

BETÆNKNING

Afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget

vedrørende

Forslag til Inatsisartut lov om miljøafgift på produkter til energifremstilling

Fremsat af Medlem af Naalakkersuisut for Finanser og Nordiske Anliggender

Afgivet til forslagens 2. behandling

Udvalget har under behandlingen bestået af:

Inatsisartutmedlem Niels Thomsen, Demokraterne, formand
Inatsisartutmedlem Harald Bianco, Inuit Ataqatigiit, næstformand
Inatsisartutmedlem Kaali Olsen, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem Karl Lyberth, Siumut
Inatsisartutmedlem Aleqa Hammond, Siumut

Udvalget har efter 1. behandlingen den 30. september 2010 under EM2010 gennemgået forslaget.

Forslagets indhold og formål

Det foreslås, at der indføres afgift på mineralolieprodukter, kul og gas, som anvendes til fremstilling af varme og elektricitet samt til motorbrændstof.

Forslaget tilsigter at omfatte alle de produkter, som traditionelt bruges som brændsel ved fremstilling af varme og el eller som drivmidler til motorer.

Der foreslås indført afgiftsfritagelse i forbindelse med leveringer til skibe og fly i udenrigsfart, olie- og gasefterforskningskibe samt udenlandske fiskefartøjer. Desuden foreslås leveringer til grønlandske fiskefartøjer med en bruttotonnage på 200 ton eller derover fritaget for afgift.

Mineområdet foreslås kun afgiftsbelagt med 1/10, idet langt størstedelen af brændstofferne bliver anvendt til udvinding og produktion af eksportvarer (minerale), og der i øjeblikket er stor usikkerhed om rentabiliteten ved sådanne aktiviteter i Grønland.

Ud over at skaffe indtægter til Landskassen forventes forslaget at have en formindskende effekt på den samlede CO₂ udledning.

1. behandling af forslaget i Inatsisartut

Inuit Ataqatigiit støttede principielt forslaget ud fra de forventede miljøgavnige og indtægtskabende effekter, men ønskede en belysning af, hvorledes afgifterne forventes at ramme forskellige samfundsgrupper. **Demokraterne** og **Kattusseqatigiit Partiiat** støttede forslaget ud fra samme begrundelser, men ønskede desuden at få uddybet begrundelsen for afgiftsfritagelsen af bl.a. skibe og fly i udenrigsfart. **Siumut** og **Atassut** støttede ikke forslaget ud fra den betragtning, at det vil medføre en yderligere økonomisk belastning, der frygtes at ramme socialt skævt, hvor særligt befolkningen i bygder og yderdistrikter vil blive ramt. Endvidere ønskedes det, at der i højere grad fokuseres på anvendelsen af alternative energikilder, erhvervsudvikling og administrative besparelser frem for øgede afgifter.

Udvalgets behandling af forslaget

Udvalget har til brug for sin behandling af nærværende forslag anmodet Naalakkersuisut om at fremkomme med beregninger, der viser forslagets økonomiske virkning på borgere med forskelligt forbrug af afgiftsbelagte ydelser (Familietypeberegninger). Naalakkersuisuts besvarelse fremgår af bilag A.

Udvalget har desuden bedt Naalakkersuisut fremkomme med en uddybende begrundelse af den foreslåede afgiftsfritagelse i forbindelse med leveringer til skibe og fly i udenrigsfart, olie- og gasefterforskningskibe samt udenlandske fiskefartøjer m.v. Naalakkersuisuts besvarelse fremgår af bilag B.

Vedr. familietypeberegninger

Af Naalakkersuisuts beregninger fremgår det, at rådighedsbeløbet reduceres med 23 kr. om måneden for en enlig i lejebolig (model 1) og med 73 kr. om måneden for et par i ejerbolig med bil (model 5).

Udvalget skal hertil bemærke, at såfremt en person der indkomstmæssigt omfattes af model 1 har bil eller båd, f.eks. som led i sit erhverv, vil rådighedsbeløbet blive reduceret med mere end 23 kr. afhængigt af, hvor stort brændstofforbruget er. Beregningseksemplerne omhandler endvidere ikke brændstofforbrug til både, men udvalget antager, at der i denne forbindelse umiddelbart kan sammenlignes med beregningernes angivelser for biler.

Udvalget bemærker desuden, at beregningseksemplerne ikke tager højde for det forhold, at den foreslåede afgift vil betyde, at almindelige dagligvarer også vil blive marginalt dyrere, bl.a. pga. øgede transportudgifter m.m.

Udvalget må dog konkludere, at der samlet set er tale om en meget begrænset reduktion af

rådighedsbeløbet. Tages der udgangspunkt i modelberegningerne reduceres rådighedsbeløbet således med mellem 0,2 % og 0,6 % om måneden. Det må antages, at størstedelen af denne reduktion af rådighedsbeløbet vil kunne imødegås ved relativt begrænsede adfærdsændringer, med henblik på at sænke energiforbruget.

Udvalget har under behandlingen bedt Naalakkersuisut om at uddybe de fremsendte beregninger samt at supplere beregningerne med familietypeberegninger, der bl.a. illustrerer forslagets konsekvenser for borgere med stort forbrug af brændstof. Udvalgets spørgsmål og Naalakkersuisuts besvarelse fremgår af bilag C. De supplerende beregninger viser, at rådighedsbeløbet reduceres med mellem 40 og 80 kr. pr. måned for de fem familietyper.

Afgiftsfritagelse for skibe og fly m.m.

Naalakkersuisut har begrundet de foreslåede afgiftsfritagelser med følgende argumenter:

Polaroil A/S leverer brændstof til størstedelen af den grønlandske fiske- og transportflåde samt til et stort antal fartøjer, der opererer i internationalt farvand. Såfremt disse leverancer pålægges afgifter, vil en del af kunderne søge andre leverandører. Ud over det direkte fald i indtjeningen dette vil medføre, vil der være øget risiko for forurening med olieprodukter, da bunkringen i større omfang vil blive foretaget på åbent hav. Da bunkringsfirmaerne også leverer andre produkter end brændstof, vil der desuden være risiko for mindsket salg hos de landbaserede grønlandske leverandører af disse varer. Udvalget skal hertil tilføje, at de beskrevne følgevirkninger således må antages også at kunne få negativ indflydelse på beskæftigelsen hos de omtalte grønlandske leverandører.

Udvalget tager Naalakkersuisuts begrundelser til efterretning, men skal samtidig erindre om, at forslaget i væsentligt omfang har til formål at sænke landets samlede CO₂ udledning. Udvalget finder det derfor vigtigt, at Naalakkersuisut uden tøven iværksætter et arbejde med at finde andre muligheder for at motivere de parter, der ikke omfattes af afgifterne, til at sænke deres CO₂ udledning. Skatteudvalget skal opfordre Naalakkersuisut til at holde Frednings- og Miljøudvalget orienteret om dette arbejde.

Forslagets økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser ved forslagets realisering er beskrevet under forslagets almindelige bemærkninger. Det er her anført, at det skønnes at afgifterne vil indbringe et provenu på 43 mio. kr. årligt. Det forventes, at provenuet vil være faldende, som følge af et lavere forbrug af fossile brændstoffer. Herudover vil Nukissiorfiit opnå et merprovenu fra el- og varmekunder i byer med vandkraftværker som følge af den nuværende tarifstruktur på el, vand og varme. Dette merprovenu forventes at udgøre ca. 5 mio. kr., og vil blive modregnet i Nukissiorfiits tilskud på finansloven. Derudover forventes afgiften at påvirke pris- og lønfremskrivningen med ca. 0,1 % og forbrugerprisindekset med ca. 0,2 %.

Ændringsforslag fremsat af Naalakkersuisut til 2. behandlingen

Naalakkersuisut har til 2. behandlingen fremsat ændringsforslag der foreslår, afgifterne fastsat til et lavere niveau, end det som er indeholdt i det oprindelige lovforslag. I forhold til det oprindeligt fremsatte forslag ændres afgiften for gas- og dieselolie med videre fra 25 øre per liter til 10 øre per liter, for fuelolie fra 284 kr. og 50 øre per ton til 113 kr. og 80 øre per ton, for motorbenzin med videre fra 25 øre per liter til 10 øre per liter, for gas med videre fra 276 kr. per Nm³ til 110 kr. og 40 øre per Nm³ og for kul med videre fra 183 kr. 50 øre per ton til 73 kr. og 40 øre per ton.

Herefter skønnes provenuet fra inatsisartutlov om miljøafgift på produkter til energifremstilling at udgøre 18 mio. kr. Herudover vil Nukissiorfiit opnå et merprovenu fra el- og varmekunder i byer med vandkraftværker som følge af den nuværende tarifstruktur på el, vand og varme. Dette merprovenu forventes at udgøre ca. 2 mio. kr., og vil blive modregnet i Nukissiorfiits tilskud på finansloven.

Udvalgets indstillinger

Et flertal i udvalget bestående af Inuit Ataqatigiit og Demokraterne indstiller på denne baggrund ændringsforslaget til vedtagelse.

Et mindretal i udvalget bestående af Siumut skal om forslaget bemærke:

Siumut kan på ingen måder acceptere, at man ikke har foretaget en grundlæggende udredning af de forskellige konsekvenser som forslaget til Inatsisartutlov om miljøafgift på produkter til energifremstilling får for landets borgere. Det er meget vigtigt, at man får udredt lovforslagenes konsekvenser i forbindelse med enhver inatsisartutlovgivning om afgifter, som især får den konsekvens, at det kommer til at forringe borgernes daglige vilkår.

Når det lovforslag vi behandler bliver en realitet vil priserne på solar, benzin og petroleum stige betydeligt og dette vil selvfølgelig gå ud over samtlige landets borgere, både hvad angår land- og havbaserede erhverv og endvidere vil samtlige priser stige!

Samtlige virksomheder benytter i større eller mindre grad brændsel i deres daglige drift, f.eks. til varme og elektricitet. De skal uden tvivl finde dækning for denne merudgift og det eneste de kan gøre er at sende regningen videre til de borgere, som de servicerer.

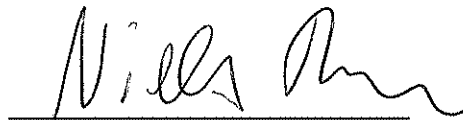
Beboere i udlejningsboligerne får større huslejeregninger, alle varepriserne vil stige, elregningen stiger, vand- og varmeregningerne stiger, transportudgifterne stiger, herunder også persontransporten og alle andre former for servicering i samfundet vil stige i pris og endelig vil kommunernes udgifter til sociale ydelser stige. Kort sagt, så vil afgiften berøre hele samfundet.

Til sidst skal Siumut ikke undlade at nævne, at vi har bemærket, at som følge af Siumuts bestræbelser på vegne af befolkningen og bestræbelser på at pege på faktiske forhold, så har Naalakkersuisut og naalakkersuisutkoalitionen nu sat sig det mål at nedsætte prisniveauet for forslaget til miljøafgiften fra 25 øre til 10 øre pr. liter.

Imidlertid skal vi fra Siumut endnu engang fremhæve, at vi på ingen måder kan acceptere at man agter at indføre miljøafgift, for som vi før har sagt, så vil dette på alle måder forringe borgernes vilkår i deres daglige liv.

Ovennævnte udvalgsmindretal indstiller på denne baggrund forslaget til forkastelse.

Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.



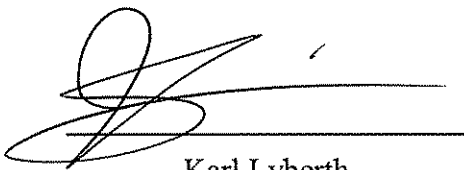
Niels Thomsen, Formand



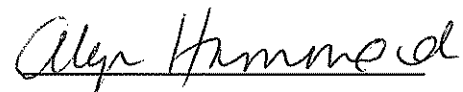
Harald Bianco



Kaali Olsen



Karl Lyberth



Aleqa Hammond

Familietypeberegninger ved indførelse af miljøafgiften

Indførelser af miljøafgifter har direkte effekt på husstandenes udgifter til at afholde forbrug på opvarmning af boligen og elforbruget. For husstande med køretøjer har afgiften effekt på benzinprisen. I Tabel 1-3 er illustreret disse effekter på husstandenes månedlige rådighedsbeløb.

Tabel 1. Forskellige husstande fordelt på boligforbrug, indkomst og transportforbrug

<i>Familietypeeksempler</i>	Boligforbrug (m²)	Indkomst	Huslån	Billån
Model 1: Enlig i lejebolig, lav indkomst	65	100.000	-	-
Model 2: Enlig i lejebolig, middel indkomst og 1 barn	85	400.000	-	-
Model 3: Par i lejebolig, lav indkomst og 1 barn	85	200.000	-	-
Model 4: Par i lejebolig, middel indkomst, bil og 1 barn	110	800.000	-	200.000
Model 5: Par i ejerbolig, middel indkomst, bil og 2 børn	110	800.000	2.000.000	200.000

Tabel 2. Husstandenes rådighedsbeløb før miljøafgifter

<i>Månedlig rådighedsbeløb før miljøafgifter (kr.)</i>	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
Indkomst før skat	8.333	33.333	16.667	66.667	66.667
Indkomstskat	-1.470	-11.970	-2.940	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	239	-	-
Indkomst efter skat	6.863	21.363	13.966	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
<i>Forbrug (el, vand og varme)</i>	-1.200	-1.500	-1.500	-2.500	-3.000
Husleje (lejemål)	-3.000	-4.000	-4.000	-6.000	-
Boligsikring	1.950	-	640	-	-
Bil					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
<i>Benzin</i>				-256	-256
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-750	-750	-1.100	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-546	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	3.863	14.402	7.460	26.516	22.257

Tabel 3. Husstandenes rådighedsbeløb efter miljøafgifter

<i>Månedlig rådighedsbeløbet efter miljøafgifter (kr.)</i>	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
Indkomst før skat	8.333	33.333	16.667	66.667	66.667
Indkomstskat	-1.470	-11.970	-2.940	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	239	-	-
Indkomst efter skat	6.863	21.363	13.966	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
<i>Forbrug (el, vand og varme)</i>	-1.224	-1.529	-1.529	-2.549	-3.059
Husleje (lejemål)	-3.000	-4.000	-4.000	-6.000	-
Boligsikring	1.950	-	640	-	-
Bil					

Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin				-271	-271
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-750	-750	-1.100	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-546	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	3.840	14.373	7.430	26.452	22.184

Der er i beregningerne forudsat, at afgiftsforhøjelsen (25 ører) per 1 liter motorbenzin slår fuldt igennem på forbrugerprisen. Det giver en prisstigning på ca. 6 pct. per liter benzin fra det aktuelle niveau (ca. 4,27 kr. per liter). Hvis familierne har et forbrug på 60 liter per måned (svarende til et dagligt kørselsbehov på 30-40 km) medfører afgiften en meromkostning på 15 kr. per måned. Omkostninger til el- og varmekonsum knyttet til boligbenyttelsen vil stige med 2-3 pct., idet brændsels/omdannelsesværdien til kWh per enhed af de afgiftsbelagte energityper er højere end en proportional stigningsforhold på enhedsomkostningen på de forskellige energityper (pr liter/ton/Nm³). Alt andet lige, vil de anførte forslag til miljøafgifter have en beskeden virkning på de forskellige familietypers rådighedsbeløb.

Aningaasaqarnermut Naalakkersuisoq
Medlem af Naalakkersuisut for finanser

Inatsisartuts Skatte- og Afgiftsudvalg

Vedr. 1. behandling af forslag til miljøafgift på produkter til energifremstilling

Dato:
7.oktober 2010

I forslag til inatsisartutlov om miljøafgift på produkter til energifremstilling, foreslås en række fartøjer undtaget fra afgiftspålæggelse. Udgangspunktet for forslaget er, at forbedre miljøet ved at give incitamenter til en mere miljørigtig adfærd. Forbedring af miljøet er en fælles opgave, hvorfor udgangspunktet er at ramme alle lige.

Postboks 1037
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 50 00
Fax +299 32 46 14
oed@gh.gl
www.nanoq.gl

I forslaget lægges dog op til, at skibe og fly i udenrigsfart, olie- og gasefterforskningskibe, udenlandske fiskefartøjer samt grønlandske havgående fiskefartøjer med en bruttotonnage over 200 ton undtages fra miljøafgiften.

I forbindelse med 1. behandlingen af forslaget, gav afgiftsundtagelsen anledning til nogle bemærkninger som jeg gerne vil kommentere på.

På nuværende tidspunkt forestår Polaroil A/S størstedelen af brændstofleveringen i Grønland. Polaroil, som er ejet af Grønlands Selvstyre, har indgået en serviceaftale om levering af olie i Grønland.

På grund af selskabets nuværende konkurrencedygtige priser, leverer Polaroil A/S ligeledes til et stort antal fartøjer som opererer i internationalt farvand.

Såfremt miljøafgiften på produkter til energifremstilling skal gælde for alle uden undtagelse vil det betyde at Polaroil's priser vil stige, og at fartøjer med mulighed herfor må forudses at bunkre olie afgiftsfrit udenfor afgiftsområdet. Dette giver en øget risiko for forurening, på grund af oliespild i forbindelse med bunkring på åbent hav, hvilket blandt andet ikke stemmer overens med forslagets miljühensigter.

Forslaget kan endvidere betyde en mindsket indtjening for Polaroil, hvis selskabet ikke længere kan fastholde en konkurrencedygtig pris på oliemarkedet. Dette kan dels betyde at selskabet får et udvidet behov for tilskud i forbindelse med serviceaftalen, på grund af faldende indtjening og dels åbne for at andre udbydere vil træde på markedet. Som eksempel på sidstnævnte vedlægges information fra en virksomhed som allerede udfører sådanne opgaver i det nordatlantiske område.

Hertil kommer en risiko for, at udenlandske udbydere kan medbringe andre varer, herunder afgiftsfrie varer som sælges til fartøjerne udenfor afgiftsområdet. Dette kan resultere i et mindsket salg hos grønlandske leverandører.

Endelig forespurgte Demokraternes ordfører under 1. behandlingen, om det er 5 eller 7 mio. kr. Nukissiorfiit vil opnå i merprovenu i forbindelse med afgiftens indførelse. Det korrekte beløb er 5 mio. kr. Det skyldes en beklagelig fejl, at de 7 mio. kr. i punkt 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger ikke er blevet berigtiget. Det skønnes fortsat, at de samlede provenueæssige virkninger af lovforslaget vil udgøre 50 mio. kr., idet det direkte afgiftsprovenu antages, at vil udgøre 45 mio. kr. i stedet for 43 mio. kr.

Til orientering vedlægges familietypeberegninger ved gennemførelse af miljøafgiften.

Ikinngutinnesrumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Palle Christiansen
Aningaasaqarnermut Naalakkersuisoq
Medlem af Naalakkersuisut for Finanser

Aningaasaqarnermut Naalakkersuisoq
Medlem af Naalakkersuisut for finanser

Inatsisartuts Skatte- og Afgiftsudvalg

Vedr. spørgsmål i forbindelse med EM 2010/29 – Inatsisartutlov om miljøafgift på produkter til energifremstilling.

I forbindelse med behandlingen af forslaget i skatte- og afgiftsudvalget er Naalakkersuisut blevet bedt om at besvare og uddybe en række forhold.

Naalakkersuisut supplerer i det følgende og i vedlagte dokumenter det tidligere fremsendte materiale med modelberegninger af forslagens konsekvenser

Følgende forhold er ønsket uddybet:

Spørgsmål:

Naalakkersuisut bedes fremsende konsekvensberegninger for den forventede indvirkning på dagligvarer, el/vandpriser og prisen på vare- og persontransport ved en eventuel indførelse af en lavere afgift på 10, 15 og 20 øre/liter samt ved det nuværende forslag på 25 øre/liter.

Svar:

Da varetransport med fly og skib fra udlandet efter forslaget er friholdt for afgifter, ventes miljøafgiften primært at få betydning for den del af varetransporten, som udgøres af den indenlandske flytning af en vare fra havnen/luftterminalen til destinationsstedet.

En vares samlede pris udgøres af varens enhedspris tillagt transportomkostningen, således at en afgift på motorbenzin vil slå direkte igennem på transportdelen. Da transportomkostninger udgør en mindre del af varens samlede pris, vil en procentvis stigning i benzinprisen ikke blive overvæltet tilsvarende i varens pris. Forholdet er således ikke proportionalt.

Af nedenstående tabel ses den procentvise stigning per liter, samt den forventede prisstigning, ved en transportandel på 25 pct.

Afgift pr. liter motorbenzin	10 øre	15 øre	20 øre	25 øre
Benzinpris efter afgift (kr./liter)	4,37	4,42	4,47	4,52
Pct. vis stigning i benzinpris	2,34 %	3,51 %	4,68 %	5,85 %
Estimeret prisændring på varer	0,59 %	0,88 %	1,17 %	1,46 %

Dato:
19. oktober 2010

Sagsnr. 2010-034179
Dok. Nr. 483919
Postboks 1037
3900 Nuuk
Oq/tei +299 34 50 00
Fax +299 32 46 14
oed@gh.gl
www.nanoq.gl

En afgift på 25 øre per liter motorbenzin, vil medføre en stigning på 6 pct. per liter. Afhængig af transportandelen i den enkelte vares pris vil dette resultere i lidt dyrere dagligvarer, f.eks. vil en transportandel på 25 pct. (højt sat) alt andet lige medføre en prisstigning på 1,5 pct. (0,25·0,06).

Med hensyn til konsekvensen for stigninger i prisen for el og vand, samt yderligere eksempler vedrørende transport, henvises til tidligere fremsendte materiale med modelberegninger.

Det har ikke indenfor den tid der har været til rådighed været muligt at beregne de mulige virkninger for den kollektive transport.

Spørgsmål:

Naalakkersuisut bedes supplere det tidligere fremsendte materiale med modelberegninger der kan anskueliggøre forslagets konsekvenser for forskellige erhvervsgrupper, herunder fiskere, fangere og andre.

Svar:

Nedenstående skema viser meromkostningen i forhold til brændstofforbruget. Eksemplerne er opstillet på baggrund af seks konkrete regnskaber. Det er heri bemærket at brændstofforbruget udgør mellem 18- og 20 pct. af indhandlingen i syd- og midtgrønland mens forbruget i nordgrønland varierer mellem 9- og 13 pct. Det bemærkes dog, at nedenstående ikke er repræsentativt i forhold til fiskerierhvervet idet fiskere og fangere er svært sammenlignelige med hensyn til brændstofforbrug.

	Syd	Syd	Midt	Midt	Nord	Nord
Indhandling/ omsætning	151.262 kr.	439.798 kr.	241.419 kr.	90.833 kr.	129.080 kr.	3.246.989 kr.
Brændstof	27.229 kr.	91.855 kr.	49.594 kr.	17.113 kr.	16.963 kr.	307.571 kr.
I pct. af om- sætning	18,00 %	20,89 %	20,54 %	18,84 %	13,14 %	9,47 %
Forbrug i liter	6.452	21.767	11.752	4.055	4.020	72.884
Meromkostning ved en afgift på 0,25 kr./liter	1.613 kr.	5.442 kr.	2.938 kr.	1.014 kr.	1.005 kr.	18.221 kr.

Brændstofprisen er sat til 4,22 kr./liter.

I vedlagte bilag 1, er endvidere angivet forskellige familietypeberegninger som anskueliggør forslagets konsekvenser for erhvervsgruppen af fiskere og fangere.

Der henvises til bilagets bemærkninger hertil.

Spørgsmål:

Naalakkersuisut bedes om muligt redegøre for forslagets forskellige indvirkning for borgere hhv. i Syd- og Nordgrønland særligt med hensyn til forskelligt energibehov til opvarmning og belysning.

Svar:

Der henvises til vedlagte bilag 2, og bemærkningerne hertil.

Spørgsmål:

Naalakkersuisut bedes redegøre for, om det anses for muligt at friholde specifikke grupper fra betaling af afgiften. Her tænkes f.eks. på fiskere og fangere samt erhvervsdrivende indenfor transportsektoren.

Svar:

Det vil være muligt at friholde specifikke grupper fra afgiftsbetalingen.

Dette kan bedst i relation til fiskere og fangere som erhvervsdrivende indenfor transportsektoren, ske ved at de friholdte grupper for eksempel månedsvist indsender dokumentation for deres afgiftsbelagte indkøb, hvorefter skatteforvaltningen kan tilbagebetale afgiften.

Der er i forbindelse med den skitserede ordning søgt taget hensyn til behovet for at forebygge at afgiftsfrie varer anvendes til afgiftspligtige formål eksempelvis opvarmning.

En sådan ordning vil udgøre en tung administrativ opgave, for både de berørte grupper som for skatteforvaltningen.

Spørgsmål:

Udvalget ønsker en sammenligning med prisniveauet på brændstof i andre lande, f.eks. Island og Canada.

Svar:

Af nedenstående figur fremgår sammenlignelige brændstofpriser.

Benzinprisen for Grønland er angivet i nuværende pris, inden en afgiftspålæggelse.

Sammenligning af prisniveauet for motorbrændstof

Lande	Benzinpriser i US\$ per liter	Benzinpriser i DKK per liter	Forskel i DKK i forhold til grønlandske priser før afgift	Forskel i DKK i forhold til grønlandske priser efter afgiftspålæggelse
Grønland	-	4,27 4,52 (4,27+0,25)		
Island	1,46	8,33	+ 4,06	+ 3,81
Danmark	1,85	10,55	+ 6,28	+ 6,03
Canada	1,01	5,76	+ 1,49	+ 1,24

Omregningen af brændstofpriserne fra US\$ til DKK er foretaget ud fra nationalbankens statistikbank vedrørende valutakurser.

Forskellige landes brændstofpriser fremgår af vedlagte bilag 3 herom.

Af figuren fremgår, at også efter en afgiftspålæggelse på 25 øre vil brændstofprisen i Grønland stadig være den laveste.

Ikinngutinnerumik inuulluaqqusillunga
Med venlig hilsen

Palle Christiansen
Aningaasaqarnermut Naalakkersuisoq
Medlem af Naalakkersuisut for Finanser

Bilag 1

Familietypeberegninger ved indførelse af miljøafgifter

Indførelse af miljøafgifter har direkte effekt på husstandenes udgifter til at afholde forbrug på opvarmning af boligen og elforbruget. For husstande med køretøjer og båd har afgiften effekt på benzinprisen. I Tabel 1-2 er illustreret disse effekter på husstandenes månedlige rådighedsbeløb, når prisen på en liter motorbenzin hæves med 25 øre.

Forskellige husstande fordelt på boligforbrug, indkomst og transportforbrug

<i>Familietypeeksempler</i>	Boligforbrug (m²)	Indkomst	Huslån	Billån
Model 1: Enlig fisker og fanger i egen bolig, båd	BSU-hus	215.000	-	-
Model 2: Enlig i lejebolig, middel indkomst og 1 barn	85	400.000	-	-
Model 3: Par, hvoraf den ene er fisker og fanger, båd	BSU-hus	230.000	-	-
Model 4: Par i lejebolig, middel indkomst, bil og 1 barn	110	800.000	-	200.000
Model 5: Par i ejerbolig, middel indkomst, bil og 2 børn	110	800.000	2.000.000	200.000

Tabel 1. Husstandenes rådighedsbeløb før miljøafgifter

Månedlig rådighedsbeløb før miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	-	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	14.086	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.200	-1.500	-1.500	-2.500	-3.000
Husleje (lejebolig)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-300	-	-300	-256	-256
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.697	14.402	11.447	26.516	22.257

Tabel 2. Husstandenes rådighedsbeløb efter miljøafgifter

Månedlig rådighedsbeløb efter miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	239	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	14.086	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.224	-1.530	-1.530	-2.549	-3.059
Husleje (lejebolig)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-318	-	-318	-271	-271
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.655	14.372	11.399	26.453	22.184

Anmærk.: Indkomstniveauet for fiskere og fangere er indhentet fra Rasmus Ole Rasmussen "Analyse af fangserhvervet i Grønland" (2005), Roskilde Universitetscenter

Der er i beregningerne forudsat, at afgiftsforhøjelsen (25 ører) per 1 liter motorbenzin slår fuldt igennem på forbrugerprisen. Det giver en prisstigning på ca. 6 pct. per liter benzin fra det aktuelle niveau (ca. 4,27 kr. per liter). Hvis familierne har et forbrug på 60 liter per måned (svarende til et dagligt kørselsbehov på 30-40 km og lidt mere for bådejere) medfører afgiften en beskedent meromkostning på lidt over 30 kr. per måned. Omkostninger til el- og varmekonsum, der er knyttet til boligbenyttelsen vil kun stige med 2-3 pct., idet brændsels/omdannelsesværdien til kWh per enhed af de afgiftsbelagte energityper er højere end et proportionalt stigningsforhold på enhedsomkostningen på de forskellige energityper (pr liter/ton/Nm³). Alt andet lige, vil de anførte forslag til miljøafgifter have en mindre virkning på de forskellige familietyperes rådighedsbeløb og forbrugsadfærd (f.eks. udgør ændringen i det månedlige rådighedsbeløb 40-80 kr. for de fem familietyper).

Bilag 2

Miljøafgifter og betydningen for rådighedsbeløbet i nord og syd

Den geografiske spredning af befolkningen og de klimatiske forskelle i nord og syd betyder at energiforbruget til belysning og varme er forskelligt. Det koldere klima i nord og flere mørkedage medfører alt andet lige at en husstand i f.eks. Upernavik bruger en højere andel af indkomsten på energiudgifter end en tilsvarende husstand i Alluitsup Paa.

Ensprissystemet sikrer, at energiprisen (bortset fra i de større byer) er den samme, uanset at enhedsomkostningen ved at levere en kilowatttime er højere i Upernavik end i Alluitsup Paa. En forhøjelse af energifgifterne vil derfor give en stigning i enhedsomkostningerne, men det endelige kilowatt timepris som leveres til forbrugerne i forskellige byer vil være den samme (aktuelt 2,98 kr. per kilowatttime). Forskellen i det månedlige rådighedsbeløb mellem to geografisk forskelligt placerede husstande vil derfor alene være et udslag af forbrugsmønstret som følge af klimatiske forskelle.

Tabel 1-4 viser konsekvensberegningen af disse forskelle.

<i>Familietypeeksempler</i>	Boligforbrug (m²)	Indkomst	Huslån	Billån
Model 1: Enlig fisker og fanger i egen bolig, båd	BSU-hus	215.000	-	-
Model 2: Enlig i lejebolig, middel indkomst og 1 barn	85	400.000	-	-
Model 3: Par, hvoraf den ene er fisker og fanger, båd	BSU-hus	230.000	-	-
Model 4: Par i lejebolig, middel indkomst, bil og 1 barn	110	800.000	-	200.000
Model 5: Par i ejerbolig, middel indkomst, bil og 2 børn	110	800.000	2.000.000	200.000

Tabel 1. Alluitsup Paa (syd)

Månedlig rådighedsbeløb før miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	-	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	13.847	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.200	-1.500	-1.500	-2.500	-3.000
Husleje (lejebolig)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-300	-	-300	-256	-256
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.697	14.402	11.447	26.516	22.257

Anmærk.: Indkomstniveauet for fiskere og fangere er indhentet fra Rasmus Ole Rasmussen "Analyse af fangserhvervet i Grønland" (2005), Roskilde Universitetscenter

Tabel 2 Rådighedsbeløbet efter miljøafgifter i Alluitsup Paa

Månedlig rådighedsbeløb efter miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	239	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	13.847	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.224	-1.530	-1.530	-2.549	-3.059
Husleje (lejemobil)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-318	-	-318	-271	-271
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.655	14.372	11.399	26.553	22.184

Anmærk.: Indkomstniveauet for fiskere og fangere er indhentet fra Rasmus Ole Rasmussen "Analyse af fangserhvervet i Grønland" (2005), Roskilde Universitetscenter

Tabel 3. Upernavik (nord)

Månedlig rådighedsbeløb før miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	-	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	13.847	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.380	-1.725	-1.725	-2.875	-3.450
Husleje (lejemobil)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-300	-	-300	-256	-256
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.517	14.177	11.222	26.142	21.808

Anmærk.: Indkomstniveauet for fiskere og fangere er indhentet fra Rasmus Ole Rasmussen "Analyse af fangserhvervet i Grønland" (2005), Roskilde Universitetscenter

Tabel 4 Rådighedsbeløbet efter miljøafgifter i Upernavik

Månedlig rådighedsbeløb efter miljøafgifter	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Indkomst og skat					
A-Indkomst før skat	11.250	33.333	12.500	66.667	66.667
B-indkomst før skat (indhandling og salg på brættet)	6.667	-	6.667	-	-
Indkomstskat (inkl. udnytt. af ægtefælles fradrag)	-5.320	-11.970	-5.320	-23.940	-23.940
Børnetilskud	-	-	239	-	-
Indkomst efter skat	12.597	21.363	13.847	42.727	42.727
Bolig					
Ydelse på realkreditlån, netto og ejerforeningsbidrag	-	-	-	-	-8.347
Forbrug (el, vand og varme)	-1.407	-1.759	-1.759	-2.932	-3.518
Husleje (lejebolig)	-	-4.000	-	-6.000	-
Boligsikring	-	-	-	-	-
Bil/båd					
Ydelse på billån	-	-	-	-2.219	-2.219
Øvrige biludgifter (motorafgift, forsikring mv.)	-	-	-	-2.062	-2.062
Benzin	-318	-	-318	-271	-271
Øvrige faste udgifter					
Fagligt kontingent, befordring, telefoni mv.	-400	-750	-600	-700	-700
Børnepasning	-	-711	-	-2.473	-3.885
Rådighedsbeløb efter faste udgifter	10.472	14.143	11.170	26.070	21.725

Anmærk.: Indkomstniveauet for fiskere og fangere er indhentet fra Rasmus Ole Rasmussen "Analyse af fangserhvervet i Grønland" (2005), Roskilde Universitetscenter

I beregningerne er antaget en afgiftsforhøjelse på motorbenzin på 25 øre som slår direkte igennem på benzinprisen, mens de øvrige afgifter er som i lovforslaget. Forbrugsmønstret for husstandene i nord antages at have et energimerforbrug på 15 pct. højere end tilsvarende forbrug i syd (målt i mængde (kilowatttimer)) som følge af de klimatiske forskelle og forskellene i timer med dagslys. Det fremgår at forskellen i rådighedsbeløb efter miljøafgifter udgør 180-460 kr. per måned afhængigt af hvilke familietyper, der sammenlignes med.

Bilag 3

Typiske benzinpriser rundt omkring i verden

Det tyske tekniske samarbejde (GTZ) har hvert år siden 1991 offentliggjort en liste over verdensomspændende benzinpriser. Resultaterne kan ses i dette dokument.

Country/Territory	US\$/L (95 RON)	US\$/gal	Local units	Date of price	Sources
<u>Albania</u>	1.29	4.88	ALL145/L (€1.05) (RON 95) ALL140/L (€1.01) (Diesel)	2008-08-02	[www.dritanspahu.com/retail_market_08_02_2008.pdf]
<u>Algeria</u>	0.21	0.79	DA15/L (diesel)	2009-12-15	[3]
<u>Antigua and Barbuda</u>	0.84	3.18	EC\$9.95/Imperial gallon (regular), EC\$10.95/Imperial gallon (diesel)	2009-02-12	[4]
<u>Andorra</u>	1.42	5.38	€0.99/L (95), €1.04/L (98), €0.84/L (diesel)	2009-11-04	[5]
<u>Argentina</u>	0.92	3.48	ARS \$3.25/L (95), ARS \$3.55/L (98), ARS \$3.05/L (diesel)	2010-01-13	[6]
<u>Aruba</u>	1.10	4.16	Fl. 1.93/L	2009-12-12	[7]
<u>Australia</u>	1.14	4.32	AU\$1.27/L	2010-01-24	[8]
<u>Austria (Wien)</u>	1.50	5.68	€1.19/L (95), €1.31/L (98), €1.11/L (diesel)	2010-06-16	[9]
<u>Bahrain (Manama)</u>	0.27	1.02	BHD 0.100/L (95 Octane) BHD 0.080/L (90 Octane)	2008-04-29	[10]
<u>Belarus</u>	1.07	4.1	Br3240/L (95) Br2580/L (Diesel)	2010-05-12	[11]
<u>Belgium</u>	1.95	7.38	€1.356/L (Eurosuper 95) €1.379/L (Super Plus 98) €1.076/L (Diesel)	2009-12-25	[12]
<u>Belize</u>	0.95	3.60	BZ\$8.46/Imperial gallon (regular), BZ\$7.19/Imperial gallon (diesel)	2009-07-18	[13]

Bermuda	1.80	6.81	BMD1.80/L (Super), BMD1.60/L (Diesel)	2010-07-30	[14]
Bosnia and Herzegovina	1.30	4.92	KM2.07/L (€1.06) (95), KM2.05/L (€1.05) (diesel)	2010-06-02	[15]
Brazil	1.48	5.60	R\$2,54/L	2010-09-04	[16]
Brunei	0.39	1.48	BR\$0.53/L	2008-06-05	Brunei Press Sdn Bhd [17]
Bulgaria	1.41	5.34	BGN 1.92/L (€0.98) (95), BGN 1.86/L (€0.95) (diesel)	2009-12-25	[18]
Burma	0.60	2.27	K3100/Imperial gallon (regular), K3300/Imperial gallon (diesel)	2008-11-21	[19]
Canada	1.01	3.82	C\$1.01/L	2010-06-30	GasBuddy.com [20]
Cape Verde	1.40	5.30	Esc103.7/L (gasoline), Esc83.4/L (diesel)	2009-03-23	[21]
Cayman Islands	1.03	3.90	KYD3.79/Imperial gallon (regular), KYD3.75/Imperial gallon (diesel)	2009-09-11	Government [22]
Chile	1.19	4.50	CLP 592/L	2010-09-09	[23]
China	0.946	3.58	RMB 6.46/L	2010-04-24	[24]
Colombia	1.15	4.35	COL\$7823/US gallon (81 Octanos) COL\$9595/US gallon (87 Octanos)	2010-08-30	[25]
Costa Rica	1.07	4.05	₡601/L (super), ₡506/L (diesel)	2009-10-01	[26]
Croatia	1.41	5.34	HRK 8.34/L (€ 1.15) (95), HRK 7.90/L (€ 1.09) (diesel)	2010-06-02	INA Unleaded 95 [27]
Cyprus	1.36	5.15	€1.05/L (95 RON) €0.96/L (Diesel)	2009-12-19	[28]
Czech Rep	1.55	5.87	CZK 32.50/L (€1.262) (95), CZK 30.90/L (€1.200) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [29]
Denmark	1.85	7.00	DKK11.23/L (€1.509)	2010-06-30	AAIreland.ie [30]

			(95), DKK 9.92/L (€1.509) (diesel)		
<u>Dominican Republic</u>	1.04	3.94	RD\$142.8/US gallon (regular), RD\$124.1/US gallon (diesel)	2009-12-24	[31]/diariolibre.com
<u>Ecuador</u>	0.53	2.01	US\$2.01/US gallon (super)	2009-09-03	[32]
<u>Egypt (Cairo)</u>	0.32	1.21	LE1.75/L (90 octane)	2008-05-06	[33]
<u>El Salvador</u>	0.85	3.22	US\$3.21/US gallon (regular), US\$2.97/US gallon (diesel)	2009-12-21	[34]
<u>Eritrea</u>	2.53	9.58	N38/L(petrol), N25/L(diesel)	2009-06-01	[35]
<u>Estonia</u>	1.39	5.26	EEK 17.75/L (€1.134) (95), EEK 17.47/L (€1.115) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [36]
<u>Finland</u>	1.80	6.81	€1.249/L (95 RON) €0.969/L (Diesel)	2009-12-26	[37]
<u>France</u>	1.82	6.89	€1.40/L (95), €1.30/L (diesel)	2009-12-26	[38]
<u>Germany</u>	1.72	6.51	€1.423/L (Super 95 RON) €1.492/L (Super Plus 98 RON) €1.224/L (Diesel)	2010-06-12	[39]
<u>Greece</u>	1.85	7.00	€1.50/L (Unleaded), €1.40/L (diesel)	2010-06-16	AAIreland.ie [40]
<u>Grenada</u>	1.01	3.82	EC\$11.98/Imperial gallon (regular), EC\$11.71/Imperial gallon (diesel)	2009-12-18	[41]
<u>Guatemala</u>	0.64	2.42	Q19.99/US gal- lon(regular), Q16.79/US gallon(diesel)	2009-04-14	[42]
<u>Guyana</u>	0.60	2.27	G\$549/Imperial gallon (regular)	2009-02-14	[43]
<u>Haiti</u>	0.89	3.37	G134/US gallon (95) G109/US gallon (diesel)	2009-01-01	[44]

Honduras	0.87	3.29	L62.15/US gallon (regular), L54.78/US gallon (diesel)	2009-09-06	[45]
Hong Kong	1.83	6.93	HK\$14.25/L (Super Unleaded) HK\$9.15/L (Diesel)	2010-01-30	Shell Hong Kong/[46]
Hungary	1.51	5.72	HUF 343/L (€1.225) (95), HUF 326/L (€1.164) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [47]
Iceland	1.46	5.53	ISK 181.5/L (€1.02) (95), ISK 178.2/L (€1.00) (diesel)	2009-12-26	[48]
India	1.30	4.92	INR 57.51/L, INR 49.41/L (diesel)	2010-07-06	
Indonesia	0.59	2.23	Rp 4500/L (RON 88) Rp 6150/L (RON 92) Rp 4500/L (Diesel)	2010-08-03	PT. Pertamina (Persero) [49]
Iran	0.40	1.51	4000 Rials/L	2009-06-28	Press TV/[50]
Ireland	1.75	6.62	€1.219/L (Unleaded 95) €1.149/L (Diesel)	2009-12-26	Pumps.ie -Ireland's fuel price website
Israel	1.62	6.13	NIS 6.14/L	2009-06-01	Haaretz [51]
Italy	1.84	6.97	€1.36/L (95 RON), €1.46/L (98 RON), €1.20/L (Diesel), €1.28/L (Special diesel), €0.65/L (LPG/Autogas), €0.86/kg (Methane). In many filling stations is common a €0.04/l (day self-service) to €0.06/l (night self-service).	2010-07-25	[52]
Japan	1.37	5.19	¥120.0/L	2009-06-01	The Oil Information Center Japan [53]
Kuwait	0.224	0.85	KWD 0.060/L (91) KWD 0.065/L (95) KWD 0.090/L (98)	2010-06-30	KNPC (fixed prices) [54]
Latvia	1.33	5.03	LVL 0.767/L (€1.082) (95), LVL 0.747/L (€1.054) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [55]

<u>Liberia</u>	1.07	4.05	L\$280/US gallon	2009-09-11	
<u>Libya</u>	0.15	0.57	LD 0.18/L	2008-06-01	http://www.encyclopedia.com/doc/1G1-180579804.html
<u>Lithuania</u>	1.49	5.64	LTL 4.19/L (€1.213) (95), LTL 3.64/L (€1.054) (diesel)	2009-12-25	Degalu-kainos.lt
<u>Livigno - duty free in Italy</u>	1.26	4.77	€ 0.876/L (95) € 0.706/L (Diesel)	2009-12-26	[56]
<u>Luxembourg</u>	1.45	5.49	EuroSuper 95 € 1.179/L SuperPlus 98 € 1.207/L Diesel € 1.01/L	2010-06-15	[57]
<u>Macedonia</u>	1.42	5.38	MKD 72/L (€1.18) (RON 98) MKD 70.5/L (€1.15) (RON 95) MKD 57.5/L (€0.94) (Diesel)	2010-04-13	[58]
<u>Malaysia</u>	0.54	2.04	MYR 2.10/L (RON97) MYR 1.85/L (RON95) MYR 2.45/L (VPR) MYR 1.75/L (Diesel)	2010-07-16	[59]
<u>Malta</u>	1.61	6.1	€1.12/L (Super) €0.97/L (Diesel)	2009-07-24	[60]
<u>Mexico (Mexico City)</u>	0.69	2.61	MX\$8.60/L	2010-10-10	Pemex [61]
<u>Moldova (Chisinau)</u>	0.96	3.63	MDL 10.7/L	2008-11-20	[62]
<u>Monaco</u>	1.87	7.08	€1.30/L(95), €1.39/L(98), €1.11/L(diesel)	2009-12-26	[63]
<u>Montenegro</u>	1.23	4.66	€0.98/L (Super), €0.96/L (Diesel)	2008-11-12	[64]
<u>Morocco</u>	1.19	4.5	MAD 10.65/L (€0.97) (95) MAD 7.65/L (€0.69) (Diesel)	2010-04-18	
<u>Mozambique</u>	0.77	2.91	MTn 23.1/L (regular), MTn 22.45/L (diesel)	2009-11-17	[65]
<u>Netherlands</u>	2.09	7.91	€1.449/L (Euro95) €1.109/L (Diesel)	2009-12-26	[66]

