

1982/83:81

Måndagen den 14 februari

Kl. 11.00

Förhandlingarna leddes av andre vice talmannen.

1 § Kompletteringsval till utskott

Anf. 1 ANDRE VICE TALMANNEN:

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som ny suppleant i utrikesutskottet efter Kurt Hugosson anmält Gerd Engman.

Andre vice talmannen förklarade vald till

suppleant i utrikesutskottet

Gerd Engman (s)

2 § Justerades protokollet för den 4 innevarande månad.

3 § Svar på interpellation 1982/83:56 om registreringsskyltarna för motorfordon

Anf. 2 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Olle Grahn har frågat mig om orsaken till att man överväger att införa registreringsskyltar av plast i stället för aluminium på svenska motorfordon.

Trafiksäkerhetsverket har efter upphandling på sedvanligt sätt nyligen träffat ett avtal om tillverkning av registreringsskyltar för åren 1984–1988. Verket har antagit det anbud som verket från affärsmässiga synpunkter ansåg som förmånligast. Skyltarna, som alltså kommer att bli av plast, har verket bedömt som fullt godtagbara och i några hänseenden t. o. m. bättre än de nuvarande aluminiumskyltarna.

Olle Grahns farhågor, att svenska registreringsskyltar i plast skulle kunna leda till internationella komplikationer eftersom vissa länder förbjuder

*Om registrerings-
skyltarna för mo-
torfordon*

plasts skyltar, anser jag obefogade. Sådana förbud gäller naturligtvis bara det egna landets fordon. Ett skäl till sådant förbud kan t. ex. vara svårigheter att identifiera ett fordon som har brunnit. I Sverige finns fordonets chassinummer noterat i bilregistret. Vi är alltså inte på samma sätt som man är i vissa andra länder beroende av registreringsskylten för att identifiera ett fordon. I de avtal och konventioner som reglerar den internationella vägtrafiken finns det heller ingenting som antyder att registreringsskyltarna måste vara av ett visst material.

Anf. 3 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Först vill jag tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Bakgrunden till interpellationen är en del tidningsartiklar i november månad förra året som angav att registreringsskyltarna för fordon skulle tillverkas av nytt material från den 1 januari 1984.

Plast användes i stor utsträckning i den gamla typen av registreringsskyltar. Därför är materialet inte okänt för fordonsägarna. Allt det besvär med trasiga skyltar som väl alla fordonsägare råkade ut för under den tiden vill nog ingen i dag ha tillbaka.

Enligt en tidningsuppgift kommer trafiksäkerhetsverket att "tjäna en slant åt staten". Att landets över tre miljoner bilägare kommer att drabbas av såväl kostnadsfördyring – som sammantaget blir i mångmiljonklassen – som besvär och irritation över trasiga nummerskyltar är tydligen inget som trafiksäkerhetsverket ens funderar över.

Av kommunikationsministerns svar framgår att trafiksäkerhetsverket redan upphandlat och tecknat avtal om tillverkning av registreringsskyltar av plast för åren 1984–1988. Trafiksäkerhetsverket har antagit det anbud som *verket* från affärsmässiga synpunkter ansett som förmånligast. Min fråga blir då: Varför har inte konsumentens, fordonsägarens, intressen beaktats vid denna upphandling? Alla de som jag talat med hävdar med bestämdhet att plasts skyltarna inte kommer att hålla mer än tre–fyra år mot minst tio år för den gamla typen av skyltar, medan trafiksäkerhetsverket ensamt har bedömt plasts skyltarna som, enligt svaret, "fullt godtagbara".

Jag har vidare i min interpellation ifrågasatt huruvida det inte kan uppstå problem för fordonsägare som besöker länder som har förbud mot plasts skyltar. Jag tycker att kommunikationsministern har avfärdat det problemet alltför lättvindigt, med att framhålla att förbudet skulle gälla det egna landets fordon och hänvisa till att vi i Sverige har fordonens chassinummer noterade i bilregistret. Att identifiera ett fordon som brunnit och därigenom fått registreringsskylten, alltså den naturliga identifieringsskylten, förstörd kan bli en ganska besvärlig uppgift för våra trafikövervakare i Sverige. Hur mycket värre kommer det då inte att bli för trafikövervakarna i andra länder, som troligtvis inte känner till vilka möjligheter till identifikation som vi tror oss kunna behärska?

Sedan jag ställde min fråga har jag tagit del av turerna kring upphandlingen av skyltarna och har på det sättet fått anledning att förvåna mig över att man skall byta inte bara skyltar utan också leverantör av dessa. Hitintills har

skyltarna tillverkats, och kommer hela detta år att tillverkas, av ett statligt företag i Kungsör. Tillverkning och leveranser har av allt att döma skötts föredömligt. Företaget har inlämnat anbud i föreskriven tid. Därvid undersökte detta företag huruvida hitintills gällande normer skulle tillämpas och fick då uppgift om att dessa skulle gälla även den nya anbudstiden. Företaget ingav offert sedan man från trafiksäkerhetsverkets sida framhållit att man fäste stort värde avseende kvalitet, leveranssäkerhet, säkerhet mot inbrott i företaget samt även ekonomisk soliditet. Enligt de kontakter företaget haft med trafiksäkerhetsverket ansåg man sig icke kunna övergå till plastskyltar, på grund av att plastmaterialet icke motsvarade de krav som ställs och att man i dagsläget inte kan applicera reflexmaterial på plastmaterial och erhålla den livslängd på produkten som i dag krävs. Offerten var den lägsta på skyltar i tidigare använt material.

Företaget har under hösten vid olika tillfällen försökt att få fram underhandsinformation om upphandlingen, med dåligt resultat som följd. Först i december fick man besked, och då inte från trafiksäkerhetsverket utan genom tidningsartiklar, som upplyste om att registreringsskyltar i plast fortsättningsvis skulle tillverkas och levereras av ett företag i Södertälje.

Jag måste få fråga kommunikationsministern:

Varför har inte fordonsägarnas intressen beaktats vid upphandlingen av registreringsskyltar för den kommande femårsperioden?

Varför har inte det statliga företaget i Kungsör fått möjlighet att diskutera byte av material och kvalitet på samma villkor som den nye tillverkaren?

Varför har ett statligt verk medverkat till flyttning av arbetsplatser från Kungsör till Danderyd, där den nya tillverkaren enligt uppgift skall bygga fabrik för denna tillverkning?

Det finns säkert anledning att ställa ytterligare frågor, men jag är tacksam om kommunikationsministern ger svar på dessa.

Anf. 4 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Som jag nämnde i mitt svar har trafiksäkerhetsverket gjort den bedömningen att de nya skyltarna är fullt godtagbara. Själv har jag inte kompetens att avgöra vilken livslängd olika plastmaterial har, men det finns sådan kompetens i landet. Statens provningsanstalt är ett exempel. Man har där möjlighet att om så erfordras göra sådana undersökningar och bedömningar som kan ligga till grund för ett ställningstagande beträffande materialet. I avtalet mellan trafiksäkerhetsverket och tillverkaren sägs nämligen att om skyltarna inte skulle motsvara verkets krav, så skall de tillverkas av aluminium tills plasten kan godkännas. Men det är inget tvivel om att plastskyltar blir billigare än aluminiumskyltar.

Som nämnts är det trafiksäkerhetsverket som har gjort upphandlingen. Verket har inte ansett att ärendet bort underställas regeringen. Upphandlingen har således inte varit en fråga för regeringen. Jag har i efterhand blivit informerad om hur ärendet handlagts, och jag vill säga att det inte har kommit fram något som visar att upphandlingen inte skulle ha skett formellt riktigt. Också jag har kunnat konstatera att man i olika tidningsartiklar har

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

framfört att upphandlingsförfarandet i vissa avseenden har varit diskutabelt, men den genomgång som vi har gjort på kommunikationsdepartementet visar som sagt att upphandlingen har skett formellt riktigt.

Anf. 5 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Jag tackar för kompletteringen, men jag är trots allt inte riktigt nöjd med svaret.

Jag är medveten om att detta är en fråga för trafiksäkerhetsverket i första hand och inte – åtminstone inte i det här läget – för regeringen. Men jag har reagerat mycket starkt emot att tillverkningen flyttas från ett företag till ett annat och att man på det sättet gör människor i Kungsör arbetslösa. Kungsör är ju ett litet samhälle med begränsade möjligheter att erbjuda arbetstillfällen.

Jag kan inte finna att det finns anledning att flytta tillverkningen. Enligt de experter som jag har varit i kontakt med är aluminium betydligt hållbarare än plast, räknat på produkter i samma prisläge per kvadratmeter. Om man skall använda den billiga ABS-plasten, vilket den låga offerten tyder på, får man en produkt som är väldigt temperaturkänslig. Dessutom fäster inte reflexmaterial på den typen av plast på ett godtagbart sätt. Jag undrar om det möjligen är den sortens plast som man har för avsikt att använda.

Det finns ytterligare problem och frågor kring detta som jag inte nu skall ta upp till diskussion, men jag tycker att kommunikationsministern borde lyssna på företaget i Kungsör, som ju har bett regeringen att låta riksrevisionsverket granska den här upphandlingen. Den är utan tvivel mycket märklig, och jag hoppas att Curt Boström på något sätt vill medverka till att det sker ett tillrättaläggande.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1982/83:36 om säkerheten inom den militära luftfarten

Anf. 6 Försvarsminister ANDERS THUNBORG:

Herr talman! Jörn Svensson har mot bakgrund av påstådda oegentligheter och viss haveristatistik frågat mig om orsaken till att missförhållanden av denna grova natur inom flygvapnet så länge ansetts "normala", samt om vad jag avser göra för att i grund förändra förhållandena.

Jag tillbakavisar Jörn Svenssons påståenden om grova missförhållanden i samband med flygsäkerhetsarbetet vid flygvapnet.

Militär taktisk flygverksamhet kan aldrig bli helt riskfri. Detta är ett allvarligt problem, som jag är väl medveten om. Flygsäkerhetsarbetet syftar till att minimera riskerna, och det är viktigt att detta arbete fortsätter med oförminskad styrka.

Inom flygvapnet bedrivs flygsäkerhetsarbetet av speciellt utbildad personal vid såväl staber som förband. Den enskildes rätt och möjlighet att få sina

synpunkter framförda bevakas bl. a. genom särskilda skyddsombud. Förslag till förbättringar av flygsäkerheten uppmuntras på alla sätt. Bl. a. finns ett rapporteringssystem där förarna själva efter flygning rapporterar allt som kan ha inverkat på flygsäkerheten. Systemet har varit i tillämpning under många år och bygger på ett öppet och förtroendefullt informationsutbyte inom flygvapnet.

Flygvapnet har som princip att tjänstemän som handlägger och fattar beslut i flygtjänstfrågor också själva skall bedriva aktiv flygtjänst. Självfallet har inte denna personal något intresse av att dölja missförhållanden eller hindra förslag till förbättring av flygsäkerheten. Detta skulle ju öka riskerna inte bara för andra utan även för dem själva.

När det gäller insyn i verksamheten samt information om haverier och andra flygsäkerhetsfrågor är flygvapnets öppenhet stor. Information sprids genom olika flygsäkerhetspublikationer – bl. a. till massmedia – och den är lätt tillgänglig för var och en som är intresserad av att närmare granska dessa förhållanden.

Principen för det svenska flygvapnets behandling av frågor om flygsäkerheten är att säkerheten som regel sätts före sekretessen i de fall intressena inte överensstämmer. Den svenska öppenheten i fråga om flygsäkerhetsinformation har t. ex. medfört att vårt flygvapen härvidlag har framhållits som ett föredöme i utländsk fackpress.

Numera finns också en självständig myndighet, statens haverikommission, som utreder allvarliga luftfartsolyckor inom både civil och militär flygverksamhet. Vid utredning av militära haverier är möjligheten till insyn från det allmänna och från enskilda närmast unik jämfört med andra länder.

Internationellt anses en haveriutredning vara ett viktigt komplement till det förebyggande flygsäkerhetsarbetet. En haveriutrednings viktigaste slutprodukt är förslag till åtgärder för att förhindra att en liknande händelse inträffar. Statens haverikommission följer därför utvecklingen i vad gäller flygsäkerheten på det militära området oavsett om ett haveri har inträffat eller ej. På så sätt får statsmakterna genom ett från försvarsmakten fristående organ insyn i hur flygsäkerhetsarbetet bedrivs också inom den militära sektorn.

Som en del av målsättningen att verka fredsbevarande syftar flygvapnets verksamhet till att skapa krigsdugliga förband som med god effekt skall kunna verka i en svår stridsmiljö. Detta innebär bl. a. krav på att kunna operera på extremt låga höjder med höga farter och med en taktik som minskar risken att bli nedskjuten. Det innebär även skjutning och fällning av skarp ammunition samt realistiska luftstridsövningar. Denna utbildning kan aldrig bli helt riskfri, även om riskerna – som jag inledningsvis sade – minimeras genom det aktiva flygsäkerhetsarbete som bedrivs på alla nivåer i flygvapnet.

Den jämförelse Jörn Svensson gör mellan militär flygtjänst å ena sidan och all annan trafikverksamhet samt den civila luftfarten å andra sidan är således inte relevant, på grund av helt olika förutsättningar beträffande arten av verksamhet, farter, riskfaktorer m. m.

Måndagen den
14 februari 1983

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

Närmare till hands ligger att jämföra det svenska flygvapnet med utländska flygvapen som bedriver en likartad verksamhet med enmotoriga ensitsiga jakt-, attack- och spaningsflygplan. Sådana jämförelser har gjorts, och man har då funnit att den svenska olycksfrekvensen i de flesta fall är lägre.

Påståendet att den militära haverifrekvensen fortfarande är lika hög som under det tidiga 1970-talet är inte korrekt. Under åren 1970–1973 totalhavererade i genomsnitt per år 13 flygplan, och sex förare omkom. För perioden 1979–1982 är motsvarande genomsnittssiffror per år sju flygplan och två omkomna. Minskningen av antalet omkomna hänger bland annat samman med stora satsningar på utveckling och förbättring av krigsflygplanens räddningssystem.

