

Betænkning over forslag til lov for Grønland om afgift af motorkøretøjer.

(Afgivet af udvalget den 28. marts 1969).

Udvalget har holdt 5 møder og har herunder haft to samråd med ministeren for Grønland. Udvalget har stillet en række skriftlige spørgsmål til ministeren. Spørgsmålene er tillige med ministerens besvarelser optrykt som bilag til betænkningen.

Fra bilejere i Holsteinsborg har udvalget modtaget en genpart af bilejernes skrivelse af 20. november 1968 til landsrådsformand Erling Høegh. Også denne skrivelse er optrykt som bilag til betænkningen.

Ministeren for Grønland har stillet de nedenstående ændringsforslag nr. 1-3, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger. Ændringsforslagene er tiltrådt af udvalget. Ministeren har endvidere stillet det nedenstående ændringsforslag nr. 4 om indsættelse af en revisionsbestemmelse i lovforslaget. Også dette ændringsforslag er tiltrådt af udvalget, der dog i forbindelse hermed har udtalt, at man i folketinget opmærksomt vil følge lovens virkninger, og at man med tiltrædelsen af ændringsforslaget ikke har villet afskære sig fra at kunne foreslå loven optaget til revision, når som helst der måtte blive behov herfor.

Under samrådet med ministeren for Grønland drøftedes bl. a. mulighederne for eventuelt at erstatte den i lovforslagets § 2, stk. 1, fastsatte afgift med en mere differentieret afgift. Det blev fra udvalgets side anført, at det kunne virke mindre rimeligt at opkræve samme afgift af tunge erhvervs-køretøjer og mindre personvogne, kostbare luksusbiler og almindelige brugsvogne. En differentiering af afgiften kunne efter udvalgets opfattelse i givet fald tænkes gennemført ved indførelse af forskellige afgiftsklasser baseret på forskelle i motorkøretøjernes vægt.

64 Udvalgenes betænkninger m. m.

Ministeren oplyste heroverfor, at der for tiden på landsrådets anmodning i den af ministeren for Grønland nedsatte arbejdsgruppe vedrørende beskatning i Grønland foregår en undersøgelse af mulighederne for gennem øget beskatning såvel i form af direkte som indirekte skatter at skaffe landskassen dækning for det anslåede underskud. Det bemærkes herved, at det forventes, at landskassen i perioden 1969-71 vil få et samlet underskud på mindst 12,5 mill. kr. Det forelagte lovforslag må derfor anses som en midlertidig løsning til, så længe arbejdsgruppens overvejelser ikke er afsluttet, at skaffe landskassen øgede indtægter til dækning af det mest påtrængende behov.

Efter ministerens opfattelse bør man imødekomme landsrådets ønske om en meget hurtig forøgelse af landskassens indtægter, og det fremsatte — meget forenklede — lovforslag vil under de foreliggende omstændigheder være det bedst egnede middel hertil, idet det kun i ringe grad foregriber en mere gennemgribende løsning af beskatningsproblemerne, ligesom loven vil kunne sættes i kraft med kort varsel.

Med hensyn til en differentiering af motorafgifterne efter køretøjernes vægt bemærkede ministeren specielt, at dette vil medføre mere arbejde for det i forvejen hårdt belastede administrationsapparat, ligesom en differentiering vil kunne give uønskede virkninger, idet de tunge køretøjer oftest anvendes til erhvervsmæssig kørsel, medens de lettere køretøjer mere bruges til privatkørsel. Endelig er der heller ikke en nødvendig sammenhæng mellem vægt og værdi. Det vil med andre ord blive vanskeligt at finde egnede kriterier for differentieringen.

Udvalget kan tiltræde de af ministeren udtalte synspunkter og indstiller herefter lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren foreslåede ændringer.

Ændringsforslag.

Af *ministeren for Grønland*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 1.

1) *Stk. 2* affattes således:

„*Stk. 2.* Dette gælder dog ikke motor-køretøjer, der tilhører fremmede magters diplomatiske eller konsulære repræsentationer eller de medlemmer af repræsentationens personale, der ikke er danske statsborgere.“

2) Efter *stk. 3* indføres som nyt stykke:

„*Stk. 4.* Landskassen yder statskassen refusion af afgifter, der betales af motor-køretøjer, der tilhører danske statsmyndigheder eller statsinstitutioner.“

Til § 8.