<u>New Zealand</u>	1.23	4.66	NZ\$1.759/L	2010-08-17	[67]/[68] on 2010-08-27
<u>Nicaragua</u>	0.96	3.63	C\$19.98/L (premium), C\$17.26/L (diesel)	2009-08-24	[69]
<u>Nigeria (Lagos)</u>	0.44	1.67	N65/L	2009-12-25	[70]
<u>North Korea</u>	0.77	2.91	KPW 111/L	2009-12-26	[71], estimated
<u>Norway</u>	2.02	7.65	NOK 12.95/L (€1.642/L) (95), NOK 11.85/L (€1.503/L) (Diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [72]
<u>Oman</u>	0.31	1.17	0.12 Rials/L	2007-02-28	
<u>Pakistan</u>	0.80	3.03	Rs 69.04/L (Unleaded) Rs 75.72/L (Diesel)	2010-06-01	Pakistan State Oil [73]
<u>Panama</u>	0.83	3.14	US\$3.13/US gallon (95), US\$2.40/US gallon (diesel)	2009-06-04	[74]
<u>Peru (Lima)</u>	0.95	3.60	PEN S/.10.33/US gallon (95 Octane), S/.8.46/US gallon (diesel)	2009-12-26	PSO/[75]
<u>Philippines (Cebu)</u>	0.78	2.95	P 36.40/L	2009-11-26	Shell Philippines [76]
<u>Poland</u>	1.42	5.38	PLN 4.70/L (€1.152) (95), PLN 4.43/L (€1.086) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [77]
<u>Portugal</u>	1.89	7.15	€1.315/L (95 Octane) €1.445/L (98 Octane) €1.075/L (Diesel)	2009-12-24	Galp official price MaisGasolina
<u>Qatar (Doha)</u>	0.22	0.83	QAR 0.75/L (97 Octane) QAR 0.67/L (90 Octane)	2007-09-17	[78] / The General Secre- tariat for Development Planning - State of Qatar
<u>Romania (Bucharest)</u>	1.29	4.88	RON 3.76/L (€0.90) (95), RON 3.6/L (€0.86) (diesel)	2009-12-25	[79]
<u>Russia (Moscow)</u>	0.798	3.02	RUR 25.00/L (RON 98) RUR 23.49/L (RON 95) RUR 21.65/L (RON 92) RUR 18.99/L (RON 80) RUR 19.43/L (Winter diesel)	2010-01-11	[24]
<u>Samnaun - duty free in Switzerland</u>	1.21	4.58	CHF 1.265/L (€0.86/L) (RON 95)	2010-01-27	Tanktipp.ch [80]

			CHF 1.185/L (€0.81/L) (Diesel)		
<u>Saudi Arabia</u> (Riyadh)	0.16	0.61	SAR 0.45/L (91 Octane) SAR 0.60/L (95 Octane)	2008-07-31	[25][26][27]
<u>Serbia</u>	1.40	5.30	RSD 117.4/L (€1.14) (95 Octane), RSD 114/L (€1.10) ('Euro Diesel')	2010-06-02	[81]
<u>Sierra Leone</u>	0.94	3.56	Le16500/Imperial gallon	2008-11-19	[28]
<u>Singapore</u>	1.30	4.92	S\$1.930/L (RON 98) S\$1.847/L (RON 95) S\$1.787/L (RON 92) S\$1.333/L (Diesel)	2010-06-18	Singapore Petroleum Com- pany [82]
<u>Slovakia</u>	1.55	5.87	€1.26/L (95), €1.11/L (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [83]
<u>Slovenia</u>	1.49	5.64	€1.213/L (95 Octane), €1.17/L (Diesel)	2010-06-15	[84]
<u>South Africa</u>	0.72	2.73	R7.30/L	2008-11-20	SASOL [85]
<u>South Korea</u>	1.45	5.49	KRW 1,669/L	2009-09-13	[86]
<u>Spain (Madrid)</u>	1.59	6.02	€1.11/L (95 RON), €1.03/L (Diesel)	2009-08-06	[87]
<u>Sri Lanka</u>	1.46	5.53	LKR 170/L (95 Octane) LKR 157/L (90 Octane) LKR 110/L (Diesel)	2008-06-08	[29][30]
<u>St Lucia</u>	1.00	3.79	EC\$2.70/L (regular), EC\$2.66/L (diesel)	2009-11-25	[88]
<u>Sweden</u>	1.69	6.40	SEK 13.22/L (€1.378) (95), SEK 12.76/L (€1.330) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [89]
<u>Switzerland</u> (Zurich)	1.50	5.68	CHF 1.68/L (€1.218) (95), CHF 1.276/L (€1.33/L) (diesel)	2010-06-30	AAIreland.ie [90]
<u>Taiwan</u>	0.96	3.63	NT\$30.8/L, 98 unleaded	2009-07-04	[91]
<u>Thailand</u>	0.93	3.52	฿29.14/L (RON 91) ฿26.59/L (Diesel)	2010-08-31	Shell Thailand [92]
<u>Trinidad and To- bago</u>	0.64	2.42	TT\$4/L (premium), TT\$2.70/L (super), \$1.50/L (diesel)	2008-10-26	www.firstmagazine.com/Do wnloadSpecialistPublica- tionDetail.16.ashx

<u>Tunisia</u>	0.99	3.75	TND 1.27/L (€0.67) (95 RON) TND 0.91/L (€0.48) (Diesel)	2009-09-24	[93]
<u>Turkey(Istanbul)</u>	2.32	8.78	TL 3.65/L (€1.91) (95 RON) TL 3.06/L (€1.6) (Diesel)	2010-06-12	Shell Turkey/[94]
<u>Turkmenistan</u>	0.22	0.83	TMM 3100/L	2008-02-18	[95]
<u>UAE</u>	0.37	1.40	AED 1.61/L (95 Octane) AED 1.72/L (98 Octane) AED 2.60/L (Diesel)	2009-12-30	[96]
<u>Ukraine</u>	1.02	3.86	UAH 7.92/L (95 Octane) UAH 7.04/L (diesel)	2010-06-14	Liga Business [98]
<u>United Kingdom</u>	1.74	6.59	£ 1.26/L (€1.51) (Super) £ 1.18/L (€1.41) (Un-leaded) £ 1.21/L (€1.45) (Diesel)	2010-06-21	Petrolprices.com [99]
<u>United States</u>	0.734	2.78	\$2.78/US gallon	2010-06-30	GasBuddy.com [100]
<u>Uruguay (Montevideo)</u>	1.52	5.75	U\$ 29.7/L	2009-12-26	[101]
<u>Venezuela</u>	0.023	0.09	BsF. 0.097/L (95) BsF. 0.071/L (91)	2009-12-12	[102] (fixed prices) (at "non-essential" exch. rate)
<u>Vietnam</u>	0.83	3.14	VND 16,490/L (RON 95) VND 15,990/L (RON 92) VND 14,400/L (Diesel)	2010-06-23	Petrolimex [103]
<u>Yemen</u>	0.73	2.76	150 Rials/L (diesel)	2009-09-09	[104]
<u>Zambia</u>	1.61	6.09	ZK7639/L (Gasoline)	2010-09-24	[105]