

denne type motor har kørt i Danmark siden 1983 først på typegodkendelse nr. S 4708 og derefter på nr. S 5644.

Bilforhandleren er af de danske myndigheder på området blevet rådet til at sælge den pågældende bil tilbage til Tyskland eller at skifte den pågældende JR-motor ud med en anden, som ikke er en JR-motor, således at bilen kan indregistreres i Danmark.

Spørgeren finder det absurd, at bilforhandleren af de danske myndigheder hermed er blevet tvunget til at skifte motor på en bil, som i forvejen har en motor, der fungerer fint, og dermed er blevet tvunget til at foretage et fordyrende og unødvendigt indgreb på en bil, som blot har den fejl, at den er registreret første gang efter den 1. oktober 1990.

#### Svar (17/1 2000)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Det er korrekt, at en bil med en såkaldt JR-motor ikke kan synes og indregistreres i Danmark, når bilen er indregistreret efter den 1. oktober 1990 i Tyskland.

Baggrunden herfor er, at Folketinget den 17. marts 1989 vedtog en folketingsbeslutning (nr. B 28), hvorefter alle nye personbiler og små varebiler med benzinmotorer fra den 1. oktober 1990 skulle være forsynet med reguleret 3-vejs katalysator. For dieslbilens vedkommende medførte de tilsvarende krav, at der skulle anvendes en bedre dieselteknologi.

Fra den 1. januar 1993 har der været fælles obligatoriske EU-bestemmelser om luftforurening for person- og varebiler.

Miljødebatten har løbende medført regulering af det danske regelgrundlag inden for vejtrafikken, og den løbende stramning af bestemmelserne om luftforurening har medført en bedre luftkvalitet. Rapporter fra både Danmarks Miljøundersøgelser og Risø viser, at der er sket en væsentlig reduktion i udslippet af forurenende stoffer fra vejtrafikken – bortset fra CO<sub>2</sub>. Af rapporterne fremgår det blandt andet, at den samlede NO<sub>x</sub>-emission (kvælstof-oxider) fra vejtrafikken er reduceret fra cirka 100.000 tons i 1990 til cirka 78.000 tons i 1997, og at de allerede gennemførte regler vil medføre en yderligere reduktion frem til 2010.

Nye skærpede bestemmelser for køretøjer gennemføres almindeligvis efter en bred høring og i god tid inden reglernes ikrafttræden, såle-

des at eventuelle lagerførte biler, der ikke opfylder de nye bestemmelser, kan sælges og registreres inden bestemmelserne træder i kraft.

Jeg finder ikke anledning til at fravige de regler, der er gældende for køretøjers indretning og udstyr. Hvis reglerne ikke fastholdes, vil det betyde, at brugte biler vil kunne importeres til Danmark, selv om de ikke opfylder de krav, der stilles til danske biler med samme alder. Eksempelvis ville Trabant, forsynet med 2-takts motorer, kunne importeres på trods af, at de i Danmark blev ulovlige som nye allerede i 1984.

#### Spm. nr. S 929

Til fødevareministeren (5/1 2000) af:

**Christian H. Hansen (DF):**

»Hvad agter ministeren at gøre i forbindelse med den lemfældige overvågning af salmonella hos privatslagterier, hvor det viser sig, at den samlede overvågning af svinekød fra disse slagterier kun udgør 16 pct., og hvorfor er der den markante forskel på overvågning af landets store eksportslagterier og slagterier, der producerer til hjemmemarkedet?«

#### Begrundelse

Det fremgår af en artikel i Politiken den 31. december 1999, at langt over en tredjedel af det svinekød, der sendes ud til de danske forbrugere, kontrolleres alt for sjældent for salmonella. Det er dokumenteret, at de slagterier, der producerer til hjemmemarkedet, kun får taget meget få prøver af færdigbehandlet kød.

#### Svar (11/1 2000)

**Fødevareministeren (Henrik Dam Kristensen):** Salmonellahandlingsplanen følger grundprincippet, at salmonellaforekomsten skal overvåges i alle led i kæden »jord til bord«. Overvågningen af salmonella på såvel de autoriserede slagterier som på de godkendte slagterier udgør en del af den samlede handlingsplan for bekæmpelse af salmonella.

Overvågningen er rettet mod færdigvarerne på slagterierne i form af stikprøver, der er udtaget så sent i produktionen som muligt og såle-