

Bemærkninger til lovforslaget

I loven om forsyningsmæssige foranstaltninger er i § 1, stk. 1, bestemt:

»Er der på grund af internationale forhold opstået – eller udsigt til, at der vil opstå – mangel på nødvendige varer, kan handelsministeren, for energiforsyningsens vedkommende med tilslutning af folketingets energipolitiske udvalg og for andre varers vedkommende med tilslutning af et af folketingets nedsat udvalg, fastsætte bestemmelser om anvendelse, fordeling, prisudligning og placering af landets varebeholdninger i det omfang, dette skønnes påkrævet.«

Denne særdeles vidtgående bemyndigelse har bl. a. været benyttet til den nyligt gennemførte ændring af hastighedsgrænserne med en reduktion af den maksimalt tilladte hastighed på motorveje fra 110 km/t til 100 og tilsvarende på landeveje fra 90 til 80 km/t.

Senest har de langvarige og besynderlige kriseforhandlinger mellem regeringspartierne bl. a. aborteret med det helt bizarre forslag om den ugentlige bil- eller motorcykellose dag.

De gennemførte hastighedsbegrænsninger har været stærkt kritiseret i den offentlige debat. Og det er fra sagkyndig side flere gange påvist, at de gennemførte hastighedsbegrænsninger ikke medførte et mindre brændstofforbrug, men tværtimod tenderede mod et oget forbrug, simpelt hen som følge af den måde køretøjerne i dag er konstrueret på.

Skovrider Keld Ladefoged har som formand for den meget store interesseorganisation Forenede Danske Motorejere i helt usædvanligt stærke vendinger nedgjort handelsminister Arne Christiansens kvalifikationer som minister for energiforsyningen. Selv om bedømmelsen af handelsministeren er uhyre skarp, vil det være forbundet med meget betragtelige vanskeligheder at argumentere mod Keld Ladefogeds bedømmelse.

Forslaget om den ugentlige billøse dag er endnu mere forfejlet. FDM's formand fremkommer i BT den 20. juni 1979 med følgende vurdering af regeringens forslag om den billøse dag:

»Den ny ordning er underlig. Vi bliver nok lidt til grin i udlandet, men hvad – det er vi jo blevet så tit.« Han mener ikke, at ordningen, skilte med forskellige farver for hver af ugens dage, duer. »Selvfølgelig skal vi spare«, siger Keld Ladefoged. »Men vi var netop nogle stykker, der talte om det i aften. Og vi lo meget af den ny ordning. Hvordan skal den kontrolleres i et land, hvor vi mangler 600 politifolk? Jeg tror ikke, regeringens forslag hjælper meget. Flere af dem, jeg var sammen med i aften, har to biler. Og den dag de ikke må køre i den ene, vil de bare tage den anden bil. Det vil jeg også gøre. Den lov vil skabe en masse overtrædelser, og folk vil nok i vid udstrækning bytte skilte med naboen. Mange af de love, vi har, gør alt for let folk kriminelle.«

Keld Ladefoged mener, at en rationering, hvor forbruget sættes 10 pct. ned, vil være mere effektiv. »Den vil ganske vist også være svær at administrere og ramme ulige. Men den ny ordning opfordrer kun til ulovligheder«.

FDM har som led i spareforanstaltningerne peget på bedre justeringskabinetter. Undersøgelser har vist, at der vil kunne spares 2½ pct. af olieforbruget ad den vej.

»Jeg vil give socialdemokraterne ret i, at regeringens ny ordning ikke hjælper, men snarere kan have psykologisk virkning. Men det vil være en bedre idé at få folk til at spare ved hjælp af oplysningskampagner i radio og TV. Regeringen har indtil nu ikke gjort meget for at gøre folk forståeligt, at det er nødvendigt at holde igen med olieforbruget«, siger Keld Ladefoged.

Den ugentlige bilfri dag sparer næppe brændstof. Det ser det heller ikke ud til at regeringen forventer. Hensigten er snarere af psykologisk karakter. Man skal igennem den billøse dag med advarende og løftet pegfinger sige til befolkningen, at vi har store og betydelige energiproblemer. Men det forhold, at disse anvendelser af bemyndigelsen i loven om forsyningsmæssige foranstaltninger har en særdeles tvivlsom effekt på vort energiforbrug, bringer i sig selv de besluttede foranstaltninger til i bedste fald at være på grænsen af, hvad