

[Fuglsang.]

er de i sin tid omtalte kompensationer, og hvad disse måtte betyde for dansk beskæftigelse og dansk produktion. Ministeren er kommet til, at det foreløbig vil dreje sig om 2.670 mandår i alt, og det bliver jo ikke meget pr. år. Det vil ikke have den helt store indflydelse på vor alt for store arbejdsledselsprocent.

Når jeg har sagt »foreløbig«, så skyldes det den optimisme, som ministeren giver udtryk for: at det kunne blive mere, at det kunne nærme sig de 58 pct., man i sin tid stillede i udsigt. Men de argumenter, ministeren bruger, virker næsten, som når en fremskridtsmand lokker med alle de velsignelser, der vil følge, når man gennemfører deres form for indkomstskat. Der er alt for meget hvis, såfremt og når osv., der er alt for lidt sikkerhed i det.

Det opstilles sådan, at hvis USA køber så og så mange fly, hvis deltagerlandene køber så og så mange fly, og især hvis det lykkes at prakke tredjelande så og så mange af disse fly på, så kunne vi måske få så og så mange i arbejde. I må undskylde, det kan ikke virke særlig overbevisende.

Der stilles endnu en betingelse her: hvis vi er – hedder det – rimeligt konkurrencedygtige. Ikke mindst det stiller spørgsmålet: hvem bestemmer, hvem bedømmer, om den vesteuropæiske industri er konkurrencedygtig?

Der findes som sagt denne arbejdsgruppe, som skal vurdere, hvor store berettigede omkostningstillæg de amerikanske firmaer kan beregne sig på leverancer fra Europa. Men hvem sidder i den? Det er de samme mennesker, som frimodigt foreslår, at vi roligt kan underskrive købekontrakten, oven i købet uden at de er færdige med deres undersøgelser. Det kunne vel også interessere at vide, hvilke firmaer der foreløbig har fået kompensationsordrerne og i forbindelse dermed visse statslige subsidier. Jeg vil ikke benægte, at vi muligvis kunne have læst det i aviserne, men så meget desto lettere må det være at give en samlet oversigt over det. Det er dels vigtigt at vide med hensyn til omkostningsberegningerne, i hvor høj grad det i virkeligheden drejer sig om amerikanske firmaer, og hvis det er tilfældet, kender vi fra olieselskaberne evnen til at ompostere, dels kunne det være interessant at vide, hvilke og hvilken art af danske firmaer der er med i billedet. Det kunne måske også fortælle en del om denne F-16 flyhandel.

Niels Helveg Petersen (RV):

Der er i diskussionen om F-16 fly opstået tvivl om tre forhold. For det første diskussion og tvivl om tekniske forhold, for det andet diskussion og tvivl om omfanget af medproduktion og endelig diskussion om selve prisen.

Lad mig tage det tekniske problem først. Det er en diskussion om disse flys sikkerhed, deres ydeevne og deres sårbarhed. Det er totalt umuligt for lægfolk at danne sig nogen fornøftig mening om, hvorvidt der er grund til skepsis over for flyenes tekniske ydeevne i det hele taget. Jeg konstaterer, at forsvarsministeren i hvert fald ikke har den fjerneste skepsis på noget punkt, men bruger udtryk som: dette har intet på sig, der er fuld sikkerhed, og flyene er bedre end noget andet. Som sagt, jeg skal ikke gøre mig til dommer over det. Det er umuligt for mig at gøre det, for jeg har ingen tekniske forudsætninger for det.

Men det, som står fast, og som går igennem redegørelsen, er, at der i hvert fald her er tale om et avanceret, nyt og i det store og hele uprøvet fly. Det er ikke en folkevogn, vi køber, det er en dyr racer, som endnu befinder sig på tegnebordet og på udviklingsstadiet. Det stilles direkte i udsigt af ministeren, der omtaler, at der kan hen ad vejen blive tale om at forbedre flyet og lave ændringer i flyet. I den proces, siger ministeren – og det er det punkt, hvor ministeren i hele sin redegørelse er mest forsigtig i sit ordvalg – skal man være forsigtig med at holde omkostningerne i ave. Der knytter sig altså en særlig usikkerhed til så avanceret udstyr, og jeg vil gerne minde om, at vi desværre i fortiden, når det drejer sig om kampfly, har haft afskrækkende tilfælde. Må jeg minde om de Starfighter fly, som det vesttyske flyvevåben rådede over. Der var her tale om en amerikansk type, som var modificeret i Tyskland, hvor man havde anvendt tyske komponenter, altså en flytype byggende på amerikansk design, men med europæiske tilpasninger. Vi ved, hvordan det gik med disse Starfighters. Så vidt jeg erindrer, var der over hundrede af dem, der faldt ned. Det siger os ikke, at F-16 flyet også vil falde ned. Det siger os kun, at fly altså kan være forkerte, der kan være fejl. Når det er sådan, og når vi ved det, kunne jeg også godt have ønsket mig noget mere skepsis i ministerens redegørelse på dette punkt.

Med hensyn til medproduktion er det målet at nå 58 pct. Det er ikke nået endnu, indtil nu er man nået op på de 40, men ministeren ud-