



12. august 2011

EM 2011/89

Hermed fremsættes følgende beslutningsforslag i henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om at Naalakkersuisut pålægges at arbejde for afskaffelse af det gældende forbud mod indførsel af motorcykler.

(Medlem af Inatsisartut Knud Kristiansen og Siverth K. Heilmann, Atassut)

Begrundelse:

Motorcykler har siden 1. juli 1980 ikke måttet indføres i Grønland. Forbuddet er fastsat i Lov for Grønland nr. 186 af 14. maj 1980 om forbud mod indførsel og fremstilling af motorcykler. Ifølge bemærkningerne til loven skyldes forbuddet, at den generelle hastighedsbegrænsning på 40 km. i timen kun i begrænset omfang respekteredes af motorcyklister, der ved stor fart og ved hensynsløs kørsel udsatte sig selv og andre trafikanter for fare¹.

Vi i Atassut går ind for det frie valg, og derfor er vi modstandere af dette forbud mod indførsel af motorcykler, der begrænser befolkningens selvbestemmelse. Vi mener, at vi som politikere må lade befolkningen være ansvarlig for deres egne handlinger, og ikke berøve befolkningens frihed med sådanne restriktioner.

Begrundelsen for forbuddet mod indførelse af motorcykler var i sin tid, at motorcyklisterne kørte hensynsløst. Det er i Grønland tilladt at køre på snescooter, der på samme måde som motorcykler indbyder til høj hastighed. Da befolkningen overordnet set kan håndtere snescootere, mener vi ligeledes, at befolkningen kan tage ansvar for kørsel på motorcykel. Samtidig hæfter vi os ved, at motorcykelkørsel fortsat er tilladt her i landet. En del af de motorcykler, som kom til Grønland før indførselsforbuddet, er således fortsat i brug, uden at dette tilsyneladende i dag giver myndighederne anledning til bekymring vedrørende færdselssikkerheden.

Det er muligt indledningsvist at begrænse risikoen for, at indførelsen af motorcykler vil føre til hensynsløs kørsel og høj fart, ved kun at tillade indførelse af motorcykler med op til 250 kubik af mulige 2.000 kubik. Selvom motorcykler med 250 kubik har en høj max hastighed, forventer vi, at en begrænsning af motorcykelmotorens størrelse vil mindske risikoen for høj fart. Yderligere forstiller vi os, at der i færdselsloven for Grønland kan stilles krav om, at man skal være fyldt 25 år for at køre motorcykel, og at der kan fastsættes regler om en sæson for motorcykelkørsel. Vi nævner alene dette til overvejelse for Naalakkersuisut, som eksempler på, at risikoen for farlig kørsel kan søges imødegået på anden vis end gennem opretholdelse af indførselsforbuddet.

Hvad er de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige?

Der vil ikke være direkte økonomiske konsekvenser for det offentlige. En forøgelse af antallet af motorcykler her i landet vil dog indebære øgede indtægter i form af motorafgift. Motorafgiften for motorcykler udgør for tiden 3.540 kr. pr. år.

Det vil endvidere være naturligt i forbindelse med ophævelse af indførelsesforbuddet at indføre en indførselsafgift for motorcykler. En sådan vil kunne have karakter af enten stykafgift (som f.eks. indførselsafgiften for snescootere) eller værdiafgift (som f.eks. indførselsafgift for biler). Til sammenligning udgør indførselsafgiften for snescootere for tiden 22.000 kr.

Der vil ikke for Grønlands Selvstyre være væsentlige administrative konsekvenser forbundet med ophævelse eller ændring af lov nr. 186 af 14. maj 1980, idet loven er en rigslov. Dog vil Naalakkersuisut skulle forhandle med den danske regering om en sådan ophævelse eller ændring, samt om de ændringer af færdselsloven for Grønland, som Naalakkersuisut eventuelt måtte finde hensigtsmæssige i forbindelse med en ophævelse af indførselsforbuddet.

Der vil, som en indirekte følge af forslaget, skulle udarbejdes forslag til ændring af den gældende landstingslov om indførselsafgifter, således at indførsel af motorcykler afgiftsbelægges.

Det samlede administrative arbejde, som vil være forbundet med gennemførelse af forslaget (forhandlinger med den danske regering, udarbejdelse og oversættelse af forslag til ændring af landstingslov om indførselsafgifter, gennemførelse af høring etc.), forventes samlet at andrage mindre end et halvt årsværk, og vil ikke indebære behov for udvidelse af administrationen.

Der administrative ressourceforbrug, som vil være forbundet med opkrævning af indførsels- og motorafgift for motorcykler vil være beskedent. Det bemærkes herved, at der i forvejen opkræves motorafgift for motorcykler, som er indført til Grønland forud for indførselsforbuddet.

Hvad er de økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv?

Der vil ikke være økonomiske og administrative udgifter for det private erhvervsliv. Derimod vil ophævelse af indførselsforbuddet medføre indtægter for forhandlere i forbindelse med salg af motorcykler, ligesom værksteder vil have indtægter i forbindelse med reparation og service af motorcykler. Yderligere vil kørelærere forøge deres indtjeningsmuligheder i forbindelse med erhvervelse af motorcykelkørekort.

Hvad er de økonomiske og administrative konsekvenser for den enkelte borger?

Der er ingen økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne.

ⁱ Det skal dog nævnes, at lovforslaget blev fremsat på opfordring af Grønlands Landsråd, som under efterårssamlingen 1987 drøftede et forslag fra landsrådsmedlem Niels Carlo Heilmann om at forbyde indførsel af store motorcykler. Niels Carlo Heilmann anførte til støtte for sit forslag, at motorcykler ikke tjener noget nyttigt formål her i landet, idet de ikke egner sig til de korte vejstrækninger, men blot anvendes som legetøj, og at de medfører unødige støjgener, idet de ofte anvendes til langt ud på natten. Endvidere pegede Niels Carlo Heilmann på, at mange unge mennesker i Grønland allerede havde mistet livet som følge af motorcykelulykker. Det kom under debatten i Landsrådet frem, at der i årene 1970-76 havde været sammenlagt 29 dødsfald som følge af motorcykelulykker her i landet. Antallet af motorcykler havde i samme periode varieret mellem 43 og 70.