

RETTELSESBLAD

Erstatter forslag dateret 23. august 2018

Begrundelse

Der er registreret uoverensstemmelser mellem de grønlandske – og de danske version af forslagene.

Forslagene er tilrettet således at begge versioner er enslydende.

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Den midlertidige afgiftsfritagelse for elbiler, brintbiler og plug-in hybridbiler, udløber jf. tekstmærkning til hovedkonti 24.11.10 og 24.11.11, per 1. januar 2019.

Det ses på internationalt plan, at der for alvor er kommet skred i udviklingen af køretøjer som anvender alternative drivmidler, og i flere større byer er der taget skridt mod at udfase diesel-drevne biler totalt. Kina, Frankrig og England lægger eksempelvis op til at forbyde benzin- og dieselbiler fra 2030 til 2040.

Køretøjer som anvender alternative drivmidler udgør allerede i dag et reelt alternativ i forhold til traditionelle køretøjer i Nuuk. Det er derfor sandsynligt, at el- og brintbiler samt plug-in hybridbiler inden for en nærmere fremtid end først antaget vil komme til at udgøre en stor og stigende del af bilparken. På denne baggrund er det besluttet, at introducere en motorafgift på el- og brintbiler samt plug-in hybridbiler fra 1. januar 2019.

For så vidt angår etableringen af en skrotpræmie-ordning er baggrunden herfor, at henstillede køretøjer i de grønlandske byer og bygder opleves som et stigende problem. Køretøjerne henstilles typisk, når disse er udtjente. Nummerpladen tages af og stelnummeret skræbes af. Det hænger muligvis sammen med, at kommunerne opkræver et gebyr for at modtage køretøjer til affaldsbehandling. Det er derfor ofte kommunerne, som må bære alle udgifter til fjernelse, miljøbehandling og endelig bortskaffelse af køretøjerne.

Kommunerne og KANUKOKA har over en længere periode efterspurgt, at der indføres en skrotordning i Grønland. Denne skal kunne dække kommunernes udgifter, som er forbundet med bortskaffelse af et køretøj, samt dække en skrotpræmie, som kan udbetales til ejeren af

køretøjet, når køretøjet afleveres til en af de kommunale modtagestationer. Systemet skal skabe incitament til, at den sidste ejer af køretøjet sikrer, at køretøjet afleveres til en kommunal modtagerstation.

Skrotningsordningen indebærer, at ejere af køretøjer, i forbindelse med opkrævningen af den årlige motorafgift, samtidig 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 til borgerne. Ejerne vil derfor kunne aflevere deres udtjente køretøjer til kommunerne uden at blive opkrævet yderligere gebyrer, og ydermere modtage en skrotningspræmie som følge af korrekt indlevering af det udtjente køretøj.

Nærværende forslag har ikke sammenhæng med det arbejde og de overvejelser der tidligere har været om at inddrage en større grad af miljøhensyn i afgiftsbelægningen. En sådan reform afventer foreløbigt 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 at taget i brug ske senest med udgangen af 2020.

2. Hovedpunkter i forslaget

Det foreslås, at det præciseres i Inatsisartutloven at politiets køretøjer er fritaget for motorafgift. Præciseringen er en kodificering af hidtidig praksis, hvorefter skatteforvaltningen ikke har opkrævet motorafgift for politiets køretøjer. Praksis er opstået i forbindelse med, at politiet ofte også vil påtage sig rednings- eller redningslignende opgaver og derfor er anset som omfattet af § 1, stk. 2, nr. 1. Politiets køretøjer bliver brugt til mange andre ting end redning, som eksempelvis patruljering eller ved transport af arrestanter og tilbageholdte.

Da dele af et rensdyr- eller fåreholds bedrift kan befinde sig inden for bygde- eller bygrænsen har det vist sig nødvendigt med en præcisering af afgrænsningen for motorkøretøjer som anvendes erhvervsmæssigt i bedriften i fåre – og rensdyrhold. Det foreslås, at afgiftsfritagelsen for motorkøretøjer, som anvendes erhvervsmæssigt i bedriften i fåre- og rensdyrhold også skal have anvendelse, hvis bedriften ligger inden for bygde- eller bygrænsen. I denne forbindelse lægges der med ændringen ikke op til at udvide kredsen af afgiftsfritagne motorkøretøjer.

