

svarsforligspartierne, for sagen er netop, at da man erkender, at det nu ikke går længere med det her projekt, at det vil være at kaste gode penge efter dårlige, så viser man netop rettidig omhu og trækker en streg i sandet i stedet for bare at lade det køre.

For det var jo også en option, som var på tapetet, så jeg synes ikke, at sagen er pinlig for forsvarsforligspartierne. Jeg synes tværtimod, man har vist rettidig omhu i sagen, og det har ministeren også.

(Kort bemærkning).

Holger K. Nielsen (SF):

Med hensyn til det med ansvaret er vi enige om – ikke sandt? – at heller ikke forslaget til vedtagelse fra SF og Enhedslisten vil placere et ansvar i dag. Det gør vi, når vi har fået Rigsrevisionens rapport.

Med hensyn til det med rettidig omhu fremgår det jo helt klart, at man har kendt til de her problemer igennem mange, mange år, og det er da ikke rettidig omhu, at de partier, der forhandler et nyt forsvarsforlig, ikke tager det her op. Det er et udtryk for, at man ikke har været opmærksom på de her problemer, og det synes jeg da ikke er udtryk for rettidig omhu.

Der skulle partiet Venstre, der skulle Det Radikale Venstre, Socialdemokraterne, regeringen da på det tidspunkt havde taget de her ting op. Man accepterede, at det her projekt fortsatte, hvor man jo havde haft en god mulighed for at sige: Nej, nu stopper vi. Men det gjorde man ikke.

(Kort bemærkning).

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg må tilbagevise det, hr. Holger K. Nielsen siger, om, at det her er noget, man har kendt til i mange, mange år. Situationen er den, at systemet kom i operativ brug i efteråret 2002, og så har der været en række flyvninger, og så er det begyndt at gå galt der. Man erkender sådan langsomt, at flyet kan styrte ned, det får flyveforbud, det kommer i luften igen, der er nye uheld, og det får flyveforbud.

Hr. Holger K. Nielsen forventede, at man efter 1 måned og ét uheld, havde trukket strengen og sagt: Nu skrotter vi systemet. Nej, der sker selvfølgelig det, som sker i alle andre projekter, at man er nødt til at give det en vis tid, før man når til erkendelsen: Nu stopper vi, og så kaster vi ikke flere gode penge efter dårlige.

Det er lige præcis det, der er sket i den her sag, men kunne vi skrue tiden 10 år tilbage, tror jeg da alle her i salen ville være enige med mig i, at man ikke havde anskaffet det system, så havde man nok satset på et andet system. Men tiden er ikke inde til bagklogskab nu, tiden er inde til at få undersøgt det her til bunds, og så tager vi stilling til, hvad der skal ske.

Kl. 14.20

Den fg. formand (Elisabeth Arnold):

Vi siger tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Per Kaalund.

Per Kaalund (S):

Fra Socialdemokratiets side vil jeg gerne udtrykke, at vi anser SF's forespørgsel for berettiget og også de spørgsmål, der er formuleret i hr. Holger K. Niensens ordførertale her i dag, men at vi ikke anser timingen for at være helt på plads. Alle har selvfølgelig en erkendelse af, at godt 400 mio. kr. er rigtig mange penge, og selvfølgelig skal det klarlægges, hvad der gik galt. Det er vores opfattelse, som det også fremgår af forslaget til vedtagelse, at vi skal afvente Rigsrevisionens undersøgelse, som forventeligt foreligger i løbet af et par måneder, og det vil selvfølgelig også give mulighed for at placere et ansvar.

Socialdemokratiet har været enig med regeringen og dermed forsvarsforligsparterne i, at det var klogt at lukke for projektet og afvikle det, men vi er også af den opfattelse, at det skal vurderes, om forsvaret overhovedet har været gearet til at løse en opgave som denne med de førerløse, ubemandede fly, som Tårnfalkenprojektet går ud på.

Der mener vi, at det, der skal belyses – og vi går ud fra, at om ikke alt så bliver hovedparten af det belyst i Rigsrevisionens redegørelse – må omfatte, om de ledelsesmæssige forhold har været på plads i dette projekt, om samarbejdet mellem værnene, det vil i det her tilfælde sige mellem hæren og flyvevåbnet, har været på plads, og om de tekniske, juridiske og militære forudsætninger og kompetencer for at drive et projekt som dette har været til stede. Det gælder også spørgsmålet om, hvorvidt man er gearet til at samarbejde med et udenlandsk firma som en form for udviklingsprojekt, som der delvis har været tale om her, i det her tilfælde med det franske firma Sagem.

Med hensyn til førerløse fly og fremtiden for dem mener vi nok at kunne se, at der er en fremtid for dette. Om den fremtid også skal relateres