

Lovforslag nr. L 233. Fremsat den 27. juni 1979 af Maisted (FP), Arentoft (FP), Uwe Jensen (Ribe a.) (FP) og Thorndahl (FP)

Forslag

til

Lov om ophævelse af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger

§ 1

Lov nr. 236 af 6. juni 1968 om forsyningsmæssige foranstaltninger med senere ændringer ophæves.

§ 2

Med lovens ophævelse ophæves samtidigt de bestemmelser, der er besluttet med hjemmel i loven.

Bemærkninger til lovforslaget

I loven om forsyningsmæssige foranstaltninger er i § 1, stk. 1, bestemt:

»Er der på grund af internationale forhold opstået – eller udsigt til, at der vil opstå – mangel på nødvendige varer, kan handelsministeren, for energiforsyningsens vedkommende med tilslutning af folketingets energipolitiske udvalg og for andre varers vedkommende med tilslutning af et af folketingets nedsat udvalg, fastsætte bestemmelser om anvendelse, fordeling, prisudligning og placering af landets varebeholdninger i det omfang, dette skønnes påkrævet.«

Denne særdeles vidtgående bemyndigelse har bl. a. været benyttet til den nyligt gennemførte ændring af hastighedsgrænserne med en reduktion af den maksimalt tilladte hastighed på motorveje fra 110 km/t til 100 og tilsvarende på landeveje fra 90 til 80 km/t.

Senest har de langvarige og besynderlige kriseforhandlinger mellem regeringspartierne bl. a. aborteret med det helt bizarre forslag om den ugentlige bil- eller motorcykellose dag.

De gennemførte hastighedsbegrænsninger har været stærkt kritiseret i den offentlige debat. Og det er fra sagkyndig side flere gange påvist, at de gennemførte hastighedsbegrænsninger ikke medførte et mindre brændstofforbrug, men tværtimod tenderede mod et oget forbrug, simpelt hen som følge af den måde køretøjerne i dag er konstrueret på.

Skovrider Keld Ladefoged har som formand for den meget store interesseorganisation Forenede Danske Motorejere i helt usædvanligt stærke vendinger nedgjort handelsminister Arne Christiansens kvalifikationer som minister for energiforsyningen. Selv om bedømmelsen af handelsministeren er uhyre skarp, vil det være forbundet med meget betragtelige vanskeligheder at argumentere mod Keld Ladefogeds bedømmelse.

Forslaget om den ugentlige billøse dag er endnu mere forfejlet. FDM's formand fremkommer i BT den 20. juni 1979 med følgende vurdering af regeringens forslag om den billøse dag:

»Den ny ordning er underlig. Vi bliver nok lidt til grin i udlandet, men hvad – det er vi jo blevet så tit.« Han mener ikke, at ordningen, skilte med forskellige farver for hver af ugens dage, duer. »Selvfølgelig skal vi spare«, siger Keld Ladefoged. »Men vi var netop nogle stykker, der talte om det i aften. Og vi lo meget af den ny ordning. Hvordan skal den kontrolleres i et land, hvor vi mangler 600 politifolk? Jeg tror ikke, regeringens forslag hjælper meget. Flere af dem, jeg var sammen med i aften, har to biler. Og den dag de ikke må køre i den ene, vil de bare tage den anden bil. Det vil jeg også gøre. Den lov vil skabe en masse overtrædelser, og folk vil nok i vid udstrækning bytte skilte med naboen. Mange af de love, vi har, gør alt for let folk kriminelle.«

Keld Ladefoged mener, at en rationering, hvor forbruget sættes 10 pct. ned, vil være mere effektiv. »Den vil ganske vist også være svær at administrere og ramme ulige. Men den ny ordning opfordrer kun til ulovligheder«.

FDM har som led i spareforanstaltningerne peget på bedre justeringskabinetter. Undersøgelser har vist, at der vil kunne spares 2½ pct. af olieforbruget ad den vej.

»Jeg vil give socialdemokraterne ret i, at regeringens ny ordning ikke hjælper, men snarere kan have psykologisk virkning. Men det vil være en bedre idé at få folk til at spare ved hjælp af oplysningskampagner i radio og TV. Regeringen har indtil nu ikke gjort meget for at gøre folk forståeligt, at det er nødvendigt at holde igen med olieforbruget«, siger Keld Ladefoged.

Den ugentlige bilfri dag sparer næppe brændstof. Det ser det heller ikke ud til at regeringen forventer. Hensigten er snarere af psykologisk karakter. Man skal igennem den billøse dag med advarende og løftet pegfinger sige til befolkningen, at vi har store og betydelige energiproblemer. Men det forhold, at disse anvendelser af bemyndigelsen i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger har en særdeles tvivlsom effekt på vort energiforbrug, bringer i sig selv de besluttede foranstaltninger til i bedste fald at være på grænsen af, hvad

der ifølge lovens forudsætninger lovligt kan gennemføres.

Derimod er det givet, at forslaget om den billøse dag yderligere vil medvirke til at nedbryde, hvad befolkningen måtte have af respekt for regering og folketing.

Der vil opstå betydelige problemer for folk med skifteholds- og natarbejde, specielt i de mere tyndt befolkede områder. Hvis ikke foranstaltningen skal indebære et meget stort antal dispensationer, vil den ramme titusinder af vore familier, der simpelt hen ikke uden enorme offentlige milliardinvesteringer vil kunne trafikbetjenes gennem den kollektive trafik.

Vi har i de senere år kunnet konstatere, at afvandringen fra vore små bysamfund er ophørt, og der har i visse tilfælde været tale om vækst. En udvikling, der er baseret på tilflytning af familier med mand og kone i den erhvervsaktive alder. En udvikling, der i de fleste tilfælde kun har været mulig, fordi de pågældende familier har haft bil.

Disse familier rammes nu særlig hårdt af foranstaltningen.

Et karakteristisk arbejdsskema for en familie i et tyndt befolket område med skifteholdsarbejde for manden (postvæsenet) og med en kone, der har natarbejde (hospital) kan beskrives på følgende måde:

Manden:

1. dag.....	arbejdstid kl. 13-20
Natten efter.....	arbejdstid kl. 04-12
Næste dag.....	arbejdstid kl. 00-08.30
Næste dag.....	arbejdstid kl. 15-24
- og hver 3. søndag	arbejdstid kl. 15-24

Konen:

Hver anden uge natarbejde i 5 døgn i træk med start fredag..... arbejdstid kl. 00-07.30

Der er ingen offentlige transportmidler, der kan benyttes. Denne familie skal simpelt hen i det omfang, de ikke må bruge deres bil, benytte sig af taxa med de meget forøgede arbejdsomkostninger, dette indebærer.

Den billøse dag vil medføre en lang række

praktiske problemer og en lang række administrative vanskeligheder samt en række omgælsmuligheder, uden at foranstaltningen vil få påviselig effekt over for landets energiforbrug.

Man kan derfor klart fastslå, at den hidtidige regeringsanvendelse af den enorme bemyndigelse i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger har været benyttet til indgreb af meget tvivlsom effekt. Indgreb, der under ingen omstændigheder har været nødvendige at gennemføre i et tempo, der var hurtigere, end det ville være tilfældet, hvis indgrebene blev besluttet efter en normal behandling i folketinget.

Herigennem har regeringerne devalueret både hensigten med og indholdet af loven om forsyningsmæssige foranstaltninger.

Regeringerne har samtidig på en i forhold til foranstaltningerne helt urimelig måde frataget folketingsmedlemmerne den grundfæstede rettighed, de har i medfør af grundlovens § 42, stk. 1, hvori det er bestemt:

»Når et lovforslag er vedtaget af folketinget, kan en tredjedel af folketingets medlemmer inden for en frist af 3 søgnedage fra forslaget endelige vedtagelse over for formanden begære folkeafstemning om lovforslaget. Begæringen skal være skriftlig og underskrevet af de deltagende medlemmer.«

Bemyndigelsesbestemmelsen i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger er efter sine forudsætninger rettet imod pludseligt opståede katastrofesituationer, hvor en hurtig, effektiv og kvalificeret indsats er påkrævet. Sådant bemyndigelse som tidligere anført ikke blevet anvendt. Bemyndigelsen er tværimod af regeringerne blevet groft misbrugt til indgreb, der burde være blevet behandlet og vedtaget efter grundlovens almindelige regler.

Regeringens grundlovskrænkelser kan derfor ikke fortsat tolereres, og når det åbenbart ikke er muligt at formå regeringerne til at administrere bemyndigelsesloven efter sin hensigt, vil det være mest hensigtsmæssigt at ophæve den. Samtidigt hermed vil de energimæssigt formålsløse hastighedsbegrænsninger og den forvirrede og bizarre billøse dag blive fjernet.

