



Til:

Inatsisartuts Finansudvalg

09-04-2015
Svar

**Svar på spørgsmål vedrørende forslag til Inatsisartutlov om ændring af
Landstingslov om havne og krydstogtpassagerer (FM2015/80)**

09-04-2015

Jeg skal hermed takke for spørgsmålene, og fremsender hermed mine besvarelser til de af udvalget stillede spørgsmål.

P. O. Box 1037
3900 Nuuk
Tel. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 63 50
E-mail: oed@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Spørgsmål 1:

Spørgsmål 1.1:

Det forventes, at det vil koste ca. 8 mio. kr. at fjerne afgiften. Hvordan ser Naalakkersuisut på muligheden for at begrænse de økonomiske konsekvenser af nærværende forslag for Landskassen, således at man sikrer bibeholdelsen af tilskuddet på 1,6 mio. kr. til kunsthåndværk og oplevelsesindustri under hovedkonto 64.10.17 Udviklingsstøtte til landbaserede erhverv og turisme, som ellers påtænkes fjernet i FFL2015?

Svar:

De 8 mio. kr., som er beregnet som forslaget økonomiske konsekvens, er beregnet ud fra en antagelse om uændret antal krydstogtgæster. Målet med reduktionen af krydstogtsafgiften er sammen med andre tiltag at styrke Grønlands langsigtede konkurrenceposition, således at der på sigt kommer en væsentlig stigning i antallet af turister til Grønland, med deraf følgende forøget omsætning i hele turistbranchen inklusiv afledte erhverv, hvilket igen vil påvirke de offentlige skatte- og afgiftsindtægter positivt.

Naalakkersuisut er positivt indstillet overfor at lade tilskuddet på 1,6 mio. kr. til kunsthåndværk og oplevelsesindustri indgå i de samlede udgiftspolitiske prioriteringer. Naalakkersuisut finder imidlertid, at det ville være uhensigtsmæssigt at lade dette ske på bekostning af en nedsættelse af krydstogtsafgiften til islandsk niveau.

Naalakkersuisut anser det for væsentligt, at de grønlandske afgifter kommer ned på et konkurrencedygtigt niveau, hvis vi skal vende udviklingen og genvinde markedsandele på krydstogtsområdet. I den forbindelse har Visit Greenland gjort opmærksom på, at forskellige rederier allerede har tilkendegivet at ville genoverveje anløb i Grønland, hvis de foreslåede ændringer gennemføres.

Det kunne være ønskeligt at fastholde tilskuddet til kunsthåndværk og oplevelsesindustri; men en finansiering gennem en mindre nedsættelse af krydstogtpassagerafgiften vil af hensyn til Grønlands samlede konkurrenceposition være problematisk. Spørgsmålet indgår i de aktuelle finanslovsforhandlinger med partierne.

Spørgsmål 1.2:

Hvordan ser Naalakkersuisut på muligheden for at forhøje den planlagte havneafgift på 1,10 kr. pr. bruttoton (BT) pr. døgn pr. havneanløb, uden at det udgør en væsentlig ulempe for de i forslaget beskrevne konsekvenser for erhvervet.

Svar:

Som nævnt under 1.1. vil det være problematisk ikke at få afgiften ned på et konkurrencedygtigt niveau. Det naturlige sammenligningsprodukt er besøg på Island. Samlet tilbyder Island en mere sammenhængende infrastruktur og et mere facetteret udbud af oplevelsesmuligheder i forbindelse med krydstogsanløb. Det betyder, at rederiernes muligheder på at tjene penge på at sælge udflugter i land er væsentligt bedre på Island end de på nuværende tidspunkt er i Grønland. Derfor er det væsentligt ikke at undervurdere betydningen af at 'gå hele vejen', hvis Grønland skal gøres til en konkurrencedygtig krydstogtsdestination.