För att undvika missförstånd vill jag framhålla, att även om antalet olyckor nu är lägre än tidigare, slår man sig inte till ro med det. Arbetet med att åstadkomma förbättringar pågår ständigt och avser såväl personal i flygande och tekniska befattningar som materiel. För att ytterligare minska riskerna och öka säkerheten vid militär flygning görs stora ansträngningar att förbättra uttagningsmetoder, utbildning, information, flygplanens räddningssystem, kabinutformning, instrumentering etc. Denna form av preventivt flygsäkerhetsarbete, i vilket flygindustrin också deltar, betraktas aldrig som avslutad.

I likhet med mina företrädare följer jag utvecklingen på flygsäkerhetsområdet med stor uppmärksamhet. Det viktiga arbetet på att åstadkomma förbättringar kommer att fortsätta.

Anf. 7 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag tackar för svaret. Samtidigt noterar jag att våren tydligen kommer tidigt på försvarsdepartementet, för vårtröttheten lyser igenom detta svar.

Jag har under 13 år hunnit interpellera ett antal statsråd i skilda frågor. Det har väl då någon gång hänt att en verklig problemdiskussion har kunnat komma till stånd. Det övervägande intrycket har emellertid varit ett annat. Det är både förvånande och oroande hur stereotypa och intetsägande svaren oftast är. Det är oroande, därför att det visar hur de politiskt ansvariga ledarna befinner sig i de olika statsapparaternas grepp, hur de är sina apparaters fångar och hur höga mandariner skyddar varandra. Fraserna återkommer ständigt i svar efter svar. Det finns egentligen inga problem, vi är bäst i världen, alla gör sitt bästa för att förhållandena skall bli ännu bättre. Ingen gör någonsin något fel. Påstår man motsatsen, är man antingen paranoid eller en säkerhetsrisk.

Jag måste säga att jag hade väntat att Anders Thunborg med sin bakgrund skulle ha en självständigare hållning och inte vara en gisslan. Han vet ju ändå vad som döljer sig bakom fraserna. Jag hade tilltrött honom en rimlig grad av civilkurage.

Så sent som för ett par år sedan vidgick den folktoppartistiske försvarsministern de Geer i en interpellationsdebatt öppet att den militära flygsäkerheten var ett stort problem. I Anders Thunborgs version är detta problem nästan

borta. Jag vill i anslutning till det säga att regeringspolitiker inte skall underskatta vare sig vanliga människor eller vanliga riksdagsledamöter. Anders Thunborgs överslättanden är inte trovärdiga. Det är ingen som tror att det här problemet skulle ha försvunnit efter de Geers korta tid på departementet.

Låt oss så gå över till att analysera försvarsministerns påståenden i svaret.

Först skall vi se på olycksfrekvensen. Här gör ministern flera statistiska jämförelsefel. Man kan över huvud taget inte göra jämförelsen på det sätt han gör.

För den första kan man inte rakt fram jämföra så korta perioder som ministern gör. Slumpvariationerna är så pass stora att det ger stora utslag, ifall man utesluter eller innefattar ett visst år inom en period. Man påverkar alltså bilden genom att manipulera med jämförelseperioderna.

För det andra måste man sätta frekvensen haverier och frekvensen omkomna i relation till den samlade flygtiden. Eftersom flygtiderna på senare år totalt sett varit mindre, återspeglas detta i lägre tal för olyckor. Men det betyder ju inte att frekvensen olyckor, och därmed säkerheten, har förbättrats. Det är riktigt att man t. ex. 1979 och 1982, år som ingår i den senaste jämförelseperiod som ministern redovisar, haft få haverier och att man 1980 och 1982, år som också ingår i den jämförelseperioden, haft få dödsolyckor. Det sker naturligtvis alltid sådana slumpvariationer år från år. Det är sådana som sänker genomsnittstalen för den senare period som försvarsministern redovisar i sitt svar. Men det är ändå, som jag sade, av allt att döma slumpvariationer. Åren 1977, 1978 och 1981 hade man nämligen haverifrekvenser som låg över genomsnittet för hela perioden 1970–1982. Året 1978 hade man dessutom den högsta siffran och den högsta frekvensen för dödade under hela perioden sedan 1970.

Dessutom varierar siffrorna en aning, bl. a. beroende på om flygolyckor inom armén redovisas samtidigt eller ej. I enstaka fall, t. ex. 1978, är det också så att haverikommissionen redovisar felaktigt antal omkomna. För det året redovisas 9 omkomna medan det verkliga antalet var 10, eftersom ett av haverierna krävde två dödsoffer. När det gäller tal på dessa nivåer får man vara försiktig också med de små detaljerna.

Egentligen borde olycksfallsfrekvensen vidare redovisas i förhållande enbart till de flygtimmar som gäller flygning av det slag som är relevant för bedömning av säkerhetsproblemen. Det förekommer också flygning av ren transportkaraktär eller av sådan karaktär att den inte är jämförbar med militär övningsflygning i egentlig bemärkelse. Möjligt är att detta inslag är proportionsvis större när det totala uttaget av flygtid är mindre. I så fall har redovisningen en tendens att göra olycksfallsfrekvensen mindre än den i realiteten är. Detta borde man undersöka från departementets sida innan man drar några tvärsäkra slutsatser.

Tydligt är under alla omständigheter att det under åren 1970–1978 icke förekom någon som helst tendens till minskad frekvens av totalhaverier eller dödsolyckor. Ännu 1977 hade man den högsta frekvensen av totalhaverier

Måndagen den
14 februari 1983

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

under hela årtiondet. År 1978 hade man den högsta frekvensen dödade under hela 1970-talet. Och – som jag tidigare sagt – 1981 hade man 11 totalhaverier, vilket är högre än genomsnittet per år under hela perioden från 1970 och framåt.

Sammanfattningsvis vill jag säga: Försvarsministern försöker med sitt sätt att redovisa siffror skylla över problemet. Han vet naturligtvis själv mycket väl hur det verkligen förhåller sig.

Det är f. ö. inte utan intresse att jämföra uppgifter rörande olycksfrekvensen med den svenska Viggen – som ju svarar för en mycket stor del av olyckorna – och motsvarande amerikanska plan F 15. Per 100 000 flygtimmar har haverifrekvensen med Viggen legat mellan 35 och 40, medan den för F 15 legat på 6,6. Man kan också notera att frekvensen totalhaverier för samtliga flygplanstyper på det militära området i Sverige åren 1970–1978 legat mer än 60 % högre än den för F 15 angivna siffran 6,6. Frekvensen för 1977 är mer än dubbelt så hög, hela 14,4 totalhaverier per 100 000 flygtimmar.

I marginalen vill jag också ge en uppmaning till försvarsdepartementet att undersöka huruvida det totala antalet flygtimmar, det som alltså är avgörande för vilken olycksfrekvens som faktiskt har förekommit, är korrekt angivet i de redovisningar som lämnats till försvarsministern. Jag har – åtminstone ännu så länge – inte kunnat göra de grundliga undersökningar som är nödvändiga för att fastlägga några klara slutsatser, men jag har fått fram indikationer på att det redovisade antalet flygtimmar inte stämmer med det verkliga uttaget.

