

[76] **Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite**
Møte fredag den 21. mars 1975 kl. 8.30.

Møtet ble ledet av formannen, Tor Oftedal.

Til stede var: Per Borten, Asbjørn Haugstvedt, Arne Kielland, Lars Korvald, Aase Lionæs, Otto Lyng, Odvar Nordli, Tor Oftedal, Erland Steenberg, Kåre Stokkeland, Kåre Willoch, Berit Ås, Guttorm Hansen, Per Hysing-Dahl, Ragnar Christiansen, Rolf Fjeldvær, Valter Gabrielsen, Harry Hansen, Håkon Kyllingmark, Gunnar Alf Larsen, Johan A. Vikan, Jakob Aano, Arne Nilsen (for Odd Lien), Lars T. Platou (for Paul Thyness), Torstein Tynning (for Svenn Stray), Johan Østby (for Arnt Hagen) og Reidar T. Larsen (for Berge Furre).

Av Regjeringens medlemmer var til stede: Statsminister Trygve Bratteli og statsråd Alv Jakob Fostervoll, Forsvarsdepartementet.

Følgende embetsmenn ble gitt adgang til møtet:

Fra Forsvarsdepartementet: Byråsjef A.P. Andresen,
oberst K. Bjørge-Hansen,
statssekretær Lasse Åsland.

Da komiteens faste sekretær var bortreist, ble sekretær Reidun Gulbrandsen gitt tillatelse til å være til stede under forhandlingene.

D a g s o r d e n :

Arbeidet med fremtidig anskaffelse av fly til det norske forsvar.

Formannen: Møtet er sammenkalt etter anmodning fra statsministeren for å behandle arbeidet med fremtidig anskaffelse av fly til det norske forsvar, og jeg gir straks ordet til forsvarsminister Fostervoll.

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Det går fram av langtidsplanene for forsvaret at av den nåværende jagerflyparken når F 5-fly og CF/F-104-fly [77] i et antall av 127 den fase av operativ standard at de må skiftes ut fra 1980 og utover i en 5-årsperiode fram til 1985. Arbeidet med å finne fram til erstatningsfly for disse starter vanligvis tidlig, fordi det tar tid å vurdere de kandidatfly som er aktuelle.

Det som har skjedd ved denne anledning, er at man har vært opptatt av standardiseringsproblemene innenfor NATO, og man har der funnet ut at fire land vil nå denne status for sine fly noenlunde samtidig, dvs. i tiden fra 1977 til 1985. Disse fire land har så blitt enig om å vurdere de forskjellige kandidatfly, for derigjennom å søke å skaffe seg et rimeligst mulig fly, men et fly som er fullt kapabelt til å møte de krav som det enkelte land stiller til en ny jagerflypark.

De fire land har i fellesskap vurdert en rekke kandidatfly, hvorav tre flytyper har deltatt i konkurransen i den siste tiden. Som kjent er det de tre flytypene Viggen – den såkalte Euro-fighter – fra svensk produksjon, det er det franskproduserte Mirage, og det er det amerikanske F 16. Disse flyene har som sagt vært vurdert, og på norsk side er de vurdert i flere faser – både av luftforsvaret selv, ved

generalinspektøren for luftforsvaret, og av forsvarssjefen, og begge er av den oppfatning at det er det amerikanske F 16 som imøtekommer våre krav på best måte. Regjeringen har sluttet seg til denne vurderingen.

Når det gjelder pris for disse flyene, er prisforholdene som følger: Det amerikanske fly er det rimeligste, det vil koste ca. 27 mill. kr. pr. stk. Det svenske ligger i prisklassen 37 mill. kr., og det franske fly ligger på det samme prisenivå.

Vi har i dag 127 fly i vår kampflypark. Med F 16-flyet vil vi kunne få løst de oppgavene som luftforsvaret vil stå overfor, med et antall på 72 fly. Størrelsen på vår flypark vil således bli 72, som foreslått av forsvarssjefen, og av typen F 16.

