

Motion

1978/79:2241

**av Gösta Bohman m. fl.
med anledning av propositionen 1978/79:138 om vissa anslagsfrågor
m. m. rörande försvaret**

I motionen 1978/79:1108 har moderata samlingspartiet presenterat sin allmänna syn på säkerhetspolitiken och försvarets roll i denna. I motionen underströks bl. a. den vikt som måste fästas vid frågan, om vårt flygvapen även i framtiden skall utrustas med stridsflygplan, utvecklade och tillverkade i Sverige, eller om vi successivt skall gå över till att utrusta vår försvarsmakt och vårt flygvapen med materiel, utvecklad i och för andra länder.

I propositionen 1978/79:138 har regeringen föreslagit att det pågående utvecklingsarbetet på ett lätt attack- och skolflygplan skall avbrytas. Därmed avvecklas möjligheterna att i framtiden utveckla kvalificerade stridsflygplan för det svenska försvarets behov inom landet.

1. Bakgrunden till Sk/A 38

Frågan om den framtida anskaffningen av stridsflygplan har varit föremål för överväganden i samtliga större försvarsutredningar under efterkrigstiden. Samtliga har kommit till slutsatsen att vårt relativa oberoende gentemot andra länder när det gäller anskaffning av kvalificerade stridsflygplan innebär en så betydande säkerhetspolitisk fördel att stora ansträngningar måste göras för att denna skall kunna bibehållas.

1974 års försvarsutredning hade i sitt slutbetänkande (SOU 1977:1) speciell anledning att uppehålla sig vid frågan om framtida anskaffning av kvalificerade stridsflygplan inom landet. Utredningen anförde bl. a.:

Största möjliga utveckling och tillverkning av flygplanssystem bidrar enligt utredningens uppfattning till respekten i omvärlden för svensk säkerhetspolitik och ger större möjligheter att under andra säkerhetspolitiska förhållanden förstärka försvarets kapacitet. — — — Försvarsutredningen har vid sina överväganden rörande olika alternativ för flygplansanskaffning funnit att det är angeläget att så långt möjligt begränsa beroendet av främmande länder. Från säkerhetspolitiska utgångspunkter är enligt utredningens mening inhemsk utveckling och tillverkning av flygplanssystem att föredra och måste bedömas som angelägen. Det bör även erinras om att existensen av här beskriven utvecklings- och tillverkningskapacitet har en gynnsam inverkan på landets tekniskt industriella standard.

Den konkreta fråga försvarsutredningen hade att ta ställning till var hur de Viggensflygplan i attackversionen AJ 37 som ingår i dagens 5,5 medeltunga attackdivisioner skall ersättas när flygplanen börjar att bli uttjänta i slutet av 1980-talet. Mot bakgrund bl. a. av de överväganden som redovisas ovan

förordade utredningen en ny attackversion av Viggen, benämnd A 20 och utvecklad från jaktversionen JA 37, samt vidare studier om möjligheterna att inom försvarsramen inrymma även utveckling och anskaffning av det lätta attack- och skolflygplanet B3LA. Utredningen ansåg att "flygplan B3LA skulle ge ett värdefullt tillskott till vår försvarseffekt och är anpassat till våra behov". Försvarsutredningen ansåg sig dock ej på det då tillgängliga underlaget vara beredd att förorda den höjning av utgifts- och planeringsramarna som ett genomförande av B3LA då ansågs kräva.

Tanken på att begränsa nyutvecklingen av stridsflygplan inom landet till ett mindre kvalificerat flygplan har sitt ursprung i 1972 års försvarsbeslut, som i dessa delar kom att bli starkt influerat av den debatt i försvarsfrågan som fördes vid den socialdemokratiska partikongressen samma år. Där fattades beslut om att ytterligare avancerade flygplan ej skulle utvecklas inom landet, och regeringen gav därefter de militära myndigheterna direktiv som senare kom att resultera i B3LA-projektet. Ett lätt kombinerat attack- och skolflygplan med underljudsprestanda som utnyttjade den moderna, kostnadsbesparande teknologi som kommit fram under senare år blev resultatet av de planeringsdirektiv som den socialdemokratiska regeringen gav i början av 1970-talet.

Efter försvarsbeslutet 1977 vidtog trepartiregeringen en rad åtgärder för att närmare ekonomiskt och operativt utvärdera de olika attackersättningsalternativen. Trepartiregeringens arbete utgick hela tiden från den bestämda viljan att inom landet bevara förmågan att utveckla och tillverka kvalificerade stridsflygplan, anpassade till det svenska försvarets behov. Regeringens åtgärder låg därför helt i linje med de riktlinjer som dragits upp i försvarsutredningen om en strävan att inrymma fortsatt utveckling av ett lätt attack- och skolflygplan inom försvarsbeslutets ram.

Som ett led i dessa ansträngningar vidtogs förändringar i det ursprungliga B3LA-projektet för att göra det möjligt att inrymma det inom försvarsbeslutet 1977-1982 och att även reducera dess kostnader därefter så att en utveckling och anskaffning av flygplanet ej skulle rubba balansen inom det militära försvaret. Flygplansprojektet Sk/A 38 gjorde detta möjligt genom att man accepterade att de operativa målsättningarna med attacksystemet uppnåddes något senare än vad som tidigare var planerat. Det bedömdes att denna förändring låg väl inom ramen för försvarsbeslutet och var klart motiverad med tanke på det stora värde som försvarsutredningen tillmätt inhemsk utveckling och produktion av stridsflygplan.

Den av trepartiregeringen tillsatta flygindustrikommittén (FLIK) studerade de olika flygplan som kunde komma i fråga för den händelse ett nytt lätt attack- och skolflygplan ej skulle utvecklas inom landet. Enligt FLIK:s uppfattning och de militära myndigheternas bedömning skulle i så fall en anskaffning av sex divisioner A 20 i en kvalificerad version kunna komma i fråga. De kostnadsberäkningar och långt gående prutningar som FLIK gjorde visade emellertid att ett sådant alternativ kostnadsmässigt ej gick att

inrymma i försvarsramen. Senare har de militära myndigheterna påvisat att FLIK:s kostnadsbesparingar för A 20-alternativet var orealistiska och att kostnaderna därmed skulle ligga icke oväsentligt högre.

2. Överbefälhavarens (ÖB) utvärdering av Sk/A 38

Folkpartiregeringen gav i december 1978 ÖB i uppdrag att yttra sig över Sk/A 38-projektet i såväl ekonomiskt som operativt hänseende.

ÖB:s utvärdering, som redovisades i februari 1979, visade:

- att utveckling av Sk/A 38 ryms inom ramen för 1977 års försvarsbeslut,
- att möjligheterna att därefter utveckla och tillverka flygplanet är beroende av 1982 års försvarsbeslut,
- att Sk/A 38 i operativt hänseende klart är att föredra framför A 20,
- att Sk/A 38 kostnadsmässigt är ett betydligt säkrare projekt än A 20,
- att Sk/A 38 totalt blir väsentligt billigare än ett operativt godtagbart A 20-alternativ,
- att ett fullföljande av Sk/A 38 skapar handlingsfrihet i fråga om framtida anskaffning av ett nytt enhetsflygplan inom landet.

3. Flygplansfrågan och säkerhetspolitiken

I den perspektivplan som ÖB nyligen presenterat görs ett försök till bedömning av hur ett försvar utformat efter olika grundidéer kan fylla sin roll inom ramen för vår säkerhetspolitik.

En viktig slutsats i perspektivplanen är att en eventuell angripare i framtiden bedöms ha ett starkt militärpolitiskt intresse av att genomföra ett anfall så överraskande som möjligt och att den militärtekniska utvecklingen gör en sådan typ av angrepp successivt allt lättare att genomföra.

Den utveckling av den säkerhetspolitiska situationen i Nordeuropa som vi har anledning att förvänta oss i framtiden innebär dessutom att situationen kan förändras från låg till hög spänning väsentligt snabbare än tidigare. Detta är främst en följd av den ökade betydelse som Nordeuropa fått för de bägge supermakternas strategiska kärnvapenstyrkor.

Den första grundidé för försvaret som ÖB:s studier utgår från prioriterar effekt främst mot överraskande och begränsade operationer och har en hög grundberedskap med förmåga till snabba beredskapshöjningar därutöver. Den andra grundidén prioriterar verkan främst mot angrepp som syftar till kontroll över hela landet och bygger på tanken om mycket tidigt beslutade successiva beredskapsförstärkningar och ett relativt sett större antal förband utspridda över ytan. Ett starkt flygvapen förutsätts i bägge grundidéerna, men med en betydligt större tyngdpunkt på flygstridskrafter i den första grundidén.

