtte strategiske investeringer i havneinfrastruktur.

7. Vedr. Tillægspunkt – Råstofhavne i byer

Der har tidligere været rejst tvivl, om hvorvidt råstofloven og havneloven konflikter i forhold til anlæggelse af råstofhavne i byer. Vi vil anbefale, at dette afklares med klare definitioner om geografisk placering, rammer, formål og anvendelse.”

Svar

Til overordnede bemærkninger:

IAIN takker for bemærkningerne, og værdsætter de gennemarbejdede bemærkninger til forslaget fra SIKUKI Nuuk harbour A/S (Sikuki). IAIN har i videst mulige omfang indarbejdet bemærkningerne. Derudover er spørgsmål eller afklaringer forsøgt besvaret i nærværende svar.

Ad 1:

IAIN har ikke fundet det nødvendigt at indarbejde i bemærkningerne til lovforslagets bemærkninger, at overdragelse af havnene er betinget af aftale herom samt udførlig teknisk og økonomisk due diligence. Det ses naturligt at en overdragelse af havnene vil ske gennem tæt dialog og udførlig teknisk og økonomisk due diligence.

Se ligeledes IAINs svar til SIKUKIs bemærkninger punkt 2 nedenfor.

Ad 2:

Det er IAINs vurdering, at det på nuværende tidspunkt, ikke vil være hensigtsmæssigt med pligtbestemmelse til indgåelse af ”servicekontrakt” for varetagelse af opgaven. Det er på nuværende stadie til politisk afklaring, hvilke havne der skal overtages af Sikuki, hvorfor der er en overhængende sandsynlighed for, at Sikuki alene skal overtage havne, som er økonomisk rentable.

IAIN skal endvidere gøre opmærksom på, at overdragelse af havne der klart er underskudsgivende alene kan ske gennem aftale herom/”servicekontrakt”, da Sikuki som A/S, ikke bevidst kan føre underskudsgivende virksomhed.

Ad 3:

IAIN vurderer det ikke nødvendigt at indarbejde årlig regulering af havnetaksterne i lovteksten. IAIN vurderer det hensigtsmæssigt, at de årlige reguleringer af havnetakster fastsættes i aftalegrundlaget for overtagelse af de enkelte havne.

Ad 4:

IAIN har indarbejdet bemærkningerne i forslaget.

Ad 5:

IAIN har indarbejdet bemærkningerne i videst muligt omfang, således det fremgår af bestemmelsen, at Sikuki kan varetage tilsvarende opgaver i alle byer og bosteder i Grønland.

Til punktets andre bemærkninger omhandlende generel fritagelse for stempelafgift, henledes opmærksomheden til forslaget § 11.

Ad 6:

IAIN bemærker, at der på nuværende tidspunkt arbejdes på en revision af Inatsisartutlov om havne, hvor kravet om hjemfaldspligt også er til overvejelse. Det ses derfor ikke hensigtsmæssigt at indarbejde denne fritagelse i nærværende forslag. En eventuel hjemfaldspligt vil følge af havneloven samt aftale om overtagelse af pågældende havn.

Ad 7:

IAIN bemærker, at der er fundet afklaring i forholdet mellem råstofloven og havneloven.

Råstofsdepartementet har tidligere forholdt sig til lignende spørgsmål og udtalte i den forbindelse:

"En råstofhavn i henhold til råstofloven kan udelukkende have aktiviteter, der relaterer sig til en tilkoblet tilladelse og/eller godkendelse (sandsugning mv.). Andre aktiviteter kan ikke foregå på havnen.

Efter vores vurdering kan en alm. industrihavn godt anvendes til råstofaktiviteter og alle andre alm. Havneaktiviteter."

Visit Greenland

"Visit Greenland takker for muligheden for at bidrage med bemærkninger til forslaget om ændring af Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk. Vi anser det som et vigtigt og relevant initiativ, at der arbejdes for at skabe bedre rammer for landsdækkende havnedrift, og noterer med interesse, at formålet er at udvide Sikuki Ports A/S' virke til hele landet. Det kan danne grundlag for en mere ensartet og professionel tilgang til drift og udvikling af havne, hvilket i stigende grad er aktuelt i takt med udviklingen i både de sønære erhverv og turisme - særligt herunder krydstogter.

