

## Bemærkninger til lovforslaget

**Almindelige bemærkninger****1. Lovforslagets baggrund**

Inatsisartut vedtog på forårssamlingen 2002 en omlægning af havneafgiften for krydstogtskibe fra en tonnageafgift til en passagerafgift, således at der fra 1. januar 2003 skulle betales en afgift på 300 kr. pr. krydstogtpassager ombord på krydstogtskibe, som anløber en havn i Grønland, ligger på red ud for samme, eller ilandsætter passagerer på kysten.

Afgiftsoplægningen havde til formål at tiltrække flere krydstogtturister og forenkle afgiftsopkrævningen, idet afgiften pr. krydstogtpassager er den samme, uanset om krydstogtskibet anløber en eller flere havne under togtet. Afgiften blev i 2006 forhøjet fra 300 kr. til 450 kr. pr. passager. Forhøjelsen havde virkning fra den 1. april 2006.

Fra 2005 til og med 2007 har der været en positiv udvikling i antallet af krydstogtpassagerer. Antallet af krydstogtpassagerer udgjorde i 2005 16.447, i 2006 22.051 og i 2007 23.904. På efterårssamlingen 2008 vedtog Inatsisartut at forhøje krydstogtpassagerafgiften fra 450 kr. til 525 kr. per passager. Forhøjelsen havde virkning fra den 1. januar 2009.

Antallet af krydstogtpassagerer faldt fra 28.891 passagerer i 2008 til 26.976 passagerer i 2009. I 2010 steg antallet til 30.000 passagerer. Siden 2010 er antallet af krydstogtpassagerer faldet, og der blev registreret 21.496 krydstogtpassagerer i 2013, hvilket er et fald på 8.504 passagerer siden 2010.

Det faldende antal krydstogtpassagerer har medført et fald i Landskassens provenu fra krydstogtpassagerafgifter på 4,5 mio. kr. i 2013 i forhold til provenuet fra 2010. Andre krydstogtdestinationer, som Island og Svalbard (Norge), har i perioden fra 2010 til 2013 haft et stigende antal krydstogtpassagerer.

Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked har foretaget en analyse af krydstogtturismen i Grønland, som viser, at det særligt er krydstogtpassagerafgiften for krydstogtskibe med få anløb i Grønland, som er høj sammenlignet med afgiften på konkurrerende krydstogtdestinationer som Island og Svalbard.

I Island og på Svalbard benyttes havneafgifter, der baserer sig på skibenes størrelse. Analysen viser at, ved et anløb vil havneafgiften for et stort krydstogtskib med 2.500 passagerer være

1,2 mio. kr. lavere i Island end krydstogtpassagerafgiften ville være i Grønland, hvis samme krydstogtskib foretager et enkelt anløb i Grønland.

Den islandske havneafgift svarer i dette eksempel til en krydstogtpassagerafgift på 28 kr. pr. passager for et stort krydstogtskib, som foretager et anløb i Island. Den norske afgift svarer til en krydstogtpassagerafgift på 160 kr. pr. passager for et krydstogtskib med 2.500 passagerer, som foretager et anløb på Svalbard.

Passagerantallets udvikling i Island, Svalbard og Grønland indikerer, at den grønlandske passagerafgift på 525 kr.pr. passager skader Grønlands konkurrenceevne mærkbart. Forslagets formål er at sænke afgiften på krydstogtområdet til et konkurrencedygtigt niveau, for derved over de kommende år at kunne tiltrække flere krydstogtturister til Grønland. Det er i denne forbindelse særligt vigtigt, at tiltrække de forholdsvist store skibe, der i dag i stigende omfang vælger at sejle forbi Grønland uden at foretage anløb.

Det er klart, at Grønland for så vidt angår mindre krydstogsskibe, der typisk anløber flere havne med sin nuværende passagerafgift er relativt mindre ukonkurrencedygtig end for de store transatlantiske togters vedkommende. Det samlede afgiftsprovenu ved den nuværende afgift af et skib med 276 passager der besejler en typisk rute i Disko-bugten af en uges varighed er 145.000 kr., medens afgiften af tilsvarende sejlads med islandske afgiftssatser ville være 61.000 kr. Det nuværende grønlandske afgiftsniveau ligger for denne type af sejlads 138 % over det tilsvarende islandske.

Det foreslås samtidig, at krydstogtpassagerafgiften omlægges til en havneafgift baseret på skibets størrelse målt i bruttoton/bruttoregister-ton (BT/BRT). Herved opkræves havneafgiften som en tonnageafgift, hvor der svares en afgift på 1,10 kr. pr. BRT pr. døgn og pr. havneanløb. En sådan omlægning gør det lettere at sammenligne afgiften med de tilsvarende afgifter i Island og på Svalbard. Afgiften svares, uanset om det pågældende skib går til kajs eller ligger på reden.

Krydstogtsrederierne skal fortsat indberette passagerantal fordelt på passagerernes nationalitet.

Forslaget omfatter derudover en ophævelse af afgiftspligten for passagerer, som har købt billet som led i et samlet rejsearrangement fra Danmark, Færøerne eller udlandet (kombinationssejlads). I 2013 udgjorde afgiftsprovenuet fra kombinationssejlads 112.875 kr.

Stadig flere turister vælger selv via internettet at booke flybilletter og billetter til passagersejladser i Grønland. I disse tilfælde opkræves der ingen krydstogtpassagerafgift. Bestiller turisterne derimod både fly- og skibsbilletter via samme rejsebureau, skal der betales

en afgift. Det vil sige, at 2 helt ens rejseprogrammer behandles forskelligt afgiftsmæssigt afhængigt af, om turisterne benytter et rejsebureau eller ej. Det synes uhensigtsmæssigt.

Hertil kommer, at det har vist sig overordentligt vanskeligt at kontrollere, om udenlandske rejsebureauer opkræver og afregner afgiften i overensstemmelse med gældende regler. Det skyldes, at det ikke er muligt at fastslå, hvilke udenlandske passagerer, der har købt deres billetter som en del af et samlet rejsearrangement fra Danmark, Færøerne eller udlandet, og hvilke der ikke har. Hverken skatteforvaltningen eller transportørerne har derfor i praksis mulighed for at efterprøve, om en bedre efterlevelse af reglerne vil resultere i et højere provenu.

## 2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indebærer med virkning fra 1. januar 2015, at krydstogtpassagerafgiften ophæves. I stedet ændres afgiften for krydstogtskibe til en havneafgift baseret på skibets vægt målt i bruttoton/bruttoregister-ton (BT/BRT). Herved tilpasses Grønlands afgiftsmodel de modeller, som benyttes på Svalbard og i Island. Ændringen betyder, at der skal svares havneafgift for hvert anløb et krydstogtskib foretager i en havn i Grønland, og at afgiftsniveauet per passager nedsættes markant.

Endvidere ophæves afgiftspligten for passagerer, der deltager i kombinerede rejsearrangementer, der udgår fra Danmark, Færøerne eller udlandet.

<b>Forslaget sammenholdt med gældende lov</b>	
<i>Gældende formulering</i>	<i>Forslaget</i>
	<b>§ 1</b>  I landstingslov nr. 20 af 30. oktober 1992 om havne- og krydstogtpassagerafgift, som ændret ved blandt andet landstingslov nr. 2 af 21. maj 2002 og senest ved landstingslov nr. 8 af 5. december 2008, foretages følgende ændringer:
Inatsisartutlov om havne-og krydstogtpassagerafgift	<b>1.</b> Lovens titel affattes således: ”Landstingslov om havneafgift”

<p><b>§ 1.</b>  <i>Stk. 2.</i> Passagerskibe, der sejler i kombinationssejlads, skal ikke svare afgift efter stk. 1. I stedet svares en samlet afgift på 525 kr. pr. passager, der har købt billet som led i et rejsearrangement fra Danmark, Færøerne eller udlandet.  <i>Stk. 3.</i> Krydstogtskibe, der anløber havne i Grønland, ligger på red ud for samme eller ilandsætter passagerer på kysten, skal ikke svare afgift efter stk. 1. I stedet svares en samlet afgift på 525 kr. pr. passager, som skibet medbringer under krydstogtet. Såfremt skibet udgår fra en grønlandsk havn, svares en samlet afgift på 525 kr. pr. passager, som skibet medbringer ved afsejlingen.</p>	<p><b>2.</b> I § 1 ophæves <i>stk. 2-3.</i>  Stk. 4 bliver herefter <i>stk. 2.</i></p>
<p><b>§ 1.</b>  <i>Stk. 4.</i> Krydstogtskibets fører skal senest 24 timer før skibets forventede ankomst til første grønlandske havn, red eller det sted på kysten, hvor passagerer ilandsættes, fremsende en liste til Skatteforvaltningen med angivelse af antallet af passagerer. Udgår krydstogtet fra en grønlandsk havn skal listen fremsendes inden skibets afsejling.</p>	<p><b>3.</b> § 1, <i>stk. 4</i>, der bliver <i>stk. 2</i>, affattes således:  ”<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.”</p>
<p><b>§ 3, stk. 1.</b>  Afgiften beregnes pr. bruttoton (BT) efter følgende satser:</p>	<p><b>4.</b> I § 3, <i>stk. 1</i>, indsættes før nr. 1 som nyt nummer:  ”1) Krydstogtskibe pr. påbegyndt døgn 1 kr.</p>

<p>1) Passagerskibe pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre.</p> <p>2) Fiskefartøjer registreret som hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i udlandet pr. påbegyndt døgn 0 kr. 70 øre.</p> <p>3) Skibe indrettet til transport af gods, samt andre skibe pr. påbegyndt uge 0 kr. 70 øre.</p>	<p>10 øre.”</p> <p>Nr. 1-3 bliver herefter nr. 2-4.</p>
<p><b>§ 5.</b> Afgiftstilsvaret forfalder ved skibets anløb af en havn. For krydstogtskibe, der medbringer passagerer, forfalder afgiftstilsvaret ved skibets anløb af havn, red eller det sted på kysten, hvor passagerer skal ilandsættes. Medtages der nye passagerer fra en grønlandsk havn under et igangværende krydstogt, forfalder det yderligere afgiftstilsvaret ved skibets anløb af denne havn.</p>	<p><b>5.</b> I § 5, stk. 1, udgår 2. og 3. punktum.</p>
<p><b>§ 5.</b></p> <p><i>Stk. 3.</i> Krydstogtskibe skal indbetale afgiftstilsvaret til Skatteforvaltningen senest ved skibets afsejling fra havnen, rednen eller fra det sted på kysten, hvor skibet har ilandsat passagerer.</p>	<p><b>6.</b> I § 5 ophæves stk. 3.</p> <p>Stk. 4 bliver herefter stk. 3.</p>
<p><b>§ 5.</b></p> <p><i>Stk. 4.</i> For skibe, herunder passagerskibe som nævnt i § 1, stk. 2, 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><b>7.</b> I § 5, stk. 4, der bliver <i>stk. 3</i>, udgår ”herunder passagerskibe som nævnt i § 1, stk. 2,”</p>
	<p style="text-align: center;"><b>§ 2</b></p> <p>Loven træder i kraft den 1. juni 2015.</p>

### **3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**

Provenuet fra nuværende krydstogspassagerafgift var i 2013 11.285.400 kr. Den foreslåede sats ville på samme trafikmængde have indbragt 2.906.960,10 kr. Umiddelbart medfører forslaget et teknisk mindre provenu på 8.378.439,90 kr.

Antallet af krydstogtpassagerer forventes imidlertid i 2014 at ligge noget under niveauet for 2013, ligesom aktivitetsniveauet uden en omlægning af afgifterne i de kommende år forventes at falde yderligere, så reelt er det faktiske provenutab mindre end de angivne ca. 8 mio. kr.

