



Innst. S. nr. 317

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget fra forsvarskomiteen

St.prp. nr. 55 (2007–2008)

Innstilling fra forsvarskomiteen om investeringar i Forsvaret

Til Stortinget

1. INNLEIING

Føremålet med denne proposisjonen er å be om Stortinget si godkjenning av oppstart av to nye investeringsprosjekt, samt å be om godkjenning av endringar av tidlegare godkjende prosjekt og å orientere Stortinget om framtidige, planlagde prosjekt og andre tiltak.

Utgangspunktet for godkjenning av investeringsprosjekta i Forsvaret er budsjettproposisjonen. Denne proposisjonen er såleis eit tillegg til budsjettproposisjonen.

1.1 Innhald

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for to nye materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret og Delta-king i eit multinasjonalt program for strategisk lufttransportkapasitet.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for to tidlegare vedtekne eigedoms-, bygge- og anleggsprosjekt (kap. 1710 post 47): Setermoen – fleirbrukshall – fase 3 og Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekne materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Nye Fregattar.
- Informasjonssaker (kap. 1710 og kap. 1760): Auka rekruttering av kvinner til Forsvaret, Utfa-

sing av C-130H Hercules transportfly, Nyskafing av pansra kjøretøy til bruk i operasjonar i utlandet og Nye kampfly.

2. NYE PROSJEKT FOR GODKJENNING (KAP. 1760)

2.1 Logistikkprosjektet i LOS-programmet i Forsvaret (kap. 1760)

2.1.1 Innleiing

LOS-programmet i Forsvaret inneheld fleire prosjekt for å etablere eit felles integrert forvaltningssystem (FIF) i Forsvaret. Det første større leveranseprosjektet vart innført i 2003, og gav Forsvaret eit nytt system for eksterne rekneskap. Det andre større prosjektet er Økonomiprojektet, som vart godkjent ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 87 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 20 (2006–2007). Økonomiprojektet planlegg å levere ei løysing i 2008 som vil gi Forsvaret eit felles system for økonomisk internrekneskap, styring og leiing, og materiellrekneskap. Slik det vart informert om i St.prp. nr. 20 (2006–2007), står det att eit prosjekt for å få realisert felles løysingar på heile logistikkområdet. Dette prosjektet har fått namnet Logistikkprosjektet.

2.1.2 Føremål med prosjektet

Logistikkprosjektet skal gi Forsvaret ei fullstendig logistikk-løysing for prosessar innanfor materiellinvestering, konfigurasjonsstyring, vedlikehald og avansert forsyning.

Prosjektet skal òg bidra til vesentlege innsparingar, som i perioden 2011–2013 er rekna ut til å kunne utgjere 240 mill. kroner. Frå 2014 er innsparinga vurdert til å kunne kome opp i ein storleik på 165 mill. kroner årleg. I tillegg kjem store kvalitative føremo-

nar i form av til dømes eit felles integrert system som kan gje korrekt og raskt tilgjengeleg informasjon.

2.1.3 *Alternative løysingar*

Før godkjenninga av Økonomiprojektet vurderte ein den vidare innrettinga av LOS-programmet (då Program Golf). Resultatet var at det vart vedteke å gå vidare med den opphavlege strategien, dvs. å basere løysinga på IT-systemet SAP. Regjeringa informerte Stortinget om dette valet i St.meld. nr. 10 (2005–2006).

2.1.4 *Ekstern kvalitetssikring og risikoreducerande tiltak*

Prosjektet har vore gjennom ekstern kvalitetssikring i tråd med Finansdepartementet sine retningslinjer. Kvalitetssikrars tilråding er i vesentleg grad innarbeidd i prosjektdokumentasjonen.

2.1.5 *Kostnader*

Investeringsramma (post 45) for prosjektet er 515 mill. kroner inkludert ei avsetning for usikkerheit. Gjennomføringskostnadene (post 1) for prosjektet er venta å bli 176 mill. kroner. Kostnadsramma er i tråd med tilrådinga frå den eksterne kvalitetssikraren.

2.2 **Deltaking i eit multinasjonalt program for strategisk lufttransportkapasitet**

2.2.1 *Bakgrunn*

Forsvarsdepartementet har i analysen av behova i "konseptuell løysing" for lufttransportkapasitet, konkludert med at Forsvaret har behov for både taktisk og strategisk lufttransportkapasitet, jf. St.prp. nr. 78 (2006–2007). Den taktiske delen av denne kapasiteten skal vere under nasjonal eige og kontroll, medan den strategiske delen gjerne kan vere ein del av fleirnasjonale løysingar, der fleire nasjonar samarbeider om både nyskaffingsprosjekt og drift og operasjon.