Det arbeid som de fire land har hatt gående i denne forbindelse, har vakt stor oppmerksomhet. Oppmerksomheten har naturlig vært rettet mot hva det enkelte land ville gjøre. Det har vært kalt århundrets flykjøp, og det kommer vel i stor grad av at industrien i de forskjellige land har vært involvert i avtalen, i og med at hvert av landene har tilbudt industriell medproduksjon av flyene – eller en kompensasjonsproduksjon. Tilbudene for industriens vedkommende er litt forskjellige fra land til land, men stort sett [78] går de ut på at enten vi anskaffer det ene eller det andre flyet, så vil den norske industrien delta i produksjonen med opptil 100 pst., eventuelt mer, avhengig av det totale antall fly som blir produsert. Dette innebærer ikke at vi skal produsere hele flyet; vi skal produsere deler av det, eller få kompensasjon i produksjon på andre områder. For det amerikanske flyets vedkommende kan en si at minimum deltakelse fra vår industri vil utgjøre 2,5 milliarder kr., mens det maksimale en kan forvente, hvis vi deltar fullt ut i produksjonen også til tredje land, vil kunne utgjøre opptil 4 milliarder.

Hele tiden er de forskjellige lands tilbud – for å si det slik – basert på at alle fire land kjøper samme type fly. Det er grunn til å anta at F 16 er det eneste alternativ som det er mulig for alle fire land å samles om. Derfor er det også F 16 som er interessant både når vi drøfter pris, og når vi drøfter industriell deltakelse.

Regjeringens oppfatning er at Norge fortsatt bør delta i disse samarbeidsbestrebelsene, på basis av at vi vil gå til anskaffelse av F 16 dersom de andre landene gjør det samme.

Formannen: Jeg takker forsvarsministeren for redegjørelsen og gir ordet fritt.

Kåre Willoch: Jeg vil gjerne først gi uttrykk for at det samarbeid som her har foregått mellom NATO-land om flykjøp, må anses som særdeles verdifullt – av grunner som det er helt overflødig å komme nærmere inn på.

Jeg ser det slik at man ved selve engasjementet i dette samarbeidet reelt sett har sagt seg villig til å ta et standpunkt nokså lenge før levering er aktuelt for Norge. Det må vi da ta konsekvensen av.

Den militære vurdering av valget av flytype har jeg for min del ingen forutsetning for å overprøve. Jeg har heller ikke noen som helst grunn til å tvile på at den konklusjon som Regjeringen er kommet frem til, er riktig.

Det er klart at et slikt valg også innebærer visse utenrikspolitiske momenter. Fra denne [79] synsvinkel kan det så vidt jeg kan se, ikke anføres noen motforestillinger – tvert imot. Jeg er derfor enig i at Regjeringen nå tar standpunkt slik som skissert her.

Berit Ås: Jeg har et par spørsmål.

Det var snakk om at vi eventuelt skulle delta i produksjon av deler av flyene. I den forbindelse ble det oppgitt to tall – 2,5 milliarder hvis vi deltar på visse premisser, og opptil 4 milliarder hvis vi deltar på andre premisser. Men så ble det også sagt at denne forskjellen kom an på hvorvidt vi deltok i delproduksjon av fly henholdsvis bare til land innenfor NATO eller også til *trede* land. Vil det si at det gjelder salg fra USAs side til andre land enn dem som befinner seg innenfor alliansen? I så fall vil jeg gjerne vite: Hva slags deler er det vi skal produsere, og kan flysalg komme til å skje i konflikt med de reglene vi nå har for våpensalg til andre land?

Det var mitt første spørsmål; jeg kan vente med det andre.

Formannen: Jeg ville foretrekke om det ble samlet opp en del spørsmål her, slik at vi kan utnytte tiden mest mulig rasjonelt.

Berit Ås: Da kan jeg fortsette.

Dette dreier seg, så vidt jeg kan forstå, om ganske store summer i utlegg i løpet av et visst antall år. Jeg sitter jo verken i forsvarskomiteen eller andre steder hvor man kan få en samlet vurdering av hvordan våre penger skal brukes innenfor forsvaret i de årene som kommer. Vi har også i forbindelse med utbyggingen av overvåkingstjenesten og fiskerioppsynet fått presentert løselig noen tall for hva dette kommer til å koste oss i fremtiden ved utbyggingen av oljevirkosomheten. Jeg vil gjerne vite hvem som skal legge fram en samlet vurdering for Stortinget av prioriteringen når det gjelder økonomisk innsats på disse to områdene. Vi befinner oss allerede meget høyt oppe på listen når det gjelder antall kroner brukt pr. innbygger til forsvaret. Å se dette flykjøpet uavhengig av hvor vår utbygging [80] for øvrig skal skje, er etter min mening lite tilfredsstillende. Jeg vil gjerne vite om f.eks. forsvarskommisjonen samlet har vurdert og prioritert dette – både når det gjelder antall fly og tidspunktet kjøpet skal skje på.

