

Notat vedrørende modtagne hørings svar i forbindelse med forslag til inatsisartutlov om ændring af landstingslov om indførselsafgifter.

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 indførselsafgifter.

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

Departementet for Udenrigsanliggender

Departementet for udenrigsanliggender påpeger, at den nugældende fritagelse i § 1, stk. 2, nr. 3, for motorkøretøjer der tilhører fremmede magters diplomatiske eller konsulære repræsentationer eller de medlemmer af repræsentationens personale, der ikke er danske statsborgere, fortsat bør være gældende.

Forslaget er indarbejdet.

Formandens Departement

Formandens Departement bemærker, at bestemmelsen i den nugældende § 1, stk. 2, nr. 3, af hensyn til ensartede betingelser indenfor rigsfællesskabet fortsat bør være gældende.

Bestemmelsen vedrører motorkøretøjer der tilhører fremmede magters diplomatiske eller konsulære repræsentationer eller de medlemmer af repræsentationens personale.

Der henvises til ovenstående besvarelse af hørings svaret fra Departementet for udenrigsanliggender.

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 erhvervsmæssig 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.

Høringssvar 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 vægtklasse, 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 spørgsmålstegn 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.

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 oplystning 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 hvis afgiftsfritagelsen for plug- in hybridbiler ophører og der indføres indførselsafgift, vil det ikke længere kunne betale sig at eje en plug-in hybridbil. CS forventer, at de fleste ejere af sådanne vil skifte over til benzin eller diesel biler, hvormed CO2 udledningen vil øges markant.

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

CS bemærker endvidere, at snescootere og ATV-køretøjer for ca. 70-80 pct. vedkommende udgør et forlystelseskøretøj. CS bemærker hertil, at disse udleder CO2 på næsten samme niveau som 'microbiler'. CS spørger i den forbindelse til sammenhængen med intentionen om at mindske CO2 udledningen?

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. Det gælder bl.a. indenfor fiskeri, fangst samt renovationsopgaver. Køretøjerne slider i øvrigt mindre på vejssystemet sammenlignet med øvrige køretøjer.

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 procents 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 ladestander 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 dieselsbiler 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 dieslbiler.

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. 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 det positivt, at forslaget lægger op til at fritage køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel fra indførselsafgifter, og at forslaget dermed fremmer en positiv incitamentsstruktur vedr. køb af el- og brintbiler.

Naalakkersuisut er tilfreds med at Departementet for Natur og Miljø bakker op om forslaget.

Kommunegarfik Sermersooq (KS)

KS kan imidlertid ikke tilslutte sig, de væsentlige indførselsafgifter der lægges op til på plug-in hybridbiler. Det er KS vurdering, at en indførselsafgift på nuværende tidspunkt vil gøre plug-in hybridbiler så dyre, at salget vil gå i stå, og omlægningen til en mere miljø- og klimavenlig bilpark, ville dermed gå i stå.

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

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 regerings 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 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 gennemførelsen 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 CO₂-udslip væsentligt.

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

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 CO₂

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 CO2-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.

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 alle biler som anvender el som drivmiddel er en økonomisk gevinst for samfundet. Særligt i de vandkraftforsynede byer, hvor der købes lokalt produceret el fra Nukissiorfiit, i stedet for importeret benzin.

TR bemærker, at elbiler, selv når der ikke svares indførselsafgift, er dyrere i indkøb end tilsvarende benzindrevne biler. TR bemærker hertil, at den billigste benzindrevne VW up med de nuværende afgiftssatser koster ca. 125.000 kr. mens den billigste udgave af en eldrevet VW e-up koster 189.000 kr. Hertil gælder, at el på nuværende tidspunkt koster ca. det samme som benzin på grund af de meget lave benzinpriser og til sammenligning meget høje elpriser.

TR finder, at der på den baggrund i dag alene gælder to incitamentter til at vælge det eldrevne 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.

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 KS 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 indførelse af afgifter på el – og hybridbiler bør ske på et grundlag der er velundersøgt og velbegrunderet, 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 bemærker, at indførelse af afgift på særligt plug-in hybridbiler vil medføre, at bilerne prismæssigt kommer til at ligge ca. 75 procent over prisen for benzin- og dieselmotorbiler, hvilket efter GE's opfattelse vil standse salget.

GE bemærker hertil, at tallet for salget af rene el-biler ikke borger for at disse vil kunne erstatte hybridbiler, selvom de alene pålægges motorafgift.

GE finder således, at det stillede forslag vil underminere den miljødagsorden, som Grønland i mange henseender byrster sig af internationalt i dag.

GE finder, at der ligger udokumenterede og snævertsynede begrundelser bag forslaget, som ikke nyder opbakning hos hverken Siumut eller IA, som samlet repræsenterer omkring to tredjedele af den grønlandske befolkning.

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

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

GE pointerer endvidere, med henvisning til den grønlandske infrastruktur, og omtalen i medierne om, at mange plug-in hybridbilejere 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.

Arctic Star Aps (AS)

AS anfører efter en præsentation af virksomheden, at tendensen igennem de senere år viser, at virksomheden sælger flere snescootere til erhverv og professionelt brug end tidligere, samtidig viser tendensen også, at der sælges flere og flere mindre terrængående køretøjer (ATV/UTV).

AS bemærker, at begge køretøjer er praktiske og anvendelige i Grønland, ligesom at de særdeles velegnede til anvendelse i bygder og mindre byer hvor vejnettet ikke er helt så godt som i de større byer. Derudover gælder særligt for så vidt angår ATV/UTV køretøjerne, at disse anvender en begrænset mængde brændstof og derfor er mindre forurenende.

AS hilser det nye forslag om fritagelse af indførselsafgift på snescootere og mindre terrængående køretøjer velkomment. AS anfører, at forslaget vil have gavnlige effekter for brugerne, som måske vil skifte deres ældre model ud med en nyere, som anvender mindre brændstof.

AS bemærker dog, at virksomheden vil komme til at tabe penge på det restlager som der er betalt indførselsafgifter for, ligesom at virksomheden allerede har afgivet bindende bestillinger ved fabrikken. På den anden side, vil virksomheden sandsynligvis opleve et større salg i fremtiden, hvis forslaget bliver vedtaget.

Naalakkersuisut er tilfreds med, at Arctic Star ApS bakker op om forslaget.

Med hensyn til den mulige konsekvens af forslaget, at virksomheden vil nyde et tab i forbindelse med ændringen, bemærkes, at en fremadrettet ændring af en afgift, der enten får begunstigende eller skærpene indflydelse på en kontrakt mellem to parter er, et kontraktretligt anliggende mellem disse parter, som der sædvanligvis ikke tages højde for ved ændringen af afgiften.

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 indførslen 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 mærværdi 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 vurderer, at forslaget vil have væsentlige trafikikkerhedsmæssige konsekvenser, idet biler med en fakturaværdi på under 75.000 kr. ikke har firehjulstræk og derfor ofte strandes på trafikfarlige steder om vinteren, til fare for dem selv og de øvrige trafikanter og fodgængere.

AN anfører, at biler med en fakturaværdi på under 75.000 kr. udgør de såkaldte 'køb og smid væk' biler, hvilke ikke forventes at have en levetid på 15 år.

AN foreslår en glidende stigning i afgiften uden spring, så befolkningen i Grønland selv kan vælge hvilken bil de vil købe, og ikke lovgivningen.

AN foreslår en 100 procent afgift på fakturabeløbet, dog minimum 50.000 kr. Det vil efter ANs opfattelse normalisere bilmarkedet i Grønland.

En fast procentafgift, uanset køretøjets miljøpåvirkning, vil efter Naalakkersuisut vurdering motivere til indførelse af tunge og miljøbelastende køretøjer, uden hensyn til køretøjets miljøpåvirkning.

Naalakkersuisut finder derfor ikke anledning til at ændre forslaget, idet en sådan ændring vil stå i misforhold til den miljøhensyns-tankegang som ligger bag forslaget og den kommende reform af bilafgiftssystemet.

Departementet for Råstoffer, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender

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.