

[Lone Dybkjær]

er det også af den grund nødvendigt at have en hastighedsbegrænsning.

Når så det er sagt, vil jeg godt medgive hr. Thorndahl, at det kan man ikke bruge i denne sammenhæng. Det er retsudvalget, og hvad dertil hører, der skal behandle dette spørgsmål. Derfor er det – det mener jeg nu også at energiministeren klart har gjort rede for, uden at jeg i øvrigt skal tage ham i forsvaret – udelukkende af energimæssige grunde, at man kan benytte dette lovforslag.

Og så kunne jeg godt tænke mig at spørge energiministeren, om ikke vi kunne få lidt mere dokumentation end den, der fremgik af talen, for spørgsmålet om afviklingen af trafikmængden og energiforbruget er trods alt ikke kun et hastighedsspørgsmål, det er også et spørgsmål om blidere overhalinger, fornuftigere kørsel og al den slags, og det kan være, vi i højere grad skal lægge vægt på de ting rent oplysningsmæssigt, end vi har været tilbøjelige til at gøre. Men jeg er enig med energiministeren i, at i energipolitikken er det afgørende, at man sparer alle de steder, hvor man overhovedet kan, og bare der kan spares den ringeste smule her, bør vi bibeholde hastighedsgrænserne, i hvert fald hvis de ikke ligefrem har dødt og ulykke til følge, og da er det modsatte jo tilfældet.

Ernst Schmidt (FP):

Uden at have til hensigt at forlænge debatten synes jeg nok, jeg har lyst til at sige et par ord til hr. Arne Christiansen, som postulerede, at det i erhvervslivet kun drejer sig om lastvogne. Erhvervslivet er meget mere. Der er noget, der hedder landbrugskonsulenter, hvis ikke hr. Arne Christiansen er klar over det. Jeg kan også godt fortælle, at jeg kender en landbrugskonsulent, der er ansat af landboforeninger m.v., og som kører over 70.000 km om året, bl. a. for at kontrollere kartoffelmarker og den slags ting. Han kan simpelt hen ikke overkomme det mere, når han skal overholde loven. Det kan I godt få skriftligt, tror jeg. Man må altså sige, det er at genere erhvervslivet. Man kunne også tage sådan nogle som inseminører inden for landbruget, bare for at gå i den ende, rejsemontører og den slags, som har deres faste turnus, de skal overkomme. Da hastigheden pludselig blev nedsat fra fri hastighed og man havde budgetteret med rent kørselsmæssigt, hvad

man kunne overkomme, måtte man gøre op med sig selv: hvor dyrt bliver det med bøderne?

Det giver et helt forkert billede af erhvervslivet, hvis man ikke tror, det betyder noget, hvor meget man kører, og det pointerede jeg også før med hensyn til mit regnskab. Nu kan man så regne på det, hvis det er 70.000 km om året. Ministeren svarede ikke på, hvor meget det betød.

(Kort bemærkning).

Arne Christiansen (V):

Hr. Ernst Schmidt argumenterede med noget, jeg ikke har sagt. Jeg sagde ikke, at erhvervskørsel kun var lastbilkørsel. Og for øvrigt blev hastigheden ikke nedsat fra fri hastighed til det, vi har nu, den blev nedsat med 10 km.

Thorndahl (FP):

Ministeren kastede et forklarende skær – eller det forsøgte han i hvert fald – over fremgangsmåden ved at karakterisere den som praktisk. Det har jeg i og for sig ikke taget stilling til med beslutningsforslaget, men jeg vil da ikke udelukke, at man kan finde den praktisk, for på den måde omgår man selvfølgelig regelsættet i grundlovens § 41 om muligheden for at gribe ind for 60 medlemmer af folketinget efter grundlovens § 42, og hvis det ligesom skal være rettesnor for, hvordan man vil anvende denne bemyndigelseslovgivning i bredere forstand, har det jo, skal vi sige den praktiske konsekvens, at arbejdet her i folketinget vil blive tilsvarende reduceret, og det føler jeg i hvert fald er en meget uheldig udvikling. Det er i og for sig også, skal vi sige den konsekvens, som ministeren her i virkeligheden peger på, som er grundlaget for, at vi har taget det op på den måde, som vi har, og som det fremgår af bemærkningerne.

Jeg bad ministeren om at komme med en detaljeret begrundelse for, at man har valgt bemyndigelseslovgivningens fremgangsmåde i stedet for at vente de ca. 2 uger, det ville tage at gennemføre sagen efter den almindelige procedure som foreskrevet i grundloven og i vor forretningsorden.

Der måtte jo være en lang række forsyningsmæssige konsekvenser, der kunne begrunde valget af den anden fremgangsmåde,