

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger1. Lovforslagets baggrund

Inatsisartutlov om miljøafgift på produkter til energifremstilling trådte i kraft den 1. januar 2011. Under arbejdet med implementering af loven er det konstateret, at reglerne i deres nuværende udformning indebærer, at fly og skibe, som ankommer til Grønland, skal måle hvor meget brændstof, der er tilbage i deres tanke og betale afgift heraf.

Disse regler gælder for alle typer af fly og skibe, og berører derfor bl.a. de store grønlandske transportselskaber (Airgreenland A/S, Royal Arctic Line A/S), grønlandske og udenlandske fiskeriselskaber, krydstogtpassagerskibe, færgeflyvninger med videre.

Reglerne indebærer, at der i forbindelse med hvert enkelt skibs eller flys ankomst til Grønland skal foretages opmåling (aflæsning) af, hvor meget brændstof, der er tilbage i skibets eller flyets tanke. Umiddelbart herefter skal der indgives en afgifts anmeldelse til skatteforvaltningen. Afgiften skal indbetales til skatteforvaltningen senest 14 dage efter flyets eller skibets ankomst.

Foruden økonomiske virkninger for de berørte virksomheder m.v. resulterer disse regler ligeledes i et omfattende administrativt arbejde såvel for virksomhederne som for skatteforvaltningen. Herudover skal skatteforvaltningen anvende en del ressourcer på at håndhæve reglerne overfor eksempelvis fiskeriselskaber, krydstogtpassagerskibe og i forbindelse med færgeflyvninger.

Naalakkersuisut finder, at det samlede administrative byrder, som disse regler giver anledning til, ikke står i et rimeligt forhold til det merprovenu, som vil tilfalde landskassen.

Desuden er der ikke grund til at antage, at miljøpåvirkningen fra de omfattede skibe og fly vil ændre sig nævneværdigt som følge af de gældende regler.

Det findes desuden hensigtsmæssigt at tage højde for mulige havarisituationer samt nødstilfælde, hvor skibe eller fly med ladninger af brændstof kan blive nødsaget til at søge nødhavn i Grønland, idet det ikke er ønskeligt at påføre disse selskaber en økonomisk byrde, på grund af en ulykkessituation.

Desuden indebærer loven, at der skal opkræves afgift i forbindelse med levering af brændstof til skibe og fly i international trafik, trawlere, forsvarets inspektionsskibe, krydstogtskibe og olieeftersøgningsaktiviteter

I forbindelse med lovens ikrafttræden har det vist sig, at denne afgiftspligt medfører, at grønlandske leverandører (Polaroil) ikke på kommercielle vilkår kan konkurrere med udenlandske leverandører. Leverandørerne risikerer i værste fald at miste omsætning på 387 mio. kr. årligt.

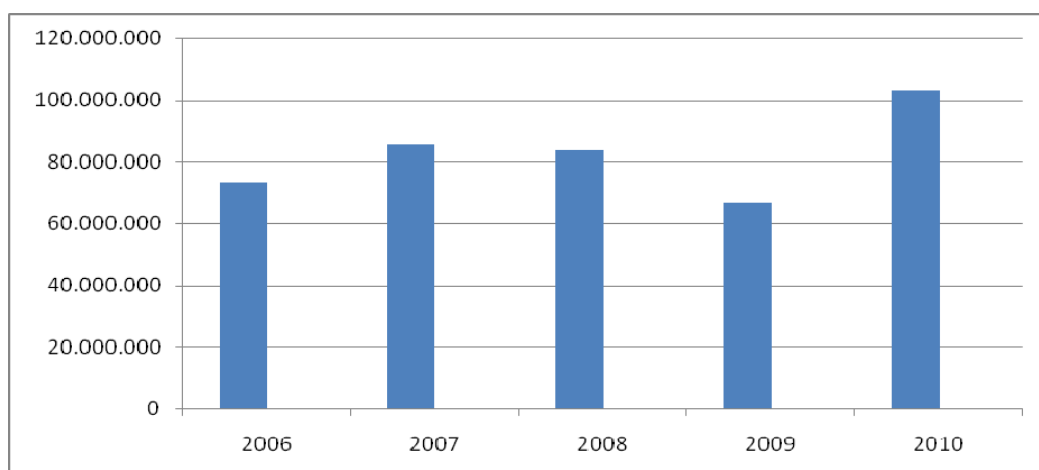
Afgiftsområdet går ud til 3 sømil grænsen. Al brændstof, som kommer ind i afgiftsområdet, pålægges en afgift. Udenlandske leverandører undlader derfor at sejle ind i afgiftsområdet og skal dermed ikke opkræve afgift, når de leverer brændstof til skibe og borerigge, som befinder sig udenfor afgiftsområdet.

De nye afgiftsregler resulterer i, at grønlandske leverandører får højere omkostninger end deres udenlandske konkurrenter. Da leverandørerne ikke kan tage en højere pris end deres konkurrenter for den samme vare, må leverandørerne enten gennemføre besparelser, reducere deres overskud eller ophøre med det pågældende salg.

I Polaroil tilfælde skelnes mellem to forretningsområder. Forretningsområdet indenfor servicekontrakten er det marked, hvori Polaroil i forhold til forsyningspligten eksempelvis skal prissætte ens i hele landet. Det andet forretningsområde er markedet udenfor servicekontrakten, som eksempelvis er trawlere, olieeftersøgningsaktiviteter og krydstogtskibe.

Nedenstående tabel viser udviklingen i Polarails salg udenfor servicekontrakten.

Figur 1: Udviklingen af salg udenfor servicekontrakt, liter



I forbindelse med loven skønnedes provenuet fra energiafgiften til 24 mio. kr. årligt, hvoraf 6 mio. kr. vedrørte salg uden for servicekontrakt.

Polaroils indtjening ved salg uden for servicekontrakten er medvirkende til at finansiere virksomhedens samlede omkostninger. Ifølge virksomheden bidrager denne indtjening med 19 pct. af Polaroils samlede overhead og driftsomkostninger.

Polaroil har opgjort et renoveringsefterslæb på ca. 530 mio. kr. (selskabet har tankanlæg på 70 forskellige lokaliteter). Der skal afsættes ca. 40-45 mio. kr. årlig i en 15 årig periode for at komme ud af renoveringsefterslæbet. Alt andet lige vil en del af disse udgifter kunne finansieres med indtægter fra salg uden for servicekontrakten. Faldende indtjening fra salg uden for servicekontrakt vil betyde, at forbrugerne inden for servicekontrakten skal bære en større andel af renoveringsomkostningerne.

Der er med andre ord stor risiko for, at afgiften på salg uden for servicekontrakten kommer til at medføre en højere pris for det brændstof, som leveres til forbrugerne inden for servicekontrakten. Det er denne risiko, som Naalakkersuisut ønsker at imødegå med dette lovforslag.

2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at pligten til at betale afgift af motorbrændstof ikke skal omfatte motorbrændstof, der ved ankomsten til Grønland henligger i fremdriftstanke på fly eller på skibe med en bruttotonnage eller bruttoregister-tonnage på 200 bruttoregister-ton eller derover, når motorbrændstoffet udelukkende er bestemt til det pågældende skibs eller flys egen drift.

Der ønskes, med grænsen på 200 bruttoregister-ton at sikre, at mindre fartøjer i indenrigsfart ikke tilskyndes bunkring af brændstof udenfor afgiftsområdet.

Forslaget indebærer, at der i disse tilfælde ikke skal ske opmåling af, hvor meget motorbrændstof der opbevares i et skibs eller flys brændstoftank, ligesom der ikke skal indgives afgiftsanmeldelse eller indbetales afgift.

Det er en betingelse, at det pågældende motorbrændstof udelukkende er bestemt til det pågældende skibs eller flys egen drift. Anvendes eller påtænkes motorbrændstoffet anvendt til andre formål, herunder fx i forbindelse med omlastning, er motorbrændstoffet afgiftspligtigt efter lovens almindelige regler.

Det er kun motorbrændstof, som ved ankomsten til Grønland opbevares i skibets eller flyets egen fremdriftstank, som friholdes for afgiftspligt. Motorbrændstof, som opbevares i andre tanke eller beholdere, vil fortsat være omfattet af afgiftspligten.

Det foreslås desuden, at pligten til at betale afgift af motorbrændstof ikke skal omfatte fly eller skibe i havari eller nødstilfælde.

Forslaget indebærer, at brændstof som opbevares ombord på et havareret eller nødlidende skib eller fly ikke vil blive afgiftsbelagt ved ankomst til afgiftsområdet, selvom brændstoffet ikke er bestemt til skibets eller flyets eget brug. Det er dog en betingelse for afgiftsfritagelsen, at skibet ikke havde planlagt ankomst til afgiftsområdet, førend dettes ulykkesituation.

Det foreslås herudover, at loven på dette punkt (den nye § 1 a) skal træde i kraft den 1. juni 2011 og have tilbagevirkende kraft fra 1. januar 2011. I det omfang afgiftspligten ophører den 1. juni 2011, vil der ske tilbagebetaling af afgift indbetalt i perioden 1. januar 2011 til 15. juni 2011.

Den tilbagevirkende kraft bevirker, at skatteforvaltningen ikke efter den 1. juni 2011 skal anvende ressourcer til at gennemføre en sandsynligvis ganske vanskelig håndhævelse af afgiftspligten for perioden 1. januar 2011 til 1. juni 2011.

Det foreslås desuden, at registrerede oplagshavere får mulighed for at ansøge om bevilling til at føre et afgiftsoplag. Et afgiftsoplag kan alene omfatte varer, der er bestemt til udførsel til steder uden for afgiftsområdet samt varer, der er bestemt til at blive leveret uden afgift til skibe og fly i udenrigsfart med videre. Et afgiftsoplag indebærer i praksis, at oplagshaveren ikke skal svare afgift af de varer, som tilføres oplaget. Formålet med et afgiftsoplag er at undgå opkrævning af afgift for varer, som på forhånd er bestemt til at blive leveret uden afgift. Overgår varer som er tilført et afgiftsoplag til afgiftspligtig anvendelse som brændsel til opvarmning, elektricitetsfremstilling eller som motorbrændstof, skal der betales afgift efter lovens almindelige regler.

Der foreslås indført afgiftsfritagelse i forbindelse med leveringer til skibe og fly i udenrigsfart, olie- og gasefterforskningskibe samt udenlandske fiskefartøjer. Desuden foreslås leveringer til grønlandske fiskefartøjer med en bruttotonnage på 200 ton fritaget for afgift. Afgiftsfritagelserne skal ses under hensyn til, at de pågældende skibe og fly har mulighed for at bunkre afgiftsfrit brændstof uden for Grønland, hvorfor det ikke tjener noget formål at pålægge disse aktiviteter afgift.

Der foreslås endvidere fastsat bestemmelser om regnskabsførelse, afregning af afgift, inddragelse af adgang til indkøb af afgiftsfrie varer med videre.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det skønnes, at forslaget vil reducere provenuet på hovedkonto 24.11.23, Miljøafgift på produkter til energifremstilling, med 5 mio. kr. årligt.

Ændringen vil medføre et reduceret ressourceforbrug hos skatteforvaltningen til i øvrigt ikke forudset administration og kontrol.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil medføre administrative og økonomiske lettelser for især de større grønlandske transportører.

Desuden vil forslaget forbedre Polaroids mulighed for at konkurrere om levering af brændstof til skibe og fly i international trafik med videre.

5. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have nævneværdige miljø- og naturmæssige konsekvenser.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget kan som følge af bedre konkurrenceevne for grønlandske leverandører indebære lidt lavere udgifter for de almindelige forbrugere.

7. Forholdet til rigsfællesskabet og selvstyret

Lovforslaget har ikke rigsfællesskabsaspekter.

8. Høring af myndigheder og organisationer

Forslaget har ikke været i høring.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Til stk. 1

Det foreslås, at afgiftspligten ikke skal omfatte motorbrændstof, som henligger i fremdriftstanke på fly eller skibe ved ankomsten til det grønlandske afgiftsområde.

Det er en betingelse, at motorbrændstoffet i fremdriftstanken udelukkende er bestemt til det pågældende skibs eller flys egen drift. Anvendes eller påtænkes motorbrændstoffet anvendt til andre formål, herunder fx i forbindelse med omlastning, er motorbrændstoffet afgiftspligtigt efter lovens almindelige regler.

For skibes vedkommende er det desuden en betingelse, at skibet har en bruttotonnage eller bruttoregister-tonnage på 200 bruttoregister-ton eller derover. Mindre skibe, herunder lystfartøjer, omfattes således ikke af bestemmelsen og der skal derfor fortsat betales afgift m.v. efter lovens almindelige regler.

Det er kun motorbrændstof, som ved ankomsten til Grønland opbevares i skibets eller flyets egen fremdriftstank som friholdes for afgiftspligt. Har skibet mere end 1 tank om bord, er det kun motorbrændstof, som leveres til den tank, som er koblet sammen med skibets motorer, som kan afgiftsfritages, mens motorbrændstof, som opbevares i andre tanke (eller beholdere), vil være afgiftspligtigt.

