

»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 lovhjemmel er tilvejebragt, til foranstaltningerne vil kunne iværksættes«.

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