Perspektivplanen visar klart att den grundidé för försvaret som prioriterar

möjligheterna till snabboch kraftfull insats mot överraskande och begränsade anfall ger det bästa stödet för vår säkerhetspolitik.

Även i de angreppsfall som den andra grundidén primärt utgår från ger den första grundidén vår säkerhetspolitik ett nära nog likvärdigt stöd. Dessutom minskas risktagningen vid försvarsstrukturer enligt grundidé ett genom att beslut om beredskapsförstärkningar inte behöver fattas långt innan vi andra säkert kan bedöma hur allvarlig en utrikespolitisk kris egentligen är.

Flygplansfrågan måste ses i det säkerhetspolitiska sammanhang som perspektivplanen beskriver. Skall vårt framtida försvar kunna fylla en väsentlig säkerhetspolitisk funktion, måste det innehålla ett betydande inslag av förband med hög beredskap, stor rörlighet och betydande slagkraft. Ett starkt flygvapen, och inom det ett slagkraftigt attackflygplan, är en absolut förutsättning för att de försvarsstrukturer som enligt ÖB ger bäst stöd åt vår säkerhetspolitik i framtiden skall kunna realiseras. Utvecklingen och produktionen av egna stridsflygplan har under efterkrigstiden möjliggjort uppbyggnaden av ett relativt sett starkt svenskt flygvapen. Flygindustrins bidrag till vårt lands internationellt sett höga teknologiska kompetens har varit betydande och dess säkerhetspolitiska betydelse mycket stor. Tunnan, Lansen, Draken och Viggen har inför omvärlden kommit att bli symboler för svensk industriell kompetens och för vår nations samlade vilja och beslutsamhet att värna vår neutralitet och vårt oberoende.

Utan en inhemsk flygindustri hade det med all sannolikhet ej varit möjligt att bygga upp det försvar vi har i dag. Genom att vi kunnat skräddarsy flygplan efter våra behov har kostnaderna per enhet kunnat reduceras i förhållande till flygplan utvecklade efter stormakternas krav, samtidigt som kostnaderna kunnat spridas ut över tiden genom en i internationell jämförelse låg produktionstakt och en successiv omsättning av flygvapnets förband. Genom den filosofi med starkt utspridda baser och värnpliktig personal som den inhemska flygplanstillverkningen möjliggjort har det svenska flygvapnet getts betydligt bättre överlevnadsmöjligheter än vad som hade varit fallet med utländskt anskaffade flygplan. Med en i förhållande till omvärlden sjunkande försvarseffekt har detta fått allt större betydelse, därför att en angripare därigenom skulle tvingas avsätta betydande resurser för förträngning av våra väl spridda flygstridskrafter och därmed möjliggöra för försvaret i övrigt att mobilisera. Utan flygplan anpassade efter våra krav hade detta knappast varit möjligt.

4. Flygplansfrågan och försvarsekonomin

Det svenska försvaret befinner sig i dag i en ekonomisk situation som är utomordentligt bekymmersam, samtidigt som så gott som samtliga andra länder i såväl Öst- som Västeuropa ökar sina reala försvarsutgifter i förhållandevis snabb takt. Vid såväl NATO:s ministerrådsmöte i maj 1978 som Warszawapaktens politisk-konsultativa kommittés möte i november

1978 fattades beslut om långsiktiga och reala höjningar av försvarskostnaderna.

Orsakerna till den ekonomiskt trängda situation som det svenska försvaret befinner sig i är flera. Priskompensationssystemet har över en längre period urholkat försvarsramarna, även om detta inte är hela anledningen till de problem som uppkommit under de allra senaste åren. Politiker och militära planerare har haft en tendens att "överinteckna" ramarna i syfte att få in så mycket som möjligt i försvarsbudgeten. Kostnaderna för driften av den stora fredsorganisationen fortsätter att öka snabbt, medan investeringarna i forskning och materiel minskar. Följden har blivit en situation, där för försvaret avgörande investeringar i t. ex. nya vapen har fått skjutas på framtiden eller helt utgå.

Trots de svårigheter som försvaret för ögonblicket har, ser ÖB inga svårigheter att inrymma utvecklingen av Sk/A 38 inom ramen för gällande försvarsbeslut under perioden fram till 1982 och undanröjer därmed den invändning som tidigare riktades mot B3LA-projektet.

För tiden därefter värderar ÖB möjligheterna mot två fiktiva ramar. Den ena, kallad ram ett, motsvarar närmast den mellersta nivån i perspektivplaneringen, och förutsätter att försvarets köpkraft bibehålls genom återkommande ramjusteringar som bl. a. tar hänsyn till kostnadsutvecklingen på materiel. Den andra, kallad ram två, motsvarar närmast perspektivplanens lägre nivå och förutsätter endast att försvaret kompenseras för de löneökningar som ej kompenseras genom gällande priskompensationssystem.

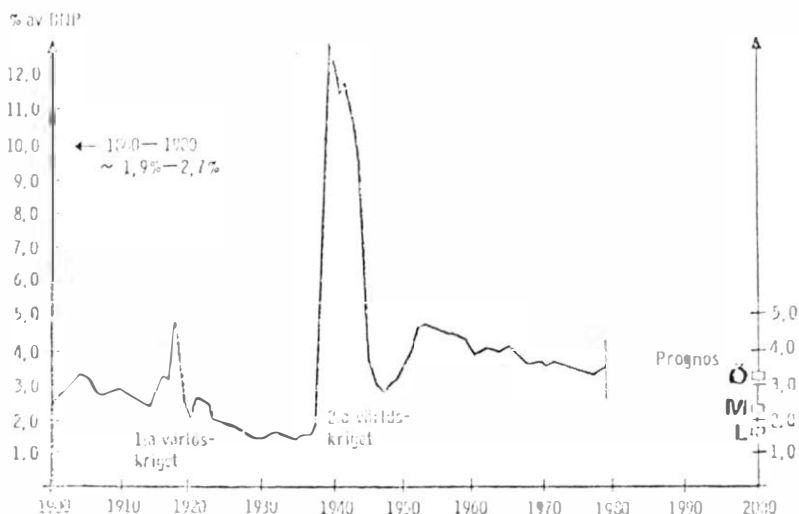
Enligt moderata samlingspartiets mening innebär en inriktning av försvaret mot den lägre nivån i perspektivplaneringen en så omfattande förändring av vår säkerhetspolitik att den ej bör göras till föremål för fortsatta överväganden. Försvarets utveckling på sikt bör inriktas mot de mellersta eller övre nivåerna i perspektivplanen samt mot den grundidé som möjliggör en snabb insats mot överraskande anfall. ÖB:s studier visar entydigt, att endast en sådan inriktning av försvaret ger vår säkerhetspolitik det erforderliga stödet i framtiden.

Trots detta visar ÖB:s redovisning samt de ytterligare uppgifter som därefter framkommit att det är möjligt att inrymma en utveckling och produktion av Sk/A 38-systemet även med en utveckling motsvarande ram två. Det tillskott över denna fiktiva ram på ca 600 milj. kr. över tolv år, som ÖB ursprungligen angav kan sannolikt helt reduceras genom borttagande av vissa kostnader för avveckling av flygindustrin och genom en samordning av marinens och flygvapnets anskaffning av en framtida sjömålsrobot.

Skall ett balanserat försvar kunna upprätthållas i framtiden, krävs dock successiva höjningar av den nominella ramen för att bibehålla försvarets köpkraft. Detta innebär ej att försvarsutgifternas belastning på samhällsekonomin ökar, utan de kommer med all sannolikhet att fortsätta att minska i samtliga de nivåer som studerats i perspektivplaneringen. Figur 1 visar hur försvarsutgifternas andel av våra samlade tillgångar utvecklats

under detta decennium och de andelar som kan förväntas vid sekelskiftet vid en utveckling enligt perspektivplanens lägre (L), medel (M) eller övre (Ö) nivå.

