

Lønninger til ikke-tjenestemænd (16., 17. og 18. kontingent)	15.206.743 kr.
Særlige ydelser i øvrigt (16., 17. og 18. kontingent)	2.815.796 -
Materieludgifter (15. og 16. kontingent)	1.082.481 -
Transportflyvninger (16., 17. og 18. kontingent)	513.005 -
Velfærdsarrangementer (16., 17. og 18. kontingent)	360.112 -
Diverse udgifter (16., 17. og 18. kontingent)	÷ 30.477 -
	19.947.660 kr.

De nordiske lande — herunder Danmark — har betydelige tilgodehavender hos FN som følge af endnu ikke refunderede udgifter i forbindelse med løsningen af FN-opgaver i bl. a. Gaza, Congo og Cypern.

For Danmarks vedkommende henvises til nedenstående oversigt.

	Refusions- berettigede udgifter	Refunderet af FN	Ikke refun- deret af FN	Ikke fremsatte krav
GAZA	116,1 mill.	70,4 mill.	45,7 mill.	
CONGO	17,4 mill.	16,1 mill.	1,3 mill.	
CYPERN	257,7 mill.	209,2 mill.	39,5 mill.	8,7 mill.
SMSO OG UNEF- HOSPITALET	7,1 mill.		7,1 mill.	
	398,3 mill.	295,7 mill.	93,6 mill.	8,7 mill.

Spørgsmålet om en mulig nedbringelse af Danmarks tilgodehavender blev af den daværende udenrigsminister drøftet med FN's generalsekretær under dennes besøg i Danmark i maj 1973.

Som bilag er vedlagt en detaljeret opgørelse*), hvoraf fremgår, i hvilket omfang FN i overensstemmelse med indgåede aftaler har refunderet udgifter til de danske FN-styrker.

Spørgsmål 7:

Ad 20.75. Materielinvesteringer til værnene og hjemmeværnet.

Hvilke kommentarer har ministeren til et forslag om, at samtlige køretøjer inden for forsvaret overgår til gasdrift i stedet for benzin/oliedrift? De skønnede virkninger ved en gennemførelse af forslaget ønskes belyst.

Svar:

Forsvarets motorkøretøjer er udstyret enten med benzinmotorer eller med dieselmotorer. De dieseldrevne køretøjer er af tekniske årsager uegnede til gasdrift. Endvidere skønnes den overvejende del — ca. 80 pct. — af de benzindrevne køretøjer ikke egnede til gasdrift. Dette gælder hovedsageligt de tunge køretøjer, køretøjer til særlige, taktiske formål samt køretøjer, der påregnes udskiftet inden for kortere tid.

En eventuel ændring af øvrige benzindrevne køretøjer skønnes at kunne gennemføres for samlede udgifter på ca. 10 mill. kr., idet der herved er taget hensyn til, at en del ældre motorer nødvendigvis må hovedrepareres.

Medens det vil være muligt at overvinde de tekniske problemer ved selve ændringen af køretøjet (motoren), må der imidlertid imødeses ganske væsentlige brugsmæssige problemer, såsom reduceret motorydelse (10-15 pct.) og aktionsradius, startvanskeligheder i kolde perioder og øget brand- og eksplosionsfare.

Endvidere vil gasdrift medføre forsyningsmæssige problemer, idet det vil være nødvendigt at foretage betydelige investeringer i nye lagertanke og fordelingsystemer.

* Ikke optrykt.