

Høringsnotat

Forslag til: Inatsisartutlov om ændring af Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk har været i høring i perioden 19. juni til 14. august 2025. Departementet for Boliger, Infrastruktur og Yderdistrikter har indarbejdet sine bemærkninger i nedenstående oversigt.

<i>Afsender af høringssvar</i>	<i>Opsummering</i>	<i>IAIN bemærkninger</i>
Sikuki	Overordnede bemærkninger: Lovforslaget rummer en væsentlig udvidelse af Sikuki's fremtidige virkeområde og tilføjer nye beføjelser, herunder mulighed for at anlægge, eje og drive havne i hele Grønland samt udleje havnearealer og tilhørende ejendomme. Samtidig fastlægges en række nye rammer for det økonomiske ansvar. Det vurderes, at dele af forslaget rejser behov for præciseringer for at sikre forretningsmæssig forudsigelighed og retlig klarhed – særligt i forhold til økonomisk ansvar ved eventuel overtagelse af eksisterende havne, kommende anlægsinvesteringer, takstfastsættelse og udlejningsvilkår. Tydelige rammer er afgørende for, om Sikuki kan træffe beslutning om at løfte de udvidede opgaver på et økonomisk bæredygtigt og kommercielt grundlag. I den forbindelse bør der indrømmes generel fritagelse for stempelafgift ved eventuel pantsætning, der kan være en nødvendighed ved låneoptag. I forlængelse heraf skal der også peges på et forhold i den gældende tilladelse til anlæg og drift af havne i Nuuk, hvor tilbagefaldspligt vurderes at kunne få væsentlige negative konsekvenser for	IAIN takker for bemærkningerne, og værdsætter de gennemarbejdede bemærkninger til forslaget fra SIKUKI Nuuk harbour A/S (Sikuki). IAIN har i videst mulige omfang indarbejdet bemærkningerne. Derudover er spørgsmål eller afklaringer forsøgt besvaret i nærværende svar.

	selskabets finansieringsmuligheder og investeringskapacitet. Dette behandles særskilt som tillæg til høringssvaret. Det anbefales derfor, at de nedenfor anførte forhold indarbejdes i det videre lovgivningsarbejde med henblik på at understøtte en afbalanceret og operationelt anvendelig regulering.	
Sikuki	1. Vedr. 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige <i>“Sikuki Ports A/S vil stå for drift, vedligeholdelse og fornyelse af de overtagede havne, på baggrund af selskabets kommercielle drift.”</i> Bemærkning: Formuleringen indikerer, at Sikuki vil kunne overtage eksisterende havneanlæg, men der angives ikke nærmere krav til vurdering af havnenes tekniske eller økonomiske tilstand ved overdragelsen, og der er ikke omtalt nogen mekanisme for fordeling af ansvar ved eventuelle efterslæb. Det anbefales, at lovbemærkningerne tydeliggør, at overdragelse af eksisterende havne forudsætter, at parterne opnår enighed om en aftale herom. En sådan aftale bør være betinget af, at der forudgående gennemføres en grundig teknisk og økonomisk due diligence. Udgifter relateret til eventuelle udbedringer, opretninger eller fremtidige vedligeholdelsesforpligtelser	IAIN har ikke fundet det nødvendigt at indarbejde i bemærkningerne til lovforslagets bemærkninger, at overdragelse af havnene er betinget af aftale herom samt udførlig teknisk og økonomisk due diligence. Det ses naturligt at en overdragelse af havnene vil ske gennem tæt dialog og udførlig teknisk og økonomisk due diligence. Se ligeledes IAINs svar til SIKUKIs bemærkninger punkt 2 nedenfor.