Omlægning af krydstogtpassagerafgiften til en konkurrencedygtig tonnageafgift er en forudsætning for at vende den negative udvikling i krydstogtturismen. Effekten af omlægningen vurderes at blive:

2015: En forventet vækst på 400 passagerer i forhold til 2013 tallet

2016: En forventet vækst på 1.000 passagerer i forhold til 2013 tallet

2017: En forventet vækst på 4.000 passagerer i forhold til 2013 tallet

2018: En forventet vækst på 7.000 passagerer i forhold til 2013 tallet

2020: En forventet vækst på 10.000 passagerer i forhold til 2013 tallet

2030: En forventet vækst på 20.000 passagerer i forhold til 2013 tallet

Den provenumæssige konsekvens af den vurderede udvikling i antallet af krydstogtpassagerer fremgår af nedenstående tabel.

År	Antal	Provenu
2015	21.896	2.905.903
2016	22.496	2.985.532
2017	25.496	3.383.674
2018	28.496	3.781.815
2020	31.496	4.179.957
2030	41.496	5.507.096

Administrativt forventer skatteforvaltningen at kunne varetage opgaven inden for de nuværende rammer.

### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet**

Det forventes, at en fjernelse af krydstogsafgiften vil lede til flere skibe, togter og passagerer. Denne forøgelse forventes at skabe merbeskæftigelse og øget omsætning i turisterhvervet på land.

De foreliggende undersøgelser tyder på, at forbruget i land pr. passager på et typisk 7-dages togt med udgangspunkt i Kangerlussuaq er på 1.733 DKK og et forbrug i land pr. passager på

et typisk transatlantisk togt er på 206 DKK. S sammensætningen af trafikken mellem de forskellige typer af krydstogter kan variere. En rimelig fordeling for herværende formål kunne være 75 % af trafikken knyttet til uge-togter i (typisk) rummet omkring Diskobugten og 25 % af trafikken knyttet til enkeltstående anløb af store skibe i (typisk) Sydgrønland.

En sådan sammensætning af trafikken vil give en meromsætning på i gennemsnit 1.351,25 DKK pr. passager plus et afgiftsprodukt på 135,23 DKK pr passager, hvilket i alt svarer til 1.486,48 DKK pr. passager. De 135,23 kr. er et vejet gennemsnit baseret på tonnagefordelingen i 2013.

Med den ovenstående forsigtige vurdering af udviklingen i antallet af krydstogsturister vil det medføre en indtjening fra krydstogsturisme i turisterhvervet som følger:

År	Antal	Indtjening
2015	21.896	32.547.966
2016	22.496	33.439.854
2017	25.496	37.899.294
2018	28.496	42.358.734
2020	31.496	46.818.174
2030	41.496	61.682.974

En afregning i forhold til skibenes BRT og antallet af havne anløb forventes ikke i nævneværdigt omfang at påføre rederierne ekstra arbejde i forhold til det hidtidige system. Ligeledes vurderes omlægningen p.g.a. den betydelige afgiftsreduktion ikke at have negative effekter for antallet af anløb på et givent krydstogt.

Ophævelsen af passagerafgiften for passagerer, som har købt billet som led i et samlet rejsearrangement fra Danmark, Færøerne eller udlandet forventes at lette administrationsbyrden for erhvervslivet.

## **5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed**

Forslaget forventes at have negative miljømæssige konsekvenser i form af en stigning i antallet af forurenende krydstogtskibe i Grønland. Det forventes at flere store krydstogtskibe vælger at foretage anløb i Grønland, hvilket vil medføre mere forurening fra disse.

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser i forhold til folkesundheden.

## **6. Konsekvenser for borgerne**

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

## **7. Andre væsentlige konsekvenser**

Lovforslaget forventes ikke at have andre væsentlige konsekvenser.

## **8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.**

Forslaget har i perioden 27. juni 2014 til 10. juli 2014 været i høring hos:

KANUKOKA, Grønlands Arbejdsgiverforening (GA), NUSUKA, SIK, KNAPK, KPMG Grønland, Deloitte, Grønlands Revisionskontor, BDO, Arctic Umiaq Line A/S og Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked.

Endvidere har forslaget efter anmodning været sendt til høring hos Visit Greenland.

Lovforslag med bemærkninger har endvidere været offentliggjort på [www.naalakkersuisut.gl](http://www.naalakkersuisut.gl), høringsportalen.

