

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ove Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til landbrugs- og fiskeriudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser.

[Af Thorndahl (FP) og Poulsaard (FP)].

(Beslutningsforslag nr. B 3. Fremsat 16/11 79).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Energiministeren (Poul Nielson):

Da Det internationale Energiagentur i begyndelsen af 1979 besluttede at henstille til medlemslandene at gennemføre foranstaltninger, der kunne nedskære forbruget af olie og olieprodukter med 5 pct. i forhold til det, man havde som den forventede udvikling, så hurtigt som muligt, skete det på baggrund af den enstemmige vurdering, at der var en overhængende risiko for, at den nedgang i forsyningerne med olie fra tredjelande, der allerede var konstateret, ville fortsætte og endog skabe risiko for at kunne blive meget forstærket kort tid efter.

Det ville være vanskeligt på det tidspunkt at skabe forståelse i offentligheden for alvorren af den situation, der dér forelå, uden at der blev truffet konkrete foranstaltninger, som ville få virkninger bredt i samfundet.

På den anden side var det klart, at det lige så meget var en truende krise som en akut krise, der var tale om forsyningsmæssigt, og der var heller ikke noget akut behov for et meget dybtgående indgreb. Derfor valgte man bl. a. det, vi diskuterer her, nemlig at nedsætte hastighedsgrænserne på motorveje og landeveje, netop fordi der her var tale om et indgreb, som er til at leve med.

Det var et led i en helhed af foranstaltninger, som tilsammen og også stimuleret af den ekstra afgift, der blev besluttet i juni, skulle sikre en nedsættelse af olieforbruget i stil med det, man var gået med til internationalt.

Vi ved i dag, at det faktisk virkede: der har været en nedgang på godt 5 pct. i forhold til det forbrug, man havde regnet med, og jeg synes, det er vigtigt at konstatere, at dette har kunnet opnås, uden at vi har måttet tage midler i brug, som ville være direkte ubehagelige for befolkningen. Det skyldes altså bl. a., at vi har bredt os over en bredere vifte af elementer i det, der skulle gøres, at det kunne lade sig gøre.

Vi har set af statistikken og rapporterne fra vejdirektoratet om trafikintensiteten, at vejtrafikmængden i andet kvartal af 1979 blev afviklet med et forholdsvist mindre benzinformbrug end i samme periode året før. Man kan altså umiddelbart se af målingerne, at den samme trafik, når man tager højde for det, har været afviklet med et mindre forbrug. Desuden peger målinger udført af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning inden for perioder kort tid før og kort tid efter nedsættelsen af hastighedsgrænserne i marts sidste år i retning af, at der kun har været et mindre fald i den gennemsnitlige hastighed, men at der samtidig er sket en samling af trafikken omkring denne hastighed, således at der har været færre accelerationer i det almindelige trafikbillede. Denne forbedring i selve trafikafviklingen har sammen med den reelle nedsættelse af gennemsnitshastigheden, som godt nok nok ikke var særlig stor, bidraget til den besparelse i brændstofforbrug, der har været konstateret.

Jeg skal for fuldstændighedens skyld tilføje, at der også har været gennemført undersøgelser af benzinformbruget ved forskellige hastigheder, der viser, at der reelt er noget at hente.

Det fremhæves i bemærkningerne til forslaget, at lov om forsyningsmæssige foranstaltninger kun giver hjemmel til indgreb mod olieforbruget i form af rationeringer. Det er ikke rigtigt; loven giver klart adgang til at fastsætte bestemmelse om anvendelse, fordeling, prisudligning og placering af landets varebeholdninger. Jeg er ikke bekendt med, at nogen juridisk autoritet har anlagt den fortolkning, som forslagsstillerne nu gi-

[Energiministeren]

ver udtryk for, 6 år efter, at hjemmelen første gang blev benyttet til dette her.

Der er på grundlag af bekendtgørelsen pådømt adskillige straffesager: højesteret afsagde den 28. juni 1979 8 domme, der alle pålægger bødestraf for overtrædelse af bekendtgørelsens hastighedsgrænser, og det må ses som udtryk for, at højesteret har fundet, at bekendtgørelsen har hjemmel i loven.

Jeg kan ikke tilkendegive nogen særlig velvilje fra regeringens side med hensyn til dette forslags gennemførelse. Jeg synes, det har været et meget vigtigt element i sig selv i vores energipolitik, at et spørgsmål som hastighedsbegrænsning ikke har været kontroversielt politisk, og det håber jeg heller ikke det bliver, bare fordi dette forslag skal behandles.

Hans Hækkerup (S):

Socialdemokratiet kan selvfølgelig ikke støtte fremskridtspartiets forslag om ophævelse af hastighedsgrænserne. Nedsættelsen af hastighedsgrænserne har jo netop bidraget til et fald i benzinforbruget, og FDMs undersøgelse viser også, at bilerne kan køre længere på en liter benzin ved lavere hastigheder.

Samtidig må det indgå i overvejelserne, at der siden 1974 er sket et stærkt fald i antallet af tilskadekomne og i særlig grad antallet af dræbte ved trafikuheld, og at der siden nedsættelsen af hastighedsgrænserne i begyndelsen af 1979 synes at være sket et yderligere fald.

I den nuværende energisituation ville det være halsløs gerning at ophæve en foranstaltning, som har medført en besparelse på energiforbruget. Tværtimod kan yderligere restriktioner hurtigt blive nødvendige.

Bruttoenergiforbruget var i første halvår af 1979 ca. 4 pct. større end i den samme periode året før, når man korrigerer for forskelle i vejrlig og lagerforskydninger. Selv om folketinget siden har gennemført en række afgiftsførhøjelser på energiforbruget, vil der på baggrund af de stigende oliepriser og også fremover være et behov for besparelser.

Socialdemokratiet er derfor parat til at gå ind i drøftelser om forslag, der vil medføre en yderligere nedgang i olie- og benzinforbruget.

Arne Christiansen (V):

Forslaget er jo en gammel kending fra fremskridtspartiets lager af forslag, der er mere karakteriseret af popularitetsjagt end af ansvarlighed, og jeg skal kun gøre to bemærkninger i den anledning.

Der er intet i den foreliggende energisituation, der taler for en ændring af de trods alt milde restriktioner, der er gennemført. Dernæst bestrider fremskridtspartiet, at der er hjemmel til at indføre hastighedsbegrænsninger i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger. Her står fremskridtspartiet altså alene over for juraen; jeg kan både henvise til justitsministeriets lovkontor og højesteret, som energiministeren gjorde det.

I øvrigt skal jeg henvise til, hvad venstres ordfører sagde, da et analogt forslag forelå sidste år. Venstre kan ikke støtte dette forslag.

Annelise Gotfredsen (KF):

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det konservative folkeparti har stillet sig meget skeptisk over for de hastighedsgrænser, som blev opstillet ved bekendtgørelsen af 9. marts 1979. Vi har stillet os tvivlende over for, om disse hastighedsbegrænsninger har en virkelig besparende virkning, og det er jo med denne begrundelse, man har ment at finde hjemmel for bekendtgørelsen i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger fra 1968, hvor vi oplevede den første oliekrise.

Jeg vil gerne medgive, at benzinforbruget er gået ned, men vi har efter min mening ingen dokumentation for, at dette skyldes hastighedsbegrænsningerne. Prisen på benzin har i perioden været stærkt stigende – det er da muligt, at ministeren ikke mener, det er ubehagelige foranstaltninger over for befolkningen, men det mener jeg nu – og det må naturligvis have været medvirkende til en faldende kørselsmængde. Det er også givet, at folk i videre omfang har fået øje for de økonomiske besparelser, der kan skabes gennem en bedre kørselsøkonomi.