Enkelt kan ein seie at strategiske lufttransportoperasjonar er langtransport av større mengder materiell (i volum og storleik). Her nyttast større fly (som til dømes C-17 og Antonov-124). Taktiske lufttransportoperasjonar skjer ofte inne i operasjonsområdet, i større grad under lufttrugsmål enn strategiske lufttransportoperasjonar.

Noreg har så langt kjøpt flytimar med ulike flytypar frå kommersielle aktørar for å dekkje behovet for strategisk transportflykapasitet for materiell og ammunisjon. Utdringa i dag er transport av tungt utstyr inn og ut av Afghanistan. NATO og ISAF har i dag for liten eigenkapasitet til å bøte på denne utfordringa. SAC-initiativet er meint å kompensere for dette samstundes som flyet vil ha sjølvvergeutstyr

som gjer det meir robust mot ein eventuell auka lufttrugsel i Afghanistan.

2.2.2 *Strategic Airlift Capability-programmet*

I november 2006 underteikna Noreg ei intensjonserklæring om deltaking i eit multinasjonalt program for strategisk transportflykapasitet gjennom nyskaffing av tre til fire Boeing C-17 transportfly, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008). Programmet er kalla "Strategic Airlift Capability (SAC) Program" der 15¹⁾ nasjonar i dag tek del. Av dei er 13 NATO-land samt to PfP-nasjonar (Finland og Sverige). Føremålet med programmet er å sikre god tilgang på strategisk transportflykapasitet for deltakarnasjonane gjennom å nyskaffe og operere tre "Boeing C-17 Globemaster III" strategiske transportfly.

Dei 15 nasjonane har forhandla ein avtale, "Strategic Airlift Capability Memorandum of Understanding (SAC MoU)", som på overordna nivå regulerer rettane og pliktene for nasjonane i samarbeidet. Ved å underteikne SAC MoU-en pliktar Noreg seg økonomisk til programmet.

Flya vil bli skaffa fram gjennom ein avtale mellom deltakarnasjonane, representert ved "NATO Airlift Management Organisation" og amerikanske styresmakter ("Foreign Military Sales"-avtale). Flya vil bli leverte i perioden 2008-2009. Planen er å ha ein avgrensa operativ kapasitet i oktober 2009 og full operativ kapasitet våren 2011. Kjøpet omfattar i tillegg mellom anna vedlikehald og reservedelar, og oppretting av ein heimebase for flya ved Papa flystasjon i Ungarn.

C-17 er betre eigna til å nytte korte rullebanar og kan operere under vanskelege klimatiske høve i fleire område enn flya vi har tilgang til på spot-marknaden. Norsk deltaking i dette programmet vil sikre ein viktig kapasitet som skal ta hand om oppdrag som ikkje kan utførast av C-130J.

Regjeringa har vurdert ulike alternativ, mellom anna framleis å kjøpe tenester, kjøp av ein eigen nasjonal kapasitet og deltaking i SAC-programmet. Regjeringa har funne at deltaking i SAC-programmet er den beste løysinga både av økonomiske og operative grunnar.

2.2.3 *Kostnader*

Den tilrådde kostnadsramma for prosjektet på kapittel 1760 post 45 er 728 mill. kroner²⁾. Årlege kostnader til drift og vedlikehald vil vere om lag 100

1. Bulgaria, Tsjekkia, Estland, Finland, Ungarn, Italia, Latvia, Litauen, Nederland, Noreg, Polen, Romania, Slovenia, Sverige og USA.

2. Dette er basert på informasjon om "Cost Ceiling" gitt i SAC MOU Annex B Financial Matters. Ei dollarkurs på 5,17 kroner ligg til grunn for utrekningane.

mill. kroner, og vil bli dekte over driftsbudsjettet til Forsvaret¹⁾.

Prosjektet har vore gjennom ekstern kvalitetssikring i tråd med Finansdepartementet sine retningslinjer. Det vil i den vidare prosessen bli tatt omsyn til resultatata frå kvalitetssikringa.

