

Onsdagen den 26 oktober

Kl. 14.00

1 § Justerades protokollet för den 18 innevarande månad.

2 § Till kammarkansliet hade inkommit följande ansökningar om entledigande:

Härmed hemställer jag om entledigande från uppdraget som suppleant i riksdagens konstitutionsutskott.

Karlstad den 21 oktober 1988

Hans Rosengren

Framställningen bifölls av kammaren.

Begär härmed entledigande från uppdraget att vara suppleant i riksdagens lagutskott.

Stockholm den 21 oktober 1988

Bengt Silfverstrand

Framställningen bifölls av kammaren.

Härmed avsäger jag mig uppdraget som suppleant i riksdagens bostadsutskott.

Stockholm den 25 oktober 1988

Axel Andersson

Framställningen bifölls av kammaren.

3 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1988/89:27 till finansutskottet

1988/89:29 till skatteutskottet

1988/89:36 till trafikutskottet

1988/89:37 till näringsutskottet

1988/89:38 till justitieukskottet

1988/89:39 till skatteutskottet

1988/89:42 till socialförsäkringsutskottet

1988/89:44 till skatteutskottet

Prot. 1988/89:15 1988/89:45 till lagutskottet
26 oktober 1988 1988/89:49 till skatteutskottet

Meddelande om interpellationer

4 § Föredrogs och hänvisades
Redogörelse
1988/89:12 till utrikesutskottet

5 § Anmäldes och bordlades
Proposition
1988/89:46 om inkomstskatten för år 1989, extra avdrag för folkpensionärer, uppörd av B-skatt och kvarskatteavgift på fyllnadsinbetalningar, m.m.
Skrivelse
1988/89:20 med 1988 års redogörelse för de statliga företagen

6 § Anmäldes och bordlades
Redogörelse
1988/89:3 Fullmäktiges i riksgäldskontoret förvaltningsberättelse för budgetåret 1987/88

7 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 25 oktober

1988/89:36 av *Lennart Brunander* (c) till miljö- och energiministern om ökad användning av motorgas:

De problem vi i dag upplever i miljön härrör i stor utsträckning från luftföroreningar. Skogsskadorna kan direkt kopplas till luftföroreningarna, men också algbloomning och havsföroreningar härstammar till stor del från just luftföroreningar.

En stor del av de farliga ämnen som finns i luften kommer från våra bilar. Därför måste vi anstränga oss och ta vara på alla möjligheter att minska avgasutsläppen från bilarna. Katalytisk rening på nya bilar minskar utsläppen från dessa, men det tar lång tid innan alla bilar är utrustade med effektiv rening. Övergången till nya bränslen är en annan metod att förbättra vår luft. Det är möjligt att det senare alternativet med nya bränslen är det bästa, det finns i alla fall de som påstår det.

Under lång tid har det funnits bilar som använt motorgas som drivmedel, i dag är den skaran mycket liten. Flera forskare har visat att vid användande av gas i stället för bensin, blir avgasutsläppen ännu mindre än om man har en katalytisk avgasrening. Är det så, ja då är vi ju bra dumma som inte satsar på gas. Varför gör vi inte det? Jag återger här vad som står i en beskrivning rörande gasdrift av bil:

”Motorgas är en blandning av propan och butangas.

Vid komprimering övergår gasen i flytande form samtidigt som den minskar 250 gånger i volym.

Motorgasen transporteras och lagras i tryckkärl.

Genom att trycket är lågt erfordras inga stora och dyrbara installationer.

I vätskeform är gasen lätt att transportera och lagra.

Motorgas är speciellt framställd för drift av förbränningsmotorer, oktantalet är cirka 105.

Den är giftfri, lukt- och färglös, men för att en eventuell gasläcka lätt skall kunna upptäckas har ett luktämne tillsatts.

Utrustningen som krävs för att kunna driva en motor med motorgas består i stort av tank, förångare och gasblandare.

Motorgasen, som i tanken har flytande form, leds via en avstängningsventil till förångaren. Där sänks trycket och vätskan övergår till gasform.

Förångaren är även ansluten till motorns kylsystem och värme som återgår vid förångningen tas från kylvätskan.

Från förångaren leds gasen till gasblandaren där gas och luft blandas i rätt proportioner.

Eftersom gas och luft blandar sig fullständigare och lättare än bensen och luft, får motorn alltid rätt blandning oberoende av exempelvis lufttryck och temperatur.

Motorn går därför jämnt och avger renare avgaser.”

Vi måste snabbt fatta beslut som ger oss renare luft, tiden håller på att rinna ifrån oss. Speciellt gäller detta våra stora tätorter där trafiken är tät och där minskade avgaser från bilarna skulle förbättra miljön kraftigt. Ger gasdrift de fördelar som antyds, borde vi snabbt ta beslut om introduktion av gasdrift och uppbyggnad av ett distributionsnät för motorgas samt stimulera bilägare att ändra sina bilar till gasdrift. Här borde riksdagens beslut om bidrag till den som ändrar sin gamla bil så att avgaserna minskas vara användbart.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande frågor till miljö- och energiministern:

1. Vilken kunskap finns i dag om gasdrift av motorfordon?
2. Har regeringen i dag några planer på att vidta åtgärder för att öka användningen av motorgas?
3. Är regeringen beredd att på allvar pröva en introduktion av motorgas så att den blir ett verkligt alternativ?

den 26 oktober

1988/89:37 av *Ulla Tillander* (c) till försvarsministern om trafiken i Sverige med östeuropeiska lastbilar:

I den nyligen publicerade rapporten av ÖB Bengt Gustafsson om de s.k. TIR-märkta lastbilarna redovisas en lång rad av möjliga sätt att utnyttja lastbilarna på. Jag vill först understryka att ÖB:s utredning som nu föreligger är välkommen och av många sedan länge efterfrågad. Det finns en vida

spridd undran hos allmänheten och i synnerhet hos människor som är engagerade i vårt försvar om vad som är det bakomliggande syftet med denna trafik och hur den har kunnat tillåtas fortsätta.

Nu har vi fått en rad möjliga svar på frågan om varför dessa östeuropeiska lastbilar sedan omkring tio år tillbaka tar ut svängarna på de av våra svenska vägar som har ett ofrånkomligt samband med militära övningar och platser för krigsviktiga industrier, telefonstationer, lager och förråd.

Misstankar uttalas också i rapporten om att lastbilarnas besättning helt eller delvis utgörs av militär personal. Förarnas köregenskaper och uppträdande och klädsel har nämligen påtagligt skilt dem från lastbilsförare i allmänhet.

En annan allvarlig misstanke framläggs av ÖB, nämligen den att lastbilarna kan användas för att transportera vapen och material som sabotageförbanden behöver för sin verksamhet i en kritisk situation. Kontaktmän finns redan inom Sveriges gränser och de har ansvaret för att under fredstid förvara sabotageförbandens utrustning.

Mot denna bakgrund ter sig den långa listan av observationer av östeuropeiska lastbilar anmärkningsvärd.

Det intryck som rapporten som helhet ger är enligt min mening mycket allvarligt. Här försiggår uppenbarligen helt öppet olika former av kunskapsinhämtande från utländsk makt, och den får fortgå tämligen ogenerat. Frågan är nu om åtgärder kommer att sättas in mot denna trafik. Att döma av de referat som har förekommit i pressen förefaller det inte som om tillräckligt kraftfulla åtgärder kommer att vidtas för att få stopp på ofoget.

I rapporten konstateras att lastbilstrafiken inte bryter mot svenska lagar när man på detta sätt skaffar sig uppgifter om det svenska samhället. Försvarsstaben sägs utgå ifrån att inget land skulle riskera upptäckt genom att förvara utrustning för t.ex. signalspaning ombord på lastbilarna. Är det inte snarare så att inget land behöver riskera upptäckt därför att, som rapporten också konstaterar, svenska tull- och viseringsregler är ytterst liberala vid godstransporter till och från Sverige och att kontroller sker endast stickprovvis och utan att någon kontinuerlig uppföljning av trafiken sker?

Den åtgärd som utredningen föranlett är att ÖB tillsammans med polis och tull gett ut anvisningar för att förbättra kontrollen av den utländska lastbilstrafiken i samband med viktiga militära övningar. Men är det verkligen tillräckligt?

Man försöker ju då blott eliminera en av många möjliga anledningar till att trafiken fortsätter år efter år. När viktiga militära övningar inte förekommer är det tydligen fortfarande fritt fram.

Försvaret av försvaret debatteras flitigt i dessa dagar. En självklar och enkel åtgärd för att upprätthålla styrkan hos försvarets olika grenar borde vara att hindra den närgångna uppmärksamhet som TIR-lastbilarnas framfart innebär. Det gäller att stämma i bäcken och inte i ån. Redan att resolut hindra dessa spaningsbilar skulle stärka försvarsviljan. Slappa och alltför liberala viseringsregler för godstransporter till och från Sverige måste ses över och skärpas.

Slutligen har ju riksdagens försvarsutskott uttalat sig för vikten av en bättre kontroll. Därför vill jag till försvarsministern ställa följande fråga:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att förhindra den verksamhet som TIR-lastbilarna misstänks bedriva till förfång för försvaret?

Prot. 1988/89:15
26 oktober 1988

Meddelande om interpellationer

8 § Kammaren åtskildes kl. 14.02.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren