

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund

I 2010 vedtog Inatsisartut et lovforslag, om midlertidigt at fritage person- og varebiler, der udelukkende anvender el eller brint som drivmiddel, for indførselsafgift og motorafgift, således at der i en periode på 4 år, fra 1. januar 2010 til 1. januar 2014, ikke betales indførselsafgift og motorafgift af disse køretøjer.

Hensigten med forslaget var at tilskynde til og skabe bedre rammer for en reduktion af Grønlands samlede CO₂-udledning.

Udviklingsindsatsen på transportområdet er accelereret de seneste år, og der findes i dag forskellige potentielle teknologiske spor for alternative drivmidler. Globalt er der således sket en stor udvikling indenfor brintproduktion, og anvendelse af brint til transport. Der synes dog endnu ikke at vise sig et klart spor med hensyn til hvilken teknologi, der i et internationalt perspektiv er bedst egnet til at indgå i fremtidens transportmidler. For Grønland kan en for tidlig ensidig satsning på en bestemt teknologi således resultere i fejlinvesteringer.

Det foreslås derfor, at den midlertidige fritagelse for indførsels- og motorafgift for person – og varebiler, der udelukkende anvender el eller brint som drivmiddel, forlænges til 1. januar 2018. Fritagelsen gælder endvidere for lastbiler, busser mv. , og findes især relevant for busser i rutefart.

2. Hovedpunkter i forslaget

Lovforslaget indebærer, at person- og varebiler samt, som noget nyt, lastbiler og busser, der udelukkende anvender el og brint som drivmiddel, fritages for indførsels- og motorafgift i en (ny) fireårig periode, gældende indtil 1. januar 2018.

Forlængelsen af den nugældende afgiftsfritagelse, som udløber den 1. januar 2014, skal ses i sammenhæng med, at opmærksomheden omkring og udviklingen indenfor alternative drivmidler er stadigt stigende. Elbilen udgør således i dag et reelt alternativ i forhold til traditionelle køretøjer i Nuuk samt andre større byer.

Såfremt den nuværende fritagelsesordning ikke forlænges, vil el- og brintdrevne køretøjer få sværere ved at konkurrere med traditionelle køretøjer - og derved, i strid med Naalakkersui-

suts ønske om at reducere Grønlands samlede CO2-udledning, vanskeliggøre udbredelsen af køretøjer, som ikke anvender fossile brændstoffer.

Lovforslaget omfatter fortsat ikke hybridbiler.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

På trods af afgiftsfriheden er der hidtil kun indført 12 elbiler i Grønland. Der er ikke indført brintbiler. Derfor ventes forslaget kun at medføre et begrænset provenutab i form af mistede afgifter i perioden frem til 1. januar 2018 for henholdsvis indførselsafgifter og motorafgifter.

De nuværende indførselsafgifter udgør for personbiler et fast beløb på 50.000 kr. plus 100 procent af den del af fakturaværdien, der overstiger 50.000 kr., men ikke 150.000 kr., plus 125 procent af den resterende del, mens den for varebiler under 4 tons udgør et fastbeløb på 50.000 kr. plus 50 procent af den del af fakturaværdien, der overstiger 50.000 kr. For varebiler med en totalvægt over 4 tons, herunder busser, lastbiler mv., svares en fast afgift på 50.000 kr.

De nuværende årlige motorafgifter udgør:

For motorvogne med egenvægt indtil 1.000 kg.:	kr. 6.554
For motorvogne med egenvægt fra 1.001 kg. til 1.200 kg.	kr. 10.049
For motorvogne med egenvægt fra 1.201 kg. til 1.500 kg.	kr. 10.747
For motorvogne med egenvægt fra 1.501 kg. til 1.800 kg.	kr. 15.231
For motorvogne med egenvægt over 1.800 kg.	kr. 17.575

Forslaget forventes ikke, at medføre større administrative konsekvenser.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervslivet vil spare udgifter til indførselsafgift i forbindelse med indførsel af el- og brintbiler og udgifter til den halvårslige motorafgift. Til gengæld forventes erhvervslivets udgifter til anskaffelse af sådanne køretøjer at stige sammenlignet med prisen for lignende, traditionelle køretøjer. Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige besparelser for erhvervslivet med hensyn til el- og brintkøretøjets driftsomkostninger.

Forslaget ventes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Forslaget kan have positive miljø- og naturmæssige konsekvenser.

I byer med el-forsyning baseret på vandkraft vil øget udbredelse af eldrevne køretøjer have en positiv miljømæssig effekt. Effekten i byer hvor el-forsyningen baseres på olie, er usikker.

Idet der hidtil kun indført et mindre antal el- og brintbiler, ventes forlagets positive miljø og naturmæssige konsekvenser at være begrænsede.

6. Konsekvenser for borgerne

Borgere, som anskaffer sig en el- eller brintbil, vil spare engangsudgiften i forbindelse med bilernes indførsel, samt udgifter til den halvårlige motorafgift. Til gængæld ventes prisen for anskaffelsen at udgøre en større sum sammenlignet med lignende, traditionelle køretøjer.

