

[Energiministeren]

det; jeg mener ikke, der er noget videre i den.

(Kort bemærkning).

**Maisted (FP):**

Jeg tror, ministeren har misforstået noget. Hverken hr. Niels Anker Kofoed eller jeg har forsøgt at fremkomme med et selvstændigt synspunkt vedrørende det, ministeren udlægger. Vi har måske snarere en forskellig opfattelse af det, ministeren har sagt, og det synes jeg der er god grund til at have. Jeg kan da godt forstå, at hr. Niels Anker Kofoed udlægger det på den måde, at socialdemokratiet har det synspunkt, at der en overordnet styring, og at ministeren derfor har sagt nej til Elsam til, at de måtte forsyne sig fra Tyskland, uanset om det var et kernekraftværk eller et traditionelt kraftværk. På den anden side har socialdemokratiet samtidig det synspunkt, at man af politiske grunde under alle omstændigheder vil sige nej til investeringer i kernekraft, men når en del af det køb, man foretager reelt fra kernekraftværker i Sverige og også i den kommende tid fra Tyskland, går til anlægsudgifter, er det, logikken halter. Så er det, som jeg sagde før, altså ikke et teknisk, men et politisk problem for socialdemokratiet. De har ikke fundet deres egne ben i denne sag, formentlig er det vel fifty-fifty i den socialdemokratiske gruppe, om man vil gå ind for kernekraftværker eller ej. Men i stedet for at indtage en klar holdning til tingene og se at få det afgjort ved en folkeafstemning vælger ministeren at give disse dødssyge forklaringer, der prøver på at dække alle synspunkter på én gang.

**Lone Dybkjær (RV):**

I anledning af de bemærkninger, der har været om tovtækkeri og min person, kan det måske være rigtigt, at jeg selv kommer med min udlægning af, hvad jeg mente, og jeg kan således fastslå, at ministerens fortolkning af det, jeg sagde, var korrekt.

I øvrigt synes jeg, at dette lovforslag efterhånden har fået, hvad det kan bære, selv en fredag eftermiddag.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Enggaard):**

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse af de midlertidige hastighedsgrænser.*

[Af Thorndahl (FP) m.fl.]

(Beslutningsforslag nr. B 33. Fremsat 5/11 80).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Energiministeren (Poul Nielson):**

Det er regeringens vurdering, at den internationale olieforsyningssituation fortsat er så usikker, at bekendtgørelsen om de midlertidige hastighedsgrænser og også de andre to bekendtgørelser udstedt i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger ikke kan ophæves. Vi har jo yderligere i efteråret fået forelagt justitsministerens forslag om ændring af de generelle hastighedsgrænser i færdselsloven, og hvis det forslag vedtages, vil de midlertidige grænser på denne måde blive gjort permanente.

På denne samlede baggrund, og ikke mindst fordi vi altså fortsat nødvendigvis må vurdere olieforsyningssituationen som værende uafklaret og usikker, mener vi ikke, der er behov for det forslag, der her førstebehandles, og regeringen vil ikke medvirke til dets gennemførelse.

**Søren Hansen (S):**

Socialdemokratiet er enig med ministeren i de bemærkninger, der er knyttet til forslaget fra fremskridtspartiet, og vi er glade for og tilfredse med, at regeringen har modstået det pres, som fremskridtspartiet igennem lange tider har øvet med det formål at få ophævet de midlertidige hastighedsgrænser.

[Søren Hansen]

Vi har naturligvis først og fremmest den opfattelse, fordi energiforsyningssituationen ikke har været sådan, at der har været grundlag for at ophæve grænserne. Man kan selvfølgelig diskutere, hvornår situationen er sådan, at det er muligt, men efter en lidt gunstig situation på et vist tidspunkt sidste sommer fik vi ganske kort tid efter Iran-Irak-krisen og dermed en helt ny situation, og hvis man havde fulgt fremskridtspartiets vurdering i denne sag, kunne man have forestillet sig, at vi med 8-14 dages mellemrum havde sat grænserne henholdsvis op eller ned.

Dertil kommer, som ministeren også var inde på, at vi i hele perioden har haft omfattende ønsker om at få gjort de midlertidige hastighedsgrænser permanente, og der er fremsat et lovforslag derom, som forhåbentlig snart vil kunne vedtages. Det ville altså også, stadig hvis man havde fulgt fremskridtspartiets krav, have medført, at vi var kommet i en situation, hvor vi havde sat grænserne op eller ned. Vi var havnet i en situation, hvor der for en gangs skyld var al mulig grund til at ryste på hovedet ad, hvad det er, vi foretager os her i salen.

Så altså også af denne grund er det hensigtsmæssigt og rigtigt, at regeringen har haft den holdning til sagen, som tilfældet har været. Det gør jo ikke noget, at man også er en lille smule praktisk i sin vurdering af tingene, og det har man altså gud ske lov været her.

Hertil kommer imidlertid, at den periode, vi har haft med de midlertidige hastighedsgrænser, har givet os et overordentlig godt grundlag for at vurdere resultaterne af lavere hastigheder. Det var en situation, vi ellers ikke ville have oplevet, og vi har altså nu et overordentlig godt grundlag for at vurdere virkningerne af det lovforslag, som nu i øvrigt behandles.

Netop i denne forbindelse kan jeg ikke undlade at knytte den kommentar til sagen, selv om jeg erkender, at det i forhold til problemet er en bivirkning, men dog alligevel en overordentlig væsentlig bivirkning, nemlig at der i dag er ikke så få mennesker, der fortsat kan leve en fornuftig tilværelse, og et tusindtal af mennesker, som kan gå rundt uden at skulle gå på krykker, uden at skulle være indlagt på hospitaler som følge af de trafikskader, som ville være kommet, hvis vi havde fulgt fremskridtspartiets forslag. Jeg erken-

der, at det sidste er en bivirkning, men altså en bivirkning, som ikke er uvæsentlig.

**Bjørn Elmquist (V):**

Jeg kan ikke opfatte dette som en debat for og imod hastighedsgrænserne; den havde vi jo den 4. december 1980 på grundlag af regeringens lovforslag.

Det spørgsmål, vi skal debattere her, må være spørgsmålet om, hvorvidt handelsministeriets bekendtgørelse i 1979 havde hjemmel i loven om energimæssige foranstaltninger fra 1968. Det har lige fra starten være venstres opfattelse, at der var en klar hjemmel dertil - naturligvis - for ellers havde venstre som parti og venstres ministre på det tidspunkt i SV-regeringen ikke støttet fremgangsmåden.

Man kan anlægge vurderinger over, hvor store energibesparelser der finder sted, om det er procentsatser eller det er noget med kommaer foran. Jeg synes, man har manglet et særligt aspekt i denne drøftelse, nemlig den psykologiske effekt, det har i energimæssigt stramme tider på denne måde også at opfordre til tilbageholdenhed i energimæssigt forbrug.

Spørgsmålet har været oppe før her i folketingsalen, senest for et år siden - præcis den 16. januar 1980 - og dér fremgik det af debatten, at både justitsministeriets lovkontor og domstolene - i hvert fald domstolene - ved forskellige bødесager havde brugt bekendtgørelsen på en sådan måde, at der ikke kan være tvivl om dens lovlighed, og justitsministeriets lovkontor har direkte udtalt, at hjemmelen er klar.

Hvad selve spørgsmålet angår, kan man egentlig godt have sine tvivl om, hvorvidt det er noget, vi bør eller kan tage endelig stilling til her i folketinget. Det, vi fører her, er en politisk debat, medens det, fremskridtspartiet prøver at lægge op til her, vel snarest er en juridisk bedømmelse af, om denne hjemmel var til stede. Og det er for mig at se ifølge grundlovens § 60 et spørgsmål, som må afgøres ved domstolene, hvorimod vi her kan tage en politisk stilling til sagerne.