3) Paragraffen affattes således:

„§ 8. Loven træder i kraft den 1. juli 1969.

Stk. 2. For køretøjer, der er registreret ved lovens ikrafttræden, opkræves afgiften første gang for tidsrummet 1. juli-30. september 1969. Sidste rettidige betalingsdag er den 1. august 1969.“

Ny paragraf.

4) Efter § 8 indsættes som ny paragraf:

„§ 9. Forslag om revision af loven fremsættes for folketinget senest i folketingsåret 1971-72.“

Bemærkninger.

Til nr. 1 og 2.

For at undgå en utilsigtet påvirkning af konkurrenceevnen på områder, hvor såvel det offentlige som private udøver erhvervsvirksomhed, foreslås det, at statsejede motorkøretøjer inddrages under afgiftsordningen således, at der af landskassen ydes statskassen refusion af afgifter, der betales af statens motorkøretøjer.

Lembourn.

Hans Kjær.

Langkilde,
næstformand.

Ellen Strange Petersen.

Holmberg.

From.

Holger Hansen.

Svend Haugaard.

Kirkegaard.

Rosing.

Carl P. Jensen.

Grünbaum.

Jørgen Peder Hansen.

Knud Hertling,
formand.

Egon Jensen.

Johan Nielsen.

Vivike.

Bilag 1.

Udvalgets spørgsmål til ministeren for Grønland samt ministerens besvarelser.

Spørgsmål 1.

Hvorledes stiller ministeren sig til at lade forslaget erstatte af et lovforslag om afgift af benzin?

Svar.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, vil den foreslåede afgift af motorkøretøjer kun give landskassen dækning for en del af det anslåede underskud i perioden 1969-71. Mulighederne for gennem en øget beskatning, herunder bl. a. indførelse af en afgift på benzin, at skaffe landskassen dækning for den resterende del af det anslåede underskud overvejes for øjeblikket i den af ministeren for Grønland nedsatte arbejdsgruppe vedrørende beskatning i Grønland.

Forinden dette arbejde er afsluttet, anses det ikke for rigtigt at erstatte det forelagte lovforslag med et forslag om benzinafgift, der vil være mere vidtrækkende og kompliceret.

Det bemærkes i øvrigt, at landsrådet på sit møde i 1967 behandlede spørgsmålet om indførelse af en benzinafgift, men at det afstod fra på dette tidspunkt at stille forslag herom.

Spørgsmål 2.

Udtalelsen i besvarelsen af spørgsmål 1 om, at et forslag om benzinafgift vil være mere vidtrækkende og kompliceret, ønskes uddybet.

Svar.

Når det i besvarelsen af spørgsmål 1 er anført, at et forslag om en benzinafgift vil være mere vidtrækkende og kompliceret, er der herved først og fremmest tænkt på hensynet til de med en benzinafgift forbundne virkninger. Da en væsentlig del af benzinimporten anvendes af staten, bl. a. i forbindelse med investeringsvirksomheden,

samt af erhvervene, vil en benzinafgift medføre en ikke ubetydelig forøgelse af statens udgifter samt en forhøjelse af omkostningerne for de grønlandske erhverv, herunder navnlig fiskeriet. I overvejelserne vedrørende indførelse af en benzinafgift indgår derfor bl. a. spørgsmålet om, hvorvidt særlige kategorier af forbrugere bør være fritaget for afgiftspligt, samt hvorvidt afgiftsfritagelsen i givet fald bør indrømmes i form af egentlig afgiftsfrihed eller i form af tilbagebetaling af erlagt afgift. Hvad specielt angår statens benzinforbrug, bør i øvrigt overvejes muligheden af som kompensation for en eventuel benzinafgift at foretage en overførsel af visse statsopgaver til landsrådet og kommunerne.

