

lande industrideltagelse svarende til 15 pct. af værdien af salg af fly til tredieland. Med et salg på 500 fly til tredieland, hvorved opnås et produktionsniveau på ialt ca. 1500 fly, bliver medproduktionen til de 4 lande 80 pct. Såfremt de 80 pct. ikke kan opnås ved medproduktion, vil forskellen blive ydet ved anden kompensation.

General Dynamics tilbud lyder på 74 pct. medproduktion til Danmark ved fremstilling af 1.500 fly. Tilbuddet forventes forhøjet til 80 pct.

100 pct. kompensation ved medproduktion opnås med et produktionsniveau på ca. 2.000 fly, hvilket må betragtes som en realistisk mulighed. Den amerikanske regering har i øvrigt ikke begrænset den mulige kompensation (medproduktion) til 100 pct.

Den svenske flyvemaskinefabrik SAAB-SCANIA har tilbudt Danmark en medproduktion svarende til 55 pct. af flyprisen og herudover anden kompensation på 100 pct. over 13 år. I relation til en vurdering af prisen for Viggen har SAAB-SCANIA foretaget beregninger over, hvor stor en del af omkostningerne ved køb af det svenske fly der via kompensationsprogrammet i givet fald vil komme tilbage til statskassen i form af indkomstskatter og sparet arbejdsløshedsunderstøttelse m. v.

Tilsvarende betragtninger kan gøres for de fra amerikansk og fransk side fremsatte kompensations tilbud. I handelsministeriets vurdering af de modtagne kompensations tilbud er beregninger over indirekte virkninger, som de anførte, ikke medregnet.

Ved bedømmelsen af tilbuddene bør foretages en afvejning af tilførsel af teknologisk viden og volumen i produktionsmæssig henseende.

Handelsministeriet finder, at man på lidt længere sigt må vurdere den teknologiske viden højest som værende det aspekt, der kan gavne den videre udvikling af dansk industri mest. Ved bedømmelsen af tilbud, der skal afvikles over en periode på 10-13 år, bør man ikke lægge afgørende vægt på den øjeblikkelige produktions- og beskæftigelsesmæssige situation i dansk industri. Ud fra disse betragtninger finder handelsministeriet det amerikanske tilbud det fordelagtigste i kompensationsmæssig henseende, derefter kommer det svenske tilbud som det næstbedste og det franske tilbud som det dårligste.

I øvrigt kan de fremsatte kompensations tilbud alle udnyttes til fordel for dansk industri, hvorfor industripolitiske hensyn — allerede af den grund — ikke bør være afgørende for, hvilket fly man foretrækker.

Det må fremhæves, at kompensation i form af væsentlig medproduktion kun kan forventes op-

nået, hvis Danmark beslutter sig til at købe sammen med de øvrige lande.

Det er regeringens opfattelse, at Danmark i en overskuelig fremtid skal have et flyvevåben, og erstatning for flyvevåbnets fly, efterhånden som de ophører med at være operationsdygtige, er en forudsætning for opretholdelse af et dansk flyvevåben. Overvejelser om erstatningskøb af fly må derfor tage udgangspunkt i en overvejelse af de opgaver, som et selvstændigt dansk flyvevåben antages at have i løbet af den periode, hvori disse fly er operationsdygtige — i hvert fald de kommende to årtier.

Under de i øjeblikket gældende forudsætninger er det danske flyvevåben et væsentligt led i det fælles forsvar af Vesteuropa, og intet i den aktuelle sikkerhedspolitiske situation tyder på, at denne side af det danske flyvevåbens funktion vil miste sin betydning i overskuelig fremtid. Det må hertil føjes, at flyvevåbnet ud over sin funktion som led i det fælles forsvar har haft og stadig vil have en meget vigtig rolle i hævdelsen af dansk suverænitet i fredstid.

Det skal understreges, at denne krigsforebyggende og suverænitetshævdende funktion kun vil kunne udøves, hvis flyvevåbnet er i besiddelse af bemandede fly.

Mellem de 4 europæiske køberlandes forsvarsministre er der — som nævnt — enighed om, at hvad angår operationelle egenskaber og anskaffelsespris har det amerikanske fly ubestridelige fordele fremfor de 2 andre fly.

Ud fra en vurdering af samtlige foreliggende oplysninger er det regeringens opfattelse, at det amerikanske fly F-16 bør vælges som erstatningsfly.

De 4 landes anskaffelse af 348 fly er planlagt foretaget således, at landene indledningsvis forpligter sig til at aftage 306 fly samt sikrer sig en option på 42 fly, der gælder indtil den 31. maj 1978. Såfremt optionen gøres gældende inden nævnte dato, kan de 42 fly erhverves for samme pris som de allerede bestilte fly. Hvis optionen ikke anvendes, skal der indledes forhandlinger med de amerikanske leverandører om, hvorvidt en prisforhøjelse for de bestilte fly bliver påkrævet.

For Danmarks vedkommende vil der blive tale om straks at bestille 48 fly og tage option på 10 fly.

Denne ordning vil ikke medføre nogen ændring i kompensations tilbuddets princip om forholdsmæssig kompensation.

Under forhandlingerne mellem de 4 lande og de amerikanske myndigheder er der forudset en betalingsordning, der ikke vil medføre danske betalinger på flyene før 1. april 1977.

Det amerikanske tilbud til de 4 lande udløber den