

vigtigt, fordi man herigennem kan udnytte flyenes egenskaber til hurtigt at operere fra forskellige baser over hele NATO-området.

Spørgsmål 5.

Hvilke lande vil være købere — direkte eller via USA — af de F-16 fly, som danske virksomheder skal være medproducenter af ifølge aftale om flykøb? Kan det udelukkes, at Tyrkiet, Iran og Israel er blandt aftagerlandene?

Svar:

Det amerikanske produktionsprogram for F-16 opererer i modsætning til det franske og svenske med alternative produktionskilder. Danske virksomheder kan blive medproducenter på fly, der leveres til Belgiens, Hollands, Norges og USAs flyvevåben, foruden det danske.

Deltagelse i F-16 programmet står åben for andre NATO-lande. Der består en pligt for USA til — i givet fald — at konsultere de europæiske deltagerlande.

Danmark vil kunne afslå at deltage i produktion af fly, der leveres til tredielande.

Der foreligger på nuværende tidspunkt henvendelser fra Canada og Tyrkiet om evt. køb af F-16, og der kan forudses lignende henvendelser fra andre lande, herunder lande uden for NATO.

Spørgsmål 6.

Hvordan sikres det, at danske virksomheders medproduktion ikke kommer i konflikt med våbenloven, specielt § 3? I den forbindelse udbedes en redegørelse for den igangværende produktion af danske fabrikker af dele til våbensystemet Seasparrow i lyset af våbenlovens bestemmelser.

Svar:

Danske virksomheder, der involveres i en medproduktion på flyet, vil være omfattet af bestemmelserne i lov nr. 139 af 7. maj 1937 om tilvirkning af krigsmateriel m.m., hvorefter det er forbudt uden tilladelse fra justitsministeren at tilvirke krigsmateriel. Virksomhederne vil således også blive underkastet det i den nævnte lovs § 4 omtalte tilsyn fra statens våbenkontrol.

Ligeledes vil der være tilsikret en overholdelse af våbenlovens (lov nr. 16 af 20. januar 1965) bestemmelser, herunder be-

stemmelsen i denne lovs § 6, hvorefter det er forbudt uden tilladelse fra justitsministeren i hvert enkelt tilfælde at udføre bl.a. materiel til land-, sø- eller luftkrig.

For de i produktionen af dele til våbensystemet SEA SPARROW deltagende firmaer gælder tilsvarende.

Spørgsmål 7.

Hvilke virksomheder vil få ordrer — af militær såvel som ikke-militær art — i forbindelse med købet af F-16? Hvilke kategorier af produkter bliver der tale om? Hvad bliver det skønsmæssige omfang af ordrerne fordelt på de enkelte virksomheder? Hvordan fordeler beskæftigelseseffekten af disse ordrer sig på de enkelte virksomheder?

Svar:

Hovedsagelig virksomheder inden for elektronikbranchen, men også inden for mekanisk industri og flyindustrien — f.eks. Per Udsen. Det kommer formentlig til at dreje sig om ca. 15-20 virksomheder. De påtænkte produkter er for en stor del elektronisk og mekanisk udstyr, noget flyskrog samt en del af motoren.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at angive den endelige fordeling på enkelte industrivirksomheder, men f.eks. Bukh, Kalundborg, tænkes at skulle producere dele til motoren for et beløb af ca. 24 mill. \$. Da man ikke kender den endelige fordeling, kan man heller ikke angive beskæftigelseseffekten på konkrete virksomheder.

Spørgsmål 8.

I hvilket omfang er SASs landingsrettigheder indgået i forhandlingerne med USA?

Svar:

SAS's landingsrettigheder er ikke indgået i forhandlingerne med USA om flykøbet.

Spørgsmål 9.

Udvalget udbeder sig det af SAAB-SCANIA senest fremsatte tilbud på køb af Viggen-fly.

(Udvalgets medlemmer har fået tilsendt et *sammendrag* af dette tilbud, men den *fulde ordlyd* af det tilbud, der er sendt til forsvarsministeren, udbedes).