

**BETÆNKNING****Afgivet af Skatte- og Afgiftsudvalget****vedrørende****Forslag til Inatsisartutlov om ændring af landstingslov om afgift af motorkøretøjer.***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 Akitsinnguaq Olsen, Siumut

Udvalget har efter 1. behandlingen den 28. september 2010 under EM2010 gennemgået forslaget.

**Forslagets indhold og formål**

Forslaget indebærer, at afgiften for motorvogne inddelt efter egenvægt forhøjes med 10-50 %.

For den letteste vægtgruppe (indtil 900 kg. egenvægt) forhøjes afgiften med 10 %. For den mellemste vægtgruppe (901 kg. til 1.500 kg) hæves afgiften med 20 %.

Der indføres en ny vægtgruppe (1.501 kg. til 1.800 kg), hvor afgiften forhøjes med 30 %. Den nye vægtgruppe begrundes med, at der i de seneste år har været en tendens til at indføre tungere og dermed ofte også mere forurenende køretøjer. På samme baggrund foreslås afgiften for den tungeste vægtgruppe (over 1.800 kg.) forhøjet med 50 %.

Afgiften for motorcykler foreslås forhøjet med 10 %.

**1. behandling af forslaget i Inatsisartut**

**Inuit Ataqatigiit** støttede forslaget og lagde i den forbindelse særligt vægt på forslagens forventede gavnlige virkninger for miljøet. **Demokraterne** støttede ligeledes forslaget og

fremhævede, ud over miljøeffekten, også forslaget gavnlige effekt på landskassen. **Kattusseqatigiit Partiiat** støttede med samme begrundelser forslaget. **Siumut** støttede ikke forslaget og lagde her til grund, at der bør fokuseres på erhvervsudvikling og administrative besparelser frem for øgede afgifter. Endvidere ønskede man dokumentation for, at store biler belaster miljøet mere end små. **Atassut** anerkendte for så vidt forslaget miljøgavnige virkninger, men støttede ikke forslaget da det også øger afgiften i byer, hvor vejnettet er dårligt.

### Udvalgets behandling af forslaget

Udvalget bemærker, at motorafgiften sidst er ændret i 2003 (Landstingslov nr. 14 af 7. november 2003 om ændring af landstingslov om afgift af motorkøretøjer). Naalakkersuisut har oplyst, at reguleringsprisindekset i perioden fra 2003 til 2010 er steget ca. 16 %. Udvalget konstaterer, at den manglende regulering af motorafgiften reelt betyder, at afgiften i perioden fra 2003 til 2010, hvor den har været uændret, er udhulet med ca. 16 %, sammenlignet med reguleringspristallet.

Forslaget om at hæve motorafgiften med henholdsvis 10, 20, 30 og 50 % på de forskellige vægtklasser betyder derfor, at motorafgiften på køretøjer op til 900 kg. sammenlignet med 2003 reelt fortsat kan opfattes som værende lavere efter den foreslåede stigning. Hvis man sammenligner motorafgiften med reguleringspristallet vil afgiften således fortsat være ca. 6 % lavere end den var i 2003. Det samme gør sig gældende for motorcykler.

For motorkøretøjer fra 901 kg. til 1.500 kg vil der tilsvarende være tale om en stigning på ca. 4 % sammenlignet med 2003.

For motorkøretøjer fra 1.501 til 1.800 kg vil der være tale om en stigning på ca. 14 % sammenlignet med 2003. Udvalget bemærker hertil, at denne vægtklasse er ny og at sammenligningen derfor kun skal anskueliggøre den foreslåede afgift set i forhold til pristalsudviklingen.

For motorkøretøjer fra 1.801 kg. og op vil der være tale om en stigning på ca. 34 % sammenlignet med 2003.

Principielt finder udvalget det uheldigt, at afgifterne ikke har været reguleret løbende siden 2003. Den manglende regulering betyder, at Landskassens indtægter udhules over tid. En løbende regulering begrænser behovet for store afgiftsstigninger. Naalakkersuisut bedes derfor overveje, om det vil være mere hensigtsmæssigt at pristalsregulere afgiften fremadrettet eller på anden måde tilsikre en løbende regulering, f.eks. via finanslovens tekstanmærkninger. Udvalget ønsker at blive orienteret om Naalakkersuisuts overvejelser i den forbindelse.

Ved 1. behandlingen blev der rejst tvivl om, hvorvidt det er dokumenteret at større (tunge) motorkøretøjer belaster miljøet mere end små. Naalakkersuisut har overfor udvalget redegjort for dette forhold, og udvalget finder på den baggrund ikke anledning til at betvivle, at større motorkøjer, der forbrænder mere brændstof pr. km., er mere miljøbelastende end mindre køretøjer. Udvalget finder således ikke grund til at betvivle, at forslaget vil have en miljøgavnlig effekt. Dog er det udvalgets holdning, at Naalakkersuisut bør monitorere afgiftsstigningernes miljøeffekt nøje, således at evt. fremtidige miljøtiltag i videst muligt omfang kan underbygges med data, der er indsamlet i Grønland. Dette arbejde vil desuden indgå naturligt i udarbejdelsen af en energistatistik jf. forslag til finanslov for 2011 hovedkonto 73.95.03. Skatteudvalget skal endvidere opfordre Naalakkersuisut til at holde Frednings- og Miljøudvalget orienteret om dette arbejde.

Ved 1. behandlingen blev det endvidere pointeret, at vognparken her i landet har en ganske høj gennemsnitsalder. Det forekommer udvalget sandsynligt, at selv de letteste af disse biler fra 80'erne og 90'erne, belaster miljøet ekstraordinært meget, samtidig med at de kan udgøre et reelt sikkerhedsproblem pga. forhøjet risiko for defekter på f.eks. bremses og styretøj. Udvalget finder derfor, at Naalakkersuisut bør arbejde målrettet for at få indført periodiske bilsyn her i landet. Om dette skal ske med eller uden dansk involvering må afklares i forbindelse med arbejdsprocessen. Udvalget skal ligeledes opfordre Naalakkersuisut til at holde Frednings- og Miljøudvalget orienteret om dette arbejde.

### **Forslagets økonomiske konsekvenser**

De økonomiske konsekvenser ved forslagens realisering er beskrevet under forslagens almindelige bemærkninger. Det er her anført, at den foreslåede forhøjelse af motorafgiften forventes at indbringe Landskassen et årligt provenu på ca. 17 mio. kr. i 2011 og hvert af budgetoverslagsårene. Disse midler indgår i de budgetterede indtægter på forslag til finanslov for 2011 hovedkonto 24.11.11.

Udvalget skal for god ordens skyld bemærke, at Qaasuitsup Kommunia i sit høringssvar har oplyst, at merudgiften for kommunens 94 køretøjer bliver ca. 370.000 kr. årligt. Der foreligger ikke tal fra de øvrige kommuner, men udvalget antager at tendensen vil være den samme for disse. Udvalget antager, at kommunerne vil kunne justere deres vognpark, således at en del af ovennævnte merudgift kan nedbringes.

### **Udvalgets indstillinger**

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

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

Siumut finder ikke at de økonomiske konsekvenser for f.eks. kommuner og erhvervsdrivende i transportbranchen er tilstrækkelig belyst. Siumut har derfor fremsat ønske om afholdelse af samråd med Naalakkersuisoq for Finanser med henblik på at få belyst konsekvenserne af forslaget bedre, hvilket et flertal i udvalget har afvist. Siumut støtter derfor ikke forslaget og er af den holdning, at der bør fokuseres på erhvervsudvikling og administrative besparelser frem for øgede afgifter.

**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

---

Akitsinnguaq Olsen