

Det kan oplyses, at SAAB-SCANIA i de sidste 5 år har lagt kompensationsordrer ud hos dansk industri til et gennemsnitligt beløb af 44 mill. kr. årligt (heri inkluderet leverancer til VOLVO) i forbindelse med DRAKEN-købet.

Det oprindelige svenske tilbud indebærer en forøget eksport fra dansk industri til de 3 involverede svenske virksomheder med 430 mill. kr. årligt, dvs. mere end en tidobling af den nuværende samhandel i forbindelse med DRAKEN-købet, hvilket nok må anses at være vanskeligt gennemførligt, selvom man inkluderer L. M. Ericsson.

Det seneste svenske „tilbud“ indebærer

en eksportforøgelse på 330 mill.kr. årligt, svarende til mere end en ottedobling af den nuværende samhandel og på grund af den senest „tilbudte“ lavere pris nogenlunde svarende til det oprindelige tilbud.

Dette anses fortsat for at være vanskeligt gennemførligt.

Hertil kommer, at investeringer ikke kan betragtes som kompensation.

Det skønnede indkomstskatteprovenu beregnet på grundlag af den forventede gennemsnitlige indkomst i 1975 for arbejdere og dertil svarende skat samt indirekte skatter kan sammenfattes således (alle beløb i mill.kr.):

	Viggen			F-1
	Oprindeligt	seneste	„tilbud“	
Antal mandår	F-16	tilbud	„tilbud“	F-1
Udbetalt arbejds løn	8.000	16.790	14.300	6.650
Indeholdt indkomstskat	520	1.091	930	432
Sparet arbejdsløshedsunderstøttelse	160	336	286	133
Tabt indkomstskat af arbejdsløshedsunderstøttelse	400	840	715	333
Netto øget indkomstskat	100	210	179	85
Heraf staten 60 pct.	60	126	107	48
Øget afgiftsprovener til staten	36	76	64	29
Samlet virkning på statsbudgettet*)	12	25	22	10
Nettoudgift for staten	448	941	801	372
	1.952	2.259	1.689	2.428

Ovenstående beregninger forudsætter ledig arbejdskraft gennem hele perioden. Hvis der derimod er fuld beskæftigelse, er der ikke tale om besparelser på arbejdsløshedsunderstøttelser på statsbudgettet, derimod er det nok muligt, at man også i denne situation ville få en lidt større skatte- og afgiftsindtægt på grund af større pris- og indkomststigninger forårsaget af pres på arbejdsmarkedet.

Spørgsmål 29.

Er de i svaret på spørgsmål 12 nævnte drifts- og vedligeholdelsesudgifter pr. flyvetime accepteret som rigtige af sælgerlandene?

Svar:

Styrekomitérapporten angiver følgende for brændstofforbruget af de 3 fly:

F-16	100 pct.
F-1	120 pct.
Viggen	160 pct.,

og disse tal bestrides ikke af producenterne.

Vedrørende vedligeholdelsesudgifter angiver samme rapport ingen tal, men nævner, at disse vil være mindst for F-16 efterfulgt successivt af F-1 og Viggen.

Årsagen til, at der ikke angives tal for vedligeholdelsesudgifterne er, at forskelle mellem vedligeholdelsespraksis og operationelt brug af flyene landene imellem gør, at

*) Heri er ikke indregnet selskabsskatter, som det er vanskeligt at skønne over på grund af usikkerhed over afskrivning o.lign.