Det er rigtigt nu at fastholde fartgrænserne ved en ændring i færdselsloven, i modsætning til det, vi har haft hidtil, for nu har vi jo omsider opnået den trafikmæssige bedømmelse, der skulle til, og den sikkerhed, vi ger-

[Bjørn Elmquist]

ne ville have for, at fartgrænserne var den rigtige vej. Derfor har jeg heller ikke opfattet den tilslutning, vi fra bl.a. venstres side har givet til regeringens lovforslag om at lægge fartgrænserne over i færdselsloven igen, som udtryk for en dårlig samvittighed, som udtryk for, at det, man gjorde i sin tid, var forkert, men simpelt hen som udtryk for, at vi nu har fået den trafikmæssige sikkerhed, der skulle til for at vide, at det skal stå i færdselsloven.

#### **Annelise Gotfredsen (KF):**

Jeg vil blot tilkendegive, at jeg er meget enig med forslagsstillerne i synspunkterne vedrørende hjemmelen til den bemyndigelse om hastighedsbegrænsningerne, vi fik i fjor. Men nu har vi jo taget stilling til det ved at fremsætte et lovforslag, der bliver behandlet i retsudvalget i øjeblikket, og derved kommer hjemmelen i orden. Jeg har hele tiden været tvivlende over for, at der var den hjemmel, og argumenterne er for så vidt også i orden, men jeg finder det rimeligt, at vi nu overlader hastighedsbegrænsningerne til retsudvalget, og at vi dér måske kan få en egentlig diskussion om, i hvilket omfang man overhovedet skal pille ved fastlagte afvejninger om hastighedsgrænser på den måde, som man gjorde det ved den ændring, der blev gennemført i fjor.

#### **Aase Olesen (RV):**

Det radikale venstre har ved behandlingen af justitsministerens lovforslag om nedsættelse af hastighedsgrænserne klart sagt, at det går vi ind for af hensyn til færdselssikkerheden. Jeg har forstået på forslagsstillerne, at når man har ønsket at få diskuteret dette forslag her i dag, er det ikke for at få gentaget diskussionen om hastighedsgrænser, så den må vi altså henvise til. Den diskussion var som bekendt en interessant diskussion, ikke mindst blandt fremskridtspartiets egne medlemmer; vi andre var faktisk noget mere overbeviste om, at det var godt at fortsætte med de lave hastighedsgrænser.

Vi har fået en henvendelse fra ordføreren for forslagsstillerne, som udtrykkelig siger, at hensigten med at få sagen diskuteret her i dag er at give regeringen en melding fra folketingspartier om, hvorvidt man mener, at

bemyndigelsesloven har været rigtigt anvendt.

Jeg kan henvise til, hvad der blev sagt i 1979 – jeg tror, det var i marts – hvor man havde førstebehandling af forslaget om den midlertidige nedsættelse. Vi var betænkelige ved brugen af bemyndigelsesloven, men vi accepterede nedsættelserne ud fra trafik-sikkerhedsmæssige hensyn. Jeg vil ikke gå så langt som til at sige, som ordføreren for forslagsstillerne skriver i sit brev til ordførerne, at bemyndigelsesloven har været misbrugt – det må i hver enkelt situation naturligvis være regeringens og folketingets vurdering – men vi er enige i, at lovforslaget om de generelle hastighedsnedsættelser burde være kommet langt tidligere, end justitsministeren kom med det. Derfor vil vi altså gerne bekræfte, at vi er enige med fremskridtspartiet i, at det er nødvendigt, at der er respekt om den nationale nødværgelovgivning.

#### **Bollmann (CD):**

Jeg er også klar over, at vi for kort tid siden har haft debat om hastighedsgrænserne, og ved den lejlighed gav vores ordfører udtryk for vores holdning til disse hastighedsgrænser, nemlig at vi i hvert fald på motorveje bør have en forhøjelse til mindst 120 km/t. Derimod havde vi jo – og det blev også sagt – lettere ved at acceptere den grænse, der gælder for andre veje, og måske skal vi i byområder længere ned i hastighed flere steder, end vi kender det i dag.

Men forslaget fra fremskridtspartiet har, som det har været nævnt, et andet og måske vigtigere indhold end selve hastighedsgrænserne, og det er spørgsmålet om, hvorvidt det har været rimeligt at anvende loven om forsyningsmæssige begrænsninger i forbindelse med hastighedsgrænserne. Vi har, fra denne meddelelse kom, været enige i, at det er mere end betænkeligt, at man har brugt den, og vi anser det for godt gjort, som fremskridtspartiet jo også påpeger i sit forslag, at der reelt ikke har kunnet påvises besparelser ved disse hastighedsgrænser.

