

## **Notat vedrørende modtagne hørings svar i forbindelse med forslag til inatsisartutlov om ændring af landstingslov om afgift på motorkøretøjer**

### **Indledning**

Dette notat indeholder en kort gennemgang af centrale punkter i de modtagne hørings svar i forbindelse med forslag til inatsisartutlov om ændring af landstingslov om afgift på motorkøretøjer.

Forslagene har været udsendt i høring samlet, og behandles samlet i Inatsisartut.

Nedenfor er hovedpunkterne i høringsparternes bemærkninger gengivet med almindelig skrift, mens Naalakkersuisuts kommentarer er anført med kursiv.

Høringsparter i forbindelse med lovforslaget fremgår af punkt 8 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget.

### **Gennemgang af hørings svar**

#### KNAPK

KNAPK bemærker, at en afskaffelse af indførselsafgifter, samt lempelse af motorafgifterne for firehjulede terrænkøretøjer er i vore medlemmers interesse. KNAPK henviser til, at det særligt til erhvervmæssig moskusjagt er af betydning at have terrænkøretøjer med reservedele og lignende til rådighed.

*Naalakkersuisut er tilfreds med, at KNAPK på denne vis bakker op om forslaget.*

#### Hørings svar fra borger, Bjørn Bjerregaard (BB)

BB bemærker, at han er ejer af en plug-in hybrid, som opfylder behov i forhold til plads og miljøhensyn. Køretøjet blev indkøbt som erstatning for en mindre bil, omfattet af den laveste vægklasse, ud fra en forudsætning om at afgiften på plug-in hybridbilen ikke ville beløbe sig til mere end 4.500 kr., hvilket var det beløb som fremgik af det tidligere fremsendte forslag til ændring af afgifterne, som var i høring i 2017. Imidlertid vil afgiften med det fremsatte forslag beløbe sig til mere end 17.000 kr. årligt. En afgiftsstigning vil efter BBs vurdering sandsynligvis betyde, at han vil være nødsaget til at sælge bilen igen og anskaffe et mindre benzin- eller dieseldrevet køretøj.

BB stiller i den forbindelse spørgsmålstejn ved, om det er hensigtsmæssigt set ud fra et miljøperspektiv, og henviser samtidig til det fornuftige og miljømæssige ved samtidig at

foreslå en afskaffelse af afgiften på snescootere og ATV-køretøjer, som efter BBs opfattelse er skadelige for miljøet.

*Intentionen med den midlertidige afgiftsfritagelse af el- og brintbiler var at tilskynde til, at der i den tidlige udviklingsfase, blev givet bedre rammer for udbredelsen af el- og brintdrevne køretøjer samt plug-in køretøjer, og dermed for reduktion af Grønlands samlede CO<sub>2</sub> udledning. Afgiften skulle gradvist normaliseres i sammenhæng med bilernes udbredelse i Grønland.*

*Baggrunden for at foreslå, at der indføres en motorafgift på el- og brintbiler samt plug-in hybridbiler fra 2019 er, at køretøjerne allerede i dag anses for at udgøre et alternativ i forhold til traditionelle køretøjer.*

*Naalakkersuisut ønsker dog at prioritere køretøjer der ikke anvender fossile brændstoffer, hvorfor el- og brintbiler stadig foreslås fritaget for indførselsafgift, og dermed fastholde rammene for en reduktion af Grønlands samlede CO<sub>2</sub>-udledning, ved at motivere til en reduktion af anvendelsen af fossile brændstoffer i køretøjer*

*Baggrunden for at afskaffe afgiften for snescootere og ATV-køretøjer er, at køretøjerne i mange tilfælde anses for mere praktiske og anvendelige i de mindre byer og bygder, sammenlignet med traditionelle køretøjer. Samtidig vurderes køretøjerne at være mindre forurenende sammenlignet med mindre traditionelle køretøjer.*

BB bemærker, at afgiften på snescootere og ATV-køretøjer bør bibeholdes, og at afgiften på plug-in hybridbilerne i stedet bør nedsættes til et niveau på omkring 4.500 kr. årligt.

BB bemærker, at en konsekvens af forslaget kan blive, at salget af mere miljøvenlige biler vil ophøre. BB bemærker i hertil, at det, uanset at en plug-in hybrid er udstyret med en forbrændingsmotor, ikke kan betale sig at anvende denne til fremdrift, idet el er billigere end benzin.

*Baggrunden for at Naalakkersuisut foreslår, at plug-in hybridbiler skal svare afgift som traditionelle køretøjer er, at disse biler, udover at anvende el som drivmiddel, også anvender andre drivmidler, herunder de gængse fossile brændstoffer.. 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. Miljøvenligheden af en plug-in hybrid afhænger*

*desuden i et ikke ubetydeligt omfang af brugerens adfærd, særligt om brugeren vælger at oplade bilen fra elnettet.*

*Plug-in hybridbilerne er samtidig tunge køretøjer, som hvis brændselsmotoren alene anvendes til fremdrift, kan forurene i samme omfang som traditionelle køretøjer i samme vægtklasse. Det er derfor ikke fundet hensigtsmæssigt at reducere afgiften.*

BB bemærker afslutningsvis, at afgifter bør fordeles ud på forskellige områder i stedet for høje afgifter på enkelte områder. BB henviser i den forbindelse til at der i stedet bør indføres afgift på både, eller en øget opmærksomhed på dem som kører 'gratis' i firmabiler.

*Naalakkersuisut har gennem årene forsøgt at udbrede vareafgiften til ikke at være koncentreret omkring enkelte varegrupper, særligt med fokus på at inddrage varegrupper som belaster miljøet. Indførslen af en afgift betinger dog adgang til oplysninger og kontrolmuligheder som for nogle områder endnu ikke er tilgængelige. Det gælder blandt andet for så vidt angår indførsel af både.*

#### Departementet for Sociale Anliggender og Justitsområdet

Departementet for Sociale Anliggender og Justitsområdet (IIAN) bemærker, at det er ønskeligt, at Pissassarfik (det landsdækkende handicapcenter) fritages for afgift på det køretøj, som centeret skal bruge til at transportere personer med vidtgående handicap mellem lufthavnen og centeret (hvor der er overnatningsfaciliter) samt i øvrigt til anden transport af personer med vidtgående handicap, som er på træningsophold på Pissassarfik.

*Naalakkersuisut kan hvor særlige forhold gør sig gældende, fritage helt eller delvis for betaling af indførsels- og motorafgifter efter § 19 stk. 1 i landstingslov nr. 18 af 30. oktober 1992 samt § 1, stk. 3 i landstingslov nr. 7 af 11. november 2004 om ændring af landstingslov om afgift af motorkøretøjer, såfremt der er tale om et invalidekøretøj. Fritagelse kan indrømmes efter en konkret vurdering.*

*Naalakkersuisut finder ikke, at konkrete foretagender bør fritages via oplistning i loven. Fritagelse kan ske efter forudgående ansøgning og vurdering, på lige vilkår med øvrige foretagender.*

#### Høringssvar fra borger, Carl Sværd (CS)

CS bemærker, at det er dokumenteret, at sikkerheden ved at køre i en microbil er væsentlig lavere sammenlignet med et større køretøj, ligesom at køretøjet har meget dårligere køreegenskaber, særligt om vinteren.

CS fremfører hertil, at en microbil af mærket 'Kia Picanto' ud fra hans erfaring har samme brændstofforbrug som en større bil, og således ingen miljøfordele.

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der er kommet mere fokus på køresikkerheden også for de mindste køretøjer. Ved at lempe afgifterne på de mindre biler, kan borgeren også have råd til biler med et højere niveau af sikkerhedsudstyr. Naalakkersuisut har herudover ikke kendskab til, at der skulle være gennemført undersøgelser her i landet, der skulle sandsynliggøre, at microbilers sikkerhed skulle være væsentligt lavere end andre køretøjers.*

CS bemærker, at det ikke kan betale sig økonomisk, alene at anvende brændselsmotoren i en plug-in hybrid. CS henviser til, at parkerede plug-in hybridbiler i 70-90 procent tilfælde vil ses forbundet til en oplader.

CS bemærker endvidere, at såfremt der indføres 1/1 vægtafgift på plug-in hybridbiler og indførselsafgift, vil der ikke længere være miljø- og økonomiske fordele ved at eje en el/hybridbil. Derved vil indførelse af sådanne køretøjer reduceres kraftigt. CS fastslår at redueringen vil udgøre ca. 92 procent, men henvisning til erfaringer fra Danmark hvor salget af el/hybridbiler faldt fra 12 stk. om dagen til 1 stk.

*Der henvises til kommentaren til BB om det miljømæssige og fornuftige ved at foreslå indførelse af afgifter på plug-in hybridbiler.*

CS bemærker med henvisning til, at det i forslaget er angivet, at forslaget ikke ventes at have miljø, natur eller folkesundhedskonsekvenser, at forventningen er faktisk forkert. CS anfører, at såfremt der indføres afgifter på el og plug-in hybridbiler, vil der ikke længere være fordele ved at eje en el/hybridbil, hvorfor langt de fleste ejere af sådanne må forventes at sælge deres køretøjer og i stedet erstatte disse med traditionelle benzin eller dieselskøretøjer.

*Det er vanskeligt at forudsige om salget af el- og plug-in køretøjer. Naalakkersuisut vil derfor nøje følge udviklingen, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændrer sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

CS beskriver desuden udviklingen indenfor afgift på el og hybridbiler i udlandet, herunder England, Tyskland og Frankrig, med udgangspunkt i artikler fra the Guardian og Politiken.

I England bemærkes, at udviklingen går i retning af, at forbyde diesel og benzinbiler, mens der i stedet investeres 100 mio. pund i infrastruktur og ladestandere samt plug-in hybridbiler. I Tyskland bemærkes, at udviklingen som i England går i retning af et forbud mod diesel- og benzinbiler, mens der gives tilskud til anskaffelse af el- og hybridbiler, som ligeledes er fritaget for ejerudgifter. Endelig bemærkes, at udviklingen i Frankrig som de øvrige går i retning af at forbyde benzin- og dieselbiler fra 2040. Efter denne dato vil det alene være tilladt at sælge biler som enten kører på el eller ren energi. Hybridbiler vil stadig være tilladte.

CS mener, at forslaget har misfortolket artikler fra Politiken og The Guardian når det foreslås, at Grønland i stedet for at forhindre udviklingen af el/hybridbiler, i stedet tilskynder borgerne til i stedet at anskaffe sig benzin- og dieselbiler.

