

[Ernst Schmidt]

rer, hr. Otto Mørch, stærkt understregede, at han gerne ville have handelsministeren, som på daværende tidspunkt var hr. Arne Christensen, til i sin replik at tilkendegive, at det var en meget midlertidig ordning. Jeg håber, man i socialdemokratiet stadig har denne indstilling: jo før jo bedre at få det væk.

Jeg har også før været inde på, at man i de tyndbefolkede egne, hvor man er nødt til at benytte biler, også har et tidsforbrug med hensyn til transport. På de jyske landeveje bliver der til daglig kørt meget hurtigere, end det er lovligt, og det er ikke hensigtsmæssigt, at befolkningen skal gå i skræk for både betjente og straf for at passe deres erhverv.

Der blev sagt lige før fra SFs ordfører, at 10 km mere eller mindre i timen ikke betyder meget. Man kan lave et regnestykke: 30.000 km om året med en gennemsnitshastighed af 60 km/t er lige så mange minutter, altså 30.000 minutter, og det svarer til 500 timer. En forhøjelse af gennemsnitshastigheden med bare 10 pct. giver 50 timer, og det udgør den tid, manden skulle bruge til sin ferie; han har ikke mere.

Spørgsmålet om, at ulykkestallet er faldet, kunne jeg også godt have lyst til at komme ind på, og jeg vil i hvert tilfælde bede om, at man undersøger det i udvalget. Jeg sidder ikke selv i det pågældende udvalg, men jeg vil gerne have, at man kigger lidt på Vesttyskland, hvor ulykkestallet også er faldet, til trods for at man ikke har nedsat hastighederne. Hvorfor har man ikke nedsat hastighederne? Fordi erhvervslivet skal tilgodeses.

Jeg synes, det er helt urimeligt, at man spænder ben for erhvervslivet, uden at man rigtig er klar over, hvorfor man gør det. Jeg håber, at der kan blive flertal for en gennemførelse af dette forslag uanset partipolitiske interesser.

Thorndahl (FP):

Jeg vil gerne indledningsvis sige de partiers ordførere tak, der har udtrykt velvilje over for beslutningsforslaget og også har forstået de egentlige motivationer for det, således som de fremgår af bemærkningerne.

Til energiministeren vil jeg først tillade mig at konstatere – og det tror jeg i og for sig også at ministeren selv følte, da han udtalte sig heroppefra – at indlægget var særdeles tyndbenet; i dag er det sådan set kun ble-

vet overgået af hans forgænger i embedet som energiminister. Begrundelsen for, at man i det hele taget indførte hastighedsbegrænsninger, var – det erkender jeg – henstillingen fra Det internationale Energiagentur om en 5 pct.s reduktion af energiforbruget. Det var i øvrigt en henstilling, som man fra den daværende regerings side brugte to gange, nemlig i marts måned og, for at det ikke skulle være løgn, da man gennemførte energiindgrebet i juni måned.

Så anførte ministeren, måtte jeg forstå på sammenhængen i det, ministeren sagde, at den 5 pct.s reduktion, som man mener at have konstateret i benzinforbruget fra indførelsen af disse hastighedsbegrænsninger den 9. marts 1979, i sin helhed – der blev i hvert fald ikke taget forbehold – måtte tilskrives de indførte hastighedsbegrænsninger. Det er nok, hvis det skal forstås på den måde, en helt urimelig fortolkning. Jeg føler mig helt overbevist om, at det er andre forhold, der har betinget den nedgang, som vi på mange måder må konstatere som glædelig, af benzinforbruget til vores biler.

Ministeren sagde også uddybende, at man har kunnet konstatere – og det modbeviser sådan set, at de 5 pct. skulle kunne tilskrives ændringen af hastighedsgrænserne – at den reelle nedsættelse af gennemsnitshastighederne på vore veje som følge af hastighedsgrænserne er beskedene.

Energiministeren udtalte, at vi, så vidt han havde forstået bemærkningerne til beslutningsforslaget, udlagde lovens § 1 på den måde, at det for så vidt angår olieprodukter alene var rationeringer, den kunne bruges til. Det står der ikke; der står, at det, man fortrinsvis sigtede imod med bestemmelsen, var at bruge rationering som middel. Det er også en helt anden og mere effektiv og vidtrækkende foranstaltning end at lave sådan noget som hastighedsbegrænsninger, der har uhyre beskedene effekt. Det var altså helt vidtgående og væsentlige indgreb, man talte om, og der var intet – det fremgik også af det materiale, der dokumenterer beslutningsforslaget – i forarbejderne til loven, der var intet i bemærkningerne til loven, der var intet under forhandlingerne, der overhovedet tangerede muligheden af, at dette beslutningsforslag skulle anvendes til noget som hastighedsbegrænsninger. Det eneste, man talte om under hele dette forløb, var rationeringer. Det er