3. TIDLEGARE VEDTEKNE PROSJEKT – GODKJENNING AV ENDRING AV OMFANG OG KOSTNADSRAMMER (KAP. 1710 OG KAP. 1760)

3.1 Setermoen – fleirbrukshall - fase 3 (kap. 1710)

Byggjeprojektet for fleirbrukshall fase 3 på Setermoen vart godkjend ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 287 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006–2007). Prosjektet vart godkjend med ei kostnadsramme på 243 mill. kroner.

Etter å ha henta inn tilbod på prosjektet finn ein at alle tilboda ligg over kostnadsramma. Den store auken i høve til godkjend kostnadsramme er grunna i høg aktivitet og auka prisar i byggemarknaden. For å få satt i gang prosjektet er det starta førebuing av igangsetjing av eit mindre bygg enn tidlegare godkjend, utan at dette forskoterer Stortinget sine seinare avgjersler.

På denne bakgrunn vert det foreslått å utvide prosjektet til det omfang som opprinneleg var planlagd, med ei ny kostnadsramme på 286 mill. kroner.

3.2 Samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt

Prosjekt for samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt blei godkjent av Stortinget i 1997. Prosjektet har ei ramme på 190 mill. kroner. Som følge av usemje mellom staten og reindriftsnæringa om valg av trasé fra Mauken skytefelt og nordover til Europaveg 6, vart ikkje prosjektet realisert som planlagt. Etter tingingar inngjekk staten og reindriftsnæringa hausten 2006 ein avtale om ein ny trasé og ein avtale om kjøp av beiterettar. Den nye traséen gjorde det naudsynt å utarbeide eit nytt forprosjekt som nå ligg føre.

Departementet har, som følge av innspel frå mellom andre Takvatn grunneierlag, vurdert om ein kan nytte traséar utanfor det som ligg til grunn for avtalen med reindriftsnæringa. Departementet kan ikkje sjå at det vil vere mogleg å finne ei betre løysing enn den som føreligg.

1. Dette er kostnader til norsk bemanning av stillingar i organisasjonen, drift av NATO Airlift Management Agency (NAMA) og variable drifatskostnader (reservedelar, mv.).

Det reviderte prosjektet er kostnadsrekna til 431 mill. kroner og målsettinga for prosjektet er uendra. Dei auka kostnadane skuldast auka prisar i entreprenørmarknaden, bygging av ein tunnel på om lag 1,3 kilometer som del av traséen og breiare veg som følge av nye og tyngre kjøretøy i Hæren.

3.3 Nye fregattar (kap. 1760)

3.3.1 Status i prosjektet

Prosjektet "Nye fregattar" vart vedteke ved Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 207 (1998–1999), jf. St.prp. nr. 65 (1998–1999). Hovudkontrakten for prosjektet for utvikling, design og levering av til saman fem fartøy med tilhøyrande våpensystem og kommando- og kontrollsystem vart inngått med verftsgruppa Empresa Nacional Bazan (seinare Izar og no Navantia).

Første fartøy, Fridtjof Nansen, vart overteke av Forsvarets logistikkorganisasjon 5. april 2006, og fartøy nummer to, Roald Amundsen, vart overteke 21. mai 2007. Tredje fartøy, Otto Sverdrup, vart overteke 30. april 2008. Fjerde fartøy, Helge Ingstad, vart sjøsett 23. november 2007, og er planlagt overteke i 2009. Det siste fartøyet, Thor Heyerdahl, er planlagt overteke i 2010.

Forsvarsdepartementet har tidlegare, i St.prp. nr. 50 (2002–2003), informert om mogleg tilleggskjøp til fregattane medan prosjektet vert gjennomført. Ei plattform som fregattane vil vere under stadig utvikling. For at dessa fartøya heile tida skal vere relevante, må dei følgje den teknologiske utviklinga. Difor må ein rekne med å kjøpe tilleggsutstyr gjennom heile plattformen si levetid. Dei kapasitetar som det er formålstenleg å innføre i prosjektets levetid, vil bli vurdert kjøpt som ein del av prosjektet si kostnadsramme, eller ved å be om å auke denne.

3.3.2 Status for industrielt gjenkjøp

Navantia har ved utgangen av 2007 rapportert at dei har oppfylt 103,5 pst. av gjenkjøpet, åtte år etter at kontrakten vart inngått. Forsvarsdepartementet og industrien er generelt sett svært nøgde med den måten Navantia, med støtte frå spanske styresmakter, og verftet sine underleverandørar har løyst sine gjenkjøpsforpliktingar. Vel 100 spanske og meir enn 250 norske bedrifter har hatt nytte av gjenkjøpsavtalane for fregattprosjektet gjennom vare- og tenestekontraktar.

Forsvarsdepartementet er no i dialog med både Navantia og spanske styresmakter for å sjå på nye tiltak som kan oppretthalde og utvikle vidare det gode forholdet som er etablert mellom spansk og norsk industri. I dette arbeidet vil Forsvarsdepartementet også sjå på mulighetene til å føre vidare prosjekter som vart etablert av "Innovasjon Norge".

3.3.3 *Reservedelar til fregattane*

Stortinget vart, i St.prp. nr. 1 (2007–2008), informert om at det har oppstått eit behov for å auke prosjektet sitt omfang og kostnadsramme når det gjeld reservedelar til fregattane. Vidare vart Stortinget informert om at Regjeringa vil kome tilbake til denne saka når tilstrekkeleg prosjektdokumentasjon ligg føre.

Opphavleg vart det berre lagt inn kostnader i prosjektet for reservedelar for å dekkje behovet dei første åra. For å sikre at det vart kjøpt inn dei rette reservedelane i rett mengde for ein lengre periode, har ein vald å skaffe seg røymsler i den tidlege fasen, for å vere best mogleg budd på behov for slike reservedelar. I tillegg til no å auke reservedelslagra endå meir, er det òg eit behov for å skaffe ein del komponentar som er på veg ut av produksjon. Dette vil betre sikre fregattanes operative evne på lang sikt. Det vil verte kravd gjenkjøp for nyskaffinga av reservedelar dersom kontraktsummen frå ein leverandør overstig grensa for gjenkjøp.

På bakgrunn av dette vert det foreslått å auke kostnadsramma (på post 45) for prosjekt 6088 – Nye fregattar – med 200 mill. kroner til reservedelar for fregattane. Vidare er det venta at kostnadene for gjennomføringa (på post 1) aukar med 2 mill. kroner. Etter den føreslåtte rammeauken er kostnadsramma (på post 45) 17 762 mill. kroner, og gjennomføringskostnadene (på post 1) 737 mill. kroner.

3.3.4 *Behov for oppgradering av våpensystemet*

Fregattane er utstyrde med det amerikanske våpensystemet AEGIS, og det er inngått ein samarbeidsavtale med den amerikanske marinen om utdanning av operatørar og test og vedlikehald av dette systemet. Programvara på systemet er under stadig utvikling, og det er behov for å oppgradere fregattane slik at ein sikrar samhandling med allierte fartøy og aukar den operative evna til fartøya. Den neste planlagde oppgraderinga tek mellom anna sikte på å auke radarens yteevne i kystnære område og å auke systemets kapasitet mot overflatemål. Oppgraderinga vil også løyse moglege interferensproblem knytte til sivile system for kommunikasjon.

Programvara vert oppdatert normalt kvart andre år, og det kan vere aktuelt å auke kostnadsramma for prosjektet for å handtere programvareoppdateringane i framtida. Regjeringa vil kome tilbake til Stortinget med denne saka når naudsynt prosjektdokumentasjon ligg føre.

4. **SAKER TIL INFORMASJON (KAP. 1710 OG KAP. 1760)**

4.1 **Auka rekruttering av kvinner til Forsvaret (kap. 1710)**

Regjeringa har fokus på å auke talet på kvinner i Forsvaret, og har sett i verk tiltak for å auke rekrutteringa, jf. Innst. S. nr. 31 (2007–2008) og St.meld. nr. 36 (2006–2007). Det er difor venta at kvinneandelen i Forsvaret vil auke i åra som kjem.

I tråd med Stortinget si handsaming av Innst. S. nr. 234 (2003–2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003–2004), er ordninga med å kalle inn kvinner til frivillig sesjon innført. Hausten 2006 vart dei fyrste innkallingane sendt ut til årskullet som er fødd i 1989. Det er venta at denne ordninga vil føre til ein auke i talet på kvinner som gjennomfører førstegangsteneste frå og med hausten 2008. Ettersom førstegangsteneste i all hovudsak er hovudportalen inn til utdanning i Forsvaret, er det forventa ein auke i talet på kvinnelege befalsskuleelevar frå og med hausten 2009.

