

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Med forslaget foreslås det, at en krydstogtpassagerafgift genindføres ved at ændre landstingsloven om havneafgift. Landstingslovens titel ændres herefter til *Landstingslov om havne- og krydstogtpassagerafgift*.

I finanslovsaftalen for 2023 blev det aftalt mellem Inuit Ataqatigiit, Siumut, Naleraq, Demokraatit og Atassut, at krydstogtpassagerafgiften genindføres. Afgiftsprovenuet skal bidrage til finansieringen af renoveringen af havne.

Krydstogtpassagerafgiften foreslås pålagt antallet af ombordværende passagerer ved hvert anløb af eller opankring uden for en grønlandsk havn (inkl. skibe, der ligger på red). Krydstogtpassagerafgiften er i tillæg til den gældende havneafgift, som foreslås bibeholdt på samme niveau som i dag for mindre krydstogtskibe. For store krydstogtskibe foreslås havneafgiften fordoblet. Havneafgiften afregnes efter hvert anløb af eller opankring uden for en grønlandsk havn m.v. ud fra skibets tonnage (rummål) og liggetid i havnen.

Indberetningen af alle relevante oplysninger til havnemyndighederne foreslås samlet i én elektronisk blanket fra skibets fører, mægler eller agent. Blanketten sendes senest ved afsejlingen fra en grønlandsk havn m.v. til havnemyndigheden. Den elektroniske blanket skal indeholde oplysninger om skibets art, skibets tonnage angivet i bruttoton (BT), antal passagerer og disses nationalitet, det faktiske antal påbegyndte døgn i havnen samt eventuelt også oplysninger til brug for beregning og opkrævning af et miljø- og vedligeholdelsesgebyr til kommunerne. Samtidig med fremsendelsen af den elektroniske blanket, som f.eks. kan være en pdf-version af regnearket med underskrift, indbetales de forfaldne afgiftstilsvare og gebyropkrævninger til havnemyndigheden.

Samtidig med genindførelsen af en krydstogtpassagerafgift foreslås loven styrket ved, at de gældende havneafgiftsfritagelser i medfør af Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift flyttes til loven.

2. Hovedpunkter i forslaget

2.1 Baggrund og gældende ret

Med virkning fra den 1. januar 2003 blev en krydstogtpassagerafgift på 300 kr. pr. passager indført. Afgiftspligten indtrådte, når et krydstogtskib anløb en havn i Grønland, lå på red ud for samme eller ilandsatte passagerer på kysten. Passagerafgiften på passagerer på

krydstogtskibe trådte i stedet for havneafgiften, som er en tonnageafgift. Passagerafgift var en samlet afgift for hele krydstogtet pr. passager, som skibet medtog under krydstogtet. For hver ny passager, der steg ombord på krydstogtskibet, skulle der dermed svares afgift.

Med virkning fra den 1. april 2006 blev krydstogtpassagerafgiften forhøjet til 450 kr. pr. passager og samtidig blev indført en pakkerejseafgift på 450 kr. pr. passager. Pakkerejseafgiften var ligeledes en samlet afgift for hele krydstogtet for passagerer på passagerskibe, der sejlede i kombinationssejlads, og som havde købt billet som led i et rejsearrangement fra Danmark, Færøerne eller udlandet.

Med virkning fra den 1. januar 2009 blev krydstogtpassagerafgiften og pakkerejseafgiften forhøjet til 525 kr. pr. passager.

Med virkning fra den 1. juni 2015 blev krydstogtpassagerafgiften og pakkerejseafgiften afskaffet. I stedet blev krydstogtskibe omfattet af den generelle havneafgift, som er en tonnageafgift. Krydstogtrederierne skal dog fortsat indberette passagerantal fordelt på passagerens nationalitet. Af § 2 i loven fremgår en opstilling af afgiftsfritagne skibe.

Baggrunden for afskaffelsen af krydstogtpassagerafgiften var bl.a. en analyse, der viste, hvor mærkbart Grønlands konkurrenceevne blev påvirket af krydstogtpassagerafgiften. Der blev sammenlignet med Islands og Svalbards sammenlignelige opkrævning af havneafgifter af krydstogtskibe. Særligt for krydstogtskibe med et enkelt eller få anløb i Grønland var forskellen i afgiftsniveau mellem de forskellige lande stor.

Baggrunden for afskaffelsen af pakkerejseafgiften var bl.a., at stadigt flere turister var gået over til at booke flybilletter og billetter til passagersejladser i Grønland direkte på internettet. I disse tilfælde blev der således ikke opkrævet rejsepakkeafgift. Bestilte turisterne derimod en pakkerejse med både fly- og skibsbilletter via samme rejsebureau, skulle en pakkerejseafgift lægges oveni. 2 helt identiske rejseprogrammer blev dermed behandlet forskelligt afgiftsmæssigt afhængigt af, hvorvidt turisterne benyttede et rejsebureau eller ej. Hertil kom, at det var overordentligt vanskeligt at kontrollere, hvorvidt udenlandske rejsebureauer opkrævede og afregnede afgiften i overensstemmelse med gældende regler.

2.2 Forslagets indhold

Det foreslås, at en krydstogtpassagerafgift genindføres. Afgiftssatsen foreslås fastsat til 50 kr. pr. passager ved hvert havneanløb, opankring uden for havn, samt når krydstogtskibe ligger på red.

Fastsættelse af passagerafgiftstilsvaret foreslås baseret på antallet af ombordværende passagerer. Ankommer krydstogtskibet således med 500 passagerer til havn eller red,

fastsættes passagerafgiftstilsvaret ud fra dette antal passagerer, uagtet et antal passagerer går fra borde eller et antal nye passagerer stiger ombord efter havneanløb eller ankomst til red. Krydstogtpassagerafgiften svares 1 gang pr. anløb. Forhaling eller flytning mellem forskellige kajafsnit anses ikke som et nyt anløb.

Den gældende havneafgift for krydstogtskibe baseret på skibets tonnage foreslås fordoblet for store krydstogtskibe med en bruttotonnage, der er 30.000 BT eller derover. For alle andre krydstogtskibe foreslås havneafgiften bibeholdt på samme niveau som i dag, som er 1,10 kr. pr. bruttoton (BT) pr. påbegyndt døgn. Dog foreslås det, at der som minimum skal betales havneafgift for 70 bruttoton (BT). For Nuuk Havn afregnes havneafgiften dog ikke for så vidt angår visse krydstogtskibe (med en bruttotonnage, der ikke overstiger 30.000 BT), og for store krydstogtskibe (med en bruttotonnage på 30.000 BT og derover) nedsættes havneafgiftssatsen for at nedbringe krydstogtskibenes samlede betaling i havnen. Den samlede betaling for krydstogtskibe, der anløber Nuuk Havn, omfatter dermed både brugerbetaling til havnen og fiskale afgifter til landskassen.

Havneafgiftspligten omfatter endvidere allerede i dag udover ”anløb af havn” også opankring uden for havnen samt når skibe ligger på red.

Krydstogtpassagerafgiften foreslås beregnet efter hvert havneanløb eller ankomst til red – og foreslås afregnet sammen med havneafgiften efter hver afsejling. Dette foreslås af administrative hensyn. Den tidligere krydstogtpassagerafgift blev opkrævet 1 gang pr. krydstogt. Ved derimod at skabe parallelitet mellem havneafgiften og krydstogtpassagerafgiften, således begge afgifter opkræves efter hvert havneanløb eller ankomst til red, undgås et krav om at skulle skelne mellem ”gamle” og ”nye” passagerer undervejs på krydstogtets rute. Passagerafgiftssatsen foreslås fastsat tilsvarende lavere.

Ligeledes af administrative hensyn foreslås det, at det fortsat udelukkende vil være ved afsejling fra 19 nærmere udpegede havne, jf. Hjemmestyrets bekendtgørelse om udøvelse af havnemyndigheden, at havne- og krydstogtpassagerafgifterne beregnes og afregnes. Beregning og afregning omfatter dog også forudgående ilandsættelser for så vidt angår gebyropkrævninger til kommunerne, jf. nedenfor. Naalakkersuisut har bemyndiget den centrale havnemyndighed til at pålægge og bemyndige offentlige og private virksomheder til at varetage den lokale, funktionelle havnemyndigheds opgaver, herunder at opkræve afgifter til landskassen og gebyrer til kommunerne samt indbetale disse til skatteforvaltningen. Den centrale havnemyndighed har således indgået en administrationsaftale med havnemyndighederne ved anløb m.v. af disse 19 lokationer.

Samtidig med afgiftsopkrævningen foreslås det, at kommunerne gives mulighed for at fastsætte et miljø- og vedligeholdelsesgebyr, som havnemyndighederne vil stå for

opkrævningen af.

Det foreslås, at gebyret maksimalt kan udgøre 50 kr. pr. krydstogtpassager pr. ilandsættelse. Indberetning af ilandsættelser til brug for beregning af miljø- og vedligeholdelsesgebyret til kommunen foretages til den næste havnemyndighed, hvis havn anløbes.

Gebyret pålægges antallet af ombordværende passagerer på ankommende krydstogtskibe i kommunerne, uanset om passagerne ilandsættes ved eller uden for havne, herunder ved kyst- eller naturlandinger, og uanset om de vælger at gå i land eller ej. Uanset om ilandsættelsen foretages direkte fra krydstogtskibet eller via et mindre fartøj eller lign. og uanset om turoperatøren er en lokal turoperatør, eller krydstogtskibet selv står for turen, omfattes ilandsættelsen af gebyret. Det afgørende antal i den sammenhæng er antallet af ombordværende krydstogtpassagerer.

Det vil være op til den enkelte kommune at udpege de relevante lokationer, som skal resultere i en opkrævning af et gebyr. Kommunen skal senest den 1. oktober i det foregående år indmelde lokationerne og gebyrstørrelserne til skatteforvaltningen.

Indtægterne fra miljø- og vedligeholdelsesgebyret kan kommunen anvende til forebyggende foranstaltninger og vedligeholdelse eller forbedring af eksisterende faciliteter samt til opførelse af nye faciliteter. Det kan f.eks. være besøgs- eller toiletfaciliteter ved eller i umiddelbar nærhed af havne, kajanlæg, pontonbroer m.v. eller ved f.eks. hyppigt besøgte kyst- eller naturlandinger. Men det kan også være f.eks. forebyggende foranstaltninger m.v. i områder uden for de ovennævnte områder, som påvirkes af den øgede turisme.

Naalakkersuisut kan fastsætte nærmere regler om, hvordan kommunerne kan anvende gebyrindtægterne, så der leves op til gebyrets formål om at understøtte kommunernes muligheder for at udvikle turismen lokalt og regionalt. Det er således ikke hensigten, at de indtægter, som kommunerne oppebærer i henhold til denne lov, indgår som en del af det samlede kommunale indtægtsgrundlag. I de kommunale regnskaber vil kommunerne således skulle specificere såvel de indtægter og tilhørende udgifter, som er oppebåret henholdsvis afholdt i henhold til denne lov.

Havnemyndigheden indbetaler det samlede afgiftstilsvar sammen med gebyropkrævningerne til skatteforvaltningen, som står for den efterfølgende afregning til de enkelte kommuner. Skatteforvaltningens afregning til kommunerne sker samlet 1 gang årligt – efter sæsonens afslutning, forventeligt i løbet af november.

Indberetning af oplysninger

Indberetningen af oplysninger til havnemyndigheden foreslås samlet i 1 elektronisk blanket fra skibets fører, mægler eller agent, som omfatter både oplysninger til brug for Grønlands

Statistikks krydstogtstatistik, beregning af afgiftstilsvær samt gebyropkrævninger til kommunerne.

Blanketten sendes senest ved afsejlingen fra en grønlandsk havn m.v. til havnemyndigheden. Den elektroniske blanket skal indeholde oplysninger om skibets art, skibets tonnage angivet i bruttoton (BT), antal passagerer og disses nationalitet, det faktiske antal påbegyndte døgn i havnen samt eventuelt oplysninger til brug for beregningen og opkrævningen af et miljø- og vedligeholdelsesgebyr til kommunerne. Med afsendelsen af den elektroniske blanket til havnemyndigheden godkender skibets fører, mægler eller agent de automatisk opgjorte afgifts- og gebyropkrævninger. Samtidig med fremsendelsen af den endelige elektroniske blanket, som f.eks. kan være en pdf-version af regnearket med underskrift, indbetales de forfaldne afgiftstilsvær og gebyropkrævninger til havnemyndigheden.

Afgiftstilsværene og gebyropkrævningerne forfalder til betaling til havnemyndigheden ved skibets afsejling fra havnen, hvorefter betalingsfristen er 14 dage, mens havnemyndighedens sidste rettidige betalingsdato for månedens samlede havne- og krydstogtpassagerafgifter samt gebyropkrævninger er den 15. i den efterfølgende måned.

Ved udestående restancer

Det foreslås, at Naalakkersuisut kan nægte skibe anløb ved grønlandske havne indtil skyldige afgifts-, gebyr- og bødebeløb samt sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Naalakkersuisut kan således efter inddragelse af politiet og ved hjælp af 2 skibsregistreringssystemer konstatere, hvor et skib befinder sig, og hvor skibet er på vej hen. Det er lovpligtigt at melde i henhold til bekendtgørelse nr. 170 af 17. marts 2003 om skibsrapporteringssystemer i farvandene ved Grønland (Meldetjeneste i Grønland). Kravet om at anvende meldetjenesterne er fastsat i lov om sikkerhed til søs, og overtrædelser medfører foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland.

Beregningseksempler på afgiftstilsvarene (havneafgift og krydstogtpassagerafgift)

I *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri* – en rapport fra maj 2023 udarbejdet for Visit Greenland – er udvalgt 3 skibsstørrelser. Udvalgte parametre fra de 3 skibsstørrelser indgår i de nedenstående beregninger:

	ANTAL BRUTTO- TON (BT)	HAVNEAFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V. (PR. PÅBEGYNDT DØGN)	ANTAL PASSAGERER (PAX) ¹⁾	FORESLÅET PASSAGERAFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V.	AFGIFTS- BETALING I ALT (PR. PÅBEGYNDT DØGN EFTER HAVNEANLØB)
	BT	kr.		kr.	kr.
SKIB 1	11.647	12.811,70	280	14.000	26.811,70
SKIB 2	29.009	31.909,90	606	30.300	62.209,90
SKIB 3	112.894	124.183,40	3.114	155.700	279.883,40

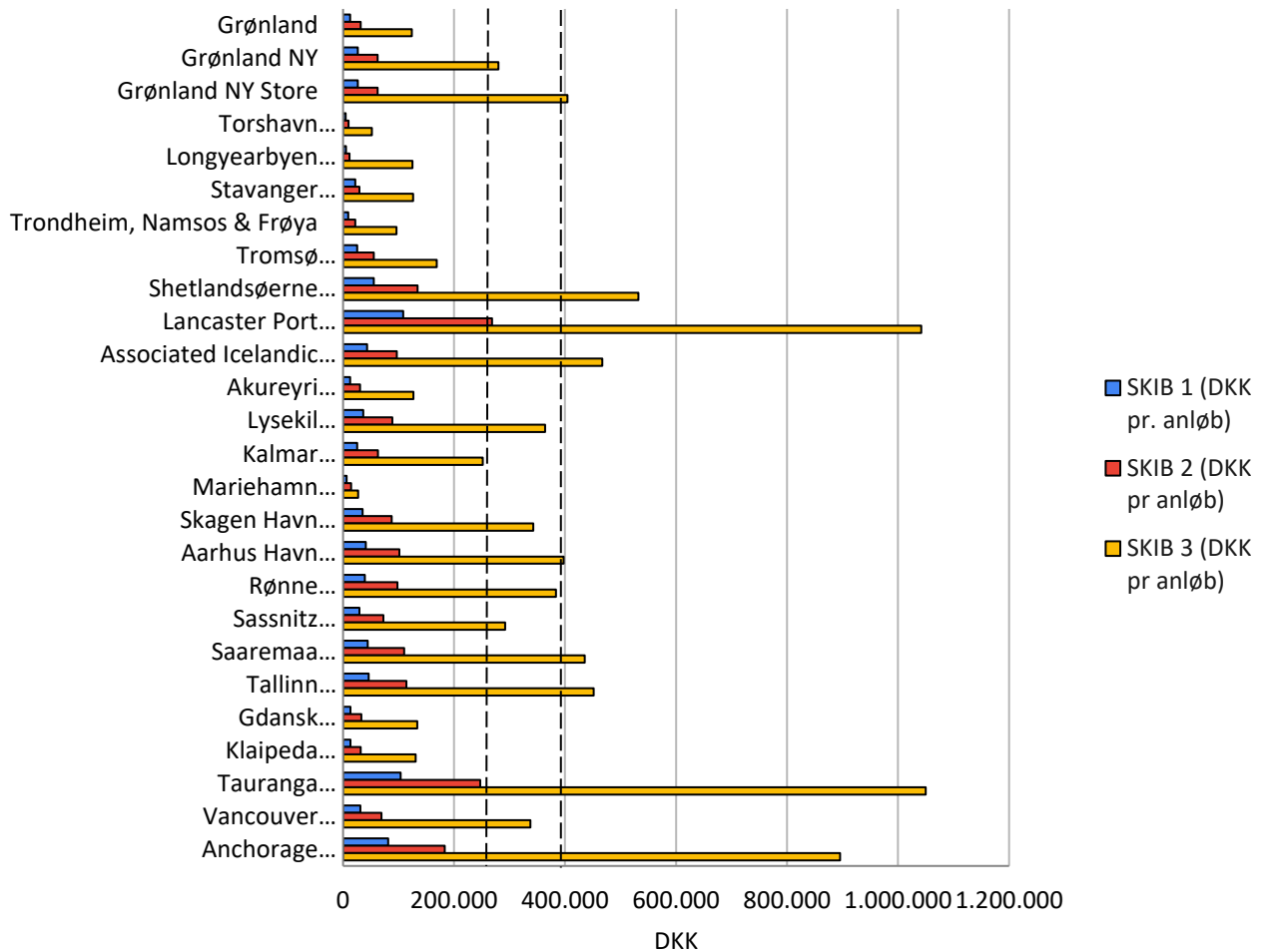
Anm.: Eksemplerne med antal bruttoton og antal passagerer er hentet fra *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri*, som er udarbejdet for Visit Greenland i maj 2023. I oversigten indgår ikke andre former for skatter og afgifter, herunder turist- og miljøskatter, samt brugerbetaling. Dog er *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* indregnet, hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislister for krydstogtskibe.

¹⁾ For overskuelighedens skyld antages krydstogtskibets kapacitet at være lig med antallet af ombordværende passagerer ved havneanløb.

Benchmark vedrørende udenlandske afgiftsniveauer

I *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri* er niveauet af den gældende grønlandske havneafgift sammenlignet med udenlandske afgiftsniveauer. Dertil er tilføjet og indsat ”Grønland NY” og ”Grønland NY Store”, som er inkl. den foreslåede krydstogtpassagerafgift. ”Grønland NY Store” illustrerer den fordoblede havneafgift for krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT og derover, mens ”Grønland NY” er for alle andre krydstogtskibe med et bibeholdt havneafgiftsniveau:

Krydstogtafgifter (tonnage/størrelse + Pax-tax + ISPS) for forskellige destinationer



Note: De stiplede linjer angiver det samlede afgiftsniveau (havne- og krydstogtpassagerafgift) under forudsætning af indførelse af den nye krydstogtpassagerafgift i Grønland. "Grønland NY" omfatter krydstogtskibe med en bruttotonnage, der ikke overstiger 30.000 BT, mens "Grønland NY Store" omfatter krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT og derover.

Med indførelsen af den foreslåede krydstogtpassagerafgift på 50 kr. pr. passager vil Grønland afgiftsmæssigt fortsat befinde sig blandt dén halvdel af de udvalgte havne, som ligger afgiftsmæssigt lavest, jf. undersøgelsen fra Visit Greenland. Dog vil en fordobling af havneafgiften for krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 og derover bringe Grønland op på niveau med en del andre lande i den øvre ende for så vidt angår de store krydstogtskibe. Der skal dog generelt tages forbehold for, at der kan være andre former for skatter og afgifter, herunder turist- og miljøskatter, som ikke er medtaget i sammenligningen. Tilsvarende er f.eks. *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*, udelukkende indregnet, hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislister for krydstogtskibe, mens brugerbetaling for leveret service, så som kajplads, slæbebåd m.v., generelt ikke er indregnet.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Genindførelsen af en krydstogtpassagerafgift i tillæg til den nuværende havneafgift (tonnageafgift) skønnes med usikkerhed at medføre et merprovenu på i omegnen af 5 mio. kr.

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.

I finanslovsaftalen for 2023 blev det aftalt, at krydstogtpassagerafgiften skulle genindføres med virkning fra 1. januar 2024. Det lovforberedende arbejde inkluderer og tager højde for resultatet af den benchmarkundersøgelse, som Visit Greenland har bestilt på et tidligere tidspunkt.

Antal krydstogtpassagerer og antal anløb – Grønlands Statistik

Ifølge Grønlands Krydstogtstatistik for 2019¹⁾ var antallet af krydstogtpassagerer, der besøgte Grønland, i 2019 – året inden coronaepidemien – på 46.633. Antallet af besøg fordelt ud på havne, der er anløbet under krydstogtet, var i 2019 på 122.314.

Ifølge Grønland Statistiks publikation *Krydstogtpassagerer i 2022*²⁾ fra den 3. maj 2023 anløb 43.999 unikke passagerer grønlandske havne i 2022, hvilket ligger 5 pct. under niveauet før coronaepidemien. I alt blev det til 112.273 besøg samlet set for alle grønlandske havne anløbet undervejs på krydstogterne, hvilket er et fald på 8 pct. i forhold til før coronaepidemien.

Antal anløb har dog været stigende fra 332 i 2019 til 376 i 2022, hvorved det gennemsnitlige antal anløb pr. togt er steget fra godt 2½ anløb til 3 anløb pr. togt.

Havneafgift på krydstogtskibe 2019 og 2022

De samlede indtægter til landskassen fra havneafgiften var i 2022 på ca. 14 mio. kr., heraf ca. 9,3 mio. kr. fra krydstogtskibe, mens de resterende indtægter på ca. 4,7 mio. kr. kom ind fra bl.a. godstrafik. Til sammenligning var de tilsvarende tal i 2019 – før coronaårene – på i alt 11,8 mio. kr., heraf ca. 7,7 mio. kr. fra krydstogtskibe og ca. 4,1 mio. kr. fra bl.a. godstrafik.

¹⁾ Grønlands Statistik baserer krydstogtstatistikken på havnemyndighedernes indberetning af afgiftsbetalinger til Skattestyrelsen, men tager forbehold for, at der for 3 af de i alt 125 togter i 2019 endnu ikke var modtaget indberetninger, hvorfor antallet af passagerer var estimeret.

²⁾ Grønlands Statistik baserer krydstogtstatistikken på havnemyndighedernes indberetning af afgiftsbetalinger til Skattestyrelsen, men tager forbehold for, at der for de i alt 123 togter i 2022 er modtaget afgiftsbetaling, men for 22 af disse ikke passagerlister, hvorfor antallet af passagerer er estimeret.

Skønnet provenuindtægt – havneafgift på krydstogtskibe og den nye krydstogtpassagerafgift

Ved en videreførelse af den nuværende havneafgiftssats på krydstogtskibe skønnes indtægterne fra havneafgiften på krydstogtskibe med forsigtighed at ville være i samme størrelsesorden som i 2022, dvs. ca. 8-10 mio. kr.

Havneafgiften foreslås dog fordoblet for store krydstogtskibe. Samtidig foreslås det, at Nuuk Havn undtages for afregning af havneafgift af visse krydstogtskibe (med en bruttotonnage, der ikke overstiger 30.000 BT) samt for store krydstogtskibe en nedsat havneafgiftssats (for bruttotonnager på 30.000 BT og derover).

Andelen af krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT eller derover, der besøger de grønlandske farvande, kendes ikke, men ifølge Grønlands Statistiks publikation *Krydstogtpassagerer i 2022*³⁾ fra den 3. maj 2023 udgjorde passagerer på krydstogtskibe med flere end 501 passagerer ca. 70 pct. af det samlede antal besøgende krydstogtpassagerer i 2022. Hvis det antages, at også ca. 70 pct. af den samlede bruttotonnage ville blive omfattet af den foreslåede fordoblede havneafgift (omfatter krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 eller derover) kan det skønnes med meget stor forsigtighed, at havneafgiften fra krydstogtskibe vil være i størrelsesordenen 13-17 mio. kr., hvorfra skal trækkes Nuuk Havns samlede havneafgiftsindbetaling fra krydstogtskibe i 2022, som var på ca. 1 mio. kr. Det vil sige, at indtægterne fra havneafgiften på krydstogtskibe med meget stor forsigtighed skønnes at ville være i omegnen af 12-16 mio. kr., dvs. 4-6 mio. kr. udover det ovenstående skøn (med uændrede forudsætninger i forhold til 2022).

Der skal dog generelt tages forbehold for, at det ikke er muligt at slutte direkte fra krydstogtskibets passagerkapacitet til antal bruttotonnage (rummål).

Der skal dertil tages højde for, at afgiftssatsen i Nuuk Havn udelukkende foreslås nedsat for de store krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT eller derover. I 2022 drejede det sig om ca. 1/5 af anløbene af krydstogtskibe i Nuuk Havn, hvilket gav næsten 1/2 af havneafgiftsindbetalingerne fra krydstogtskibene.

Med betydelig usikkerhed skønnes det, at undtagelsen for afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe samt afgiftsnedsettelsen for store krydstogtskibe i Nuuk Havn vil nedbringe havneafgiftsindbetalingen fra Nuuk Havn til i omegnen af 1/3 af det tidligere niveau (ved uændrede anløb inkl. skibstyper).

³⁾ Grønlands Statistik baserer krydstogtstatistikken på havnemyndighedernes indberetning af afgiftsbetalinger til Skattestyrelsen, men tager forbehold for, at der for de i alt 123 togter i 2022 er modtaget afgiftsbetaling, men for 22 af disse ikke passagerlister, hvorfor antallet af passagerer er estimeret.

Samlet set skønnes merprovenuet fra havneafgiften ved uændret aktivitetsniveau fortsat at blive i omegnen af 4-6 mio. kr. Skønnet er konservativt.

Hvis det antages, at næsten samme antal passagerer vil anløbe grønlandske havne i de kommende år som i 2022, og at afgiftssatsen i den nye krydstogtpassagerafgift fastsættes til 50 kr. pr. passager pr. anløb, skønnes det med usikkerhed at medføre en provenuindtægt på i omegnen af 5 mio. kr. fra den nye krydstogtpassagerafgift. Skønnet er konservativt.

Kommunernes miljø- og vedligeholdelsesgebyr

Under forudsætning af at kommunerne vælger at fastsætte et miljø- og vedligeholdelsesgebyr på de maksimale 50 kr. pr. krydstogtpassager, kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at der samlet for alle kommuner vil kunne opkræves gebyrindtægter for i omegnen af 15 mio. kr.

Skønnet over gebyrindtægterne er baseret på antal besøgende krydstogtpassagerer i 2022, som hver især anslås at besøge mindst 2 havne og ilandsættes ved mindst 5 forskellige kyst- eller naturlandinger i gennemsnit.

Miljø- og vedligeholdelsesgebyret udgør et fiskalt gebyr, hvormed gebyrbetalingerne kan medfinansiere ydelser, som ikke direkte modsvares af eller er knyttet op på betalingen. Det foreslås dog, at udelukkende områder påvirket direkte eller indirekte af den øgede turisme kan få gavn af gebyret, jf. formålet med gebyret. Det foreslås endvidere, at de indtægter og udgifter, som kommunen oppebærer og afholder i henhold til denne lov, skal specificeres i de kommunale regnskaber.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget skønnes at medføre både administrative og økonomiske konsekvenser for primært krydstogtbranchen.

De negative økonomiske konsekvenser for krydstogtbranchen skønnes med usikkerhed at blive på i omegnen af 9-11 mio. kr., heraf i omegnen af 5 mio. kr. fra den nye krydstogtpassagerafgift, som dog forventes i altovervejende grad at blive overvæltet på krydstogtpassagererne. Genindførelsen af krydstogtpassagerafgiften forventes dog at ville medføre et nedadgående pres på antallet af krydstogtpassagerer. Hvor stort det nedadgående pres på antallet af krydstogtpassagerer vil være, er det dog ikke muligt at skønne over.

Under forudsætning af at kommunerne vælger at fastsætte et miljø- og vedligeholdelsesgebyr på 50 kr. pr. krydstogtpassager, kan det med betydelig usikkerhed skønnes, at der i tillæg til krydstogtpassagerafgiften vil blive pålagt krydstogtbranchen negative økonomiske konsekvenser for yderligere 15 mio. kr.

Allerede i dag er føreren af et skib, der ikke indgår i fast rutetrafik efter en forud til skatteforvaltningen opgivet fartplan, underlagt den almindelige meldepligt, jf. § 44 i Selvstyrets bekendtgørelse nr. 24 af 5. oktober 2016 om ind- og udførsel af varer. Ifølge den almindelige meldepligt skal føreren af et skib senest 24 timer før anløb af grønlandsk havn meddele den pågældende havnemyndighed skibets forventede anløbstidspunkt og straks ved skibets ankomst til det grønlandske afgiftsområde anmelde ankomsten til nærmeste havnemyndighed.

I forbindelse med ophævelsen af krydstogtpassagerafgiften pr. 1. juni 2015, jf. Inatsisartutlov nr. 14 af 3. juni 2015, blev meldepligten i medfør af havneafgiften endvidere udvidet med krydstogtpassagerens nationalitet. Grønlands Statistik udgiver årligt en statistik over antallet og udviklingen i antallet af krydstogtpassagerer.

De yderligere administrative konsekvenser for krydstogtbranchen af en genindførelse af en krydstogtpassagerafgift vil være i form af krav om indberetning af lidt flere oplysninger til brug for afgifts- og gebyrberegningerne.

De administrative byrder er dog søgt minimeret ved at samle den elektroniske indberetning af oplysninger i 1 regneark – som skal udfyldes efter afsejling fra havn eller red. Regnearket er opsat således, at afgiftstilsvarene og gebyropkrævningerne genereres automatisk, når alle de relevante oplysninger er indtastet.

Forslaget forventes ikke derudover at have mærkbare administrative konsekvenser.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Det vurderes, at forslaget vil have positive konsekvenser for miljø og natur, idet krydstogtpassagerafgiften skønnes at ville medføre færre antal anløb i Grønland. Hvor stort det nedadgående pres på antallet af krydstogtpassagerer vil være, er det ikke muligt at skønne over.

Dertil kommer, at en fordobling af havneafgiften for store krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT eller derover forventes at have en positiv indvirkning på sammensætningen af den samlede flåde af krydstogtskibe i Grønland, som vil virke i retning af en lavere miljøbelastning.

Det vurderes ikke umiddelbart, at forslaget vil have væsentlige konsekvenser for folkesundheden.

6. Konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for borgerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have andre væsentlige konsekvenser.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget har i perioden 1. juni 2023 til 29. juni 2023 været i høring hos følgende høringsparter:

Formandens Departement, Departementet for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel, Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, GE Grønlands Erhverv, NUSUKA, SIK, Deloitte, Grønlands Revisionskontor, BDO, EY, PWC, Grønlandske Advokater, BK Revision, Royal Arctic Line A/S, Arctic Umiaq Line A/S, Visit Greenland, KNAPK, AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators), KNI, Blue Water, Arctic Circle Business, Innovation South Greenland, Qeqertalik Business Council, Imaq Pilot, Sikuki Nuuk Harbour, Avannaata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Qeqertalik, Qeqqata Kommunia, Kommune Kujalleq, Politidirektøren i Grønland, Søfartsstyrelsen.

Forslaget er endvidere den 2. juni 2023 offentliggjort på høringsportalen på www.naalakkersuisut.gl.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Lovens titel foreslås udvidet med ”krydstogtpassagerafgift”. Lovens titel vil herefter være ”Landstingslov om havne- og krydstogtpassagerafgift”.

Definitioner i loven

Ved passager forstås enhver person, såvel betalende som ikke betalende, der er om bord på et skib. Besætningsmedlemmer og servicepersonale anses ikke som passagerer.

Ved krydstogtskib forstås et passagerskib, der ikke sejler i rutefart, og som ikke har det, som det primære formål at transportere passagerer fra en havn til en anden. Det primære formål for passagererne vil typisk være fornøjelse og rekreation, ligesom det typisk vil være en turistmæssig attraktion i sig selv at være passager ombord på et krydstogtskib.

Et passagerskib, som periodisk udgår af fast rutefart med henblik på at sejle turister op og ned langs Grønlands kyster, vil ved sådan sejlads være at betragte som et krydstogtskib. Afgiftsmæssigt er de forskellige udbydere af krydstogtsejlads dermed ligestillede.

Passagerskibe ejet af rederier, der har indgået en servicekontrakt med Grønlands Selvstyre, er undtaget for afgiftspligt. Ved en servicekontrakt forstås en kommerciel kontrakt mellem Grønlands Selvstyre og en leverandør om levering af bestemte ydelser til en på forhånd aftalt pris, og hvor det er op til leverandørens effektivitet, hvorvidt de tjener eller taber på kontrakten. Afgiftsfritagelsen blev oprindeligt indført af administrative grunde for passagerrederier, der sejler i fast rutefart mellem grønlandske havne. Bestemmelsen har p.t. alene betydning for Arctic Umiaq Line A/S.

Til nr. 2

For at tydeliggøre, at det fremadrettet drejer sig om 2 typer af afgifter, som pålægges i medfør af loven, foreslås det, at lovens § 1, stk. 1, suppleres med ”havne” før ”afgift” og at ”krydstogtpassagerafgift” tillige tilføjes.

Skibes ”anløb af havn” skal forstås bredt, da skibe opankret umiddelbar uden for en havn og skibe, der ligger på red, allerede i dag er omfattet af havneafgiftspligten. ”Opankring” skal tillige forstås som omfattende dynamisk positionering.

”Red” eller ”reden” er et vandområde, hvor vanddybde og eventuel naturlig beskyttelse mod store bølger gør det muligt for skibe at ligge for anker. Det kan være for at afvente at komme

til kaj, men det kan også være pga. storm/lavvande eller kapacitetsproblemer i havnen. Store krydstogtskibe kan endvidere ikke altid lægge til kaj i selve havnen, men må i stedet ligge på red uden for havnen i f.eks. den nærmeste bugt, hvorpå passagerer kan fragtes ind til land eller ud på udflugter i mindre både.

For at tydeliggøre, at afgiftspligten ikke blot omfatter ”anløb af havne”, men tillige skibes opankring umiddelbar uden for en havn samt når skibe ligger på red, foreslås det, at ”eller opankring uden for havne samt ved ankomst til red” tilføjes til lovens § 1.

Til nr. 3

De gældende informationsforpligtelser i § 1, stk. 2, som pålægges et krydstogtskibs fører senest 24 timer før skibets forventede ankomst til Grønland, foreslås ophævet.

Til nr. 4

3 nye paragraffer foreslås indsat efter lovens § 1.

Havneafgift

§ 1a foreslås indsat som en ny paragraf for pålæggelse af havneafgift. Den nuværende havneafgift foreslås bibeholdt med uændrede afgiftssatser. Dog foreslås det, at afgiftssatsen for store krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT eller derover fordobles. Det foreslås endvidere, at Nuuk Havn ikke afregner havneafgift af visse krydstogtskibe og indrømmes en afgiftsnedsættelse for store krydstogtskibe, da det anerkendes, at prisniveauet i Nuuk Havn ellers vil blive for højt som følge af sammensætningen af brugerbetaling og fiskale afgifter. Dertil foreslås det, at der indsættes en henvisning i § 1a til afgiftsundtagelserne i § 2.

Krydstogtpassagerafgift

Den nye krydstogtpassagerafgift foreslås indsat i en ny paragraf, § 1b. Afgiftssatsen foreslås at udgøre 50 kr. per ombordværende passager på krydstogtskibet ved hvert havneanløb eller ankomst til red i Grønland. Krydstogtpassagerafgiften svares 1 gang pr. anløb. Forhaling eller flytning mellem forskellige kajafsnit anses ikke som et nyt anløb.

Miljø- og vedligeholdelsesgebyr til kommunerne

Det foreslås desuden, at der indsættes endnu en paragraf, § 1c. Med den nye paragraf foreslås indføjet en bemyndigelse i loven til kommunerne, hvorefter kommunerne vil kunne fastsætte et miljø- og vedligeholdelsesgebyr, som pålægges ankommende krydstogtpassagerer ud fra forudgående antal ilandsættelser.

Som udgangspunkt betales i dag ingen afgift ved anløb af de ca. 60 bosteder med f.eks. kajanlæg eller pontonbroer. Fremadrettet vil sådanne anløb eventuelt kunne medføre en

gebyropkrævning til den relevante kommune. Dertil kommer gebyropkrævning ved ilandsættelser på kysten eller i naturen. Det vil være op til den enkelte kommune at udpege de lokationer, som skal resultere i opkrævning af et forud fastsat miljø- og vedligeholdelsesgebyr. Kommunen udpeger de relevante lokationer og indmelder – forud for sæsonstart i det foregående år, dvs. senest den 1. oktober året forinden – til skatteforvaltningen både de relevante lokationer og gebyrstørrelsen.

Det foreslås, at miljø- og vedligeholdelsesgebyret udgør et fiskalt gebyr, hvor det kræves, at det fastsættes ved lov. Den maksimale gebyrsats skal dermed også fremgå af loven. Ved et ikke-fiskalt gebyr skal en balance mellem gebyrindtægter og omkostninger tilstræbes over en 4-årig periode. Men ved et fiskalt gebyr vil sådanne krav ikke blive stillet, hvormed gebyrbetalingerne kan medfinansiere ydelser, som ikke direkte modsvarer af eller er knyttet op på betalingen. Dette giver større fleksibilitet og mindre bureaukrati i de enkelte kommuner. Dog foreslås det, at udelukkende områder påvirket direkte eller indirekte af den øgede turisme kan få gavn af gebyrindtægterne.

Det foreslås, at de gebyrindtægter og udgifter, som kommunen oppebærer og afholder i henhold til denne lov, skal specificeres i de kommunale regnskaber. Naalakkersuisut gives mulighed for at fastsætte nærmere regler om kommunernes anvendelse af indtægterne fra det opkrævede miljø- og vedligeholdelsesgebyr og om aflæggelse af regnskab herom. Gebyrindtægterne vil dermed ikke blot kunne indgå som en del af det samlede kommunale indtægtsgrundlag, men vil skulle anvendes i overensstemmelse med formålet med gebyret. Formålet med gebyret er at give kommunerne mulighed for at understøtte udviklingen og fremme turismen lokalt og regionalt, samt afbøde eventuelle negative konsekvenser forbundet hermed.

Gebyret foreslås maksimalt at udgøre 50 kr. pr. krydstogtpassager pr. ilandsættelse. Gebyret kan pålægges antallet af ombordværende passagerer på ankommende krydstogtskibe i kommunerne, uanset om passagerne ilandsættes ved eller uden for havne, herunder ved kyst- eller naturlandinger. Uanset om passagerne vælger at gå i land eller ej. Uanset om ilandsættelsen foretages direkte fra krydstogtskibet eller via et mindre fartøj eller lign. Uanset om turoperatøren er en lokal turoperatør eller krydstogtskibet selv står for turen. Det afgørende antal i den sammenhæng er antallet af ombordværende krydstogtpassagerer.

Indtægterne fra miljø- og vedligeholdelsesgebyret kan kommunen anvende til forebyggende foranstaltninger, vedligeholdelse eller forbedring af eksisterende faciliteter samt til opførelse af nye faciliteter. Det kan f.eks. være besøgs- eller toiletfaciliteter ved eller i umiddelbar nærhed af havne, kajanlæg, pontonbroer m.v. eller ved f.eks. hyppigt besøgte kyst- eller naturlandinger. Men det kan også være f.eks. forebyggende foranstaltninger m.v. i områder uden for de ovennævnte områder, som påvirkes af den øgede turisme. Lokationerne, som skal

medføre et gebyr, udpeges af den enkelte kommune. De relevante lokationer og størrelsen af gebyret indmeldes senest den 1. oktober i det foregående år til skatteforvaltningen.

Gebyret foreslås bygget op som en selvanmeldelsesordning, hvorefter skibets fører, mægler eller agent afgiver en tro- og loveerklæring – i samme elektroniske blanket, som indberetningen af oplysninger til brug for havne- og krydstogtpassagerafgiftsberegningerne.

Selvanmeldelsen er baseret på antallet af ombordværende passagerer på tidspunktet for en ilandsættelse, men ikke det faktiske antal passagerer, der vælger at gå fra borde på et givent sted.

Selvanmeldelsen omfatter ilandsættelser fordelt ud på de 5 kommuner. Det er den enkelte kommune, der udvælger de lokationer i kommunen, som skal resultere i opkrævning af miljø- og vedligeholdelsesgebyret. Det kan f.eks. være havne, bosteder, natur- eller kystlandinger m.v.

Det foreslås, at størrelsen af den enkelte kommunes gebyr maksimalt kan udgøre 50 kr. pr. passager pr. ilandsættelse. Næste års lokationer og gebyrstørrelser skal seneste indmeldes til skatteforvaltningen den 1. oktober i det foregående år. Derved sikres, at gebyrer kendes af alle aktører på forhånd.

Det foreslås, at gebyret opkræves af den næste havnemyndighed, hvis havn anløbes. Det vil sige, at indberetningen foretages sammen med indberetningerne af havne- og krydstogtpassagerafgifterne. Havnemyndigheden indbetaler det samlede afgiftstilsvar og gebyropkrævning til skatteforvaltningen, som står for den efterfølgende afregning til de enkelte kommuner.

Havnemyndighederne

Der opkræves i dag havneafgift ved afgiftspligtige skibes anløb af eller opankring uden for (inkl. skibe, der ligger på red) følgende 19 havne i 19 byer og bygder: Qaanaaq, Upernavik, Uummannaq, Qeqertarsuaq, Ilulissat, Qasigiannuguit, Aasiaat, Kangaatsiaq, Sisimiut, Kangerlussuaq, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Narsarsuaq, Qaqortoq, Nanortalik, Ammassalik og Ittoqqortoormiit, jf. Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift.

Naalakkersuisut har bemyndiget den centrale havnemyndighed til at pålægge og bemyndige offentlige eller private virksomheder til at varetage den lokale, funktionelle havnemyndigheds opgaver, herunder at opkræve afgifter til landskassen og gebyrer til kommunerne samt indbetale disse til skatteforvaltningen.

Den centrale havnemyndighed har indgået en administrationsaftale med havnemyndighederne i de ovenfor nævnte 19 havne. Den lokale, funktionelle havnemyndighed udøves således efter bemyndigelse af den centrale havnemyndighed, som har instruktionsbeføjelser over for den lokale, funktionelle havnemyndighed, jf. Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 14 af 14. maj 2002 om udøvelse af havnemyndighed.

Havnemyndighedsopgaven varetages – afhængig af havn – af enten RAL A/S, SIKUKI Nuuk Harbour A/S, KNI Pilersuisoq A/S eller Mittarfeqarfiit A/S.

I havnene i byerne Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Paamiut, Maniitsoq, Sisimiut, Aasiaat, Qasigiannguit, Ilulissat, Uummanaq, Upernavik og Tasiilaq udøves den lokale, funktionelle havnemyndighed af Royal Arctic Line A/S.

I Nuuk og Kangerlussuaq udøves den lokale, funktionelle havnemyndighed af SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Der henvises til Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne for mere om lovgrundlaget for bemyndigelse af kommercielle havneselskaber til at varetage en lokal, funktionel havnemyndigheds opgaver.

I havnene i byerne Kangaatsiaq, Qeqertarsuaq, Qaanaaq og Ittoqqortoormiit udøves den lokale, funktionelle havnemyndighed af KNI Pilersuisoq A/S. KNI Pilersuisoq A/S varetager tillige den lokale, funktionelle havnemyndighed i de bygder, hvori KNI Pilersuisoq A/S er repræsenteret, dog bortset fra i bygden Narsarsuaq, hvor den lokale, funktionelle havnemyndighed udøves af Mittarfeqarfiit A/S. Den seneste opdaterede oversigt over samtlige lokale, funktionelle havnemyndigheder kan fås ved henvendelse til Departementet for Boliger og Infrastruktur.

Betegnelser for beboede steder

Naalakkersuisut har besluttet, at betegnelserne by og bygd med tiden skal erstattes af betegnelsen bosteder (af varierende størrelse). I denne ændringslov anvendes fortsat betegnelserne by og bygd, da disse begreber generelt er anvendt i lovgivningen om havne, herunder i de udstedte bekendtgørelser med hjemmel i disse love.

Enkelte steder i dette forslag til ændringslov er ”bygder” erstattet af ”bosteder”, som betegnelsen for et beboet sted, når dette ikke vil give anledning til misforståelser. I forbindelse med affattelse af en ny hovedlov vil terminologien generelt kunne ændres.

Til nr. 5

Afgiftsundtagelserne i lovens § 2 foreslås videreført uændrede, dog med visse præciseringer.

Undtagelserne skal således omfatte både de foreslåede §§ 1a og 1b samt

gebyropkrævningerne efter § 1c, dvs. både havne- og krydstogtpassagerafgifterne samt miljø- og vedligeholdelsesgebyrerne til kommunerne.

Lovens § 2, stk. 1, nr. 4, foreslås endvidere præciseret. Udelukkende danske og udenlandske statsskibe, der ikke bruges kommercielt, skal dermed være omfattet af undtagelserne i § 2. Ifølge havretten er statsskibe, der bruges kommercielt, sidestillet med handelsskibe, herunder passagerskibe.

For at styrke loven foreslås det endvidere, at de gældende havneafgiftsfritagelser i medfør af § 2 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift flyttes til loven. Hjemlen til at fritage eller lempe for afgift, når særlige omstændigheder taler herfor, fremgår af den gældende § 12, stk. 2.

De gældende havneafgiftsfritagelser i medfør af § 2 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift omfatter ”skibe, der er fast stationeret i Grønland og er indrettet til og udøver virksomhed som rednings- og bugserskibe, sandpumpere- og stenfiskerskibe samt dykkerskibe og pramme, skibe, der alene lossere fisk eller fiskeriprodukter indkøbt i Danmark, på Færøerne eller i udlandet med henblik på forarbejdning på landanlæg i Grønland og skibe, der indhandler fisk og fiskeprodukter i bygder og yderdistrikter, samt skibe, der alene udfører transport med olie og olieprodukter.”

Det foreslås, at de ovennævnte fritagelser overflyttes fra bekendtgørelsen og indsættes som nr. 11-14 i § 2 i loven.

Samtidig med at afgiftsfritagelserne overflyttes til loven, foreslås den oprindelige bemyndigelse ophævet, jf. nr. 13.

Definitionen af et krydstogtskib er et passagerskib, der ikke sejler i rutefart, jf. bemærkningerne til nr. 1.

På den baggrund foreslås det, at et nyt stykke indsættes i § 2, hvoraf det vil fremgå, at skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne, er undtaget for krydstogtpassagerafgift efter § 1b samt for gebyropkrævning efter § 1c. Skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne, er dog ikke undtaget for havneafgift, men kan jf. den nuværende § 5, stk. 3, som bliver stk. 6, fortsat indgå aftale med skatteforvaltningen om anden afregningsform vedrørende havneafgiften, jf. nr. 9.

Til nr. 6

Det foreslås, at der indsættes en henvisning til § 1a i den nyaffattede § 3 for at tydeliggøre, at det er havneafgiften i medfør af § 1a, hvis beregningsgrundlag, der nedrundes til nærmeste antal bruttoton (BT).

Afgiftssatserne i lovens § 3 forbliver uændrede, dog foreslås det, at der som minimum skal betales havneafgift for 70 bruttoton (BT). Minimumshavnesatsen medfører, at der som minimum skal betales for 70 bruttoton (BT) i havneafgift af samtlige ikke-afgiftsundtagede skibe og fartøjer. Minimumshavnesatsen er en forenkling, da størrelsen af den samlede havneafgift for mindre skibe og fartøjer vurderes at være af så ubetydelig størrelse, at der i stedet foreslås at operere med en minimumssats for visse fartøjer op til en vis størrelse.

Det foreslås endvidere, at Nuuk Havn undtages for afgiftssatserne i lovens § 3, stk. 1, nr. 1, af konkurrencehensyn, jf. de almindelige bemærkninger og nr. 7.

Til nr. 7

Det foreslås, at lovens § 3, stk. 2, ophæves, da muligheden for at anvende bruttoregister-ton ved opgørelse af beregningsgrundlaget for havneafgiften (tonnageafgiften) ikke længere er nødvendig. Et skibs rummål blev tidligere opgjort i bruttoregister-ton, men dette rummål er i dag afløst af bruttotonnage, som måles i bruttoton (BT).

Det foreslås, at lovens § 3, stk. 2, nyaffattes. I stedet for den nuværende havneafgiftssats for mindre krydstogtskibe (på 1,10 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn) og den foreslåede fordoblede havneafgiftssats for store krydstogtskibe (på 2,20 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn) foreslås det, at der fastsættes særskilte havneafgiftssatser for krydstogtskibe, der anløber Nuuk Havn.

Havneafgiftssatsen for krydstogtskibe med en bruttotonnage, der ikke overstiger 30.000 BT, foreslås satsen fastsat til 0 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn. For krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 BT og derover foreslås satsen fastsat til 0 kr. 70 øre pr. BT pr. påbegyndt døgn.

Til nr. 8

Da muligheden for at anvende bruttoregister-ton ved opgørelse af beregningsgrundlaget for havneafgiften (tonnageafgiften) ophæves, jf. nr. 7, foreslås det, at ”eller bruttoregister-ton” ligeledes udgår af lovens § 4. Et skibs rummål blev tidligere opgjort i bruttoregister-ton, men dette rummål er i dag afløst af bruttotonnage, som måles i bruttoton (BT).

Til nr. 9

Det foreslås, at afgiftstilsvaret for den foreslåede krydstogtpassagerafgift fastsættes baseret på oplysninger om antallet af passagerer ved skibets anløb af eller opankring uden for en

grønlandsk havn eller ved ankomst til en grønlandsk red, jf. den delvist nyaffattede § 5 i loven.

Ankommer f.eks. et krydstogtskib således med 500 passagerer, fastsættes passagerafgiftstilsvaret ud fra dette antal passagerer, uagtet et antal passagerer går fra borde eller et antal nye passagerer stiger ombord efter havneanløb eller ankomst til en red.

Afgiftstilsvaret for havneafgiften fastsættes senest ved afsejling fra en havn eller en red.

Gebyropkrævningerne beregnes i forbindelse med anløb af den næstkommende havn, ved opankring uden for samme eller hvis skibet ligger på red.

Beregning og afregning af både havne- og krydstogtpassagerafgifterne til landskassen og gebyrerne til kommunerne samles i det samme regneark, som sendes til den lokale, funktionelle havnemyndighed.

Indberetningen af de relevante oplysninger til havnemyndigheden er baseret på den af skibets fører, mægler eller agent elektronisk indsendte blanket, som en tro- og loveerklæring om rigtigheden af oplysningerne. Afgivelse af urigtige oplysninger er bødebelagt, jf. den foreslåede nyaffattelse af § 14, stk. 1, nedenfor.

Den elektroniske blanket foreslås at medtage samtlige relevante oplysninger til brug for både beregning af havneafgift og krydstogtpassagerafgift samt gebyropkrævning til kommunerne.

Dertil foreslås det, at den nuværende indberetning af passagerernes nationalitet fortsættes. Indberetningen foretages med henblik på Grønlands Statistiks indsamling af oplysninger til brug for belysning af udviklingen i krydstogtturismen i Grønland. Oplysningerne kan findes i Statistikbanken under Turisme/Krydstogter/Krydstogtpassagerers bopælsland.

Den samlede afgifts- og gebyrbetaling genereres automatisk på basis af de indberettede oplysninger i et regneark (Excel), som afgives i form af 1 elektronisk blanket til havnemyndigheden. Regnearket kan f.eks. leveres i pdf-format med underskrift, så længe den sendes elektronisk til Skattestyrelsen.

Allerede i dag skal skibets fører, mægler eller agent før ankomst til en grønlandsk havn eller red rette henvendelse til havnemyndigheden og afgive oplysninger om skibets data, forventet ankomsttidspunkt, formål med anløbet og den forventede liggetid i havnen, jf. § 1, stk. 3, i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 1 af 4. januar 2000 om havnereglement.

Ifølge § 4 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift skal føreren af et skib, eller andet ansvarligt besætningsmedlem, inden skibets afsejling fra en havn – efter havnemyndighedens nærmere anvisning – afgive en erklæring til havnemyndigheden om skibets art, skibets BRT/BT, antal påbegyndte døgn i havnen samt anerkende den opgjorte afgift.

Afgiftstilsvarene og gebyropkrævningerne forfalder til betaling til havnemyndigheden ved afsejling fra havnen eller reden, hvorefter betalingsfristen er 14 dage. Havnemyndighedens sidste rettidige betalingsdato for månedens samlede havne- og krydstogtpassagerafgifter samt gebyropkrævninger er den 15. i den efterfølgende måned. Skatteforvaltningen afregner gebyrerne til kommunerne samlet 1 gang om året – efter sæsonens afslutning, hvilket forventeligt vil være i løbet af november.

Det foreslås, at muligheden for at aftale en anden afregningsform vedrørende havneafgiften med skatteforvaltningen fortsættes for skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne. Dermed kan den nuværende administrativt forenklede afregningsordning fortsætte for udvalgte skibe. Havnemyndighedens sidste indberetnings- og indbetalingsdato for månedens havneafgifter for skibe i fast rutefart er dog sammenfaldende med datoen ovenfor, dvs. den 15. i den efterfølgende måned.

Til nr. 10

Bestemmelsen om skønsmæssig ansættelse i lovens § 6 foreslås konsekvensrettet, således ”størrelsen af det afgiftstilsvar” ændres til ”størrelserne af de afgiftstilsvar og gebyropkrævninger”.

Skatteforvaltningen har allerede i dag i medfør af § 80 i landstingslov om forvaltning af skatter mulighed for at idømme bøde, hvis den, hvis indkomst eller afgift er ansat skønsmæssigt til et for lavt beløb, og som, efter at ansættelse er meddelt pågældende, har undladt at underrette skatteforvaltningen herom.

Til nr. 11

Bestemmelsen om hæftelse i lovens § 10 foreslås konsekvensrettet, således ”afgiftstilsvaret” ændres til ”afgiftstilsvarene, gebyropkrævningerne og bøderne efter denne Inatsisartutlov”. Reder, ejer, bruger, befragter og disponent foreslås endvidere at hæfte solidarisk for betalingen heraf.

Fordringer i medfør af havneafgiften er omfattet af landstingslov om inddrivelse og forebyggelse af restancer til det offentlige, og skatteforvaltningen vil kunne iværksætte inddrivelse af udestående restancer. Det foreslås, at havnemyndigheden forpligtes ved

manglende betaling at videreformidle dette til skatteforvaltningen med henblik på dennes efterfølgende inddrivelse af fordringen.

Til nr. 12

Den hidtidige formulering af lovens § 11 omfattede bl.a., at ”skibe kan tilbageholdes af politiet på begæring af skatteforvaltningen”.

Bestemmelse har ikke været anvendt, og det er tvivlsomt, hvorvidt tilbageholdelse udelukkende i medfør af denne bestemmelse ville have kunnet gennemføres.

Det foreslås, at formuleringen ændres til, at ”ved udestående restancer kan Naalakkersuisut nægte skibe anløb ved grønlandske havne”. Naalakkersuisut kan efter inddragelse af politiet og ved hjælp af de 2 skibsregistreringssystemer, jf. bekendtgørelse nr. 170 af 17. marts 2003, der er lovpligtige at melde i henhold til, konstatere, hvor et skib befinder sig, og hvor skibet er på vej hen.

Ifølge bekendtgørelse nr. 170 af 17. marts 2003 om skibsrapporteringssystemer i farvandene ved Grønland (Meldetjeneste i Grønland) skal bl.a. ethvert skib på rejse til eller fra grønlandske farvande, og som befinder sig inden for Grønlands kontinentale sokkel eller den eksklusive økonomiske zone, afgive GREENPOS-meldinger til Arktisk Kommando. Og ethvert skibe på 20 bruttoton (BT) og derover på rejse mellem grønlandske havne og anløbspladser skal afgive KYSTKONTROL-meldinger til bestemmelsesstedets skibskontrolstation. Kravet om at anvende meldetjenesterne er fastsat i lov om sikkerhed til søs, og overtrædelser medfører foranstaltninger efter kriminalloven for Grønland.

Kontinentalsoklen er den undersøiske naturlige forlængelse af landterritoriet. Enhver kyststat har uden videre ret til en kontinentalsokkel på 200 sømils bredde, hvilket svarer til grænsen for den eksklusive økonomiske zone (EEZ). Hvis visse betingelser er opfyldt, kan lande dog have krav på sokkelområdet uden for 200 sømilegrænsen.

Til nr. 13

Det foreslås, at den hidtidige formulering af lovens § 12, stk. 2, som giver vidtgående muligheder for at fritage eller lempe afgiftspligten uden ved lov, ophæves. Den gældende § 12, stk. 2, i havneafgiftsloven bemyndiger således Naalakkersuisut til at fritage eller lempe for afgift, når særlige omstændigheder taler herfor.

Fremadrettet foreslås bemyndigelsen formuleret således, at den udelukkende kan anvendes til fastsættelse af regler om gennemførelse af loven, og dermed ikke længere til undtagelse fra eller lempelse for lovens bestemmelser.

Endvidere foreslås det, at det præciseres i loven, at den centrale havnemyndighed, Naalakkersuisut, kan pålægge og bemyndige virksomheder til at varetage den lokale, funktionelle havnemyndigheds opgaver. Disse opgaver omfatter bl.a. den administrative opgave med at opkræve afgifter til landskassen og gebyrer til kommunerne samt indbetale disse til skatteforvaltningen. Sidstnævnte gebyrer indbetales således af den lokale, funktionelle havnemyndighed til skatteforvaltningen, som efterfølgende fordeler ud til kommunerne.

Blandt de lokale, funktionelle havnemyndigheders opgaver er dermed opkrævning hos reder, ejer, bruger, befragter eller disponent, som alle hæfter for betalingen, jf. § 10 i loven. Hvis der ikke sker betaling til den lokale, funktionelle havnemyndighed er denne forpligtiget til at indberette manglende betaling til skatteforvaltningen med henblik på skatteforvaltningens efterfølgende inddrivelse af fordringen.

Dertil foreslås det, at det gældende krav i § 7 i Hjemmestyrets bekendtgørelse nr. 5 af 7. marts 2003 om havne- og krydstogtpassagerafgift om, at havnemyndighedens revisor skal afgive en årlig erklæring, hjemles direkte i loven. Med afgivelse af en erklæring efter kalenderårets udgang skal havnemyndighedens revisor således attestere de etablerede forretningsgange, som sikrer opkrævning, afregning og administration af havne- og krydstogtpassagerafgifter samt gebyrer til kommunerne.

I forbindelse med udstedelse af en bekendtgørelse i medfør af denne lovs § 12, stk. 3, om kravene til den udpegede lokale, funktionelle havnemyndighed forventes det, at det bl.a. vil blive krævet af havnemyndigheden, at de i forbindelse med fremsendelse af den årlige erklæring også medtager en oversigt over årets samlede indberettede og afregnede afgifter og gebyrer.

Eventuelle udgifter til udarbejdelse af erklæringen og oversigt over årets samlede indberettede og afregnede afgifter og gebyrer påhviler den udpegede lokale, funktionelle havnemyndighed.

Afslutningsvist foreslås det, at Naalakkersuisut gives mulighed for at fastsætte regler om kommunernes anvendelse af gebyrindtægterne fra det opkrævede miljø- og vedligeholdelsesgebyr. Gebyrindtægterne vil ikke blot kunne indgå som en del af det samlede kommunale indtægtsgrundlag, men vil skulle anvendes i overensstemmelse med formålet med gebyret. Formålet med gebyret er mere bredt at give kommunerne mulighed for at understøtte udviklingen og fremme turismen lokalt og regionalt, samt afbøde eventuelle negative konsekvenser forbundet hermed.

Til nr. 14

Bødeansvaret i medfør af loven foreslås udvidet til at omfatte flere afgiftsberegninger (både havneafgift og krydstogtpassagerafgift) samt gebyrindbetalingerne og kontrollen heraf.

Til nr. 15

Ophævelsen af lovens § 14, stk. 2, er en konsekvensændring, som følger af, at bestemmelsen udelukkende henviser til en tidligere ophævet paragraf (§ 9). Ændringen er dermed udelukkende af lovteknisk karakter.

Til § 2

Det foreslås, at ændringen af landstingsloven træder i kraft den 1. januar 2024.

Forslaget sammenholdt med gældende lov	
Gældende formulering	Forslaget
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havneafgift, som ændret ved bl.a. landstingslov nr. 14 af 28. oktober 1993, landstingslov nr. 1 af 20. maj 1998, landstingslov nr. 2 af 21. maj 2002, landstingslov nr. 3 af 27. marts 2006 og senest ved Inatsisartutlov nr. 14 af 3. juni 2015, foretages følgende ændringer:</p>
Landstingslov om havneafgift	1. Lovens titel affattes således: ”Landstingslov om havne- og krydstogtpassagerafgift”.
§ 1. Ved skibes anløb af havne i Grønland svares afgift til landskassen.	2. § 1, stk. 1, affattes således: ” Ved skibes anløb af eller opankring uden for havne samt ved ankomst til red i Grønland svares havneafgift og krydstogtpassagerafgift til landskassen, jf. §§ 1a og 1b.”
§ 1. ... <i>Stk. 2.</i> Krydstogtskibets fører skal senest 24 timer før skibets forventede ankomst til første grønlandske havn, red eller det sted på kysten, hvor passagerer skal ilandsættes, fremsende en liste til skatteforvaltningen med angivelse af antallet af passagerer og disses nationalitet. Udgår krydstogtet fra en grønlandsk havn skal listen fremsendes inden skibets afsejling.	3. § 1, stk. 2, ophæves.
	4. Efter § 1 indsættes: ” § 1a. Alle skibe skal svare havneafgift, jf. dog § 2. § 1b. Alle krydstogtskibe skal i tillæg til havneafgift efter § 1a, jf. dog § 2, svare passagerafgift af antallet af ombordværende

	<p>passagerer 1 gang pr. anløb. Passagerafgiften udgør 50 kr. per passager.</p> <p>§ 1c. Ved ilandsættelse af krydstogtpassagerer ved eller uden for havne, herunder ved kyst- og naturlandinger, bemyndiges kommunen til at fastsætte et miljø- og vedligeholdelsesgebyr på maksimalt 50 kr. per krydstogtpassager. Afgiften beregnes på grundlag af krydstogtskibets passagertal på tidspunktet for ilandsættelsen, uanset det faktiske antal krydstogtpassagerer, der ilandsættes. Kommunen udpeger de relevante lokationer og fastsætter de tilhørende gebyrstørrelser, som indmeldes senest den 1. oktober i det foregående år til skatteforvaltningen.”</p>
<p>§ 2. Undtaget for afgiftspligt efter § 1 er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fiskefartøjer registreret som hjemmehørende i Grønland. 2) Fiskefartøjer indchartret af en grønlandsk fiskerivirksomhed. 3) Skibe under 200 bruttoton (BRT/BT) registreret som hjemmehørende i Grønland. 4) Danske og udenlandske orlogsskibe samt danske og udenlandske statsskibe. 5) Skibe, der tilhører eller er chartret af Grønlands Hjemmestyres forvaltningsorganer, en grønlandsk kommune eller den danske stat. 6) Havarerede skibe, som ikke efter deres ladningspapirer er bestemt for vedkommende havn. 7) Skibe, som kun søger havn for at rette kompasser, søge lægehjælp, skifte mandskab, eller ilandsætte syge, døde eller skibbrudne eller ombordtage eller ilandsætte lods. 8) Skibe, som udelukkende tjener 	<p>5. § 2 affattes således:</p> <p>” § 2. Undtaget for afgiftspligt efter §§ 1a og 1b og gebyropkrævning efter § 1c er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fiskefartøjer registreret som hjemmehørende i Grønland. 2) Fiskefartøjer indchartret af en grønlandsk fiskerivirksomhed. 3) Skibe under 200 bruttoton (BT) registreret som hjemmehørende i Grønland. 4) Danske og udenlandske orlogsskibe samt danske og udenlandske statsskibe, der ikke bruges kommercielt. 5) Skibe, der tilhører eller er chartret af Grønlands Selvstyres forvaltningsorganer, en grønlandsk kommune eller den danske stat. 6) Havarerede skibe, som ikke efter deres ladningspapirer er bestemt for vedkommende havn. 7) Skibe, som kun søger havn for at rette kompasser, søge lægehjælp, skifte mandskab, eller ilandsætte syge, døde eller skibbrudne eller ombordtage eller ilandsætte lods. 8) Skibe, som udelukkende tjener

<p>videnskabelige eller humanitære formål.</p> <p>9) Skibe, der går i regelmæssig trafik med forsyning af bygder og yderdistrikter.</p> <p>10) Passagerskibe som ejes af rederier, der har indgået en servicekontrakt med Grønlands Hjemmestyre.</p>	<p>videnskabelige eller humanitære formål.</p> <p>9) Skibe, der går i regelmæssig trafik med forsyning af bygder og yderdistrikter.</p> <p>10) Passagerskibe som ejes af rederier, der har indgået en servicekontrakt med Grønlands Selvstyre.</p> <p>11) Skibe, der er fast stationeret i Grønland og er indrettet til og udøver virksomhed som rednings- og bugserskibe, sandpumpere- og stenfiskerskibe samt dykkerskibe og pramme.</p> <p>12) Skibe, der alene lossere fisk eller fiskeriprodukter indkøbt i Danmark, på Færøerne eller i udlandet med henblik på forarbejdning på landanlæg i Grønland.</p> <p>13) Skibe, der indhandler fisk og fiskeprodukter i bygder og yderdistrikter.</p> <p>14) Skibe, der alene udfører transport med olie og olieprodukter.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Undtaget for afgiftspligt efter § 1b og gebyropkrævning efter § 1c er skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne.”</p>
<p>§ 3. Afgiften beregnes pr. bruttoton (BT) efter følgende satser:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Krydstogtskibe pr. påbegyndt døgn 1 kr. 10 øre. 2) Passagerskibe pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre. 3) Fiskefartøjer registreret som hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i udlandet pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre. 4) Skibe indrettet til transport af gods, samt andre skibe pr. påbegyndt uge 0 kr. 70 øre. <p><i>Stk. 2.</i></p>	<p>6. § 3, stk. 1, affattes således:</p> <p>” Afgiften efter § 1a beregnes pr. bruttoton (BT) efter følgende satser, dog som minimum af 70 BT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Krydstogtskibe pr. påbegyndt døgn 1 kr. 10 øre, hvis skibets bruttotonnage ikke overstiger 30.000 BT. Er skibets BT på eller over 30.000, udgør afgiften pr. påbegyndt døgn 2 kr. 20 øre, jf. dog stk. 2. 2) Passagerskibe pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre. 3) Fiskefartøjer registreret som hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i udlandet pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre. 4) Skibe indrettet til transport af gods, samt andre skibe pr. påbegyndt uge 0 kr. 70 øre.”

<p>§ 3. ...</p> <p><i>Stk. 2.</i> For skibe, som alene har fået målt bruttotonnagen i bruttoregister-ton, beregnes afgiften pr. BRT efter de i stk. 1 nævnte satser.</p>	<p>7. § 3, stk. 2, affattes således:</p> <p>” <i>Stk. 2.</i> Afgiftssatserne i stk. 1, nr. 1, finder ikke anvendelse ved krydstogtskibes anløb af havnen i Nuuk. Hvis krydstogtskibets bruttotonnage ikke overstiger 30.000 BT, udgør afgiften 0 kr. Hvis skibets BT er på eller over 30.000, udgør afgiften pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre pr. BT.”</p>
<p>§ 4. Ved opgørelse af beregningsgrundlaget nedrundes til nærmeste hele antal bruttoton eller bruttoregister-ton.</p>	<p>8. § 4 affattes således:</p> <p>” § 4. Ved opgørelse af beregningsgrundlaget efter § 1a nedrundes til nærmeste hele antal bruttoton.”</p>
<p>§ 5. Afgiftstilsvaret forfalder ved skibets anløb af en havn.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Afgiftstilsvaret indbetales til skatteforvaltningen senest ved skibets afsejling fra havnen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> For skibe, der går i fast trafik på én eller flere havne, kan der indgås aftale med skatteforvaltningen om anden afregningsform end den i stk. 2 fastsatte.</p>	<p>9. § 5 affattes således:</p> <p>” § 5. Afgiftstilsvaret efter § 1b fastsættes baseret på oplysninger om antallet af passagerer ved skibets anløb af, eller opankring uden for en havn eller ved skibets ankomst til red. Afgiftstilsvaret efter § 1 a og gebyropkrævningerne efter § 1 c fastsættes senest ved afsejling fra en havn eller en red.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Skibets fører, mægler eller agent skal senest ved afsejlingen fra en havn eller en red fremsende en elektronisk blanket med godkendelse af de opgjorte afgifts- og gebyropkrævninger til brug for skatteforvaltningen. Blanketten skal indeholde oplysninger om skibets art, skibets tonnage angivet i bruttoton (BT), antal passagerer samt disses nationalitet, det faktiske antal påbegyndte døgn i havnen samt antal steder besøgt og antal passagerer ombord til brug for gebyropkrævningerne i medfør af § 1c.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Afgiftstilsvarene efter §§ 1a og 1b og gebyropkrævningerne efter § 1 c forfalder til betaling ved skibets afsejling fra havnen eller reden.</p> <p><i>Stk. 4.</i> De forfaldne afgiftstilsvare og gebyropkrævninger indbetales til havnemyndigheden inden 14 dage.</p>

	<p><i>Stk. 5.</i> Havnemyndighedens sidste rettidige indberetnings- og betalingsdato for månedens samlede havne- og krydstogtpassagerafgifter samt gebyropkrævninger er den 15. i den efterfølgende måned.</p> <p><i>Stk. 6.</i> For skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne, kan der indgås aftale med skatteforvaltningen om anden afregningsform vedrørende havneafgiften efter § 1a end den i stk. 3 og 4 fastsatte. Skibe, der går i fast trafik på 1 eller flere havne, er undtaget for afgiftspligt efter § 1b og gebyropkrævning efter § 1c, jf. § 2, stk. 2.”</p>
<p>§ 6. Kan størrelsen af det afgiftstilsvare, som påhviler et skib ikke opgøres, kan skatteforvaltningen foretage en skønsmæssig ansættelse af afgiftstilsvaret.</p>	<p>10. § 6 affattes således: ” § 6. Kan størrelserne af de afgiftstilsvare og gebyropkrævninger, som påhviler et skib, ikke opgøres, kan skatteforvaltningen foretage en skønsmæssig ansættelse af afgiftstilsvarene og gebyropkrævningerne.”</p>
<p>§ 10. For betaling af afgiftstilsvaret efter denne landstingslov hæfter reder, ejer, bruger, befragter eller disponent.</p>	<p>11. § 10 affattes således: ” § 10. For betaling af afgiftstilsvarene, gebyropkrævningerne og bøderne efter denne Landstingslov hæfter reder, ejer, bruger, befragter og disponent solidarisk. Havnemyndigheden er forpligtet til at indberette manglende betaling til skatteforvaltningen med henblik på skatteforvaltningens efterfølgende inddrivelse af fordringen.”</p>
<p>§ 11. Skibe kan tilbageholdes af politiet på begæring af skatteforvaltningen, indtil de afgifts- og bødebeløb samt sagsomkostninger, der er forskyldt, er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke inden 2 måneder, kan der søges fyldestgørelse i skibet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Tilbageholdelse kan kun ske, såfremt det er påkrævet for at sikre betaling af det nævnte beløb. Er den, der</p>	<p>12. § 11 affattes således: ” § 11. Ved udestående restancer kan Naalakkersuisut nægte skibe anløb ved grønlandske havne, indtil skyldige afgifts-, gebyr- og bødebeløb samt sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen.”</p>

<p>har rådighed over skibet uberettiget i besiddelse af det, kan tilbageholdelse ikke ske.</p>	
<p>§ 12. Landsstyret kan fastsætte regler om gennemførelse af denne landstingslov samt fastsætte bestemmelser om fritagelse eller lempelse i afgiftstilsvaret for visse skibstyper.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Landsstyret kan fritage eller lempe for afgift, når særlige omstændigheder taler herfor.</p>	<p>13. § 12 affattes således:</p> <p>” § 12. Naalakkersuisut kan fastsætte regler om gennemførelse af denne Inatsisartutlov.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Den centrale havnemyndighed kan pålægge og bemyndige virksomheder til at opkræve de af landstingsloven omfattede afgifter til landskassen og gebyrer til kommunerne samt indbetale disse til skatteforvaltningen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Naalakkersuisut kan fastsætte krav til den udpegede lokale, funktionelle havnemyndighed om afgivelse af en årlig erklæring efter udgangen af hvert kalenderår. Eventuelle udgifter til udarbejdelse af erklæringen påhviler den udpegede lokale, funktionelle havnemyndighed.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Naalakkersuisut kan fastsætte regler om kommunernes anvendelse af indtægterne fra det opkrævede miljø- og vedligeholdelsesgebyr og om aflæggelse af regnskab. Formålet med gebyret er at understøtte kommunernes muligheder for at udvikle turismen lokalt og regionalt.”</p>
<p>§ 14. Bøde idømmes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgiftsberegningen og kontrollen heraf, eller 2) undlader at underrette skatteforvaltningen om, at ansættelsen er for lav, senest 4 uger efter at den skønsmæssige ansættelse af afgiftsgrundlaget er meddelt vedkommende. 	<p>14. § 14, stk. 1, affattes således:</p> <p>” Bøde idømmes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) afgiver urigtige eller vildledende oplysninger eller fortier oplysninger til brug for afgifts- og gebyrberegningerne og kontrollen heraf, eller 2) undlader at underrette skatteforvaltningen om, at ansættelserne af afgiftstilsvarene og gebyropkrævningerne er for lave, senest 4 uger efter at den skønsmæssige ansættelse af afgiftsgrundlagene og gebyropkrævningerne er meddelt vedkommende.”

<p>§ 14. ... <i>Stk. 2.</i> Vægrer nogen sig ved at efterkomme bestemmelsen i § 9, kan vedkommende pålægges bøde.</p>	<p>15. § 14, stk. 2, ophæves. Stk. 3 og 4 bliver herefter til stk. 2 og 3.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2024.</p>

Høringssvarnotat

Der er i forbindelse med høringen indkommet høringssvar fra følgende høringssparter, der ingen bemærkninger havde til forslaget: Grønlands Politi og Disko Line.

Følgende høringssparter fremsendte høringssvar med bemærkninger til forslaget (indsat i rækkefølge efter modtagelsestidspunkt):

Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, AECO, Søfartsstyrelsen, Eimskip Greenland, Qeqqata Kommunia, Kalaallit Airports Holding A/S, Sikuki Nuuk Harbour A/S, Visit Greenland, Kommune Kujalleq, Nuuk Maritime Network, Departementet for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel, Grønlands Erhverv, Kommuneqarfik Sermersooq og Departementet for Boliger og Infrastruktur.

Nedenfor er hovedpunkterne i høringssparternes bemærkninger gengivet med almindelig skrift, mens kommentarerne fra Naalakkersuisut er anført med *kursiv*.

Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø

Departementet foreslår, at kommunerne tillige gives mulighed for at anvende miljø- og vedligeholdelsesgebyret til at forebygge eller renovere andre områder i kommunen, hvor turisme forårsager et stort slid på naturen.

Høringssvaret har givet anledning til, at bemærkningerne til forslaget er udbygget. Det er således hensigten med indførelsen af bemyndigelsen, at kommunerne gives mulighed for at få dækket de øgede udgifter til at håndtere det stigende antal turister, herunder renovere områder og foretage forebyggende foranstaltninger i kommunen. Renovering og forebyggende foranstaltninger kan også foretages i andre områder påvirket af den øgede turisme, som ikke ligger i umiddelbar nærhed af havne eller hyppigt besøgte kyst- eller naturlandinger.

Departementet foreslår, at kommunerne også gives mulighed for at opkræve en miljøafgift til kompensation for krydstogtskibenes miljøbelastning i form af bl.a. spildevand, affaldshåndtering og luftforurening.

Høringssvaret har ikke direkte givet anledning til ændringer, da et sådant forslag forudsætter yderligere undersøgelser, som ikke kan nås forud for efterårssamlingen 2023. Der henvises herved også til finanslovsaftalen for 2023, hvori ønsket var, at forslaget skulle være fremsat allerede på forårssamlingen. Her og nu foreslås en enkel løsning, hvorefter havneafgiften på store krydstogtskibe sættes dobbelt så højt som afgiften på mindre krydstogtskibe, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AECO.

Departementet foreslår, at det faktiske maksimale gebyrbeløb ikke specificeres i loven for at lette tilpasninger, f.eks. som følge af inflation eller stigende omkostninger.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, da gebyret er et fiskalt gebyr, dvs. det skal fastsættes ved lov, hvilket omfatter den maksimale gebyrsats.

Departementet foreslår, at havne- og krydstogtpasserafgiften udbredes til at omfatte det geografiske område omfattet af Rejsbekendtgørelsen (Nationalparken i Nordøstgrønland).

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, idet afgiften i det væsentlige tager sigte på skibe, som anløber havne. Nationalparken er desuden omfattet af et tilladelsessystem med et gebyr tilknyttet i henhold til Rejsbekendtgørelsen.

Departementet opfordrer til, at der tages stilling til, om dynamisk positionering skal omfattes af lovforslaget.

Høringssvaret har givet anledning til, at definitionen i de specielle bemærkninger er udbygget. Det fremgår dermed nu af forslaget, at hvis der i stedet for opankring er tale om en dynamisk positionering, vil dette også være omfattet af afgiftspligt.

AECO

AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators) finder, at en afgift pr. passager pr. togt – svarende til den tidligere afskaffede krydstogtpassagerafgift – vil motivere til flere anløb i Grønland, idet afgiftsbyrden ville være den samme ved anløb i en eller flere havne.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Det har tidligere vist sig, at en afgift pr. togt resulterede i en for høj afgift for skibe, som kun vil have et eller få anløb, mens skibe med mange anløb slipper billigere. Samtidig tager den anløbsbaserede krydstogtpassagerafgift hensyn til at gøre afgiftsadministrationen så enkel som mulig. Ved at der skabes parallelitet mellem havneafgiften og krydstogtpassagerafgiften undgås, at der skal skelnes mellem "gamle" og nye" passagerer undervejs på krydstogtets rute, og indberetningen af de to afgifter kan ske samtidig. Niveaue for den tidligere krydstogtpassagerafgift nåede op på 525 kr. pr. passager pr. togt før den blev afskaffet, hvilket viste sig at være for højt. Niveaue for den foreslåede genindførte krydstogtpassagerafgift er fastsat lavere for at imødegå utilsigtede negative konsekvenser.

AECO spørger til, hvorvidt gebyrbeløbet i det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr ikke skal fastsættes i forhold til kommunernes faktiske omkostninger til vedligeholdelse og udvikling af faciliteterne på lokaliteten. AECO stiller flere opklarende spørgsmål til

fastsættelse af gebyret og afregning af gebyrbetalingen, som besvares nedenfor.

Det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr er et fiskalt gebyr, som skal fastsættes ved lov. Den maksimale gebyrsats skal dermed også fremgå af loven. Ved et ikke-fiskalt gebyr skal en balance mellem gebyrindtægter og omkostninger tilstræbes over en 4-årig periode. Men ved et fiskalt gebyr vil sådanne krav ikke blive stillet, hvormed gebyrbetalingerne kan medfinansiere ydelser, som ikke direkte modsvares af eller er knyttet op på betalingen. Dog foreslås det, at udelukkende områder påvirket direkte eller indirekte af den øgede turisme kan få gavn af gebyret. Det foreslås derfor også, at kommunen skal specificere indtægter og udgifter i henhold til denne lov i de kommunale regnskaber.

Kommunen udpeger de relevante lokationer, som skal resultere i opkrævning af et gebyr, samt gebyrets størrelse. Indberetning af ilandsættelser forudsættes at ske ved den næstkommende havn, dvs. efter ilandsættelsen er foretaget. Dertil kommer, at beregningen skal baseres på antallet af passagerer om bord, uanset om de vælger at gå i land eller ej. Opkrævningen af gebyret foretages af den lokale havnemyndighed sammen med havne- og krydstogtpassagerafgiften ud fra den samme underskrevne tro- og loveerklæring. Skatteforvaltningens efterfølgende afregning til de enkelte kommuner sker 1 gang årligt.

Høringssvaret har givet anledning til, at beskrivelsen af gebyrets fiskale karakter er medtaget i forslaget. Dertil er indføjet et krav til kommunerne om at specificere indtægter og udgifter i henhold til loven i de kommunale regnskaber. Det fremgår allerede af forslaget bl.a., hvem der varetager opgaven med opkrævning og den efterfølgende afregning til de enkelte kommuner, og også at det er til den næstkommende havnemyndighed, selvanmeldelsen af ilandsættelserne skal ske. De almindelige bemærkninger er dog udbygget for at imødegå eventuelle misforståelser.

AECO frygter, at der, hvis kommunerne vælger forskellige gebyrniveauer og ud fra forskellige kriterier, vil være en risiko for, at besejlingsmønstre vil blive påvirket med mulige konsekvenser for turismefordelingen i Grønland og uden en overordnet koordinering.

Høringssvaret synes at bero på en misforståelse i forhold til, hvilke virkemidler kommunerne opnår med forslaget om bemyndigelsen til at indføre et miljø- og vedligeholdelsesgebyr. Kommunerne vil kunne fastsætte et gebyr på lokaliteter, så som hyppigt besøgte havne og kyst- og naturlandinger, mens lokaliteter, hvor der ønskes øget aktivitet, helt kan friholdes fra gebyr eller udelukkende pålægges et mindre gebyr. Gebyrindtægterne vil således efterfølgende kunne anvendes bredt i kommunen til både forebyggelse, vedligeholdelse og nyopførelser, så længe anvendelsen af gebyrindtægterne lever op til formålet med gebyret. De indtægtsskabende lokaliteter med den største turistkoncentration kan dermed være med til at finansiere andre områder i kommunen, som direkte eller indirekte også påvirkes af den øgede

turisme.

AECO fremhæver et alternativt regneeksempel med de mindre skibe, som generelt har flere anløb end store fartøjer.

AECOs regneeksempel illustreres nedenfor – sammenholdt med Visit Greenlands opgjorte anløbsantal, som er 6 anløb for de mindre skibe, og 3 anløb for de store skibe:

	ANTAL BRUTTOTON (BT)	HAVNE-AFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V. (PR. PÅBEGYNDT DØGN) ¹⁾	HAVNE-AFGIFT I ALT – VED FLERE ANLØB	ANTAL PAX ²⁾	FORESLÅET PASSAGER-AFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V.	PASSAGER-AFGIFT I ALT – VED FLERE ANLØB	AFGIFTSBETALING I ALT (PR. PÅBEGYNDT DØGN EFTER HAVNEANLØB)
	BT	kr.			kr.		kr.
AECO:							
SKIB 1 ³⁾	11.647	12.811,70	128.117	280	14.000	140.000	268.117
SKIB 3 ⁴⁾	112.894	124.183,40	-	3.114	155.700	-	279.883
VISIT GREENLAND:							
SKIB 1 ⁵⁾	11.647	12.811,70	76.870,20	280	14.000	84.000	160.870
SKIB 3 ⁶⁾	112.894	124.183,40	372.550,20	3.114	155.700	467.100	839.650

Anm.: Eksemplerne med antal bruttoton og antal passagerer er hentet fra *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri*, som er udarbejdet for Visit Greenland i maj 2023. I oversigten indgår ikke andre former for skatter og afgifter, herunder turist- og miljøskatter, samt brugerbetaling. Dog er *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* indregnet, hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislistes for krydstogtskibe.

¹⁾ For nemheds skyld er udelukkende valgt 1 døgn i havn.

²⁾ For overskuelighedens skyld antages krydstogtskibets kapacitet at være lig med antallet af ombordværende passagerer ved havneanløb.

³⁾ Forudsætning om 10 anløb i Grønland.

⁴⁾ Forudsætning om 1 anløb i Grønland.

⁵⁾ Forudsætning om 6 anløb i Grønland.

⁶⁾ Forudsætning om 3 anløb i Grønland.

Høringssvaret har givet anledning til ændringer. Men i stedet for at genindføre en togtbaseret krydstogtpassagerafgift foreslås en fordobling af den tonnagebaserede havneafgift for store krydstogtskibe. Med store krydstogtskibe menes skibe på 30.000 bruttoton og derover. En forhøjelse af havneafgift fra 1,10 kr. pr. brutto (BT) pr. påbegyndt 24-timer til 2,20 kr. pr. BT giver følgende betalingsprofiler, hvis de af Visit Greenland opgjorte antal anløb i 2022 anvendes (6 anløb for SKIB 1 og 3 anløb for SKIB 3) og hvis de af AECO skønnede antal anløb anvendes (10 anløb for SKIB 1 og 1 anløb for SKIB 3):

De alternative regneeksempler med fordobling af havneafgiften for store krydstogtskibe og ved forskellige antal anløb:

	ANTAL BRUTTOTON (BT)	HAVNE-AFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V. (PR. PÅBEGYNDT DØGN) ¹⁾	HAVNE-AFGIFT I ALT - VED FLERE ANLØB	ANTAL PAX ²⁾	FORESLÅET PASSAGER-AFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V.	PASSAGER-AFGIFT I ALT – VED FLERE ANLØB	AFGIFTSBETALING I ALT (PR. PÅBEGYNDT DØGN EFTER HAVNEANLØB)
	BT	kr.			kr.		kr.
AECO:							
SKIB 1 ³⁾	11.647	12.811,70	128.117	280	14.000	140.000	268.117
SKIB 3 ⁴⁾	112.894	248.366,80	-	3.114	155.700	-	404.067
VISIT GREENLAND:							
SKIB 1 ⁵⁾	11.647	12.811,70	76.870,20	280	14.000	84.000	160.870
SKIB 3 ⁶⁾	112.894	248.366,80	745.100,40	3.114	155.700	467.100	1.212.200

Anm.: Eksemplerne med antal bruttoton og antal passagerer er hentet fra *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri*, som er udarbejdet for Visit Greenland i maj 2023. I oversigten indgår ikke andre former for skatter og afgifter, herunder turist- og miljøskatter, samt brugerbetaling. Dog er *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* indregnet, hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislister for krydstogtskibe.

¹⁾ For nemheds skyld er udelukkende valgt 1 døgn i havn.

²⁾ For overskuelighedens skyld antages krydstogtskibets kapacitet at være lig med antallet af ombordværende passagerer ved havneanløb.

³⁾ Forudsætning om 10 anløb i Grønland.

⁴⁾ Forudsætning om 1 anløb i Grønland.

⁵⁾ Forudsætning om 6 anløb i Grønland.

⁶⁾ Forudsætning om 3 anløb i Grønland.

Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen foreslår, at afgiftsundtagelsen for statsejede skibe i lovens § 2, stk. 1, nr. 4, udbygges med ”, der ikke bruges kommercielt”.

Høringssvaret har givet anledning til en præcisering af lovtæksten for at afspejle, at statsejede skibe, der driver kommerciel virksomhed, er sidestillede med handelsskibe, herunder passagerskibe.

Eimskip Greenland

Eimskip foreslår, at der i stedet for differentierede afgifter sættes et maksimalt antal ”slots” pr. havn til uddeling.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, men det kan i forbindelse med udarbejdelse af en turismestrategi overvejes, hvorvidt der skal tages lokale initiativer til at regulere tilstrømningen af turister, herunder krydstogtskibe. En større spredning sæsonmæssigt og lokationsmæssigt vil formentlig give både lokalbefolkningen og turisterne en bedre oplevelse.

Eimskip foreslår, at afgifterne differentieres mellem havnene og over sæsonen, for at lokke krydstogtskibene ud til mindre besøgte havne samt sikre beskæftigelse hele året.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, da en sæsonafhængig afgift vil øge ordningens kompleksitet. Med hensyn til at tiltrække krydstogtpassagerer til flere dele af Grønland, så giver det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr kommunerne et virkemiddel, som kan bruges til at fordele turisterne bedre mellem byerne, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AEEO.

Eimskip foreslår, at der indføres en afgift for at sejle ind i Nationalparken, som ligger ud over det nuværende tilladelsesgebyr. Eimskip er endvidere bekymret for, at det vil blive kompliceret og vil kræve ekstra ressourcer at håndtere miljø- og vedligeholdelsesgebyret.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, idet afgiften i det væsentlige tager sigte på skibe, som anløber havne. Opkrævningen af miljø- og vedligeholdelsesgebyret er søgt gjort administrativt enkelt at håndtere for både krydstogtskibene og havnemyndighederne. Der vil således være én samlet indberetning af både havne- og krydstogtpassagerafgift samt gebyr til den lokale havnemyndighed, som samlet indbetaler til skatteforvaltningen. Skatteforvaltningen står derpå efterfølgende for den årlige afregning af gebyrindtægterne til den enkelte kommune.

Qeqqata Kommunua

Qeqqata Kommunua finder det uhensigtsmæssigt, at både havneafgift og krydstogtpassagerafgift alene tilfalder landskassen, og fremhæver et eksempel fra Sisimiut, hvor det er en kommunal kaj, der anvendes til krydstogtskibe, hvorved kommunen bærer alle udgifter til den løbende vedligeholdelse.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, da både havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift er fiskale indtægter på lige fod med andre indtægter til landskassen. Der er dermed hverken tale om brugerbetaling for brug af havnene eller om øremærkede midler til havnene eller til at modvirke følgevirkninger af det øgede antal krydstogtpassagerer.

I finanslovsaftalen for 2023 blev det aftalt, at afgiftsprovenuet fra en genindførelse af krydstogtpassagerafgiften skal bidrage til finansieringen af renoveringen af havne. Dette ændrer dog ikke på, at indtægterne indgår i landskassen, hvorpå der foretages en samlet politisk prioritering af indsatsområder.

Qeqqata Kommunua undrer sig over, at miljø- og vedligeholdelsesgebyret maksimalt kan sættes til 20 kr. pr. passager. Sisimiut modtager f.eks. 3 gange så meget affald på grund af

krydstogtskibene i sommerperioden, der skal håndteres på byens forbrændingsanlæg. Kommunen har ingen økonomisk gevinst af de mange krydstogtskibe i dag, som i dag anløber kommunens byer og bygder. En mærkbar forhøjelse af det maksimale gebyrbeløb efterspørges.

Høringssvaret har givet anledning til, at den maksimale gebyrstørrelse forhøjes fra 20 kr. til 50 kr.

Qeqqata Kommunia efterspørger en afklaring af, hvorvidt også kommunen skal gives en hjemmel til at nægte skibe anløb ved kommunale havne på grund af udestående restancer.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. De relevante myndigheder for sådanne beslutninger vil være skatteforvaltningen i samarbejde med havnemyndigheden. Det er således også skatteforvaltningen, som varetager inddrivelsen af eventuelle ubetalte havneafgifter.

Kalaallit Airports Holding A/S (KAIR)

KAIR anfører, at Sikuki Nuuk Harbour A/S også opkræver en skibstakst på 1,13 kr. pr. BT og en pax-takst på 10 kr. pr. passager, som har til hensigt at drive, vedligeholde og udvikle havnen. KAIR finder dermed, at der ved anløb af Nuuk skal betales 4 afgifter foruden det nye miljø- og vedligeholdelsesgebyr. KAIR finder, at grafen i udkastet til forslag (ref.: "En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri, som er udarbejdet for Visit Greenland i maj 2023") ikke giver et retvisende billede af afgiftsniveauet i Nuuk, men udelukkende uden for Sikuki Nuuk Harbours virkeområde. Inden for dette virkeområde vil forskellen i, hvad et krydstogtskib skal betale indenfor vs. udenfor være på mellem 56-60 pct.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelser af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe samt en nedsat havneafgiftssats for store krydstogtskibe i Sikuki Nuuk Harbour A/S. Undtagelsen og den nedsatte afgiftssats har til formål at imødegå en situation, hvor krydstogtskibenes samlede betalinger for anløb af Nuuk når et sådant niveau, at skibene må undlade at anløbe Nuuk.

Det skal fremhæves, at der ikke er tale om 4 forskellige afgifter, men at SIKUKI opkræver brugerbetaling i form af en skibstakst og en pax-takst for brug af havnen samt to fiskale afgifter til landskassen (havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift). Af grafen i udkast til bemærkninger til forslaget fremgår det, at den omfatter tonnageafgifter, pax-afgifter og eventuelt sikkerhedsafgiften (International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)), hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislister for krydstogtskibe. Derimod omfatter grafen generelt ikke brugerbetaling for leveret service, så som kajplads, slæbebåd m.v.

Den gældende havneafgift – og den foreslåede krydstogtpassagerafgift – er ikke udtryk for brugerbetaling for brug af havnene, men er fiskale indtægter på lige fod med andre indtægter til landskassen. I finanslovsaftalen for 2023 blev det aftalt, at afgiftsprovenuet fra en genindførelse af krydstogtpassagerafgiften bl.a. skal bidrage til finansieringen af renoveringen af havne, men af forslaget fremgår det også, at merprovenuet derudover skal medvirke til at overveje strukturen i skattesystemet. Afgiftsindtægterne indgår i landskassen, hvorpå der foretages en samlet politisk prioritering af indsatsområder, hvoraf renovering af havnene blot er en af opgaverne. Der er dermed ikke tale om øremærkede midler, men at der efterfølgende foretages en generel prioritering, og at der bevilges midler til forskellige formål i forbindelse med de årlige finanslove.

Det anerkendes dog, at prisniveauet i Sikuki Nuuk Harbour bliver højt som følge af sammensætningen af brugerbetaling og fiskale afgifter. Det foreslås derfor, at Sikuki Nuuk Harbour A/S undtages afregning af havneafgift af visse krydstogtskibe, der anløber Nuuk, og at store krydstogtskibe, der anløber Nuuk, udelukkende pålægges en nedsat havneafgift. Derved skal der ikke afregnes havneafgift til den nuværende sats på 1,10 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn (for krydstogtskibe med en bruttotonnage, der ikke overstiger 30.000 BT) og heller ikke til den fordoblede sats på 2,20 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn (for store krydstogtskibe med en bruttotonnage på 30.000 eller derover). Derimod pålægges store krydstogtskibe en nedsat afgiftssats på 0,70 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn. Denne afgiftssats svarer til satsen for andre skibe, der anløber havnen, hvis skibet ikke er omfattet af en af undtagelserne for afgiftspligt i § 2 i loven. Det fastholdes dog, at den foreslåede krydstogtpassagerafgift fortsat skal omfatte Sikuki Nuuk Harbour A/S.

I nedenstående tabel er vist ét anløb inden for og uden for Sikuki Nuuk Harbour A/S:

	ANTAL BRUTTO- TON (BT)	HAVNEAFGIFT – VED HVERT HAVNEANLØB M.V. (PR. PÅBEGYNDT DØGN) ¹⁾	ANTAL PAX ²⁾	FORESLÅET PASSAGERAFGIFT – VED HVERT HAVNE- ANLØB M.V.	AFGIFTSBETALING I ALT (PR. PÅBEGYNDT DØGN EFTER HAVNEANLØB)
	BT	kr.		kr.	kr.
INDEN FOR SIKUKI NUUK HARBOUR A/S:					
SKIB 1	11.647	-	280	14.000	14.000³⁾
SKIB 2	29.009	-	606	30.300	30.300⁴⁾
SKIB 3	112.894	79.026	3.114	155.700	234.726⁵⁾
UDEN FOR SIKUKI NUUK HARBOUR A/S:					
SKIB 1	11.647	12.811,70	280	14.000	26.812
SKIB 2	29.009	31.909,90	606	30.300	62.210
SKIB 3	112.894	248.366,80	3.114	155.700	404.067

Anm.: Eksemplerne med antal bruttoton og antal passagerer er hentet fra *En kortlægning af den grønlandske krydstogtindustri*, som er udarbejdet for Visit Greenland i maj 2023. I oversigten indgår ikke andre former for skatter og afgifter, herunder turist- og miljøskatter, samt brugerbetaling. Dog er *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* indregnet, hvis taksten eksplicit fremgår af havnenes prislister for krydstogtskibe.

¹⁾ For nemheds skyld er udelukkende valgt 1 døgn i havn.

- ²⁾ For overskuelighedens skyld antages krydstogtskibets kapacitet at være lig med antallet af ombordværende passagerer ved havneanløb.
- ³⁾ Dertil kommer brugerbetaling til Sikuki Nuuk Harbour A/S: skibstakst på 1,13 kr. pr. BT pr. 4 døgn (13.161 kr.), pax-takst på 10 kr. pr. passager (2.800 kr.) og ISPS-opstilling på 2.040 kr. pr. anløb: **i alt ca. 18.000 kr. (dvs. ca. 32.000 kr. inkl. afgifter)**
- ⁴⁾ Dertil kommer brugerbetaling til Sikuki Nuuk Harbour A/S: skibstakst på 1,13 kr. pr. BT pr. 4 døgn (32.780 kr.), pax-tax på 10 kr. pr. passager (6.060 kr.) og ISPS-opstilling på 2.040 kr. pr. anløb: **i alt ca. 40.880 kr. (dvs. ca. 71.000 kr. inkl. afgifter)**
- ⁵⁾ Dertil kommer brugerbetaling til Sikuki Nuuk Harbour A/S: skibstakst på 1,13 kr. pr. BT pr. 4 døgn (127.570 kr.), pax-takst på 10 kr. pr. passager (31.140 kr.) og ISPS-opstilling på 2.040 kr. pr. anløb: **i alt ca. 160.750 kr. (dvs. ca. 395.476 kr. inkl. afgifter)**

Sikuki Nuuk Harbour A/S

Sikuki finder, at der bør tages 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. Der bør dermed 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.

Høringsvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe samt nedsat afgiftssats for store krydstogtskibe ved anløb af Nuuk Havn, da det anerkendes, at prisniveauet i Sikuki Nuuk Harbour bliver for højt som følge af sammensætningen af brugerbetaling og fiskale afgifter. Den gældende havneafgift – og den foreslåede krydstogtpassagerafgift – er dog hverken udtryk for brugerbetaling for brug af havnene eller øremærkede midler til drift eller reovering af selvstyrejede havne.

Havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift er fiskale indtægter på lige fod med andre indtægter til landskassen, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S.

Sikuki oplyser, at det var hensigten i forbindelse med det lovforberedende arbejde forud ud for vedtagelsen af lov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne, at Sikuki skulle fritages for opkrævning af havneafgifter i medfør af havneafgiftsloven.

Høringsvaret har ikke givet anledning til ændringer, og der henvises generelt til bemærkningerne ovenfor. Af det lovforberedende arbejde i forbindelse med den senere lov nr. 9 af 3. juni 2015 fremgår det, at der intet er til hinder for, at også selvstyrejede og kommunale havne indfører brugerafgifter. Brugerbetaling er dermed ikke hægtet op på tilladelsen til kommerciel drift.

Sikuki finder, at anvendelse af Visit Greenlands undersøgelse er misvisende. Der bør foretages to opgørelser af prisniveauet, dels en for de ikke-kommercielle havne ejet af Grønlands Selvstyre og en for de kommercielle havne. Ifølge Sikuki vil en korrekt prisberegning for Nuuk Havn være ca. 60 pct. højere end priserne for de selvstyrejede havne. Det er for Sikuki essentielt, at den nuværende ”dobbeltbetaling” for Nuuk Havn ophæves ved, at skibsanløb i kommercielle havne som Nuuk Havn fritages for havneafgifter til Grønlands

Selvstyre.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe i Nuuk og nedsat havneafgift for store krydstogtskibe, jf. bemærkningerne, herunder tabellen, ovenfor. Vedrørende Visit Greenlands oplysninger i rapporten "EN KORTLÆGNING AF DEN GRØNLANDSKE KRYDSTOGTINDUSTRI" henvises til beskrivelsen af og grundlaget for benchmark-undersøgelsen i rapporten.

Sikuki stiller sig uforstående over for kravet om dobbeltfremsendelse af afgiftsblanketten, specifikt den første 24 timer før ankomst.

Høringssvaret giver anledning til ændring, hvorefter den underskrevne elektroniske blanket udelukkende skal sendes én gang til skatteforvaltningen og det senest ved afsejling fra havn eller red.

Sikuki fremhæver, at der i gennemsnit går 30 dage fra afsejling til fremsendelse af afgiftsblanketterne – spændende fra dagen før afsejling til 109 dage efter afsejling. Dertil kommer, at der i gennemsnit går 29,5 dage fra afsejling til betaling af afgiftsbeløbet – spændende fra 2 til 109 dage.

Høringssvaret har givet anledning til ændring, da der indrømmes en betalingsfrist for krydstogtskibe på 14 dage. Formuleringen af betalingsbestemmelserne for havnemyndigheden fastholdes dog. Betalingsbestemmelserne for havnemyndigheden følger således den gældende praksis, hvorefter havnemyndighedernes sidste rettidige indberetnings- og betalingsdato for månedens samlede havne- og krydstogtpassagerafgifter samt gebyropkrævninger er den 15. i den efterfølgende måned.

Sikuki finder det principielt forkert, at de administrative opgaver pålægges de kommercielt drevne havne uden at opgaven honoreres – og dertil kommer opgaven med udarbejdelse af en revisorerklæring. Sikuki opkræver ikke afgifterne og gebyrerne, men administrerer alene modtagelsen af afgiftsblanketter og indbetalinger. Beløbene faktureres ikke og indgår ikke i Sikukis bogholderi.

Både havne- og krydstogtpassagerafgifterne og miljø- og vedligeholdelsesgebyret er bygget op som selvanmeldelsesordninger, hvor skibets fører, mægler eller agent afgiver en tro- og loveerklæring om rigtigheden af de indberettede oplysninger. I tilfælde af manglende indberetninger og indbetalinger fra et krydstogtskib vil det dog kræve mere end blot at modtage en blanket og en indbetaling. Løsning af opgaven omfatter opfølgning, hvis der hverken modtages en indberetning eller en indbetaling.

Sikuki har et forslag til nytænkning af havneafgiftsloven, som bl.a. omfatter en passagerafgift pr. påbegyndt døgn i grønlandsk farvand. Antallet af døgn med anløb i en kommerciel havn fratrækkes det samlede antal døgn, hvor der skal betales passagerafgift.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Som en langsigtet model for krydstogtafgifter kunne det overvejes, hvordan en dagsafgift for ophold i grønlandsk farvand vil kunne udformes. Det vil kræve et både pålideligt og ufravigeligt system til sporing af fartøjer, hvis en afgift skal baseres herpå. Desuden skal det undersøges, hvordan en sådan ordning skal indrettes under respekt for bl.a. internationale havretsregler m.v.

Visit Greenland

Visit Greenland henviser til sin rapport fra maj 2023: ”Kortlægning af den grønlandske turismeindustri”, som bl.a. peger 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 rederier, krydstogtgæster og lokale turistaktører har forhold af tilstrækkelig kvalitet og sikkerhed. Der bør udarbejdes en samlet strategi for reguleringerne på området, således der ikke sker pludselige ændringer, uden varsel eller som en række ukoordinerede reguleringer fra forskellige sider.

Høringssvaret har givet anledning til ændringer, da det foreslås, at de indtægter og udgifter, som kommunen oppebærer og afholder i henhold til denne lov, skal specificeres i de kommunale regnskaber, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AECO. Det skal dog bemærkes, at både havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift er fiskale indtægter på lige fod med andre indtægter til landskassen. Der er dermed ikke tale om øremærkede midler, jf. bemærkningerne til høringssvarene fra Qeqqata Kommunian og Kalaallit Airports Holding A/S. Det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr er et fiskalt gebyr, hvormed gebyrbetalingerne kan medfinansiere ydelser, som ikke direkte modsvarer af eller er knyttet op på betalingen. Dog foreslås det, at udelukkende områder påvirket direkte eller indirekte af den øgede turisme kan få gavn af gebyret, jf. formålet med gebyret. Formålet med gebyret er således at give kommunerne mulighed for at understøtte udviklingen og fremme turismen lokalt og regionalt, samt afbøde eventuelle negative konsekvenser forbundet hermed.

Visit Greenland fremhæver en analyse foretaget på Svalbard i 2018, som viste, at passagerer på såkaldte ekspeditions-krydstogter i gennemsnit brugte ca. 5 gange så meget i land som tilfældet var med passagerer på konventionelle krydstogtskibe. Visit Greenland planlægger at udarbejde en forbrugsanalyse i den nævnte fremtid på krydstogtområdet.

En dagsbaseret ”pax tax” vil i udgangspunktet omkostningsbelaste de rederier, der har flest anløb pr. togt mest, og anslår, at de mindre skibe med under 400 passagerer

(ekspeditions krydstogt) typisk har 5-6 anløb pr. togt, mens skibe med op til flere tusinde passagerer oftest kun har ét eller to anløb. Den foreslåede afgiftsstruktur risikerer at sænke efterspørgslen på ekspeditions krydstogter eller i hvert fald reducere antal anløb pr. togt, hvilket vil være mindre bæredygtigt samt give færre indtægter i land pr. turist pr. togt.

Høringssvaret har givet anledning til ændringer, da det foreslås, at havneafgiften for store krydstogtskibe foreslås fordoblet. Der henvises til regneeksemplerne i bemærkningerne til høringssvaret fra AECO.

Visit Greenland fremhæver den store ulempe for Sikuki Harbour, som drives på rent kommercielle vilkår samt dobbeltfremsendelsen af afgiftsblanketten.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelser af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe samt nedsat afgiftssats for store krydstogtskibe, der anløber Nuuk Havn, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S og bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

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 samt som tilvejebringer landet mest økonomisk værdi pr. passager. Visit Greenland henviser i den forbindelse til de 12 miljømæssige, sikkerhedsmæssige og stedsspecifikke guidelines, som medlemmerne af AECO har forpligtet sig til at overholde. Visit Greenland har særligt fokus på at udvikle dette segment, og opfordrer til at genbesøge forslaget med fokus på at fremme bæredygtig adfærd.

Høringssvaret har givet anledning til ændringer, da det foreslås, at havneafgiften for store krydstogtskibe foreslås fordoblet, jf. også bemærkningerne ovenfor og bemærkningerne til høringssvaret fra AECO.

Kommune Kujalleq

Kommune Kujalleq fremhæver, at omkostninger til etablering og vedligeholdelse af infrastruktur i de enkelte byer, bygder afholdes inden for det kommunale budget. Ofte er krydstogtskibe store skibe, der medfører slid på anlæggene, som ellers udelukkende er tilpasset til lokalbefolkningens størrelse. Alene i 2023 er der 60 forventede anløb af krydstogtskibe til Qaqortoq med deraf følgende tusindvis af turister. Kommunen vil gerne imødekomme turistbranchens ønsker om bedre faciliteter i form af ventesale, bænke og toiletfaciliteter, men udgifterne hertil er kommunen interesseret i at få dækket gennem turistafgifter. Store krydstogtskibe medfører stor miljøbelastning, som bør kompenseres af turoperatørerne. Kujalleq ser gerne, at den samlede fremtidige afgift lægges i den høje ende, grundet den arktiske naturs skrøbelige karakter. Kujalleq ser gerne, at en større andel af

afgiftsindtægterne ledes tilbage til kommunerne. 20 kr. pr. passager anses for et for lille gebyr i forhold til de infrastrukturelle behov, som følger af krydstogtskibene.

Høringssvaret har givet anledning til ændring, idet den maksimale gebyrsats foreslås forhøjet fra 20 kr. til 50 kr. pr. krydstogtpassager pr. ilandsættelse. Miljøbelastningen søges reduceret ved en fordobling af havneafgiften for store krydstogtskibe, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AECO.

Nuuk Maritime Network (NMN)

Nuuk Maritime Network fremhæver, at det allerede efter gældende lovgivning er over dobbelt så dyrt for et krydstogtskib at anløbe havnen i Nuuk som i alle andre havne i Grønland, der ikke drives kommercielt. NMN støtter indførelse af en passagerafgift for krydstogtpassagerer, men oplister, hvordan turisterhvervet i Nuuk, havnen i Nuuk og lufthavnen i Nuuk vil blive ramt. Der er tale om en skjult krydstogtsubsidiering, der er imod intentionerne i havneloven. De totale udgifter ved anløb af havne i Grønland bør harmoniseres.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe samt nedsat afgiftssats for store krydstogtskibe, der anløber Nuuk Havn, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S og bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

NMN finder, at henvisningen til data fra Visit Greenlands rapport ”EN KORTLÆGNING AF DEN GRØNLANDSKE KRYDSTOGTINDUSTRI” giver en meget misvisende fremstilling af data.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Departementet for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel

Departementet for Udenrigsanliggender, Erhverv og Handel oplyser, at Departementet for Boliger og Infrastruktur har til hensigt at opkræve havneafgifter for Kangerlussuaq Havn og har oplyst, at opkrævningerne skal anvendes til bl.a. vedligeholdelse og fornyelser. Departementet finder det ikke hensigtsmæssigt, at der opkræves betaling til samme formål i alle havne, der drives af Sikuki Nuuk Harbour A/S. De foreslåede afgifter skal derfor nødvendigvis reguleres.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, idet det ikke foreligger oplyst, i hvilket omfang havnen i Kangerlussuaq eller andre havne er eller vil blive væsentligt dyrere at anvende end andre havne, og dermed risikerer at blive udsat for ulige konkurrence. Den foreslåede ordning for Nuuk Havn skyldes alene hensynet til konkurrenceforholdene. Hvis

andre havne, herunder andre havne drevet af Sikuki Nuuk Harbour A/S, øger indtjeningen i form af højere brugerbetaling, forbedres konkurrenceforholdene for Nuuk Havn. Det afgørende spørgsmål er således ikke, om en havn er mere eller mindre kommerciel, men hvordan en havn bliver stillet i konkurrencen med andre havne.

Departementet er bekymret for en unødigt øget administrativ udfordring i forbindelse med opkrævning af miljø- og vedligeholdelsesgebyret.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Miljø- og vedligeholdelsesgebyret er bygget op som en selvanmeldelsesordning med en tro- og loveerklæring, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S. Administrationen er holdt helt simpel, da både havne- og krydstogtpassagerafgift samt miljø- og vedligeholdelsesgebyr indberettes og afregnes samlet i ét regneark til havnemyndigheden af afsejlende krydstogtskibe. Havnemyndigheden indberetter og afregner samlet til skatteforvaltningen. Skatteforvaltningen står for den efterfølgende afregning til de enkelte kommuner 1 gang årligt.

Departementet finder, at der bør indføres en minimumssats for mindre turistfartøjer.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelser af en minimumssats for små skibe og fartøjer svarende til den, der anvendes i Nuuk Havn. Der skal således som minimum betales for 70 bruttoton (BT) i havneafgift af samtlige ikke-afgiftsundtagede skibe og fartøjer. Det vil dog ikke være relevant at indføre en minimumssats baseret på turistfartøjets størrelse i forbindelse med hverken krydstogtpassagerafgiften (som er baseret på antal ombordværende krydstogtpassagerer ved anløb) eller miljø- og vedligeholdelsesgebyret (som er baseret på antal forudgående ilandsættelser af krydstogtpassagerer og antal ombordværende krydstogtpassagerer). Afgiften og gebyret er udelukkende pålagt krydstogtskibe og deres passagerer.

Departementet opfordrer til, at alle ændringslovene for overskuelighedens skyld erstattes af én hovedlov.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Udarbejdelse af en ny hovedlov er fravalgt i denne omgang, da hensigten blot har været at genindføre en krydstogtpassagerafgift. Ønsker undervejs har dog udvidet forslaget. Ideelt set burde der løbende udarbejdes lovbekendtgørelser.

Grønlands Erhverv (GE)

Grønlands Erhverv finder, at forslaget ikke tager stilling til differentieringen mellem kommercielle og selvstyrejede havne, hvilket bør fremgå af bemærkningerne til forslaget for

at tydeliggøre over for Inatsisartut, hvad der reelt tages stilling til, og hvilke konsekvenser forslaget vil have. GE finder, at rederierne forventer, at deres betalinger bruges til at forbedre de havnefaciliteter, de anløber, så de år efter år ser forbedrede forhold. En af forudsætningerne for de økonomiske beregninger for den nye lufthavn i Nuuk har bl.a. været, at der forventes flere anløb af krydstogtskibe og flere turnarounds i Nuuk.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe og nedsat havneafgiftssats for store krydstogtskibe i Sikuki Nuuk Harbour A/S, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S. Det skal fremhæves, at havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift er fiskale afgifter, der dermed ikke er udtryk for brugerbetaling for brug af havnene og heller ikke er øremærkede midler, som skal tilbageføres 1:1 til havnene.

Kommuneqarfik Sermersooq

Kommuneqarfik Sermersooq er yderst bekymret over afgiftsstrukturen, hvor krydstogtskibe skal betale for hvert havneanløb og hver naturlanding pga. det administrative arbejde og evt. fravalg af mange destinationer/byer for at spare. Miljø- og vedligeholdelsesgebyrets indtægtsneutralitet og deraf følgende dokumentationskrav bekymrer tillige. Dertil kommer det uhensigtsmæssige i, at takster og gebyrer direkte skrives ind i en Inatsisartutlov.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Den gældende havneafgift er allerede i dag en anløbsbaseret afgift. Den foreslåede krydstogtpassagerafgift og det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr vil begge skulle indberettes og afregnes sammen med havneafgiften – i samme regneark. Det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr er et fiskalt gebyr, som ikke skal leve op til indtægtsneutralitet, men som skal fastsættes ved lov inkl. den makismale gebyrsats, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AECO.

Sermersooq finder, at der er tale om misinformation, da der ikke skelnes mellem kommercielt drevne havne og ikke-kommercielle havne. Skibs- og pax-taksterne, der skal betales i Sikuki Nuuk Harbour, fremhæves. De totale udgifter for at anløbe en destination skal harmoniseres mellem kommercielle havne og ikke-kommercielle havne.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe og nedsat havneafgiftssats for store krydstogtskibe i Sikuki Nuuk Harbour A/S, jf. bemærkningerne til Kalaallit Airports Holdings høringssvar og bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Sermersooq finder, at det vil være en større udfordring, hvis hver kommune selv kan bestemme, hvilke sights/naturlandinger der skal medføre betaling af gebyret. Dette vil kræve mange ressourcer til at kontrollere, hvor skibene er landet.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Miljø- og vedligeholdelsesgebyret er bygget op som en selvanmeldelsesordning, hvorefter hvilke og antallet af ilandsættelser afgives i en underskrevet tro- og loveerklæring, som fremsendes til havnemyndigheden sammen med indberetningen af havne- og krydstogtpassagerafgifterne, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Sermersooq efterspørger en bedre planlægning, hvor der f.eks. ikke anløber to krydstogtskibe samme dag. At afgiftsindtægterne fra krydstogtturismen skal tilfalde lokalområderne, der har udgifterne til infrastruktur og lign. Hvorfor indtægterne bør øremærkes til forbedringer i havnefaciliteter og infrastruktur til turisme til lokaliteterne med krydstogtturisme. Sermersooq ønsker forslaget gentænkt.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, idet der henvises til bemærkningerne til høringssvaret fra Qeqqata Kommunia og bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S. Planlægning af anløb af krydstogtskibe og tids- og lokalitetsmæssig spredning af de ankommende krydstogtskibe falder uden for formålet med havne- og krydstogtafgiftsloven.

Avannaata Kommunia

Avannaata Kommunia finder, at store krydstogtskibe, som forurener mere, bør pålægges en højere havneafgift. Store krydstogtskibe bør i det hele taget pålægges en højere havneafgift, f.eks. 5 kr. pr. BT pr. påbegyndt døgn, da skibene optager meget af den begrænsede plads i havnen. Skibe, som ligger på red, dvs. opankret uden for havnen, bør omfattes af afgifterne. Miljø- og vedligeholdelsesgebyret bør fastsættes til maksimalt 50 kr. pr. passager, og indtægterne bør tilfalde kommunerne, som tillige bør kompenseres for opkrævningsopgaven (217.000 kr.).

Høringssvaret har givet anledning til ændringer, da store krydstogtskibe foreslås pålagt en fordoblet havneafgift, jf. bemærkningerne til AEEO. Derudover foreslås miljø- og vedligeholdelsesgebyret forhøjet fra maksimalt 20 kr. til maksimalt 50 kr. pr. krydstogtpassager, jf. bemærkningerne til høringssvar fra Kommune Kujalleq. Det skal bemærkes, at indberetning og indbetaling af både havne- og krydstogtpassagerafgift samt miljø- og vedligeholdelsesgebyret sker samlet til den lokale havnemyndighed. Havnemyndigheden indbetaler det samlede afgiftstilsvaret og gebyropkrævning til skatteforvaltningen, som står for den efterfølgende årlige afregning til de enkelte kommuner.

Avannaata Kommunia foreslår, at der udover de foreslåede afgifter også lægges afgift på overnattende turister, inkl. overnattende backpackere. 50 kr. ved ankomst til miljø- og vedligeholdelsesformål nævnes som en mulighed. Derudover nævnes arrangementer, som

f.eks. maratonløb igennem UNESCO-verdensarvssitet Sermermiunut.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer, idet de foreslåede yderligere afgifter falder uden for formålet med havne- og krydstogtpassagerafgiftsloven.

Departementet for Boliger og Infrastruktur

Departementet for Boliger og Infrastruktur anser det som hensigtsmæssigt, at indtægter fra en given havn udnyttes til at forbedre forholdene på den pågældende havn. Krydstogtindustrien efterspørger renovering af havne, udvidelse af havnens modtagerapparat, offentlige toiletter, affaldsspande, fortov, ventehaller, etc. som det forventes er tilgængeligt for turister.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Det skal dog bemærkes, at både havneafgiften og den foreslåede krydstogtpassagerafgift er fiskale indtægter på lige fod med andre indtægter til landskassen. Afgiftsindtægterne indgår i landskassen, hvorpå der foretages en samlet politisk prioritering af indsatsområder, hvoraf renovering af havnene blot er en af opgaverne. Der er dermed ikke tale om øremærkede midler, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Qeqqata Kommunia og bemærkningerne til høringssvar fra Kalaallit Airports Holding A/S.

Departementet vil kraftigt opfordre til, at der skelnes mellem kommercielle havne og offentligt ejede havne. Departementet ser det ikke som hensigtsmæssigt at indføre et forhøjet afgiftsniveau i de kommercielt drevne havne, da kommercielle havne selv finansierer vedligehold, renovering og modernisering af deres anlæg gennem takster, som er godkendt af Naalakkersuisut.

Høringssvaret har givet anledning til indføjelse af en undtagelse fra afregning af havneafgift for visse krydstogtskibe og nedsat havneafgiftssats for store krydstogtskibe i Sikuki Nuuk Harbour A/S, da det anerkendes, at prisniveauet i Sikuki Nuuk Harbour bliver højt som følge af sammensætningen af brugerbetaling og fiskale afgifter, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Qeqqata Kommunia og bemærkningerne til høringssvaret fra Kalaallit Airports Holding A/S. Der er intet til hinder for indførelse af brugerafgifter også i selvstyrejede og kommunale havne, hvilket Naalakkersuisut arbejder for. Naalakkersuisut blev således med lov nr. 9 af 3. juni 2015 bl.a. bemyndiget til at fastsætte takster for brug af Grønlands Selvstyres havne og kommunale havne. Brugerbetaling er dermed ikke hægtet op på tilladelsen til kommerciel drift, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Departementet udtrykker bekymring for administrationen af det foreslåede miljø- og vedligeholdelsesgebyr i kommunalt regi, da de lokale havnemyndigheder ikke forventes at kunne bidrage med assistance til opkrævning. Der bør derfor findes et system til at håndtere

denne udfordring.

Høringssvaret har ikke givet anledning til ændringer. Som det fremgår af forslaget, er både havne-, krydstogtpassagerafgift og miljø- og vedligeholdelsesgebyret bygget op som en selvanmeldelsesordning, hvor skibets fører, mægler eller agent indsender en underskrevet tro- og loveerklæring, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra AECO og bemærkningerne til høringssvaret fra Sikuki Nuuk Harbour A/S.