

[Justitsministeren]

1978 og har fået meddelt opholds- og arbejdstilladelse, medens de øvrige 4 børn indtil videre er forblevet i hjemlandet.

Da ansøgeren var over 20 år og familien ikke rådede over en passende bolig, hvilket sidste efter praksis skal være bragt i orden inden indrejsen, blev der meddelt den 20-årige afslag på ansøgningen.

Afgørelsen er i overensstemmelse med praksis.

Det kan bekræftes, at sagen vil blive taget op til fornyet overvejelse. I afgørelsen vil indgå en vurdering af samtlige foreliggende omstændigheder, herunder at ansøgeren er indrejst ret kort tid efter, at han fyldte 20 år, og at hans advokat nu har oplyst, at familien er ved at fremskaffe en passende bolig.

Til handelsministeren (29/3 79) af:

Voigt (FP):

»Vil ministeren angive i en kolonneopstilling, hvilke person- og varevogne der får et forøget brændstofforbrug ved de midlertidigt nedsatte hastighedsgrænser, samt antallet af disse og det samlede anslåede merforbrug i liter og valuta?«

(Spm. nr. 773).

Begrundelse.

Det er igennem flere dage blevet påpeget, at mange vogntyper på grund af f. eks. 5 gear (overgear), drejningsmoment m. m. vil forbruge mere brændstof ved de nu nedsatte hastighedsgrænser, bl. a. på grund af hyppigere gearskift og megen kørsel i lavere gear, hvilket jo som bekendt giver et højere omdrejningstal med heraf følgende merforbrug.

Det må af hensyn til sagligheden, og ikke mindst til forståelsen hos befolkningen, være

naturligt, at ministeren gør sig megen umage med at besvare spørgsmålet 100 procent korrekt, idet forkert svar jo omgående vil blive mødt med protester af både importører, forbrugere og motororganisationer.

Besvarelse((4/4 79):

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Der foreligger ikke oplysninger, der gør det muligt at udarbejde en kolonneopstilling over person- og varevogne, der får forøget brændstofforbrug ved nedsat kørehastighed, med angivelse af antallet af sådanne vogne og det samlede merforbrug i liter og valuta.

Selv om der findes vogne af denne art, er det imidlertid den samlede effekt af de ændrede hastighedsgrænser, der er afgørende. Denne er anslået til en besparelse i benzin svarende til ca. 0,5 pct. af landets årlige olieforbrug. Jeg har i min besvarelse af 20. marts 1978 af spørgsmål 51 (Alm. del - bilag 45) fra folketingets energipolitiske udvalg redegjort herfor.

Til illustration af benzinforbruget for 10 gennemsnitsbiler ved forskellige hastigheder henviser jeg til nedenstående tabel (kilde: FDMs Motor), der viser resultaterne af afprøvninger foretaget af FDM.

Det fremgår heraf klart, at benzinforbruget er faldende med nedsættelse af hastigheden.

I begrundelsen for det stillede spørgsmål er det anført, at visse biler med f. eks. »overgear« vil forbruge mere brændstof ved de nu nedsatte hastighedsgrænser, bl. a. på grund af hyppigere gearskift og megen kørsel i lavere gear.

Kørsel med hyppige gearskift og i lavt gear må imidlertid formodes fortrinsvis at finde sted i tættere bebyggede områder, hvor hastighedsgrænserne ikke er nedsat.

1 Bilmærke	2 Motorvolumen ccm	3 Laveste hastig.		4 Største drejningsmoment		5 Største effekt		6 Benzinøkonomi i km/l			
		III gear km/h- o/m	IV gear km/h- o/m	III gear km/h- o/m	IV gear km/h- o/m	III gear km/h- o/m	IV gear km/h- o/m	80 km/ l	90 km/ l	100 km/ l	110 km
Lancia A 112.....	903	22-1275	32-1375	47-2720	65-2790	90-5210	126-5400	17.5	15.7	14.9	13.7
Wartburg 353 W.....	992	23-1165	38-1425	57-2890	80-3000	81-4105	113-4250	13.3	11.8	10.7	9.5
ChryslerSimca HorizonGL	1118	26-1535	40-1550	55-3250	77-2985	103-6090	144-5580	16.1	14.9	13.6	12.4
Citroën GS.....	1222	20-1125	36-1350	60-3370	93-3485	99-5560	153-5730	16.5	15.2	13.2	12.4
VW Passat L.....	1297	22-1090	40-1540	65-3215	91-3500	107-5290	152-5845	15.4	14.1	12.6	11.3