Jakob Aano: Eg har eit spørsmål til forsvarsministeren. Eg forstår det slik av det siste han sa, at det er F 16 som er det einaste som ser ut til å vera aktuelt om ein skal få med alle fire landa.

Det vart opplyst i dag i dagsnytt kl. 7.30 at det er tre land som har bestemt seg, men at det enno ikkje var sikkert med Belgia – som enno ikkje hadde bestemt seg, men som hadde tenkt på Mirage.

Er det mogleg å få greie på for det første om det er rett at dei tre landa faktisk har bestemt seg, iallfall i prinsippet, og også kor langt ein er komen når det gjeld Belgia – om ei avgjerd er nær føreståande?

Per Hysing-Dahl: Det er grunn til å være glad for at denne saken er blitt brakt så langt frem som den nå er, og jeg har ingen bemerkninger til det standpunkt Regjeringen er kommet til. Jeg vil bare understreke betydningen av at man får en slik avgjørelse som gjør det mulig for forsvaret å planlegge på sikt, og at det er av den største betydning for NATO ved at man i denne sammenheng oppnår denne grad av standardisering, og for norsk industri ved at man her får betydelig tilskudd av arbeidsoppgaver og blir delaktig i meget avansert teknologi og i felles forskningsfremstøt. Alt dette er verdifullt.

Forsvarsministeren var i går ettermiddag i forsvarskomiteen og orienterte om saken, og der fikk vi anledning til å stille en del spørsmål. Jeg sitter bare igjen med ett, og det er i grunnen ikke fordi jeg tror at det kan annet enn godtas, det forsvarsministeren sier, men jeg ville gjerne ved denne anledning spørre om bakgrunnen for at de 127 enheter kan erstattes med 72. Betyr dette at flyvåpenet må omstruktureres i større grad i forhold til den oppsetning av skvadroner som vi har i dag?

[81] **Erland Steenberg:** Jeg har et spørsmål. Vil vårt valg av F 16 være avhengig av at også de øvrige tre land bestemmer seg for denne flytypen? Og er det videre Regjeringens hensikt eventuelt å revurdere spørsmålet hvis et eller flere av disse land faller ut?

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Når det gjelder spørsmålet fra Berit Ås om maks/minimum flyproduksjon, så er det hele bygd opp i forskjellige skalaer. Vi starter med et produksjonsgrunnlag i de fire land på 350 fly. Så skal tilbyderlandet ha et bestemt antall fly. Når det gjelder F 16, er USAs beslutning om å kjøpe 650 fly et faktum. Det innebærer at grunnlaget for produksjon her er 1.000 fly. Hvis vi deltar i produksjonen av disse 1.000 fly, vil den norske produksjonsandel utgjøre ca. 2,5 milliarder kr. Så ser man allerede nå mulighetene for videre eksport av dette flyet, bl.a. til Canada og til en rekke andre land. Man anser det realistisk å ha en produksjonskjede for 3.000 fly. I tilfelle Norge deltar hele veien i dette opplegget, vil den norske produksjonsandelen gå opp i 4 milliarder kr.

Det er klart at når det gjelder våpeneksport, har vi prinsipper som vi i denne situasjonen ikke vil trampe på, og Norge har derfor anledning til å avstå fra produksjonsandelen for fly til land som vi i henhold til våre regler om eksport av våpen ikke vil levere til.

Jeg håper dette gav svar på spørsmålet fra Berit Ås.

Når det gjelder den økonomiske siden ved saken, er det slik å forstå at dette totalt vil kunne beløpe seg til mellom 2,7 og 2,9 milliarder kr. for Norge. Dette er et stort beløp. Hvordan dette skal innpasses, kommer vi til å måtte vurdere i sammenheng med den neste langtidsplan, og forsvarskommisjonen vil stå for en del av utredningsarbeidet i samband med dette.

Størrelsesordenen, forutsatt at vi kjører som nå, vil ligge innenfor rammen i det nåværende langtidsprogram, som Stortinget har sluttet seg til.

[82] Når det gjelder Aanos spørsmål, kan jeg si at jeg naturlig nok har god kontakt med kollegene mine i de andre land i denne sammenheng. Det er min oppfatning at det er meget realistisk å tro at Danmark og Nederland kommer ut med F 16, og at Belgia vil gjøre det samme. Men Belgia har ikke på dette punktet finalisert behandlingen innenfor sin regjering. Det skyldes at Belgia har problemer innen sin industri, de har stor arbeidsledighet for øyeblikket, og en av de belgiske fabrikkene, Fabrique Nationale, har vært involvert i den franske produksjon når det gjelder motorer. Det kan være politiske problemer som er knyttet til denne situasjonen i Belgia, som har gjort at en er blitt noe forsinket. Men det er ikke grunn til å tro at de andre land vil kunne gå inn på et Mirage-prosjekt – for Norges vedkommende bl.a. på grunn av pris, på grunn av rekkevidden for flyene og på grunn av andre operative egenskaper som Mirage-flyene ikke har, sett fra forsvarssjefens synspunkt.

Jeg må si jeg er litt engstelig og ikke så veldig glad for nyhetene i radioen i dag. Det var ikke min hensikt at disse opplysningene skulle være offentlige på dette tidspunkt, nettopp av hensyn til den prosess som skal foregå i de andre land. Vi er nødt til å ta standpunkt nå, fordi vi skal ha møte den 3. april hvor landene bør si på hvilket grunnlag de kan tenke seg å la samarbeidet fortsette. Og som sagt, jeg tror det er F 16 som er det eneste realistiske alternativ hvis man skal operere med en 4-landsgruppe.

Dermed har jeg nesten også svart på det spørsmålet som ble stilt om hva som ville skje hvis de andre velger noe annet. Hvis de andre, dvs. Belgia, velger noe annet, da oppstår det en ny situasjon. Det kan ikke da bli et 4-lands-samarbeid, og da er det oppstått en situasjon som vi må konsultere om, dvs. gå tilbake til Regjeringen med.

Jeg fikk en lapp her om at jeg ikke hadde svart på Berit Ås' spørsmål om fiskerioppsynet osv. Der har vi i arbeid Stoltenberg-utvalget, som skal vurdere den siden av saken. Den vil avgi sin innstilling i løpet av sommeren, men det er klart at innstillingen må undergis vanlig behandling og vurdering før vi kan trekke konklusjoner av denne komiteens arbeid. Det er det ingen gitt å gjøre i dag.

[83] **Berit Ås:** Det kunne være interessant etter hvert å få vite i hvilken grad Norge kommer til å utvide sin våpenproduksjon generelt. Man minnes jo med en viss bitterhet hva salgssjefen i Brofors sa når det gjaldt utvikling av en ny våpentype for artilleriet – at den sunneste markedsføring kan bare oppnås gjennom produksjon i lange serier. Det er selvfølgelig et synspunkt!

Men å få vite i hvilken grad vi øker vår våpenproduksjon ved å gå inn i denne delproduksjonen, og få visse vurderinger av på hvilken måte vi blir avhengig av disse arbeidsplassene, er etter min mening på sin plass før vi blir bedt om å ta noen beslutning om flykjøpet.

Gunnar Alf Larsen: Jeg har bare ett spørsmål: På hvilken måte vil man sikre at det som Regjeringen nå eventuelt måtte komme til å gjøre, ikke binder Stortinget eller forsvarskommisjonen i dens arbeid?

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: For det første til fru Ås' spørsmål om våpenproduksjon: La meg understreke at Norge ikke vil delta i produksjon av våpen som våpen betraktet; vi kommer til å delta i produksjon av fly som er bærere av våpen. Og det vi skal delta i produksjonen av, er slike ting som motordeler, og det ligger i dette at selve legeringene for disse delene er overordentlig høyt utviklet. Det er en del av romfartsteknologien som kommer inn i legeringene for motorene – og dette er en knowhow som norsk industri vanskelig på noen annen måte kan skaffe seg, og som vil ha effekt også for annen industri i Norge. Det gjelder videre komponenter til den elektroniske delen i navigasjonssystemene, som vil ha relevans senere i navigasjonssystemer for andre ting enn fly alene, og det gjelder andre navigeringssystemer.

Hele produksjonsandelen vår går på deler som hører flyet til på den elektroniske sektoren, noe som gjør det mulig for norsk industri å delta på et høyt teknologisert nivå knowhowmessig sett, og det er den store fordelene ved dette sett fra industriens side.

Vi baserer oss på allerede etablerte industriforetak. Det er Kongsberg Våpenfabrikk, Nera, Standard, Gustav A. Ring og en rekke andre firmaer i Norge som skal delta i disse leveransene.

[84] Det er en forutsetning – og det er lagt opp slik – at vår deltakelse her ikke skal medvirke til noen oppheting av industrien vår. Det vil innebære at disse firmaene, ifølge de samtalene vi har hatt med en del av dem, også kan bli bedre i stand til å legge industri til distriktene.

