

Ernst Schmidt (FP):

Jeg ønsker også at udtale mig i denne debat, som jeg har fulgt meget ivrigt. Jeg kommer fra en egn, hvor vi har store afstande, og hvor tiden på landevejen betyder temmelig meget. Det er ikke det, jeg vil beskæftige mig med her, men rent erhvervsmæssigt vil jeg godt sige, at der med disse hastighedsgrænser bliver lagt en byrde på erhvervet fra venstres side. Det havde jeg ikke troet venstre ville være med til, men der er måske håb om, at venstre vil ændre holdning, fordi et medlem af regeringspartiet, nemlig hr. Otto Mørch, sluttede af med at sige, disse hastighedsgrænser kun var midlertidige. Jeg vil på den baggrund henstille til den anden partner i regeringen, at man gør sin indflydelse gældende og sørger for, at de bliver meget midlertidige. Det er det eneste gode, der kan komme ud af det samarbejde, men det er da altid noget.

Maisted (FP):

Når man pålægger befolkningen restriktioner, må det være rimeligt, at der er en mening med galskaben, men det er vist fremgået ret tydeligt, at det er der ikke med det indgreb, handelsministeren har foretaget. Der er ingen beregninger, der viser, at der er grund til at antage, at man opnår en besparelse af den størrelsesorden, handelsministeren anfører.

Endvidere er der det at sige til det, at man var så usikker, da man første gang den 8. marts 1979 fremlagde sine beregninger, at man vildledte energiudvalget og den danske befolkning. Man påstod, der var tale om 2^{1/2} pct.s. besparelse på benzinforsbruget, men 12 dage efter fandt man ud af i handelsministeriet, at der var tale om 4 pct. På den baggrund skulle man tro, at handelsministeriet var en by i Rusland, når det tager over 12 dage at viderebringe en sådan besked, selv om det skulle være foregået til fods.

Det, man skaber med dette indgreb, er yderligere unyttige omkostninger for erhvervslivet. Som et yderligere argument for, at regeringen heller ikke selv tror på, at dette nytter noget, har man overhovedet ikke stillet forslag om offentlige besparelser eller øgede afgifter på anden vis, der skal indbringe det provenutab på 120 mill. kr., som forslaget om hastighedsbegrænsninger indebærer, hvis

det var rigtigt, at det ville medføre en besparelse på 4 pct. af benzinforsbruget.

Ministeren har benyttet sig af lov om forsyningsmæssige foranstaltninger til at komme til energipolitisk udvalg for at få foretaget visse indgreb. Han har ikke benyttet sig af stk. 1 i loven, men af stk. 2, hvoraf det fremgår, at han kan tage sine beslutninger, uden at udvalget har været til stede. For sandheden er, at det selvfølgelig ikke har større hastekarakter, end at man kunne have gennemført en fornuftig udvalgsbehandling, at man kunne have fået belyst disse problemer, at man kunne have fået et beregningsgrundlag, sådan at vi i tide havde fået stoppet et så tåbeligt indgreb.

Handelsministeren har altså ikke benyttet sig af energipolitisk udvalg, som med den lov sætter folketinget ud af spillet, og at han har vildledt befolkningen og folketingets medlemmer den 8. marts, fremgår af et spørgsmål, der kommer frem den 20. marts, og det risikerer han alt sammen på et grundlag, som selv hr. Otto Mørch jo mente var af meget tvivlsom karakter.

Jeg vil overhovedet ikke gå ind på det rent trafikikkerhedsmæssige, for det hører under et andet udvalg, men jeg håber, at handelsministeren vil tage de mange udtalelser til indtægt og stemme for fremskridtspartiets forslag, så vi undgår en fadæse af denne art.

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Jeg må starte med at konstatere, at der også her i salen, uagtet der ikke er mange til stede, er særdeles delte meninger både om besparelserne og om ulykkesrisikoen i forbindelse med de vedtagne hastighedsgrænser.

Det vil føre for vidt at komme ind på alle de enkelte indlæg, og det mener jeg heller ikke er nødvendigt, men jeg vil kommentere nogle. Flere, bl.a. hr. Maisted og hr. Dohrmann, har fremhævet, at der ikke er nogen besparelser i det overhovedet. Hr. Dohrmann førte som vidne en række dagblade. Jeg vil gerne tillade mig at henvise igen, som jeg gjorde i mine indledende bemærkninger, naturligvis først og fremmest til de tekniske myndigheder, som jeg støtter mig til, og hvis resultater og vurderinger ligger til grund for beslutningen, men også til FDMs blad Motor, der jo har præsenteret 10 af de mest gængse modeller i prøve kørsel, hvoraf det