	bør identificeres på forhånd og indgå som en del af forhandlingsgrundlaget mellem parterne. Dette vil bidrage til at sikre fornøden gennemsigtighed, klarhed omkring risikofordeling og danne et økonomisk bæredygtigt fundament for selskabets beslutning om fremtidige overtagelser.	
Sikuki	2. Vedr. 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige <i>“Såfremt Sikuki Ports A/S overtager samtlige, eller en stor del af, havnene, kan det dog være nødvendigt med servicekontrakt, for at sikre finansiering til vedligehold og fornyelse af havnene.”</i> Bemærkning: Formuleringen lægger op til, at der kan blive tale om servicekontrakter, men giver ingen garanti for, at sådanne vil blive indgået – heller ikke i tilfælde, hvor overtagelse af havne sker i områder uden kommercielt bæredygtigt grundlag. Det skaber usikkerhed om, hvorvidt Sikuki ved en fremtidig overtagelse af havne selv vil hæfte for underskudsgivende drift og investeringer, uden økonomisk opbakning fra det offentlige. Det anbefales, at lovbemærkningerne præciseres, således at det fremgår, at en eventuel overtagelse af havne forudsætter, at der forudgående er indgået en servicekontrakt med Naalakkersuisut. En sådan præcisering vil medvirke til at sikre forretningsmæssig transparens og ansvarlig risikofordeling mellem Selvstyret og selskabet.	Det er IAINs vurdering, at det på nuværende tidspunkt, ikke vil være hensigtsmæssigt med pligtbestemmelse til indgåelse af ”servicekontrakt” for varetagelse af opgaven. Det er på nuværende stadie til politisk afklaring, hvilke havne der skal overtages af Sikuki, hvorfor der er en overhængende sandsynlighed for, at Sikuki alene skal overtage havne, som er økonomisk rentable. IAIN skal endvidere gøre opmærksom på, at overdragelse af havne der klart er underskudsgivende alene kan ske gennem aftale herom/”servicekontrakt”, da Sikuki som A/S, ikke bevidst kan føre underskudsgivende virksomhed.

	I forhold til fremtidige anlægsinvesteringer henvises i øvrigt til Punkt 5 nedfor, vedr. lovens § 5 "Anlæg".	
Sikuki	3. Vedr. 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. <i>"Ved en overdragelse til Sikuki Ports A/S, vil Sikuki Ports A/S kunne indføre havnetakster til finansiering af drift og vedligehold af havnene. Eventuelle fremtidige havnetakster skal godkendes af Naalakkersuisut."</i> Bemærkning: Det bemærkes at der for nuværende er mulighed for at justere havnetakster med en årlig regulering på op til 2 %, hvilket er et vigtigt redskab til at sikre stabile og gradvise prisjusteringer. Det forventes, at denne ordning videreføres efter lovændringen. Det anbefales, at det præciseres, at den nuværende mulighed for fast årlig takstregulering videreføres, og at prisjusteringer derudover skal kunne behandles af Naalakkersuisut inden for en fastsat tidsramme - for at sikre administrative klarhed og fleksibilitet.	IAIN vurderer det ikke nødvendigt at indarbejde årlig regulering af havnetaksterne i lovteksten. IAIN vurderer det hensigtsmæssigt, at de årlige reguleringer af havnetakster fastsættes i aftalegrundlaget for overtagelse af de enkelte havne.
Sikuki	4. Vedr. Udlejningens omfang og betingelser <i>"Der har været tvivl om, hvorvidt Sikuki har hjemmel til udlejning af havnearealer. Med dette forslag sikres ligeledes klar hjemmel til, at Sikuki kan udleje havnearealer."</i> Og videre: <i>"Ejendommene samt havnearealer kan udlejes som led i driften af havnene. Lejen kan opkræves som standardleje, omsætningsgaranti</i>	IAIN har indarbejdet bemærkningerne i forslaget.

