

BETÆNKNING

afgivet af

Lovudvalget

vedrørende

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

Afgivet til forslagens 2. behandling

Lovudvalget har under behandlingen bestået af:

Inatsisartutmedlem Isak Hammond, Inuit Ataatigiit, formand
Inatsisartutmedlem Andreas Uldum, Demokraterne, næstformand
Inatsisartutmedlem Kristian Jeremiassen, Siumut
Inatsisartutmedlem Storm Ludvigsen, Inuit Ataatigiit
Inatsisartutsuppleant Andersine H. Kristiansen, Siumut, midlertidigt udvalgsmedlem

Den gældende retstilstand

Det har siden 1. juli 1980 ikke været tilladt at indføre motorcykler til Grønland, eller at fremstille motorcykler her i landet. Forbuddet blev indført ved lov for Grønland af 14. maj 1980 om forbud og indførsel og fremstilling af motorcykler.

Motorcykler, som er indført til Grønland forud for lovens ikrafttræden, berøres ikke af loven. Det er således ikke ulovligt at besidde eller benytte motorcykler, som er indført forud for 1. juli 1980.

Dette er baggrunden for, at der i landstingslov om afgift af motorkøretøjer er fastsat bestemmelser om motorafgift for motorcykler.

Endvidere indeholder Færdselsloven for Grønland en række bestemmelser gældende for kørsel med motorcykel, ligesom den gældende bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr i Grønland¹ ("Udstyrsbekendtgørelsen") indeholder et kapitel om motorcykler.

I den gældende bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland er fastsat bestemmelser om registrerings- og nummerpladepligt samt om inddragelse af nummerplader i

¹ Bekendtgørelse nr. 141 af 27. marts 1979 om køretøjers indretning og udstyr i Grønland, som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1077 af 10. november 2008 om ændring af bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr i Grønland.

tilfælde af, at et køretøj ikke er i forsvarlig stand. Disse bestemmelser gælder også for motorcykler, hvilket fremgår udtrykkeligt af bekendtgørelsen².

Endelig har Politimesteren i Grønland udstedt en bekendtgørelse om kørekort til motorcykel³.

Baggrunden for det gældende forbud mod indførsel 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 fare.

Til lovens baggrund hører også, at lovforslaget blev fremsat på opfordring af Grønlands Landsråd, som under efterårssamlingen 1978 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.

Det anføres i bemærkningerne til loven, at det - som en konsekvens af indførselsforbuddet - vil være naturligt, at færdselsloven for Grønland på et tidspunkt ændres, således at kørsel med motorcykel forbydes.

Et sådant forbud er imidlertid ikke efterfølgende blevet indført.

Forslaget

Forslaget pålægger Naalakkersuisut at arbejde for afskaffelse af det gældende forbud mod indførsel af motorcykler. Dette vil i praksis sige, at Naalakkersuisut, hvis forslaget vedtages, vil skulle indlede forhandlinger med den danske regering om ophævelse (eller ændring) af Lov for Grønland af 14. maj 1980 om forbud og indførsel og fremstilling af motorcykler.

En ophævelse (eller ændring) vil kræve Folketingets vedtagelse.

En ophævelse (eller ændring) vil indebære behov for ændring af anden rigslovgivning.

Således vil Bekendtgørelse nr. 187 af 19. maj 1980 om ændring af bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland skulle ophæves, idet det i bekendtgørelsen er fastsat, at motorcykler, der er indført til eller fremstillet i Grønland efter den 30. juni 1980, ikke kan registreres.

² Det er i Bekendtgørelse nr. 187 af 19. maj 1980 om ændring af bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer i Grønland fastsat, at motorcykler, der er indført til eller fremstillet i Grønland efter den 30. juni 1980 ikke kan registreres.