Jag vet inte i hur stor utsträckning dessa divergenser påverkar materialet – även om det förefaller som om de inte skulle vara små – men om de gör det, är statistiken för hela den senare delen av 1970-talet eventuellt felaktig eller ger en bild som borde vara en annan. Divergenserna är av den arten att bilden borde vara ogynnsammare än den officiella redovisning som hittills har presenterats. Jag anser att detta är en frågeställning som man bör fördjupa sig i innan man helt obesett påstår att flygsäkerheten på det militära området skulle ha ökat. Det kan finnas allvarliga metodiska brister i redovisningen som döljer väsentliga förhållanden, och detta måste klarläggas.

Det som jag nu har sagt kan samtidigt vara en kommentar i marginalen till försvarsministerns påstående att Sverige "i de flesta fall" skulle ligga lägre i olycksfrekvens. Det väsentliga i sammanhanget är att det uppenbarligen går att bedriva militär flygning med väsentligt lägre förlustsiffror än dem som förekommer här i Sverige.

När man ser detta problem i ett litet längre perspektiv, är det egentligen ganska häpnadsväckande vad som här har skett – och vad som här har tolererats såsom varande mer eller mindre normalt eller åtminstone mer eller mindre oundvikligt.

Sedan 1950 och fram till den 30 juni 1982 har 400 svenska militärflygare mist livet. 400 kvalificerade militärflygare – vilken stor militär slagstyrka ligger inte i den kadern av människor. 610 plan har totalhavererat – mindre olyckor är då inte inräknade. Det är en åtgång av människor och materiel som är helt förskräckande. Det är ju ett helt flygvapen som på detta sätt har

gått förlorat under dessa 30 år. Och vad mera är: såvitt jag kan förstå framgår det av siffrornas inbördes relationer – 400 döda, 610 totalhaverier – att det stora flertalet haverier också medför att personal omkommer. Det är självklart att olyckor på det här området kan vara av skilda slag och har skilda orsaker. Jag är inte tekniskt kompetent att gå in i några som helst detaljer beträffande sådant. Men de här sifferrelationerna, över denna längre period, visar ändå klart att det finns åtminstone *en* faktor som inte kan föras tillbaka enbart på att piloter inte skulle ha följt sina instruktioner. Det antyds mycket klart av dessa sifferrelationer och även av deras allmänna proportion att brister i utrustning, tillverkning och säkerhet spelar en avsevärd roll. Och detta har sitt speciella intresse med tanke på att – om regeringen får som den vill – ett helt nytt krigsflygplan så småningom skall byggas och tas i bruk: JAS-planet, som redan har blivit kritiserat på grund av sina säkerhetsmässiga och manövermässiga brister.

Låt oss sedan gå över och se på försvarsministerns allmänna inställning till detta säkerhetsproblem.

Här tycker jag att man måste konstatera en underlåtenhet att definiera själva problemets natur.

Försvarsministern diskuterar frågan som om det var självklart att man måste acceptera en högre olycksfrekvens i det militära flyget, dvs. en olycksfrekvens som den man nu har. Det är en något egendomlig logik. Ingen bestrider ju i och för sig att avancerad fältflygning har en högre risk. Men det är inte den kalkylerbara risken som sådan som är det väsentliga i problemet, utan riskens förhållande till säkerhetens nivå.

Både i det militära och i det civila livet måste det vara så att när en verksamhet medför förhöjd risk, då får man inte bara säga att det är oundvikligt att, som i det här fallet, risken leder till fler haverier och fler döda, utan den förhöjda risken skall motsvaras av höjda säkerhetskrav. Det är en ganska absurd logik när man hävdar att en långt högre olycksnivå än under civila förhållanden skulle vara någonting absolut oundvikligt. Och det är faktiskt oerhört avslöjande när flygsäkerhetsinspektören själv, överste Hedberg, i en tidningsintervju i Göteborgs-Posten så sent som i oktober 1979 ger uttryck för tanken att det är omöjligt att sätta ett tak för antalet haverier, dvs. i klartext att någon målsättning för att hålla en minimal haverifrekvens är orimlig. Tydligare kan väl inte cynismen i själva grundinställningen illustreras – en cynism som försvarsministern här tycks vara benägen att ge sitt godkännande in blanko genom att i sitt svar över huvud inte ens försöka sig på någon egentlig problemdefiniering eller diskussion av förhållandet risk-säkerhetsnivå.

Man kan, menar vi, inte längre acceptera den grundinställningen att haveri- och olycksfrekvens av nuvarande slag naturligt hör samman med militär flygverksamhet, att den skulle vara något slags pris som nationen och de dödas anhöriga får betala för att landets värnkraft skall kunna bibehållas. Det är ju i verkligheten så att den bristande säkerheten är just en av de faktorer som undergräver värnkraften. Förlusterna i personal och materiel är sådana att de är ett hot mot försvarsnivån. Därtill kommer att de medverkar till en

Måndagen den
14 februari 1983

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

förtroendeförlust från allmänheten – och tydligen även från många flygare – vilket måste vara ett betänkligt minus för värnkraften.

Det för oss över på ett annat av försvarsministerns påståenden. Han säger att utbyte av informationer inom flygvapnet sker öppet och förtroendefullt. Han säger att förslag till förbättringar uppmuntras på allt sätt.

För det första blir ett sådant utslätat och defensivt påstående smått groteskt när man ser proportionerna av problemet, den oerhörda utslagningen av plan och de hundratals döda genom åren.

För det andra vet nog Anders Thunborg hur det verkliga tillståndet är på den här punkten. Han vet eller borde veta hur fackliga företrädare inom flygvapnet, som samtidigt är kompetenta tekniker och militärer, strävat för att förbättra förhållandena, och hur de ibland på ett grovt sätt motarbetats av sina högre chefer. Han vet hur många som lämnat flygvapnet på grund av de oacceptabla riskerna och den cyniska attityd de har mött och upplevt.

Major Bo Näsell är en av dem som envetet har arbetat för att med förslag och konstruktiv kritik förbättra säkerheten. Av olika handlingar som jag har tagit del av framgår hur han bl. a. har tagit upp högfartshaverierna, dessa svårförklarliga haverier, hur han har föreslagit tekniska modifikationer i övningarna, hur han med tillgängliga ekonomiska medel har velat anordna information för att erfarenheterna från högfartshaverier skulle kunna tillföras flygarna och hur därmed framtida olyckstillbud skulle undvikas. Det framgår också hur han mötts med kalla handen, med cyniska kommentarer, och det framgår hur nya högfartshaverier har inträffat trots hans uttryckliga varningar.

Jag känner inte major Näsell personligen, jag har aldrig träffat honom eller talat med honom. Men jag tilltror mig ändå förmågan att läsa i handlingar i sådan grad att jag kan skaffa mig ett visst omdöme. Hans framställningar är logiska och klara, de vittnar om både allmänt civilkurage och äkta engagemang för att lösa ett allvarligt sakligt problem.