Der var ved udløbet af høringsfristen modtaget svar fra KANUKOKA, GA, SIK, Arctic Umiaq Line A/S, Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked og Visit Greenland.

Modtagne bemærkninger er nedenfor anført med almindelig skrift, mens Naalakkersuisuts kommentarer er anført med *kursiv*.

KANUKOKA har på vegne af kommunerne meddelt, at der ikke afgives et høringssvar til lovforslaget, idet høringen grundet den korte høringsfrist og det forhold, at høringsfristen går ind i juli måned ikke kan behandles på et kvalificeret grundlag. KANUKOKA har ønsket, at medlemmerne af Inatsisartut bliver orienteret om, at kommunerne ikke har afgivet høringssvar til lovforslaget, fordi aftalen af 20. maj 2010 mellem Selvstyret og kommunerne om at juli måned er høringsfri periode ikke er overholdt.

GA ser positivt på, at havneafgifterne nedsættes.

SIK har ingen bemærkninger til forslaget og udtrykker tilfredshed med, at forslaget bygger på sammenlignende analyse af området.

Arctic Umiaq Line A/S finder det glædeligt, at afgiftspligten for passagerer, som har købt billet som led i et samlet rejsearrangement (kombinationssejlad) ophæves.



Visit Greenland hilser forslaget velkomment, da en af de væsentlige barrierer for at tiltrække og fastholde krydstogtskibe i Grønland har været det høje afgiftsniveau. Visit Greenland anbefaler, at den gældende lovs § 1, stk. 4, opretholdes, så skibene fortsat forpligtes til at anmelde antallet af passagerer ombord, idet denne rapportering er basis for udarbejdelse af statistikker og nøgletal for krydstogtsudviklingen og derfor af stor vigtighed. Det vil være en informationsmæssig gevinst at få passagererne angivet både på totalantal og fordelt på nationalitet, men dette vil sandsynligvis påføre rederierne en administrativ ekstra byrde og bør derfor kun kræves efter samråd med Grønlands Statistik.

*Forslaget om ophævelse af § 1, stk. 4, er udgået. I stedet er bestemmelsen forslået ændret således, at det fremgår, at skibets fører også skal indberette passagerernes nationalitet. Der er herved henset til, at det bl.a. i markedsføringsmæssig sammenhæng kan være relevant at have disse oplysninger til rådighed. Naalakkersuisut forventer ikke, at byrden ved også at indberette oplysninger om nationalitet vil stå i misforhold til Selvstyrets interesse i at have oplysningerne til rådighed.*

Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked giver sin fulde støtte til forslaget. Departementet har foreslået nogle mindre justeringer af punkt 4 i de almindelige bemærkninger.

*De foreslåede justeringer er indarbejdet.*

## Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

### *Til § 1*

Til nr. 1

Bestemmelsen medfører en ændring af lovens titel som konsekvens af, at loven ikke længere indeholder en krydstogtpassagerafgift.

Til nr. 2

Det foreslås, at § 1, stk. 2-3 ophæves.

Til nr. 3

Det foreslås, at føreren af et krydstogtskib 24 timer før skibets forventede ankomst til grønlandsk havn, red eller det sted på kysten, hvor passagerer skal ilandsættes, skal fremsende en liste til skatteforvaltningen med angivelse af antallet af passagerer og disses nationalitet. Med forslaget udvides meldepligten til også at gælde passagerernes nationalitet.

Til nr. 4

Det foreslås, at der indføres en afgift på 1,10 kr. pr. BRT pr. døgn og pr. havneanløb for krydstogtskibe.

Med begrebet ”krydstogtskib” menes et passagerskib, der ikke sejler i rutefart, og hvor det primære formål med sejladsen ikke er 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. At passagerskibet i begrænset omfang medtager passagerer, hvis formål alene er transport fra en havn til en anden, ændrer ikke passagerskibets sejlads som krydstogtsejlads.

Til nr. 5

Det foreslås, at § 5, stk. 1, 2. og 3. punktum, udgår.

Til nr. 6

Det foreslås, at § 5, stk. 3, ophæves.

Til nr. 7

Forslaget er en konsekvensretning som følge af pkt. 2.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. juni 2015.