

[Kurt Brauer.]

sig og faktisk lever her i Danmark, at legalisere deres ophold her. Vi har som sagt stoppet for fremmedarbejdere.

Den frygt, ministeren nærer for, at det skulle vise sig umuligt at styre tilgangen og forholdene på arbejdsmarkedet, kan jeg ikke dele. Vi har jo ikke set lovløsheden brede sig efter det sidste frie lejde, vi har eksperimenteret med herhjemme, nemlig det frie lejde med hensyn til illegale våben. Der er ikke kommet en lovløs tilstand på våbenområdet i Danmark, fordi vi dengang sagde: nu kan I komme og aflevere disse våben, og I vil ikke blive forfulgt, selv om I faktisk har besiddet dem illegalt. Det er blot en sådan ganske beskedent løsning, jeg beder om. Jeg må sige, at jeg er ked af ministerens afvisning, og jeg finder ikke helt ministerens begrundelser for afvisning relevante.

**Justitsministeren (Thestrup):** Jeg vil gerne sige, at det, vi naturligvis navnlig er bange for, er, hvad der kan ske, hvis vi giver frit lejde til de arbejdere, der ulovligt er kommet ind. Forholdet er jo det, at der er mange, der ønsker at komme her til Danmark, og vi har begrænset antallet, også i høj grad af hensyn til vore egne arbejdere. Navnlig af denne grund er vi bange for at give et frit lejde.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Camre* til justitsministeren:

„Vil ministeren fastsætte samme krav om nedsættelse af forureningen fra benzinmotorkøretøjernes udstødning, som fra 1. januar 1971 skal gælde for nyindregistrerede vogne, for alle eksisterende benzinmotorvogne, for hvilke dette er teknisk muligt?“

**Skriftlig begrundelse:**

Fra den 1. januar 1971 skal alle nyindregistrerede benzinmotorkøretøjer kunne justeres, således at kulilteudstødningen i tomgang ikke overstiger 4,5 volumenprocent. Allerede registrerede køretøjer berøres ikke.

Dette giver anledning til to problemer.

For det første har det i praksis vist sig, at en meget stor del af de nye motorkøretøjer ikke kan opfylde de nye krav, uden at dette

indebærer en forringet motorgang. Køretøjernes karburatorer justeres — for at klare de nye krav — på mange vogne til en så mager benzin/luftblanding, at de ikke har fornøden trækraft.

Derfor ændrer såvel værksteder som private på justeringen på disse vogntyper, og reglerne overholdes altså ikke.

Det andet problem er, at alle de tidligere registrerede køretøjer ikke berøres af de nye regler.

Da gennemsnitslevetiden for personbiler i Danmark er 13 år, vil det altså vare længe, før de nye regler får nogen virkning. Med den stærkt voksende motorisering vil vi derfor komme til at opleve en stadig vækst i luftforureningen fra bilerne.

Der er imidlertid nu fremkommet et lille og enkelt aggregat, „Jensen Anti Smog“, som sikrer en bedre forbrænding ved tomgang og påløb — de forhold, som netop giver den store forurening i byerne. Det kan for under 100 kr. monteres ved bilernes karburatorer.

Gennem folketingets udvalg angående forslag til folketingsbeslutning om bekæmpelse af forurening har et tidligere eksemplar af dette aggregat været forelagt forureningsrådet, som uden at afprøve det afviste, at det kunne fungere (i brev af 10. marts 1970, j. nr. 1968-19/103, fremsendt til udvalget fra indenrigsministeren med godt 2 måneders forsinkelse, den 20. maj 1970).

Jeg har siden dels fået oplyst fra FDML, at aggregatet har den påståede virkning, dels foreligger der prøverapporter fra bl. a. Jydsk Teknologisk Institut, Thornton Research Centre i England og Technischer Überwachungs-Verein, Rheinland e.V., Vesttyskland, som viser aggregatets virkninger. De tre rapporter er blevet tilsendt justitsministeren.

Det må forekomme rigtigt at fremme et påbud om den lavere kuliltegrænse også for de allerede indregistrerede motorkøretøjer.

Aggregatet vil kunne monteres på ca. 80 pct. af denne vognpark, og et påbud bør altså gælde, hvor dette er teknisk gennemførligt.

For de nye motorkøretøjer, som ikke uden forringet motorgang kan justeres til at overholde de nye krav, kan aggregatet sikre, at køretøjerne vedblivende er lovlige.

Aggregatet er i øvrigt benzinbesparende.