

Beslutningsforslag nr. B 33. Fremsat den 5. november 1980 af Thorndahl (FP), Pilgaard Andersen (FP), Arentoft (FP), Dohrmann (FP), Ove Jensen (FP), Knud Lind (FP), Maisted (FP), Poulsgaard (FP) og Ernst Schmidt (FP)

Forslag til folketingsbeslutning

om ophævelse af de midlertidige hastighedsgrænser

Folketinget pålægger regeringen med øjeblikkelig virkning at ophæve de ved regeringsbeslutning den 15. marts 1979 indførte midlertidige hastighedsgrænser på motor- og landeveje, idet hastighedsgrænserne ikke kan indføres med hjemmel i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger.

Bemærkninger til forslaget

De den 15. marts 1979 gennemførte nedsættelser af maksimalhastighederne på motorveje, hoved- og landeveje er gennemført med henvisning til lov nr. 236 af 6. juni 1968 om forsyningsmæssige foranstaltninger som ændret ved lov nr. 197 af 28. maj 1975, 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 mellemøstlige 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.«

Baggrunden for denne lov er således risikoen for, at de olieproducerende lande eller andre vigti-

ge råstofproducerende lande med et meget kort varsel stopper eller meget stærkt reducerer eksporten af samfundsvigtige råstoffer.

Det danske samfund har derfor brug for en nødværgelovgivning som den, folketinget enstemmigt vedtog i 1968.

Folketinget har derfor gennem loven om forsyningsmæssige foranstaltninger givet den til enhver tid siddende regering bemyndigelse til uden om folketinget nærmest fra dag til dag at gribe ind og sikre samfundet, at en given vare eller ressource forbruges på den for nationen mest hensigtsmæssige måde.

Det er naturligvis en meget alvorlig ting i et land, der roser sig af at være et retssamfund og et demokrati, på denne måde at lave et hul i vor grundlov, der fjerner folketingets eneret til at lovgive og samtidigt eliminerer de rettigheder, som man i et ægte demokrati gennem grundloven har givet de politiske mindretal.

Men med den usikre fremtid, den industrialiserede verden går i møde, er det utvivlsomt nødvendigt at give den til enhver tid siddende regering en mulighed for et hurtigt og effektivt indgreb gennem en nødværgelovgivning. Simpelt hen fordi, at selv når folketinget arbejder meget hurtigt med nattemøder og dispensationer fra vor forretningsorden, så vil der mindst gå en uge, før en kriselovgivning kan være vedtaget.

Spørgsmålet er så, om de midlertidige hastighedsgrænser i det hele taget kan indføres på grundlag af denne nødværgelovgivning, der sætter vort demokrati ud af kraft.

Var og er situationen på olie- og benzinområdet af en sådan karakter, at det for samfundet var af afgørende betydning, at regeringen gennemførte hastighedsbegrænsningerne uden om folketinget i stedet for, at folketinget nogle få dage senere kunne vedtage de nye fartgrænser?

Sammenfattende kan man formulere 3 hovedforudsætninger, der alle samtidigt skal være opfyldt, for at hastighedsgrænserne er lovlige:

1) Der skal være mangel på olie.

- 2) Hastighedsgrænserne skal have en væsentlig betydning for energiforbruget.
- 3) Det skulle være af afgørende betydning, at hastighedsgrænserne blev indført væsentlig hurtigere, end det vil kunne ske ved normal behandling i folketetinget.

Ad 1

I dag er der ikke mangel på olie.

Ad 2

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.

Bilag 1 er et udklip fra dagbladet B.T. den 26. april 1979: Total fiasko for de ny fartgrænser: Sparer ikke en dråbe benzin – hvoraf det fremgår at vore 7 største benzinselskaber samstemmende kan fastslå, at der i praksis ikke er nogen energibesparelse forbundet med de midlertidige hastighedsgrænser.

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 med hensyn til benzinpriser.

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 betænksom måde. Slagordet for den danske energikampagne bør ændres fra »besparing« til »bevaring«, siger Kelly.

Det kan derfor fastslås, at en i energimæssig henseende så bagatelagtig foranstaltning som hastighedsgrænserne ikke lovligt kan gennemføres på grundlag af en nødværgelovgivning, der sætter vort demokrati og folketing ud af kraft.

Ad 3

Var hastighedsbegrænsningerne blevet indført ved lov, ville de være blevet sat i kraft nogle få uger senere. Og som tidligere anført, er det den samfundsmæssige konsekvens af disse par ugers forsinkelse, der yderligere er helt afgørende for, om bemyndigelsesloven kan anvendes.

Hvis man derfor vil påstå, at hastighedsgrænserne er lovlige, så bliver man således også nødt til at dokumentere, at det var af væsentlig betydning for det danske samfund, at hastighedsgrænserne blev indført i marts, og at det ville have forringet landets forsyningssituation afgørende, hvis hastighedsgrænserne først var blevet indført i april.

Det er givetvis helt umuligt at argumentere kvalificeret for et sådant synspunkt, hvorfor det sammenfaldende kan konkluderes, at der hverken i forsyningssituationen eller i indgrebets karakter (hastighedsgrænserne) er nogen som helst begrundelse for at indføre hastighedsbegrænsningerne ved regeringsbeslutning med henvisning til loven om forsyningsmæssige foranstaltninger. Når dette er tilfældet, så kan nødværgelovgivningen heller ikke lovligt benyttes til dette formål. Hastighedsgrænserne kan derfor kun indføres ved sædvanlig lovgivning.

Der er endvidere medtaget følgende bilag til belysning af emnet:

Bilag 2: Udklip fra Berlingske Tidende den 11. marts 1980.

Bilag 3: Energiministerens besvarelse af 16. september 1980 af spørgsmål nr. 1189 stillet af Thorndahl (FP).

Bilag 4: Afskrift af den fungerende energiministers udtalelser i Danmarks Radio den 22. august 1980.

Det skal tilføjes, at der tidligere er fremsat et lignende forslag til folketingsbeslutning af ordføreren for forslagsstillerne, jfr. Folketingstidende 1979-80 (2. samling), forhandlingerne, spalterne 674 og 3453 samt tillæg A, spalte 369.

Bilag 1

B.T.

Torsdag den 26. april 1979

Total fiasko for de nye fartgrænser: sparer ikke en dråbe benzin*Af Peter Sterup*

De nye hastighedsgrænser på 80 og 100 km for henholdsvis landevej og motorvej er blevet en total fiasko, fordi de overhovedet ikke har nedsat benzinforbruget.

Handelsminister Arne Christiansen nedsatte de hidtidige hastighedsgrænser på 90 og 110 km for at spare brændstof som et led i regeringens energibesparende foranstaltninger.

Men et rundspørge, B.T. har foretaget til en række olieselskaber, som tilsammen dækker en altovervejende del af benzin-markedet, viser, at selskaberne ikke har kunnet konstatere nogen nedgang i benzinsalget som følge af de nye fartgrænser, siden de trådte i kraft den 15. marts.

På den baggrund vil centrum-demokraterne, fremskridtspartiet og det konservative folkeparti kræve, at de nye hastighedsgrænser ophæves.

Det var ikke i går muligt at få en kommentar fra handelsminister Arne Christiansen.

B.T. har spurgt benzinselskaberne Mobil, BP, Chevron, Texaco, Esso, Shell og Gulf, om de har registreret nogen nedgang i benzinsalget som følge af de nye hastighedsgrænser.

Pressesekretær Willy Skadhede, Mobil: »Det har ikke haft nogen virkning overhovedet.«

Afdelingschef N. Skals, BP: »Vore salgstal afviger ikke fra, hvad vi budgetterede med inden de nye fartgrænser.«

Salgsdirektør M. Welling, Chevron: »Det har ikke haft nogen betydning. Min personlige vurdering er, at man ikke sparer benzin ved at sætte hastighedsgrænserne ned.«

Afdelingschef Erik K. Larsen, Texaco: »I den almindelige salgsudvikling og i vore budgetter kan vi ikke registrere noget fald i salget.«

Informationschef Jette Bang, Esso: »Nej,

det kan vi ikke.«

Afdelingschef Ole Jørgensen, Shell: »Det har ikke haft nogen særskilt virkning. Vi har ikke konstateret en salgsnedgang, vi kan tilskrive fartgrænserne.«

Salgsdirektør Ib L. Gravert, Gulf: »Vi har intet fald i salget på grund af hastighedsgrænserne.«

Farten op

Folketingsmedlem Mimi Jacobsen vil på baggrund af benzinselskabernes svar rejse sagen om de nye hastighedsgrænser i folkettinget. Hun stiller i dag spørgsmål til handelsminister Arne Christiansen.

Mimi Jacobsen: »Regeringen har fra begyndelsen intet gjort for at få de nye hastighedsgrænser til at virke, og der er ingen folkelig forståelse for så lille en besparelse, når man ikke ledsager den af en kampagne. De enorme bødesatser med lavere takster for pensionister og andre mindrebemidlede fjerner den sidste rest af folkelig forståelse.

Vi ønsker hastigheden på motorveje sat op til 130 km, for det er ikke der, ulykkerne sker. Til gengæld ser vi gerne, at man i byområder med mange børn nedsætter grænserne til 40 km.«

Kræver afstemning

Folketingsmand Helge Dohrmann: »Benzinselskabernes svar på B.T.s spørgsmål svarer til FDMs undersøgelser, nemlig at hastighedsgrænserne ikke virker benzinbesparende. Det forstærker vores krav om at få forslaget om ophævelse af de nye hastighedsgrænser til afstemning i folkettinget inden sommerferien.«

Folketingsmand Poul Schlüter: »De nye hastighedsgrænser er farlige, fordi forskellen i fart imellem den tunge og den lette trafik bliver for lille, og det giver kødannelser. Regeringen må ophæve de nye hastighedsgrænser.«

Berlingske Tidende

Tirsdag den 11. marts 1980

Minister har ikke lov til at lave benzinrationering

Olie- og benzinrationering som et nyt middel til at rette op på landets økonomi kan ikke gennemføres med de nuværende love. Desuden er der trods mange forsøg endnu ikke skabt en rationeringsordning, der kan fungere godt.

Det oplyste energiminister Poul Nielson i går i en kommentar til tidligere formand for Det økonomiske Råds formandskab, professor Bent Rold Andersen og afdelingsleder i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd Mogens Lykketoft. De har begge foreslået olie- og benzinrationering som led i den økonomiske politik.

Energiministeren har kun lovhjemmel til at gribe ind i salget af olie og benzin, når der er forsyningskrise. Det er der ikke nu. Ministeriet søger at forberede sig på, at der kan komme en forsyningskrise, der vil kræve rationering, men indtil nu er det ikke lykkedes at finde et tilfredsstillende system.

En løsning kan først findes, når oplysninger om energiforbruget kædes sammen med det nye boligregister, sådan at man kan få oplysninger om de enkelte boligers behov. Men det vil vare et års tid, oplyser energiministeren.

jb. + RB.

Bilag 3

Energiministerens skriftlige besvarelse af spørgsmål nr. 1189 stillet af Thorndahl (FP)*Spørgsmål:*

Kan ministeren bekræfte, at han til Jyllands-Posten har udtalt: »Alle har vidst, at vi nu i måske ca. et halvt år vil opleve lave spotmarkedspriser, fordi der er en forbigående overproduktion af olie«?

Svar:

Det kan bekræftes, at jeg har udtalt mig som ovenfor citeret.

Samtidig har jeg imidlertid gjort opmærksom på, at situationen på det internationale oliemarked ikke kan anses for at være stabil,

idet bl. a. Saudi Arabien har antydnet, at der snart kan ske en nedskæring i produktionen af råolie.

Det kan ikke udelukkes, at en nedskæring af olieproduktionen kan ske pludseligt og samtidigt i flere olieproducerende lande, hvilket i givet fald vil kunne få betydelig effekt på markedssituationen.

Med henvisning til den i spørgsmålet anførte begrundelse kan jeg derfor meddele, at jeg fortsat anser grundlaget for den i marts 1979 indførte midlertidige restriktion vedr. hastighedsbegrænsninger for at være tilstede.

Bilag 4

Afskrift fra bånd af radioavisen, nyhedsmagasinet den 22. august 1980, udarbejdet af ordføreren for forslagsstillerne

(Debat om hastighedsbegrænsningen på danske veje)

Frede Westergaard:

Ja, boligminister Erling Olsen eller fungerende energiminister, som jeg nu skulle sige, vi hører jo i radioavisen, at der ikke umiddelbart vil ske nogen nedsættelse af hastighedsgrænserne. Det vil vi nu godt have uddybet, fordi baggrunden for, at vi har disse hastighedsgrænser og også to andre bekendtgørelser om energibesparelser, nemlig udenørs belysning og varmekorbruget i offentlige kontorer, det er jo en henvisning til, at der er forsyningsmæssige vanskeligheder, og rent faktisk så eksisterer disse forsyningsmæssige vanskeligheder jo ikke længere og har ikke gjort det de sidste to-tre måneder.

Hvorfor kan man så ikke ophæve de tre bekendtgørelser, der er tale om.

Erling Olsen:

Nu tror jeg for det første, vi skal holde os klart, at når der for øjeblikket er en bedre forsyningsituation, hænger det jo sammen med, at man i hele den vestlige verden har sparet på olien, og derfor skal vi ikke holde op med at spare nu. Men det er da rigtigt, at formalia skal være i orden, og vi har indført disse regler om hastigheden, om natbelysningen og om rumtemperaturen, dem har vi indført med henvisning til, at der var forsyningsvanskeligheder, det kommer til lov om forsyningsmæssige foranstaltninger. Men for det første er der jo ingen, der ved, hvor længe at der vil være overflod af olie, og for det andet så må vi sige, at selv om der kan sættes spørgsmålstegn ved denne her lovgivning rent formelt, så er den jo på mange måder ganske fornuftig, og derfor så er vejen frem ikke at ophæve det hele her og nu, næ, vejen frem er at sætte sig ned og drøfte det ganske fornuftigt og roligt og afslappet – hvad er der ud fra trafikale og ud fra samfundshusholdningsmæssige ønsker mening i at gøre, og derfor så skal vi altså

drøfte tingene – hvad skal vi gøre, skal vi have et nyt lovgrundlag for det vi gør nu, og som jeg mener er fornuftigt eller hvordan skal vi gribe det an, men at ophæve det hele bums fra det ene dag til den anden, det bliver der ikke tale om.

Frede Westergaard:

Når De i radioavisen talte om at tilvejebringe et andet juridisk grundlag, hvad ligger der så nærmere i det?

Erling Olsen:

Jo, det juridiske grundlag, vi har, det er, at vi kan lave den slags regler, når der er forsyningsvanskeligheder. Dét kan der stilles spørgsmålstegn ved, og det betyder bare, at så må vi lave disse regler måske ved hjælp af nye love, og det må vi så drøfte, dels i regeringen og dels med folketingets partier, men der sker ikke noget på denne side af folketingets åbning, og det sker ikke uden, at man har drøftet, hvad der er fornuftigt at gøre.

Vi kan ikke pludselig bare begynde at sige, nu er der olie nok, og nu kan vi bare fuse ud ad vejen, ud ad motorvejen for fuld fart og i fuld belysning. Altså dét, der er galt i politik vil ofte være, hvis man flakker fra det ene standpunkt til det andet. Nej, lad os nu tage den med ro og drøfte det i al fordragelighed, og lad os så få nogle nye regler, hvis det er nye regler, der er nødvendige, men lad os blive ved at gøre stort set dét, vi har gjort indtil nu, for det er dét der har betydet, at vi har sparet olie op, og det er dét, der er baggrunden for, at forsyningsituationen nu er bedre.

Frede Westergaard:

Men det er ikke regler, der viser end at der har været planer om at ophæve hastighedsgrænserne. Det har været overvejet?

Erling Olsen:

Man har måttet erkende, at der kan stilles spørgsmålstejn ved lovgrundlaget, altså på vort spørgsmål om, hvad så – og det er så lagt op til ministeren nu, hvad man skal gøre, og ministeren – det er i dette tilfælde mig

– har sagt, lad os nu se situationen an og få det drøftet. Men der bliver ingen ophævelse her og nu.

Boligminister og fungerende energiminister Erling Olsen blev interviewet af Frede Westergaard.