

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Handelsministeren (Arne Christiansen):

I forslagsstillernes skriftlige begrundelse for fremsættelsen anklages regeringen for at overreagere på påvirkningen fra udenlandske pressionsgrupper som f. eks. Det Internationale Energiagentur. Det må derfor nok være på sin plads at give en kort vurdering af olieforsyningsituationen, som den tegner sig i dag.

Det internationale oliemarked er blevet stadig mere stramt i løbet af de første måneder af indeværende år. Forsyninger på omkring 5 mill. tdr. pr. dag gik tabt, da Iran ophørte med at eksportere i slutningen af december. Det svarer til ca. 20 pct. af IEA-landenes samlede nettoimport af olie fra tredjelande. En del af tabet er hidtil blevet kompenseret ved øgede leverancer fra andre kilder, især Saudi-Arabien. Samtidig har den hårde vinter skabt en ekstraordinær efterspørgsel, som har øget forbruget og presset på priserne. Forsyningsunderskuddet trækkes i øjeblikket fra forbrugerlandenes arbejds-lagre, dvs. de lagre, der overstiger de obligatoriske beredskabslagre. Der trækkes på disse arbejdslagrene er slidt ned, og udsigterne for en genopbygning til næste fyrings-sæson tegner mørkt.

IEAs beslutning om i resten af 1979 at nedbringe importafhængigheden med 2 mill. tdr. pr. dag har det dobbelte mål at skabe et internationalt grundlag for regeringernes bestræbelser på at få forbrugerne til at forstå, at der kræves en indsats, samt på overbevisende måde at demonstrere over for de olieproducerende lande, at de vestlige industrilande har indset nødvendigheden af at bære deres del af byrden i den nuværende situation.

Alt i alt må IEAs beslutning ses som begyndelsen på en nødvendig tilpasning til en ny situation på oliemarkedet. Mangelen på olie er kommet tidligere end ventet. Den vil måske ikke blive så voldsom som i 1973-74, men den må til gengæld påregnes at have varig karakter. Beslutningen indebærer, at IEA-landene har indledt en politik, der tager sigte på en langvarig mangelsituation, om end endnu ikke så alvorlig, at den udløser den automatiske fordelingsordning mellem

IEA-landene, der forudsætter en oliemangel på 7 pct.

Hvis IEA ikke havde reageret, ville der være risiko for, at de olieproducerende lande, som har forøget produktionen i forbindelse med Transitionen, ville ophøre dermed. Især Saudi-Arabien har stærkt understreget sit behov for argumenter over for de øvrige OPEC-lande i form af beviser på en ansvarlig holdning fra industrilandenenes side, og på det seneste har andre OPEC-lande ladet lignende røster høre.

IEAs beslutning skal ses i sammenhæng med bestræbelserne for på længere sigt at mindske afhængigheden af importeret olie, således som det er udtrykt i en gruppemålsætning om at begrænse olieimporten til 26 mill. tdr. pr. dag i 1985. Nedskæringen nu af importen med 2 mill. tdr. vil, i det omfang den får en vedvarende virkning, bidrage til at nå dette mål. Det afhænger imidlertid afgørende af den videre udvikling i Iran og i de øvrige OPEC-lande, om der omkring 1985 vil være en olieeksport til rådighed i det omfang, vi sigter imod.

Vender vi os til situationen her i landet, må vi tage i betragtning, at Danmark i højere grad end de fleste andre lande er afhængig af olieimport. Det er klart, at når sigtet er at opnå forholdsvis beskedne besparelser i det løbende forbrug, som vi nu bestræber os på, så kunne det være fristende at forlade sig på frivillige besparelser. Erfaringen viser imidlertid, at denne vej alene ikke er tilstrækkelig, især hvis effekten skal være holdbar.

Om hastighedsgrænserne, som jo er dagens emne, kan jeg oplyse: de benzinbesparelser, der følger af nedsættelsen af hastigheden på motorveje og landeveje med 10 km i timen, kan naturligvis kun bedømmes med en vis usikkerhedsmargen, men det er et fælles træk i de ekspertvurderinger, der foreligger, at begrænsningen på landsbasis vil medføre en nedsættelse af benzinforbruget, som antages at ligge på omkring 4 pct. af forbruget på årsbasis, svarende til ½ pct. af vort olieforbrug. Ifølge undersøgelser foretaget af akademiet for de tekniske videnskabers trafikforskningsgruppe er kørslen på motor- og landeveje anslået til 45 pct. af det samlede vognkilometertal for sådanne biler. Laboratoriet for energiteknik på Danmarks tekniske højskole har foretaget beregninger, baseret på en bil af gennemsnitsstørrelse, som har vist, at en