Spørgsmål 1.3:

Hvilke alternative muligheder ser Naalakkersuisut for at sammensætte afgifterne på en anden måde end foreslået. Det er Udvalgets opfattelse, at det en BT-afgift har den ulempe for passagerskibe, at den er uafhængig af antallet af passagerer ombord, og derfor ikke så nemt kan sendes videre til passagerne.

Hvordan ser Naalakkersuisut på muligheden for at kombinere havneafgiftsforslaget med en væsentlig reduceret krydstogtpassagerafgift på eksempelvis 60 kr. pr. passager mod før 525 kr. pr. passager?

Er Naalakkersuisut bekendt med anvendelse af tilsvarende kombination af afgifter i de lande Grønland konkurrerer med på krydstogtsområdet?

Svar:

Den foreslåede model med en tonnageafgift er direkte sammenlignelig med de systemer der bruges på Island og på Svalbard. Selv om der for så vidt ikke er noget til hinder for at opkræve en passagerafgift på et niveau, der i gennemsnit giver samme resultat som i forslaget, er det Naalakkersuisuts opfattelse, at sammenligningsmotivet her er det væsentlige, hvorfor en tonnageafgift – som foreslået – er at foretrække.

En kombination af en tonnage og en passagerafgift anser Naalakkersuisut for en uhensigtsmæssig komplikation af afgiftsberegningen, som vil gøre at Grønland formentlig fortsat ikke opfattes som fuld konkurrencedygtig, idet selskaberne skal bruge tid og ressourcer på at undersøge en anden model end den gængse. Enkelhed og transparens er sammen med niveauet for afgiften væsentlige parametre for vores konkurrenceevne. Der er ved forslagets udarbejdelse desuden lagt vægt på at fastholde en administrativ enkel opkrævningsform.

Spørgsmål 2:

Udvalget er enig med Naalakkersuisut i behovet for at styrke rammerne for turismeområdet til fremme af lokal beskæftigelse og indtjening for erhvervslivet. Udvalget mener dog, at man ikke alene bør prioritere krydstogtturismen, men også den turisme, der foregår med fly. Eksempelvis er udvalget bekendt med, at start- og landingsafgifterne er høje, og udgør en stor del af billetprisen, og at flyvninger udenfor lufthavnenes åbningstider kan fordyre et turismeprodukt betragteligt. Er det muligt at rette en del af indsatsen over for turismen til også at omfatte en reduktion af afgifter og udgifter via Mittarfeqarfiits takster?

Svar:

Naalakkersuisut er fuldt ud klar over, at det høje afgiftsniveau på flyvninger kan være en hæmmende faktor for turismeudviklingen, og der er derfor igangsat en

række initiativer, der skal søge at imødekomme dette. Først og fremmest skal det nævnes, at taksterne allerede i år er holdt i bero, så den generelle prisudvikling ikke er overvæltet på billetpriserne. Det svarer i runde tal til, at Mittarfeqarfiit skal finde

finde ca. 1,3 mio. kr., da det med Takst- og Betalingsregulativet for 2015 blev besluttet at sænke udgiften for udenrigs charterflyvninger, så taksterne er lig de generelle udenrigstakster for ruteflyvninger.

På lidt længere sigt er der udarbejdet en strategi for Mittarfeqarfiit, der skal sikre, at omkostningsniveauet holdes så lavt som muligt. De nuværende lufthavnsafgifter skyldes til dels, at der er mange flyvepladser, der skal driftes og vedligeholdes, samtidig med, at der er relativt få passagerer til at dække omkostningerne. Men afgifternes høje niveau skyldes også, at Mittarfeqarfiit afholder en række omkostninger, som ikke direkte er relateret til luftfarten. Eksempelvis dækkes udgifterne til de underskudsgivende hoteller i Kangerlussuaq og Narsarsuaq gennem lufthavnsafgifterne.

Naalakkersuisut har anmeldt omdelt en redegørelse om Mittarfeqarfiit på Inatsisartuts Forårssamling, hvor problemstillingerne nærmere beskrives, ligesom der angives mulige veje for at bringe omkostningsniveauet ned.

