

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund

Inatsisartut behandlede på EM 2009/23 et beslutningsforslag om, at ændre afgifterne for indførsel af køretøjer, så det i en forsøgsperiode på 4 år bliver afgiftsfrit at indføre motorkøretøjer, der ikke anvender fossile brændstoffer. Forslagsstilleren ønsker med forslaget at skabe rammene for en reduktion af Grønlands samlede CO₂-udledning, hvilket blandt andet kan opnås ved en reduktion af anvendelsen af fossile brændstoffer i køretøjer.

Beslutningsforslaget blev tiltrådt af et enigt Inatsisartut.

I Skatte- og Afgiftsudvalgets betænkning overvejes om hybridbiler ligeledes skal omfattes af afgiftsfritagelsen samt om afgiftsfritagelsen skal udvides til at omfatte motorafgiften, idet el-biler er tungere og således ikke passer ind i det nuværende afgiftssystem, der er baseret på vægtgrænser.

For så vidt angår hybridbiler har Naalakkarsuisut valgt ikke at lade disse biler være omfattet af lovforslaget. Baggrunden herfor er, at disse biler, udover at anvende el som drivmiddel også anvender andre drivmidler, herunder de gængse fossile brændstoffer (der er baseret på kul, olie, tørv og naturgas). Der vil være betydelige vanskeligheder forbundet med at fastlægge, hvilke lovkrav, der skal stilles for at en hybridbil kan omfattes af afgiftsfritagelsen. Her er slettet de to spørgsmål. Uanset hvilke krav der stilles, er det vanskeligt at kontrollere, hvilket drivmiddel bilen faktisk anvender. Der er således ikke sikkerhed for, at bilerne primært anvender el-motoren som drivmiddel, hvorfor der er stor usikkerhed om den miljømæssige effekt.

Naalakkarsuisut vil i forsøgsperioden følge udviklingen på bilområdet, så der skabes et vurderingsgrundlag for Inatsisartut, når forsøgsperioden ophører.

Det skal bemærkes, at i det omfang el- eller brintbiler stilles til rådighed som fri bil, vil der ske beskatning heraf i henhold til indkomstskattelovens regler herom.

2. Lovforslagets indhold

Inatsisartutloven fritager i en periode på knap 4 år biler, der udelukkende anvender el eller brint som drivmiddel, for såvel indførselsafgift som motorafgift.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Henset til de nuværende anskaffelsespriser på el-biler, det forhold, at der ikke synes at være igangsat eller planer om serieproduktion af brint-biler, samt de klimatiske forhold, forventes der et yderst begrænset provenutab i form af mistede afgifter i forsøgsperioden for henholdsvis indførselsafgifter og motorafgifter. De økonomiske konsekvenser vurderes at være under 500.000 kr.

De administrative konsekvenser i forbindelse med selve fritagelsen for indførselsafgift og motorafgift vil være minimale.

I forsøgsperioden vil der blive iværksat miljømæssige vurderinger af det el-forbrug, bilerne har i forbindelse med opladning af batterier, sammenholdt med de miljømæssige forhold i forhold til, om el-leverancen tilvejebringes ved vandkraft eller der anvendes fossile brændstoffer til el-produktionen.

Naalakkersuisit skal henlede opmærksomheden på, at de i dette forslag omhandlede afgifter også indgår i Skatte- og Velfærdskommissionens arbejde.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

I det omfang erhvervslivet anskaffer sig el- og brintbiler, vil udgiften til benzin eller diesel blive erstattet af udgifter til opladningen af batterier eller køb af brint. Disse vil være driftsudgifter, der vil være fradragsberettiget ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Erhvervslivet vil spare engangsudgiften i forbindelse med indførsel af el- og brintbiler og udgifter til den halvårige motorafgift i forsøgsperioden.

5. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

I byer med el-forsyning baseret på vandkraft vil forslaget have en positiv effekt. Effekten i byer, hvor el-forsyningen baseres på olie, er usikker. De analyser, der vil blive udført i forsøgsperioden vil afdække disse forhold mere præcist.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget skønnes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Forholdet til rigsfællesskabet og selvstyret

Lovforslaget har ikke rigsfællesskabsaspekter.

8. Høring af myndigheder og organisationer

Forslaget har været til høring hos:

Grønlands Arbejdsgiverforening, NUSUKA, Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik, Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked, KANUKOKA, Departementet for Indenrigsanliggender, Natur og Miljø, Nukissiorfiit og Nuup Bussii A/S.

Følgende har afgivet høringssvar:

Departementet for Finanser, Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik, Departementet for Indenrigsanliggender, Natur og Miljø, KANUKOKA og kommunerne, Grønlands Arbejdsgiverforening og Nukissiorfiit.

Gennemgang og bemærkninger til høringssvarene:

Departementet for Finanser ønsker af informative grunde en belysning af, hvordan der nås et tal på under 500.000 kr. i evt. provenutab ved at afskaffe afgifterne. Der er udelukkende tale om et skøn, idet det er forbundet med vanskeligheder at vurdere, hvor mange el-biler det vil dreje sig om. Nukissiorfiit anfører i deres høringssvar, at det forventes, at de første serieproducerede el-biler fra de toneangivende selskaber vil ske fra 1012. Indtil da vil der kun være et begrænset antal som forsøg. Evt. købere vil formentlig afvente resultatet af disse forsøg med el-biler i det arktiske klima inden de køber bil, og da afhængig af, hvad en serieproduceret el-bil kommer til at koste.

Naalakkersuisut skal dog oplyse, at de nuværende årlige motorafgifter er:

Motorvogne med egenvægt indtil 900 kg:	5.958 kr.
Motorvogne med egenvægt fra 901-1.500 kg:	8.374 kr.
Motorvogne med egenvægt over 1.500 kg:	10.950 kr.

Indførselsafgifterne er afhængige af prisen.

Personbiler: Afgiften svares med et fast beløb på 50.000 kr. + 100% af den del af fakturaværdien, der overstiger 50.000 kr. men ikke 150.000 kr. + 125% af resten.

Varebiler u/4 tons totalvægt: Afgiften svares med et fast beløb på 50.000 kr. + 50% fakturaværdien, der overstiger 50.000 kr.

Lastbiler, busser og varebiler o/4 tons totalvægt: 50.000 kr.

Naalakkersuisut vil i forsøgsperioden løbende følge med i indførslen af el-biler.

Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik støtter forslaget om afgiftsfritagelse af brint- og elbiler og er enig i begrundelsen for at hybridbiler ikke medtages i lovforslaget. Departementet gør opmærksom på, at der i nogle få små bygder, kan være begrænsninger på den el-kapacitet, som er til rådighed. Dette vurderes dog ikke at være af betydning, da flertallet af elbilerne antages, at blive anskaffet i byer, hvor der ikke er de samme problemer.

Departementet påpeger, at bemærkningerne til § 1 kan misforstås, som at frembringelsen af brint ved en elektrolyseproces – i sig selv vil være CO₂ neutral, idet afgiftsfritagelsen ikke bør afhænge af hvilken metode den brint, som driver bilen, er fremstillet.

Naalakkersuisut skal bemærke, at dette ikke har været tilsigtet, og bemærkningerne til § 1 er justeret i overensstemmelse hermed.

Departementet for Indenrigsaffænder, Natur og Miljø har ingen bemærkninger og kan kun bakke op om et sådant forslag, da det medvirker til en reduktion i det grønlandske CO₂-udslip og ikke mindst medvirker til at formindske luftforureningen i almindelighed.

KANUKOKA og kommunerne.

Har ingen bemærkninger.

Grønlands Arbejdsgiverforening kan fuldt ud tilslutte sig, at motorkøretøjer, der ikke anvender fossile brændstoffer fritages for indførselsafgift og motorafgift.

Foreningen vil dog påpege, at der inden for de motorkøretøjer, der anvender fossile brændstoffer er visse afgiftsforhold, der bør gennemgås nærmere og eventuelt nedsættes, idet vi her i landet ikke har et gul-pladesystem, som man anvender i Danmark. Dette betyder, at afgifterne på varebiler er væsentligt større i Grønland end i Danmark. Det foreslås derfor, at det bør overvejes at nedsætte disse afgifter eller indføre et gul-pladesystem som det danske.

Naalakkersuisut har noteret sig Foreningens synspunkt.

Nukissiorfiit finder, at det bør overvejes, hvorvidt der skal skelnes på biler med bilvarme, der er drevet af fossilt brændstof. Henleder opmærksomheden på at det for så vidt angår hybridbiler, er muligt at opsætte biler således, at der for eksempel for kørsler under 50 kilometer alene skal anvendes el som drivmiddel. Oplyser endvidere, at det forventes, at de første serieproducerede elbiler fra de toneangivende selskaber vil ske fra 2012. Indtil da vil der kun være et begrænset antal som forsøg.

Naalakkersuisut har noteret sig Nukissiorfiits og det er i bemærkningerne præciseret, at det vil være tilladt at anvende fossile brændstoffer til opvarmning af bilen.

Høringssvarene er sendt til Skatte- og Afgiftsudvalget.

Bemærkninger til enkeltbestemmelser

Til § 1.

Bestemmelserne fastslår, at biler, der udelukkende anvender el og brint som drivmiddel, er fritaget for at betale indførselsafgift samt motorafgift indtil 1. januar 2014.

Det er udelukkende de såkaldte el- og brintbiler, der er omfattet af bestemmelsen. El-biler er forsynet med et opladeligt batteri uden anvendelse af andet drivmiddel. For brintbiler kan drivmidlet brint eksempelvis være frembragt ved en elektrolyseproces, hvor vand og ilt spaltes. Herved bliver brinten CO₂ neutral.

Bilerne må ikke på nogen som helst måde være udstyret med mulighed for at etablere udstyr til drivmidler af nogen anden art. Dette for at opnå sikkerhed for, at formålet med at indføre denne forsøgsperiode er at medvirke til at nedbringe CO₂ udledningen og høste erfaringer, der kan udgøre grundlaget for den fremtidige afgiftspolitik på bilområdet sammen med eller som supplement til de anbefalinger, der forventes at komme fra Skatte- og Velfærdscommissionen.

Det skal bemærkes, at der udelukkende er tale om bilernes drivmidler. Det vil således være tilladt at anvende fossile brændstoffer til opvarmning af bilen.

Til § 2.

Som foreslået af forslagsstilleren og med tilslutning fra Inatsisartut gælder loven i en forsøgsperiode på knap 4 år.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juni 2010 og bortfalder automatisk den 1. januar 2014. Der vil således blive tale om en forsøgsperiode på 3 år og 7 måneder, idet det findes hensigtsmæssigt, at forsøgsperioden i størst muligt omfang følger finansåret.

Inden denne dato vil det blive vurderet om loven skal forlænges, eller om der skal pålægges afgifter i en eller anden form efter forsøgsperiodens ophør.