Når det gjelder bindingsgraden, er det klart at vi på møtet den 3. april ikke vil kunne binde Stortinget. Vi må selvfølgelig ta forbehold om Stortingets godkjenning av det vi gjør. Saken vil bli forelagt Stortinget på vanlig måte.

I det «Memorandum of Understanding» som skal danne grunnlaget for samarbeidet mellom de fire land og USA, har vi en paragraf som populært kalles for «drop out»-paragrafen, som hjemler adgang til å «hoppe av» – for å si det slik – hvis det skulle oppstå en situasjon som tilsier det. Paragrafen ivaretar også de nødvendige hensyn til forsvarskommisjonen og til nye vurderinger som måtte komme opp som følge av dens arbeid.

[85] **Formannen:** Jeg vil svært gjerne selv stille et spørsmål for å få klart presisert hvor vi står.

Jeg oppfattet forsvarsministeren i hans første innlegg dithen at selv om det her ikke er tale om våpen og våpendeler, vil eksporten skje i samsvar med de regler vi har for våpeneksport. Jeg kan ikke tenke meg annet enn at om Norge hadde vært produsent av jagerfly, ville vi ha betraktet et jagerfly som våpen selv om det ble levert uarmert. Jeg vil svært gjerne ha forsvarsministeren til å bekrefte eller eventuelt modifisere det jeg har sagt, eller ønsker statsministeren det?

Statsminister Trygve Bratteli: Jeg vil gjerne si noen få ord om saken i sin helhet, og jeg kan godt starte med det siste som var nevnt.

Det er klart at hvis denne planen blir realisert, er det en betydelig sak også for en del av den teknologisk mest utviklingsdyktige norske industri, og saken har derfor også betydelig interesse for Industridepartementet, som har deltatt i de forberedende drøftelser av denne sak. Industridepartementet har bl.a. tatt vare på det hensyn som er blitt nevnt, at hvis Norge blir delprodusent av dette flyet, tar en det forbehold som ligger i våre vanlige regler om våpeneksport når det gjelder levering av komponenter til disse flyene. Det er en del av hele systemet, og det er klart forstått.

Jeg er fullt oppmerksom på hvor vanskelig en sak på det trinn den her befinner seg, kan fortone seg for stortingsrepresentanter, og jeg vil gjerne understreke, som forsvarsministeren nettopp sa, at også det trinn saken befinner seg på etter møtet 3. april, vil bli lagt fram for Stortinget i en proposisjon, før et møte hvor disse tingene skal festnes noe klarere, som blir utpå forsommeren. Det er helt klart at Stortinget her må være med og ta standpunkt ved en vanlig behandling av saken.

Det som for meg står som de to sikre punkter i denne sak på det nåværende tidspunkt, er for det første dette med flytypen, som jeg synes det er brakt rimelig klarhet over. Det har pågått et meget omfattende arbeid her, og der er det vel slik – hvis jeg ikke sier noe galt, forsvarsminister – at fagmyndighetene i alle de fire land, også de belgiske, tilrår F 16, den flytype det her dreier seg om, og det synes vel mest sannsynlig [86] at det blir valget. Men hele opplegget er basert på at det her blir et samarbeid. Inntreffer det fundamentale endringer i de forutsetninger man har bygd på, er det klart at også de norske myndigheter må vurdere saken på nytt. Det er imidlertid funnet fram til hva som synes å være en hensiktsmessig flytype.

Det annet som er helt sikkert, er – la meg si det slik at jeg forutsetter at verden vil se slik ut at vi i overskuelig tid skal ha et forsvar – at dette forsvar må ha et flyvåpen, og den flypark vi har nå, går mot foreldelse og kan ikke fornyes med samme slags fly. Følgelig må vi fra 1980 og utover ha en ny flytype. Det er også et sikkert punkt hvis vi i det hele tatt skal ha et forsvar med et flyforsvar.

Imellom disse to punkter ligger en rekke ting som ikke lar seg avklare helt ut på forhånd. Men det er jo unødvendig å si i denne komite som selv er meget vaksom på det punkt nå som før, går jeg ut fra, at det er klart at når det gjelder både rammen for og sammensetningen av et norsk forsvar, ligger det til norske myndigheter å vurdere det når de selv bestemmer seg for det. Det er ikke noe en kan låse fast for kommende storting og kommende generasjoner, bortsett fra det som ligger i alminnelig planlegging, også på forsvarets område, og det hensyn Stortinget selv tar til planer det selv har behandlet. Men forholdet er at når det gjelder fly, må en være tidlig ute. Nettopp av hensyn til valg av type som ennå ikke er i produksjon, og også for å komme med i delproduksjon i den utstrekning en er interessert i det, må en her være med på et tidlig tidspunkt.

Jeg vil be om at en her ikke – hva skal vi si – føler seg skremt av at det nå arbeides med forsvaret på en rekke områder. En har Stoltenberg-utvalget som arbeider med fiskerioppsynet, en har en del interesserte naturligvis i sjøforsvaret som arbeider med visse problemer, men dette er ikke besluttende politiske

myndigheter. Alt dette er tilrettelegging av materiale. Det er klart at det blir regjering og storting som må undergi disse spørsmål en samlet behandling før standpunkt blir tatt.

Når det gjelder forsvarskommisjonen, er det også slik at den skal foreta en samlet vurdering av både forutsetningene for og utformingen av det norske forsvaret. Det ligger etter min oppfatning ikke noe i det som kan skje her på forhånd, som kan binde de oppdrag som er gitt forsvarskommisjonen til å foreta en vurdering av. Men det er klart at når Regjeringen tilrår at en arbeider videre med det programmet som her [87] foreligger, er det fordi en mener å ha fått rimelig svar på selve flytypen, og en regner med at en under alle omstendigheter fra 1980-årene og utover må fornye flyparken i det norske flyvåpen.

Skulle ting skje i verden som gjør at Norge ønsker å vurdere også kontrakter av denne art, vil det være anledning til det etter den kontrakt det tas sikte på, som bl.a. går ut på at dersom tvingende nasjonale grunner tilsier det, kan en trekke seg ut av programmet mot å betale sin del av kostnadene av det som har skjedd i den innledende fase, med utviklingskostnader osv. Jeg synes alminnelig, rimelig vurdering gjør det helt klart at selv i en forsvarsorganisasjon kan en ikke tvinge noe land til å føre en forsvarspolitik mot dets egen vurdering og dets egen vilje. Jeg er ikke noe engstelig for min del på det punkt, men på den annen side må vi for å ta vare på våre egne inntresser selv sørge for og sørge for i tide å stille oss slik at vi virkelig har muligheten for å kunne foreta en styrking av forsvaret, styrking ved fornyelser når den tid kommer, og det er det dette tar sikte på. Og trinn for trinn vil selvfølgelig dette blir undergitt vanlig og forsvarlig behandling av norske myndigheter, inkludert Stortinget som jo må fatte de endelige vedtak i alle slike spørsmål.

Per Borten: Jeg synes det er vesentlig at anskaffelse av forsvarsmateriell generelt så langt som mulig nyttes som stimulans for norsk teknologi, som forsvarsministeren og også statsministeren var inne på. Forsvarsministeren antydte i en replikk at dette prosjekt kan få en lokaliseringpolitisk effekt. Mitt spørsmål er da: Vil det i forbindelse med dette konkrete flybyggingsprogrammet bli tale om såpass langsiktige produksjonsenheter at det i det hele tatt er mulig å tenke seg at det kan få lokaliseringpolitisk effekt i den forstand at man også rent rasjonelt kan anlegge nye bedrifter?

Reidar T. Larsen: Det vil vel ikke være overraskende for noen at vi i SV stiller oss skeptiske til dette flykjøpet. Det ville vi være uansett hvilken type en valgte. Det inngår etter min mening i en type integrert militært forsvar som vi ikke er tilhengere av. Det er en del av det som skjer innenfor Atlanterhavspakten, og vi mener at slike enorme investeringer kunne vært unngått, og at det ved en helt annen forsvarspolitik kunne vært foretatt ting med det norske [88] forsvar som kunne vært mye til gagn for det nasjonale forsvar. Men det er bare et generelt utgangspunkt.

Det som er det mest interessante i forbindelse med spørsmålet om vi skal delta i delproduksjon, er vel forholdet til de restriksjoner som ligger på norsk våpeneksport. Jeg vil si at det ikke kan være tvil om at å produsere deler til jagerfly er våpenproduksjon. Det må vel være helt klart, og at det dermed er underlagt de restriksjoner som gjelder for våpeneksport. Jeg vil bare uttrykke min sterke tvil hvorvidt det vil være mulig å kunne bedømme om den delproduksjon som vil foregå i Norge, vil inngå i leveranser av jagerfly til land som reglene ellers sier at vi ikke må levere våpen til. Jeg tror det er meget tvilsomt.

Det må også bli problematisk dersom en delprodusent faller ut for en del av produksjonen, og jeg tviler på at en her har tilstrekkelig oversikt over hva som egentlig kommer til å skje.