Naalakkersuisut anser også afgiftsstrukturen på flytrafikken som værende en barriere for udvikling. Der arbejdes derfor på at fremlægge et forslag til ny lufthavnsstruktur til debat på EM15, hvor også finansieringen af driften af de enkelte lufthavne vil være i fokus. Der er allerede i indeværende år sket en harmonisering af passagerafgifterne for charter og non-charter trafik. Der er dog fortsat en højere startafgift på non-rute trafik i forhold til rute-trafik. En eventuel nedsættelse af afgifter på flyområdet vil dog være kostbar, hvis den skal have mærkbar effekt. Derfor bliver spørgsmålet om at finde finansiering af tilstrækkeligt med midler helt afgørende.

Spørgsmål 3:

Naalakkersuisut anfører, at forslaget vil have negativ effekt på natur og miljø, men ikke på folkesundheden. Er Naalakkersuisut uenig med Udvalget i, at forurening fra skibe også påvirker folkesundheden. Dette er ellers bredt dokumenteret, og er en af årsagerne til, at flere lande har indført buffer-zoner for eksempelvis brugen af heavy-fuel. Både Nordamerika, Europa, Svalbard og Antarktis indfører/har indført skærpede regler for udledninger fra skibe. Er der planer om, at Grønland tiltræder disse regler? Og er der i forbindelse med den nye havn i Nuuk planer om, at krydstogtskibe skal kunne forsynes med strøm fra land, så de ikke behøver at have deres egne motorer tændt, mens de ligger i havn?

Svar:

Departementet for Bolig, Byggeri og Infrastruktur oplyser følgende:

Det er korrekt, at der i Grønland ikke er indført forbud mod brugen af heavy fuel til trods for en øget miljørisiko. Det ligger dog Naalakkersuisut meget på sinde, at miljømæssige tiltag skal være forenelige med udvikling i øvrige sektorer. Et forbud vil ramme såvel fiskeindustrien som forsyningen hårdt, da en stor del af fiskeflåden og Royal Arctic Lines skibe sejler på heavy fuel. Et forbud vil derfor have betydelig økonomisk betydning, og det er derfor valgt, at der skal være øget fokus på sejladsikkerheden. Således er der indført øgede krav til skibe og skibsførere, der sejler i Grønlandske farvande. Det er et regelsæt, der løbende revideres, senest fremføres ændringer med øgede krav til passagerskibe med over 250 passagerer på dette års Forårssamling. Endvidere har Grønland tilsluttet sig arbejdet i den internationale maritime organisation (IMO) om Polarkoden, hvor der bl.a. stilles krav til skibes isklasse.

Brugen af landstrøm er meget interessant, og Naalakkersuisut planlægger at gennemføre en analyse heraf i 2015. Analysen skal afdække, hvilke fordele og ulemper, brugen af landstrøm har, ligesom de økonomiske konsekvenser skal belyses. Den nye del af havnen i Nuuk er en containerterminal, som ikke skal betjene passagerskibe. De vil i stedet i langt højere grad end i dag kunne benytte de eksisterende havnearealer, og her er der ikke indlagt landstrøm. Endvidere er der stadig begrænset kajplads, og det skal derfor undersøges, i hvor høj grad det fremover vil være muligt for skibene at ligge til kaj for at kunne modtage landstrøm.

Spørgsmål 4:

Det må forventes, at de fleste aktører allerede nu er klar over hvilke anløb, der forventes denne sæson. Har Naalakkersuisut et estimat over udviklingen af anløb for i år sammenlignet med sæsonerne for 2013 og 2014?

Svar:

For 2015 foreligger der en oversigt over de anmeldte anløb. For de foregående år afspejler anløbslisterne de faktiske anløb, medens listen for 2015 afspejler de planlagte anløb. De faktiske anløb ligger typisk under de faktiske – tallet for 2015 må derfor formodes umiddelbart at overvurdere antallet af gæster i den kommende sæson.