³ Politibekendtgørelse nr. 787 af 18. oktober 1999 om kørekort til motorcykel

Endvidere vil en ændring af Færdselsloven for Grønland og af Bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr i Grønland kunne komme på tale, jf. afsnittet nedenfor om hensyn, som bør varetages i forbindelse med en eventuel ophævelse af indførselsforbuddet.

En ophævelse (eller ændring) af Lov for Grønland om forbud og indførsel og fremstilling af motorcykler vil også kunne indebære behov for ændring af selvstyrelovgivning. Ved en ophævelse af indførselsforbuddet vil det således være naturligt samtidig at ændre den gældende landstingslov om indførselsafgifter, således at indførsel af motorcykler afgiftsbelægges, ligesom indførsel af f.eks. biler og snescootere i dag er afgiftsbelagt.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagsstiller oplyser i beslutningsforslagets begrundelse, at forslaget ikke direkte indebærer økonomiske konsekvenser for det offentlige, men at en forøgelse af antallet af motorcykler her i landet vil indebære øgede indtægter i form af motorafgift. Motorafgiften for en motorcykel udgør for tiden 3.540 kr. årligt.

Forslagsstiller anfører, at det endvidere vil være naturligt i forbindelse med en ophævelse af indførselsforbuddet at indføre en indførselsafgift for motorcykler. En sådan vil kunne have karakter af enten stykafgift (på samme måde som f.eks. indførselsafgiften for snescootere), eller værdiafgift (på samme måde som f.eks. indførselsafgiften for biler).

Lovudvalget har, i relation til spørgsmålet om indførselsafgift, noteret sig, at det daværende Landsstyre i 2006 i et svar på et § 37 spørgsmål (Dengang: § 36 spørgsmål) tilkendegav som sin umiddelbare opfattelse, at en indførselsafgift på motorcykler, hvis indførselsforbuddet ophæves, bør have form af en værdiafgift, frem for en stykafgift. Som begrundelse herfor angav Landsstyret, at motorcykler på samme måde som biler findes i mange forskellige priskategorier. Lovudvalget er naturligvis opmærksom på, at svaret ikke binder det nuværende Naalakkersuisut. Lovudvalget er ligeledes opmærksom på, at en eventuel fastsættelse af grænser for motorkraft m.v., muligvis vil kunne indsnævre prisvariationen, og dermed afsvække argumentationen for at vælge værdiafgift frem for stykafgift.

Naalakkersuisut bemærker i sit svarnotat, ”at det modsat forslagsstillerne er Naalakkersuisuts opfattelse, at det vil være forbundet med et vist administrativt arbejde at imødekomme forslaget.”

Lovudvalget bemærker hertil, at forslagsstillerne ganske vist angiver, at der ikke for Grønlands Selvstyre vil være væsentlige administrative konsekvenser forbundet med ophævelse eller ændring af lov for Grønland af 14. maj 1980 om forbud og indførsel og fremstilling af motorcykler, idet loven er en rigslov. Dog vil der – anfører forslagsstillerne – skulle forhandles 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. Endvidere vil der, som en indirekte følge af forslaget, skulle udarbejdes forslag til ændring af den gældende landstingslov om indførselsafgifter, således at indførsel af motorcykler afgiftsbelægges.

Forslagsstillerne vurderer, at 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) samlet vil andrage mindre end et halvt årsværk, og at en vedtagelse af forslaget dermed ikke vil indebære behov for udvidelse af embedsværket.

Umiddelbart finder Lovudvalget forslagsstillernes konsekvensvurdering realistisk. Udvalget kan ikke udelukke, at det administrative arbejde, som er forbundet med implementering af forslaget, vil kunne andrage mere end halvt årsværk, men det vil dog næppe under nogen omstændigheder overstige ét årsværk. Ligesom forslagsstillerne vurderer Udvalget derfor, at en vedtagelse af forslaget ikke vil indebære behov for udvidelse af embedsværket.