Med afsæt i vores strategi for ansvarlig turismeudvikling og på baggrund af indsigterne fra Kortlægningen af den grønlandske krydstogtsindustri (2023), ser vi gode muligheder i, at en styrket og koordineret havnestruktur kan understøtte både den samlede gæsteoplevelse og den lokale kapacitet. Særligt i byer og bosteder med høj turismeaktivitet og begrænsede faciliteter, vurderes det positivt, at lovforslaget åbner mulighed for at modernisere og udvide havneinfrastruktur, herunder modtageapparater og basisfaciliteter som ventesale, skiltning og adgangsforhold.

Det fremgår af kortlægningen, at der blandt aktører og samarbejdspartnere er efterspørgsel på tydeligere rammer for takststrukturer samt en tættere kobling mellem afgifter og konkrete investeringer lokalt. Samtidig peges der på udfordringer i forhold til kapacitet, sikkerhed og adgang til faciliteter - eksempelvis offentlige toiletter. Vi ser allerede, at nogle aktører er i gang med at anvende midler fra bl.a. miljøgebyrer til at forbedre faciliteter til gæster, herunder

etablering af toiletter. Det er et konstruktivt skridt, som kan inspirere bredere. Samtidig vurderer vi, at der fortsat er et potentiale i at udvide brugen af sådanne midler til at understøtte en balanceret turismeinfrastruktur i takt med stigende aktivitet.

Det er vores opfattelse, at en fremtidig havneorganisering under Sikuki Ports A/S med fordel kan udvikles i tæt dialog med kommuner, destinationsselskaber og øvrige relevante turismeaktører, således at lokale forhold og behov indgår i prioriteringer og løsninger.

Lovforslaget rummer efter vores vurdering potentiale til at skabe rammer for at imødekomme nogle af de behov og ønsker, som både erhverv og lokalsamfund har givet udtryk for. Det vil være væsentligt, at den videre implementering sker med fokus på lokal involvering, fleksibilitet og en helhedsorienteret tilgang til havne- og turismeinfrastruktur.”

Svar

IAIN sætter pris på høringssvaret. IAIN vil tage høringssvaret med i det videre arbejde med forslaget, ligesom en eventuel overdragelse af havne til Sikuki vil ske i dialog med relevante aktører.

Maritim Konsulent, Hans Borchersen

”Det er nogle meget fine tanker der ligger bag ved den nye lov, der giver mulighed for at drive havne kommercielt i Grønland. Der skal både vedligeholdes kajer, sejlrende og afmærkning.

Jeg har to bemærkninger/forslag:

- 1. ad §6 3. linje. Havnen ksn jo sagtens eje flere pakhuse og værksteder. Jeg forslår derfor, at der står : ” Sikuki Ports A/S kan opføre og eje ejendomme inden for selskabets form jf. § 1 stk. 4 og 5, herunder **pakhuse , værksteder,** kontorbygninger, mv.....*
- 2. Man savner en definition af hvilket vandareal, havnen har brugsret til. Det kunne f.eks. være arealet inden for søgrænsen. Desuden, at havnen kan udleje denne brugsret til f.eks. værfter, tankanlæg, og havneoperatører.”*

Svar

IAIN sætter pris på bemærkningerne til forslaget.

Ad 1:

Forslagene er indarbejdet i lovforslaget.

Ad. 2:

Forslaget er indarbejdet i lovforslaget.

Grønlands Erhverv

”Grønlands Erhverv har modtaget høringsskrivelse vedrørende forslag til Inatsisartutlov om ændring af Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk den 19. juni, der er sat høringsfrist til den 21. juli 2025.

Grønlands Erhverv har gennemgået lovforslaget og knytter følgende bemærkninger til de enkelte bestemmelser:

Bemærkninger til enkelte dele af lovforslaget.

Ad § 1, stk. 4. Lovforslaget udvider selskabets formål til at omfatte anlæggelse, erhvervelse, ejerskab og drift af havne i hele Grønland. Dette vurderes positivt, idet det muliggør en landsdækkende styrkelse af den maritime infrastruktur på forretningsmæssigt grundlag og uden direkte belastning af landskassen.

