



8. juni 2006

Landsstyret  
-/ Her

**§ 36 spørgsmål vedr. indførselsafgiften på brugte motorkøretøjer samt motorafgiften på varebiler**

I henhold til Landstingets forretningsorden § 36, stk. 1 fremsætter jeg hermed følgende spørgsmål til Landsstyret.

Som bekendt er der ved Landstingslov nr. 19 af 30. oktober 1992 om indførselsafgifter § 1, nr. 21, litra a, pålagt indførselsafgift på personbiler.

På personbiler svares der indførselsafgift med et fast beløb på 50.000 kr. plus 100 pct. af den del af fakturaværdien, der overstiger 50.000 kr. men ikke 150.000 kr. og 125 pct. af resten. Det betyder umiddelbart, at en personbil med en fakturaværdi på 120.000 kr. pålægges en indførselsafgift på 120.000 kr. (50.000 + 1,0 x 70.000) Der sondres ikke afgiftsmæssigt imellem nye eller brugte biler.

Det er oplyst over for mig, at der i visse tilfælde sker en omgåelse af de ovenstående regler. Dette i form af et "to faktura system" hvor importører køber en personbil til en fakturaværdi af f.eks. 90.000 kr. i udlandet. Købsprisen opdeles på 2 fakturaer af f.eks. 65.000 og 25.000 kr. Ved indførslen til Grønland fremvises kun fakturaen på 65.000 kr. til skattemyndighederne m.h.p. betaling af indførselsafgift. Landskassen snydes herved for en del af indførselsafgiften. Såfremt systemet fortsættes, således at bilen bagefter sælges af importøren til en kunstigt sat lav pris med en supplerende betaling "under bordet", vil en væsentlig del af fortjenesten på bilen ligeledes på uretmæssig vis blive friholdt fra beskatning.

1. Er Landsstyret bekendt med forsøg på omgåelse af lovgivningen som ovenfor skitseret?
2. Hvilke muligheder har Skattemyndighederne i dag for at modvirke sådanne forsøg på bedrageri?
3. Når en brugt bil importeres til Danmark sker der så vidt vides en egentlig professionel vurdering af køretøjets værdi m.h.p. en korrekt fastsættelse af registreringsafgift. Ser Landsstyret det som muligt eller hensigtsmæssigt at indføre en tilsvarende procedure i Grønland m.h.p. at forebygge forsøg på omgåelse af indførselsafgiften på biler?
4. Har Landsstyret nogen fornemmelse af landskassens årlige provenutab p.b.a. af omgåelse af indførselsafgifterne på personbiler jfr. ovenstående?
5. Kan Landsstyret oplyse andet af betydning i denne sag?

Jeg skal for god ordens skyld præcisere, at jeg naturligvis har stor forståelse for, at Landsstyret ikke ønsker at fremlægge oplysninger, der kan fungere som en "manual" i omgåelse af indførselsafgiften.



selsafgiften. Såfremt Landsstyret af denne grund måtte anse det som nødvendigt at besvare dele af ovenstående spørgsmål i en fortrolig form er jeg således indforstået dermed.

Der er i dag tillige jf. førstnævnte Landstingslov nr. 19 af 30. oktober 1992 om indførselsafgifter § 1, nr. 21, litra b-c, pålagt indførselsafgift på varebiler.

Benchmarkingudvalget har i sin rapport fra 2003 bl.a. skrevet således:<sup>1</sup>

*Indførselsafgiften på personbiler udgør 100-125 pct. af prisen, mens afgiften på små varebiler (under 4 t totalvægt) kun udgør 50.000 kr. + 50 pct. af den del af prisen, som overstiger 50.000 kr. Der er således en afgiftsmæssig tilskyndelse til at indføre varebiler til privat brug. En varebil i grønlandsk forstand er en bil, som kun er indrettet med plads til passagerer ved siden af føreren. Der findes imidlertid ikke i Grønland regler, som begrænser benyttelsen af varebiler til privat brug. Bl.a. må man gerne transportere passagerer i lastrummet. Hertil kommer, at en varebil ofte vil have næsten samme nytteværdi som en personbil i de grønlandske byer med korte afstande. Det er derfor pro-veumæssigt problematisk, at der er en så kraftig besparelse ved at indføre varebiler i stedet for personbiler. Den mest holdbare løsning på dette problem vil være at tilnærme afgiften på små varebiler til afgiften på personbiler. En løsning kunne være at opkræve helt samme afgift.*

*Der er også stor afgiftsforskel mellem små og store varebiler. Hvis varebilen har en totalvægt på over 4 t, skal der kun betales et fast beløb på 50.000 kr. i indførselsafgift. På den måde slipper visse tunge firehjulstrækkere og landrovere med den lave stykafgift, selv om de umiddelbart fremstår som personbilslignende. Det er formentlig ikke muligt at finde en vægtgrænse, som klart adskiller "personbilslignende" varebiler fra "egentlige" varebiler. Også her gælder, at skismaet lettest løses ved at tilnærme afgifterne på de to størrelser varebiler til hinanden.*

6. Hvilke overvejelser har Landsstyret gjort sig på baggrund af Udvalgets ovenstående fremstilling?
7. Hvilke muligheder ser Landsstyret for at komme Udvalgets overvejelser i møde?
8. Ser Landsstyret det som hensigtsmæssigt at differentiere satserne for den årlige motorafgift, således afgiften mindskes for varebiler, der udelukkende anvendes i erhvervsmæssig sammenhæng?

Jeg skal venligst anmode om svar indenfor 14 dage fra dato såvel skriftligt som elektronisk på dansk og grønlandsk til [lekn@gh.gl](mailto:lekn@gh.gl) med kopi til [landstinget@gh.gl](mailto:landstinget@gh.gl).

Med venlig hilsen

Lene Knüppel  
Landstingsmedlem

---

<sup>1</sup> 2003:168.