Køretøjer, der alene anvender el- og brint som drivmiddel, samt plug-in hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring er i dag fritaget for indførsels- og motorafgift, jf. Finanslov 2018, tekstanmærkning til hovedkonti 24.11.10 og 24.11.11.

Det foreslås, at elbiler, brintbiler og plug-in hybridbiler bliver pålagt en afgift, idet køretøjerne i dag udgør et reelt alternativ til traditionelle køretøjer i Nuuk samt andre større byer, da der her er den fornødne infrastruktur, eksempelvis ved opstillede ladestander. Det foreslås, at

der svares afgift som for traditionelle køretøjer, på baggrund af køretøjets vægt, og efter de almindelige takster svarende hertil.

Det foreslås desuden, at mindre terrængående køretøjer og snescootere indføres i oplistningen af afgiftspligtige køretøjer. Afgiften fastsættes dog til kr. 0,00. I dag svares der afgift for mindre terrængående køretøjer som for almindelige motorkøretøjer med 4 hjul.

Det foreslås, at ejeren af et motorkøretøj skal betale et årligt gebyr til dækning af motorkøretøjets fremtidige skrotning, samt at der kan udbetales en skrotpræmie ved korrekt indlevering af det udtjente køretøj. Det skønnes, at en traditionel person- eller varebil i gennemsnit har udtjent sin levetid efter ca. 15 år. På baggrund heraf foreslås det, at de nuværende motorafgifter tilknyttes en skrotafgift på 400 kr. om året for traditionelle køretøjer, 1.000 kr. om året for køretøjer der anvender el- eller brint som drivmiddel, 800 kr. for plug-in hybridbiler samt 200 kr. for mindre terrængående køretøjer. Det har som konsekvens, at betaling af skrotafgift bliver fremrykket, og derfor skal den afgiftspligtige ikke som tidligere betale til kommunen ved skrotning, men får derimod udbetalt en skrotningspræmie.

En sådan ordning vil skabe incitament til at tænke på miljøet og indlevere bilen til korrekt affaldshåndtering.

Kommuneqarfik Sermersooq og Departementet for Natur og Miljø har foretaget en undersøgelse af prisen for at skrotte et motorkøretøj på en ansvarlig måde. Kommunen har i denne forbindelse konkluderet, at en skrotning med fragt af affaldet ud af landet vil løbe op i cirka kr. 5.000. Departementet for Natur og Miljø har påpeget, at udgiften kan variere i forhold til, hvor i landet bilen indleveres, hvorfor det er vigtigt, at afgiften ikke sættes for lavt. De første år vil der skulle modtages udtjente køretøjer, hvor der kun er betalt skrotningsgebyr i en kortere periode end de beregnede 15 år. Gebyret skal desuden dække de administrative omkostninger der er forbundet med håndteringen af ordningen. Hvis ordningen, mod forventning, på sigt medfører overskydende midler, vil disse skulle anvendes til at fjerne udtjente køretøjer fra landets dumpe og forbedre landets modtagefaciliteter.

Ikrafttrædelsen af reglerne om skrotgebyr og skrotpræmie foreslås koordineret med en eventuel ikrafttræden af reglerne om en miljøfond. Der henses herved til at ordningen forventes administreret af Miljøfonden, se nærmere herom nedenfor i afsnit 3.

Den nuværende udskudte betalingsfrist for motorafgiften har den effekt, at nogle udskyder betalingen til d. 20. i måneden efter forfaldsdatoerne d. 1. april og 1. oktober, med den risiko, at der på dette tidspunkt ikke er midler til betaling af afgiften. Det foreslås derfor, at den forlængede frist ændres, så betalingen senest skal ske den sidste dag i måneden. Efter nærværende forslag vil den sidste rettidige betalingsdag være d. 30. april og 31. oktober.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov	
Gældende formulering	Lovforslaget
	§ 1 I landstingslov nr. 3 af 16. juni 1987 om afgift af motorkøretøjer som ændret ved blandt andet landstingslov nr. 7 af 11. november 2004, landstingslov nr. 10 af 3. december 2012, og senest ved Inatsisartutlov nr. 8 af 29. november 2013, foretages følgende ændringer:
<p>§ 1, stk. 2. Fritaget for afgift er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) brand- og redningskøretøjer, 2) sundhedsvæsenets ambulancer, 3) motorkøretøjer, der tilhører fremmede magters diplomatiske eller konsulære repræsentationer eller de medlemmer af repræsentationens personale, der ikke er danske statsborgere, og 4) motorkøretøjer, der ejes og anvendes erhvervmæssigt af fåre- og rensdyrholdere og lignende på deres bedrifter, når denne er beliggende udenfor by og bygd, og der kun er ganske få andre motorkøretøjer på stedet. 	<p>1. § 1, stk. 2, affattes således: ” <i>Stk. 2.</i> Fritaget for afgift er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) brand-og redningskøretøjer samt udrykningskøretøjer og patruljebiler, 2) sundhedsvæsenets ambulancer, 3) motorkøretøjer, der tilhører fremmede magters diplomatiske eller konsulære repræsentationer eller de medlemmer af repræsentationens personale, der ikke er danske statsborgere, 4) motorkøretøjer, der ejes og anvendes erhvervmæssigt af fåre-, kvæg og rensdyrholdere og lignende på deres bedrifter.”
<p>§ 2, stk. 1. Afgiften udgør årligt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Motorvogne med egenvægt indtil 1.000 kg: kr. 6.554. 2) Motorvogne med egenvægt fra 1.001 kg til 1.200 kg: kr. 10.049. 3) Motorvogne med egenvægt fra 1.201 kg til 1.500 kg: kr. 10.747. 4) Motorvogne med egenvægt fra 1.501 kg til 1.800 kg: kr. 15.231. 5) Motorvogne med egenvægt over 1.800 kg: kr. 17.575. 6) Motorcykler: kr. 3.540.” 	<p>2. § 2, stk. 1, affattes således: ” Afgiften udgør årligt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Motorvogne, herunder motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring, med egenvægt indtil 1.000 kg: kr. 6.554. 2) Motorvogne, herunder motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring, med egenvægt fra 1.001 kg til 1.200 kg: kr. 10.049. 3) Motorvogne, herunder motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring, med egen-

	<p>vægt fra 1.201 kg til 1.500 kg: kr. 10.747.</p> <p>4) Motorvogne, herunder motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring, med egenvægt fra 1.501 kg til 1.800 kg: kr. 15.231.</p> <p>5) Motorvogne, herunder motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring, med egenvægt fra 1.801 kg: kr. 17.575.</p> <p>6) Motorcykler: kr. 3.540.</p> <p>7) Mindre terrængående motorkøretøjer med 4 hjul eller mere: kr. 0,00.</p> <p>8) Snescootere: kr. 0,00.”</p>
<p>§ 2, stk. 2. <i>Stk. 2.</i> Afgiften, som betales halvårsvis forud, forfalder til betaling den 1. april og 1. oktober med sidste rettidige betalingsdag den 20. i forfaldsmåned. Falder sidste rettidige betalingsdag på en helligdag eller lørdag, forlænges fristen til den følgende hverdag.</p>	<p>3. § 2, stk. 2, affattes således: ” <i>Stk. 2.</i> Afgiften, som betales halvårsvis forud, forfalder den 1. april og 1. oktober og skal senest betales henholdsvis den 30. april og 31. oktober. Falder sidste rettidig betalingsdag på en helligdag eller lørdag, forlænges fristen til den følgende hverdag.”</p>
<p>§ 2, stk. 4. <i>Stk. 4.</i> Skyldige afgifter kan inddrives i henhold til reglerne i den grønlandske retsplejelovs kap. 7 om tvangsfuldbyrdelse af skatte- og afgiftskrav, herunder at der kan ske tilbageholdelse i udbetaling af penge, der tilkommer skyldneren.</p>	<p>4. § 2, stk.4, affattes således: ” <i>Stk. 4.</i> Skyldige afgifter kan inddrives i henhold til reglerne i den grønlandske retsplejelovs kap. 47 om tvangsfuldbyrdelse af skatte- og afgiftskrav.”</p>
	<p>5. Efter § 2 indsættes: ” § 2 a. For motorkøretøjer, som er omfattet af § 2, stk. 1, skal der årligt betales et skrotningsgebyr. <i>Stk. 2.</i> Skrotningsgebyret udgør: 1) For motorvogne, som er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 1-6, bortset fra motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring: kr. 400. 2) For motorvogne, der alene anvender el</p>

	<p>eller brint som drivmiddel: kr. 1.000.</p> <p>3) For Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring: Kr. 800.</p> <p>4) For mindre terrængående motorkøretøjer med 4 hjul eller mere og snescootere: kr.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Bestemmelserne i § 2, stk. 2-4, finder tilsvarende anvendelse for skrotgebyret.”</p>
	<p>6. Efter § 2 a indsættes:</p> <p>” § 2 b. Kommunerne yder en godtgørelse til ejeren af et motorkøretøj omfattet af afgiftspligten i § 2, stk. 1, når motorkøretøjet er afmeldt motorkøretøjsregistret og er indleveret til affaldshåndtering.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Godtgørelsen udgør:</p> <p>1) For motorvogne som er omfattet af § 2, stk. 1, nr. 1-6, bortset fra motorvogne der alene anvender el eller brint som drivmiddel og Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring: kr. 1.000.</p> <p>2) For motorvogne, der alene anvender el eller brint som drivmiddel: kr. 2.500.</p> <p>3) For Plug-in-hybridbiler, som anvender genopladelige batterier til energilagring: kr. 2.000.</p> <p>4) For mindre terrængående motorkøretøjer med 4 hjul eller mere og snescootere: kr. 500.”</p>
	<p>7. Overalt i landstingsloven ændres ”Landsstyret” til: ”Naalakkersuisut”.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2019, jf. dog stk. 2, og har virkning første gang for afgiftsperioden 1. april 2019 til 30. september 2019, for hvilken afgiften forfalder til betaling den 1. april 2019.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Naalakkersuisut fastsætter ved bekendtgørelse tidspunktet for ikrafttræden af</p>

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det forventes, at en fritagelse af motorafgiften for mindre terrængående motorkøretøjer med 4 hjul eller mere, vil resultere i et provenutab på ca. 2 mio. kr.

Indtægter fra den ny motorafgift på elbiler og hybrid-pluginbiler forventes, at give et merprovenu på kort sigt på ca. 4 mio. kr. Alene pluginbiler som har en vægtskala over de 1.800 kg vil give et provenu på ca. 3 mio. kr.

På langt sigt forventes provenuet, at være ca. 1 mio. kr. i takt med forbrugerne ændrer deres købsadfærd.

Der vil komme en indtægt fra skrotgebyret, som vil gå til at dække omkostningerne til skrotning af udtjente køretøjer, og derfor forventes et eventuelt merprovenu at blive udlignet af disse.

Indtægter, som opkræves i forbindelse med skrotningsgebyret, vil gå til at dække kommunernes omkostninger til miljøbehandling af udtjente køretøjer. Indtægter som opkræves i forbindelse med skrotningsgebyret, vil blive tilført Miljøfonden, såfremt den bliver oprettet, jf. forslag til inatsisartutlov om Miljøfonden. I fald der ikke etableres en Miljøfond vil Skattestyrelsen forestå administration af gebyret.

Øvrige indtægter, som opkræves i henhold til inatsisartutloven vil blive registreret i Landskassens regnskaber på normal vis.

Det forventes, at forslaget vil øge incitamentet for borgerne til at få skrottet deres udtjente køretøjer. I forlængelse af dette forventes det at have administrative konsekvenser for kommunerne, som skal forestå skrotning. Økonomisk vil dette i sidste ende ikke have konsekvenser for kommunerne, da omkostninger til skrotning vil skulle dækkes af landskassen.

Desuden forventes, at der vil være en mindre administrativ konsekvens for Naalakkersuisut, som skal administrere skrotgebyrordningen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget vil have en økonomisk konsekvens for erhvervsdrivende, som har køretøjer der alene anvender el eller brint som drivmiddel, samt plug-in hybridbiler, da disse nu skal betale motorafgift. Forslaget vil endvidere påføre erhvervslivet ekstra omkostninger til skrotningsgebyr. Da erhvervslivet kan fradrage afgifter og gebyrer som en driftsomkostning, vil afgifts-

forhøjelserne ikke slå fuldt igennem i denne forbindelse. Desuden vil skrotningsgebyret blive modsvaret af de sparede udgifter i forbindelse med fremtidig skrotning af de erhvervsdrivendes motorkøretøjer.

Der forventes ikke at være administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Forslaget forventes at medføre øgede driftsudgifter for blandt andet el-biler, hvilket kan påvirke salget af elbilerne, og resultere i en stigende indførsel af traditionelle køretøjer, med risiko for øget udledning af skadelige partikler til følge.

Indførsel af motorafgift på plug-in hybridbiler forventes at mindske udbredelsen af plug-in hybridbiler. Der er på nuværende tidspunkt usikkerhed om plug-in hybridbilernes egentlige miljøgavnige egenskaber, hvorfor det ligeledes er vanskeligt at forudsige om forslagets betydning for udledningen af skadelige partikler.

Forslaget om at fritage mindre terrængående køretøjer samt snescootere vil sandsynligvis medføre et øget forbrug af disse køretøjer og dermed medføre en øget udledning af CO₂ fra disse køretøjer.

Forslaget om indførsel af en skrotningsordning forventes at have positive konsekvenser for miljøet, da formålet er at komme problemet med henstillede biler til livs. Det forventes, at forslaget med tiden vil være med til at rydde gaderne for gamle og udtjente køretøjer, da incitamentet til at aflevere køretøjet til skrotning øges af muligheden for vederlagsfrit at anmode om at få sit køretøj skrottet af bopælskommunen.

6. Konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at forslaget vil have en mindre, negativ økonomisk konsekvens for borgerne som følge af skrotgebyret. Borgerne vil årligt skulle erlægge yderligere kr. 200-1.000, i øgede omkostninger i forbindelse med ejerskab af et motorkøretøj.

Borgere, som hidtil har haft motorkøretøjer, der har været fritaget for afgift, vil efter inatsisartutlovens ikrafttræden skulle betale en årlig afgift.

Der forventes ikke at være administrative konsekvenser for borgerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Forslaget anses ikke for at have andre væsentlige konsekvenser.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget har i perioden 13. juni til 10. juli 2018 været i høring hos: Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, Qaasuitsup Kommunua, Qeqqata Kommunua, Grønlands Erhverv, NUSUKA, SIK, Departementet for Erhverv og Energi, Departementet for Sundhed og Forskning, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Uddannelse, Kultur og Kirke, Departementet for Sociale Anliggender og justitsområdet, Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug, Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Råstoffer, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender, Departementet for Udenrigsanliggender, Skattestyrelsen og Nukissiorfiit.

Forslaget har derudover været tilgængeligt på høringsportalen i samme periode.

Der var ved udløbet af høringsfristen modtaget høringssvar fra følgende høringsparter: Departementet for Udenrigsanliggender, Departementet for Sociale Anliggender og Justitsområdet, Formandens Departement, Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Erhverv og Energi, KNAPK, Kommuneqarfik Sermersooq, Grønlands Erhverv, Arctic Star ApS, Auto-Nord ApS, Nukissiorfiit, Departementet for Råstoffer, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender og Kommune Kujalleq.

Derudover har en række borgere afgivet høringssvar til forslaget.

Høringssvar fremgår af vedlagte bilag.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås at fritage politiets udryknings- og patruljekøretøjer for afgift.

Udryknings- og patruljekøretøjer skal forstås som de motorkøretøjer, som politiet bl.a. anvender, når de transporterer anholdte og patruljerer.

Det foreslås endvidere, at afgiftsfritagelsen for motorkøretøjer, som anvendes i bedriften af rensdyrholdere, fåreholdere, kvægholdere og lignende ligeledes skal gøre sig gældende, hvis en del af bedriften befinder sig idenfør by- eller bygdegrænsen.

Det er en betingelse for afgiftsfritagelsen, at bedriften drives som hovederhverv. Hermed menes, at mere end 50 procent af den samlede indtjening hidrører fra rensdyr-, fåre- eller kvæghold.

Til nr. 2

Det foreslås, at køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel samt plug-in hybridbiler, pålægges en årlig afgift. Det foreslås, at afgiften fastsættes, som for andre køretøjer, på baggrund af køretøjernes vægt og efter de almindelige takster.

Det foreslås desuden, at tilføje mindre terrængående køretøjer med 4 hjul eller mere samt sne-scootere til opstillingen af afgiftspligtige køretøjer. Afgiften fastsættes til kr. 0,00.

Bestemmelsen dækker over køretøjer som ATV og UTV og lignende, som udgør en speciel type af køretøjer, der er egnet til offroad kørsel, og således ikke til kørsel på hårde overflader som beton og asfalt. Køretøjerne har typisk 4 hjul og kan være forsynet med en mindre ladflade/bagagebærer. Køretøjets styreapparat betjenes ved hjælp af styr, som kendes fra motorcykler.

Til nr. 3

Det foreslås, at forfaldsdato skal være den 1. april og 1. oktober, og at den sidste rettidige betalingsdato er henholdsvis den 30. april og 31. oktober.

Falder sidste rettidig betalingsdag på en helligdag eller lørdag, forlænges betalingsfristen til den følgende hverdag.

Til nr. 4

I den gældende landstingslov henvises i § 2, stk. 4, til reglerne i den grønlandske retsplejelovs kap. 7 om tvangsfuldbyrdelse. Tvangsfuldbyrdelse kan ske på samme måde som skatte- og afgiftskrav i øvrigt.

Henvisningen gælder den dagældende retsplejelov. I den nugældende retsplejelov for Grønland (Lov nr. 305 af 30. april 2008, med senere ændringer) findes reglerne om tvangsfuldbyrdelse i kap. 47.

Med den foreslåede bestemmelse konsekvenstilrettes henvisningen.

Til nr. 5

Bestemmelsen fastlægger, at der for alle motorkøretøjer, som er afgiftspligtige i henhold til nærværende inatsisartutlov, skal betales et skrotgebyr. Skrotgebyret udgør for benzin- og dieslkøretøjer årligt kr. 400.

For køretøjer, der alene anvender el eller brint som drivmiddel udgør afgiften kr. 1.000 årligt, mens afgiften for plug-in hybridbiler udgør kr. 800 årligt. Den højere afgift skyldes meromkostningerne til håndtering af batterier m.v. For øvrige køretøjer, som udgør mindre terrængående køretøjer samt snescootere, udgør afgiften kr. 200 årligt.

Til nr. 6

Bestemmelsen fastlægger, at der ydes en godtgørelse til ejeren af et motorkøretøj, som er afgiftspligtigt i henhold til Inatsisartutlovens § 1, i forbindelse med indlevering af dette til affaldshåndtering. Det er en betingelse for udbetaling af godtgørelse, at køretøjet er afmeldt køretøjsregistret og indleveret til affaldshåndtering efter Inatsisartutlovens ikrafttræden.

Til nr. 7

I den danske version af den gældende landstingslov anvendes i § 1, nr. 3, og i § 8, stk. 4, betegnelsen "Landsstyret". Med den foreslåede bestemmelse bringes landstingslovens terminologi i overensstemmelse med selvstyreloven.

Til § 2

Det foreslås, at Inatsisartutloven træder i kraft den 1. januar 2019, idet forslagets nummer 5 og 6 vedrørende skrotgebyr og skrotpræmie dog foreslås sat i kraft ved bekendtgørelse.