For ytterlegare å styrke rekrutteringa, går Regjeringa inn for å innføre pliktig sesjon for kvinner, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008).

Som følge av at talet på kvinner i Forsvaret ven-teleg vil auke, er det behov for å tilpasse bygningsmassen. Ved oppføring eller oppgradering av eigedommnar, bygg og anlegg skal det takast omsyn til at begge kjønn vil vere brukarar.

4.2 **Utfasing av C-130H Hercules transportfly (kapittel 1760)**

Luftforsvaret vart i 1969 tilført seks C-130H Hercules middelstunge, taktiske transportfly. Desse flya har i lang tid hatt ein operativ status som ikkje har vore tilfredsstillande, og har medført store driftskostnadar.

Stortinget vedtok i samband med handsaminga av Innst. S. nr. 287 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006–2007), at fire nye transportfly av typen C-130J vert kjøpt. Det første flyet vil bli levert i 2008, og dei tre neste i 2009 og 2010. Desse flya vil erstatta dei gamle C-130H, og vil gje Noreg ein tilfredsstillande taktisk transportflykapasitet.

Det militære transportflymiljøet i Noreg er så vidt avgrensa at det å operere to flytypar parallelt vil vere lite føremålstenleg både frå teknisk, økonomisk og operativ synsstad. Å operere to ulike flytypar vil også seinka innføringa av dei nye C-130J, og gjere at dei først vert operative på eit seinare tidspunkt enn ønskjeleg. For at Noreg raskast mogleg igjen skal få ein operativ taktisk transportflykapasitet, er det difor naudsynt å fokusere ressursane på innføring av dei nye transportflya.

Forsvarsdepartementet planlegg difor å fase ut dei gamle transportflya av typen C-130H frå 1. juli 2008, jf. St.prp. nr. 48 (2007–2008).

4.3 Kjøp av pansra kjøretøy til bruk i operasjonar i utlandet (kapittel 1760)

Regjeringa er svært oppteken av tryggleiken til norske soldatar og offiserar som gjer teneste i operasjonar i utlandet. Det er ei prioritert oppgåve å sørgje for at personellet vert utsett for minst mogleg risiko under gjennomføringa av oppdraga sine.

Vinteren 2006/2007 vart det gjennomført ei forsert nyskaffing av 25 IVECO pansra patruljekjøretøy for å betre tryggleiken til styrkane våre i Afghanistan på den raskaste måten. Desse kjøretøya vart fordelt til hurtigreaksjonsstyrken vår i Mazar-e-Sharif, og til utdanningsavdelinga i Østerdalen garnison. Dette er det patruljekjøretøyet Hæren i framtida er føresette å få tilført ei større mengde av, men denne forserte nyskaffinga omfatta berre den mengde som då kunne gjerast tilgjengeleg for Noreg. Målet med kjøpet var å få raskt på plass eit kjøretøy som kan dekkje behovet for pansring, og dermed bidra til betre vern av personellet. Sjølv om det har oppstått nokre utfordringar knytte til bruken under dei særskilte vanskelege forholda i Afghanistan, har vi lukkast med målet om å få på plass pansra kjøretøy slik målet var. Både leverandøren og Forsvarets logistikkorganisasjon arbeider kontinuerleg med tiltak for å løyse utfordringane.

Andre land som har kjøpt pansra kjøretøy har òg opplevd at tilhøva i Afghanistan er krevjande. Difor har dei fleste typane kjøretøy som ulike land har kjøpt, møtt utfordringar i Afghanistan.

Forsvarsdepartementet godkjende medio 2007 eit prosjekt for ei ordinær nyskaffing av inntil 110 pansra kjøretøy av same type som den forserte nyskaffinga omfatta. Då leveringstida for desse er lang, vart det i desember 2007 gjort endå ei forsert nyskaffing av 35 IVECO pansra kjøretøy. Desse 35 kjøretøya vert leverte fram mot sommaren 2008.

I samband med den forserte nyskaffinga av 25 kjøretøy vart det etablert ein avtale om gjenkjøp med leverandøren IVECO. Avtalen inkluderer ei auka forplikting ved ytterlegare kjøp.

4.4 Nye kampfly (kapittel 1760)

Stortinget vedtok i samband med handsaminga av Innst. S. nr. 342 (2000–2001), jf. St.prp. nr. 45 (2000–2001), at det vart gjort førebuingar til ei framskaffing av nye kampfly.