	<i>el.lign. ud fra en konkret vurdering."</i> Bemærkninger: Lovbemærkningerne giver hjemmel til udlejning, men uden klare rammer for hvilke arealer, formål og vilkår der gælder. Det kan føre til tvivl eller konflikter, fx ved politiske ændringer eller uenighed om adgangsforhold, eksklusivitet eller opsigelsesret. Den brede formulering skaber usikkerhed for både Sikuki og lejere og kan hæmme langsigtede aftaler. Det anbefales, at det præciseres, at selskabet har fuld dispositionsret over udlejning inden for sit formål. Det bør fremgå, at lejevilkår fastsættes på markedsmæssige og kommercielle vilkår. Dette vil understøtte klare og forudsigelige rammer for kommerciel havnedrift og minimere risikoen for tvivl om ansvars- og kompetencefordeling.	
Sikuki	5. Vedr. Pkt. 5 § 5 "Anlæg" <i>"Sikuki Ports A/S forestår projektering og opførelse af ny havn i Nuuk. Den nye havn opføres på Umiarsualiviup qeqertaani."</i> Med tanke om at Sikuki fremadrettet måske skal udvide forretningsområdet, er det ikke hensigtsmæssigt med en geografisk indskrænkning af selskabets anlægsområde i lovtæksten, da der i fremtiden kan blive behov for andre anlægsinvesteringer både i og udenfor Nuuk, som i givet fald vil være begrænset af § 5? Vi foreslår flg. tilføjelse til § 5: <i>"Sikuki Ports A/S forestår projektering og opførelse af ny havn i Nuuk, som opføres på Umiarsualiviup qeqertaa."</i>	IAIN har indarbejdet bemærkningerne i videst muligt omfang, således det fremgår af bestemmelsen, at Sikuki kan varetage tilsvarende opgaver i alle byer og bosteder i Grønland. Til punktets andre bemærkninger omhandlende generel fritagelse for stempelafgift, henledes opmærksomheden til forslagets § 11.

	<i>Selskabet kan fremadrettet varetage tilsvarende opgaver ved etablering, udvidelse og modernisering af havneanlæg i såvel Nuuk som i øvrige byer og bygder i Grønland – samt andre relevante lokaliteter.</i> <i>Sikuki Nuuk Harbour A/S indrømmes generel fritagelse for stempelafgift ved eventuel pantsætning.”</i>	
Sikuki	6. Vedr. Tillægspunkt – Anmodning om fjernelse af tidsbegrænsning i gældende tilladelse Sikuki Nuuk Harbour A/S skal i forlængelse af nærværende høringssvar henlede opmærksomheden på et forhold i den eksisterende tilladelse til anlæg og drift af havne i Nuuk, udstedt af Naalakkersuisut og gældende fra 3. juni 2015. Under afsnittet Generelle vilkår E fremgår det at: Tilladelse til drift, henholdsvis anlæg og drift af havne til Sikuki gælder for en periode på 40 år med mulighed for forlængelse i henhold til § 11 i Inatsisartutlov om havne. Det er Sikukis vurdering, at hjemfaldspligten vil få en betydelig negativ indvirkning på selskabets muligheder for at opnå konkurrencedygtige finansieringsvilkår samt hensigtsmæssige afskrivningsperioder. Langsigtet sikkerhed omkring drift og ejerskab er en forudsætning for at kunne indgå i stabile låneforhold, og 40-årsbegrænsningen – selv med mulighed for forlængelse – skaber usikkerhed, som kreditgivere og investorer vægter negativt. Det vilkår udgør derfor en	IAIN bemærker, at der på nuværende tidspunkt arbejdes på en revision af Inatsisartutlov om havne, hvor kravet om hjemfaldspligt også er til overvejelse. Det ses derfor ikke hensigtsmæssigt at indarbejde denne fritagelse i nærværende forslag. En eventuel hjemfaldspligt vil følge af havneloven samt aftale om overtagelse af pågældende havn.

	strukturel barriere for optimal kapitaltilførsel og udvikling af havneinfrastrukturen. Sikuki anbefaler på den baggrund, at vilkår E om hjemfaldspligt ophæves, således at tilladelsen gives uden tidsbegrænsning, svarende til selskabets øvrige ejerskab og drift. En ophævelse af tidsbegrænsningen vil skabe mere stabile og langsigtede rammevilkår, som er afgørende for at kunne tiltrække ekstern finansiering på konkurrencedygtige vilkår, sikre passende afskrivningshorisonter og understøtte strategiske investeringer i havneinfrastruktur.	
Sikuki	7. Vedr. Tillægspunkt – Råstofhavne i byer Der har tidligere været rejst tvivl, om hvorvidt råstofloven og havneloven konflikter i forhold til anlæggelse af råstofhavne i byer. Vi vil anbefale, at dette afklares med klare definitioner om geografisk placering, rammer, formål og anvendelse.	IAIN bemærker, at der er fundet afklaring i forholdet mellem råstofloven og havneloven. Råstofsdepartementet har tidligere forholdt sig til lignende spørgsmål og udtalte i den forbindelse: ”En råstofhavn i henhold til råstofloven kan udelukkende have aktiviteter, der relaterer sig til en tilkøbt tilladelse og/eller godkendelse (sandsugning mv.). Andre aktiviteter kan ikke foregå på havnen. Efter vores vurdering kan en alm. industrihavn godt anvendes til råstofaktiviteter og alle andre alm. Havneaktiviteter.”
Visit Greenland	Visit Greenland er positive stemt overfor lovforslaget, hvilket organisationen ser som et vigtigt og relevant initiativ. Vi anser det som et vigtigt og relevant initiativ, at der arbejdes for at skabe	IAIN sætter pris på høringssvaret. IAIN vil tage høringssvaret med i det videre arbejde med forslaget, ligesom en eventuel overdragelse af havne til Sikuki vil ske i dialog med relevante aktører.

bedre rammer for landsdækkende havnedrift, og noterer med interesse, at formålet er at udvide Sikuki Ports A/S' virke til hele landet. Det kan danne grundlag for en mere ensartet og professionel tilgang til drift og udvikling af havne, hvilket i stigende grad er aktuelt i takt med udviklingen i både de sønære erhverv og turisme - særligt herunder krydstogter. Med afsæt i vores strategi for ansvarlig turismeudvikling og på baggrund af indsigterne fra <i>Kortlægningen af den grønlandske krydstogtsindustri</i> (2023), ser vi gode muligheder i, at en styrket og koordineret havnestruktur kan understøtte både den samlede gæsteoplevelse og den lokale kapacitet. Særligt i byer og bosteder med høj turismeaktivitet og begrænsede faciliteter, vurderes det positivt, at lovforslaget åbner mulighed for at modernisere og udvide havneinfrastruktur, herunder modtageapparater og basisfaciliteter som ventesale, skiltning og adgangsforhold. Det fremgår af kortlægningen, at der blandt aktører og samarbejdspartnere er efterspørgsel på tydeligere rammer for takststrukturer samt en tættere kobling mellem afgifter og konkrete investeringer lokalt. Samtidig peges der på udfordringer i forhold til kapacitet, sikkerhed og adgang til faciliteter - eksempelvis offentlige toiletter. Vi ser allerede, at nogle aktører er i gang med at anvende midler fra bl.a. miljøgebyrer til at forbedre faciliteter til gæster, herunder etablering af toiletter. Det er et konstruktivt skridt, som kan inspirere	
---	--

	brede. Samtidig vurderer vi, at der fortsat er et potentiale i at udvide brugen af sådanne midler til at understøtte en balanceret turismeinfrastruktur i takt med stigende aktivitet. Det er vores opfattelse, at en fremtidig havneorganisering under Sikuki Ports A/S med fordel kan udvikles i tæt dialog med kommuner, destinationsselskaber og øvrige relevante turismeaktører, således at lokale forhold og behov indgår i prioriteringer og løsninger. Lovforslaget rummer efter vores vurdering potentiale til at skabe rammer for at imødekomme nogle af de behov og ønsker, som både erhverv og lokalsamfund har givet udtryk for. Det vil være væsentligt, at den videre implementering sker med fokus på lokal involvering, fleksibilitet og en helhedsorienteret tilgang til havne- og turismeinfrastruktur.	
Maritim Konsulent, Hans Borchersen	1. ad §6 3. linje. Havnen ksn jo sagtens eje flere pakhuse og værksteder. Jeg forslår derfor, at der står: ” Sikuki Ports A/S kan opføre og eje ejendomme inden for selskabets form jf. § 1 stk. 4 og 5, herunder <u>pakhuse, værksteder,</u> kontorbygninger, mv..... 2. Man savner en definition af hvilket vandareal, havnen har brugsret til. Det kunne f.eks. være arealet inden for søgrænsen. Desuden, at havnen	IAIN sætter pris på bemærkningerne til forslaget. Ad. 1. Forslagene er indarbejdet i lovforslaget. Ad. 2. Forslaget er indarbejdet i lovforslaget.

	kan udleje denne brugsret til f.eks. værfter, tankanlæg, og havneoperatører.	
Grønlands Erhverv	Ad § 1, stk. 4. Lovforslaget udvider selskabets formål til at omfatte anlæggelse, erhvervelse, ejerskab og drift af havne i hele Grønland. Dette vurderes positivt, idet det muliggør en landsdækkende styrkelse af den maritime infrastruktur på forretningsmæssigt grundlag og uden direkte belastning af landskassen. Ad § 6. Lovforslaget præciserer selskabets mulighed for at eje og udleje ejendomme og havnearealer som led i havnedriften. En klar hjemmel for udlejning vurderes som en nødvendig forudsætning for en kommerciel havnedrift. Ad § 8. Bestemmelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at fastsætte nærmere regler for selskabets havneanlæg gennem landsplandirektiv. Vi vurderer, at denne klarhed kan sikre koordinering med den øvrige fysiske planlægning og understøtte hensynet til både erhverv og samfundsinteresser. Ad § 10. Selskabets adgang til at optage lån til finansiering af investeringer vurderes som et vigtigt redskab til at understøtte de nødvendige investeringer i moderne havnefaciliteter, hvilket i sidste ende kan komme erhvervslivet til gode. <i>Særligt vedrørende brugerbetaling og erhvervslivets omkostninger</i> Grønlands Erhverv skal dog samtidig henlede opmærksomheden på, at større anlægsprojekter finansieret gennem brugerbetaling kan indebære en risiko for øgede omkostninger for	IAIN skal indledningsvis takke for høringssvaret. IAIN sætter stor pris på betragtningerne og vil tage disse med i det videre arbejde med lovforslaget samt det efterfølgende arbejde i forhold til fastsættelse af brugerbetaling, havnetakster og lignende forhold.

erhvervslivet. Dette kan især gøre sig gældende, hvis investeringernes størrelse nødvendiggør høje takster for at sikre finansieringen. Det er væsentligt, at en fremtidig takspolitik balancerer behovet for bæredygtig finansiering med hensynet til erhvervslivets konkurrenceevne. Hertil kommer, at fragtomkostninger allerede udgør en betydelig belastning for grønlandske virksomheder. En eventuel forøgelse af havnetakster kan yderligere forstærke den samlede logistiske omkostning, hvilket bør indgå i de samlede samfundsøkonomiske vurderinger i forbindelse med store havneinvesteringer. Grønlands Erhverv anerkender, at offentligt ejerskab af havne kan være nødvendigt i Grønland for at sikre velfungerende transportinfrastruktur i hele landet, særligt i mindre samfund, hvor markedet ikke kan bære driften. Samtidig er det vigtigt, at der skabes rammer, hvor private aktører får mulighed for at bidrage med investeringer, serviceydelser og innovation, også uden nødvendigvis at overtage ejerskab eller hoveddrift. Det kan fx være specialiserede terminaltjenester, logistik, håndtering, lager eller øvrige kommercielle aktiviteter i tilknytning til havnene. Når havne drives gennem offentligt ejede selskaber, har disse en særlig forpligtelse til at sikre, at driften er så effektiv, konkurrencedygtig og omkostningseffektiv som muligt, til gavn for erhvervslivet, brugerne og borgerne. Effektiv og rimelig havnedrift	
--	--

	er af afgørende betydning for Grønlands samlede samfundsøkonomi, både hvad angår eksport, import og den interne forsyning. Det skal fremhæves, at der i nogle tilfælde bør overvejes alternative finansieringskilder ud over ren brugerbetaling. I situationer med markedsfejl og mange små, omkostningstunge enheder kan landskassen med fordel bidrage til finansieringen, for at undgå at omkostningsbyrden for den enkelte bruger bliver urimeligt høj – som også vil ramme befolkningen. Dette er særlig aktuelt, når der også skal tages højde for det betydelige infrastrukturelle efterslæb, som allerede eksisterer. <i>Samlet vurdering</i> Lovforslaget medfører efter vores vurdering ikke umiddelbare negative konsekvenser for erhvervslivet, men vi anbefaler, at ovenstående hensyn indgår i de videre økonomiske og politiske afvejninger ved fastsættelse af brugerbetaling og takstniveauer i forbindelse med fremtidige anlægsprojekter.	
Nalik Ventures	Nalik Ventures A/S støtter en professionalisering og kommerialisering af havnene i Grønland. Tilgangen udgør nemlig den nødvendige platform for udvikling af alle havne, også de lokale. Nalik Ventures A/S har øget sit strategiske fokus på udvikling af turismen i hele landet, og der udgør havnene et centralt element i både håndteringen af turisterne og	IAIN sætter pris på høringssvaret, og vil tage bemærkningerne med i det videre arbejde med lovforslaget.

	udviklingsperspektiverne for hele branchen.	
Sirius Greenland	Sirius Greenland udtrykker i deres høringssvar ønske om en mere koordineret og bæredygtig organisering af Grønlands havnesektor, samt at det giver mening at samle ansvar og drift hos én specialiseret aktør. Sirius Greenland udtrykker dog også stor bekymring for at vil medføre en centralisering af beslutninger, som bør imødegås af en klar decentraliseringsstrategi, som er udarbejdet i samarbejde med lokale aktører.	IAIN sætter pris på høringssvaret og vil tage dette med i det videre arbejde. En eventuel overdragelse af havne til Sikuki, skal være til fordel for befolkningen, erhvervslivet og kommunerne, og ske i samarbejde med relevante lokale aktører. Det er IAINs forventning, at overdragelse af visse havne vil gavne de lokale aktører, herunder både erhvervslivet, befolkningen og kommunerne. Det følger af ejerskabspolitikken, at de selvstyrejede selskaber skal samarbejde med det omkringliggende samfund. IAIN finder det derfor ikke relevant at lovgive direkte herom i Sikuki loven.
Qeqqata Kommunia	Qeqqata Kommunia påpeger, at de finder det hensigtsmæssigt at havnedrift samles hos én virksomhed. Endvidere ønskes det at kommunernes ønsker i højere grad inddrages i Naalakkersuisuts beslutningsprocesser. Afslutningsvist understreger kommunen at man ønsker en øget decentralisering af de nationale selskaber.	IAIN sætter pris på høringssvaret og vil tage dette med i det videre arbejde. En eventuel overdragelse af havne til Sikuki, skal være tilrettelagt og koordineret på en måde der er til fordel for befolkningen, erhvervslivet og kommunerne samt under hensyn til disses behov og udviklingsmuligheder.