*Det er ikke intentionen med forslaget, at tilskynde borgerne til et generelt skifte til køb af traditionelle benzin og dieselbiler, men at tilskynde til køb af køretøjer som udleder mindst mulig CO2. Der er i den forbindelse ingen sikkerhed for plug-in hybridbilens udledning, idet det er afgørende hvor meget køretøjets forbrændingsmotor anvendes under kørslen.*

#### Departementet for Natur og Miljø

Departementet for Natur og Miljø finder indførelse af afgifter på motorkøretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel for uhensigtsmæssig. Departementet vurderer, at der fortsat er brug for incitament, som får borgere til at vælge disse miljøvenlige motorkøretøjer.

Departementet foreslår derfor, at el- og brintbiler fortsat fritages fra motorafgifter på samme måde, som der lægges op til at fritage dem fra indførselsafgifter, eller at der indføres en motorafgift for el- og brintbiler, som er lavere end ved almindelige benzindrevne motorkøretøjer, således at der fortsat sikres en miljøvenlig incitamentsstruktur.

*Indførelse af motorafgift for el- og brintbiler udgør som et led i den gradvise normalisering af afgifterne i sammenhæng med bilernes udbredelse i Grønland en begrænsning i forhold til den hidtil gældende afgiftsfrihed.*

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførelse af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

Departementet finder det positivt, at der indføres et skrotningsgebyr. Departementet finder, at ordningen vil øge incitamentet for borgerne til at få skrottet deres udtjente køretøjer, og dermed skabe mærkbare og synlige miljøforbedringer.

Departementet finder det dog uhensigtsmæssigt, at der i forslaget lægges op til differentierede skrotningsgebyrer, hvormed det bliver dyrere at betale skrotningsgebyr for el- og brintbiler frem for mindre miljøvenlige køretøjer. Departementet bemærker samtidig, at differentierede satser vil skabe ekstra administration af ordningen, som ikke opvejes af et modstående miljøhensyn.

Departementet foreslår, at der indføres samme skrotningsgebyr og skrotningspræmie for alle sags køretøjer, således at ordningen er let at administrere.

*Offentlige gebyrer skal dække de reelle gennemsnitsomkostninger ved en bestemt tjeneste. De fastsatte gebyrer svarer til den udgift der er forbundet med at miljøbehandle de pågældende køretøjer.*

*Naalakkersuisut finder ikke anledning til at ensrette skrotningspræmien for alle køretøjer.*

Departementet bemærker, at det bør tydeliggøres i forslaget, at skrotningsgebyret også skal kunne anvendes til at dække de administrative omkostninger der er forbundet med administrationen af skrotgebyrordningen.

*Forslaget er indarbejdet.*

I bemærkningerne fremgår på side 3 at ”skrotningsgebyret halveres for køretøjer som anvender el- eller brint som drivmiddel samt for plug-in hybridbiler”. Departementet bemærker, at det findes i uoverensstemmelse med lovtæksten, og at der formentlig er tale om en fejl.

*Forslaget er tilrettet således, at sætningen er i overensstemmelse med lovtæksten.*

Departementet bemærker, med henvisning til forslagets bemærkninger, hvoraf det blandt andet fremgår, at ejere af køretøjer pålægges at betale ”et skrotgebyr til Landskassen. Til gengæld vil Landskassen, eksempelvis gennem en Miljøfond, refundere både kommunernes udgifter til skrotbehandling af køretøjerne og kommunernes udgifter til udbetaling af skrotpræmier”. Ligesom det desuden nævnes, at ”Indtægter ... vil blive tilført Miljøfonden”, at Departementet er i tvivl om, hvorvidt denne ordlyd kan forstås sådan, at Miljøfonden ikke

sikres et selvstændigt indtægtsgrundlag fra skrotgebyret, men at det i stedet vil kræve en udgiftsbevilling på finansloven? I så fald, anbefaler departementet en omformulering.

*Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.*

*Bemærkningerne i forslaget, som der henvises til, tager ikke stilling til, hvordan miljøfonden i finanslovssammenhæng etableres eller, hvordan midlerne fra skrotningsgebyret overføres til en eventuelt kommende miljøfond. Det vil der blive taget stilling til i forbindelse med etableringen i finansloven af MiljøFonden.*

#### Departementet for Erhverv og Energi

Departementet for Erhverv og Energi bemærker, at forslaget er i strid med Naalakkersuisuts sektorplan for energi og vandforsyning, der blandt andet omfatter en overgang til grøn energi samt tiltag til understøttelsen af brugen af elbiler.

Departementet bemærker, at der er klare miljømæssige og økonomiske gevinster ved at øge antallet af elbiler, idet det vil medføre et fald i forbruget af benzin og diesel, og ifølge sagens natur medføre et mindre behov for at importere olieprodukter.

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførsel af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Naalakkersuisut vil dog nøje følge udviklingen inden for salg af elbiler i Grønland, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændre sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

#### Kommunegarfik Sermersooq (KS)

KS er positiv over for indførsel af en skrotordning der kan dække kommunernes udgifter ved bortskaffelse af et køretøj, samt en skrotpræmie som kan udbetales til ejeren af køretøjet, når køretøjet afleveres til en af de kommunale modtagerstationer. Det er KS opfattelse, at det vil skabe incitament til, at sikre, at udtjente køretøjer afleveres til en kommunal modtagerstation til en miljømæssig forsvarlig ophugning.

*Naalakkersuisut er tilfreds med, at kommunen bakker op om forslaget til indførsel af en skrotningsordning.*

KS udtrykker bekymring over at der foreslås høje motorafgifter på elbiler, brintbiler og plug-in hybridbiler. Kommunen er overbevist om, at elbiler er fremtiden for privat og offentlig

personbefordring, men teknologien er stadig i sin vorden, og endnu ikke klar til at bære en ting afgift. En afgift vil efter KS opfattelse, hæmme udbredelsen af nye grønne motorteknologier i Grønland. KS påpeger, at erfaringer fra DK viser, at salget af elbiler går i stå, når man for tidligt og for kraftigt lægger afgifter på.

*Der henvises til kommentaren til BB, om det hensigtsmæssig i at indføre motorafgifter på el- og brintbiler, samt plug-in hybridbiler.*

*Det er endvidere Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførsel af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Naalakkersuisut vil dog nøje følge udviklingen inden for salg af elbiler i Grønland, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændre sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

KS bemærker, at KS inspireret af Naalakkersuisuts klimastrategi, har en målsætning om at gøre Nuuk til verdens første CO2 neutrale hovedstad. Miljøvenlige køretøjer spiller en central rolle i den målsætning, da KS vurderer, at det er muligt, indenfor en overskuelig fremtid, at gøre al personlandtransport i Nuuk CO2 neutral. KS påpeger, at lovforslaget vil resultere i, at forbedringer af bilparken med hensyn til miljø implementeres i Grønland med stor forsinkelse. Forslaget modarbejder derfor kommunen i at opnå de satte miljø- og klimamål, og KS konkluderer, at Naalakkersuisut synes at have forladt tidligere regeringers målsætning om at fortrænge olieimporten med grønlandsk vandkraft produceret el.

*Der henvises til kommentaren til Departementet for Natur og miljø, om overgangen til grøn energi samt tiltag til understøttelsen af brugen af elbiler.*

KS bemærker, at indførslen af motorafgift på elbiler og plug-in hybridbiler udgør en væsentlig hindring for omlægning til en miljø- og klimavenlig bilpark. KS henviser i den forbindelse til, at både el- og plug-in hybridbiler har en større egenvægt sammenlignet med traditionelle køretøjer på grund af deres store batteripakker.

KS finder, at forslaget favoriserer benzinbiler fremfor el-biler og opladningsbiler, hvilket modarbejder omlægningen hen imod en mere klimavenlig bilpark.

KS bemærker i øvrigt, at borgerne vælger de køretøjer som Naalakkersuisut skaber incitament for at vælge, og at mange derfor har indrettet deres privatøkonomi efter afgiftsfritagelsen. Deres køretøjer bliver nu betragteligt dyrere.



*Det er ikke intentionen med forslaget, at tilskynde borgerne til et generelt skifte til køb af traditionelle benzin og dieslbiler, men at tilskynde til køb af køretøjer som udleder mindst mulig CO<sub>2</sub>. Der er i den forbindelse ingen sikkerhed for plug-in hybridbilens udledning, idet det er afgørende hvor meget køretøjets forbrændingsmotor anvendes under kørslen.*

*Det bemærkes endvidere, at der sædvanligvis ikke tages højde for ændrede privatudgifter hos den enkelte, ved en fremadrettet ændring af en afgift på forbrug af en række varer. Det er op til den enkelte at indrette sit forbrug herefter.*

KS bemærker, at såfremt Naalakkersuisut ønsker at beskytte miljøet og klimaet, ved at fremme elbiler, er en mere langsigtet indsats nødvendig. KS bemærker i tilknytning hertil, at Norge fastholder en afgiftsfritagelse, selv om over halvdelen af de biler der sælges i dag er plug-in hybridbiler eller el-biler.

*Naalakkersuisut forventer indenfor de kommende år, at gennemføre en reform af bilafgiftsområdet, henimod at inddrage en større grad af miljøhensyn i afgiftsbelægningen. Foreløbigt afventer Naalakkersuisut dog gennemførslen af en ny metode for måling af bilers brændstofforbrug ved typegodkendelse af biler, de såkaldte Worldwide harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP), som forventes taget i brug senest med udgangen af 2020.*

KS støtter op om Naalakkersuisuts miljøstrategi, ved blandt andet at stille krav om, at der i forbindelse med opførelsen af nye flerfamilieboliger, etableres el-ladestander ved de enkelte boligblokke.

KS opfordrer Naalakkersuisut til fortsat at støtte op om en bæredygtig og miljørigtig udvikling i Grønland, ved at forlænge den midlertidige fritagelse for motorafgifter for køretøjer der udelukkende anvender el eller brint som drivmiddel, samt plug-in hybridbiler, indtil det tidspunkt hvor de nye biltyper er væsentligt udbredt i hele landet og har reduceret landets CO<sub>2</sub>-udslip væsentligt.

KS finder, at lovforslagene bør ændres, således, at der skabes overensstemmelse mellem lovforslaget og Naalakkersuisuts overordnede klimastrategi.

*Der henvises til kommentaren til BB, om den midlertidige fritagelse af el og brintbiler, samt plug-in køretøjer.*

*Naalakkersuisut finder på den baggrund ikke, at der er uoverensstemmelse mellem lovforslaget og Naalakkersuisuts overordnede klimastrategi.*

Høringssvar fra borger, Thomas Riis (TR)

TR bemærker, at nogle af de letteste el-drevne biler på markedet er hhv. VW e-up med en egenvægt på 1.229 kg og Mitsubishi i-miev på 1.080 kg, hvorfor der næppe i dag findes køretøjer på markedet som falder under den laveste motorafgifts-sats, som omfatter køretøjer under 1.000 kg.

TR finder, at der på den baggrund i dag alene gælder to incitamenter til at vælge det el-drevne køretøj. 1) samvittigheden overfor miljøet og landets økonomi, og 2) fritagelsen for motorafgift. Vedtages forslaget bortfalder incitament nr. 2 og herefter vil der efter TRs opfattelse næppe blive importeret flere el-biler til Grønland.

TR bemærker afslutningsvis, at lovforslaget kan medføre dårligere miljø i byerne, dårligere national økonomi, samt give et signal til borgerne og omverdenen om, at Grønland ikke ønsker at føre en klimavenlig politik, hvilket ikke findes i overensstemmelse med koalitionsens udmeldinger i øvrigt.

*Naalakkersuisut bemærker, at der ikke ændres på, at el- og brintbilernes indførselsafgifter. De er fortsat fritaget for indførselsafgifter. Selve anskaffelsesudgifterne til en elbil vil derfor ikke blive påvirket af forslaget.*

*I forhold til motorafgifterne placeres elbilerne på en lav afgiftsniveau.*

Grønlands Erhverv (GE)

GE bemærker, at der i løbet af de seneste 2-3 år er pågået et konstruktivt udvalgsarbejde, der havde til hensigt, at udforme grundlaget for, hvordan afgiftssystemet i relation til motorkøretøjer kunne indrettes, således at el- og hybridbiler kunne bringes ind på det grønlandske bilmarked.

GE bemærker, at udvalgsarbejdet skulle munde ud i en 'nulløsning', således at landskassen ikke på sigt skulle tabe på dette.

GE bemærker, at det er ukorrekt og misvisende når det fremgår i pressen, at markedet for el- og hybridbiler har nået et sådant omfang, at det vil være relevant at pålægge hybridbiler såvel

indførsels- og motorafgift og rene el-biler motorafgift. GE bemærker hertil, at der, efter deres oplysninger, er solgt omkring 400 plug-in hybridbiler og omkring 40 rene el-biler, siden 2014. GE finder på den baggrund ikke, at markedet har nået et sådant omfang, at det kan begrunde de foreslåede afgifter.

*Som beskrevet i besvarelsen til høringssvaret fra BB har det været intentionen at normalisere afgiftsniveauet på plug-in hybrid biler. Som det fremgår af GE's hørings svar, har der i de seneste år været set en relativt kraftig forøgelse af antallet af plug-in hybrid biler (400 biler).*

*Desuden kan der som nævnt rejses spørgsmål om, hvor klima- og miljøvenlige plug in-hybrid bilerne reelt er, idet dette afhænger af brugerens adfærd, hvor meget forbrændingsmotoren anvendes under kørsel og denne motors effektivitet. Der kan desuden konstateres, at der har været tale om relativt tunge biltyper. Det er samtidig intentionen med forslaget i vidt omfang at forsætte den gunstige behandling af el- og brintbiler.*

GE anfører i øvrigt, at det er irrelevant når det i høringsbrevet fremgår, at "hybridbiler bruges af de bedre bemidlede", og henviser til, at det siden beslutningen om at fremme salget af el- og hybridbiler har været kendt, hvilke bilmærker, der blev produceret og udbudt i el- og hybridudgave, og derfor også har kendt til prisen for disse.

GE bemærker, at markedet for el- og hybridbiler også på verdensplan er i sin forholdsvis spæde opstart, hvilket blandt andet påvirker prisen på køretøjerne. I det omfang man fremmer el- og plug-in bilernes tilstedeværelse, vil prisen efter GE's opfattelse falde i takt med at flere bilproducenter vil bevæge sig ind på markedet.

GE bemærker at indførsel af afgifter på el – og hybridbiler bør ske på et grundlag der er velundersøgt og velbegrundet, hvilket GE ikke finder er tilfældet med det stillede forslag.

*Naalakkersuisut forventer indenfor de kommende år, at gennemføre en reform af bilafgiftsområdet, med afsæt i de allerede pågåede udvalgsarbejder.*

*Foreløbigt afventer Naalakkersuisut dog gennemførelsen af en ny metode for måling af bilers brændstofforbrug ved typegodkendelse af biler, den såkaldte Worldwide harmonized Light vehicle Test Procedure (WLTP), som forventes taget i brug senest med udgangen af 2020. Naalakkersuisut vurderer, at der er tale om to hensyn. På den ene side vil en langsom normalisering afgiftsniveauet på el- og brintbiler samt plug-in hybrid biler medføre risiko for*

*tabte indtægter til landskassen, modsat vil en hurtig normalisering kunne svække udbredelsen af elbiler i Grønland.*

*Naalakkersuisut vil derfor nøje følge udviklingen, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændrer sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

*Naalakkersuisut finder ikke, at markedet i Grønland for biler har en størrelse, der kan forventes at påvirke bilproducenternes adfærd.*

GE pointerer endvidere, med henvisning til den grønlandske infrastruktur, og omtalen i medierne om, at mange plug-in hybridbiler primært anvender køretøjets benzinmotor, at GE via oplysninger indhentet hos brancheudvalget for Service og Transport, har fået bekræftet, at ejere af plug-in hybridbiler modsat påstået, i videst muligt omfang anvender elmotoren, som oplades de steder i byen hvor det er muligt, fx under indkøb.

GE opfordrer i den forbindelse til at infrastrukturen for opladningsmuligheder udvikles i stedet for at blive sat i stå med afgifter.

*Der henvises til kommentaren til BB, om det miljømæssige og fornuftige ved at foreslå indførsel af afgifter på plug-in hybridbiler.*

*Naalakkersuisut vil dog arbejde på at udvikle infrastrukturen for ladestandere i byerne.*

GE kommer afslutningsvis med en række forslag til Naalakkersuisut.

Det foreslås, at plug-in hybridbilerne pålægges en indførselsafgift på 10 procent, som efterfølgende forhøjes med 5 procent p.a., indtil priserne på plug-in hybridbiler når niveauet for traditionelle køretøjer. Det foreslås endvidere, at både el- og plug-in køretøjer pålægges en motorafgift på 5.000 kr. p.a. og reguleres med nærmere angivet procentdel p.a. Endelig foreslår GE, at plug-in hybridbiler og el-biler pålægges en skrotningsafgift på 1.000 kr. p.a., og at det tidligere stilledes forslag fra udvalgets side tilpasses således, at det baserer sig på køretøjets energiforbrug.

GE anfører, at det stillede forslag ikke vil give de forventede provenu til landskassen, ligesom det forekommer at være til blevet på et forkert og misforstået grundlag.

GE foreslår derfor, at forslaget forkastes, og at der findes en lempeligere måde at indføre disse afgifter på.

*Naalakkersuisut finder ikke anledning til at forkaste forslaget eller betvivle det med forslaget forventede provenu.*

Høringssvar fra borger, Jesper Hansen (JH)

JH bemærker, at brugen af elbiler har en lang række åbenbare fordele for miljøet og for samfundsøkonomien.

JH anerkender rimeligheden i, at indføre en begrænset motorafgift på el-biler, henset til at også disse biler slider på vejnettet. JH mener dog, at de foreslåede satser vil sætte et stop for indførelse af el-biler til Grønland.

JH anfører, at netop besparelsen på motorafgiften indtil i dag har været den væsentligste årsag til elbilens driftsøkonomi har været mere fordelagtig sammenlignet med tilsvarende traditionelle køretøjer. Med den foreslåede afgift vil den årlige driftsudgift blive forhøjet med ca. 15.000 kr.

På trods af, at der for rene elbiler også er en besvarelse på den årlige serviceudgift, idet elmotorer kræver meget lidt service, vil balancen forrykke sig, og driftsudgiften for elbiler vil fremover være højere end for traditionelle køretøjer.

JH udtrykker skepsis overfor, hvem der vil være villig til at betale en højere driftsudgift alene for at være mere miljørigtig.

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførelse af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Naalakkersuisut vil dog nøje følge udviklingen, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændrer sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

JH anfører endvidere, at de borgere som indtil i dag har erhvervet en elbil i tillid til at Naalakkersuisut også i fremtiden vil føre en miljørigtig politik på transportområdet må føle sig 'taget ved næsen', uanset at ingen sandsynligvis har forventet en permanent afgiftsfrihed.

JH pointerer, at såfremt Naalakkersuisut ønsker at fremme miljøet, bør der fortsat gælde en økonomisk begunstiging af en art. I modsat tilfælde vil borgerne efter JH's overbevisning fravælge el-bilen.

JH bemærker i øvrigt med henvisning til forslaget bemærkninger, at et fravalg af elbilen, som konsekvens af forslaget, vil medføre et tilsvarende tilvalg af traditionelle køretøjer, og dermed tilhørende øget forurening. Forslaget vil således efter JH's opfattelse have væsentlige konsekvenser for natur, miljø og folkesundhed.

*Det er ikke intentionen med forslaget, at tilskynde borgerne til et generelt skifte til køb af traditionelle benzin- og dieslbiler, men at tilskynde til køb af køretøjer som udleder mindst mulig CO2.*

JH bemærker afslutningsvis, at forslaget baserer sig på en forudsætning om, at den internationale udvikling mod flere el-biler automatisk vil have en tilsvarende effekt i Grønland. JH finder ikke den forudsætning realistisk, hvis der ikke længere eksisterer en driftsøkonomisk fordel ved at køre i en elbil.

JH har vedlagt et regne-eksempel til illustration af problemstillingen.

*Der er stor usikkerhed knyttet til salget af elbiler. Naalakkersuisut finder derfor, at beregningerne i illustrationen er baseret på et usikkert skøn. Af vedlagte illustration fremgår blandt andet, at brændstofforbrugets omkostninger er ens for både elbiler og benzinbiler.*

*Naalakkersuisut er ikke enig heri, og finder, at det reelle brændstofforbrug er lavere hos elbiler. Desuden svares der motorafgift for elbiler primært efter kategorien Bil1500 og ikke efter kategorien Bil1800 som beregningerne antyder.*

*Naalakkersuisut finder, at der også efter indførelse af motorafgift på el – og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

JH opfordrer til, at Naalakkersuisut fortsat friholder elbiler for motorafgift, eller maksimalt belaster køretøjerne med 50 procent af almindelig motorafgift, hvis der fortsat skal gælde et incitament for forbrugeren til at vælge et mere miljørigtigt køretøj.

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførelse af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Naalakkersuisut vil dog nøje følge udviklingen, og såfremt forudsætningerne for forslaget ændrer sig markant, overveje en ændring af afgifterne.*

Høringssvar fra borger, Jane Sørensen (JS)

JS anfører, at vedkommende ikke er enig i forslaget til batteridrevne køretøjer. Det antages at der hermed henvises til forslaget om indførelse af motorafgift på eldrevne køretøjer.

JS anfører, at køretøjerne ikke forurener, at indførelse af benzin og diesel bør reduceres, at forbrug/køb af el er cirkulation af penge, og at indførelse af afgift på køretøjerne efter JS's opfattelse ikke vil medføre en reduktion af forureningen i landet, idet indførelsen af mere forurenende køretøjer vil stige. JS finder således forslaget i strid med målsætningen om at mindske forureningen i landet.

*Der henvises til kommentaren til Departementet for Natur og Miljø, om motorafgift på el- og brintbiler.*

AutoNord ApS (AN)

AN anfører, at virksomheden som forhandler oplever, at de miljøbevidste kunder efterspørger rene elbiler, mens de kunder der typisk efterspørger plug-in hybridbiler primært har fokus på afgiftsfritagelsen.

AN vurderer, med henvisning til de seneste statistikker, at den samlede efterspørgsel på biler i Grønland følger konjunkturerne og ikke direkte afgiftsstrukturen. AN bemærker dog, at andelen af elbiler/plug-in biler styres af afgiftsstrukturen, idet prisen for en elbil contra et traditionel køretøj typisk er den samme for kunden. Det er derfor ANs vurdering, at en omlægning af indførselsafgifterne ikke vil påvirke den samlede efterspørgsel markant, men blot vil øge indførelsen af benzin/diesel/elbiler på bekostning af plug-in hybridbilerne. Da udvalget af rene elbiler fortsat er begrænset, er det ANs vurdering, at det største skifte vil være fra plug-in hybrid mod benzinbiler. AN finder derfor, at antagelsen om merprovenu er realistisk.

*Naalakkersuisut finder det positivt, såfremt afgiftsændringen i tråd med intentionen bag forslaget vil motivere til et skifte fra større biler til mindre biler, herunder også et skifte fra plug-in hybridbiler til 'minibiler'.*

AN anfører, at forslaget vil skærpe konkurrencen, hvilket i sidste ende kommer erhvervslivet til gode. AN henviser til at der reelt kun har eksisteret én 4x4 plug-in hybrid på markedet, hvilket har betydet, at både privatpersoner og erhvervet ikke har fået gavn af markedskræfterne. En omlægning vil øge konkurrencen og komme erhvervet og forbrugerne til gode i form af lavere priser og bedre service. Det er endvidere ANs vurdering, at afgiftsændringen vil skabe et skift fra større biler til mindre biler alene på grund af prisen.

*Naalakkersuisut finder det positivt, at afgiftsændringen i tråd med intentionen bag forslaget vil motivere til et skifte fra større biler til mindre biler.*

AN bemærker til forslaget om omlægningen af motorafgiften, at afgiften vil skabe øget konkurrence på markedet for firehjulstrukne SUV'er og mindre biler, som vil komme erhvervet og forbrugerne til gode gennem lavere priser, hvilket forventes at kompensere for skrotningsgebyret. Yderligere vil det også sikre, at erhvervet og forbrugerne er mere frit stillede i forhold til at vælge det rigtige køretøj til opgaven, uden at være styret af afgiftsforskelle.

*Naalakkersuisut er tilfreds med, at Auto Nord ApS på denne vis bakker op om forslaget.*

#### Høringssvar fra borger, Christian Wennecke (CW)

CW anfører, at fordelene ved el-biler er samfundsøkonomiske, og at man som forbruger træffer købsvalg udelukkende ud fra en privatøkonomisk betragtning. CW opridser en række fordel. Blandt andet at køretøjerne kører på vandkraft fremfor importeret benzin, at køretøjerne forurener mindre, at køretøjer larmer mindre og at køretøjerne ikke udleder CO<sub>2</sub>.

CW mener derfor, at afgiftssystemet bør indrettes så der skabes privatøkonomiske incitamenter for at træffe det bedste valg for samfundet. CW finder, at det nuværende forslag fjerner disse incitamenter, og i stedet straffer forbrugere som har anskaffet sig en el-bil, dels ved at indføre motorafgift, dels ved at indføre et ekstraordinært skrotgebyr for elbilen.

CW anfører hertil, at han i forbindelse med anskaffelsen af en elbil foretog en række overvejelser i valget mellem en lille benzin eller lille el-bil. Blandt andet, at indførselsprisen stort set var den samme for de to, at benzinbilen beholder en værdi på ca. 50 procent efter 10 år mens værdien hos elbilen var ukendt, hvorfor CW antog at værdien var nul, og at el-bilen derfor var ca. 80.000 kr. dyrere i indkøb, sammenlignet med benzinbilen, hvilket CW fandt



ville blive udlignet med besparelsen ved ikke at skulle svare motorafgift. Ved at indføre motorafgift efter vægtklasse, finder CW at elbilen bliver et dyrere end benzinbilen.

CW finder således at, Naalakkersuisut udsender et klart signal om ikke at el-biler ikke er ønskelige i Grønland.

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførsel af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Det vurderes eksempelvis, at elbiler har en længere levetid end traditionelle køretøjer fordi der er mindre slid som følge af blandt andet varme, utætheder og rust sammenlignet med konventionelle køretøjer. Derudover vurderes elbiler billigere i vedligehold.*

CW anfører, at det personligt findes fair, at elbilejere skal være med til at betale for det slid som køretøjerne laver på vejene og den skrotning som følger med. Til gengæld bør der være en belønning ved at køre på vandkraft, samt for ikke at belaste miljøet.

CW henviser til, at det af forslaget fremgår, at der forventes en fremtidig tilpasning af afgiftssystemet som baseres på udledningsmængder i stedet for vægt. CW finder i den forbindelse, at det vil være rimeligt at fortsætte afgiftsfritagelsen for elbiler indtil det nye system er på plads.

*Indførsel af motorafgift for el- og brintbiler udgør et led i den gradvise normalisering af afgifterne i sammenhæng med bilernes udbredelse i Grønland.*

*Naalakkersuisut finder ikke anledning til at forlænge den nugældende afgiftsfrihed.*

#### Nukissiorfiit

Nukissiorfiit anfører, at forslagene til afgiftsændringer forventes at få negativ betydning for Nukissiorfiits fremtidige indtægtsgrundlag i form af mindsket salg af el til elbiler og hybridbiler. Nukissiorfiit anfører desuden, at forslagene ikke synes at være i overensstemmelse med målsætningerne på energiområdet, om øget brug af vedvarende energi fremfor importeret olie, og henviser til Naalakkersuisuts Sektorplan for energi- og vandforsyning fra november 2017.

*Indførsel af motorafgift for el- og brintbiler udgør som et led i den gradvise normalisering af afgifterne i sammenhæng med bilernes udbredelse i Grønland en begrænsning i forhold til den hidtil gældende afgiftsfrihed.*

*Det er Naalakkersuisuts vurdering, at der stadig, efter indførsel af motorafgiften på el- og brintbiler, vil være incitament til at anskaffe sig et miljøvenligt køretøj.*

*Naalakkersuisut finder på den baggrund ikke, at der er uoverensstemmelse mellem lovforslaget og Naalakkersuisuts Sektorplan for energi og vandforsyning.*

*Der henvises i øvrigt til besvarelsen af BB om det miljømæssige og fornuftige ved at foreslå indførsel af afgifter på plug-in hybridbiler.*

Nuukissiorfiit anfører, med henvisning til forslaget bemærkninger om infrastruktur til eldrevne køretøjer, at Nukissiorfiit i samarbejde med Selvstyret kører et pilotprojekt om opladning af elbiler ved etagebyggeri i Nuuk. Baggrunden for projektet, der startede i 2016, var en rapport fra 2013, hvori det konstateredes, at den manglende infrastruktur til opladning af elbiler udgør en markant barriere for elbiler i Nuuk, og særligt for de mange indbyggere, der bor i etagebyggeri. Projektet omfattede etablering af ladestander ved tre etagebyggerier samt en offentlig tilgængelig hurtiglader centralt i byen.

Naalakkersuisut er ved at evaluere projektet. Erfaringerne viser umiddelbart, at i mindre skala er økonomien i denne type projekter ikke rentabelt for Nukissiorfiit, men ved større udbredelse vil omkostningerne formentlig stå mål med den potentielle indtægt.

*Naalakkersuisut vil arbejde på at udvikle infrastrukturen for ladestander i byerne.*

#### Departementet for Råstoffer, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender

Departementet anfører, at fritagelsen for køretøjer der anvendes erhvervmæssigt af fåre-, kvæg- og rensdyrholdere og lignede på deres bedrifter, efter departementets opfattelse, må begrundes med at disse køretøjer dels ikke benytter offentlige veje, og dels med at risikoen for personskader og skader på tredjemands ejendom er begrænset.

Departementet anfører, at det samme er tilfældet for så vidt angår køretøjer der anvendes erhvervmæssigt af rettighedshavere, som besidder efterforsknings- eller udnyttelsestilladelse efter råstofloven, på deres råstofprojekter. Køretøjerne anvendes ikke på offentlig vej, og i det omfang der findes veje indenfor tilladelsesområdet er disse bygget og vedligeholdt af rettighedshaveren, ligesom at bortskaffelse af køretøjer og veje samt genskabelse af landskabet, påhviler rettighedshaveren.

Departementet bemærker, at en fritagelse vil lette omkostningerne i forbindelse med råstofprojekter og gøre Grønland mere attraktivt for internationale mineselskaber, hvilket findes i overensstemmelse med Naalakkersuisuts koalitionsaftale. Departementet henviser i den forbindelse til koalitionsaftalens punkt 68, om råstofområdet.

*Naalakkersuisut bemærker, at den foreslåede ændring ikke har til formål at udvide området for afgiftsfritagne køretøjer, men alene give mulighed til at køretøjer der anvendes erhvervsmæssigt af fåre-, kvæg- og rensdyrholdere og lignede på deres bedrifter, også kan anvendes såfremt en del af bedriften ligger indenfor by- eller bygdegrænsen. Køretøjerne anvendes ikke på offentlig vej.*

*Naalakkersuisut finder ikke anledning til at udvide området for afgiftsfritagne køretøjer, til også at omfatte kørsel på offentlig vej, uanset at der er tale om et afgrænset område.*

Departementet har ingen bemærkninger til forslag til inatsisartutlov om ændring af landstingslov om indførselsafgifter.

#### Kommune Kujalleq (KK)

KK tilslutter sig de ændringer der er indarbejdet i forslaget, siden en anden version af forslaget var i høring i 2017.

*Naalakkersuisut er tilfreds med, at Kommune Kujalleq tilslutter sig forslaget.*