Det spørgsmål kan også rejses, om en generel nedsættelse af hastighedsgrænserne har en uheldig virkning også i valutarisk henseende. Det er således sandsynligt, at en tilsyneladende forringelse af benzinen, som kan medføre motorskade, i virkeligheden ikke skyldes en ændring af benzinkvaliteten, men bl. a. kan være begrundet i ændrede hastig-

[Annelise Gottfredsen]

hedsgrænser. Dette undersøges nu i et udvalg nedsat af oliebranchens fællesrepræsentation og teknologisk institut, og vi afventer naturligvis med interesse resultatet af denne undersøgelse.

Vi finder det rigtigt, at disse spørgsmål nu drages frem igen, og vi vil gerne bidrage til, at dette bliver grundigt belyst under udvalgsarbejdet. Kan energibesparelserne ikke dokumenteres, finder vi også, at disse hastighedsgrænser bør ophæves.

Men en helt anden sag er spørgsmålet om kørselssikkerheden, som socialdemokratiets ordfører drog frem. Der er i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger ikke hjemmel for hastighedsændringer af sikkerhedsmæssige årsager. Der kan fremføres mange vægtige grunde både for og imod hastighedsbegrænsninger af sikkerhedsmæssige årsager. Dette er et spørgsmål af færdselsmæssig karakter og fortjener derfor en specielt god og grundig behandling i retsudvalget.

Jeg forstår, at trafikikkerhedsrådet er ved at barsle med nye oplysninger om ulykkesfrekvensen under de nye hastighedsgrænser, og dem venter vi naturligvis interesseret på at blive delagtiggjort i. Skulle disse føre til en ønsket ændring af færdselsloven, må dette behandles på normal parlamentarisk måde, og nok så gode grunde vil ikke kunne bidrage til, at man skal søge hjemmelen i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger, som drejer sig om noget helt andet.

Poulsgaard (FP):

Så fik vi den igen: fremskridtspartiet er ikke ansvarligt, fremskridtspartiet er ude på popularitetsjagt, bilpopularitetsjagt, og hvad der ellers blev sagt fra hr. Arne Christiansen, og det er hr. Arne Christiansen, der er ansvarlig. Nej, det er netop, fordi vi er ansvarlige, at vi fremsætter dette forslag. Jeg tror da, det sker, at også hr. Arne Christiansen en gang imellem kommer ud at køre på de danske landeveje. Der findes specielt i Jylland efterhånden ikke én eneste lovlydig borger tilbage, fordi man simpelt hen giver pokker i disse åndssvage regler, der blev indført dengang, og kører, som det passer sig. Det medfører disse fuldstændig uansvarlige overhaling: når man ud af ti bilister træffer én, der kører efter reglerne, opstår der uansvarlige situationer. Derfor er det simpelt hen det

mest ansvarlige at få ført reglerne tilbage til det, de var, så borgerne igen kan køre uden at få krænket deres normale retsbevidsthed. Vi krænker retsbevidstheden hver evige dag, også derved, at politiet tager en enkelt, der går i fælden en gang imellem, medens naboen gik fri, skønt han ved, han skulle have været dømt. Derfor er det at køre i dag simpelt hen det samme som at spille bingo: nogle får gevinst, og andre får ikke. Det er fuldstændig uansvarligt.

Det er også helt fantastisk at høre hr. Hans Hækkerup sige: socialdemokratiet afviser. Nej, nikke, nikke, nikke nej, gør de ej. Var dette forslag kommet fra et par medlemmer af socialdemokratiets folketingsgruppe, havde socialdemokratiet ikke afvist det. Hvis man stillede den socialdemokratiske gruppe og venstres gruppe frit, blev det vedtaget med et overvældende flertal i dette folketing. Men nu kommer det fra fremskridtspartiet, så afviser vi det arrogant. Jeg siger velkomme.

Den oliekrise, vi er kommet ind i, bliver i hvert fald ikke løst gennem de besparelser, ministeren henviser til skyldes nedsættelsen af hastighedsgrænserne, alene fordi der ikke er ret mange, der følger dem. Hvis man ellers skal tro de kloge hoveder – og socialdemokratiet hælder jo altid hovedet til eksperterne – viser den lange række beregninger, der er foretaget, at den langsomme kørsel medfører tilsoedning af filtre og andet, så bilerne simpelt hen bruger betydelig mere brændstof ved de nedsatte hastigheder, end når de kører 90 km/t, 110 km/t, eller hvad man må køre de forskellige steder.

Når benzinformbruget er gået ned, hænger det selvfølgelig sammen med mange ting. Det hænger f. eks. sammen med, at man har lavet kørselsfællesskab: det er nok ikke ministeren helt ukendt, at der i en lang række aviser har været rubrikker af typen: jeg kører dér og dér, vil du med, så kan du komme det. På den måde har man fundet ud af det, og det er da glimrende, at man har gjort den slags ting. Vi har også lavet en efterlønsordning, hvor vi har sendt de 60-årige hjem, så de ikke behøver at køre så meget, og sådan kunne man nævne et utal af eksempler, f. eks. at turisterne sidste sommer til en vis grad svigtede Danmark, så der ikke blev så meget kørsel i Danmark, som der ellers ville være blevet. Man kan altså nævne mange

[Poulsgaard]

årsager. En af årsagerne er selvfølgelig også de fuldstændig vanvittige afgifter, man lægger på benzinen; de får også folk til at tænke sig om en ekstra gang, inden de tager ud at køre.

Ministeren vil ikke være ubehagelig over for befolkningen, men jeg ved nu ikke, om han ikke er det: jeg sender hr. Arne Christiansen, der var handelsminister dengang, mange uvenlige tanker, når jeg kører f. eks. fra Varde til Ringkøbing kl. 11 om aftenen, hvor der ikke er én eneste bil på vejen. I sådanne situationer vil jeg påstå det ville være meget forsvarligt at køre både 120 og 130 km/t, men man skal jo sidde dér og passe på.

En helt anden ting er, at hastighedsgrænserne er faktisk med til at nedbryde sikkerheden fremfor at forbedre den, fordi man skal have øjne i nakken, når man holder udkig efter politiet og dets spioner, men gud ske lov er der ind imellem en avanceret bilist, der signaliserer til de andre, så man ikke bliver snuppet. I sådanne tilfælde har jeg sendt mange tanker til hr. Arne Christiansen, og de har absolut ikke været venlige. Jeg tror heller ikke, jeg er den eneste, der har sendt sådanne tanker, jeg tror, der er ganske mange andre. Hvad med alle de handelsrejsende? Man siger ellers, vi skal hjælpe erhvervslivet, men de handelsrejsende skal faktisk tilbringe måske 200 timer mere på vejen om året for at nå det samme arbejde. Jeg tror ikke, de ligefrem sender nogle venlige tanker. Jeg tror også, de synes, hastighedsbegrænsningerne er ubehagelige. Så kan ministeren komme her og sige aldrig så meget, at man ikke vil være ubehagelig over for befolkningen.

Jeg ville ønske, man for én gangs skyld ville fritstille grupperne, så ville dette forslag få den skæbne, det fortjener, nemlig at blive vedtaget med et dundrende flertal, så folketinget kom i overensstemmelse med befolkningen.

Marianne Bentsen-Pedersen (SF):

Det kan være svært at tage stilling til et forslag som dette her, hvor det drejer sig om, hvorvidt 10 km mere eller mindre i timen har nogen indflydelse på vores ressourceforbrug, men det er sådan set heller ikke for mig det afgørende her. Vi vil i SF meget gerne spare på ressourcerne, men det har vi fremsat an-

dre forslag om, f. eks. periodisk syn og en gradueret vægtafgift, men det hører ind under noget helt andet.

Jeg synes, der er to aspekter i denne sag, dels det energipolitiske, dels det meget mere tungtvejende, nemlig hensynet til menneskeliv, og med baggrund i debatten i går måske specielt børns sikkerhed. Det har vist sig, at ulykkestallet er faldet mærkbart efter 1973, og da det også var i 1973, vi startede med at have hastighedsgrænser overhovedet, kunne noget tyde på, at der var en vis sammenhæng. Der har siden da været en lille stigning i ulykkestallet, men det kan skyldes, at folk ikke overholder hastighedsgrænserne og gør som hr. Poulsgaard, der siger, at han sgu er ligeglad og bare kører alligevel. Det kan godt være, ulykkestallet stiger lidt på grund af det.

Jeg ved ikke, om forslagsstillerne har taget udgangspunkt i den dokumentation, vi har fået fra Komiteen for sikker trafik – hr. Poulsgaard lavede et par små citater derfra – men den slags argumentation har jeg meget svært ved at tage for gode varer. Det bliver bl. a. fremført, at ældre mennesker med svagt syn skulle have mulighed for at køre hurtigere, så de kan nå at være hjemme inden mørkets frembrud, fordi deres syn på det tidspunkt er stærkt nedsat på grund af mørket. Hvis det er den slags argumentation, man fører frem, burde man nok overveje, om der skulle være flere prøver til afgørelse af, om folk skal have kørekort eller ej.

Så kom den med repræsentanterne selvfølgelig også – dette, at de skulle spare tid, at tid er penge, og at vi skal støtte erhvervslivet. Jeg synes nu, at hvis man ser det i forhold til det ulykkesantal, vi har i dag, og som er alt for højt, er det meget småligt at stå og tale om en halv time eller et par kroner. Det er en diskussion, der er fuldstændig ude af proportioner, når det drejer sig om menneskeliv, og om en repræsentant kan køre 10 km hurtigere eller langsommere i timen.

Jeg fik en fornemmelse af, at der også var noget med, at man var irriteret over kun at måtte køre 80 km/t, og så synes jeg, man må prøve at se på det som voksne mennesker og forstå, at det nok har sin begrundelse. Det kan godt være, at der i de enkelte tilfælde, hvor hr. Poulsgaard kørte ovre i Vestjylland en sen aften, ikke har været brug for disse hastighedsbegrænsninger, men i de fleste til-

[Marianne Bentsen-Pedersen]

fælde har de betydning, og hvis de betyder, at der kan spares væsentligt af ulykker og menneskeliv, synes jeg, de er vel begrundede, uanset om man skal køre en sådan aften med en lavere hastighed, end det måske er nødvendigt.

Vi kunne faktisk ønske os hastigheden endnu længere ned, især i byerne, hvor især fodgængerne og cyklisterne er meget udsatte.

Lone Dybkjær (RV):

Nu skal man jo ikke blande sig i, hvad andre tænker på, og jeg skal naturligvis heller ikke blande mig i, hvad hr. Poulsaard tænker på, men det kunne være, han skulle tænke lidt mindre på hr. Arne Christiansen og lidt mere på nogle af de børn, der rent faktisk dræbes i trafikken, så kunne det godt være, hans syn på spørgsmålet om hastighedsgrænserne ville ændre sig; det kunne man i hvert fald håbe på.

Jeg kan tilslutte mig det, ordføreren for socialistisk folkeparti sagde, nemlig at hastighedsbegrænsningerne i visse tilfælde muligvis er urimelige – der er jo også hastighedsbegrænsninger andre steder i Europa af trafik-sikkerhedsmæssige grunde – men den omstændighed, at de i enkelte tilfælde er urimelige, betyder nok ikke, at man generelt skal gå ind for noget andet end det, vi har i dag.

Det radikale venstre kan ikke på det foreliggende grundlag gå ind for en ophævelse af hastighedsbegrænsningerne, alene af trafik-sikkerhedsmæssige grunde, og jeg ved godt, at det ikke var det, der var baggrunden for indførelsen af de nye hastighedsgrænser i sin tid.

Hvad angår den energipolitiske side, vil vi gerne have lidt nærmere dokumentation i udvalget, så vi ikke flere gange skal spille så megen tid med at tage dette forslag op, men bare kan henvise til de og de undersøgelser.

Birgith Mogensen (CD):

Da vor ordfører i denne sag ikke kan være til stede, skal jeg kort gøre rede for CDs stilling.

Vi finder de gældende hastighedsgrænser urimelige, da de overhovedet ikke har fået den energibesparende effekt, man må kræve af et sådant indgreb. Vi er ligeledes enige i, at det er en mærkværdig procedure, handels-

ministeren benytter sig af, selv om vi ikke kan bestride, at det er hans ret.

Hvad angår trafik-sikkerheden, kan jeg sige, at CD selv har fremsat forslag i tidligere samling om hævnning af hastighedsgrænsen på motorvej til 130 km/t. Af hensyn til trafik-sikkerheden på almindelige veje er vi mere tøvende over for denne del af forslaget, men vi vil følge det med interesse i udvalget.

Mølgaard (DR):

I retsforbundets gruppe gør der sig et par forskellige indstillinger gældende om det, som man måske kunne betegne som beslutningsforslagets egentlige realitet, nemlig hvorvidt de midlertidigt gældende særlig lave hastighedsbegrænsninger skal forsvinde eller ej. Det flertal for de sænkede hastighedsgrænser, som findes i retsforbundets gruppe, er imidlertid mere motiveret af trafik-sikkerhedshensyn end af energibesparelseshensyn, og det skal ikke nægtes, at man nok kan sætte kraftige spørgsmål ved, om det lovgrundlag, der foreligger for midlertidige forbrugsrestriktioner som disse hastighedsbegrænsninger, ikke er for tyndt, hvis ikke energibesparelseshensynet lader sig dokumentere bedre end hidtil sket, specielt når midlertidigheden af sænkningen af hastighedsgrænserne efterhånden er ved at være noget af en illusion. Det vil vi fra retsforbundets gruppes side ikke fastlåse os over for nu, men søge nærmere analyseret ved udvalgsarbejdet. Når det da kommer til stykket, kan det hænde, at vi proceduremæssigt må støtte forslagsstillerne, men i hvert fald et flertal i retsforbundets gruppe vil da være villige til at bidrage til et sikrere lovgrundlag for hastighedsgrænser à la dem, man kører med i dag.

Ernst Schmidt (FP):

Jeg har før deltaget i debatten angående dette spørgsmål og har givet udtryk for, at det forekommer helt urimeligt, at et parti, som ellers går ind for erhvervslivets fremme, kunne være med til en sådan lovgivning. Jeg ved godt, at man blev slået af skræk eller noget i den retning, da der pludselig så ud til at blive mangel på olie og andet, og at det måske var derfor, man tog også dette i brug. Jeg erindrer debatten sidste samling i folketinget, hvor bl. a. socialdemokratiets ordfø-

[Ernst Schmidt]

rer, hr. Otto Mørch, stærkt understregede, at han gerne ville have handelsministeren, som på daværende tidspunkt var hr. Arne Christensen, til i sin replik at tilkendegive, at det var en meget midlertidig ordning. Jeg håber, man i socialdemokratiet stadig har denne indstilling: jo før jo bedre at få det væk.

Jeg har også før været inde på, at man i de tyndbefolkede egne, hvor man er nødt til at benytte biler, også har et tidsforbrug med hensyn til transport. På de jyske landeveje bliver der til daglig kørt meget hurtigere, end det er lovligt, og det er ikke hensigtsmæssigt, at befolkningen skal gå i skræk for både betjente og straf for at passe deres erhverv.

Der blev sagt lige før fra SFs ordfører, at 10 km mere eller mindre i timen ikke betyder meget. Man kan lave et regnestykke: 30.000 km om året med en gennemsnitshastighed af 60 km/t er lige så mange minutter, altså 30.000 minutter, og det svarer til 500 timer. En forhøjelse af gennemsnitshastigheden med bare 10 pct. giver 50 timer, og det udgør den tid, manden skulle bruge til sin ferie; han har ikke mere.

Spørgsmålet om, at ulykkestallet er faldet, kunne jeg også godt have lyst til at komme ind på, og jeg vil i hvert tilfælde bede om, at man undersøger det i udvalget. Jeg sidder ikke selv i det pågældende udvalg, men jeg vil gerne have, at man kigger lidt på Vesttyskland, hvor ulykkestallet også er faldet, til trods for at man ikke har nedsat hastighederne. Hvorfor har man ikke nedsat hastighederne? Fordi erhvervslivet skal tilgodeses.

Jeg synes, det er helt urimeligt, at man spænder ben for erhvervslivet, uden at man rigtig er klar over, hvorfor man gør det. Jeg håber, at der kan blive flertal for en gennemførelse af dette forslag uanset partipolitiske interesser.

Thorndahl (FP):

Jeg vil gerne indledningsvis sige de partiers ordførere tak, der har udtrykt velvilje over for beslutningsforslaget og også har forstået de egentlige motivationer for det, således som de fremgår af bemærkningerne.

Til energiministeren vil jeg først tillade mig at konstatere – og det tror jeg i og for sig også at ministeren selv følte, da han udtalte sig heroppefra – at indlægget var særdeles tyndbenet; i dag er det sådan set kun ble-

vet overgået af hans forgænger i embedet som energiminister. Begrundelsen for, at man i det hele taget indførte hastighedsbegrænsninger, var – det erkender jeg – henstillingen fra Det internationale Energiagentur om en 5 pct.s reduktion af energiforbruget. Det var i øvrigt en henstilling, som man fra den daværende regerings side brugte to gange, nemlig i marts måned og, for at det ikke skulle være løgn, da man gennemførte energiindgrebet i juni måned.

Så anførte ministeren, måtte jeg forstå på sammenhængen i det, ministeren sagde, at den 5 pct.s reduktion, som man mener at have konstateret i benzinforbruget fra indførelsen af disse hastighedsbegrænsninger den 9. marts 1979, i sin helhed – der blev i hvert fald ikke taget forbehold – måtte tilskrives de indførte hastighedsbegrænsninger. Det er nok, hvis det skal forstås på den måde, en helt urimelig fortolkning. Jeg føler mig helt overbevist om, at det er andre forhold, der har betinget den nedgang, som vi på mange måder må konstatere som glædelig, af benzinforbruget til vores biler.

Ministeren sagde også uddybende, at man har kunnet konstatere – og det modbeviser sådan set, at de 5 pct. skulle kunne tilskrives ændringen af hastighedsgrænserne – at den reelle nedsættelse af gennemsnitshastighederne på vore veje som følge af hastighedsgrænserne er beskeden.

Energiministeren udtalte, at vi, så vidt han havde forstået bemærkningerne til beslutningsforslaget, udlagde lovens § 1 på den måde, at det for så vidt angår olieprodukter alene var rationeringer, den kunne bruges til. Det står der ikke; der står, at det, man fortrinsvis sigtede imod med bestemmelsen, var at bruge rationering som middel. Det er også en helt anden og mere effektiv og vidtrækkende foranstaltning end at lave sådan noget som hastighedsbegrænsninger, der har uhyre beskeden effekt. Det var altså helt vidtgående og væsentlige indgreb, man talte om, og der var intet – det fremgik også af det materiale, der dokumenterer beslutningsforslaget – i forarbejderne til loven, der var intet i bemærkningerne til loven, der var intet under forhandlingerne, der overhovedet tangerede muligheden af, at dette beslutningsforslag skulle anvendes til noget som hastighedsbegrænsninger. Det eneste, man talte om under hele dette forløb, var rationeringer. Det er

[Thorndahl]

også, fordi dette beslutningsforslag med dets enorme bemyndigelse skulle bruges til vidtrækkende og væsentlige ting og ikke til noget, som energipolitisk allerhøjest kunne karakteriseres som pjatterier.

Så siger ministeren, at man med udgangspunkt i nogle afgørelser, som er truffet af højesteret, mener, at højesteret har taget stilling til det spørgsmål, som beslutningsforslaget rejser. Det kan jeg hverken afvise eller tage til efterretning, for det afhænger da helt af, på hvilket grundlag højesteret har truffet disse afgørelser, og på hvilke synspunkter de pågældende trafikanters advokater har lagt sagen frem for højesteret.

Socialdemokratiets ordfører bemærkede, at det afgørende for socialdemokratiet er trafik-sikkerhedshensynet. Ja men det er da udmærket. Det kan det da sagtens være, men det har bare intet med loven om forsyningsmæssige foranstaltninger at gøre, og hvis socialdemokratiet ønsker på regulær vis at få gennemført af trafik-sikkerhedsmæssige grunde nogle begrænsninger i vores hastigheder, så gør det da på den normale vis overensstemmende med grundlovens kapitel 5, som er det regelsæt, der er foreskrevet i den grundlæggende lovgivning for, hvordan beslutninger skal tages, og lad være med at benytte en bemyndigelseslov på den måde, det er sket.

Hr. Arne Christiansen kom jo meget let fra det – det er der måske mange forklaringer på – ved at kalde det popularitetsjagt og sige, at det var en gammel kending, vi her fremkom med. Ja, i sin ydre form, men i grundelsen er den jo helt anderledes, hr. Arne Christiansen.

Fru Marianne Bentsen-Pedersen fra SF sagde også – og det kan hun da have ret i – at det var svært at tage stilling til, om hastighedsbegrænsninger betyder noget for energiimporten. Vi er enige i, at den nok betyder forsvindende lidt – det er i hvert fald overordentlig vanskeligt at få det dokumenteret reelt – men, siger fru Marianne Bentsen-Pedersen, det er heller ikke det, det drejer sig om for SF, det er det trafik-sikkerhedsmæssige. Ja men det er da også udmærket, det hører bare ikke hjemme i denne sammenhæng. Det er en forsyningslovgivning, der skal bruges i nationale krisesituationer. Det var udgangspunktet; det var derfor, vi fik den. Det var

en udlober af krigen i Mellemøsten i 1967, da Sinai blev erobret, der gjorde, at vi fik denne lovgivning op at stå.

Fru Lone Dybkjær fra det radikale venstre gør sig også til talsmand for det trafik-sikkerhedsmæssige, og det er også helt relevant og legitimt, men det hører bare ikke hjemme i denne sammenhæng. Indtil fru Lone Dybkjær kom ind i den endelige konklusion med en stillingtagen til beslutningsforslaget, var hun i overensstemmelse med den radikale gruppeformands tilkendegivelse her, da vi havde det til forhandling i anden forbindelse sidste forår, hvor han på det radikale venstres vegne tilkendegav, at man ud fra trafik-sikkerhedsmæssige hensyn gerne ville diskutere en indførelse af hastighedsbegrænsninger, men at det radikale venstre på det energipolitiske grundlag i hvert fald dengang måtte afvise det. Det, beslutningsforslaget lægger op til, er sådan set blot en konstatering af den holdning, som det radikale venstre dengang udtrykte til det; der er i hvert fald en klar overensstemmelse med det.

For retsforbundets vedkommende gælder også, at der var tale om en stillingtagen overvejende baseret på trafik-sikkerhedsmæssige hensyn. Jeg synes også, man kan tage en drøftelse af det i folketinget og få nogle hastighedsgrænser vedtaget på grundlag af det, det så handler om, nemlig trafik-sikkerhedshensyn. Det har blot ikke noget med de forsyningsmæssige forhold at gøre.

Afsluttende vil jeg sige, at det, det drejer sig om med dette beslutningsforslag, ikke er at behandle trafik-sikkerhedsmæssige spørgsmål; det er et helt andet bord, et helt andet problem. Det drejer sig for så vidt heller ikke om at diskutere, om den eventuelle energibesparelse skal ligge på nogle promille af energiimporten eller måske en procent eller deromkring, måske endda 2, hvis man strammer de teoretiske beregninger ganske gevaldigt op, men dette er et helt ubetydeligt interval i forhold til vores energiimport, det er slet ikke det, det handler om.

Nej, det, folketinget skal tage stilling til, er, om der er behov for at indføre disse hastighedsbegrænsninger, om det var af så afgørende betydning for hele landets forsynings-situation i marts 1979, at det var af vital betydning at få gennemført disse hastighedsbegrænsninger, som jo kunne gennemføres på normal vis i løbet af nogle få uger. Men

[Thorndahl]

det havde man ikke tid til at vente på. Det var så vitalt at få det gennemført på denne måde, at man brugte bemyndigelseslovgivningen og altså tilsidesatte bestemmelserne i grundlovens kapitel 5. Jeg regner faktisk med, at energiministeren her kan oplyse folketinget om, hvilke konsekvenser det ville have fået for den nationale forsyningssituation i marts 1979, hvis man havde valgt den rigtige fremgangsmåde at gennemføre disse hastighedsbegrænsninger på, nemlig ved almindelig lovgivning. Så havde vi fået hastighedsbegrænsningerne, for det var der nok flertal for – SV-regeringen rådede jo næsten over et flertal – og så var der altså gået et par uger. Så var disse hastighedsgrænser blevet sat i kraft ved udgangen af marts måned, f. eks. den 25. marts, og ikke den 9. marts, som det faktisk skete, og det er dette lille spillerum og de konsekvenser, det ville medføre, der er afgørende for, at den daværende regering mente, der var behov for at vælge bemyndigelseslovgivningens vej.

Det er klart, at når regeringen har foretaget disse overvejelser i marts 1979 om, hvorvidt man skulle gøre det på den ene eller den anden måde, har man også opregnet alle disse voldsomme virkninger, det ville få for den nationale forsyning med olieprodukter, hvis man ikke brugte bemyndigelsesloven. Og jeg må gå ud fra, at da ministeren forberedte sig til debatten her i dag, har han også set de overvejelser igennem, som den daværende regering har måttet foretage for at vælge bemyndigelseslovgivningens fremgangsmåde. Jeg går derfor ud fra, hr. minister, at vi i dag får en detaljeret redegørelse for alle de forsyningsmæssige konsekvenser, det ville have fået for det danske samfund, hvis man havde valgt at køre denne hastighedsbegrænsning igennem ad den normale lovgivningsvej og ikke valgt bemyndigelseslovgivningens vej og dermed sparet de par uger, det handler om.

Det er det, dette beslutningsforslag drejer sig om, og det er denne dokumentation, som jeg synes det er rimeligt at folketinget og offentligheden får lejlighed til at se. Jeg håber bestemt, at ministeren detaljeret kan redegøre for dette her og nu.

Energiministeren (Poul Nielson):

Hr. Thorndahls lidt hæsblæsende behandling af sagen her synes jeg udtrykker en bag-

klogskab, som for alle praktiske formåls skyld er uinteressant. Det er faktisk sådan, at der både dengang og nu af energimæssige grunde er behov for de hastighedsgrænser, der her er tale om. Jeg mener, det var rigtigt skønnet af den daværende handelsminister og den daværende regering, og der er jo også tale om, at behovet for en energibegrundet regulering af denne karakter her stadig væk er til stede.

Fru Annelise Gotfredsen gav udtryk for, at trafikikkerhedsaspektet for så vidt er denne sag uvedkommende, og det er selvfølgelig fuldstændig korrekt. Det kan jeg slet ikke forstå overhovedet kan diskuteres. Det vil den socialdemokratiske ordfører måske selv redegøre for, men jeg vil godt understrege, at det aspekt jo heller ikke fra den side har været blandet ind i dette. Det er en sag, der drejer sig om energi, og derfor mener jeg heller ikke, der er behov for at blande de andre ting ind. Det er da ganske udmærket, hvis hastighedsgrænserne også har andre fornuftige virkninger, men det er ikke argumentet for dem.

Der blev efterlyst en nærmere dokumentation for besparelsvirkningen af dette, og selv om det måske er lidt klumset, kan jeg da godt gentage noget af det, jeg sagde i mit første indlæg, nemlig at vejdirektoratets trafikrapport viser, at vejtrafikmængden i 2. kvartal 1979 er afviklet med et forholdsvis mindre benzinforbrug end i samme periode året før. Der er også tale om, at der faktisk er et mindre benzinforbrug ved hastigheder på de niveauer, der her er tale om.

Besparelsen på benzin var i 1979 omkring 10–15 pct. Hvor meget der skyldes det ene og hvor meget det andet, kan være svært at gøre op, men dette er ét blandt flere elementer i en samlet politik, som tilsigter at stimulere en indstilling hos folk, som indebærer besparelser. Når man så konstaterer: ja men vi har jo sparet, altså er den slags unødvendigt, er det for mig at se en kortslutning og en farlig kortslutning. Der er ikke en umiddelbar oliemangel som sådan i dette hellige øjeblik, men vi har en unormal forsyningssituation, som indebærer, at hvis ikke vi anvender alle de midler, der overhovedet kan bruges i praksis til at stimulere en reduktion af vores afhængighed af olien, vil vor sårbarhed øges, og vi kan lynhurtigt stå i en situation, hvor

[Energiministeren]

det vil være uansvarligt ikke at have sat det i kraft, som vi her taler om.

Derfor mener jeg ikke, det er heldigt vedvarende at diskutere, hvorvidt denne energispareforanstaltning nu også giver så meget eller så meget. Den giver noget, og af den grund er den nødvendig. Man kan også diskutere rumopvarmningsbegrænsninger og andre ting. Det afgørende er, at de faktisk giver noget. Og når jeg før sagde, at det var noget, som ikke var til stor ulempe sammenlignet med så meget andet, mener jeg faktisk, at man kan få trafikken afviklet, oven i købet på en måde, som er udmærket. Det går ikke helt så hurtigt, som hr. Poulsgaard ønsker, men det er ikke et indgreb, som er hårdt, synes jeg.

