



Knud Kristiansen og Siverth K. Heilmann  
Medlemmer af Inatsisartut, Atassut  
/ Her

## Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2012-244 vedrørende elbiler

Kære Knud Kristiansen og Siverth K. Heilmann

Tak for Jeres spørgsmål.

Jeg vil besvare dem et ad gangen.

### 1. Er det Naalakkersuisut's indtryk, at de elbiler, som i dag findes på markedet, er velegnede til det klima, vi har her i landet?

Nukissiorfiit testede i 2010 og 2011 to forskellige typer elbiler i Nuuk med gode resultater. Det skete i regi af EI-Mobility-projektet, som også havde islandske og færøske partnere. Projektrapporten fra EI-Mobility er tilgængelig på Nukissiorfiits hjemmeside<sup>1</sup>.

Vi er desuden bekendt med, at ISS Grønland prøvekører og udlåner en nyere model elbil dette efterår. Grønlandsbanken har netop introduceret billigere billån til elbiler og energiklasse A-biler.

Naalakkersuisut har endvidere med interesse bemærket CSR Greenlands aktiviteter vedrørende elbiler. CSR Greenland afholder i øvrigt en event om elbiler den 9. november 2012. Alle disse tiltag vidner om at erhvervslivet ser potentiale for elbiler i deres daglige drift.

### 2. Har Naalakkersuisut eller Nukissiorfiit gjort sig overvejelser vedr. opsætning af opladnings-standere, hvor man mod betaling kan få opladet batteriet på sin elbil?

Emnet har været til almen overvejelse, men indtil videre er det dog vurderingen at det, for de fleste, vil være mest relevant at oplade elbilen på arbejdspladsen eller hjemme. Dels fordi de fleste købere af elbiler i første omgang forventes at være virksomheder, dels fordi vejnettene er forholdsvist begrænsede og koncentrerede.

### 3. Hvilke muligheder ser Naalakkersuisut for at formindske den forurening, som eksisterende motorkørertøjer her i landet udleder?

Naalakkersuisut er af den opfattelse, at den mest hensigtsmæssige tilgang til at mindske forureningen fra motorkørertøjer er gennem den almindelige fornyelse af bilparken, idet nyere biler generelt er mere energieffektive end ældre biler.

<sup>1</sup> [http://www.nukissiorfiit.gl/uploads/tx\\_tcnews/EI\\_mobility\\_report\\_01.pdf](http://www.nukissiorfiit.gl/uploads/tx_tcnews/EI_mobility_report_01.pdf)

Det er her vigtigt, at vores afgiftsstruktur m.v. er med til at skabe incitament for at forbrugerne køber mere brændstofeffektive biler, der har en lavere CO<sub>2</sub>-udledning. Dette sker dels gennem elbilers fritagelse for indførsels- og motorafgift; dels gennem motorafgiftens opbygning, hvor mindre biler betaler mindre i afgift end større biler.

**4. Er det korrekt, at alle – eller stort set alle – eksisterende biler i Grønland er forsynet med en katalysator, som reducerer udledningen af forurenende og skadelige stoffer?**

Katalysatorer er ikke lovpligtige i Grønland. Imidlertid er de lovpligtige i Danmark og har været det i ca. 20 år, og da størstedelen af bilerne i Grønland importeres via Danmark, vil disse være udstyret med katalysator.

Det må derfor formodes, at langt de fleste biler i Grønland er udstyret med katalysator, men der findes ikke statistiske oplysninger på området.

**5. Er det korrekt, at ældre biler generelt bidrager mere til forureningen end nyere biler?**

Generelt har nyere biler mere effektive motorer og mindre udledning end ældre biler. Dette skyldes de højere krav, der i dag stilles til biler. De seneste års stigende oliepriser har også bidraget til en øget efterspørgsel fra forbrugerne efter mere brændstoføkonomiske biler, hvilket har bidraget til, at der er kommet flere af disse biler på markedet.

**6. Er det – på baggrund af de foreløbige erfaringer med afgiftfritagelse for elbiler – realistisk at tro, at afgiftsfritagelsen vil få en mærkbar effekt på den samlede bilforurening her i landet?**

Indtil videre har det været en stille start for elbiler i Grønland. Der kører 5 elbiler permanent i Nuuk, og yderligere 2 elbiler afprøves i disse dage. Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at uden fritagelsen for indførsels- og motorafgift for elbiler, ville vi ikke have elbiler kørende i Grønland.

I byer, hvor al elektricitet produceres fra vandkraft, bidrager elbilerne hverken til CO<sub>2</sub>-udslip eller lokal luftforurening i øvrigt. Hver liter sparet benzin eller diesel betyder i 'runde tal' 2,5 kg CO<sub>2</sub> mindre i atmosfæren.

**7. Vurderer Naalakkersuisut, at en afgiftsnedsættelse på nye biler, som kan køre mere end f.eks. 20 km. på literen ved bykørsel, ville kunne bidrage mere til reduktion af CO<sub>2</sub> udledning og udledning af skadelige stoffer, end afgiftsfritagelsen for elbiler?**

En vurdering af dette vil afhænge af mange faktorer, heriblandt hvor stor afgiftsnedsættelsen skal være, og i hvilket omfang afgiftssænkelsen vil påvirke forbrugerne til at købe mere brændstofeffektive biler. Dette vil desuden afhænge af, hvordan prisen på brændstof udvikler sig, samt den teknologiske og prismæssige udvikling på markedet for elbiler.

Det er derfor ikke muligt, at besvare dette spørgsmål indenfor rammerne af et § 37-spørgsmål. Der henvises endvidere til besvarelsen af spørgsmål 3 ovenfor.

**8. Hvilke andre muligheder ser Naalakkersuisut for at reducere co2 udledningen og udledningen af skadelige stoffer fra biler her i landet?**

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 3 og spørgsmål 6 ovenfor.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen