

[Karl Møller]

kendtskab med USAs mægtige industrielle militærkompleks, som man har gjort. Der er al mulig grund til at være mere forsigtig, end man har været i forbindelse med dette flykøb.

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at da sælgeren, General Dynamics, som jo efter det skandaleombruste Lockheed er det næststørste rustningsmonopol i USA, sidste gang satte en kampflyver, nemlig F-111, i produktion, da steg dens pris undervejs i produktionsforløbet med ikke mindre end 235 pct.

Jeg har læst, at forsvarsministeren i søndags udtalte, at da man i 1975 sluttede kontrakt, købte man ikke andet end et skrog. Jeg mener ikke, at det stemmer helt med det svar, som forsvarsudvalget fik på bilag 2 i 1978 i forsvarsudvalget. Her står der udtrykkelig, at de godt 6 mill. dollars.....

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Taletiden er udløbet.

Karl Møller (DKP):

Ja, det varer lige 30 sekunder. Der står udtrykkelig, at de godt 6 mill. dollars, der er tale om pr. fly, er en mestepriis, og netop udtrykket mestepriis hæfter man sig meget ved, hvor ting som flystellet, motoren, projektledelsen, anskaffelsen af ekstra værktøj og også udviklingsomkostninger pr. fly, udgifter til radar og andet udstyr er iberegnet. . . .

Tredje næstformand (Ninn-Hansen):

Ja tak.

Karl Møller (DKP):

Hvordan kan det så ske, at beløbet pr. fly nu er oppe på noget nær det dobbelte, omkring 11 mill. dollars?

Voigt (FP):

Ministeren nævnte i sit svar i forbindelse med medproduktionen, at han ikke vidste, hvor meget medproduktion der ville komme, og det er naturligvis klart, for skal man vurdere ud fra filmen, så så det jo ud til, at der kun skulle leveres 78 fly til Israel, og de 11 skulle gå til Europa. Vi så jo, at hele kortet blev sort af de fly, der ellers var lovet, for bl.a. under udvalgsarbejdet blev der jo talt om en produktion af 2.000 fly eller 3.000 fly, og det er selvfølgelig tal, der ikke holder.

Derfor er mit spørgsmål: holder den vurdering, som ministeren gav i et svar til forsvarsudvalget, nemlig at hvis der ikke blev den tilstrækkelige flyproduktion, så ville der blive en tilsvarende medproduktion i anden industri?

Endelig vil jeg gerne spørge ministeren, om de oplysninger, der ligger til grund for de aktstykker, som finansudvalget har vedtaget i forbindelse med købet af F-16, holder.

Tove Jørgensen (DKP):

Jeg har nogle helt konkrete spørgsmål til ministeren.

For det første: hvilke leverancer var indeholdt i basiskøbet? For det andet: hvilke yderligere leverancer er siden aftalt og med hvilken begrundelse? For det tredje: har disse leverancer været optaget til drøftelse i folketingets finansudvalg, eller ligger der anden bevillingsmæssig baggrund bag ekstraleverancerne, og er det sådan, at flyene var ubrugelige uden disse ekstraleverancer? Og sidst: er det korrekt, som det blev sagt i TV-udsendelsen, at flyene på leveringsdatoen vil koste 11 mill. dollars? I udsendelsen sagde ministeren, at på nuværende tidspunkt ville de koste 7-8 mill. dollars, men hvad vil de koste den dag, de leveres?

Forsvarsministeren (Søgaard):

Må jeg sige til hr. Karl Møllers sammenligning med andre fly med stigninger på 235 pct., at det kommer an på, hvad det er for et tidspunkt, man sammenligner med, det gælder vel under alle forhold. Når man køber en eller anden ting, bestiller en ting, og seks år frem i tiden skal have den produceret og leveret, så vil jeg spørge - nej, jeg kan ikke spørge hr. Karl Møller, men så vil jeg spørge, om nogen tror på, at man kan få noget leveret til en pris, som ligger seks år tilbage i tiden. Det er den udvikling, der helt naturligt må med ind i billedet.

Derfor må jeg sige, at det, den tidligere forsvarsminister gjorde, da han bestilte de fly, var, at han gik ud fra basisprisen, som den var i 1975. Den blev forhøjet med 10 pct. i 1977 på baggrund af, at leverancerne fra Europa blev dyrere end dem, man kunne få fra USA, men der skulle medproduktion til, så det blev tillagt prisen, så man kom op på de ca. 2.640 mill. kr. Derfor holder den