Forslaget vil ikke have administrative konsekvenser for borgerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at få konsekvenser for Rigsfællesskabet.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

KANUKOKA, Grønlands Arbejdsgiverforening (GA), Nunaqavissut Suliffiutillit Kattuffiat (NUSUKA), Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat (SIK), KPMG Grønland, Deloitte, Grønlands Revisionskontor, Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked, Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug, Departementet for Boliger, Natur og Miljø.

Der var ved høringsfristens udløb modtaget høringssvar fra, Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug, Departementet for Boliger, Natur og Miljø, SIK samt Grønlands Arbejdsgiverforening.

Departementet for Boliger, Natur og Miljø bakker op om forslaget i forhold til at fremme udbredelsen af elbiler i Grønland. Departementet bemærker dog, at det fremad findes hensigtsmæssigt, at elbiler oprettes i en særlig kategori, for hvilken indførsels- og motorafgiften fastsættes til 0 kr. til at begynde med for derved at mindske risikoen for, at elbilejerne på sigt oplever at have anskaffet elbilen under falske forudsætninger, når den midlertidige fritagelse ophører.

Den midlertidige afgiftsfritagelse af el- og brintbiler skal tilskynde til, at der i den nuværende tidlige udviklingsfase, skabes bedre rammer for udbredelsen af el- og brintdrevne køretøjer og dermed for reduktion af Grønlands samlede CO2 udledning. Afgiften forventes at blive gradvist normaliseret i sammenhæng med bilernes udbredelse i Grønland.

Samtidig arbejdes hen i mod en omlægning af bilafgiftssystemet, så afgifterne tager højde for det enkelte køretøjs miljøbelastning. Ændringen af bilafgiftssystemet og arbejdet hermed skal dog koordineres med arbejdet og gennemførelsen af øvrige tiltag og reformer.

Departementet anbefaler i deres høringssvar, at lovens omfang ændres fra ”... person og varebiler” til en bredere formulering; ”...køretøjer”, hvorved også busser og lastbiler omfattes af afgiftsfritagelsen.

Fritagelsen gælder alle former for køretøjer, som er afgiftspligtige efter landstingslov om indførselsafgifter og landstingslov om motorafgifter. Det fremgår af forslaget § 1.

Forslagets overskrift er tilrettet, således at den herefter stemmer overens med forslaget § 1.

Departementet stiller endvidere spørgsmål ved, om det fortsat er relevant at afgiftsfritage brintbiler, idet brint efter Departementets vurdering ikke har været relevant som drivmiddel siden miljøafgiftens indførsel.

Brintbilen, som et alternativ til traditionelle køretøjer, synes ikke alene at afhænge af om køretøjet eller køretøjets drivmiddel er afgiftsfritaget eller ej. Udbredelsen af el- og brintbiler synes i større omfang at afhænge af teknologiernes udvikling og udbredelse internationalt. Desuden vil det fra et miljømæssigt perspektiv være nødvendigt at kunne sondre mellem brint fremstillet ved hjælp af vandkraft eller lignende og brint fremstillet ved hjælp af fossile brændstoffer. Sidste nævnte fremstillingsmetode er meget miljøbelastende. Det kan ikke på nuværende tidspunkt udelukkes, at brintdrevne køretøjer på sigt kan udgøre et reelt alternativ til den traditionelle motorteknologi.

Internationalt er det sket meget inden for brintproduktion og anvendelse af brint til transport. Naalakkersuisut finder det derfor stadig relevant at afgiftsfritage biler som anvender brint som drivmiddel.

Departementet foreslår slutteligt, at køretøjer som anvender el som drivmiddel registreres, som sådan i motorkartoteket, idet, det vil give et opdateret overblik over antallet af eldrevne køretøjer i Grønland.

Registrering af køretøjer foretages hos Politiet, som underretter Skattestyrelsen om foretagne registreringer mv. Skattestyrelsen opkræver afgiften. Der ses intet til hinder for at Skattestyrelsen noterer oplysninger om køretøjets drivmiddel i motorkartoteket i forbindelse med afgiftsberegningen.

Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug, SIK og Grønlands Arbejdsgiverforening har ingen bemærkninger til forslaget.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1, nr. 1

Det foreslås, at køretøjer, der udelukkende anvender el eller brint som drivmiddel, fritages for indførsels- og motorafgift i en ny fireårig periode gældende fra 1. januar 2014 til 1. januar 2018.

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 fremstillet ved en elektrolyseproces, hvor vand og ilt spaltes. Herved bliver brinten CO2 neutral.

Bilerne må ikke på nogen måde være udstyret med mulighed for at benytte andre drivmidler. Dette for at opnå sikkerhed for, at forslaget lever op til formålet om at bidrage til at nedbringe CO2 udledningen og høste erfaringer, der kan udgøre grundlaget for den fremtidige afgiftspolitik på bilområdet.

Til § 2

Det foreslås, at Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2014 og bortfalder automatisk den 1. januar 2018.

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