Til stk. 2

Det foreslås, at skibe eller fly med ladninger af brændstof, ikke vil blive afgiftspligtigt af dette oplag ved ankomst til afgiftsområdet, såfremt der alene er tale om et havari eller anden nødsituation, og såfremt fartøjet ikke, forinden ulykkessituationen, havde planlagt ankomst til afgiftsområdet.

Til stk. 3

Naalakkersuisut foreslås bemyndiget til at fastsætte regnskabs- og kontrolforskrifter i forbindelse med den i stk. 1 omhandlede undtagelse for afgiftspligt. Naalakkersuisut vil bl.a. kunne fastsætte bestemmelser om, at der skal føres et selvstændigt regnskab over brændstofforbruget

for skibe og fly hjemmehørende i Grønland, ligesom der kan fastsættes bestemmelser om skatteforvaltningens adgang til at foretage kontrol af regnskaber, skibe og fly.

Til nr. 2

Til stk. 1

Det foreslås, at Skatteforvaltningen bemyndiges til at meddele registrerede oplagshavere bevilling til at føre et afgiftsoplag. Et afgiftsoplag kan alene omfatte afgiftspligtige varer, der er bestemt til udførsel til steder uden for afgiftsområdet, og varer, der er bestemt til at blive leveret uden afgift efter § 7 a.

Et afgiftsoplag kan have en fysisk eller regnskabsmæssig karakter.

Er afgiftsoplaget af fysisk karakter, vil det bestå af en eller flere nærmere bestemte tanke eller tankanlæg, hvor de varer, som er henført til oplaget, holdes fysisk adskilt fra oplagshaverens øvrige varer. Er afgiftsoplaget af regnskabsmæssig karakter, holdes varerne ikke fysisk adskilt fra oplagshaverens øvrige varer.

Skatteforvaltningen kan i forbindelse med meddelelse af bevilling til afgiftsoplag stille krav om, at afgiftsoplaget skal have fysisk karakter. Skatteforvaltningens afgørelse herom beror på et samlet skøn, hvori blandt andet indgår en vurdering af risikoen for, at afgiftsfrie varer bliver bragt i omsætning i afgiftsområdet, mængden af varer, som forventes henført under afgiftsoplaget, skatteforvaltningens erfaringer vedrørende oplagshaverens efterlevelse af forpligtelser efter skatte-, afgifts- og inddrivelseslovgivningen, oplagshaverens økonomiske forhold, herunder særligt om oplagshaveren er i restance med betaling af offentlige tilgodehavender, med videre.

Et afgiftsoplag kan kun have en størrelse, som svarer til, hvad der kan forventes at blive udført til steder uden for afgiftsområdet eller vil blive leveret afgiftsfrit i medfør af § 7 a. Skatteforvaltningen kan i bevillingen angive den maksimale størrelse af oplagshaverens afgiftsoplag.

Til stk. 2

I stk. 2 foreslås Naalakkersuisut bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om afgiftsoplag. Naalakkersuisut kan herunder fastsætte regnskabs- og kontrolforskrifter, vilkår for udstedelse af bevillinger og lignende forhold af betydning for sikring af afgifternes betaling.

Naalakkersuisut kan desuden fastsætte regler om, at der kan stilles krav om sikkerhedsstillelse i forbindelse med udstedelse af bevillinger.

Til nr. 3

Forslaget er en konsekvens af forslaget nr. 1 vedrørende afgiftsoplag.

Det foreslås, at der ved opgørelse af den afgiftspligtige mængde for en afgiftsperiode skal ske fradrag af den mængde afgiftspligtige varer, som er tilført et afgiftsoplag efter § 4 a, stk. 1, hvorved disse varer i praksis fritages for afgiftspligt, medmindre de overgår til afgiftspligtig anvendelse som brændsel til opvarmning, elektricitetsfremstilling eller som motorbrændstof. I tilfælde af en sådan overgang skal der betales afgift efter lovens almindelige regler, jf. lovens § 2, stk. 1.

Til nr. 4

Forslaget er en konsekvens af forslaget nr. 2 vedrørende opgørelse af den afgiftspligtige mængde.

§ 7, nr. 1 og 2, svarer indholdsmæssigt til de gældende, men der er foretaget redaktionelle ændringer.