Regjeringa har lagt til rette for ein reell konkurranse i kampflyprosessen, jf. St. prp. nr. 1 (2007–2008). Difor er den etablerte dialogen med alle dei tre aktuelle kandidatane for nye kampfly utvida og styrkt. Dette gjeld både i høve til Eurofighter, JAS Gripen og Joint Strike Fighter (JSF). Tidlegare er det inngått ein samarbeidsavtale med den amerikanske leverandøren Lockheed Martin for JSF, og samar-

beidsavtalar med Eurofighter GmbH for Eurofighter og med JAS Gripen International vart undertekna våren 2007. Desse avtalane skulle mellom anna gje norsk industri høve til å delta i utviklinga av flya.

Regjeringa godkjende den konseptuelle løysinga for vår framtidige kampflykapasitet i desember 2006. Basert på dette har Forsvarsdepartementet starta opp prosessen for å utarbeide eit sentralt vedtaksdokument, kalla framskaffingsløysing.

Det vart i januar 2008 sendt ut ein førespurnad om bindande informasjon til dei tre potensielle leverandørane av kampflya. I denne førespurnaden var fokus innretta på å få tilstrekkeleg og konkret informasjon som vil gjere det mogleg å rangere kandidatane. Dette omfatta mellom anna opplysningar om nyskaffingspris og levetidskostnadar, samt planar for industrisamarbeid. Svarfristen for denne førespurnaden var 28. april 2008, og sidan Eurofighter GmbH ikkje leverte svar, er Eurofighter ikkje lenger ein kandidat som mogleg framtidig kampfly for Noreg.

Forsvarsdepartementet er oppteken av å finne det optimale tidspunktet for utfasing av dagens F-16-fly og innfasing av nye kampfly. Det vert vist til omtale av kampflyprosjektet i St.prp. nr. 48 (2007–2008).

5. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Thorbjørn Jagland og Signe Øye, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold, Henning Skumsvoll og Per Ove Width, fra Høyre, lederen Jan Petersen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Bjørn Jacobsen, registrerer at Økonomiprojektet i forbindelse med LOS-programmet i løpet av 2008 vil levere en løsning som vil gi Forsvaret et felles system for økonomisk internregnskap, styring og ledelse, og materiellregnskap. Videre tar komiteen til etterretning at Logistikkprosjektet gjenstår. Komiteen ser klare innsparingsmuligheter i prosjektet og ser nødvendigheten av en videreføring av prosjektet, slik Regjeringen legger opp til og merker seg de økonomiske rammer for prosjektet som er i tråd med den eksterne kvalitetssikringen. Komiteen forventer derfor at prosjektet holder seg innenfor rammene tilsvarende en investeringsramme (post 45) for prosjektet på 515 mill. kroner inkludert en avsetning for usikkerhet, og videre gjennomføringskostnadene (post 1) for prosjektet på 176 mill. kroner.

Komiteen har merket seg at Forsvarsdepartementet har analysert behovene i "konseptuell løsning" for militær lufttransportkapasitet, og konkludert med at Forsvaret har behov for både taktisk og strategisk lufttransportkapasitet, jf. St.prp. nr. 78

(2006–2007). Komiteen registrerer og er enige i konklusjonen om at den taktiske delen av denne kapasiteten skal være under nasjonalt eie og kontroll, men at den strategiske delen kan være en del av en flernasjonalt løsning. Komiteen er innforstått med at Norge i november 2006 undertegnet en intensjons-erklæring om deltakelse i et multinasjonalt program for strategisk transportflykapasitet gjennom nyskaffing av tre til fire Boeing C-17 transportfly, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er derimot undrende til at dagens C 130 H Hercules transportfly er tatt ut av tjeneste, etter at det har vært bevilget ca. 300 mill. kroner til vedlikehold av disse flyene helt frem til 2007 for å sikre en operativ kapasitet frem til ca. 2015. Disse medlemmer er i så måte bekymret for Forsvarets taktiske lufttransportkapasitet, og forventer at Regjeringen har en løsning på denne utfordringen.

