

Beslutningsforslag nr. B 3. Fremsat den 16. november 1979 af Thorndahl (FP) og Poulsgaard (FP)

Forslag til folketingsbeslutning om hastighedsgrænser

Folketinget pålægger energiministeren med øjeblikkelig virkning at ophæve de af handelsministeren den 9. marts 1979 indførte nedsættelser af maksimalfarten på motorveje fra 110 km til 100 km og på hoved- og landeveje fra 90 til 80 km.

Bemærkninger til forslaget

Loven om forsyningsmæssige foranstaltninger

De den 9. marts 1979 besluttede nedsættelser af maksimalhastighederne på motorveje, hoved- og landeveje er gennemført med henvisning til lov om forsyningsmæssige foranstaltninger af 6. juni 1968, hvor det i § 1, stk. 1, er 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 folketinget nedsat udvalg, fastsætte bestemmelser om anvendelse, fordeling, prisudligning og placering af landets varebeholdninger i det omfang, dette skønnes påkrævet.«

I bemærkningerne til det den 13. marts 1968 fremsatte lovforslag, er bl. a. anført:

»ad § 1: Paragraffen er udformet sådan, at den giver mulighed for at tilrettelægge forbrugsregulerende foranstaltninger på den måde, der i en aktuell situation skønnes at være den bedst egnede såvel ud fra administrative hensyn som ud fra hensynet til det pågældende erhverv og til forbrugerne. Der vil således være mulighed for at gennemføre såvel egentlige mærkerationeringer som andre former for regulerende foranstaltninger, f. eks. produktionsreguleringer.

Paragraffen indeholder kun hjemmel til at foretage indgreb i tilfælde af varemangel eller truende varemangel, der skyldes internationale forhold.« og videre: »Den mellemstlige krise i sommeren 1967 understregede stærkt Vesteuropas og særligt Danmarks afhængighed af løbende tilførsler udefra af vigtige varer. En akut international mangel-situation inden for ét eller flere vigtige vareområder kan, når de tilstedeværende lagerbeholdninger ikke skønnes tilstrækkelige til at afbøde virkningerne af nedgang i eller bortfald af importen af de pågældende varer, gøre det nødvendigt, at der her i landet med meget kort varsel gennemføres forbrugsbegrænsende foranstaltninger.«

Daværende handelsminister Knud Thomsen udtalte ved lovforslagets fremsættelse den 13. marts 1968 bl. a.: »Den direkte årsag til, at regeringen fremsætter dette lovforslag, er de erfaringer, man indhøstede under krisen i sommeren 1967 i Det mellemste Østen, der medførte betydelig usikkerhed om vore forsyningsmuligheder for olie og olieprodukter. Det blev her klart understreget, at Danmark – som i øvrigt også andre vesteuropæiske lande – i høj grad er afhængig af løbende tilførsler af vigtige råvarer og drivmidler, og at man stillet over for svigtende tilførsler udefra kan blive tvunget til med meget kort varsel at iværksætte foranstaltninger til imødegåelse af de vanskeligheder, der vil blive en følge heraf.

Regeringen indledte i sommermånederne 1967 en detailplanlægning for rationering af benzin. Lykkeligvis blev der ikke brug for at føre en sådan rationering ud i livet, men den indvundne erfaring afslørede klart, at de praktiske forberedelser på grund af den manglende lovmæssige baggrund kun vil kunne føres frem til et vist punkt, og at der i bedste fald må påregnes at ville medgå 3–4 uger fra det tidspunkt, hvor lovhjemmel er tilvejebragt, til foranstaltninger vil kunne iværksættes. Dette hænger i første række sammen med, at man ikke længere har noget administrativt organ til rådighed til varetagelse af de opgaver, som den konkrete foranstaltning vil medføre, og at den manglende lovhjemmel sætter snævre grænser for forberedelserne til hurtigt at stille et effektivt administrationsapparat på benene.

Da der yderligere kan være særlige problemer forbundet med gennemførelsen af den fornødne lovgivning, når en forsyningsmæssig krise først er blevet en kendsgerning, vil kostbar tid kunne gå tabt, inden myndighederne får mulighed for at foretage regulerende foranstaltninger, der må anses for at være af vital betydning for vort samfund.«

Under folketingets forhandlinger den 29. marts 1968 supplerede handelsministeren med følgende uddybende fortolkning vedrørende lovens grundlag:

»Loven er jo en bemyndigelseslov, og jeg ser ingen anden udvej end bemyndigelseslovens vej, når det drejer sig om en situation, der ikke foreligger, men kan komme til at foreligge. Den tager naturligvis hovedsagelig sigte på olieprodukter, idet dog også andre varer kan komme ind under lovens område, men hvad angår olieprodukterne, er det klart og tydeligt, at man tilsigter at gennemføre den hurtigst mulige rationering for at undgå den hamstring, der ellers opstår, og som også opstod i fjor.«

På denne baggrund er det klart, at bemyndigelsesloven for så vidt angår olie og olieprodukter har sigtet mod rationeringer som forbrugsbegrænsningsmetode, og det forekommer indlysende, at bemyndigelsesloven kun lovligt kan benyttes, såfremt følgende to betingelser begge samtidigt er opfyldt:

1. indgrebet skal have væsentlig forbrugsbegrænsende effekt
2. indgrebet skal gennemføres hurtigt.

