

[Energiministeren]

ver udtryk for, 6 år efter, at hjemmelen første gang blev benyttet til dette her.

Der er på grundlag af bekendtgørelsen pådømt adskillige straffesager: højesteret afsagde den 28. juni 1979 8 domme, der alle pålægger bødestraf for overtrædelse af bekendtgørelsens hastighedsgrænser, og det må ses som udtryk for, at højesteret har fundet, at bekendtgørelsen har hjemmel i loven.

Jeg kan ikke tilkendegive nogen særlig velvilje fra regeringens side med hensyn til dette forslags gennemførelse. Jeg synes, det har været et meget vigtigt element i sig selv i vores energipolitik, at et spørgsmål som hastighedsbegrænsning ikke har været kontroversielt politisk, og det håber jeg heller ikke det bliver, bare fordi dette forslag skal behandles.

Hans Hækkerup (S):

Socialdemokratiet kan selvfølgelig ikke støtte fremskridtspartiets forslag om ophævelse af hastighedsgrænserne. Nedsættelsen af hastighedsgrænserne har jo netop bidraget til et fald i benzinforbruget, og FDMs undersøgelse viser også, at bilerne kan køre længe på en liter benzin ved lavere hastigheder.

Samtidig må det indgå i overvejelserne, at der siden 1974 er sket et stærkt fald i antallet af tilskadekomne og i særlig grad antallet af dræbte ved trafikuheld, og at der siden nedsættelsen af hastighedsgrænserne i begyndelsen af 1979 synes at være sket et yderligere fald.

I den nuværende energisituation ville det være halsløs gerning at ophæve en foranstaltning, som har medført en besparelse på energiforbruget. Tværtimod kan yderligere restriktioner hurtigt blive nødvendige.

Bruttoenergiforbruget var i første halvår af 1979 ca. 4 pct. større end i den samme periode året før, når man korrigerer for forskelle i vejrlig og lagerforskydninger. Selv om folketinget siden har gennemført en række afgiftsførhøjelser på energiforbruget, vil der på baggrund af de stigende oliepriser og også fremover være et behov for besparelser.

Socialdemokratiet er derfor parat til at gå ind i drøftelser om forslag, der vil medføre en yderligere nedgang i olie- og benzinforbruget.

Arne Christiansen (V):

Forslaget er jo en gammel kending fra fremskridtspartiets lager af forslag, der er mere karakteriseret af popularitetsjagt end af ansvarlighed, og jeg skal kun gøre to bemærkninger i den anledning.

Der er intet i den foreliggende energisituation, der taler for en ændring af de trods alt milde restriktioner, der er gennemført. Dernæst bestrider fremskridtspartiet, at der er hjemmel til at indføre hastighedsbegrænsninger i medfør af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger. Her står fremskridtspartiet altså alene over for juraen; jeg kan både henvise til justitsministeriets lovkontor og højesteret, som energiministeren gjorde det.

I øvrigt skal jeg henvise til, hvad venstres ordfører sagde, da et analogt forslag forelå sidste år. Venstre kan ikke støtte dette forslag.

Annelise Gotfredsen (KF):

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det konservative folkeparti har stillet sig meget skeptisk over for de hastighedsgrænser, som blev opstillet ved bekendtgørelsen af 9. marts 1979. Vi har stillet os tvivlende over for, om disse hastighedsbegrænsninger har en virkelig besparende virkning, og det er jo med denne begrundelse, man har ment at finde hjemmel for bekendtgørelsen i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger fra 1968, hvor vi oplevede den første oliekrise.

Jeg vil gerne medgive, at benzinforbruget er gået ned, men vi har efter min mening ingen dokumentation for, at dette skyldes hastighedsbegrænsningerne. Prisen på benzin har i perioden været stærkt stigende – det er da muligt, at ministeren ikke mener, det er ubehagelige foranstaltninger over for befolkningen, men det mener jeg nu – og det må naturligvis have været medvirkende til en faldende kørselsmængde. Det er også givet, at folk i videre omfang har fået øje for de økonomiske besparelser, der kan skabes gennem en bedre kørselsøkonomi.

Det spørgsmål kan også rejses, om en generel nedsættelse af hastighedsgrænserne har en uheldig virkning også i valutarisk henseende. Det er således sandsynligt, at en tilsyneladende forringelse af benzinen, som kan medføre motorskade, i virkeligheden ikke skyldes en ændring af benzinkvaliteten, men bl. a. kan være begrundet i ændrede hastig-