VIÐMERKINGAR

Uppskotið um avgjaldslækking av motorsúkklum

Solrun Kristensen
Argir

Nú hava vit hoyrt at Kári P. Højgaard hevur lagt eitt uppskot fyri tingið um at lækka avgjaldið á motorsúkklum, hetta ljóðar til at vera eitt eymt punkt hjá Ráðnum fyri Ferðslutrygd og Jón Kragesteen. Tað hava vit kunna lisið bæði í Sosialinum og Dimmalætting.

Hetta vil eg fegin gera onkrar viðmerkingar til, eg eri ein kona fyrst í 40-inum sum havi fingið koyrikort til motorsúkklu fyri 11/2 ári síðani; og tíbetur eigi eg eina motorsúkklu. Mín motorsúkkla er ikki nýggj, hóast tað hevði veri ynskiligt at átt eina nýggja, men tað loyvdi pengapungurin ikki, so eg mátti keypa eina brúkta motorsúkklu sum er komin uttanlanda frá.

Jón Kragesteen tosar um nullhugsjónina, tað er eisini eitt gott mál at hava, tí ongin hevur áhuga í at nakar skal doyggja ella fáa varandi mein í ferðsluni.

Jón skrivar eisini at tað eru 27 fólk deyð í ferðsluni og fleiri sum hava fingið varandi mein. Tað sum Jón skuldi lagt afturat var, at tað í hesum tíðarskeiðið er ein deyður á motorsúkklu og ongin hevur fingið varandi mein sum hevur koyrt motorsúkklu.

Jón tosar eisini um at fáa tryggari ferðslu og hvussu kunnu vit fáa tað? Tað mest vandamikla við at koyra motorsúkklu úti á vegunum í Føroyum, eru teir bilarnir sum ikki virða hvørki motorsúkklur ella prutl. Bæði tey sum koyra prutl og motorsúkklu kenna til tað at bilar koyra beint út fyri og eisini royna at trýsta tey inn ímóti fortovskantum. Har eru tað bilførarnir sum man skuldi lagt eftir og ikki tey ið koyra á motorsúkklu og prutli. Hygg so eisini eftir hesum stóru lastbilunum sum eru fulllessaðir av t.d mold, skervi og eisini gróti, tá teir fara um eitt sving rennir ein partur av lessinum niður við síðuni, hetta sleppa teir gott frá ongin sigur nakað og ongin ger nakað. Hetta er eitt tað mest vandamikla man sum koyrari á eini og hvørjari súkklu kann koma út fyri. Fyri nøkrum áðrenn síðani var júst eitt sovorðið dømi um at ein ung genta doyði og ein onnur fekk stóran løst, tá tær ikki kláraðu at steðga við treytaleysa víkiskyldu orsakað av skervi ella sandi sum lá á vegnum. Mítt dagliga arbeiði er at koyra býbuss, eg havi mangan sæð hvussu nøgv dettur aftuúr lastini á lastbilum, eisini grót.

Eisini verður tosa nógv um hvussu nógv talið á motorsúkklum er økt tey seinastu árini. Tað nyttar onki at stinga høvdið niður í sandin og halda at tá man hyggur uppaftur eru allar motorsúkklurnar burtur, soleiðis er og verður ikki; motorsúkklurnar eru komnar fyri at verða og fyrr enn man góðtekur tað er ringt at fáa eina skilagóða loysn. Jón skrivar eisini at um avgjaldið lækkar koma helst fleiri motorsúkklur inn í landi. Jón tær koma sjálvt um avgjaldið ikki lækkar, tá verða tað bara tað eldri tær motorsúkklurnar sum koma. Eg kann eisini keypa eina motorsúkklu sum er eldri enn 25 ár, eitt ellisakfar, hendan kann eisini koyra 200 km/t og trygdin er eisini hareftir, eg sleppi undan at gjalda fyri avgjald, tí hon er avgjaldsfrí. Ein persónur sum vil hava eina motorsúkklu, hann keypir eina óansað. Hevur ein persónur t.d. 60.000 kr, tað fær viðkomandi ikki eina nýggja motorsúkklu fyri, so verður hugt eftir hvat fái eg fyri 60.000 kr, á jú har er ein motorsúkkla frá t.d. 1990 ok so keypi eg hana, tað mátti sagt seg sjálvt at tað hevði veri betri um viðkomandi fekk eina nýggjari motorsúkklu, serliga tá hugsa verður um trygdina.