Formannen: Ønsker forsvarsministeren å svare?

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Til det siste først: Jeg kan bare gjenta hva jeg har sagt, at både i opplegget for industriproduksjonen og under gjennomføringen av de videre forhandlinger om lokalisering i de forskjellige land av denne industrien, vil våre restriksjoner bli iaktatt og etterfulgt.

Når det gjelder hr. Bortens spørsmål om lokaliseringseffekten av dette, kan jeg bare henholde meg til det som industrien selv har sagt, og industrien selv sier at dette er en så vidt langsiktig historie at det vil være lett å få i gang en distriktslokalisering, enten ved at bestående industri flyttes ut, eller ved at man etablerer ny virksomhet ute i distriktene.

Dette er industriens egne ord, og jeg kan ikke annet enn å gjengi det som et utsagn fra deres side. Så får det bli de politisk styrende myndigheter i Industridepartementet som hele tiden har vært involvert, og som også har hatt dette aspekt med i opplegget, som får ta ansvaret for å kjøre en linje slik at det kan bli effekt av det.

[89] **Statsminister Trygve Bratteli:** Jeg kan føye til at når det gjelder hr. Bortens spørsmål, er ikke jeg fagmann. Jeg kan bare bygge på at enkelte av våre mest avanserte verkstedindustrier er meget interessert i dette. De ser ikke dette som noe som bare gjelder en engangsproduksjon, selv om den bare varer en viss periode, men som en prosess som vil gjøre dem delaktig i det mest fremskredne som finnes i verden innen elektronikken, navigasjonsprinsipper og en rekke andre områder, hvor de ser dette som en impuls til å skaffe seg et høyt teknologisk nivå i det hele tatt, som de vanskelig kan oppnå på annen måte. Derfor legger de også fra sitt synspunkt nokså stor vekt på dette, og i den sammenheng har de selv sagt at det vil være mulig å legge denne produksjon slik til rette at den også kan brukes distriktpolitisk.

Formannen: Så vidt jeg kan se, har ingen flere forlangt ordet. –

[90] **Johan Østby:** Nå har forsvarsministeren ikke sagt noe om de vurderinger som er lagt til grunn når det gjelder de ulike flytyper rent

kvalitetsmessig eller la meg si ytelsesmessig. Jeg vet ikke om dette er et for vanskelig tema å komme inn på i denne forbindelse, men la meg stille spørsmålet slik: Er det en kvalitets- og ytelsesmessig sett ny generasjon av fly det egentlig gjelder når vi snakker om F 16 i forhold til de andre typene, slik at vi i grunnen starter på et mer avansert nivå, altså bygger opp en flypark som tidsmessig vil være riktig lenger enn om man velger noen av de andre flytypene?

Per Borten: Det var en uttalelse av Reidar Larsen som jeg synes fortjener å bli kommentert. Han sa at ved en annen organisering kunne man unngått slike enorme investeringer som det medførte å ha fly. Jeg synes det er en nokså oppsiktvekkende uttalelse i denne komite. Det er en kjent sak at andre nasjoner også opererer med fly. Jeg ville like å høre om Reidar Larsen virkelig mener vi skal ha et forsvar uten fly når han sier at vi kunne unngått alt dette.

Per Hysing-Dahl: Jeg vil gjerne kommentere kort spørsmålet om betydningen av dette programmet for norsk industri. Det er ganske innlysende at med den høyt avanserte teknologi som i dag ligger til grunn for moderne kampfly, så er det vi står overfor, ikke bare å kjøpe fly for 1980-årene, men også å bestemme oss for å kjøpe fly for 1990-årene, og deri ligger et langsiktig perspektiv for industrien.

Når det gjelder på hvilke områder norsk industri også utover dette kan nyte godt av det samarbeid som her vil komme i stand, tror jeg at en meget viktig side gjelder gassturbinen. I flyturbinene inngår helt alminnelige prinsipper og teknologi som har et vidt anvendelsesfelt på det sivile område, hvor gassturbinen helt sikkert har en stor fremtid, og hvor vi har bedrifter i Norge som i aller høyeste grad er interessert i å være med på denne utviklingen. Derfor vil jeg gjerne ha nevnt dette – ved siden av mange, andre momenter – til støtte for nettopp F 16-fly, at det er klart at her ligger den mest avanserte teknologi og forskning som kan være av betydning for norsk industri.

[91] **Reidar T. Larsen:** Jeg har for det første ikke sagt at jeg tenker meg et forsvar uten fly. Det er meget vel tenkelig at et nasjonalt forsvar bl.a. vil være avhengig av fly til overvåking av grensene. Men vi tenker oss jo en helt annen type forsvar enn den man opererer med nå, vi tenker oss en helt annen organisering, først og fremst basert på geriljaprinippet. Vi vil komme til å redegjøre for vårt syn der senere, vi arbeider med disse spørsmålene.

For øvrig vil jeg si når det gjelder dette spørsmålet om fly, at det er vel ikke ukjent – verken for Borten eller andre – at man har kunnet kjempe meget effektivt uten noen flystøtte, f.eks. i Vietnam, slik at den tanken at et folk kan greie seg uten fly, er vel absolutt ikke fjern.

Formannen: Er det et uvæpnet flyvåpen man har i tanken?

Reidar T. Larsen: Nei, det vil jeg ikke si.

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Østby spurte hvilken vurdering som her er lagt til grunn, og hvordan F 16 stiller seg i forhold til de andre flyene. La meg først bare få lov å si at det er klart at de tre flyene som nå har vært med i siste runde, møter de prinsipielle krav man kan stille til et fly som skal brukes i 1980-årene. De møter ikke kravene i samme grad, og noen fly overgår de andre på enkelte områder. Vi har hatt en «steering committee», som det heter – en styringskomite – med general Hamre som formann til hjelp for de fire land når det gjelder disse vurderinger, med det formål å vurdere det ene fly i forhold til det andre, men uten at styringskomiteen skulle komme med en anbefaling av et bestemt fly. Det skulle gjøre det mulig å måle egenskapene mot hverandre fra fly til fly.

Resultatet av denne vurdering er at F 16 på nesten alle feltene – og det er et 40-tall felter som er blitt vurdert – står foran de andre flyene, og det har fått ekspertene til å si at dette er et fly som i teknologi og yteevne ligger 8-10 år foran det vi finner i Sverige og i Frankrike i denne flyindustrien. F 16 har f.eks. den største rekkevidden, noe som er interessant for oss når vi tenker på de havområder som vi har å kikke på, for å si det slik. Men F 16 har slik som det nå er produsert – det [92] flyr to stykker av dem – ikke møtt alle krav når det gjelder de egenskapene vi ønsker at dette flyet skal ha. Derfor går man nå – hvis man går inn for dette fly – inn i en videre utviklingsperiode, og i denne utviklingsperioden vil de spesielle krav som Norge har stilt til dette flyet, bli bygget inn i det. Det er med andre ord denne deltakelsen som gjør det mulig å få utviklet et fly som spesielt imøtekommer våre krav fullt. Det gjelder krav til evne til å oppdage ting på havoverflaten fra stor eller lav høyde, evne til å lande og lette fra forholdsvis korte rullebaner som også er glatte. Det er slike ting som går inn i den videre utviklingen av flyene.

Det skal bygges 15 fly som utviklingsfly, hvor dette skal bygges inn, og disse skal gå til det amerikanske forsvar. Jeg er derfor ikke et øyeblikk i tvil om at det er dette flyet som har og vil få de egenskaper som imøtekommer de krav vi i dag kan se vil bli stilt til flyparken i 1980-årene.

Jeg vil ikke ta opp en diskusjon om gerilja og den slags form for krigføring i dag. Jeg forstod Reidar Larsen slik at han inviterte til en debatt om dette senere, og vi får nok se fram til den debatten.

Statsminister Trygve Bratteli: Får jeg bare si at det er ikke slik at en i Vietnam har satt seg ned og hatt valget mellom enten å føre geriljakrig eller en krig med moderne våpen, og at de har valgt gerilja. De har ført krigen under de eneste muligheter de har hatt, ikke fordi de betrakter det som den ideelle form for krigføring.

Reidar T. Larsen: Jeg har ikke uttalt meg om hva som er ideelt på det felt, bare om ren nødvendighet.

Per Borten: De 72 fly som nå anskaffes, er de forutsatt å ha samme operative styrke som flyparken i dag?

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Ja.

[93] **Per Borten:** Verken økning eller minking?

Statsråd Alv Jakob Fostervoll: Nei.

Formannen: Så vidt jeg skjønner, kan vi nå avrunde møtet med de vanlige forbehold. Vi takker for redegjørelsen som er gitt, og i samsvar med det statsministeren allerede har sagt, går vi ut fra at saken vil bli behandlet videre av Regjeringen på vanlig måte.

Møtet hevet kl. 9.25.