

*Driftsomkostninger*, beregnet for 2 eskadriller.

Forsvarskommandoen har regnet ud, at merudgiften til brændstof ved anskaffelse af Viggen i stedet for F-16 i dagens priser andrager ca. 13 mill.kr. pr. år. Hertil kommer merudgiften til reservedele specielt til motorvedligeholdelse.

*De totale årlige driftsudgifter vil således være ca. 16 mill.kr. højere for Viggen end for F-16.*

F-16s brændstofforbrug er ca. 10-25 pct. lavere end forbruget ved de fly, som flyet skal afløse (F-100 og F-104).

Viggens brændstofforbrug er ca. 20-40 pct. højere end forbruget for de fly, den skal erstatte.

#### *Kompensation.*

Der er fra SAAB-SCANIA fremsat tilbud på 175 pct. kompensation, som skal udfyldes dels ved medproduktion, dels ved anden kompensation.

*Medproduktionen* må formentlig blive *ubetydelig* på grund af det lille antal fly, der i givet fald ville komme på tale. Det svenske flyvevåben planlægger at købe 150 fly, således at dette sammen med det evt. danske køb ville give en produktion på ca. 200 fly. Selv ved en produktion på 348 fly har man ment, det var tvivlsomt, om en produktion ville være lønnende, således at Eurofighter tilbuddet hele tiden har været betragtet som økonomisk urealistisk. Kun en samproduktion med Sverige på mindst 498 fly forekom rimelig, set fra et økonomisk synspunkt.

Med hensyn til tilbuddet om 175 pct. *anden kompensation* skal det bemærkes, at investeringer i dansk industri ikke vil blive betragtet som kompensation.

#### *Konklusion.*

Dette seneste SAAB-SCANIA tilbud indeholder et pristilbud for en anskaffelse af 58 Viggen fly på ca. 2,4 mia. d.kr. Det er imidlertid uklart, om prisreduktionen på ca. 800 mill. d.kr. er en reel prisnedsættelse på selve flyet, eller om omfanget af leverede reservedele/komponenter reduceres i forhold til det oprindelige tilbud, hvilket vil indebære store udgifter til supplerende anskaffelser af reservedele på et senere tidspunkt.

Uanset at Viggen nu tilbydes til en an-

skaffelsespris svarende til F-16, bør F-16 flyet ud fra en samlet bedømmelse af operative og tekniske forhold vælges som udskiftningsfly for flyvevåbnets forældede fly.

F-16 vil kunne løse alle foreliggende opgaver med en stor overskudsmargin, idet flyet vurderes højest med hensyn til bæreevne, rækkevidde og manøvreedygtighed. Den etsædede og tosædede version af F-16 kan samopereres, hvilket ikke er tilfældet for den tosædede version af Viggen.

Det bør ligeledes understreges, at man på grund af det forventede større antal F-16 fly i operativ tjeneste vil opnå de største standardiseringsfordele, dvs. taktiske, trænings- og uddannelsesmæssige samt flyvesikkerhedsmæssige fordele.

#### *Spørgsmål 4.*

På hvilken måde har man fra NATOs side udtrykt ønsker om, at alle fire køberlande anskaffer den samme maskine, og har regeringen ment det nødvendigt at tage hensyn til eventuelle NATO-henstillinger?

#### *Svar:*

Generelt — og specielt på NATO-forsvarsministermødet 22.-23. maj d.å. — udtales fra NATO-side, at standardisering af materiel er af stor betydning, for at styrker fra forskellige lande kan operere effektivt sammen.

Standardisering simplificerer træning, operationer og logistisk støtte.

Samarbejde i udvikling og produktion af militært materiel er en særlig form for standardisering, hvorved fordelene ved masseproduktion kan udnyttes og enhedsomkostningerne kan reduceres.

Der er ikke specifikt fra NATO-side udtrykt ønsker om, at konsortie-landene anskaffer samme fly, men ideen til de 4 mindre NATO-landes fælles undersøgelser angående et fælles erstatningsfly for deres F-104 og andre fly er opstået i EUROGROUP som led i denne gruppes bestræbelser på at standardisere forsvarsmateriellet i NATO. Det er naturligt at lægge megen vægt på ønsket om standardisering i det foreliggende tilfælde, hvor F-16 flyet samstemmende i 5 NATO-lande foretrakkes ud fra en operativ — teknisk og logistisk vurdering. NATO-myndighederne har ofte påpeget, at standardisering inden for flyområdet er særligt