Såfremt Naalakkersuisoq ikke måtte være enig i denne vurdering, beder Udvalget Naalakkersuisut redegøre nærmere herfor i sit svarnotat til 2. behandlingen af forslaget.

Hensyn, som bør varetages i forbindelse med en eventuel ophævelse af indførselsforbuddet

Forslagsstillerne anfører, at hensynet til trafiksikkerheden kan tilgodeses på anden måde end gennem opretholdelse af indførselsforbuddet. Som eksempler peger forslagsstillerne på:

- indførelse af en minimumsalder for kørsel med motorcykel, f.eks. på 25 år.
- forbud mod vinterkørsel med motorcykel
- begrænsning af motorkraft, f.eks. således at kun motorcykler på op til 250 kubik må indføres

Naalakkersuisut fremhæver ligesom forslagsstillerne muligheden for på forskellig vis at tilgode trafikikkerheden i forbindelse med en ophævelse af indførselsforbuddet og stiller sig ikke på forhånd afvisende overfor de af forslagsstillerne nævnte tiltag. Naalakkersuisut finder dog, at det i det videre arbejde må vurderes, hvad der i givet fald vil kunne anses for en passende aldersgrænse og kubikbegrænsning, ligesom muligheden for yderligere sikkerhedsmæssige tiltag, som f.eks. obligatorisk anvendelse af styrthjelm og rygskjold, bør overvejes. Endvidere peger Naalakkersuisut på, at det bør afklares, om der bør fastsættes krav om motorcykelkørekort som i Danmark, og om der i givet fald findes kørelærere, som kan påtage sig denne opgave.

Endelig peger Naalakkersuisut på, at der også kan være grund til at forholde sig til risikoen for forurening, herunder såvel i form af udledning, som i form af støjforurening og fysisk forurening.

Lovudvalget er – som det vil fremgå af afsnittet vedrørende Udvalgets indstilling – delt i spørgsmålet om, hvorvidt indførselsforbuddet bør ophæves. Udvalget tilslutter sig imidlertid, at der, HVIS indførselsforbuddet ophæves, samtidig bør iværksættes passende tiltag til imødegåelse af heraf følgende ulemper, såvel i relation til færdselssikkerheden som i relation til miljøet.

Hvad der kan anses for passende tiltag, må afgøres på grundlag af drøftelser med Rigsmyndighederne (herunder politimesterembedet) og efter høring af relevante myndigheder m.v.

Som et bidrag til overvejelserne – og til belysning af behov og muligheder – skal udvalget om disse problemstillinger bemærke følgende:

Minimumsalder:

Det følger af § 13 i færdselsloven for Grønland, at det kræver kørekort at føre en motorcykel, og at kørekort først kan erhverves af personer, som er fyldt 18 år.

Måtte man skønne det hensigtsmæssigt at indføre en højere minimumsalder for kørsel med motorcykel, vil det således kræve en ændring af færdselsloven for Grønland.

Udvalget har noteret sig, at aldersgrænsen i Danmark er differentieret, således at der gælder én minimumsalder for mindre motorcykler (under 34 hk) og en anden for større motorcykler (over 34 hk). Kørekort til motorcykel kan ikke erhverves af personer, som er under 18 år. Personer, som er over 21 kan tage kørekort til enten mindre eller til større motorcykler. Personer, som er over 21, og som har erhvervet kørekort til en mindre motorcykel har efter 3 år ret til også at føre en større motorcykel. Personer, som er under 21 kan kun erhverve kørekort til mindre motorcykler. Dog kan en person under 21 erhverve kørekort til en større motorcykel 2 år efter erhvervelse af kørekort til en mindre.

Sikkerhedsudstyr:

Styrthjelm:

Det følger af § 40 i færdselsloven for Grønland, at den, som fører en motorcykel, under kørslen skal bære fastspændt styrthjelm. Eventuelle passagerer over 5 år skal ligeledes bære fastspændt styrthjelm. Ansvar for, at eventuelle passagerer bærer fastspændt styrthjelm under kørslen er dog førerens, hvis passageren er under 15 år.

Sikkerhedssele og barnestol:

Det følger af § 39a i færdselsloven for Grønland, at brug af sikkerhedssele er obligatorisk, hvis en motorcykel siddeplads er forsynet med en sådan. Ansvar for, at eventuelle passagerer benytter sikkerhedssele under kørslen, er dog førerens, hvis passageren er under 15 år. Børn mellem 3 og 7 kan i stedet benytte barnestol, og for børn under 3 år er barnestol obligatorisk.

Beskyttelsesbeklædning og rygskjold m.v.:

Færdselsloven for Grønland indeholder ikke i dag regler om anvendelse af rygskjold, brystplade eller særlig beskyttelsesdragt (støvler, handsker, bukser og jakke), som kan beskytte mod kvæstelser.

Sæsonbegrænsning:

Der findes ikke i færdselsloven eller (så vidt udvalget er bekendt) i anden færdselslovgivning for Grønland bestemmelser, som forbyder kørsel med motorcykel i bestemte perioder af året.

Det kunne, som anført af forslagsstillerne, evt. overvejes, om motorcykelkørsel i glat føre indebærer så store færdselssikkerhedsmæssige risici, at vinterkørsel bør forbydes.

Det bør dog indgå i overvejelserne herom, at det er muligt at anskaffe pigdæk til motorcykel, hvilket reducerer risikoen for glatføreuheld. Motorcykelkørsel med pigdæk er tilladt, dog ikke i perioden 1. maj til 30. september, jf. udstyrsbekendtgørelsen.

Såfremt man måtte finde det hensigtsmæssigt at forbyde vinterkørsel med motorcykel, kan der være grund til at være opmærksom på, at der helt frem mod sommeren kan være risiko for snedækkede eller isglatte veje i dele af landet. Et forbud mod motorcykelkørsel i f.eks. perioden fra 1. oktober til 1. maj vil således ikke nødvendigvis være tilstrækkeligt til fuldstændigt at eliminere risikoen for glatføreuheld med motorcykel.

Sikkerhedsforskrifter i øvrigt:

Der er i færdselslovgivningen for Grønland fastsat en række øvrige bestemmelser af betydning for færdselssikkerheden ved kørsel på motorcykel.

Blandt disse kan nævnes, at det i henhold til § 39 i Færdselsloven for Grønland ikke er tilladt at befordre flere personer på en motorcykel, end motorcyklen er indrettet til.

Endvidere skal nævnes, at færdselshastigheden i henhold til § 29 i Færdselsloven for Grønland til enhver tid skal være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed og aldrig må blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Særlig skal den kørende holde en efter forholdene passende lav hastighed i vådt, glat eller fedtet føre. Der er i medfør af samme paragraf fastsat fartgrænser gældende for bestemte vejstrækninger, eller for bestemte kommuner eller byer m.v. (Typisk 40 km/t, på enkelte strækninger 60 km/t).

Kørekort:

Der kræves – som allerede tidligere nævnt - kørekort at føre en motorcykel, jf. § 13 i færdselsloven for Grønland.

Politimesteren i Grønland har udstedt en bekendtgørelse om kørekort til motorcykel: Politibekendtgørelse nr. 787 af 18. oktober 1999 om kørekort til motorcykel. Det fremgår heraf, at kørekort til motorcykel kan erhverves overalt i Grønland bortset fra i (de tidligere) Ivituut, Avernarsuaq og Ittoqqortoormiit kommuner.

Ansøger skal ved en teoretisk og en praktisk prøve godtgøre, at han er i besiddelse af tilstrækkelig kørefærdighed og fornødent kendskab til køretøjet og dets behandling og til færdselslovgivningen.

Øvelseskørsel må kun finde sted under vejledning og overvågning af en af politiet godkendt person. Godkendelsen kan gives enten som en generel eller som en enkeltstående godkendelse.

Forurening af miljøet:

Støj:

Støj gener var som tidligere nævnt én af årsagerne til, at Landsrådet i sin tid opfordrede Rigsmyndighederne til at fastsætte et forbud mod indførsel af motorcykler til Grønland.

Det er i udstyrsbekendtgørelsens § 27, jf. § 16 fastsat, at en motorcykels motor skal være således indrettet og vedligeholdt, at den ikke afgiver unødigt støj. Endvidere skal motorens udstødningssystem være forsynet med lyddæmper.

Der er (så vidt udvalget er bekendt) ikke herudover i færdselslovgivningen for Grønland fastsat bestemmelser, som har til formål at begrænse støjforurening fra motorcykler, herunder grænseværdier.

Udvalget har noteret sig, at der i Danmark (i overensstemmelse med kapitel 9 i direktiv nr. 97/24/EF) er fastsat følgende støjgrænser for motorcykler:

- For motorcykler på op til 80 kubik er støjgrænsen 75 decibel.
- For motorcykler på mellem 80 og 175 kubik er støjgrænsen 77 decibel.
- For motorcykler over 175 kubik er støjgrænsen 80 decibel.

Udledning/luftforurening:

Det er i udstyrsbekendtgørelsens § 27, jf. § 16 fastsat, at en motorcykels motor skal være således indrettet og vedligeholdt, at den ikke afgiver unødigt røg.

Der er (så vidt udvalget er bekendt) ikke herudover i færdselslovgivningen for Grønland fastsat bestemmelser, som har til formål at begrænse luftforurening fra motorcykler, herunder grænseværdier.

Udvalget har noteret sig, at der i Danmark er fastsat udledningsgrænseværdier for motorcykler, i overensstemmelse med direktiv 97/24/EF som ændret ved direktiv 2003/77/EF.

Fysisk forurening:

Hvad angår fysisk forurening kan der være grund til at være opmærksom på, at skader på vegetationen i arktiske egne kun langsomt ”heler”. Der kan derfor være grund til at overveje et forbud mod ”off road kørsel”, således at motorcykel kørsel alene tillades på veje (samt evt. på særligt indrettet bane).

Lovudvalgets indstilling

Et flertal i Udvalget bestående af Inuit Ataqatigiit og Demokraterne **indstiller** forslaget til vedtagelse, idet flertallet bemærker, at indførselsforbuddet ikke længere kan betragtes som tidssvarende, og at det hensyn til trafiksikkerheden, som forbuddet har tjent, i stedet vil kunne varetages gennem færdselslovgivningen samt politiets trafikkontrol.

Et mindretal i Udvalget bestående af Siumut **indstiller** forslaget til forkastelse, idet mindretallet bemærker følgende:

” Indførselsforbuddet mod motorcykler i 1980 blev inført blandt andet på grund af mange episoder med hensynsløs kørsel, særligt på grund af den store fare for borgerne, og fra Siumut ligger det os i sinde at borgerne trygt skal kunne færdes.

Vi kender særligt til de unge menneskers interesse for motorcykler, men fra Siumut mener vi, at de korte veje i byerne og bygderne ikke egner sig til motorcykler, og motorcyklernes egnethed til erhverv er stærkt begrænset, hvorfor vi må konstatere at motorcyklerne ikke egner sig til brug i Grønland.

Derfor kan vi fra Siumut ikke tilslutte os forslaget, da det ikke kan forventes at kunne bruges til erhvervsformål i byerne og bygderne.”

Med disse bemærkninger overgiver Lovudvalget forslaget til 2. behandling.

Isak Hammond,
Formand
Inuit Ataqatigiit

Andreas Uldum
Demokraterne

Kristian Jeremiassen
Siumut

Storm Ludvigsen
Inuit Ataqatigiit

Andersine H. Kristiansen
Siumut