	<i>Antal anløb</i>	<i>Antal passagerer</i>
2012	252	23.399
2013	332	21.434
2014	274	20.216
2015	290	?

Spørgsmål 5:

Er Naalakkersuisut enig med Udvalget i, at der kan have været andre forhold end krydstogtpassagerafgiften, der har medvirket til at antallet af krydstogtskibe i Grønland er faldet, mens antallet i stigningen i Island og Svalbard er steget? Kunne eksempelvis en usikkerhed i branchen om risiko og ansvar ved sejlads i isfyldte farvande være en medvirkende årsag til nedgangen i antallet af krydstogtskibe i Grønland?

Svar:

Tendensen på verdensplan i krydstogsturismen har gennem en årrække været stigende – det er derfor ikke specielt mærkeligt at Svalbard og Island har opnået fremgang – om end specielt den islandske vækst må afvinge respekt. Det er imidlertid påfaldende, at udviklingen i Grønland har været så utilfredsstillende som tilfældet er. Det høje niveau for den grønlandske krydstogtpassagerafgift er derfor givet en af forklaringerne – en anden kunne være problemer med den turistmæssige tilgængelighed af Grønland i forbindelse med passagerudskiftning, hvor de meget høje lufthavnsafgifter er en barriere for turistudviklingen.

Udover den meget høje krydstogtpassagerafgift har der gennem længere tid været skabt usikkerhed om, hvilke krav der vil blive stillet i forbindelse med besejling af Grønland. Der tænkes her på de mange udmeldinger omkring eventuelle fremtidige krav om parsejlads, særlige regler for Grønland m.h.t. isklassificering. Disse forhold har skabt nølen og bekymring hos rederierne.

For så vidt angår usikkerhed omkring sejlads i isfyldte farvande spiller dette naturligvis en rolle for de enkelte rederier. Det gør det imidlertid også for så vidt angår sejlads på Alaska eller Antarktis – markeder i fremgang. Det må derfor anses for usandsynlig, at nedgangen i krydstogsturismen i Grønland primært skyldes isforholdene.

Spørgsmål 6:

Er der risiko for, at de nye bestemmelser vil medføre, at enkelte skibe kan undgå at betale havneafgiften ved at omlægge deres ruter?

Hvad er risikoen for, at beregning af afgift pr. bruttoton vil få de mindre skibe til at planlægge færre anløb pr. togt i fremtiden?

Kan det tænkes, at beregning af afgift pr. bruttoton for et lille ekspeditionsskib med en relativ stor tonnage i forhold til antal passagerer, og med mange anløb i Grønland, kan betyde højere afgift sammenlignet med den nuværende passagerafgift? Det må vel være de små skibe især, der sejler til de mindre byer og bygder, der ellers ikke har adgang til turistindtægter.

Svar:

En omlægning af ruter med det ene formål at undgå en væsentlig reduceret afgift anses ikke for særligt sandsynligt. Det vil have en værdi for krydstogsrederiet at kunne tilbyde et varieret produkt – det kan kun ske ved at kunne tilbyde oplevelser også i land. Et krydstogt uden anløb vil derfor være kommercielt uinteressant for det store marked.

Der kan konstrueres regneeksempler, der resulterer i et marginalt større samlet afgiftsbeløb for små skibe med mange anløb. Imidlertid er det typiske togt for mindre skibe af begrænset varighed. Et sådant regneeksempel må derfor betegnes som akademisk.

For så vidt angår små ekspeditionskrydstogtskibe vil den samlede afgift – både efter det nuværende og det foreslåede – system udgøre en meget begrænset andel af rejsens samlede pris. Det er for de større og store skibe, at den nuværende afgift er kritisk i forhold til at udvikle krydstogsturismen.

Jeg håber således, at have besvaret Udvalget spørgsmål i fyldestgørende omfang.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andreas Uldum', written in a cursive style.

Andreas Uldum