Bestemmelsens nr. 3 er ny. I medfør heraf kan registrerede oplagshavere fradrage varer, der er leveret til brug ombord på skibe- og fly i udenrigsfart m.v. (forslaget til § 7 a, jf. lovforslagets nr. 4) i den afgiftspligtige mængde. Med bestemmelsen fastlægges metoden til sikring af afgiftsfriheden i § 7 a.

Til nr. 5

Til stk. 1

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at der sker afgiftsfritagelse, når en oplagshaver leverer varer til brug ombord på skibe og fly i udenrigsfart.

Som skibe i udenrigsfart betragtes blandt andet Royal Arctic Line A/S's atlantskibe, grønlandske og udenlandske krydstogtskibe, efterforskningsskibe med hjemsted uden for Grønland med flere. Afgiftsfritagelsen omfatter derimod ikke skibe i indenrigsfart, herunder passagerskibe og forsyningskibe.

Som olie- og gasefterforskningsfartøjer anses skibe, der er særligt indrettet eller udstyret til at deltage i olie- eller gasefterforskning. Bestemmelsen omfatter bl.a. boreskibe og skibe udstyret til at gennemføre seismiske undersøgelser m.v.

Som fly i udenrigsfart betragtes alle fly, herunder også fly registreret med hjemsted i Grønland, som afgår med en udenlandsk lufthavn som destination. Afgiftsfritagelsen omfatter ikke indenrigsflyvninger mellem lufthavnene, heliporte med videre i Grønland.

Desuden foreslås en generel afgiftsfritagelse for fiskefartøjer, der ikke har hjemsted i Grønland samt for fiskefartøjer med en bruttotonnage eller bruttoregister-tonnage på 200 ton eller derover med hjemsted i Grønland.

Afgiftsfritagelserne skal ses på baggrund af, at de pågældende skibe og fly har mulighed for at bunkre afgiftsfrit brændstof uden for Grønland, hvorfor den nuværende afgiftspligt medfører tab af konkurrenceevne for grønlandske leverandører.

Til stk. 2

Med stk. 2 præciseres, at afgiftsfritagelsen alene vedrører varer, der leveres direkte til skibets, flyets eller fiskefartøjets fremdriftstank. Har skibet mere end 1 tank om bord, er det kun de varer, som leveres til den tank, som er koblet sammen med skibets motorer, som kan afgiftsfritages, mens levering til andre tanke vil være afgiftspligtig.

Til stk. 3

Naalakkersuisut foreslås bemyndiget til at fastsætte regnskabs- og kontrolforskrifter i forbindelse med afgiftsfritagelser.

Til nr. 6

Forslaget indeholder konsekvensændringer som følge af forslagens nr. 1 vedrørende afgiftsoplag og nr. 4 vedrørende afgiftsfrie leveringer.

Efter bestemmelsen skal virksomheder registreret efter § 3, stk. 1, føre et regnskab, der kan danne grundlag for opgørelsen af den afgiftspligtige mængde særskilt for de forskellige vareområder.

Regnskabet skal omfatte tilgang af varer, som udvindes, fremstilles, indføres eller fraføres et afgiftsoplag, og udlevering samt forbrug af varer i henhold til § 7 a, stk. 1.

Til nr. 7

Det foreslås, at der med henblik på imødegåelse af misbrug af reglerne om afgiftsfrie leveringer til skibe og fly i udenrigsfart m.v. tilføjes 2 nye stykker til lovens § 12.

Det foreslås, at hvis afgiftspligtige varer, der efter § 7 a er fritaget for afgift, anvendes til andet formål end det, hvortil de er bestemt, kan skatteforvaltningen inddrage virksomhedens adgang til at indkøbe afgiftsfri varer. Desuden afkræves virksomheden afgiften af de nævnte varer til betaling senest 14 dage efter påkrav.

Inddragelse sker ved meddelelse direkte til den pågældende virksomhed. Derudover meddeler skatteforvaltningen registrerede oplagshavere, at der ikke fremover må ske levering af afgiftsfrie varer til pågældende virksomhed.

Til § 2

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 15. april 2011.

§ 1 a, som affattet ved denne lovs nr. 1, foreslås dog, at få virkning for varer, hvor afgiftspligten indtræder den 1. januar 2011 eller senere. I det omfang afgiftspligten ophører den 15. april 2011, vil der ske tilbagebetaling af afgift indbetalt i perioden 1. januar 2011 til 30. april 2011.