Figur 1. Försvarsanslagens andel av BNP



Detta innebär ej att det inte finns anledning att se med största allvar på möjligheterna att i framtiden realisera olika materielprojekt, varav attackflygersättningen är det största. Skulle 1982 års försvarsbeslut innebära att nuvarande priskompensationssystem bibehålls, samtidigt som inga åtgärder vidtas för att begränsa kostnaderna för fredsorganisationen och materielanslagen därmed får bära hela bördan av den snabba urholkningen av försvarsanslagen, kommer betydande svårigheter att förverkliga en rad materielobjekt att uppstå. Vid en mindre gynnsam men alls icke orealistisk prisutveckling kommer då ej att finnas möjligheter att förverkliga något större materielprojekt alls under 1980- och 1990-talen. En sådan situation måste emellertid bedömas som så uppenbart absurd att den nuvarande politiken måste utgå från att 1982 års försvarsbeslut ges en inriktning som möjliggör ett bibehållande av *allra minst* den köpkraft i vad gäller materiel som motsvarar den lägre ramen i ÖB:s utvärdering av Sk/A 38 och den lägre ramen i perspektivplanen. Då är en utveckling och produktion av Sk/A 38 fullt möjlig.

5. Operativa krav på attackersättningen

I 1977 års försvarsbeslut framhölls vikten för vårt invasionsförsvar av ett starkt attackflyg, och utredningens säkerhetspolitiska bedömningar för

framtiden förutsätter att ett starkt attacksystem finns kvar och vidareutvecklas i vår krigsorganisation. Även flygindustrikommittén utgick i sina operativa bedömningar av de olika systemfamiljerna från den roll i invasionsförsvaret som angavs för attacksystemet i 1977 års försvarsbeslut.

Trots att föredraganden i propositionen uppger att han delar ÖB:s bedömning att ingenting framkommit som ger anledning till en annan avvägning mellan det militära försvarets olika delar än den som lades fast genom 1977 års försvarsbeslut, undanröjer han i praktiken förutsättningarna för att bibehålla denna avvägning. Inget av de alternativ för den framtida flygplansanskaffning som regeringen anger uppfyller de operativa krav om vilka bred politisk enighet rådde såväl i 1974 års försvarsutredning som i flygindustrikommittén. Det är anmärkningsvärt att regeringen på detta sätt väljer att frångå operativa krav som varit vägledande för alla tidigare utredningar i flygplansfrågan.

I propositionen säger föredraganden att någon utveckling av JA 37 till A 20 på det sätt som föreslagits av flygindustrikommittén ej bör komma i fråga. I stället skall möjligheterna att antingen förkorta eller förlänga JA 37-serien prövas liksom möjligheterna att ge delar av JA 37-serien en ökad attackförmåga, dvs. att utveckla en "bantad A20". Även möjligheterna till lätt beväpning av nya skolflygplan skall studeras.

Intet av dessa alternativ ger en effekt som ens kommer i närheten av de operativa krav som bl. a. flygindustrikommittén hade att utgå från. En utökning av antalet JA 37 skulle ge ett värdefullt tillskott till vårt luftförsvar men löser på intet sätt attackersättningsfrågan. Försvarsekonomiskt talar dessutom starka skäl för en accelererad anskaffning av JA 37 vid en nedläggning av flygindustrin. En begränsad förbättring av JA 37:s attackkapacitet torde ha ett mycket begränsat operativt värde, liksom de tillskott som lättare beväpning på ett framtida skolflygplan kan ge till attacksystemet.

Skulle frågan om ersättning för JA 37 lösas på något av de sätt som angetts av regeringen, skulle det innebära att attackflyget i allt väsentligt skulle utgå ur vårt försvar. Regeringens anvisningar innebär ett anmärkningsvärt avsteg från den bedömning av hur ett balanserat försvar skall byggas upp som det rått enighet kring i 1977 års försvarsbeslut och i flygindustrikommittén och som regeringen själv verbalt säger sig stå fast vid. Riksdagen bör därför klargöra att de operativa kraven på attackersättningen skall kvarstå oförändrade.

6. Problem med utlandsanskaffning

Skall kvalificerade stridsflygplan ej längre utvecklas i Sverige och skall strävan fortfarande vara att bibehålla ett starkt och balanserat försvar, måste stridsflygplan förr eller senare inköpas från utlandet. Detta är förenat med

militära, ekonomiska och utrikespolitiska komplikationer.

Det antal länder som kan komma i fråga som leverantörer av avancerade stridsflygplan till det svenska flygvapnet är i praktiken begränsat. Sovjetunionen uppträder som exportör av stridsflygplan till vissa länder, men kan ej förväntas vara berett att till Sverige leverera flygplan som fyller de krav som vi ställer. I Europa kommer kvalificerade stridsflygplan i framtiden sannolikt enbart att tillverkas av Frankrike och av internationella konsortier med Västtyskland och Storbritannien som ledande länder. USA är och kommer i framtiden att förbli det ledande landet när det gäller utveckling, produktion och export av kvalificerade stridsflygplan, och det torde i första hand vara till USA som vi måste vända oss i framtiden.

Varje land utvecklar stridsflygplan för att passa sina egna behov och krav. Det gäller i speciellt hög utsträckning stormakterna. I USA är det nu dessutom uttryckligen förbjudet för flygplansindustrierna att ta fram stridsflygplan som anpassats efter de krav som utländska kunder kan ha, och erfarenheterna i samband med fyra europeiska NATO-länders beställning av F 16 visar också att köparlandets krav endast kan komma in i form av begränsade modifieringar, vilka kunden själv får betala kostnaden för. I allt väsentligt blir det fråga om att köpa flygplan, utvecklade för det amerikanska flygvapnets eller den amerikanska flottans behov. Samma skulle självfallet gälla vid inköp av t. ex. framtida västeuropeiska jakt- och attackflygplan.

I en rad viktiga hänseenden skiljer sig filosofin när det gäller stridsflygplan mellan Sverige och NATO-länderna. Det gäller främst bassystemet, med vår stora spridning och vårt utnyttjande av värnpliktig personal, liksom stridsledningssystemet, där vi varit angelägna om att upprätthålla en egen svensk profil. Förutom de dryga kostnader som skulle bli följden går det inte att bortse från den säkerhetspolitiska belastning som en anpassning av det svenska bas- och stridsledningssystemet till NATO-standard skulle komma att få. Därtill kommer att vi vid utländskt inköp tvingas att köpa kapacitet i fråga om bl. a. räckvidd, som det inte finns någon användning för inom vårt defensivt inriktade försvar.

Alla tillgängliga utredningar visar att kostnaderna för olika anskaffningsformer, utslagna över systemets hela livslängd, blir tämligen snarlika. I vissa lägen kan en direktimport utifrån dock vara något billigare än egen utveckling och produktion. Licenstillverkning eller slutmontering av för svenska förhållanden anpassade utländska flygplan blir dock som regel alltid dyrare än inhemsk utveckling och produktion.

Direktimport eller licenstillverkning innebär dock att kravet på betalningsmedel skjuts framåt i tiden, och det är inte uteslutet att detta är ett av de huvudsakliga skälen varför regeringen nu synes förorda denna linje. Detta är emellertid ett snävt försvarsekonomiskt resonemang, som ej tar hänsyn vare sig till de samhällsekonomiska vinster som flygindustrin torde medföra eller de statsfinansiella kostnader som olika andra insatser för flygindustrin kommer att medföra.

Den kortsiktiga försvarsekonomiska besparing som kan uppnås leder emellertid till väldiga uppdämda betalningsbehov längre fram i tiden. En direktimport medför en betydande ansträngning såväl för försvarsekonomin som för betalningsbalansen under en kortare tidsperiod. Under den tid då anskaffningen pågår – något eller några år – blir det nödvändigt att disponera så gott som alla försvarets materielanslag för flygplansanskaffning, vilket självfallet medför att övriga försvarsgrenar och därmed också övrig försvarsindustri trängs ut.

Flera problem blir då aktuella. Ett av de mest väsentliga är svårigheterna att bevara den inhemska försvarsindustrin i övrigt, som endast i ett fåtal fall torde kunna överleva ett bortfall av alla beställningar under ett antal år. Skall vi tillgodogöra oss fördelarna med ett direktimporterat flygplan och därtill något reducera den tid under vilken vi är som mest beroende av leverantörsländet, bör de utländska flygplanen köpas i ett så snabbt tempo som möjligt. Flygvapnets utbildningsresurser torde knappast klara av den situationen, och i likhet med andra länder som direktimporterar avancerade stridsflygplan tvingas vi sannolikt att förlägga vår militära pilotutbildning till utlandet. Detta kan även komma att gälla markpersonalen.

