

[Thorndahl]

det havde man ikke tid til at vente på. Det var så vitalt at få det gennemført på denne måde, at man brugte bemyndigelseslovgivningen og altså tilsidesatte bestemmelserne i grundlovens kapitel 5. Jeg regner faktisk med, at energiministeren her kan oplyse folketinget om, hvilke konsekvenser det ville have fået for den nationale forsyningssituation i marts 1979, hvis man havde valgt den rigtige fremgangsmåde at gennemføre disse hastighedsbegrænsninger på, nemlig ved almindelig lovgivning. Så havde vi fået hastighedsbegrænsningerne, for det var der nok flertal for – SV-regeringen rådede jo næsten over et flertal – og så var der altså gået et par uger. Så var disse hastighedsgrænser blevet sat i kraft ved udgangen af marts måned, f. eks. den 25. marts, og ikke den 9. marts, som det faktisk skete, og det er dette lille spillerum og de konsekvenser, det ville medføre, der er afgørende for, at den daværende regering mente, der var behov for at vælge bemyndigelseslovgivningens vej.

Det er klart, at når regeringen har foretaget disse overvejelser i marts 1979 om, hvorvidt man skulle gøre det på den ene eller den anden måde, har man også opregnet alle disse voldsomme virkninger, det ville få for den nationale forsyning med olieprodukter, hvis man ikke brugte bemyndigelsesloven. Og jeg må gå ud fra, at da ministeren forberedte sig til debatten her i dag, har han også set de overvejelser igennem, som den daværende regering har måttet foretage for at vælge bemyndigelseslovgivningens fremgangsmåde. Jeg går derfor ud fra, hr. minister, at vi i dag får en detaljeret redegørelse for alle de forsyningsmæssige konsekvenser, det ville have fået for det danske samfund, hvis man havde valgt at køre denne hastighedsbegrænsning igennem ad den normale lovgivningsvej og ikke valgt bemyndigelseslovgivningens vej og dermed sparet de par uger, det handler om.

Det er det, dette beslutningsforslag drejer sig om, og det er denne dokumentation, som jeg synes det er rimeligt at folketinget og offentligheden får lejlighed til at se. Jeg håber bestemt, at ministeren detaljeret kan redegøre for dette her og nu.

Energiministeren (Poul Nielson):

Hr. Thorndahls lidt hæsblæsende behandling af sagen her synes jeg udtrykker en bag-

klogskab, som for alle praktiske formåls skyld er uinteressant. Det er faktisk sådan, at der både dengang og nu af energimæssige grunde er behov for de hastighedsgrænser, der her er tale om. Jeg mener, det var rigtigt skønnet af den daværende handelsminister og den daværende regering, og der er jo også tale om, at behovet for en energibegrundet regulering af denne karakter her stadig væk er til stede.

Fru Annelise Gotfredsen gav udtryk for, at trafikikkerhedsaspektet for så vidt er denne sag uvedkommende, og det er selvfølgelig fuldstændig korrekt. Det kan jeg slet ikke forstå overhovedet kan diskuteres. Det vil den socialdemokratiske ordfører måske selv redegøre for, men jeg vil godt understrege, at det aspekt jo heller ikke fra den side har været blandet ind i dette. Det er en sag, der drejer sig om energi, og derfor mener jeg heller ikke, der er behov for at blande de andre ting ind. Det er da ganske udmærket, hvis hastighedsgrænserne også har andre fornuftige virkninger, men det er ikke argumentet for dem.

Der blev efterlyst en nærmere dokumentation for besparelsvirkningen af dette, og selv om det måske er lidt klumset, kan jeg da godt gentage noget af det, jeg sagde i mit første indlæg, nemlig at vejdirektoratets trafikrapport viser, at vejtrafikmængden i 2. kvartal 1979 er afviklet med et forholdsvis mindre benzinforbrug end i samme periode året før. Der er også tale om, at der faktisk er et mindre benzinforbrug ved hastigheder på de niveauer, der her er tale om.

Besparelsen på benzin var i 1979 omkring 10–15 pct. Hvor meget der skyldes det ene og hvor meget det andet, kan være svært at gøre op, men dette er ét blandt flere elementer i en samlet politik, som tilsigter at stimulere en indstilling hos folk, som indebærer besparelser. Når man så konstaterer: ja men vi har jo sparet, altså er den slags unødvendigt, er det for mig at se en kortslutning og en farlig kortslutning. Der er ikke en umiddelbar oliemangel som sådan i dette hellige øjeblik, men vi har en unormal forsyningssituation, som indebærer, at hvis ikke vi anvender alle de midler, der overhovedet kan bruges i praksis til at stimulere en reduktion af vores afhængighed af olien, vil vor sårbarhed øges, og vi kan lynhurtigt stå i en situation, hvor