

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 rapportererne 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-