

[Handelsministeren]

fremgår, at der spares mellem 1 og 1,5 l benzin for hver 10 km/t, man sætter hastigheden ned; det er de 10 mest gængse mærker.

Både hr. Otto Mørch og andre har spurgt, om det er en midlertidig ordning. Ja, det er en ordning, der forhåbentlig ikke skal vare alt for længe, men i hvilken retning den så går, er det umuligt at sige noget om i dag. Jeg vil gerne minde om, at IEA holder et nyt møde i Paris i dag i lyset af den stadig alvorlige udvikling i energisituationen, og at OPEC-landene holder møde på mandag, hvorfra vi vil få et budskab, som vi ikke kender, men som utvivlsomt også vil pege på, at vi går strenge tider i møde på det energipolitiske område. I så fald kan der altså blive tale om at tage helt andre skridt, som hr. Niels Helveg Petersen også var inde på. Da det jo er bilkørsel, man taler om, er der blevet peget på søndagsforbud o.lign. Jeg håber ikke, man kommer så vidt, at man skal træffe sådanne foranstaltninger. Vi har i regeringen netop valgt at tage så milde foranstaltninger som muligt, hvoraf den, vi diskuterer i dag, åbenbart alligevel kan give anledning til en meget emotionel debat.

Hr. Dohrmann taler i dag og også forleden i forbindelse med et spørgsmål så meget om de millioner af turistbrochurer, der er blevet trykt. Ja men det kunne jo også tænkes, at der skete nogle andre prisændringer, hvad enten det var pensionspriser eller udlejning af sommerhuse el. lign., inden turisterne når herop til sommer, og de bliver ikke meddelt ved skilte ved grænserne, men det bliver disse hastighedsbegrænsninger, hvis de stadig gælder, når turiststrømmen begynder at komme.

Justitsministeren (Nathalie Lind):

Jeg skal ikke gå ind på den energiforsyningsmæssige side af sagen, men besvare nogle spørgsmål, der mere direkte vedrører justitsministeriets område. Jeg kan begynde med at sige som en almindelig oplysning, at dette naturligvis er begrundet i energisituationen, men at man fra justitsministeriets side har anmodet rådet for trafikikkerhedsforskning om nøje at følge udviklingen. Det må være rimeligt, at man i en sådan situation også får oplysninger om disse udtalelser, der er fremme om, at det ingen betydning har for trafikikkerheden, eller omvendt får klar-

lagt, om det har nogen betydning for trafikikkerheden.

Det, der ellers direkte har været henvendt til mig, er spørgsmålet om bødetaksternes højde og de henstillinger, der er indeholdt i justitsministeriets cirkulære, som jo i øvrigt er tilsendt retsudvalget, om, at man skal anvende halv takst over for visse grupper med lav indkomst. Den situation, vi oplever nu, og som altså er begrundet i knaphed på energi, har vi jo oplevet en gang før, nemlig i 1973, og de bøder, der foreslås her, svarer nøjagtig til de satser, man dengang anvendte. Jeg har to ting at føje til her: for det første at det altså er et bødeforelæg, der er tale om, hvor den endelige afgørelse tilkommer retten. For det andet at der er gået nogle år siden 1973, hvor der har været nogle prisstigninger, og skulle man have pristalsreguleret de satser, man dengang arbejdede med, ville man være kommet op på væsentlig større beløb. Jeg kan blot nævne, at satsen for den mindste fartoverskridelse, der er tale om, på 600 kr., i dag ville svare til 1.000 kr. Det har man altså ikke gjort, men er blevet stående på de satser, man anvendte i 1973. Det er min fornemelse, at der sker en vis sammenblanding hos mange, der kritiserer disse satser, idet man siger: det er nok ikke så alvorligt med energisituationen, altså er det også urimeligt at give bøder af den størrelse. Jeg synes, det er en forkert måde at anskue det på. Hvis der er en gyldig bestemmelse om – og så kan man jo altså diskutere, om det har været rimeligt at indføre den eller ej – at en vis hastighed ikke må overskrides, mener jeg, at bødetaksten også skal vurderes i forhold hertil.

Fru Annelise Gotfredsen og hr. Niels Helveg Petersen rejste specielt spørgsmålet om den såkaldte halve takst. Også her vil jeg gerne have lov til at gå lidt tilbage i tiden. Da man i 1973 indførte tilsvarende bestemmelser, havde man ikke i bekendtgørelsen om energibesparelse fastslået, at der skulle ske fravigelse af de almindelige bødetakster for grupper med lav indkomst, men jeg vil gerne her nævne, at østre landsret den 16. januar 1974 bestemte, at en ung student under uddannelse, der havde begået en sådan fartovertrædelse, skulle have bøden nedsat med det halve. Det er altså denne retspraksis, vi har fulgt. Man fulgte den også dengang, idet man anmodede anklagemyndigheden om,