Jag är inte mer oerfaren i civil administration, undervisning och arbetsbedömningsprinciper än att jag också kan se hur hans konstruktiva kritik ledde till att man satte ner hans betyg. I handlingarna framgick hur hans överordnade fullt öppet vidgick att detta skedde på grund av hans fackliga engagemang för säkerheten. Grunden för ett av betygen var f. ö. en verksamhet som låg utanför hans tjänst och som lagligen inte kunde och borde ha påverkat bedömningen. Man hindrade på det sättet hans befordran. Att detta var repressalier kan vem som helst som sätter sig in i fallet se. Det är ingenting man behöver hymla om när man har läst handlingarna.

Jag har också läst in mig på ett annat fall av samma natur – fallet Lennart Richholz. Försvarsministern är – eller torde vara – väl bekant med fallet.

Också Lennart Richholz har framträtt som avslöjare och kritiker av missförhållanden. Han har dokumenterat sina fackmässiga kvalifikationer bortom alla tvivel. Även han har utsatts för repressalier, frysts ut, fråntagits alla arbetsuppgifter som svarar mot hans kvalifikationsgrad, blivit stämplad som paranoid av en militärläkare som aldrig undersökt honom.

Jag känner inte heller Lennart Richholz personligen utan endast genom

handlingar och framställningar, handlingar och framställningar som alla visar på en förträfflig verklighetsorientering, en pedagogisk och språklig framställningsförmåga och ett envetet engagemang för flygsäkerhetsproblemet. När man har satt sig in i detta fall finner man det lika groteskt som förolämpande att han av flygvapenledningen begärts i disponibilitet – en framställning som nu ligger på försvarsministerns bord.

Herr talman! Dessa fall är långt ifrån de enda.

Nu tillåter inte temat för dagens diskussion att jag tar upp ting i den civila förvaltningen, det skulle ta för lång tid och bryta ramarna för debattens ämne. Men vi kan nöja oss med att se på tillståndet vid överstyrelsen för ekonomiskt försvar. Även där sitter en tjänsteman, Jan Östberg, frångående sina arbetsuppgifter och utfrusen av verksledningen. Ändå är han författare till en av de erkänt mest kvalificerade utredningarna om mål och problem rörande ekonomisk försörjning i störningssituationer. Också han har framträtt som en kritiker av verksledningens otillräcklighet och bristande förståelse för den ekonomiska försörjningens problem i avspärrnings- och störningssituationer.

Man frågar sig: Vad är det egentligen som sker i dessa viktiga delar av statsförvaltningen? Varför görs det ingenting för att klarlägga de verkliga förhållandena, och varför görs det ingenting för att ge dem upprättelse som har drabbats av vad som är uppenbara repressalier?

Avslutningsvis, herr talman: När en ny politiker träder in på en statsrådspost är det många människor, inte minst ledamöterna i denna kammare, som ställer vissa förhoppningar på vederbörande att han med friskare ögon än sina företrädare skall se på verksamheten. Han skall vara i stånd att utifrån en mer obelastad bakgrund och utan intressebindningar och falska lojaliteter ta itu med problemen. Anders Thunborg är i den avundsvärda situationen att han kan göra detta. Han kan fritt välja om han skall gå in och verkligen göra någonting åt det här problemet på ett bestående sätt, rätta till felaktigheterna, ge dem upprättelse som har utsatts för repressalier därför att de har påpekat detta problem och försökt få till stånd förbättring av situationen. Han kan välja mellan denna självständiga roll och att, som tyvärr så många statsråd tycks välja, förbli en vante i den egna administrationens händer. Jag tycker att det vore beklagligt om Anders Thunborg skulle drabbas av detta sistnämnda öde.

Anf. 8 ERIC HÄGELMARK (fp):

Herr talman! Jörn Svensson har lämnat en lång redogörelse över haveriproblematiken inom flygvapnet, och jag kan instämma i mycket av vad han sade. Jag vill också instämma i vad han sade om Bo Näsell och Lennart Richholz, vilka båda jag känner personligen.

När vi den 9 december 1982 debatterade försvarets vitsordssystem i denna kammare, lovade jag att komma tillbaka i samband med denna interpellationsdebatt om flygsäkerhetsfrågor.

Har då vitsordssystemet någon inverkan på flygsäkerheten? Ja, det har det, och jag återkommer till det litet senare.

Måndagen den
14 februari 1983

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

I början av maj 1979 var det en interpellationsdebatt i denna kammare om det militära flygsäkerhetsarbetet. Interpellanten var min partikollega Hans Lindblad. Vad som framkom i den debatten gäller alltså, och en del av det som framkom har faktiskt åtgärdats sedan dess.

Det underliga var att det efter den debatten inte omkom någon förare på nära ett och ett halvt år. Medeltalet omkomna hade varit 6 döda per år de senaste 15 åren.

Det torde inte gå att närmare precisera orsakerna till denna positiva utveckling. Det kan vara tillfälligheter som spelat in. Men av betydelse kan också vara att flygsäkerhetsfrågorna togs upp politiskt. Denna offentlighet kan ha gjort personalen mera öppen och flygsäkerhetsmedveten.

I debatten begärdes också snabba åtgärder från regeringens sida för att eliminera haveriförluster.

Dåvarande försvarsministern gav uttryck för en klar politisk vilja till lösning av flygsäkerhetsproblematiken. Jag har uppfattat att vår nuvarande försvarsminister är inne på samma väg, och det tycker jag är bra.

Flygsäkerhetsläget var glädjande under, som jag nyss nämnde, ett och ett halvt år. Men 1980–1981 var haveriutvecklingen återigen ogynnsam för flygvapnet – 10 totalhavererade flygplan och 2 helikoptrar, 2 förare omkom, 7 räddade sig med fallskärm. Även under 1981–1982 inträffade 6 totalhaverier: 2 förare ur flygvapnet och 1 förare ur armén omkom, 4 förare räddade sig i fallskärm.

Jag vet att man gör stora ansträngningar för att minska antalet haverier i den militära flygverksamheten. Det har försvarsministern också redogjort för. Men bortsett från resultatet 1979–1980 har inte någon påtaglig förbättring av flygsäkerheten skett.

För att erhålla framgång med flygsäkerhetsarbetet erfordras en bred medvetenhet bland de berörda om haveriförlustproblemen. För bestående resultat måste denna medvetenhet bibehållas. Det är väsentligt för problemlösning att flygsäkerhetsfrågorna fortsättningsvis får avhandlas förutsettningslöst i en genomgripande, öppen diskussion inom försvaret, framför allt då flygvapnet. Att en sådan diskussion, som borde vara en självklarhet, inte kommer till stånd beror inte på bristande intresse bland de berörda.

Statsrådet säger i sitt svar till Jörn Svensson: "Förslag till förbättringar av flygsäkerheten uppmuntras på alla sätt." Det är inte sant – det är här jag kommer in på försvarets vitsordssystem.

Frågan om vitsord har t. o. m. tagits upp i besvärshandlingar som finns hos regeringen. Av dem framgår vilka medel som använts för att hindra personal att ta upp flygsäkerhetsfrågor. Besvärsmålet var ett försök att få fram ett prejudicerande regeringsbeslut om att vitsords- och befordringssystemet inte skulle få användas för att undertrycka personalens möjligheter att framföra synpunkter och förslag rörande den egna säkerheten. Besvaren bifölls inte.

Vid två tillfällen har jag tillsammans med Hans Lindblad motionerat om att få till stånd en radikal förändring av vitsordssystemet för att förhindra framtida maktnissbruk. Båda gångerna har försvarsutskottet avstyrkt och

riksdagen avslagit motionerna, med motiveringen: "Enligt vad utskottet har inhämtat övervägs ändringar av systemet i den riktning som förordas i motionerna i samband med införandet av den nya befälsordningen."

ÖB har i skrivelse till regeringen den 29 december 1982 överlämnat sitt förslag. ÖB:s uppfattning är att vitsordssystemet fungerar väl och att det därför i nuvarande utformning bör överföras till NBO. Jag uppfattar det som ett hån, inte bara mot motionärerna utan mot hela försvarsutskottet.

Det nuvarande vitsordssystemet förhindrar personalens medinflytande och möjligheter att ge uttryck för egna uppfattningar, om dessa avviker från de överordnades inställning. För en bättre lösning av haveriförlustproblemen har det stora hindret varit att frågan inte fått debatteras inom försvaret. När så ändå skett har detta straffats med hjälp av vitsords- och befordringssystemet. Därför avstår officerarna av hänsyn till den egna karriären från att framföra en avvikande uppfattning.

Tystnaden kan bli katastrofal; vi måste få i gång en öppen diskussion beträffande detta system. Jag måste därför få fråga försvarsministern: Kommer försvarsministern att medverka till att få en radikal ändring till stånd beträffande nuvarande vitsords- och befordringssystem?

Anf. 9 Försvarsminister ANDERS THUNBORG:

Herr talman! Vi är alla överens om att flygsäkerheten inom det militära försvaret skall förbättras, och vi skall försöka samarbeta på olika sätt för att olycksfrekvensen skall gå ned.

Jörn Svensson har helt rätt när han säger att man kan använda statistik på olika sätt. Jörn Svensson plockar ut de årtal som passar honom bäst. Han kan angripa mig för att plocka ut vissa årtal som passar mig bäst. Den statistik som vi utgår från är ändå densamma. Man kan jämföra 1978 med 1971 t. ex.

Men om man skall analysera haveristatistiken och antalet omkomna är det rätta sättet naturligtvis att titta på antalet flygtimmar. Vi kan då konstatera att antalet totalhaverier och antalet omkomna per 100 000 flygtimmar under hela 1970-talet har gått ned. Några år ökar antalet haverier, andra år är haverierna få. Men drar man ett streck vid 100 000 flygtimmar är det alltså en sakta nedgång. Det har vi anledning att se positivt på.

I debatten här har vissa personliga fall tagits upp. Jag tänker inte beröra dem. De har varit och är föremål för speciell behandling. Eftersom jag under en period var statssekreterare i försvarsdepartementet är de namn som nämdes inte obekanta för mig. När jag nu kommer tillbaka finns de namnen kvar.

Eric Hägelmark talade om repressalier. Låt oss titta på hur det går till.

Både på lokal nivå, på distriktsnivå och på central nivå finns det personalmedverkan när det gäller flygsäkerhetsarbetet. Förslag till förbättringar i flygsäkerheten skall naturligtvis uppmuntras på alla sätt inom hela försvaret och speciellt inom flygvapnet. Sådana är en nödvändig förutsättning för det ständigt pågående förbättringsarbetet när det gäller utbildningsanvisningar och övningsverksamhet samt modifiering av utrustning m. m. i syfte att minska riskerna och öka säkerheten vid militär flygning. Bl. a.

Nr 81

**Måndagen den
14 februari 1983**

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

*Om säkerheten
inom den militära
luftfarten*

rapporterar förarna själva efter flygning allt som kan ha inverkat på flygsäkerheten. Ca 6 000 sådana rapporter avges per år. Om någon så vill kan han rapportera förhållanden eller ge förslag anonymt. Som ett tecken på den öppna attityden kan dock nämnas att denna möjlighet nästan aldrig utnyttjas. Det kan ha sin särskilda grund. Detta förfarande säkerställer emellertid att alla synpunkter får föras fram för sakgranskning. Om ett förslag inte genomförs skall detta vara resultatet av en saklig granskning och inte en fråga om illvilja gentemot förslagsställaren med åtföljande risker för repressalier. Det är helt klart.

Herr Hägelmark har avslutningsvis frågat mig om jag tänker sätta i gång ett arbete för att få en radikal förändring av det vitsordssystem som vi har. Jag har inte haft många veckor på mig i denna nya befattning. Vi får väl ta en titt på det.

Anf. 10 JÖRN SVENSSON (vpk):

Herr talman! Jag skall inte förtänka Anders Thunborg att han gör sina små undanmanövrer när det gäller statistiken. Han vill nu ha det till att både han och jag fifflar med statistik i lika hög grad. Det var ändå en reträtt från den ursprungliga positionen där han tyckte att han själv har rätt och jag har fel. Men jag vill erinra om att det var han själv som i interpellationssvaret jämförde frekvensen totalhaverier och frekvensen dödade utan att ta hänsyn till antalet flygtimmar.

Jag tror att det mest korrekta är att, med hänsyn till att det statistiskt sett – inte mänskligt sett – är förhållandevis små tal per år, göra jämförelsen i form av s. k. överlappande femårsmedeltal. Då får man en sjunkande frekvens. Men den sjunkande frekvensen är, såvitt jag här kan se omedelbart, rätt proportionell mot det uppgivna antalet flygtimmar. Vad som är avgörande för frågan om den speglar en verklig minskning är ju huruvida antalet flygtimmar på senare år faktiskt är korrekt redovisat och vad dessa flygtimmar består av. Jag vill gärna lägga försvarsministern på hjärtat att han försöker låta någon fackman granska detta statistiska problem litet djupare. Jag är inte säker på att jag har rätt, men jag har en känsla av att det i själva redovisningsmetodikerna kan ligga en felkälla, eventuellt rent av en medvetet införd sådan, som man bör försöka avslöja.

Two ytterligare notiser vill jag tillåta mig här i debatten, herr talman. Jag är mycket tacksam för – och uppskattar mycket – Eric Hägelmarks inlägg. Det visar att oavsett om man befinner sig inom flygvapnets organisation eller tillhör en utomstående kategori, och oavsett om man har en borgerlig eller en socialistisk åskådning, kan man uppfatta och betrakta detta problem som ett ytterst allvarligt sådant.

Jag skall göra en liten marginalanteckning. När man går igenom material och rapporter för en längre tid rörande de militära flyghaverierna, så finns det mycket att notera. Bl. a. noterar man då att det finns ganska olika sätt att offentligt framställa de mest bärande olycksorsakerna och det som i haverirapporterna anges som den verkliga olycksorsaken – eller förment verkliga olycksorsaken, som man i utredningen ansett sig komma fram till.

Det finns en benägenhet hos högre officerare, när de gör offentliga uttalanden, att lägga skulden på förarna – att när en pilot inte följer de givna föreskrifterna så går det som det går. Så grovt säger de det inte, men det är innebörden. När man då ser haverirapporterna, så finner man emellertid en påtaglig disproportion. Och det är inte den enda punkten där jag finner att ibland den högsta flygvapenledningens sätt att redovisa saker och ting inför offentligheten inte stämmer med i övrigt kända fakta i målet. Det är inget tvivel om att en serie tekniska fel har spelat en avgörande roll i en mängd flyghaverier under 1970-talet – och också i de haverier som skett under de senaste åren.

