

[Svend Haugaard.]

er et særlig godt princip. Hvis det var, så kunne man jo overføre ordningen her til landet og se, hvad der blev ud af det.

Hvad de faste udgifter i øvrigt angår, vil jeg dog gerne fremhæve, at der er tale om arbejdskørsel i Grønland. Der er dog nogle, der har både 5 og 6 og 7 km til deres arbejdsplads; der er tale om, at håndværkere kører rundt i byen, og andre erhverv har også erhvervskørsel, og de bliver altså ramt. Tager man den, der f. eks. kører 5 km fra sit hjem til arbejdspladsen, bliver det 10 km om dagen, det er 3.000 km om året. Det vil sige, at denne 500 kr.s afgift for en motorcykel svarer til ca. 17 øre pr. km ved arbejdskørsel, og for bilen betyder afgiften ca. 65 øre pr. km, hvis man kun vil bruge bilen til det formål. Man tvinges jo næsten til at køre rundt hele aftenen og natten med for at få al den anden kørsel gjort rigtig billig. Jeg tror, der bliver drøn på den i fritiden, for den kørsel, der ligger ud over, hvad man egentlig skal bruge bilen til, har man jo næsten gratis.

Derfor kan jeg altså ikke se, at lovforslaget er slet så genialt, som det er lagt op til. Jeg indrømmer, at det er enkelt i sin udformning, det er enkelt i administration, men jeg mener, det vil genere arbejdskørsel og genere erhvervene, og at det vil fremme fritidskørsel, og det er jo ikke ligefrem det sidste, der er brug for i de forholdsvis trange geaområder, der findes i de forskellige byer.

Der er flere steder nævnt udtrykket „af praktiske grunde“. Det er ikke nævnt, hvorfor de forskellige ting skulle være mere praktiske i Grønland end her. En ting, som man vel ikke sådan kan lovgive for, og som i hvert tilfælde ikke er med i forslaget her, er spørgsmålet om en vis begrænsning af antallet af bilmærker i Grønland. Jeg synes nok, at det i hvert tilfælde var værd at tage op på en eller anden måde, om det kunne løses. Der findes jo alle mulige forskellige bilmærker, og når der skal skaffes reservedele til en meget begrænset mængde af hver slags bil, bliver det en næsten håbløs opgave.

Som helhed vil jeg stille mig positivt over for en ordning med afgift, men jeg vil bare gerne i udvalget drøfte, om det skal være

den foreslåede eller eventuelt en anden form for afgift.

Rosing: Ved nyordningen i 1950 indførtes et nyt system for finansiering af de offentlige kasser i Grønland. Det var indførselsafgifter for visse forbrugsvarer som tobak, spiritus, øl, humle, sukkervarer, chokoladearer, som senere er blevet udvidet med kaffe, te og læskedrikke. Afgifterne er blevet forhøjet flere gange siden da og har nået en sådan højde, at en forøgelse af dem må antages at medføre en forbrugsbegrænsning. Dette betyder, at landskassen i den kommende tid ikke kan forvente nogen større indkomstforøgelse fra disse indførselsafgifter. Imidlertid forøges landskassens behov for større indtægter, og ikke mindst i en tid, hvor landsrådets virkeområde er udvidet betydeligt.

Som man ved, har G-60 ikke foreslået indførelse af indkomstbeskatning i Grønland, men har ikke taget afstand fra, at beskatningen i Grønland udvides, således at befolkningen fremover i stigende omfang bidrager til dækning af offentlige udgifter. Man fandt en sådan udvikling naturlig, efterhånden som indkomstniveauet hæves. Som den mest nærliggende fremgangsmåde nævnes en udvidelse af den indirekte beskatning.

Nu har landsrådet besluttet at udvide afgiftsområdet ved indførelse af afgift af motorkøretøjer i Grønland. Grunden hertil er for det første landskassens anstrengte økonomi, for det andet en voldsom stigning i importen af køretøjer og som følge heraf det store behov for investeringer i veje, parkeringspladser og fortove. Man vil indføre en ensartet afgift for hvert køretøj på 2.000 kr. årlig pr. bil og 500 kr. årlig pr. motorcykel.

Landsrådet har ikke foreslået importafgift i stedet for, hvilket begrundes med, at man ønsker at undgå, at ejere af motorkøretøjer af hensyn til importafgiften skal føle sig fristet til fortsat at anvende et kassabelt køretøj, hvilket jeg finder noget spinkelt som grundlag. Vi har jo en færdselslov, som siger, at ethvert køretøj skal være i god stand; med andre ord: færdselsloven tillader ikke, at kassable og defekte motorkøretøjer kører på vejene til fare for færdslen.