

### *Bemærkninger til forslaget*

I anledning af en henstilling fra IEA fandt handelsministeren anledning til at overreagere ved at indføre en hastighedsbegrænsning, der i bedste fald er unødvendig og i værste fald skadelig.

Begrænsningerne i transportmulighederne svækker klart yderligere det danske samfunds evne for at gøre en indsats og besværliggør hverdagen for den enkelte.

De er et nyt bevis på regeringens manglende evne til at modstå pressionsgruppers tryk og gør ikke nytte for så meget som én promille af vort energiforbrug.

F. eks. vil montør- og servicekørsel tidsmæssigt blive forøget, og dermed forøges priserne på mange af de ydelser, danske erhvervsvirksomheder ikke kan undvære.

I Berlingske Tidende kunne man den 9. marts læse, at bladet som et forsøg havde kørt i en SAAB 99 København-Halsskov efter de af ministe-

ren ønskede fartregler og tilbage igen efter de gældende. Udturen brugte 11,5 liter benzin, hjemturen 11 liter. Altså ca. 5 pct. større benzinforbrug, hvis ministerens forslag følges.

Resultatet vil sikkert blive det samme for mange andre biltyper. Moderne biler er jo konstrueret – bl. a. under hensyn til de større kørselsafstande, der er almindelige i udlandet – til, at de fungerer mest driftsøkonomisk ved højere hastigheder end dem, handelsministeren nu har dekreteret. For eksempel giver det sig udslag i, at biler meget ofte ved en hastighed på 80 km i timen vil sejtrække i højeste gear, som har det laveste omdrejningstal, hvorfor man vil geare ned til et lavere gear, hvorved motoren får flere omdrejninger og dermed større energiforbrug. Handelsministerens foranstaltninger er altså totalt blottede for energipolitisk fornuft.

Folketinget har senest drøftet hastighedsgrænser den 26. januar 1978, jfr. spalte 5349-5359.