Det har även framkommit att det varit brister när det gäller felrapporteringen – att erfarenheter, som jag nämnde, inte kommuniceras till piloterna. Och i ett fall har det förekommit att ett konstruktionsfel från Saabs sida förbisätts.

Till sist vill jag, till förtydligande av vad som här har sagts i debatten rörande vitsordssystemet och det sätt på vilket man kan använda det, citera ur en betygshandling för en viss major, som har skymtat i denna debatt. Det gäller alltså en person som under tio år har varit fackligt aktiv på detta område och gjort stora ansträngningar för att skapa ökad säkerhet i arbetet för sig och sina kamrater. Betyget för omdömesförmåga är satt till den lägsta nivån. Betygsättaren har gjort en liten asterisk med en hänvisning till en kommentar nedanför betygstabellen. Han säger där att han sätter detta betyg med hänsyn till den betygsattes agerande i sitt eget vitsords- och befordringsärende. Dvs. om man har en annan mening, om man överklagar någonting, då är man en suspekt person, då har man dåligt omdöme, och då skall man passa sig för att söka någon befordran inom flygvapnet. Jag vill ta fram detta dokument, därför att det kanske bättre än många utläggningar i övrigt i ord säger vad det här problemet handlar om.

Anf. 11 ERIC HÄGELMARK (fp):

Herr talman! Försvarsministern säger att personalmedverkan är nödvändig i syfte att förbättra flygsäkerheten, och det skall kunna ske utan att det förorsakar några repressalier. Jag tackar försvarsministern för de orden – det är precis vad jag vill.

Men för att det skall kunna bli på det sättet måste vi få ändring på det vitsords- och befordringssystem som vi nu har. Tystnaden kan bli katastrofal. Vi måste få i gång en öppen diskussion, och det får vi bara om vi radikalt ändrar nuvarande vitsords- och befordringssystem, och ändringen måste ske så att den tryggar rättssäkerheten och har de bedömdas förtroende.

Vi får titta på saken, säger försvarsministern. Jag hoppas att det blir mera än att man bara tar en titt på det hela och att vi skall kunna få fram ett betygssystem som våra officerare inom försvaret kan ställa sig bakom.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 81

Måndagen den
14 februari 1983

Meddelande om interpellationer

5 § Föredrogs men bordlades åter
Kulturutskottets betänkande 1982/83:19
Utbildningsutskottets betänkande 1982/83:13
Jordbruksutskottets betänkande 1982/83:23

6 § På förslag av andre vice talmannen beslöt kammaren kl. 12.01 att ajournera sina förhandlingar till kl. 15.00, då det till dagens bordläggning anmälda utskottsbetänkandet väntades föreligga.

7 § Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00.

8 § Anmälades och bordlades
Skatteutskottets betänkande
1982/83:20 Ändring i lagen mot skatteflykt. m. m. (prop. 1982/83:84)

9 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställes

den 11 februari

1982/83:69 av *Carl Bildt* (m) till utrikesministern om regeringens initiativ för att skapa en kärnvapenfri zon i Europa:

Den 8 december 1982 tog regeringen på diplomatisk väg kontakt med ett stort antal länders regeringar i syfte att utröna förutsättningarna för en zon fri från taktiska kärnvapen i Europa.

Regeringens initiativ, som i sin helhet ännu icke offentliggjorts, grundade sig på ett förslag framlagt av den s. k. Palme-kommissionen tidigare under året. På frågor om förslagets närmare utformning hänvisades till skrivningarna i Palme-kommissionens betänkande.

Ett stort antal av de tillfrågade regeringarna har sedan dess avgivit reaktioner på det svenska förslaget. Vissa av dessa har lämnats under hand och inofficiellt, medan flera viktiga reaktioner gjorts i offentliga former. Detta gäller särskilt den sovjetiska reaktion som publicerades av Tass den 28 januari och som sedan bildat mönster för en lång rad offentliga uttalanden och deklarationer från olika öststaters sida.

Regeringens initiativ har ännu icke varit föremål för någon diskussion i riksdagen eller något av dess organ. Regeringen har också vid flera tillfällen betonat, att initiativet främst haft karaktären av en sondering och att man därefter har att bedöma om, och i så fall i vilka former, man skall gå vidare med förslaget.

I regeringens pressmeddelande sägs, att den föreslagna zonen i ett inledande skede skall inrättas i Centraleuropa och att den därefter skall utsträckas längs de båda maktblockens sydliga och nordliga flanker.

Denna del av initiativet berör direkt det nordiska området, och det får därför förutsättas att regeringen ägnat denna del av initiativet speciell uppmärksamhet.

Det får antas, att en zon av denna typ i första hand måste komma i fråga i det nordiska området där de båda maktblocken direkt står mot varandra, dvs. på bägge sidor om den norsk-sovjetiska gränsen. I detta område kommer den i praktiken enbart att beröra sovjetiskt område.

Regeringens pressmeddelande antyder emellertid, att zonen skall utsträckas längs flankerna även i de fall där dessa icke är i beröring med varandra. I ett sådant fall uppkommer speciella problem i det nordiska området. Ett utsträckande av en zon fri från "slagfältskärnvapen", och med den principiella inriktning som regeringens förslag getts, ter sig svår att förena med den typ av nordisk kärnvapenfri zon som tidigare diskuterats.

Mot denna bakgrund ber jag att till utrikesministern få framställa följande frågor:

1. Förelåg det inom regeringskansliet ett separat svenskt underlagsmaterial som grund för regeringens initiativ den 8 december, eller grundade detta sig enbart på det resonemang som förekommer i Palme-kommissionens förslag och på de synpunkter som enskilda ledamöter av denna kommission kan ha framfört?

2. Är utrikesministern beredd att lämna riksdagen en redovisning för de reaktioner i olika former som inkommit, med speciell tonvikt på i vilken mån som regeringen anser att dessa innebär ett ställningstagande till det svenska initiativets bärande principer?

3. Det har betonats, att det svenska initiativet principiellt skiljer sig från tidigare förslag om kärnvapenfria zoner i Centraleuropa som omfattar ett antal staters territorier. Kan utrikesministern redovisa de principiella skiljelinjer i grundsyn och uppläggning som anses föreligga mellan det svenska initiativet och tidigare till synes snarlika förslag? -

4. Är det regeringens uppfattning, att en korridor av den typ som föreslagits skall göras fri från varje form av kärnvapen, således även sådana som normalt inte brukar hänföras till kategorin "slagfältskärnvapen", och föreställer den sig, att det inom detta område skall få förekomma vapenbärare och förrådsfaciliteter som är av sådan karaktär att de i första hand måste vara avsedda för kärnvapen även om dessa icke är av karaktären "slagfältskärnvapen"?

5. Har regeringen gjort några studier av vilken typ av kontroll- och verifieringsmekanismer som ett avtal av den typ som man föreställer sig måste vara försett med?

6. Är regeringen beredd att redogöra för sin syn på hur den utvidgning av zonen till att även omfatta det nordiska området som föreslogs den 8 december kan utformas och vilken inverkan detta har på olika möjliga konstruktioner av en totalt kärnvapenfri zon i Nordeuropa?

7. Ser regeringen, på samma sätt som Palme-kommissionens skrivningar antyder, upprättandet av en konventionell balans genom förhandlingar som ett avgörande moment för tillkomsten av den föreslagna zonen?

8. Ser regeringen någon risk för att det svenska förslaget att förvandla delar av de tankar om en förändrad inriktning av NATO:s försvarsstrategi i Västeuropa till ett föremål för formella förhandlingar mellan de bägge maktblocken kan leda till att en utveckling inom NATO i den önskade riktningen fördröjs i avvaktan på sannolikt mycket svåruppnåbara motsvarande åtgärder på den sovjetiska sidan?

9. Anser den svenska regeringen, att den grundläggande idén bakom zonen går att förena med att denna utsträcks till att omfatta så gott som hela Västtysklands territorium och därmed i praktiken kommer att likna de förslag till kärnvapenfria zoner i Europa som tidigare förts fram från bl. a. polsk sida?

10. I vilka fora och med vilken anknytning till övriga pågående förhandlingar om kärnvapen och konventionella rustningar i Europa anser regeringen att samtal om upprättande av den föreslagna zonen skall föras?

11. Avser regeringen att, på grundval av de inkomna reaktionerna, nu ta nya diplomatiska initiativ i ärendet?

den 14 februari

1982/83:70 av förste vice talman *Ingegerd Troedsson* (m) till finansministern om åtgärder mot otillbörligt utnyttjande av underskottsavdrag:

Enligt uppgift avser regeringen att lägga ned kommittén om underskottsavdrag. KUSK. Kommittén tillsattes våren 1980 på begäran av en enhällig riksdag i syfte att förhindra ett otillbörligt utnyttjande av avdragsrätten för underskott. Ett omfattande arbete påbörjades också av utredningen i syfte att kartlägga om rätten till underskottsavdrag systematiskt missbrukades och i så fall i vilken utsträckning.

Den begränsning av rätten till underskottsavdrag som genomförts i samband med skatteomläggningen kan inte på något sätt sägas lösa problemet. Däremot innebär den i sig betydande nackdelar. Avdragsrätten begränsas för alla personer, vilkas sammanräknade inkomst överstiger den s. k. brytpunkten, helt oberoende av hur underskotten uppkommit. En stor del av dessa avdrag är i hög grad legitima och vällovliga, som underskotten i samband med förvärvande av eget hem eller i samband med att nya projekt realiserar. För dem vilkas sammanräknade inkomst understiger brytpunkten kvarstår full avdragsrätt oavsett om avdragen kan betraktas som tillbörliga och vällovliga eller inte.

Den införda begränsningen drabbar inte bara småhusboende och produktiv risktagande utan bryter också sönder symmetrin i skattesystemet med en betydande byråkrati och ytterligare drivkrafter till skattefusk som oundviklig följd.

Från regeringens sida föreligger också förslag om en väsentlig utvidgning av generalklausulen mot skatteflykt. Genom att lagförslaget saknar materiellt innehåll skulle – om detta antas – inte längre någon klar gränsdragning mellan tillåtna förhavanden och otillåtna föreligga. Den omsorgsfullt avvägda balansen mellan statens skatteflyktsbekämpning och den enskildes

rättssäkerhet skulle suddas ut och den enskilde hamna i en situation av betydande rättsosäkerhet. En förbättrad precisering av förfaranden som kan betraktas som otillbörliga och åtföljande lagändringar är klart att föredra.

Skattelagstiftningens syfte skall givetvis vara att man med bibehållet rättsskydd för de hederliga medborgarna skall kunna göra sak mot de ohederliga. Av denna anledning är det enligt vår mening angeläget att fortsätta arbetet på att kartlägga om, och i så fall i vilka sammanhang, avdrag som kan betraktas som otillbörliga förekommer och att vidta åtgärder mot dem. I avvaktan på detta arbete bör avdragsbegränsningen för personer ovanför brytpunkten upphävas på grund av dess skadeverkningar.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om att få ställa följande fråga till finansministern:

Avser finansministern att effektuera riksdagens beställning på åtgärder mot otillbörligt utnyttjande av underskottsavdragen?

Nr 81

**Måndagen den
14 februari 1983**

*Meddelande om
frågor*

10 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 11 februari

1982/83:272 av *Ulla Tillander* (c) till utbildningsministern om gymnasieskolans utbildning i jord- och skogsbruk m. m.:

I budgetpropositionens förslag till dimensionering av gymnasieskolan föreslås en neddragning av den utbildning som innefattar jordbruk, skog och trädgård (JST-sektorn). Det sägs uttryckligen att förslaget har anpassats till vad som nu är känt om kommunernas beredskap att anordna utbildningen inom denna sektor.

Nu visar statistiken att denna sektor, JST, är mycket eftersökt. 1982 sökte 4 791 elever till 2 700 elevplatser. Ungefär 45 % av de sökande kom alltså inte in på sitt förstahandsval. Det kan tilläggas att denna utbildning är särskilt eftertraktad och av eleverna upplevs som meningsfull därför att den i mycket hög grad leder fram till ett arbete. Trots att efterfrågan är så stor och platsantalet redan nu är otillräckligt, skär regeringen i år ner antalet platser med 11 % från 2 700 till 2 400. Nästa år antyder man en ytterligare nedskärning.

Med hänvisning till det anförda vill jag till utbildningsministern ställa följande fråga:

Varför skär regeringen ner antalet platser inom jordbruks- och skogsbrukssektorn trots ett konstaterat stort behov av utbildningsplatser?

Nr 81

**Måndagen den
14 februari 1983**

*Meddelande om
frågor*

1982/83:273 av *Arne Fransson* (c) till kommunikationsministern om bibehållande av lokalpostkontoret i Nye:

Omfattningen av samhällelig service av olika slag har en stor betydelse för en regions möjlighet att utvecklas i positiv riktning. Tillgången till ett lokalpostkontor fyller därvid en betydelsefull funktion som serviceinrättning. Vetlanda kommun gör stora och betydelsefulla satsningar och betraktar Nye som en kommunelsserviceort. En indragning av lokalpostkontoret skulle vara olyckligt och motverka en fortsatt positiv samhällsuppbyggnad.

Med hänvisning till det anförda vill jag till kommunikationsministern ställa följande fråga:

Är kommunikationsministern beredd att tillmötesgå Vetlanda kommuns och ortsbefolkningens uppfattning om att bibehålla lokalpostkontoret i Nye?

1982/83:274 av *Carl Bildt* (m) till försvarsministern om radarövervakningen av det svenska luftrummet:

Anser försvarsministern att den radarövervakning av det svenska luftrummet som förekommer i fredstid är tillfredsställande, eller ser han den demonstrerade möjligheten för främmande militära helikoptrar att ouppäckta landa i militärt känsliga svenska kustområden som ett tecken på att förbättringar behövs?

11 § Kammaren åtskildes kl. 15.01.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert