

[Holmberg.]

penge, og det må ses på baggrund af det af landsrådet opstillede overslag, som for perioden 1969-71 viser et relativt stort forventet underskud på 12,5 mill. kr. Endvidere forudses det, at underskuddet bliver endnu større med den rationeringsordning, som forventes at komme, med den nedgang i spiritusforbruget, som er meningen dermed; der regnes med en nedgang i årsindtægterne på ca. 7 mill. kr., så reelt begynder vi at komme op på et ret stort underskud.

Ministeren nævner i den skriftlige fremsættelse, at med de stigende pengeindkomster i Grønland er der opstået en meget ujævn fordeling af indkomsterne, og det er sikkert rigtigt, men det er for mig alligevel et stort spørgsmål, om den form, som er valgt her, er rigtig. Der står i bemærkningerne til § 2, at af praktiske grunde foreslås fastsat en ensartet afgift for samtlige motorvogne, respektive motorcykler. Det betyder, at hvad enten det drejer sig om en gammel Ford, en lille Prinz eller en stor Mercedes eller Jaguar, og uanset hvor lidt eller hvor meget ejeren kører, så er afgiften den samme. Der henvises i bemærkningerne til § 2 til de almindelige bemærkninger med hensyn til begrundelsen for, at man har fundet frem til dette. Det står på første side. Der står, at når landsrådet har foretrukket den form — altså at fastsætte en årlig afgift fremfor en importafgift — skyldes det ønsket om at undgå, at ejere af motorkøretøjer af hensyn til importafgiften skal føle sig fristet til fortsat at anvende et kassabelt køretøj. Det er selvfølgelig et argument, som kan bruges. Det kunne i og for sig også godt bruges herhjemme i Danmark. Jeg tager hermed ikke afstand fra en beskatning af motorkøretøjer — det er vi enige med ministeren i — men jeg tror, der absolut er grundlag for at drøfte, om det er netop den form, der er valgt her, der er den rigtige. I Danmark har vi både omsætningsafgift og vægtafgift og benzinafgift, og jeg vil alligevel mene, at vi også skal drøfte den form for beskatning i Grønland — også i forbindelse med den ligestilling, som man i øvrigt påberåber sig. Men dette spørgsmål egner sig egentlig bedst til udvalgsbehandling.

På mit partis vegne kan jeg i alle tilfælde

give tilslutning til princippet om beskatning af motorkøretøjer i Grønland.

Svend Hangaard: Så vidt jeg ved, er den længste samlede vej i Grønland på 13 km, så vejarealet er altså forholdsvis begrænset, og alligevel er bilerne både trafikmæssigt, parkeringsmæssigt og på anden måde ved at være et problem for Grønland.

Det er vel forståeligt, at hvor der er fri import, ingen afgifter og billig benzin samt i øvrigt som nævnt ingen indtægtsbeskatning — og indtil for kort tid siden heller ikke nogen indregistrering eller noget syn — må der komme en ret betydelig interesse for at komme til at køre i bil.

Jeg er enig i, at der skal gøres noget i denne sag, det er tiltrængt, men der er jo flere muligheder. For det første er det utvivlsomt rigtigt, at man har taget fat på indregistrering og taget fat på syn af de gamle biler, men med hensyn til beskatningen kan den jo ske ad flere veje. Vi kender vor form med benzinafgift, importafgift, vægtafgift osv., og så det her foreslåede med en årlig afgift på biler og motorcykler.

Forslaget er for det første motiveret med, at det skal skaffe penge til landskassen, bl. a. til dækning af det beløb, man forhåbentlig mister ved at få en begrænsning af spiritusforbruget. Ved en årlig afgift undgås svingninger i landskassens indtægter fra år til år. For det andet vil man gerne have kassable biler sat ud af drift. Det er to gode formål, men jeg synes nok, det er et spørgsmål, om det er så vigtigt at undgå svingninger i landskassens indtægter, at det alene begrunder et helt andet princip, end vi anvender i den øvrige del af landet. De kassable biler kan i øvrigt kasseres ved, at man tager synet af bilerne temmelig skarpt, hvad man bør gøre.

Jeg kan godt se, at som bilejer i Grønland med en årlig afgift på 2.000 kr. må man efter nogle år spørge sig selv: kan det ikke bedre betale sig at købe en ny vogn, som jeg jo kan få billigt uden importafgift, fremfor at reparere på den gamle?

Afgiften er i øvrigt ens; der bliver ikke den store forskel på en Mercedes og en Folkevogn, som der er prismæssigt set. Jeg vil gerne spørge, om det valutamæssigt set