Kári P. Højgaard sigur at lækkar avgjaldi koma heldur nýggjar enn gamlar motorsúkklur, hetta eri eg samd í, tí tá fært tú betri súkklur fyri sami pengar, t.d. hasin við teimum 60.000 kr. Viðkomandi vil fáa eina nógv nýggjari motorsúkklu og harvið eisini tryggari. Eisini vil tað blíva ein náttúrlig útskifting av motorsúkklum, tí sum tað er í dag, fært tú altíð okkurt fyri eina gamla motorsúkklu. Men um avgjaldi lækkar, vilja tær gomlu motorsúkklunar fella í virðið og av tí at tær nýggju blíva bíligari verður tað trupult at sleppa av við eina gamla motorsúkklu.

So Jón Kragesteen hetta skuldi verði tikið við tá hugsa verður um null-hugsjónina. Eg vil enn einaferð gera greitt at eg takið undir við at ongin skal doyggja og fáa varandi mein í ferðsluni, men vit vita øll tað at forboðin frugt smakkar ofta best.

Gleðilig Jól, vónandi var hetta okkurt at hugsa um til RFF, Jón Kragesteen og landsins kosnu menn og kvinnur.

Fiskiveiðuavtalan millum Føroyar og Noreg

TÍÐINDASKRIV
frá Fiskimálaráðnum

Føroyar og Noreg hava eftir tingingar í tveir dagar skrivað undir nýggja fiskiveiðuavtalu fyri 2005. Avtalan er ein víðariføring av avtaluni fyri 2004 við nøkrum broytingum, sum eru grundaðar á, hvussu einstakir fiskastovnar eru fyri.

- Avtalan ger tað møguligt hjá føroysku skipunum at halda fram við teirra fiskiskapi í norskum sjógvi á um leið sama støði sum í ár. Tá hugsað verður um tær trongu umstøðurnar, sum hava merkt hesar samráðingarnar, kann eg staðfesta, at eg eri nøgdur við samráðingarúrslitið. Við serligu viðurskiftunum hjá ídnaðartrolararunum í huga eri eg serliga nøgdur við, at tað bar til at finna eina loysn, sum ger tað møguligt hjá ídnaðartrolararunum framhaldandi at fiska í norskum sjógv, sigur Bjørn Kalsø, lands-stýrismaður.

- Eisini leggi eg dent á, at niðurskurðurin í føroysku toska- og hýsukvotunum í Barentshavinum sæst aftur í lægri botnfiskakvotu hjá norskum skipum í føroyskum sjógvi, og at dagatalið hjá norskum línuskipum er skorið á Føroya Banka eins og fyri føroysk línuskip, sigur landsstýrismaðurin.

Grundað á sera vánaligu støðuna í stovnunum av hvítingsbróður og nebbasild hava ES og Noreg sum strandarlond avtalað, at ongin fiskiskapur skal verða eftir hvítingsbróðir í 2005, og royndin eftir nebbasild skal skerjast niður í at kalla onki. Henda støðan setti sín dám á tingingarnar millum Føroyar og Noreg, tí júst hesir stovnarnir hava verið ein týðandi partur av grundarlagnum undir fiskiskapinum hjá ídnaðartrolararunum.

Men tað eydnaðist at finna eina loysn, so tað verður møguligt hjá ídnaðartrolararunum at halda fram við fiskiskapi í norskum sjógvi í 2005, við at føroyska svartkjaftakvotan í Norðsjónum verður økt úr 8.000 tonsum upp í 16.800 tons. Samstundis verður eisini føroyska upsakvotan í Norðsjónum hækkað úr 1.100 tonsum upp í 1.1415 tons.

Í apríl verður avgerð tikin um, hvørt fiskiskapur eftir nebbasild verður loyvdur í 2005. Verður fiskiskapur loyvdur, verða tingingar millum føroyskar og norskar myndugleikar um atgongd at fiska nebbasild ístaðin fyri ein part av svartkjaftakvotuni.

Føroyar, ES og Noreg eru í heyst sum strandarlond vorðin samd um at lækka heildarkvotuna av makreli við 23%. Makrelur er ein týðandi partur av sínámillum avtaluni millum Føroyar og Noreg. Tí setti henda avgerðin frá í heyst sín dám á broytingarnar í sínámillum fiskimøguleikarnar í 2005. Norska makrelkvotan í føroyskum sjógvi og føroyska makrelkvotan í norskum sjógvi og atgongdin hjá føroyskum skipum at fiska ein part av føroysku strandarlandakvotuni lækka við 23%.

Samanlagt kunnu føroysk skip í 2005 fiskað 8.514 tons av makreli í norskum sjógvi, og norsk skip kunnu fiska 4.321 tons í føroyskum sjógvi.

Botnfiskurin í Barentshavinum - mest toskur - er ein týðandi partur av avtaluni millum Føroyar og Noreg. Føroyar hava í 2004 eina botnfiskakvotu í norskm sjógvi upp á 3.627 tons. Henda verður í 2005 3.743 tons. Toskur og hýsa minkað við 144 tonsum, men upsakvotan verður 892 tons ímóti 632 tonsum í 2004. Minkingin í toska- og hýsukvotuni stavar frá lægri heildarkvotum, sum Noreg og Russland sum strandarlond fyrr í heyst eru vorðin samd um.

Umframt at hava kvotur frá Noreg kunnu føroysk skip fiska ein part av russisku botnfiskakvotuni í norskum sjógvi. Henda atgongdin verður í 2005 3.000 tons ímóti 3.400 tonsum í 2004.

Norska botnfiskakvotan í føroyskum sjógvi lækkar við 160 tonsum niður í 5.310 tons. Kvotan er býtt soleiðis: Longa/blálonga 2.200 tons, brosma 1.800 tons, upsi 400 tons og onnur botnfiskasløg 910 tons.

Norska svartkjaftakvotan í føroyskum sjógvi verður óbroytt í 2005 - 36.200 tons.

Grundarlagið undir føroyska fiskiskapinum eftir toski við Svalbard var undir tingingum, sum endaðu í 1996, sett til at vera 0,2071% av heildarkvotuni av toski í norskum og russiskum sjógvi. Kvotan av øðrum botnfiskasløgum við Svalbard varð ásett at verða 24,1% av toskakvotuni. Heildarkvotan av toski í Barentshavinum í 2005 er eftir semju millum Noreg og Russland sett at verða 471.000 tons. Samsvarandi hesum verður føroyska toskakvotan við Svalbard 975 tons og kvotan av øðrum botnfiskasløgum um 235 tons.

Fiskiskapurin eftir rækjum við Svalbard hevur verið og er eitt standandi stríðsevni millum Føroyar og Noreg. Síðani í 1983 og fram til 1996 átóku Føroyar sær avmarkingar, sum Noreg og Føroyar komu ásamt um undir sínámillum tingingum, men frá mai 1997 setti Noreg uttan tingingar í verk eina skipan við fiskidøgum grundað á royndina 1990-1995. Føroyingar høvdu sum teir einastu átikið sær avmarkingar hóast onnur lond ikki vóru undir avmarkingum.

Føroyingar hava ført fram, at soleiðis sum valið av tilvísingartíðarskeiði er valt, og tí at føroyingar høvdu verið undirlagdir avmarkingum, hava norðmenn diskriminerað føroyingar.

Føroyingar hava við fleiri høvi umframt undir teimum árligu tingingunum mótmælt norsku framferðini. Men Noreg hevur ikki latið við seg komið.

Grundað á hesi viðurskiftini hava Føroyar eitt skjal við í avtalutekstinum, har Føroyar leggja síni sjónarmið fram.

Hóast ikki samdir við norsku avgerðina hava Føroyar sagt seg sinnaðar at halda royndina eftir rækjum við Svalbard innan fyri tær norsku ásetingarnar um dagatal.

Umframt at viðgera og semjast um sínámillum veiðumøguleikar fyri komandi ár viðgjørdu partarnir eisini veiðuhagtøl, teknisk reguleringstiltøk, fiskiloyvisskipan og hondhevjing av lógarreglum um fiskiskap.