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 4, er i dag 10-15 pct. af samtlige motorkøretøjer i Grønland dieseldrevne. Såfremt der indføres en afgift på benzin, må det imidlertid forudses, at antallet af dieseldrevne motorkøretøjer vil stige betydeligt. For at forhindre, at ejere af motorkøretøjer på denne måde skal unddrage sig en eventuel benzinafgift, vil det være nødvendigt i forbindelse med indførelse af en sådan afgift at indføre en særlig afgift på dieseldrevne motorkøretøjer. Hertil kommer, at importen af benzin omfatter såvel motorbenzin til almindelige benzinkøretøjer som flybenzin til luftfartøjer. Dette nødvendiggør en stillingtagen til, hvilket produkt der ønskes omfattet af en afgift, og gennemførelse af bestemmelser, der forhindrer unddragelse fra det ønskede formål.

Spørgsmål 3.

Hvor stor skal en benzinafgift være for at give samme provenu som den foreslåede afgift?

Svar.

Importen af benzin, ekskl. flybenzin, til

Grønland andrager årligt ca. 5 mill. l. En benzinafgift på 50 øre pr. l anslås ved et uændret forbrug årligt at ville indbringe landskassen et provenu på ca. 2,5 mill. kr., hvilket stort svarer til provenuet af den foreslåede afgift af motorkøretøjer.

Opmærksomheden henledes dog i denne forbindelse på, at et ikke uvæsentligt antal motorkøretøjer i Grønland anvender dieselolie som drivmiddel.

Spørgsmål 4.

Hvor mange motorkøretøjer er diesel-drevne?

Svar.

Af samtlige motorkøretøjer i Grønland anvender 10-15 pct. dieselolie som drivmiddel.

Spørgsmål 5.

Hvis en benzinafgift sættes så højt, at der bliver samme benzinpris i Grønland og Danmark, hvor stort bliver provenuet så?

Svar.

Benzinprisen andrager i Danmark ca. 1 kr. 25 øre pr. l og i Grønland ca. 65 øre pr. l. En benzinafgift i Grønland på ca. 60 øre pr. l, der vil bringe benzinprisen i Grønland op på dansk niveau, anslås med et uændret forbrug årligt at ville indbringe landskassen et provenu på ca. 3 mill. kr.

Spørgsmål 6.

Kan det oplyses, hvorfor landsrådet på sit møde i 1967 afstod fra at stille forslag om indførelse af en benzinafgift?

Svar.

Da en væsentlig del af benzinimporten anvendes af staten, bl. a. i forbindelse med investeringsvirksomheden, og en ikke ringe del af provenuet af en benzinafgift således vil blive betalt af staten, fandt landsrådet det rigtigst, at spørgsmålet blev taget op i forbindelse med overvejelserne vedrørende overdragelse af visse af statens opgaver til landsrådet og kommunerne.

Spørgsmål 7.

Ville det ikke være muligt at koncentrere opkrævningen af en benzinafgift på et enkelt importsted?

Svar.

De i henhold til lov nr. 270 af 14. juni 1951 for Grønland om indførselsafgifter m. v. fastsatte afgifter opkræves alle af KGH, jfr. bekendtgørelse nr. 137 af 27. april 1967 om opkrævning af afgifter ved indførsel til og fremstilling i Grønland af visse varer m. v. En eventuel benzinafgift vil formentlig kunne opkræves af KGH på samme måde som de øvrige indførselsafgifter, idet det må anses for muligt at træffe et arrangement med A/S Det grønlandske Olie-selskab, der forestår langt den væsentligste import af benzin.

På indeværende stadium kan det dog ikke overses, hvorledes en dækkende ordning kan gennemføres.

Spørgsmål 8.

I hvilken udstrækning anvendes benzinmotorer i erhvervsfartøjer? Vil sådanne fartøjer kunne friholdes fra en benzinafgift?

Svar.

Der foreligger ikke nogen opgørelse over, i hvilken udstrækning der i erhvervsfartøjer anvendes benzinmotor. Så vidt vides foregår erhvervsmæssigt fiskeri i bygderne imidlertid i et vist ikke ubetydeligt omfang fra mindre både med benzindreven påhængsmotor.

Såfremt erhvervsfartøjer skal være fritaget for en eventuel benzinafgift, vil afgiftsfritagelsen i lighed med de hernede gældende regler formentlig mest hensigtsmæssigt kunne ydes i form af tilbagebetaling af erlagt afgift.

Spørgsmål 9.

Hvilken afgiftsordning har man med hensyn til dette område på Færøerne?

Svar.

Så vidt det har kunnet oplyses, svares på Færøerne en almindelig importafgift af motorkøretøjer på 8 pct. samt en særlig afgift, begge beregnet i forhold til køretøjernes værdi. Den særlige værdiafgift er for neden-nævnte køretøjer fastsat således:

Motorcykler, scootere og person-	
vogne.....	90 pct.
Hyrevogne og mindre busser.....	60 -
Rutebiler.....	40 -
Last- og varevogne under 1,5 t.....	80 -
Last- og varevogne over 1,5 t.....	15 -

For så vidt angår benzin svares ifølge det oplyste en afgift på 40 øre pr. liter.

Det bemærkes, at ovennævnte afgiftsregler forventes ændret i forbindelse med en forestående revision af det færøske afgiftssystem.

Spørgsmål 10.

Vil køretøjer, tilhørende medlemmer af landsrådet, blive fritaget for afgift efter lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 2, eller gælder forhøjelsen kun køretøjer, der tilhører landsrådet som sådant?

Svar.

Den i lovforslagets § 1, stk. 2, nr. 2, omhandlede afgiftsfritagelse omfatter alene køretøjer, der tilhører landsrådet som sådant, og ikke køretøjer, der tilhører landsrådets medlemmer.

Spørgsmål 11.

Hvordan er forholdet mellem antallet af statens køretøjer og private køretøjer?

Svar.

Ifølge en pr. 1. januar 1968 foretagen opgørelse over vognparken i Grønland (ekskl. forsvarsområderne samt vejr- og loranstationerne) udgør antallet af offentligt ejede og privatejede motorkøretøjer i Grønland følgende:

	Offentligt ejede	Privat ejede	I alt
Hyrevogne og personvogne	126	526	652
Rute- og lastbiler	3	8	11
Vare- og lastbiler	250	369	619
Sygebiler og brandkøretøjer	44	—	44
I alt automobiler	423	903	1.326
Motorcykler	16	146	162

Spørgsmål 12.

Har man overvejet at gøre forskel på erhvervskøretøjer og køretøjer til rent privat kørsel?

Svar.

Mellem ministeriet og landsrådet har der været ført forhandlinger vedrørende mulighederne for at gennemføre forskellige afgiftsregler for henholdsvis erhvervskøretøjer

og køretøjer, der benyttes til rent privat kørsel. Under hensyntagen til vanskelighederne ved at foretage en klar afgrænsning mellem på den ene side erhvervskøretøjer og på den anden side køretøjer, der benyttes til rent privat kørsel, var der imidlertid enighed om, at det af administrative grunde ville være mest hensigtsmæssigt at gennemføre ensartede afgiftsregler for de to kategorier af motorkøretøjer. I denne forbindelse bemærkes, at der ikke i Grønland findes samme differentierede registreringsystem for motorkøretøjer som i Danmark.

Spørgsmål 13.

Har man overvejet at sætte afgiften i forhold til køretøjernes vægt, respektive værdi?

Svar.

Mellem ministeriet og landsrådet har der været ført forhandlinger vedrørende mulighederne for at pålægge motorkøretøjer en afgift, der beregnes i forhold til køretøjets værdi. Som følge af de administrative vanskeligheder, der skønnedes forbundet med opkrævning af en værdiafgift, var der imidlertid enighed om at fastsætte en ensartet afgift for alle motorvogne respektive motorcykler.

Mulighederne for at fastsætte afgiften som en vægtafgift har ikke været drøftet mellem ministeriet og landsrådet, og spørgsmålet har så vidt ministeriet bekendt ikke været overvejet i landsrådet.

Spørgsmål 14.

I hvilket omfang er registrering af køretøjerne gennemført? Findes der oplysninger om køretøjernes vægt og værdi?

Svar.

Den i den grønlandske færdselslovs § 5, stk. 1, påbudte registrering af motorkøretøjer er gennemført overalt i Grønland.

Så vidt vides foreligger der ikke oplysninger om køretøjernes vægt og værdi.

Spørgsmål 15.

Har man overvejet at inddrage sne-scootere under afgiften?

Svar.

Ifølge bestemmelsen i lovforslagets § 1,

stk. 1, svares afgiften af registreringspligtige motorkøretøjer. Der har hidtil ikke været foretaget registrering af snescootere i Grønland, men ministeriet er bekendt med, at politiet i Grønland for øjeblikket overvejer, hvorvidt snescootere må antages at være omfattet af registreringspligten. Såfremt overvejelserne resulterer i, at snescootere anses for registreringspligtige, vil disse køretøjer i henhold til bestemmelsen i lovforslagets § 1, stk. 1, være afgiftspligtige.

Spørgsmål 16.

Ud fra hvilke grunde har man fastsat afgiftsbeløbet 2.000 kr.?

Svar.

Afgiftsbeløbet på 2.000 kr. er fastsat skønsmæssigt af landsrådet.

Bilag 2.

Holsteinsborg, den 20. november 1968.

Hr. landsrådsformand Erling Høegh.

I fortsættelse af det telegram, bilejerne i Holsteinsborg sendte Dem for nogle dage siden, skal vi undertegnede, repræsenterende de private bilejere i Holsteinsborg forsamlet til møde den 14. november 1968, nedenstående nærmere gøre rede for baggrunden for den vedtagne protest mod gennemførelsen af forslaget om betaling af motorafgift 2.000 kr. pr. automobil pr. år.

Først vil vi udtale, at bilejerne i Holsteinsborg fuldt ud er klar over landskassens øjeblikkelige dårlige økonomiske situation, og vil samtidig udtale, at bilejerne er klar over, at det må være borgerne i Grønland, såvel hjemmefødte som udsendte, der må være forpligtet til efter evne at yde deres part til ophjælpning af den betrængte økonomi.

Dernæst vil vi udtale, at vi finder det i høj grad udemokratisk og utiltalende, at man i landsrådet slår ned på en gruppe personer, fordi disse personer er ejere af motorkøretøjer. Det behøver da ikke nødvendigvis at betyde, at en ejer af et motorkøretøj er bedre økonomisk stillet end andre mennesker. Tværtimod! Et motorkøretøj er ikke et statussymbol heroppe, hverken for hjemmehørende eller for udsendte, men simpelt hen et erhvervsredskab eller en nødvendighed for mange. Man kan vel med god ret sige, at folk, der har formuer stående i banker eller sparekasser, lige så godt eller bedre kan betale afgifter af formuen til landskassen.

Når der i samme forslag om afgift af motorkøretøjer så er anført, at motorkøretøjer tilhørende staten samt tungt entreprenørmateriel skal være undtaget betalingspligten, ja, så forstår vi ikke noget af det hele og slet intet, da de penge, der vil komme ind, såfremt forslaget gennemføres,

går i landskassen og bruges til dennes forskellige gøremål, bare ikke til forbedring af vejforholdene, hvor motorfolket kører. Dvs. at motorkøretøjs ejere intet får for de betalte afgifter.

Vi skal tillade os at anføre, at et motorkøretøj benyttet i Grønland vil være totalt opslidt efter ca. 50.000 km's kørsel på grund af vejenes beskaffenhed og vejrliget heroppe, medens en vogn i Danmark med gode veje først vil være nedkørt efter flere hundrede tusinde kilometers kørsel, hvilket altså vil sige, at det driftsmæssigt er meget dyrere at holde vogn heroppe end i Danmark.

Når dertil kommer, at autoværkstederne heroppe endnu ikke er udbygget ret meget, særlig ikke hvad reservedelslagre angår, vil det ofte være sådan, at en reparation af et motorkøretøj kan tage meget lang tid, måneder, ja, helt op til halve år, før vognen igen er køreklar, fordi nødvendige reservedele skal fremskaffes fra Danmark. I sådan en ventetid står vognen stille og giver økonomisk tab for ejeren og selvfølgelig i særlig grad, hvis det drejer sig om et erhvervs-køretøj. Vil det være retfærdigt, at en bilejer skal betale, når hans vogn står stille på grund af reparation?

Så vidt vi har kunnet overse, findes der i dag i Holsteinsborg ca. 100 private motorkøretøjs ejere, og dette antal ejere vil efter forslaget komme til at betale *i alt 200.000 kr.*, hvis pengene da i det hele taget kan inddrives fuldt ud. Der må vist forudses en hel del vanskeligheder ved inddrivelsen, da motorvognsejerne ikke — som de har udtalt — er velhavere, men i langt de fleste tilfælde er folk, der bruger motorkøretøjet i deres erhverv som taxavognmand eller lastbilvognmand. En følge af en afgift vil sandsynligvis blive, at disse vognmænd ser sig nødsaget til at sætte prisen op for kørsel

til skade for kunderne og i ikke uvæsentlig grad staten, og det er vist ikke over i den grøft, man skal.

I stedet for ensidigt at lade motorvognsejerne betale gildet vil vi foreslå en ordning, så byrderne bliver fordelt på mange flere skuldre, og som meget let kan indbringe det samme beløb som de foreslåede afgifter på 2.000 kr. pr. motorkøretøj.

Der solgtes i 1967 i Holsteinsborg 2.000.000 liter solarolie og 500.000 liter benzin. Lægges der f. eks. 10 øre på hver liter solarolie og benzin, vil det indbringe i alt 250.000 kr. eller 50.000 kr. mere end motorafgiften. Administrationen skulle ikke kunne volde vanskeligheder. Vi er opmærksomme på, at afgift på solarolie vil ramme fiskerne, men hvorfor skal de gå fri, når en stor del af de udgifter, staten har i Grønland i disse år, går til udbygning af havne og kajanlæg, fiskerianlæg m. v. til gavn for fiskerne? Ligeledes vil også fremmede skibe, der bunkrer i grønlandske havne, komme til at betale. Fiskernes kår kan nu ikke være så dårlige endda, når man, som f. eks. her i Holsteinsborg, ofte kan se kutterejere have råd til dag efter dag at drikke sig fulde, medens deres besætninger fisker.

Videre skal vi anføre, at vi finder det rimeligt, at motorkøretøjsejere f. eks. betaler det halve af den motorafgift, der er gældende i Danmark. Begrundelsen for kun halv afgift i forhold til Danmark er den, at vognene som nævnt slides op heroppe meget hurtigere end i Danmark, og at afgiften ikke bruges til vedligeholdelse og udbygning af vejene.

Som De vil kunne se, er vi på ingen måde uvillige til at tage vor del af byrderne.

Skulle det foranstående forslag — mod forventning — ikke falde i god jord, kan vi foreslå, at der for al vareomsætning i Grønland betales en afgift på f. eks. 10 pct. Det vil kunne give et betragteligt beløb i landskassen.

Videre kan vi foreslå, at der pålægges restauratørerne en restaurationskat i lighed med forholdene i Danmark. Sådant skat vil også med de velbesøgte restaurationer kunne give et godt beløb i landskassen.

Endelig vil vi gentage, at vi finder det i høj grad forkasteligt, at statens motorkøretøjer skal fritages for afgift. Det er jo først og fremmest statens kraftige arbejdsmaskiner, der ødelægger vejene og forårsager dyre reparationer og vedligeholdelse, og samme virkning har de store og tunge arbejdsmaskiner, bulldozere o. lign., der benyttes af de udsendte firmaer ved arbejde for staten.

Det er ligeledes for en privat bilejer harmeligt at se, i hvilken grad statens biler misbruges til privat kørsel. Det er her i Holsteinsborg ikke usædvanligt, at de GTO-ansattes koner kører i GTOs biler på indkøbsture, og de statsansatte, der har fået stillet bil til rådighed af staten, bruger disse vogne helt som deres egne til privat kørsel, og så betaler staten ydermere den benzin, der brændes af til sådanne private ture.

I håb om, at De nu kan se det forkastelige i pludselig at ramme en lille del af befolkningen økonomisk, beder vi Dem foranledige, at det fremsatte forslag på ny drøftes i landsrådet med henvisning til de nu fra flere sider fremsatte protester.

Venlig hilsen

Niels Olsen,
formand.

Peter Olsen,
overformand.

Erik Tychsen,
vognmand.

Simon Olsen,
formand.

Chr. Bjerregaard,
vognmand.

Vittus Davidsen,
taxavognmand.