

- 2) Hastighedsgrænserne skal have en væsentlig betydning for energiforbruget.
- 3) Det skulle være af afgørende betydning, at hastighedsgrænserne blev indført væsentlig hurtigere, end det vil kunne ske ved normal behandling i folketetinget.

*Ad 1*

I dag er der ikke mangel på olie.

*Ad 2*

Den forbrugsbegrænsende effekt af hastighedsbegrænsningerne kan ikke konstateres rent praktisk. Ad teoretisk vej har tidligere handelsminister Arne Christiansen ment, at hastighedsbegrænsningerne vil medføre en benzinbesparelse, svarende til ca. 0,5 pct. af landets samlede olieforbrug. Denne teoretiske vurdering er imidlertid bestridt af eksperter bl. a. fra Forenede Danske Motorejere.

Bilag 1 er et udklip fra dagbladet B.T. den 26. april 1979: Total fiasko for de ny fartgrænser: Sparer ikke en dråbe benzin – hvoraf det fremgår at vore 7 største benzinselskaber samstemmende kan fastslå, at der i praksis ikke er nogen energibesparelse forbundet med de midlertidige hastighedsgrænser.

Derimod har man allerede kunnet konstatere meget betydelige begrænsninger af benzinforbruget på grund af de voldsomme afgiftsforhøjelser, som SV-regeringen gennemførte i juni måned. Forhøjelser, der resulterede i, at Danmark opnåede den ubestridte førsteplads blandt landene i Vesteuropa med hensyn til benzinpriser.

Den meget voldsomme afgiftsbelægning på benzinen bevirker derfor under alle omstændigheder begrænsninger af benzinforbruget af en helt anden størrelsesorden end hastighedsbegrænsningerne.

Peter Kelly, der er direktør for Det internationale Energiagentur, har i Jyllands-Posten den 25. juli 1979 bl. a. karakteriseret den danske energipolitik således:

»For det første, hedder det, er målsætningen for den danske regerings energipolitik forkert psykologisk set. Man giver indtryk af, at der er tale om drastiske besparelser, og dermed risikerer man, at energipolitikken bliver upopulær. Mange forbrugere vil blive trætte af ustandselige formaninger om at skulle spare på energien. Ordet »energibesparing« ender på den måde med at blive skældsord.

Det vil være en bedre politik, hvis man lader forbrugerne forstå, at de i første omgang ikke

kommer til at undvære energi, men om de skal bruge den energi, landet har, på en mere betænksom måde. Slagordet for den danske energikampagne bør ændres fra »besparing« til »bevaring«, siger Kelly.

Det kan derfor fastslås, at en i energimæssig henseende så bagatelagtig foranstaltning som hastighedsgrænserne ikke lovligt kan gennemføres på grundlag af en nødværgelovgivning, der sætter vort demokrati og folketing ud af kraft.

*Ad 3*

Var hastighedsbegrænsningerne blevet indført ved lov, ville de være blevet sat i kraft nogle få uger senere. Og som tidligere anført, er det den samfundsmæssige konsekvens af disse par ugers forsinkelse, der yderligere er helt afgørende for, om bemyndigelsesloven kan anvendes.

Hvis man derfor vil påstå, at hastighedsgrænserne er lovlige, så bliver man således også nødt til at dokumentere, at det var af væsentlig betydning for det danske samfund, at hastighedsgrænserne blev indført i marts, og at det ville have forringet landets forsyningssituation afgørende, hvis hastighedsgrænserne først var blevet indført i april.

Det er givetvis helt umuligt at argumentere kvalificeret for et sådant synspunkt, hvorfor det sammenfaldende kan konkluderes, at der hverken i forsyningssituationen eller i indgrebets karakter (hastighedsgrænserne) er nogen som helst begrundelse for at indføre hastighedsbegrænsningerne ved regeringsbeslutning med henvisning til loven om forsyningsmæssige foranstaltninger. Når dette er tilfældet, så kan nødværgelovgivningen heller ikke lovligt benyttes til dette formål. Hastighedsgrænserne kan derfor kun indføres ved sædvanlig lovgivning.

Der er endvidere medtaget følgende bilag til belysning af emnet:

*Bilag 2:* Udklip fra Berlingske Tidende den 11. marts 1980.

*Bilag 3:* Energiministerens besvarelse af 16. september 1980 af spørgsmål nr. 1189 stillet af Thorndahl (FP).

*Bilag 4:* Afskrift af den fungerende energiministers udtalelser i Danmarks Radio den 22. august 1980.

Det skal tilføjes, at der tidligere er fremsat et lignende forslag til folketingsbeslutning af ordføreren for forslagsstillerne, jfr. Folketingstidende 1979-80 (2. samling), forhandlingerne, spalterne 674 og 3453 samt tillæg A, spalte 369.