

[Camre.]

idet køretøjer, som opfylder kravene, må produceres til det svenske marked. Endelig bør det påpeges, at Sveriges største bilfabrik allerede leverer køretøjer, som opfylder de nye krav, uden at dette har forårsaget prisforhøjelser for de pågældende køretøjer. Det kan ikke være rimeligt at forsinke gennemførelsen af tilsvarende danske regler med større særundersøgelser eller nedsættelse af kommissioner, da det svenske erfaringsmateriale umiddelbart kan finde anvendelse i Danmark.

Justitsminister *Thestrups* svar (18. juni 1969):

Justitsministeriet har i januar 1969 nedsat en arbejdsgruppe med det formål at udarbejde forslag til bestemmelser vedrørende luftforurening fra motorkøretøjer.

Arbejdsgruppen er bekendt med den meget omfattende svenske betænkning om luftforurening fra motorkøretøjer og med de bestemmelser, der er udfærdiget i Sverige på grundlag heraf. Disse bestemmelser vedrører foreløbig kun motorkøretøjer af årgang 1971 og senere årgange. Bestemmelser for ældre køretøjer er endnu ikke udsendt.

Også i andre lande har man arbejdet med spørgsmålet om luftforurening fra motorkøretøjer. I USA har man således gennem flere år haft bestemmelser herom, og i Tyskland er sådanne bestemmelser indført i efteråret 1968.

På europæisk plan har spørgsmålet været drøftet inden for FN's økonomiske kommission for Europa (ECE), hvor der er udarbejdet et udkast til bestemmelser om luftforurening fra motorkøretøjer.

De udenlandske bestemmelser afviger på flere punkter indbyrdes fra hinanden, og det er bl. a. arbejdsgruppens opgave at overveje, hvilket af de foreliggende regelsæt — eventuelt hvilken kombination af disse — man bør foretrække her i landet.

Skal bekæmpelsen af luftforurening fra motorkøretøjer være effektiv, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt blot at foreskrive visse maksimumsgrænser for udstødningsgassens indhold af forskellige skadelige luftarter. Der må også etableres en særlig kontrolordning, der kan sikre, at bestemmelserne bliver efterlevet. Denne kontrolordning må

indpasses i den tekniske kontrol, der i øvrigt foretages af motorkøretøjer. En kontrolordning må forudsætte, at der anskaffes det nødvendige tekniske udstyr, der er ret kompliceret og kostbart, ligesom en vis personaleudvidelse muligvis bliver nødvendig.

Tre af arbejdsgruppens medlemmer vil i nær fremtid foretage en studierejse til Sverige for at sætte sig ind i, hvorledes kontrollen med luftforurening fra motorkøretøjer nærmere er tilrettelagt i Sverige, og hvilke erfaringer man dér har haft med gennemførelse af de nye svenske bestemmelser. Arbejdsgruppen vil derefter med justitsministeriet drøfte, hvorledes en tilsvarende kontrol kan organiseres i Danmark, og hvilket udstyr og personale der er nødvendigt til at gennemføre kontrollen.

Det vil efter min opfattelse ikke være rimeligt at udfærdige bestemmelser om luftforurening fra motorkøretøjer, forinden arbejdsgruppen har afsluttet sit arbejde. Arbejdet vil blive fremskyndet så meget, som det overhovedet er praktisk muligt.

Af *Camre* til indenrigsministeren (13. juni 1969):

„Hvornår agter ministeren at indføre en fast maksimalgrænse for det tilladelige svovlindhold i fyringsolie?“

Begrundelse.

En væsentlig del af luftforureningen stammer fra forbrændingen af fyringsolie i industrien og i privates oliefyr. Med røgen fra forbrændingen af olie tilføres der atmosfæren uhyre svovlmængder. I Europa alene ca. 20 mill. tons svovl om året. Dette svovl — i form af svovldioxyd — har uhyre skadevirkninger på menneskers og dyrs organismer og på plantevækst og bygningers og anlægs forvittrings- og rustnedbrydning. Svovlindholdet i fyringsolie afhænger af raffineringsprocessen, og den mest effektive metode til at bekæmpe svovlfaren er at fjerne svovlet ved raffineringen.

Der forhandles i dag fyringsolier med vidt forskelligt svovlindhold, uden at dette har indflydelse på oliens priser.

Månedsmagasinet *Bo Bedre* offentliggjorde i sit oktobernummer for 1967 en undersøgelse af svovlindholdet i forskellige lette fyringsolier (såkaldte „gasolier“). Den viste følgende tal: