



Inatsisartut
/HER

Att. Randi Vestergaard Evaldsen, Demokratiit.

Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 163 af 16. juni 2017 vedrørende vedr. el- og hybridbiler samt afgifter på motorkøretøjer

Brevdato: 22-06-2017
Sags nr. 2017 - 14181
Akt id. 5656169

Kære Randi Vestergaard Evaldsen,

P. O. Box 1037
3900 Nuuk
Tel. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 63 50
E-mail: oed@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

I medfør af § 37, stk. 1 i Inatsisartuts Forretningsorden har du fremsat spørgsmål til Naalakkersuisut vedrørende afgifter på motorkøretøjer. Spørgsmålet er henvist til min besvarelse.

Til besvarelsen er indhentet oplysninger fra Skattestyrelsen.

Der er på nuværende tidspunkt ikke fremsat forslag om ændring af afgifter på motorkøretøjer for Inatsisartut. De foreliggende udkast til lovforslag om mulige ændringer af bilafgifterne er på nuværende tidspunkt alene udsendt i offentlig høring. Det samlede Naalakkersuisut har således ikke taget stilling til en eventuel fremsættelse af forslagene for Inatsisartut.

Inden det samlede Naalakkersuisut eventuelt forelægges lovforslagene til politisk stillingtagen er det nødvendigt, at relevante høringsparter gives mulighed for at udtale sig om forslagene. Efter høringsperiodens afslutning vil de indkomne høringssvar blive vurderede i relation til forslagernes formål, og det er herefter tænkeligt, at udkastene til forslag vil gennemgå en revision forinden disse fremlægges for Naalakkersuisut, der vil skulle tage stilling til om og i hvilken form forslagene herefter eventuelt skal forelægges for Inatsisartut.

Det vil herefter være Inatsisartuts opgave at behandle lovforslagene, jfr. bestemmelserne i Forretningsordenen for Inatsisartut.

Af hensyn til høringsprocessen ønsker Naalakkersuisut derfor ikke allerede nu, at lægge sig fast på en endelig model for en ny afgiftsstruktur. Dette vil naturligt afspejle sig i besvarelsen af de nedenstående spørgsmål.

1. Hvor mange el- og hybridbiler har vi i Grønland? Svaret bedes opstillet skematisk for henholdsvis el- og hybridbiler.

Skattestyrelsen kan oplyse at der jf. udtræk fra motorkartoteket den 20. juni 2017, er registreret i alt 244 biler som enten er rene elbiler eller plugin-hybrid biler. Fordelingen fremgår af nedenstående tabel:

| El-biler (stk.) | Plugin-hybrid biler (stk.) | I alt (stk.) |
|-----------------|----------------------------|--------------|
| 51 | 193 | 244 |

2. Bliver der brugt mindre brændstof efter hybridbilernes indtog på markedet?

Der er ikke udarbejdet nærmere analyser om mulige sammenhænge mellem den samlede vognparks forbrug af benzin- og diesel til køretøjer sammenholdt med væksten i antallet af el- og hybridbiler. En nærmere undersøgelse af dette forhold vil under alle omstændigheder vanskeliggøres af at bilparken generelt er blevet øget i samme periode og dette gælder både konventionelle køretøjer og køretøjer som anvender el og plug-in hybrid biler.

3. Er Naalakkersuisut i gang med at indføre ny lovgivning for el- og hybridbiler og i så fald på hvilke områder?

Naalakkersuisut har på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til eventuel fremsættelse af ny lovgivning for el- og hybridbiler.

4. Hvor mange penge ville Landskassen have tjent i afgifter på hybridbiler såfremt ejerne skulle betale afgift på lige fod med ejere af konventionelle biler?

For motorafgifter kan det konstateres, at hovedparten af bilerne af typen plug-in ligger i den højeste vægtkategori med en årlig motorafgift på 17.575 kr., svarende til et provenu på knapt 3,4 mio. kr. årligt for samtlige biler af plugin-typen.

Med hensyn til indførselsafgiften, er det ikke muligt at komme med præcise tal, da det kræver en opgørelse over fakturaværdien af de enkelte biler. Kategorien omfatter forskellige bilmærker og – typer, hvorfor nedenstående provenuangivelse skal tages som et skøn over mistet provenu i indførselsafgift.

Skattestyrelsen anslår, at provenutabet som følge af afgiftsfritagelse kan opgøres til gennemsnitligt 125.000 kr. pr. køretøj, hvorfor det samlede provenutab kan estimeres til ca. 24 mio. kr. i indførselsafgift.

Skattestyrelsen bemærker, at det opgjorte provenutab ovenfor sandsynligvis er betydeligt over det provenutab landskassen reelt ville have haft, såfremt biler af plugin typen ikke var fritaget for indførsels- og motorafgift. Det kan således ikke afvises, at langt hovedparten af ovennævnte køretøjer næppe ville være indført under normale afgiftsforhold, hvor udsalgsprisen vil være langt højere end for konventionelle biler.

5. Påtænker Naalakkersuisut at tage initiativ til ændringer af det nuværende afgiftssystem for motorkøretøjer herunder at indføre afgifter på el- og/eller hybridbiler?

Naalakkersuisut har på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til afgifter på el- og/eller hybridbiler. Dette kan eventuelt overvejes på baggrund af de høringssvar, der forventes at indkomme på baggrund af den igangværende høring.

6. Kan Naalakkersuisut bekræfte, at det som følge af et hul i lovgivningen er sådan eller har været sådan, at biler af samme størrelse, men fra forskellige årgange, har betalt forskellig afgift, og er man i så fald i gang med at rette op på dette, så de bilejere, der har betalt for meget kan forvente at få deres penge retur?

Skattestyrelsen er ikke bekendt med et sådant forhold.

7. Naalakkersuisut har netop sendt et forslag om nye afgifter på motorkøretøjer i høring. I den forbindelse har jeg følgende spørgsmål:

- a. Hvad er årsagen til, at man ønsker at hæve motorafgiften så markant på større biler som ex. Toyota RAV 4?

Naalakkersuisut har i sin koalitionsaftale fastlagt, at brugen af miljøvenlige køretøjer såsom elbiler og hybridbiler skal fremmes via skatte- og afgiftssatserne.

Udkastene til lovforslag har følgelig til formål at tilskynde til køb af mere miljøvenlige køretøjer. Dette formål kan fremmes ved at køretøjer, som har et ringere typegodkendt brændstofforbrug og særligt dieseldrevne køretøjer betaler en højere motorafgift.

Større biler er ofte også dieseldrevne. En af ulemperne ved dieselmotorer er, at de udleder flere såkaldte NOx-gasser. Henset til at NOx-gasser er skadelige for helbredet er en højere afgift på dieseldrevne køretøjer derfor i overensstemmelse med ovenstående formål.

Der henvises i øvrigt til indledningen af nærværende besvarelse.

- b. Hvilke undersøgelser lægger til grund for Naalakkersuisuts påstand om at el- og hybridbiler samlet set er mere miljøvenlige end benzin-biler? Naalakkersuisut bedes i den forbindelse forholde sig til, at mange el- og hybridbiler er langt tungere end benzin-biler, og vil derfor slide mere på vejene og skal samtidig bruge mere energi på at flytte sig selv. Hvordan bliver det samlede miljøregnskab bedre på den måde?

Der er med udkastets forslag om afgiftsfritagelse for elbiler og lavere motorafgift sammenlignet med konventionelle køretøjer for plug-in hybridbiler, taget udgangspunkt i de to tidligere lovforslag, som Inatsisartut har vedtaget om afgiftsfritagelse for sådanne køretøjer.

Anvendes plug-in-hybriden efter forskrifterne, hvor brændselsmotoren alene anvendes i nødstilfælde, eller ved længere kørselsstrækninger, kan plug-in-hybriden udgøre et reelt CO2 besparende alternativ til et almindeligt køretøj.

Det samme kan i sagens natur ikke gøre sig gældende for en bil, som opnår fremdrift ved brug af en benzin- eller dieselmotor.

Plug-in hybridbiler kan grundet deres egenvægt ganske rigtigt medføre et større slid på vejnettet, hvilket bl.a. har talt for en særlig afgiftsklasse for denne type biler.

Det er korrekt, at visse el- eller plug-in-hybrid-biler vil være tungere end konventionelle biler, men disse biler vil anvende færre fossile brændstoffer og mange steder i landet, vil disse køretøjer kunne drage nytte af energi produceret ved vandkraft.

- c. Har naalakkersuisut planer om at hæve andre afgifter (ex. På fødevarer, alkohol, tobak, sukker eller lignende) for at finansiere afgiftsfritagelsen på el-biler, og den meget lave afgift på hybridbiler

Den samlede lovforslagspakke er forventes på nuværende tidspunkt at være provenuneutral i sin helhed, og det har derfor ikke været relevant at overveje ændring af andre afgifter i relation til de foreliggende forslag. Såfremt Naalakkersuisut på et senere tidspunkt måtte beslutte at

fremstætte en lovpakke, der ikke er provenuneutral, vil Naalakkersuisut overveje hvorledes en sådan kan finansieres.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

Aqqaluaq B. Egede