Verkningarna för övriga försvarsgrenar kan också bli besvärande, vilket visas bl. a. av utvecklingen i Norge i samband med inköpet av F 16. Speciellt inom armén finns ett ständigt växande uppdämt betalningsbehov. Skulle vi tvingas till en direktimportelleren licenstillverkning av ett nytt attacksystem i slutet av 1980-talet och i början av 1990-talet torde det t. ex. ej vara realistiskt att räkna med att vi samtidigt skulle kunna genomföra den nu planerade stridsfordonsersättningen för armén. Ett beslut att ej anskaffa Sk/A 38 bör därför leda till en omprövning av en rad större materielprogram som kan komma att inträffa vid de tidpunkter då utländsk flygplansanskaffning blir nödvändig. En tidigareläggning eller en avsevärd senareläggning av arméns stridsfordonsersättning torde under alla omständigheter bli nödvändig.

Vid import av utländska flygplan eller förhandlingar om möjligheten att licenstillverka sådana kommer vårt beroende av den stat vi skall köpa från att bli mycket stort. Vi tvingas till långdragna förhandlingar, där det är tvivelaktigt om vi kommer att ges möjlighet att importera den mest avancerade teknologi som exportlandet besitter. Vid licenstillverkning kommer vi helt säkert ej att ges tillstånd att inom landet tillverka vissa nyckelkomponenter, vilket bl. a. framgår av avtalen mellan USA och olika NATO-stater angående licenstillverkningen i Europa av F 16. Möjligheterna för exportlandet att under dessa förhandlingar ställa diskreta villkor av militär eller annan art kommer att vara betydande, och misstanken om att sådana villkor ställts kommer alldeles säkert att förekomma hos det motsatta blocket.

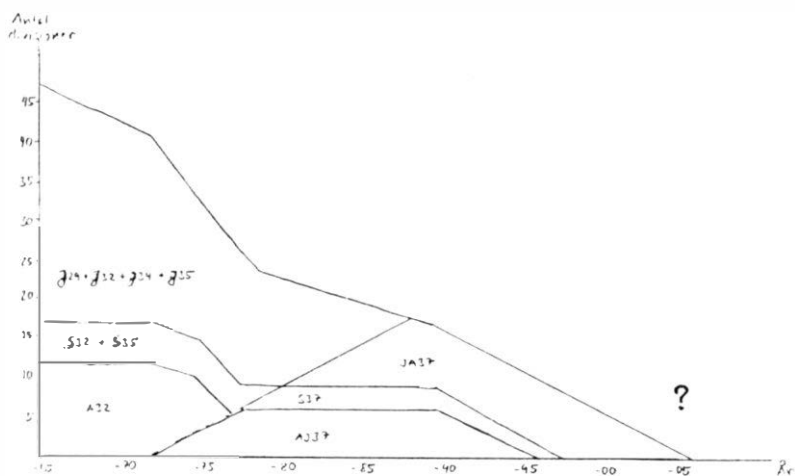
Frågan om anskaffningen av nya stridsflygplan är i allt väsentligt en försvars- och säkerhetspolitisk fråga, även om det finns all anledning att vara medveten om de betydelsefulla industri- och sysselsättningspolitiska konse-

kvenser som en nedläggning av utvecklingskapaciteten vid flygindustrin medför.

Det starka svenska försvaret har spelat en betydelsefull roll när det gällt att säkerställa den säkerhetspolitiska stabilitet som rått i Norden under efterkrigstiden, och vårt starka flygvapen torde under lång tid ha utgjort den kanske viktigaste enskilda militära faktorn i denna stabilitetssituation.

Den successiva neddragning av det svenska försvaret som skett genom de senaste försvarsbesluten har emellertid lett till att det svenska flygvapnets numerär avsevärt begränsats. Från en styrka på ca 47 divisioner 1965 är vi på väg mot en styrka på ca 20 divisioner 1980. Den närmare utvecklingen, liksom de prognoser om framtiden som kan göras på grundval av offentligt material, framgår av figur 2.

Figur 2



När Viggensystemet införts helt kommer det svenska flygvapnet att ha reducerats till ca en tredjedel av sin kvantitet i mitten av 1960-talet. Att Viggan är avsevärt effektivare än sina företrädare är alldeles klart, men samma införande av betydligt mer kvalificerade system har skett i andra länder utan de konsekvenser i form av en starkt minskad numerär som varit fallet i Sverige.

Sovjetunionen har t. ex. under det senaste årtiondet genomfört en mycket omfattande ombeväpning av sina taktiska flygstridskrafter samtidigt som numerären torde ha ökat med ca 20 %. I USA pågår nu en omfattande omsättning av flygplan med införandet av en rad nya och utomordentligt avancerade flygplan (A 10, F 14, F 15, F 16, F/A 18) inom ramen för en i stort sett oförändrad total numerär. Såvitt kan bedömas kommer såväl Sovjetunionen som USA under det kommande decenniet att allra minst bibehålla nuvarande numerär på sina taktiska flygstridskrafter samtidigt som neddrag-

ningen av det svenska flygvapnet fortsätter.

Beslutar riksdagen att lägga ner arbetet med att utveckla Sk/A 38 innebär det att vår förmåga att inom landet utveckla och tillverka kvalificerade stridsflygplan snabbt försvinner. En mycket väsentlig byggsten i den struktur som gjort dagens – efter omständigheterna – starka svenska försvar möjligt bortfaller därmed. Möjligheterna att i framtiden bibehålla ett effektivt attackflygsystem kommer att försvåras avsevärt, och vi riskerar att få en struktur på vårt försvar som står i direkt strid med de utvärderingar som gjorts t. ex. i de nyligen redovisade perspektivplanerna. Försvarets bidrag till vår säkerhetspolitik riskerar att försvagas kraftigt, med konsekvenser för vår förmåga att bidra till fredsstabiliteten i Nordeuropa liksom våra möjligheter att uppträda i en kris-, neutralitets- eller konfliktsituation i framtiden.

Enligt moderata samlingspartiets uppfattning finns det inga skäl att revidera de uppfattningar om vikten av ett starkt attackflyg som lades fast i 1977 års försvarsbeslut och som bl. a. legat till grund för ÖB:s utvärdering av attackflygplansalternativen i februari 1979. De operativa kraven för attackflygssystemet måste ligga fast.

Enligt moderata samlingspartiets uppfattning finns det heller inga skäl att nu frånga det starka förord för inhemsk utveckling och produktion av stridsflygplan som 1974 års försvarsutredning gav och som refererades i denna motions inledning. Under perioden sedan 1977 har svårigheterna med direktköp eller licenstillverkning av utländska flygplan snarast tilltagit.

Enligt moderata samlingspartiets uppfattning finns det heller ingen anledning att nu frånga den uppfattning som den icke-socialistiska majoriteten i föregående försvarsutredning var överens om, nämligen att en utveckling och produktion av B3LA borde ske, om detta var möjligt inom gällande planeringsramar för försvaret. ÖB:s redovisning i februari visar att detta är möjligt genom projektet Sk/A 38.

Beslutar riksdagen trots detta att lägga ner Sk/A 38 kommer vi att tvingas antingen till en kraftig förändring av de operativa kraven för betydelsefulla delar av vårt försvar eller till en direktimport av utländska stridsflygplan. I bägge fallen försvagas vårt försvar och det stöd som det kan ge till stabiliteten i Norden och till vår säkerhetspolitik. Enligt moderata samlingspartiets uppfattning är det emellertid av den allra största vikt att de avvägningar som gjorts i perspektivplanen och de operativa krav som ställts upp för försvaret ej frångås. Utvecklingsarbetet på Sk/A 38 måste därför fullföljas.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

1. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge att utvecklingsarbete under anslaget Flygvapenförband för Sk/A 38 för verksamheten under resterande del av försvarsbeslutsperioden t. o. m. 1981/82 får beställas inom en kostnadsram av

1 600 000 000 kr., bemyndigandet avser att täcka utvecklingen av flygplan Sk/A 38 samt tillhörande beväpnings- och motmedelsutrustning,

2. att riksdagen till Flygvapenförband: Forskning och utveckling för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 660 500 000 kr.,
3. att riksdagen som sin mening uttalar att de operativa krav för attackflygersättning som lades fast i 1977 års försvarsbeslut samt i flygindustrikommitténs betänkande ligger fast.

Stockholm den 20 mars 1979

GÖSTA BOHMAN (m)

STAFFAN BURENSTAM LINDER (m)

H. BERTIL LIDGARD (m)

ALLAN HERNELIUS (m)

TAGE MAGNUSSON (m)

ALF WENNERFORS (m)

L. ARNE ANDERSSON (m)

i Ljung

ERIC KRÖNMARK (m)

INGRID DIESEN (m)

ERIK HOVHAMMAR (m)

PER PETERSSON (m)

NILS CARLSHAMRE (m)

INGRID SUNDBERG (m)