Det var de bemærkninger, jeg finder det nødvendigt at gøre. Dog er der én ting mere, nemlig hr. Thorndahls påpegning af, at IEA-henstillingen blev brugt to gange sidste år, både i marts og senere i juni, da vi gennemførte afgifter. Ja men selv om vi skulle bruge den 8 gange eller 27 gange eller 32 gange for at gennemføre den målsætning, der er indeholdt i den, kan jeg ikke se, at det er et problem. Jeg synes, det er en ganske underholdende betragtning, men jeg synes ikke, vi skal bruge hinandens tid på den. Hvis vi skulle have brugt den 300 gange for at opnå den besparelse, vi internationalt har forpligtet os til at søge gennemført, er det da i orden. Måske var det nok kun at bruge den to gange, og det er da fint klaret.

Hans Hækkerup (S):

Det er en bemærkning fra fru Annelise Gotfredsen, der får mig til at gå herop. Jeg sagde udtrykkeligt i mit indlæg, at nedsættelsen af hastighedsgrænserne er sket for at nedsætte benzinforbruget, og at vi fra socialdemokratiets side meget gerne vil medvirke til yderligere foranstaltninger, der kan nedsætte det endnu mere.

Når jeg overhovedet omtalte trafikssikkerheden, er det jo, fordi det er en følgevirkning af nedsættelsen af hastighedsgrænserne, en meget positiv følgevirkning, men det var ikke det, der var begrundelsen for nedsættelsen af hastighedsgrænserne i sin tid.

I øvrigt må jeg da sige til fru Annelise Gotfredsen, at jeg synes, det ville være overordentlig positivt, hvis de konservative i rets-

udvalget ville medvirke til, at man fik en permanent nedsættelse af hastighedsgrænserne af trafikssikkerhedsmæssige grunde.

Arne Christiansen (V):

Jeg er selvfølgelig imponeret over, at hr. Poulsgaard tænker så meget på mig, og selv om det ikke er venlige tanker, skal jeg da gerne kvittere for dem. Jeg kan også godt sige, at der kan være aftener, hvor jeg tænker på hr. Poulsgaard af helt andre grunde, og det er måske heller ikke særlig venligt.

Må jeg så sige, at hvis hr. Poulsgaard kører hjem en aften i Jylland og overholder de 80 km og også kun kører 60 gennem byerne – og jeg går ud fra, at hr. Poulsgaard er en lovlydig borger – så kommer han over en afstand på 90 km $7\frac{1}{2}$ minut senere hjem. Det kan jeg godt se er en betydelig katastrofe. Jeg må sige, at jeg kan ikke helt forstå det raseri, som fremskridtspartiets repræsentanter oplever.

Nu forholder det sig sådan, at jeg færdes hver uge ret så ofte i det midtjyske, hvor jeg har et politisk tilhørsforhold, og jeg har deltaget i talrige politiske møder, hvor også fremskridtspartiet har været til stede. Hvis dette spørgsmål blev rejst – og det blev rejst to gange, skal vi sige over 15 møder – var det hver gang af fremskridtspartiets kandidat; der var ingen andre, der interesserede sig for det overhovedet hverken i valgkampen eller ved andre lejligheder, så at der skulle være tale om nogen særlig debat, vil jeg kalde et fantasifoster.

Så nævner hr. Ernst Schmidt belastningen for erhvervslivet, men en væsentlig part af erhvervslivets kørsel foregår jo med lastvogne, og jeg må da gøre opmærksom på, at de skal køre med en helt anden hastighed.

Annelise Gotfredsen (KF):

Jeg vil gerne fremhæve igen, at vi naturligvis også havde foretrukket at få denne hastighedsbegrænsning gennemført – hvis den skulle gennemføres – på normal lovgivningsmæssig måde og derigennem undgået den tvivl om hjemmelen, som trods alt har været til stede. Vi mener i øvrigt ikke, at der foreligger en tilstrækkelig dokumentation for besparelserne, men vi vil da gerne være med til at undersøge dette i udvalget og derigennem se, om disse påstande er rigtige.

[Annelise Gottfredsen]

Så vil jeg i øvrigt sige, at netop den periode, for hvilken vi før fik angivet benzinforsbruget – ja, det er svært at huske den sne, der faldt i fjor – var en meget ubehagelig periode. Vinteren var meget længe om at forsvinde sidste år – kørslen var vanskelig på vejene – og kan derigennem have medvirket til en mindre kørselshyppighed. Det er svært at sige, og om det er det, der har nogen betydning, vil vi også gerne have med ind i debatten.

Så vil jeg sige, at jeg kan naturligvis ikke love, at vi vil gå ind for en sænkning af hastighederne, hvis dette kommer til behandling i retsudvalget. Det er en lang og indviklet undersøgelse. Der er grunde for, og der er grunde imod. Det er en helt anden og meget længere historie. Men det, der bekymrer mig, er det principielle, at forskellige ordførere som støtte for disse hastighedsgrænser, der nu er indført ved en bemyndigelse, anfører, at man har fremmet kørselssikkerheden. Det er en uhyggelig glidebane, vi kan komme ind på, hvis vi, fordi vi i øvrigt mener, at en sag er god, kan anerkende, at man omgår lovgivningens almindelige regler ved at søge ly under en bemyndigelse, som man gjorde, da man gennemførte disse hastighedsændringer. Enten har man ikke forstået dette, eller også søger man netop, som jeg siger, ly under denne bemyndigelse, og jeg finder, at det er en meget farlig glidebane, hvis vi skal opretholde hele vores lovgivnings princip. Det vil jeg altså meget advare imod.

Poulsgaard (FP):

Jeg var da meget ked af at høre fru Lone Dybkjær stå her og sige, at hr. Poulsgaard var ligeglad med, at børn blev dræbt i trafikken. Nu er jeg selv far til tre, og jeg er aldeles ikke ligeglad med, at børn bliver dræbt i trafikken. Det tror jeg nu heller ikke fru Lone Dybkjær mener inderst inde. Jeg vil gerne være med til at trafiksikre vore gader i byerne, hvor der er legende børn, via § 40. Jeg ville gerne, om man kunne få lov til i de små samfund at sætte et skilt op, hvor der stod: pas på, her er legende børn! Disse foranstaltninger kunne vi nok blive enige om.

Nu er der ikke så mange medlemmer her i dag, men der er vel en enkelt, der var medlem af dette høje ting før 1973 også, og de er da fuldstændig idioter, de, der sad i folketin-

get før 1973. Da havde vi fri hastighed i dette land, og da stod der i færdselsloven, man skulle køre efter forholdene. Der skete nogle ulykker, men var det, fordi folk kørte for stærkt? Selvfølgelig var det ikke det, når man kører efter forholdene. Det er det forbedrede sikkerhedsudstyr, styrthjelm til knallertkørere og andre ting, der har gjort og gud ske lov stadig væk gør, at vi får nedsat antallet af ulykker. Men giv da folk frihed under ansvar! Jeg troede også, det var et af venstres principper, men det er det tilsyneladende ikke længere.

Så kunne hr. Arne Christiansen ikke forstå, at der ikke var nogen, der interesserede sig for dette problemovre i Grindsted. Det var kun blevet rejst to gange på 15 møder, og det var af fremskridtsfolk begge gange. Ja men folkovre i Grindsted er så fornuftige. De tager simpelt hen loven i deres egen hånd og giver pokker i energiministeren. De kører da 90 og 100, når forholdene tillader det, efter mørkets frembrud, så det er såmænd derfor, de ikke interessere sig for spørgsmålet.

Lone Dybkjær (RV):

I virkeligheden burde alle energipolitiske ordførere måske starte deres indlæg med at sige: for øvrigt mener vi, at temperaturen i folketingsalen er for høj. Den er i øjeblikket 22½° C, og det er både energipolitisk forkert og måske i virkeligheden også indholdsmæssigt forkert.

Så vil jeg godt sige til hr. Poulsgaard, at jeg sagde ikke, at han var ligeglad med børn. Jeg sagde bare, at han måske skulle tænke lidt mindre på hr. Arne Christiansen og lidt mere på børnene. Det kunne da godt være, at det kunne ændre hans indstilling, men jeg har bestemt ikke noget indtryk af, at hr. Poulsgaard i øvrigt er ligeglad med børn.

Så siger hr. Poulsgaard, at folk bør have frihed under ansvar. Nu er jeg godt klar over, at hr. Poulsgaard skal med en flyver, så det er måske forkert af mig at sige noget til ham, men det er jo rigtigt, det er jeg også tilhænger af, men hvis dette ansvar nu ikke kan forvaltes, og det kunne det faktisk ikke før 1973. Der blev dræbt relativt langt flere børn i Danmark, end der gjorde i lande, vi i øvrigt kunne sammenligne os med, og derfor

[Lone Dybkjær]

er det også af den grund nødvendigt at have en hastighedsbegrænsning.

Når så det er sagt, vil jeg godt medgive hr. Thorndahl, at det kan man ikke bruge i denne sammenhæng. Det er retsudvalget, og hvad dertil hører, der skal behandle dette spørgsmål. Derfor er det – det mener jeg nu også at energiministeren klart har gjort rede for, uden at jeg i øvrigt skal tage ham i forsvaret – udelukkende af energimæssige grunde, at man kan benytte dette lovforslag.

Og så kunne jeg godt tænke mig at spørge energiministeren, om ikke vi kunne få lidt mere dokumentation end den, der fremgik af talen, for spørgsmålet om afviklingen af trafikmængden og energiforbruget er trods alt ikke kun et hastighedsspørgsmål, det er også et spørgsmål om blidere overhalinger, fornuftigere kørsel og al den slags, og det kan være, vi i højere grad skal lægge vægt på de ting rent oplysningsmæssigt, end vi har været tilbøjelige til at gøre. Men jeg er enig med energiministeren i, at i energipolitikken er det afgørende, at man sparer alle de steder, hvor man overhovedet kan, og bare der kan spares den ringeste smule her, bør vi bibeholde hastighedsgrænserne, i hvert fald hvis de ikke ligefrem har dødt og ulykke til følge, og da er det modsatte jo tilfældet.

Ernst Schmidt (FP):

Uden at have til hensigt at forlænge debatten synes jeg nok, jeg har lyst til at sige et par ord til hr. Arne Christiansen, som postulerede, at det i erhvervslivet kun drejer sig om lastvogne. Erhvervslivet er meget mere. Der er noget, der hedder landbrugskonsulenter, hvis ikke hr. Arne Christiansen er klar over det. Jeg kan også godt fortælle, at jeg kender en landbrugskonsulent, der er ansat af landboforeninger m.v., og som kører over 70.000 km om året, bl. a. for at kontrollere kartoffelmarker og den slags ting. Han kan simpelt hen ikke overkomme det mere, når han skal overholde loven. Det kan I godt få skriftligt, tror jeg. Man må altså sige, det er at genere erhvervslivet. Man kunne også tage sådan nogle som inseminører inden for landbruget, bare for at gå i den ende, rejsemontører og den slags, som har deres faste turnus, de skal overkomme. Da hastigheden pludselig blev nedsat fra fri hastighed og man havde budgetteret med rent kørselsmæssigt, hvad

man kunne overkomme, måtte man gøre op med sig selv: hvor dyrt bliver det med bødderne?

Det giver et helt forkert billede af erhvervslivet, hvis man ikke tror, det betyder noget, hvor meget man kører, og det pointerede jeg også før med hensyn til mit regnskab. Nu kan man så regne på det, hvis det er 70.000 km om året. Ministeren svarede ikke på, hvor meget det betød.

(Kort bemærkning).

Arne Christiansen (V):

Hr. Ernst Schmidt argumenterede med noget, jeg ikke har sagt. Jeg sagde ikke, at erhvervskørsel kun var lastbilkørsel. Og for øvrigt blev hastigheden ikke nedsat fra fri hastighed til det, vi har nu, den blev nedsat med 10 km.

Thorndahl (FP):

Ministeren kastede et forklarende skær – eller det forsøgte han i hvert fald – over fremgangsmåden ved at karakterisere den som praktisk. Det har jeg i og for sig ikke taget stilling til med beslutningsforslaget, men jeg vil da ikke udelukke, at man kan finde den praktisk, for på den måde omgår man selvfølgelig regelsættet i grundlovens § 41 om muligheden for at gribe ind for 60 medlemmer af folketinget efter grundlovens § 42, og hvis det ligesom skal være rettesnor for, hvordan man vil anvende denne bemyndigelseslovgivning i bredere forstand, har det jo, skal vi sige den praktiske konsekvens, at arbejdet her i folketinget vil blive tilsvarende reduceret, og det føler jeg i hvert fald er en meget uheldig udvikling. Det er i og for sig også, skal vi sige den konsekvens, som ministeren her i virkeligheden peger på, som er grundlaget for, at vi har taget det op på den måde, som vi har, og som det fremgår af bemærkningerne.

Jeg bad ministeren om at komme med en detaljeret begrundelse for, at man har valgt bemyndigelseslovgivningens fremgangsmåde i stedet for at vente de ca. 2 uger, det ville tage at gennemføre sagen efter den almindelige procedure som foreskrevet i grundloven og i vor forretningsorden.

Der måtte jo være en lang række forsyningsmæssige konsekvenser, der kunne begrunde valget af den anden fremgangsmåde,

[Thorndahl]

men det har ministeren ikke redegjort for. Jeg går ud fra, at ministeren har gennemgået beslutningsforløbet og beslutningsgrundlaget, dengang man valgte denne fremgangsmåde, og man kan måske også tillade sig at konkludere på det grundlag, i og med at ministeren ikke er kommet med nogen oplysninger om det, at der ikke har været andet end nogle helt generelle betragtninger, som kunne benyttes for at lave en lovgivning, som vi gjorde det, eller som regeringen valgte at gøre det, inden for boligopvarmningsområdet. Det gennemførte man jo ved lovgivning. Det var i øvrigt en energibesparelse, der var væsentlig større end den, man forventede man kunne gennemføre ved at sænke hastighedsgrænserne. Men den forfatningsmæssige begrundelse for at vælge bemyndigelseslovgivningen må være, at der er et betydeligt forsyningsmæssigt tab, nogle betydelige forsyningsmæssige konsekvenser ved at gennemføre sagen efter grundlovens og forretningsordenens regler ved almindelig lovgivning. Det er jo kun et par uger, det drejer sig om. Det er det, hele spørgsmålet står og falder med, hr. minister, og det er et spørgsmål, om højesteret har vurderet det på den måde.

Så har vi været inde på disse her 5 pct., som Det internationale Energiagentur henstillede til medlemslandene at spare på det samlede energiforbrug, og ministeren var så glad for, at man havde brugt det flere gange og mange gange og hundrede gange. Det kan man da også sagtens gøre, det er der for så vidt ikke noget angribeligt i. Det, der var angribeligt ved den daværende regerings fremgangsmåde, var, at man i de svar, vi fik i skatte- og afgiftsudvalget, hvor ministeren altså ikke sad, på forespørgsel fra udvalget argumenterede, som om det var en ny henstilling om en yderligere 5 pct.s besparelse, men de 5 pct., der altså fra regeringens side motiverede energiafgifterne, var nøjagtigt de samme 5 pct., som man til fulde havde tilgodeset ved de tre hovedforanstaltninger, man gennemførte i marts 1979, og derfor var det efter min bedste overbevisning et temmelig klodset forsøg på at vildlede skatte- og afgiftsudvalgets medlemmer og dermed folkettingen.

Jeg ville være meget ked af, hvis folkettingen efter i udvalget at have tænkt sig grundigt om ved dette forslag alligevel finder, at bemyndigelseslovgivningen kan benyttes til et

så direkte energipolitisk uvæsentligt formål som hastighedsbegrænsningerne, for det vil – og det er også i overensstemmelse med det praktiske hensyn, som ministeren har talt om – få den konsekvens, at bemyndigelseslovgivningen dermed åbner op for, at folkettingen sættes ud af kraft på en lang række områder. Der er jo ikke ret meget, der foregår her i samfundet af omsætning med varer og tjenesteydelser, som ikke er baseret på et forbrug af ressourcer. Jeg tror i hvert fald, det er vanskeligt teoretisk at beskrive en given vareomsætning og et indgreb over for den, der har mindre effekt end disse hastighedsbegrænsninger. Hovedsagelig opererer vi jo på teoriens overdrev, når vi taler om effekt af disse hastighedsbegrænsninger. Jeg tror faktisk, det er vanskeligt at finde et indgreb, der har mindre effekt for en given omsætning af resourceforbrugene af varer og tjenesteydelser. Hvis man kan bruge det lovligt her i forbindelse med hastighedsgrænserne, kan man også bruge det lovligt på alle mulige andre vare- og tjenesteydelsesomsætninger, der forbruger ressourcer. På den måde vil man effektivt have sat folkettingen ud af kraft og dermed altså også leve op til ministerens praktiske intentioner.

Men efter vores opfattelse – det vil jeg godt afsluttende understrege – skal en sådan bemyndigelseslovgivning alene anvendes efter sit formål til brug i nationalt vanskelige og kriseprægede situationer, hvor det er af afgørende betydning, at man handler hurtigt, og mindre væsentligt, at man handler så hensigtsmæssigt som muligt, men det vigtigste ved indgreb efter bemyndighedslovgivningen er hastigheden, tempoet, hvormed det udføres.

Vi må altså på det grundlag meget skarpt, som det også fremgår af vores bemærkninger til beslutningsforslaget, tage afstand fra den omgåelse af grundlovens kapitel 5, som denne anvendelse af bemyndigelseslovgivningen efter vores opfattelse klart har medvirket til.

Energiministeren (Poul Nielson):

Jeg skal ikke gå ind i de ind imellem temmelig fantasifulde konstruktioner, som hr. Thorndahl beriger den store forsamling med. Det er et lovgrundlag om forsyning, som har det sigte, som det her anvendes til. Der er ikke nogen som helst realitet i det problem,

[Energiministeren]

som hr. Thorndahl kredser om, hvorvidt det er i strid med grundloven eller ikke i strid med grundloven osv. Vi har som samfund brug for en lov som den, vi har her, og det er rimeligt, at vi også anvender den sådan, som det er gjort her.

Så vil jeg stort set lade resten af det, der her blev sagt, ligge. Der er naturligvis tale om en permanent beredvillighed fra min side med hensyn til at give de oplysninger, der skal til for at dokumentere, i det omfang det kan dokumenteres, og det har lige så meget at gøre med statistikproblemer, som det har noget at gøre med, om det faktisk virker eller ikke virker.

Så siger hr. Thorndahl, at den første gang man brugte henvisningen til de 5 pct., havde man gjort det, man skulle for at nå de 5 pct., og at det derfor, da man kom til skatterne i juni, var nogle nye 5 pct. Hvis det virkelig var rigtigt, var det, der blev lavet med bekendtgørelsen i marts, meget effektivt. Men det har jeg i hvert fald ikke hævdet. Jeg har hævdet, at det faktisk har haft en virkning, at der i de oplysninger, vi har, er indicier, som siger, at det faktisk har haft en virkning. Nøjagtigt hvilken virkning er svært at sige, men jeg har også konkluderet i mit tidligere indlæg, som jeg havde håbet kunne være afsluttende, at der er brug for enhver foranstaltning, som faktisk virker.

(Kort bemærkning).

Thorndahl (FP):

For lige at klare begreberne over for energiministeren vil jeg sige, at det indgreb, som man gennemførte i marts 1979, bestod af 3 dele. Hastighedsbegrænsningerne, som ikke gav ret meget, sænkningen af rumtemperaturerne i de offentlige bygninger til 20° C – det var det, fru Lone Dybkjær i og for sig indirekte var inde på med sin konstatering af, at temperaturen her, og det må vel karakteriseres som en offentlig bygning, er på 22½° C, så den bestemmelse overtræder vi altså – og for det tredje, og det var det vigtigste, det tvungne tilsyn med oliefyrene. Det gav efter regeringens beregninger – dem skal jeg ikke kommentere, men bare referere – facit 5 pct. Det var det.

Så synes jeg, jeg må sige, at energiministeren skøjter temmelig let hen over problemerne. Det er der måske ikke noget at sige til,

forhandlingerne her taget i betragtning. Men jeg vil gerne afsluttende understrege, at energiministeren på regeringens vegne ikke – og han har haft lejligheden 3 gange – en eneste gang har givet nogen fornuftig begrundelse for, at disse hastighedsbegrænsninger, som blev indført den 9. marts 1979, blev indført med hjemmel i bemyndigelsesloven og ikke ved den sædvanlige lovgivningsmæssige procedure, hvor vi kunne have haft dem vedtaget til stadfæstelse i slutningen af marts måned. Forskellen var alene ca. 14 dages effekt på benzinformbruget til vore biler. 14 dages mulig beskeden effekt på, ja, formentlig vil effekten være helt umålelig.

Ministeren har altså ikke kunnet give nogen som helst begrundelse for – og det er nok, fordi der ikke findes nogen – at man ikke kunne vente til den 25. marts efter en almindelig folketingsbehandling, i stedet for at man hastede til at gennemføre en beslutning efter en bemyndigelseslovgivning. Der er ikke kommet en eneste fornuftig begrundelse her i dag fra ministeren, og det synes jeg faktisk, begrundelsen for beslutningsforslaget taget i betragtning, er en meget væsentlig konstatering.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Ove Jensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til det energipolitiske udvalg. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

*Meddelelser fra formanden:***Tredje næstformand (Ove Jensen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget (15/1 80):

[Tredje næstformand]

Udtræder: Maisted
Ny stedf.: Arentoft

Udtræder: Knud Lind
Ny stedf.: Nymann

Udv. for forretningsordenen (16/1 80):

Udtræder: Voigt
Nyt medl.: Ninna Pedersen

Erhvervsudvalget (16/1 80):

Udtræder: Lilli Gyldenkilde
Ny stedf.: Preben Lange

Kulturudvalget (16/1 80):

Udtræder: Voigt
Ny stedf.: Ninna Pedersen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 17. januar 1980, kl. 13.00.

Uddannelsesudvalget (16/1 80):

Udtræder: Voigt
Ny stedf.: Ninna Pedersen

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Socialudvalget (16/1 80):

Mødet hævet kl. 17.08