Hvis ikke begge disse betingelser samtidigt er opfyldte for det ønskede indgreb, så må det gennemføres ved sædvanlig lovgivning.

Forbrugsbegrænsende effekt

Den forbrugsbegrænsende effekt af hastighedsbegrænsningerne kan ikke konstateres rent praktisk. Ad teoretisk vej har tidligere handelsminister Arne Christiansen ment, at hastighedsbegrænsningerne vil medføre en benzinbesparelse, svarende til ca. 0,5 pct. af landets samlede olieforbrug. Denne teoretiske vurdering er imidlertid bestridt af eksperter bl. a. fra Forenede Danske Motorejere.

Derimod har man allerede kunnet konstatere meget betydelige begrænsninger af benzinforbruget på grund af de voldsomme afgiftsforhøjelser, som SV-regeringen gennemførte i juni måned. Forhøjelser, der resulterede i, at Danmark opnåede den ubestridte førsteplads blandt landene i Vesteuropa m. h. t. benzinpriser, som anført i nedenstående skema af 30. juni 1979.

Belgien	319 ører
Danmark	390 ører
England	298 ører
Finland	287 ører
Frankrig	368 ører
Grækenland	377 ører
Holland	308 ører
Irland	298 ører
Italien	333 ører
Luxembourg	252 ører

Norge	305 ører
Portugal	350 ører
Schweitz	357 ører
Spanien	340 ører
Sverige	282 ører
Vesttyskland	290 ører
Østrig	308 ører

Den meget voldsomme afgiftsbelægning på benzinen bevirker derfor under alle omstændigheder begrænsninger af benzinforbruget af en helt anden størrelsesorden end hastighedsbegrænsningerne.

Peter Kelly, der er direktør for Det internationale Energiagentur, har i Jyllands-Posten den 25. juli 1979 bl.a. karakteriseret den danske energipolitik således:

»For det første, hedder det, er målsætningen for den danske regerings energipolitik forkert psykologisk set. Man giver indtryk af, at der er tale om drastiske besparelser, og dermed risikerer man, at energipolitikken bliver upopulær. Mange forbrugere vil blive trætte af ustandselige formaninger om at skulle spare på energien. Ordet »energibesparing« ender på den måde med at blive skældsord.

Det vil være en bedre politik, hvis man lader forbrugerne forstå, at de i første omgang ikke kommer til at undvære energi, men om de skal bruge den energi, landet har, på en mere betænk-som måde. Slagordet for den danske energikampagne bør ændres fra »besparing« til »bevaring«, siger Kelly.«

Forbrugsbegrænsningen gennem hastighedsbegrænsningerne, der aldrig i praksis vil kunne konstateres, er under alle omstændigheder af en så beskeden størrelse, at den aldrig vil kunne bringes ind under loven om forsyningsmæssige foranstaltninger, der efter sine forudsætninger alene vedrører kriseagtige indgreb af væsentlig betydning og omfang.

Indgrebets hastighed

Det fremgår af daværende handelsminister Knud Thomsens udtalelser, at en væsentlig grundelse for at gennemføre bemyndigelsesloven er, »at der i bedste fald må påregnes at ville medgå 3-4 uger fra det tidspunkt, hvor lovhjælp er tilvejebragt, til foranstaltningerne vil kunne iværksættes«.

For Danmarks forsynings-situation er det derimod fuldkommen underordnet, om hastighedsbegrænsningerne blev gennemført som tilfældet var,

eller om folketinget havde besluttet dem ved sædvanlig lovgivning én til to måneder senere.

Hastighedsbegrænsningerne opfylder derfor heller ikke den anden afgørende forudsætning, for at bemyndigelsesloven kunne anvendes.

Grundlovens § 42, stk. 1

»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.«

Ved at anvende bemyndigelsesloven, som kun kan benyttes til vidtgående indgreb i egentlige kritesituationer, hvor det ud fra en samlet samfundsmæssig vurdering er vigtigt, at der handles hurtigt på områder, som kun kan ændres ved sædvanlig lovgivning, har regeringen derfor frataget folketinget den grundlovsfæstede ret til at sende vedtagne

love til folkeafstemning.

Henvisninger:

Vedrørende lov om forsyningsmæssige foranstaltninger henvises til lov nr. 236 af 6. juni 1968 (Lovtidende A 1968, side 759), og for så vidt angår den i 1975 foretagne ændring henvises til lov nr. 197 af 28. maj 1975 (Lovtidende A 1975, side 622).

For så vidt angår folketingets behandling af 1968-loven henvises til følgende steder i Folketingstidende 1967-68, 2. samling:

Fremsættelsen se F. sp. 985,

1. behandling se F. sp. 1948,

2. behandling se F. sp. 3462.

3. behandling se F. sp. 3774,

lovforslaget som fremsat se tillæg A, sp. 1637,

udvalgsbetænkningen se tillæg B, sp. 347 og

lovforslaget som vedtaget se tillæg C, sp. 447.

Endvidere kan der henvises til Folketingsårbog 1967-68, side 290-292.