Jeg går ud fra, at regeringsbeslutningen bliver ophævet, når der nu sker en gennemførelse af regeringens lovforslag, og dermed er den folketingsbeslutning, vi behandler her, vel egentlig i praksis gennemført, uanset om regeringen vil indrømme, at det ikke har væ-

[Bollmann]

ret rigtigt at anvende denne bemyndigelse og denne lov som hjemmel. Derfor synes jeg, det er godt, vi har haft debatten her i dag. Får den ikke anden virkning, kan den i hvert tilfælde få den virkning, at historien ikke gentager sig.

**Poul H. Møller (KrF):**

Sigtet med dette forslag er jo at få afklaret, hvorvidt der har været hjemmel til indførelse af disse midlertidige hastighedsbegrænsninger. Vi fra kristeligt folkeparti har nok vore tvivl om effekten af forslaget med hensyn til det energibesparende. Men omvendt mener vi også, ikke mindst ud fra den delbetænkning, som færdselssikkerhedskommissionen kom med, at det har haft en vældig effekt, hvad angår ulykkestallene på vore landeveje, og det er noget, der vejer meget tungt også i vore overvejelser fra kristeligt folkeparti. Men naturligvis har vi ikke noget imod, at man diskuterer, om man har været helt på lovlig grund, da man indførte disse begrænsninger, for vi skal jo være på helt sikker grund med hensyn til hele vort lovgivningsapparat herhjemme.

Men som det er fremhævet af flere af ordførerne tidligere, har vi nu udsigt til i nær fremtid at få det konfirmeret i færdselsloven, at disse midlertidige hastighedsbegrænsninger bliver permanente, og det er vi varme tilhængere af af de nævnte grunde, nemlig det lykkelige fald i ulykkesstatistikken, som vi har set igennem de år, der er gået, siden de midlertidige hastighedsbegrænsninger blev indført.

Men vi har da grund til at sige fremskridtspartiet tak, fordi det rejste spørgsmålet. Så får vi se, hvorledes den videre behandling vil foregå i retsudvalget. Jeg ved ikke, om man også dér kan komme ind på disse ting, eller hvor det skal foregå. Men i hvert fald bliver det jo afklaret af sig selv ved indførelsen af de permanente hastighedsbegrænsninger.

**Lis Starcke (DR):**

Det synes at fremgå af hr. Thorndahls skrivelse af 15. januar 1981 til samtlige ordførere, at fremskridtspartiet egentlig ikke forventer vedtagelse af det foreliggende beslutningsforslag, men ønsker en debat til opklaring af partiernes stilling til nødværgelovgivning,

specielt hvad angår bemyndigelseslovgivningen af 1968 om hastighedsbegrænsning.

Denne bemyndigelseslovgivning må automatisk bortfalde med vedtagelse af lovforslag nr. L 97, hvorved de midlertidige hastighedsgrænser gøres vedvarende. Af denne grund synes en vedtagelse af beslutningsforslag nr. B 33 uvæsentlig.

Hvad det rent principielle i denne sag angår, vil jeg gerne give udtryk for, at retsforbundet anser det for nødvendigt, at folkettinget i dybt alvorlige situationer er parat til at give regeringen mulighed for hurtigt og effektivt at gennemføre en nødværgelovgivning.

Jeg har noteret mig, at fremskridtspartiet deler denne anskuelse. Men går vi til den specielle bemyndigelseslovgivning af 1968 angående hastighedsgrænser, betragter retsforbundet bemyndigelseslovgivningen som udslag af en vis fejlbedømmelse af den besparelse, som hastighedsbegrænsningerne indebar; det var kun ganske minimale besparelser, hvis der overhovedet var nogen.

At tale om at sætte grundloven og demokratiet og folkettinget ud af kraft, mener vi er at sige tingene lovlig skarpt. Men som tingene udviklede sig, mener vi i retsforbundet, at det er vigtigt, at hastighedsgrænserne fastsættes ved almindelig lovgivning ud fra hensynet til større trafikikkerhed, og derfor er retsforbundet positivt indstillet over for lovforslaget om at gøre de midlertidige hastighedsgrænser vedvarende.

Vi mener også, at bekendtgørelsen kom, fordi der var lidt af en panikstemning fremkaldt af frykten for en forsyningskrise. At forsyningskrisen ikke kom på dette tidspunkt, er en anden sag, men vi kan jo ikke sige, at forsyningen er videre stabil, hverken hvad angår mængden, eller hvad angår priserne.

**Thorndahl (FP):**

Jeg vil gerne indledningsvis sige tak for de ret mange venlige og positive bemærkninger, der har været til forslaget og specielt til dets principielle grundlag. Jeg vil også gerne fastslå, sådan som det også fremgår af forslagets bemærkninger, at vi tror på, at det er af meget stor betydning, at det danske samfund råder, som det jo er tilfældet, over en bemynd-

[Thorndahl]

digelseslov som den, man fik vedtaget, i øvrigt enstemmigt og med nogen betænkelighed, i 1968.

Jeg tror, det er af afgørende betydning, sådan som situationen udvikler sig, at den siddende regering med meget kort varsel – og det er afgørende – kan gribe ind og gennemtvinge den samfundsmæssigt bedste fordeling og anvendelse af en ressource, når tilførslerne til landet ændres drastisk eller kan forventes drastisk reduceret, f. eks. ved et krigsudbrud i nogle områder eller i tilfælde, hvor forsyningerne stoppes ved olieboycot el. lign.

Derimod giver bemyndigelsesloven efter vores opfattelse på ingen måde mulighed for at gennemføre indgreb, der uden registrerbare samfundsmæssige konsekvenser ville kunne være blevet gennemført på sædvanlig måde ved almindelig lovgivning her i tinget. For bliver bemyndigelsesloven anvendt på denne måde, således at den siddende regering ligesom kan skyde genvej uden om folketinget og i hvert fald uden om de mindretalsrettigheder, der er fastsat i grundloven og i vor forretningsorden, er vi i en situation, der efter min opfattelse er forfatningsmæssigt endda meget betænkelig.

Forudsætningen for at kunne benytte den bemyndigelseslov, vi taler om, er naturligvis, at der er en forsyningsmæssig krise eller klart er udsigt til, at der indtræffer en, og i denne forbindelse er det efter vores opfattelse af betydning, at energiministeren den 10. marts 1980 til ikke én, men mange journalister udtalte, at der ikke er nogen forsyningsmæssig krise. Jeg har fået udtalelserne bekræftet af en række af de journalister, udtalelsen faldt over for. Den 22. august 1980 udtalte den fungerende energiminister endvidere til Danmarks Radio:

»Men for det første er der jo ingen, der ved, hvor længe der vil være overflod af olie.«

Ressortministeren karakteriserer altså forsyningsituationen med ordet »overflod«.

På den baggrund må det være særdeles vanskeligt at mene, at olieforsyningsituationen er af en sådan karakter, at man i det hele taget kan anvende bemyndigelsesloven.

Nu roser vi os af – det er der i hvert fald mange der gør – at vi lever i et retssamfund, men den retlige forudsætning for overhovedet at kunne benytte bemyndigelsesloven er,

at der foreligger en forsyningskrise. Når energiministeren så fastslår offentligt, at vi ikke har nogen forsyningskrise, ja, endda udbygger det med at understrege, at vor forsyningsituation kan beskrives med ordet »overflod«, så finder jeg det i sig selv helt fantastisk, at man i vort retssamfund, som vi jo kalder det, opretholder en bekendtgørelse om midlertidige hastighedsbegrænsninger, hvis juridiske og forfatningsmæssige grundlag ressortministeren med sine udtalelser efter min opfattelse totalt må have gennemhullet.

Sagen er jo også den, at politi og anklagemyndighed ved domstolene rejser sager på dette grundlag, herunder ikender bøder på et retsgrundlag, som man med energiministerens vurderinger må sige er i afgørende modstrid med grundlaget og forudsætningen for den nødværgelovgivning, der blev indført i 1968.

Men hertil kommer så den anden problemstilling: om hastighedsgrænserne under en forsyningskrise kan indføres med hjemmel i bemyndigelsesloven. Vi har da heldigvis set i det sidste par år en meget klar nedgang i vort samlede benzinforsbrug, og denne nedgang kan man diskutere baggrunden for, men der er i hvert fald ingen tvivl om, at den først og fremmest er forårsaget af den almindelige reallønstilbagegang i samfundet, herunder vel også de meget kraftige afgiftshøjelser på benzinen, som er blevet gennemført i denne periode, og det er i hvert fald under alle omstændigheder klart, at disse påvirkninger af benzinforsbruget er af en helt anden størrelsesorden, end den eventuelle virkning af hastighedsgrænserne vil kunne være.

Virkningen af hastighedsgrænserne kan derfor, uforstyrret af andre påvirkninger, egentlig kun gøres op ved at sammenligne benzinforsbruget, umiddelbart før man gennemførte de midlertidige hastighedsgrænser, med benzinforsbruget umiddelbart efter, og vi er så heldige, at en sådan sammenligning rent faktisk er blevet foretaget. Dagbladet B.T. foretog nemlig, som det fremgår af beslutningsforslaget, et rundspørge til vore syv største benzinselskaber ca. en måned efter, at man havde indført de midlertidige hastighedsgrænser, og undersøgelsens resultat er optrykt som forslagens bilag I. Heri fastslås det for samtlige benzinselskabers vedkom-

[Thorndahl]

mende klart, at der ikke har været tale om nogen registrerbar ændring; der har simpelt hen været en umålelig virkning af en måneds kørsel med de midlertidige hastighedsgrænser, og det er den mest perfekte undersøgelse af virkningen af de midlertidige hastighedsgrænser.

Benzinselskaberne har klart kunnet fastslå i det tidsrum, hvor det rent faktisk er muligt objektivt at foretage en registrering af, om hastighedsgrænserne indebærer en benzinbesparelse eller ikke gør det, og har altså for alle syv store benzinselskaber fastslået, at det overhovedet ikke har været muligt at registrere nogen energieffekt af de midlertidige hastighedsgrænser. Og når dette ikke er tilfældet, er det i sig selv klart, at hastighedsgrænserne i energimæssig henseende må være så ubetydelige, at de bestemt ikke kan gennemføres ved en nødværgelovgivning med de meget alvorlige forudsætninger og perspektiver, der er i en sådan nødværgelovgivning.

Men selv om det rent faktisk skulle have været tilfældet, at der var en egentlig registrerbar benzinbesparelse ved at indføre de midlertidige hastighedsbegrænsninger, må der, sådan som forudsætningerne for bemyndigelseslovgivningen er bygget op, være en yderligere forudsætning, nemlig at det samfundsmæssigt var af så væsentlig betydning, at hastighedsbegrænsninger blev indført, som de blev i marts måned 1979 og ikke i april måned 1979, som de ville kunne være blevet ved almindelig lovgivning herinde i tinget. Det er altså den måneds effekt af de midlertidige hastighedsgrænser, der yderligere må være afgørende for, om man kan anvende bemyndigelseslovgivning i overensstemmelse med forudsætningerne i folketingets forhandlinger fra 1968.

Men var det af så afgørende samfundsmæssig betydning at få hastighedsgrænserne gennemført i marts måned i stedet for i april måned? I den debat, som jeg har ført i stort set alle de danske dagblade, har jeg været inde på dette problem og bl. a. dette spørgsmål, og mig bekendt – jeg har i hvert fald ikke læst noget og har fulgt ret meget med – er der ikke en eneste, der har imødegået det synspunkt kvalificeret, at det ikke – selvfølgelig ikke – var af nogen samfundsmæssig afgørende betydning at få hastighedsgrænserne indført i marts 1979 i stedet for i april

1979, og jeg har faktisk heller ikke fantasi til at forestille mig, at der er nogen, der kvalificeret kan argumentere for, at det var af så afgørende samfundsmæssig betydning, at vi fik de hastighedsgrænser indført i marts 1979 i stedet for i april 1979, at man kørte det uden om folketinget og uden om de mindretalsrettigheder, som vi har herinde i folketinget dels i kraft af grundloven, dels i kraft af vor forretningsorden.

Så jeg mener heller ikke, at man ud fra den tredje afgørende forudsætning kan sige, at de midlertidige hastighedsgrænser falder ind under bemyndigelseslovgivningens forudsætninger.

Det er derfor min helt klare opfattelse, at det var en meget uheldig disposition, man foretog dengang. Det havde været helt rimeligt at indføre et forslag om at begrænse hastighederne på vore motor- og landeveje ved sædvanlig lovgivning, også helt klart i overensstemmelse med vort energipolitiske sigte og den pakke, som vi i øvrigt fik i forlængelse af den aftale, som man traf i Det internationale Energiagentur. Den har været kørt igennem i samme tempo, som vi har gennemført anden lovgivning i i den forbindelse her i folketinget, og det har ikke været noget problem.

Så skal jeg bare til sidst knytte nogle enkelte bemærkninger til hr. Søren Hansens synspunkter. Han taler netop om, at man jo, afhængigt af de varierende vurderinger vedrørende forsyningsituation, krigsudbrud osv., kunne indføre eller ophæve de midlertidige hastighedsgrænser med en 8–14 dages mellemrum, og det ville man så have gjort, hvis man havde fulgt fremskridtspartiets synspunkter. Jeg mener, det er en noget urimelig måde at argumentere på, hr. Søren Hansen. Det synspunkt, jeg har stået for i debatten, og det synspunkt, vi har ført frem i debatten, er ikke, at man ikke skulle indføre hastighedsgrænser, som sket er, også ud fra et energipolitisk synspunkt. Vi har bare argumenteret for, at det ikke kan gøres rimeligt eller lovligt i overensstemmelse med bemyndigelseslovens forudsætninger ved at gøre det på baggrund af den bemyndigelseslov.

Derimod havde det været helt klart inden for de muligheder, der er, at gennemføre det ved sædvanlig lovgivning. Det er det eneste synspunkt, der er gjort gældende, og grunden til, at vi har følt os foranlediget til at tage det

[Thorndahl]

op, er, at vi gerne vil værne om respekten for en helt central lovgivning, som vi helt givet vil se at de skiftende regeringer vil være nødt til at bruge hen ad vejen i de årtier, som vi går i møde. Og da er det altså efter vores opfattelse meget uheldigt, at man bruger en så væsentlig lovgivning med de forfatningsmæssige konsekvenser, den har, til, skal vi sige småtterier, som hastighedsgrænserne under alle omstændigheder må indplaceres som i energimæssig henseende. Vi synes, det er meget uheldigt, og vi håber, at vi med disse synspunkter og denne debat er medvirkende til, at man koncentrerer denne centrale og for det danske samfund nødvendige lovgivning om opgaver, som er denne lovgivning værdige, og det folketing værdige, som i 1968 enstemmigt – med megen betænkelighed fra en række partiers side, men enstemmigt – vedtog den. Det var bestemt ikke lovgivernes mening i 1968, at man skulle benytte denne lovgivning i 1979 til sådan noget pjat, som hastighedsgrænser efter min opfattelse er i denne forbindelse. Jeg er helt sikker på, at hvis man i 1968 havde spurgt handelsministeren: er det meningen, at man skal bruge denne bemyndigelseslov til at indføre midlertidige hastighedsgrænser, så havde handelsministeren nærmest smågrinet og sagt nej.

Realiteten er jo, at de eneste eksempler, man førte frem i 1968, om indgreb efter bemyndigelseslovgivningen, var produktionsreguleringer eller egentlige rationeringer. Det var meget dramatiske indgreb af en helt, helt anden størrelsesorden end den, vi taler om nu – og med rette. Jeg synes, at vi har bevæget os ind på et vildspor, og jeg håber, at denne debat bidrager til, at vi undgår det i fremtiden.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

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

**Første næstformand** (Enggaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

### *Meddelelser fra formanden:*

**Første næstformand** (Enggaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændring i følgende udvalg:

*Arbejdsmarkedsudvalget* (15/1 81):

Udtræder: Aage Andersen (S)

Nyt medl.: J. K. Hansen (S)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 20. januar 1981 kl. 13.00.

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

Angående folketingets arbejde de følgende dage i den pågældende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 11.39