

[Honoré.]

velegnet til transport af en panserværnskanon og savnes i mange bataljoner i mobiliseringsstyrken.

En følge af salg og tilbagelevering af militære køretøjer skal være, at mobiliseringsenheder i mange tilfælde kun råder over civile køretøjer, der er mindre egnede til militære formål.

Denne svækkelse af mobiliseringsstyrken er i afgørende modstrid med de sidst indgåede forsvarsforlig, der netop lægger større vægt på mobiliseringsstyrken.

Forsvarsminister *Erling Brøndums* svar (23. august 1974):

Gennem våbenhjælpen har forsvaret modtaget i alt ca. 6.500 køretøjer, men antallet er nu reduceret til ca. 3.000 stk. De hører alle til den ældste del af forsvarets køretøjspark (i alt ca. 10.000 stk.), der aldersmæssigt fordeles sig således:

ældre end 20 år	ca. 22 pct.
mellem 20 og 15 år	ca. 3 pct.
mellem 15 og 10 år	ca. 16 pct.
mellem 10 og 5 år	ca. 24 pct.
under 5 år	ca. 35 pct.

Af driftsmæssige grunde er det særdeles påtrængende at søge den ældste del af køretøjsparken udrangeret, og de nødvendige midler hertil kan skønmæssigt ansættes til ca. 300 mill. kr. Forsvaret har derfor været nødt til at anlægge rent forretningsmæssige principper ved investering og drift, dog med hensyntagen til de særlige betingelser, der må være gældende for et forsvar.

Ud fra disse principper har forsvaret årligt gennemført analyser (for en 5-årig periode) med henblik på at nå en acceptabel balance mellem investerings- og driftsudgifter. Man er herunder nået frem til en generel udskiftningsprocedure for de merkantile køretøjer, der begrænser levetiden til 12 år. De får dog en større reparation efter 6 års drift, hvis omkostningen herved ikke overstiger 50 pct. af udgiften til et nyt køretøj.

Dette forløb er forskelligt fra køretøjstype til køretøjstype, men blandt de faktorer, der bestemmer det kritiske punkt i et givet køretøjs liv inden for forsvaret, er:

— muligheder for køb af reservedele
— omkostninger ved fremstilling af reservedele, der ikke mere produceres

— lageromkostninger

— værkstedsomkostninger.

Ved efterlevelse af dette princip opnås, at forsvarets køretøjspark til stadighed kan holdes rullende, samt at der kan opretholdes et rimeligt materielberedskab.

Det er ikke acceptabelt at beholde køretøjer, der overskrider denne kritiske grænse, og de bliver derfor afhændet enten ved salg på auktion eller — for våbenhjælpskøretøjernes vedkommende — ved tilbagelevering.

Hvorvidt det er forsvarligt at istandsætte og evt. ombygge og modernisere det ældre materiel, bliver overvejet for hver enkelt køretøjstype.

Til eksempel kan oplyses, at der forud for indstilling om anskaffelse af nye kampvogne til hæren i maj 1974 blev udarbejdet en redegørelse vedrørende muligheden for at ombygge og modernisere den nuværende Centurion-kampvogn. Denne redegørelse blev medsendt indstillingen til finansudvalget.

Kassation af en køretøjstype medfører ikke nødvendigvis anskaffelse af ny type med samme egenskaber, idet der altid ved en sådan normalt betydelig investering foretages en afvejning af enhedernes behov over for den tekniske udvikling. Det skal herunder nævnes, at udbygningen af det danske vejsystem i nogle tilfælde har bevirket, at forsvaret ikke mere i samme udstrækning som før finder det nødvendigt at opretholde krav om terrængående egenskaber.

Ved anskaffelse af nye køretøjstyper er det væsentligt for forsvaret i så vid udstrækning som muligt at vælge kommercielle typer, der er almindeligt anvendt i Danmark, idet man da kan udnytte civile lagre og værksteds kapacitet samtidig med, at tilgang af civile udskrevne køretøjer ved mobilisering m. v. skaber færrest muligt problemer.

Generelt kan behovet for magasinering af køretøjer til hærens mobiliseringsenheder indskrænkes til særlige specialkøretøjer, medens de almindelige køretøjer tilvejebringes ved udskrivning af civile typer, der i forvejen findes i hærens beholdninger. Herved opnås betydelige besparelser i fredstid samtidig med, at problemer ved ibrugtagning af konserveret og eventuelt forældet materiel undgås.

Ovennævnte betragtninger er analoge