

## [Ministeren for Grønland.]

hvervene, siger det ærede medlem hr. Svend Haugaard, og det er rigtigt, det vil den gøre. Det vil praktisk talt kunne siges om alle former for afgifter, som lægges på erhvervsbetonede områder.

Det kan naturligvis drøftes, om det skal være den foreslåede ordning, eller om man kan ændre ved den, men jeg tror ikke, at man kan ændre ret meget ved dette princip, medmindre man lader det svømme ud på et område, som landsrådet er bange for, og som vi også er meget betænkelige ved i Grønlandsministeriet, fordi enhver kompliceret ordning vil være meget vanskelig at få gennemført på en ordentlig måde deroppe.

Det ærede medlem hr. Rosing peger på det forhold, som vel forekommer os alle naturligt, ja, næsten selvfølgelig i folketinget, hvor vi er vant til protester fra alle dem, der berøres af ubehagelige love, at vi vil kunne vente protester fra ejerne af motorkøretøjer, og det ærede medlem understreger, at det skulle navnlig være, fordi der her rammes en lille kreds, et lille udsnit af befolkningen i Grønland. Nu er det jo ikke anderledes, end at en lang række af de øvrige erhvervsområder er ramt af afgifter på de varer, de har at sælge, så sådan set kunne man tværtimod undre sig over, at man hidtil har holdt denne specielle kreds fri, når den øvrige erhvervsbefolkning i Grønland i så stor udstrækning er blevet ramt af afgifter. Jeg synes egentlig ikke, man behøver at være så ængstelig for dette med den lille gruppe, der rammes af denne afgift. De, som driver erhvervsmæssig automobilkørsel, vil formentlig lægge meromkostningen på varepriserne, på samme måde som de andre afgifter er blevet lagt på varepriserne.

Det glæder mig, at det ærede medlem også synes, at der er for mange køretøjer i Grønland, når man betragter det udbytte, man kan have af at have køretøj deroppe, og den nødvendighed, der er derfor.

Derimod kan jeg ikke være enig med

det ærede medlem, når han peger på, at statens køretøjer ikke burde være fritaget for afgiften. Det er nu at besværliggøre regnskabet, hvis man skulle lade staten ad indirekte vej gennem disse afgifter betale til landskassen og så nedsatte det rammebeløb, der er stillet til rådighed fra statskassen til grønlandske formål, tilsvarende. Spørgsmålet må simpelt hen være, om der ofres tilstrækkeligt eller ikke tilstrækkeligt fra den danske statskasse på de formål, vi herved ønsker at støtte i Grønland.

Med hensyn til faren for, at man skulle gå over til traktorer, tror jeg, det ærede medlem overvurderer risikoen eller rettere sagt undervurderer lysten til hos folk, der har råd til det — for der er nemlig mange, der har råd til det, fordi det er så billigt i Grønland at køre bil — at køre i en rigtig vogn, i en smuk vogn, der er et godt statussymbol, fremfor en traktor. Men jeg benægter ikke, at noget selvfølgelig kan forekomme i den retning. Skulle det ske, imidlertid, at man i højere grad gik over til at gøre traktoren til et transportapparat i stedet for et arbejdsapparat, ja, så måtte man vel se at komme frem til at lægge afgift på den også.

Det er naturligt, at man her spørger: hvorfor har vi ikke benzinafgifter? Det er rigtigt, at det ville ramme speedbåde, og det ville også ramme dem, som kører i motorkøretøjerne. Men dér har vi igen besværet med at skelne, idet jeg går ud fra, at man ville kræve fra landsrådet i Grønland og også fra de grønlandske medlemmer her i folketinget — i alt fald ville jeg ellers selv gøre det — at f. eks. fiskeriet blev fritaget for afgifter. Så har vi straks problemet med kontrollen og hele det besvær, der opstår, hvis der er nogle grupper, der skal betale afgifter, og andre, der ikke skal det. Jeg kan huske engang, man herhjemme fritog flyverbenzin for afgifter, men da denne benzin efterhånden også blev anvendt af bilerne, efterhånden som de krævede benzin med større og større oktantal, måtte man gå bort fra det, fordi der var for meget af