Ad § 6. Lovforslaget præciserer selskabets mulighed for at eje og udleje ejendomme og havnearealer som led i havnedriften. En klar hjemmel for udlejning vurderes som en nødvendig forudsætning for en kommerciel havnedrift.

Ad § 8. Bestemmelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler for selskabets havneanlæg gennem landsplandirektiv. Vi vurderer, at denne klarhed kan sikre koordinering med den øvrige fysiske planlægning og understøtte hensynet til både erhverv og samfundsinteresser.

Ad § 10. Selskabets adgang til at optage lån til finansiering af investeringer vurderes som et vigtigt redskab til at understøtte de nødvendige investeringer i moderne havnefaciliteter, hvilket i sidste ende kan komme erhvervslivet til gode.

Særligt vedrørende brugerbetaling og erhvervslivets omkostninger

Grønlands Erhverv skal dog samtidig henlede opmærksomheden på, at større anlægsprojekter finansieret gennem brugerbetaling kan indebære en risiko for øgede omkostninger for erhvervslivet. Dette kan især gøre sig gældende, hvis investeringernes størrelse nødvendiggør høje takster for at sikre finansieringen. Det er væsentligt, at en fremtidig takstpolitik balancerer behovet for bæredygtig finansiering med hensynet til erhvervslivets konkurrenceevne.

Hertil kommer, at fragtomkostninger allerede udgør en betydelig belastning for grønlandske virksomheder. En eventuel forøgelse af havnetakster kan yderligere forstærke den samlede logistiske omkostning, hvilket bør indgå i de samlede samfundsøkonomiske vurderinger i forbindelse med store havneinvesteringer.

Grønlands Erhverv anerkender, at offentligt ejerskab af havne kan være nødvendigt i Grønland for at sikre velfungerende transportinfrastruktur i hele landet, særligt i mindre samfund, hvor markedet ikke kan bære driften.

Samtidig er det vigtigt, at der skabes rammer, hvor private aktører får mulighed for at bidrage med investeringer, serviceydelser og innovation, også uden nødvendigvis at overtage ejerskab

eller hoveddrift. Det kan fx være specialiserede terminaltjenester, logistik, håndtering, lager eller øvrige kommercielle aktiviteter i tilknytning til havnene.

Når havne drives gennem offentligt ejede selskaber, har disse en særlig forpligtelse til at sikre, at driften er så effektiv, konkurrencedygtig og omkostningseffektiv som muligt, til gavn for erhvervslivet, brugerne og borgerne. Effektiv og rimelig havnedrift er af afgørende betydning for Grønlands samlede samfundsøkonomi, både hvad angår eksport, import og den interne forsyning.

Det skal fremhæves, at der i nogle tilfælde bør overvejes alternative finansieringskilder ud over ren brugerbetaling. I situationer med markedsfejl og mange små, omkostningstunge enheder kan landskassen med fordel bidrage til finansieringen, for at undgå at omkostningsbyrden for den enkelte bruger bliver urimeligt høj – som også vil ramme befolkningen. Dette er særlig aktuelt, når der også skal tages højde for det betydelige infrastrukturelle efterslæb, som allerede eksisterer.

Samlet vurdering

Lovforslaget medfører efter vores vurdering ikke umiddelbare negative konsekvenser for erhvervslivet, men vi anbefaler, at ovenstående hensyn indgår i de videre økonomiske og politiske afvejninger ved fastsættelse af brugerbetaling og takstniveauer i forbindelse med fremtidige anlægsprojekter.

Grønlands Erhverv har i øvrigt ingen yderligere bemærkninger imod det fremlagte lovforslag.”

Svar

IAIN skal indledningsvis takke for høringssvaret. IAIUN sætter stor pris på betragtningerne og vil tage disse med i det videre arbejde med lovforslaget samt det efterfølgende arbejde i forhold til fastsættelse af brugerbetaling, havnetakster og lignende forhold.

Nalik Ventures

”Nalik Ventures A/S støtter en professionalisering og kommercialisering af havnene i Grønland. Tilgangen udgør nemlig den nødvendige platform for udvikling af alle havne, også de lokale.

Nalik Ventures A/S har øget sit strategiske fokus på udvikling af turismen i hele landet, og der udgør havnene et centralt element i både håndteringen af turisterne og udviklingsperspektiverne for hele branchen.”

Svar

IAIN sætter pris på høringssvaret, og vil tage bemærkningerne med i det videre arbejde med lovforslaget.

Qeqqata Kommunia

”Qeqqata Kommunia har ikke modtaget den officielle høring om ændring af Inatsisartutloven vedrørende SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn i Nuuk. Kommunen blev først gjort opmærksom på lovforslaget gennem et medlem af Nautisk Udvalg, som efterfølgende videresendte materialet.

Qeqqata Kommunia har gennem flere år arbejdet for at etablere et havneselskab i Sisimiut i forlængelse af opførslen af kommunens egen kaj. Dette har desværre ikke være muligt grundet gældende lovgivning. Samtidig oplever kommunen, at Selvstyret har SIKUKI uden at inddrage kommunernes behov og ønsker i processen.

Kommunen har tidligere påpeget den manglende sammenhængskraft i havnesektoren, hvor der i dag opererer to separate selskaber – Royal Arctic Line og SIKUKI der betjener henholdsvis havnene i Kangerlussuaq og Nuuk. Qeqqata Kommunia anbefaler, at disse selskaber sammenlægges, eller at havnedriften overdrages fra Royal Arctic Line til SIKUKI, som foreslået i lovændringen.

Kommunen vil på det kraftigste opfordre Naalakkersuisut om at forespørge trawlerrederierne da man i lovforslaget opfatter, at SIKUKI skal opføre ny havn i Nuuk. Qeqqata Kommunia har et havneanlæg som er oplagt til at omdanne det trawlerkaj til losning af rejer.

Afslutningsvis ønsker Qeqqata Kommunia at understrege vigtigheden af en øget decentralisering af de nationale selskaber, herunder både SIKUKI og Royal Arctic Line, så der i højere grad tages hensyn til de enkelte kommuners behov og udviklingsmuligheder.”

Svar

IAIN sætter pris på høringssvaret og vil tage dette med i det videre arbejde. En eventuel overdragelse af havne til Sikuki, skal være tilrettelagt og koordineret på en måde der er til fordel for befolkningen, erhvervslivet og kommunerne samt under hensyn til disses behov og udviklingsmuligheder.

SIRIUS Greenland ApS

”Vi ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende det fremlagte forslag om ændring af inatsisartutloven om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og udvidelse af selskabets virke til hele Grønland.

Vi deler Qeqqata Kommunias overordnede vurdering: Der er behov for en mere koordineret og

bæredygtig organisering af Grønlands havnesektor, og det giver i udgangspunktet mening at samle ansvar og drift hos én specialiseret aktør.

Men det er afgørende, at dette ikke fører til yderligere centralisering af beslutninger og ressourcer i Nuuk – sådan som vi desværre har set det ske i praksis med Royal Arctic Line.

Vi har som virksomhed med daglig drift og logistisk afhængighed i regionerne oplevet, hvordan centraliseringen har haft direkte negative konsekvenser for 2/3 af befolkningen, der bor og driver erhverv uden for hovedstaden. Økonomisk, driftsmæssigt, logistisk og kommercielt har denne model vist sig at være ineffektiv, ufleksibel og svagt forankret i de virkelige behov lokalt.

Derfor skal det stå krystalklart:

Ethvert fremtidigt selskab med ansvar for havnedrift i hele landet skal etableres med aktiv inddragelse af de eksisterende aktører og med reel respekt for det lokale initiativ og engagement – både fra kommunale og private kræfter i regionerne. Det er ikke alene et spørgsmål om retfærdighed – det er en nødvendighed for at sikre velfungerende og fremtidssikrede havne, der matcher de lokale behov.

Vi støtter således forslaget betinget af, at det ledsages af en klar decentraliseringsstrategi og åbne, forpligtende samarbejdsmodeller med de relevante lokalsamfund, herunder havne, rederier og erhvervsaktører i regionerne.”

Svar

IAIN sætter pris på høringssvaret og vil tage dette med i det videre arbejde. En eventuel overdragelse af havne til Sikuki, skal være til fordel for befolkningen, erhvervslivet og kommunerne, og ske i samarbejde med relevante lokale aktører. Det er IAINs forventning, at overdragelse af visse havne vil gavne de lokale aktører, herunder både erhvervslivet, befolkningen og kommunerne. Det følger af ejerskabspolitikken, at de selvstyrejede selskaber skal samarbejde med det omkringliggende samfund. IAIN finder det derfor ikke relevant at lovgive direkte herom i Sikuki loven.

Høringsliste 2026:

- *Kommune Kujalleq*
- *Kommuneqarfik Sermersooq*
- *Avannaata Kommunia*
- *Kommune Qeqertalik*
- *Qeqqata Kommunia*
- *Innovation South Greenland*
- *Sermersooq Business*
- *Avannaata Erhverv*

- *Qeqertalik Business Council*
- *Arctic Circle Business*
- *Departementet for Erhverv og Råstoffer*
- *Grønlands Fiskeri- og Jagtkontrol*
- *Departementet for Fiskeri, Fangst, Landbrug og Selyforsyning*
- *Departement for Finanser*
- *Formandens Departement*
- *Departement for Miljø, Natur, Energi og Forskning*
- *Søfartsstyrelsen*
- *Arktisk Kommando*
- *Grønlands Politi*
- *Grønlands Erhverv*
- *KNAPK*
- *Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat (SIK)*
- *Atorfillit Kattuffiat (AK)*
- *Royal Arctic Line*
- *Borchersen Marine*
- *KNI*
- *Tusass*
- *Grønlands Maritime Center*
- *Martek Teknik ApS*
- *Sirius Greenland*
- *Arctic Umiaq Line*
- *Normar Consult*
- *Sikuki Nuuk Harbour*
- *Polar Seafood*
- *60 North Greenland*
- *Qingalik Cruises*
- *Royal Greenland*
- *Nuuk Water Taxi*
- *Bogholderiet*
- *Nuuk Sejlarskole*
- *Association of Arctic Expedition Cruise Operators*
- *DanPilot Greenland*
- *Imaq Pilot*
- *Visit Greenland*
- *Det Norske Veritas GL*
- *Godthåb bådforening*
- *Nuuk Maritimt netværk*
- *SQAPK*

- *Nalik Ventures*
- *Disko Line*

Høringssvar 2026

[Her indarbejdes høringssvar 2026]

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Formålet med ændringerne er at tydeliggøre, at Sikuki Ports A/S kan anlægge, erhverve, eje og drive havne både i Nuuk og i resten af landet. Dette formål søges opnået gennem en ændringslov til ”Inatsisartutlov nr. 17 af 3. juni 2015 om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk”.

Til opnåelse af formålet foretages for det første ændring af lovens titel. Idet målet er en lov, der skal udtrykke, at Sikuki Ports A/S kan agere landsdækkende, bør lovens titel ikke begrænse sig til ”anlæg af havn ved Nuuk”. I overensstemmelse med denne intention benævnes selskabet i forslaget alene Sikuki Ports A/S.

Lovens navn bliver herefter Inatsisartutlov om Sikuki Ports A/S.

Til nr. 2

§ 1, stk. 2, foreslås ændret til følgende ordlyd: ”Selskabets navn er Sikuki Ports A/S.

Selskabet kan drive virksomhed under andre binavne.” Selskabets navn ændres med henblik på at tydeliggøre, at Sikuki Ports A/S, kan eje og drive havne i hele Grønland.

Til nr. 3

§ 1, stk. 4, foreslås ændret til følgende ordlyd: ”Selskabets formål er på et forretningsmæssigt grundlag at anlægge, erhverve, eje og drive havne i Grønland med tilhørende landanlæg og bygninger samt dermed beslægtet virksomhed.”

Dermed tilføjes ordet ”erhverve”, for at markere at loven skal omfatte erhvervelse og ikke alene anlæggelse, ejerskab og drift af havn.

I stedet for ”i Nuuk” foreslås ”i Grønland”, i overensstemmelse med den overordnede intention om at tydeliggøre, at Sikuki Ports A/S kan agere i Nuuk såvel som i resten af landet. Videre tilføjes ordet ”bygninger”, for at markere dette forretningsområde selvstændigt.

Til nr. 4

Afsnitsoverskriften *Anlægget* affattes således: ”Anlæg”. Ændringen er en tydeliggørelse af, at der ikke længere alene er tale om anlægget af havnen i Nuuk.

Til nr. 5

I § 5, stk. 1, ændres navnet på selskabet. Bestemmelsen ændres samtidig således at det tydeliggøres, at Sikuki Ports A/S, kan etablere havne i hele Grønland.

Til nr. 6

I § 5, stk. 2, foreslås ophævet. Ophævelsen af 1. pkt. sker da bestemmelsen er forældet. Havnen er opført, og fremtidige havnebehov skal klarlægges for hver enkelt havn. Det ses derfor ikke hensigtsmæssigt med lovbestemt krav til udformning af fremtidige anlæg. Derudover bemærkes det, at kort over Nuuk ikke findes vedlagt som bilag og at lovens hidtidige ordlyd herom har været forkert.

Til nr. 7

§ 6, foreslås ændret med følgende ordlyd: "Sikuki Ports A/S kan opføre og eje ejendomme inden for selskabets formål, jf. § 1, stk. 4 og 5, herunder pakhus, værksted, kontorbygninger mv. Ejendomme samt havnearealer kan udlejes som led i driften af havnene." Ændringen retter selskabets navn, ligesom det sikres, at selskabet kan opføre og eje, herunder erhverve, ejendomme inden for selskabets formål. Derudover sikrer ændringen, at selskabet kan udleje havnearealer og ejendomme på markedsvilkår, som led i havnevirkksomheden. Lejen kan opkræves som standardleje, omsætningsgaranti el.lign. ud fra en konkret vurdering.

Havnearealer omfatter tillige vandarealer i Sikuki Ports A/S' havnebassiner inden for havnegrænserne, som Sikuki Ports A/S har råderet over.

Til nr. 8

§ 7, stk. 1, foreslås ændret, så bestemmelsen tydeliggør, at Sikuki Ports A/S kan drive havne i hele Grønland.

Til nr. 9

Ligeledes foreslås, at § 7, stk. 2, ophæves. Bestemmelsen angiver, at kort over vej- og ledningsføring er angivet i bilag 2, til loven. Kort findes ikke vedlagt som bilag og lovens hidtidige ordlyd herom har været forkert.

Til nr. 10

§ 8, foreslås ændret, så det sikres, at selskabet kan drive havne i hele Grønland på samme vilkår som selskabet driver havnen i Nuuk.

Til nr. 11

§ 10, foreslås ændret, med rettelse af selskabets navn, ligesom det sikres, at selskabet kan optage lån til finansiering inden for sit formål.

Til nr. 12

§ 11, foreslås ændret, til sikring af, at selskabet ved aktiviteter efter denne lov, fritages for stempelafgifter til det offentlige. Bestemmelsen viderefører tidligere fritagelse for stempelafgift ved etablering af havnen i Nuuk.

Til § 2

Det foreslås, at ændringsforslaget træder i kraft den 1. januar 2027.

Bilag 1

Forslaget sammenholdt med gældende lov	
<i>Gældende formulering</i>	<i>Forslaget</i>
	§ 1 I Inatsisartutlov nr. 17 af 3. juni 2015 om SiKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn i Nuuk foretages følgende ændringer:
Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk	1. Forskriftens titel affattes således: ”Inatsisartutlov om Sikuki Ports A/S”.
§ 1, stk. 2: Stk. 2. Selskabets navn er SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Selskabet kan drive virksomhed under andre binavne.	2. § 1, stk. 2, affattes således: ” Stk. 2. Selskabets navn er Sikuki Ports A/S. Selskabet kan drive virksomhed under andre binavne.”
§ 1, stk. 4: Stk. 4. Selskabets formål er på et forretningsmæssigt grundlag at anlægge, eje og drive havn med tilhørende landanlæg i Nuuk og dermed beslægtet virksomhed.	3. § 1, stk. 4, affattes således: ” Stk. 4. Selskabets formål er på forretningsmæssigt grundlag at anlægge, erhverve, eje og drive havne i Grønland med tilhørende landanlæg og bygninger samt dermed beslægtet virksomhed.”
Overskriften efter § 4 ”Anlægget”	4. Overskriften efter § 4 affattes således: ”Anlæg”
§ 5, stk. 1: SIKUKI Nuuk Harbour A/S forestår projektering og opførelse af ny havn i Nuuk. Den nye havn opføres på Umiarsualiviup qeqertaanni.	5. § 5, stk. 1, affattes således: ”Sikuki Ports A/S kan forestå projektering og opførelse af havne i Grønland inden for sit formål efter § 1, stk. 4.”
§ 5, stk. 2: Stk. 2. Den nye havn opføres med kajanlæg, interne transportveje og arealer til opbevaring og håndtering af gods. Kort over ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg vedlægges som bilag 1. Kortbilag er	6. § 5, stk. 2, ophæves.

vejledende. Omfang, placering og udformning kan ændres som led i den endelige projektering og udførelse.	
§ 6. SIKUKI Nuuk Harbour A/S kan opføre et antal ejendomme på den nye havn i Nuuk, herunder pakhus, værksted, kontorbygninger mv. Ejendommene kan udlejes som led i driften af havnen.	7. § 6 affattes således: ” § 6. Sikuki Ports A/S kan opføre og eje ejendomme inden for selskabets formål, jf. § 1, stk. 4 og 5, herunder pakhus, værksted, kontorbygninger, m.v. Ejendomme samt havnearealer kan udlejes som led i driften af havnene.”
§ 7, stk. 1: Naalakkersuisut kan, som led i varetagelse af landsplansmæssige interesser, indgå aftale om og afholde omkostninger til kommunal byggemodning i forbindelse med opførelse af ny havn i Nuuk.	8. § 7, stk. 1, affattes således: ” Naalakkersuisut kan, som led i varetagelse af landsplansmæssige interesser, indgå aftale om og afholde omkostninger til kommunal byggemodning i forbindelse med Sikuki Ports A/S’ opførelse af nye havne i Grønland.”
§ 7, stk. 2: Stk. 2. Kort over forventet vej- og ledningsføring vedlægges som bilag 2. Kortbilag er vejledende. Omfang, placering og udformning kan ændres som led i den endelige projektering og udførelse.	9. § 7, stk. 2, ophæves.
§ 8. Naalakkersuisut kan i et landsplandirektiv vedtage de nærmere bestemmelser for anlæg af den nye havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme. Stk. 2. Naalakkersuisut kan beslutte, at et landsplandirektiv med detaljerede bestemmelser for et delområdes anvendelse til anlæg af ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme skal have retsvirkning som en kommuneplan.	10. § 8 affattes således: ” § 8. Naalakkersuisut kan i et landsplandirektiv vedtage de nærmere bestemmelser for Sikuki Ports A/S’ anlæg af havne i Grønland med tilhørende landanlæg og ejendomme. Stk. 2. Naalakkersuisut kan beslutte, at et landsplandirektiv med detaljerede bestemmelser for et delområdes anvendelse til Sikuki Ports A/S’ anlæg af nye havne med tilhørende landanlæg og ejendomme samt udvidelse af selskabets eksisterende havne med tilhørende landanlæg og ejendomme skal have retsvirkning som en kommuneplan.”

§ 10. SIKUKI Nuuk Harbour A/S kan optage lån til finansiering af projektering og opførelse af ny havn i Nuuk samt projektering og opførelse af et antal ejendomme på havnen. Generalforsamlingen skal godkende selskabets optagelse af lån.	11. § 10 affattes således: ” § 10. Sikuki Ports A/S kan optage lån til finansiering inden for sit formål, jf. § 1, stk. 4 og 5.”
§ 11. Dokumenter, lånedokumenter, udskrifter og attester m.v., som udfærdiges i forbindelse med anlæg, der er omfattet af denne lov, fritages for stempelafgifter til det offentlige.	12. § 11 affattes således: ” § 11. Dokumenter, lånedokumenter, udskrifter og attester m.v., som udfærdiges i forbindelse med Sikuki Ports A/S’ aktiviteter omfattet af denne lov, fritages for stempelafgifter til det offentlige.”
	§ 2 Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2027.