Komiteens medlem fra Høyre viser til at Norge i lang tid ikke har hatt tilfredsstillende operativ taktisk transportflykapasitet. På denne bakgrunn bidro dette medlem til at Stortinget i 2007 vedtok å anskaffe fire nye transportfly av typen C-130 J, noe som vil gi Norge en tilfredsstillende taktisk flytransportkapasitet. Dette medlem viser til at det vil ta noe tid før disse flyene vil være fullt operative. Dette medlem har videre merket seg at de gamle transportflyene allikevel er tatt ut av drift, slik at Norge nå blir stående uten slik kapasitet. Dette medlem har merket seg at det først ved svar til komiteen ved spørsmål knyttet til St.prp. nr. 48 (2007–2008), gis opplysninger om hvordan behovet skal dekkes i mellomtiden. Dette medlem merker seg videre at begrunnelsen er gitt i så generelle ordlag at det ikke er mulig å etterprøve beslutningen. Dette medlem begrenser seg derfor til å ta beslutningen til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Norge i lang tid ikke har hatt en tilfredsstillende operativ taktisk transportflykapasitet med våre C-130 H, Hercules anskaffet i 1969. I tillegg har det medført store driftskostnader å vedlikeholde de gamle flyene. På bakgrunn av denne situasjonen vil disse medlemmer vise til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 287 (2006–2007) jf. St.prp. nr. 78 (2006–2007), vedtok å anskaffe fire nye transportfly av typen C-130 J, noe som vil gi Norge en tilfredsstillende taktisk transportflykapasitet. Det første flyet vil bli levert høsten 2008

og de tre neste i 2009 og 2010. Disse medlemmer merker seg videre at det å skulle operere to flytyper parallelt vil være lite formålstjenlig ut fra et teknisk, økonomisk og operativt ståsted, og at det i tillegg vil forsinke den operative innfasingen av de nye C-130 J. Disse medlemmer er derfor enige at man faser ut de gamle transportflyene av typen C-130 H, slik at Norge raskest mulig oppnår en tilfredsstillende taktisk transportflykapasitet.

Komiteen er enig med Regjeringen i sin vurdering av de ulike alternativene, mellom fremdeles å kjøpe tjenester, kjøpe en egen nasjonal kapasitet og deltakelse i SAC-programmet. Komiteen ser her at deltakelse i SAC-programmet er den beste løsningen både av økonomiske og operative grunner. Komiteen merker seg at den anbefalte kostnadsramma for prosjektet på kapittel 1760 post 45 er 728 mill. kroner. Videre merker komiteen seg at årlige kostnader til drift og vedlikehold vil være om lag 100 mill. kroner, og vil bli dekket over driftsbudsjettet til Forsvaret. Komiteen registrerer at prosjektet har vært gjennom en ekstern kvalitetssikring i tråd med Finansdepartementets retningslinjer.

Komiteen viser til vedlagt brev fra Forsvarsdepartementet av 11. juni 2008, angående gjenkjøp i forbindelse med SAC-programmet. Komiteen tar departementets beslutning angående gjenkjøp til etterretning.

Når det gjelder "Byggeprosjektet for flerbruks-hall fase 3 på Setermoen", har komiteen merket seg at dette prosjektet ble godkjent i forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 287 (2006–2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006–2007). Komiteen er klar over at prosjektet ble godkjent med en kostnadsramme på 243 mill. kroner. Komiteen innser at kostnadene ved å gjennomføre prosjektet nå har blitt høyere, og er enig i Regjeringens forslag om å godkjenne en ny kostnadsramme på 286 mill. kroner.

Komiteen tar til etterretning at det reviderte prosjektet for "Samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt" er kostnadsberegnet til 431 mill. kroner, at målsettingen for prosjektet er uendret, og støtter prosjektet slik det er fremlagt.

Komiteen registrerer og støtter Regjeringens forslag om å øke kostnadsrammen (på post 45) for prosjekt 6088 – Nye fregatter – med 200 mill. kroner til reservedeler for fregattene. Komiteen tar til orientering at det videre er ventet at kostnadene for gjennomføringen (på post 1) øker med 2 mill. kroner. Komiteen ser at dette innebærer at etter den foreslåtte rammeøkningen er kostnadsrammen (på post 45) 17 762 mill. kroner, og gjennomføringskostnadene (på post 1) 737 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fregattene er utstyrt med det amerikanske våpensystemet AEGIS. Disse medlemmer har merket seg at det er behov for å oppgradere fregattene slik at en sikrer samhandling med allierte fartøyer og øker den operative evnen til fartøyene, og at det dermed er behov for de oppgraderinger som her foreslås. Disse medlemmer understreker at det ikke legges opp til å knytte fartøyene opp mot det amerikanske rakettforsvarssystemet gjennom disse oppgraderingene, og at fregattene heller ikke skal oppgraderes på en slik måte.

6. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser for øvrig til proposisjonen og råar Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2008 kan

- starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større egedoms-, byggje- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene, og
- endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.

Oslo, i forsvarskomiteen, den 13. juni 2008

Jan Petersen

leiar

Henning Skumsvoll

ordførar

Vedlegg

Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til forsvarskomiteen, datert 11. juni 2008

St.prp. nr. 55 (2007-2008) - utfyllende opplysninger knyttet til deltakelse i multinasjonalt program for strategisk lufttransport - gjenkjøp

Regjeringen har i St.prp. nr. 55 (2007-2008) "Om investeringar i Forsvaret" bl.a. lagt frem forslag om norsk deltakelse i et multinasjonalt program for strategisk lufttransport (Strategic Airlift Capability (SAC) Program), jf. proposisjonens pkt. 2.2.

Norge har over lang tid hatt som politikk å kreve gjenkjøp ved materiellinvesteringsprosjekter over en viss verdi. Regjeringen presenterte i St.meld. nr. 38 (2006-2007) en helhetlig strategi for de næringspolitiske aspekter ved Forsvarets anskaffelser, herunder en videreføring av gjenkjøpsordningen. Gjennom Stortingets behandling av Innst. S. nr. 117 (2007-2008) ble gjenkjøpsordningen stadfestet med en grense for å kreve gjenkjøp på 50 mill. kroner.

I SAC-programmet har de deltakende nasjonene lagt til grunn at gjenkjøp ikke skal være en integrert del av programmet, men at dette kan fremmes av de enkelte deltakende nasjoner overfor leverandøren av flyene (Boeing). Norge, og enkelte andre nasjoner, har ved flere anledninger fremsatt krav om gjenkjøp. Dette er imidlertid blitt tilbakevist av Boeing med henvisning til at krav om gjenkjøp ikke var en del av forutsetningene for etableringen av programmet, og at eventuelle gjenkjøpskrav vil øke usikkerheten, og dermed kostnadsrammen for prosjektet.

Norge har vært i løpende dialog med de øvrige deltakende nasjonene i SAC-programmet om gjenkjøpsspørsmålet. Etter at St.prp. nr. 55 (2007-2008) ble fremlagt, er det blitt klart at ingen av de øvrige nasjonene ønsker å forfølge gjenkjøpskravet videre. Dette av hensynet til realiseringen av SAC-programmet, og programmets betydning for å sikre de deltakende nasjonene, og NATO, nødvendig transportkapasitet. Mangel på slik kapasitet vil kunne føre til store operative konsekvenser gjennom manglende evne til å understøtte og sikre norske og allierte styrker i utenlandsoperasjoner

Det er flere faktorer som taler i mot at Norge som eneste nasjon opprettholder sitt krav om gjenkjøp. Norge er en av de største nasjonene i SAC-programmet sett ut i fra innmeldt behov for flytimer. Dersom Norge ikke signerer SAC MoU på grunn av gjenkjøpskravet, er det en mulighet for at hele SAC-pro-

grammet vil måtte termineres. Dette vil kunne bli en betydelig politisk belastning for Norge, ved at en slik tilnærming i verste fall ville kunne medvirke til at viktig flernasjonalt samarbeidsprosjekt havarerer. Enda viktigere enn den politiske dimensjonen ville imidlertid være det potensielle kapasitetstap Norge og allierte kunne bli stilt overfor på et kritisk område.

I forbindelse med Norges engasjement i internasjonale operasjoner har vi behov for en transportflykapasitet for frakt av bl.a. personell og stor/tung last over store avstander. Dette har vi ikke mulighet til å dekke gjennom en nasjonal kapasitet. Derfor er Norge, som en rekke andre mindre nasjoner, helt avhengig av å delta i et flernasjonalt samarbeid eller kjøpe tjenesten, som i dag.

SAC-programmet er et multinasjonalt prosjekt der 15 nasjoner samarbeider om å fremskaffe en felles kapasitet, og viktigheten av samarbeid om materiellanskaffelser har vært fremhevet i NATO. En rekke av de nye medlemslandene i NATO er med på prosjektet, samt Partnership for Peace (PfP)-nasjonene Sverige og Finland. For å komme til enighet og sikre at samarbeidet gir konkrete resultater i form av en kapasitet, er det nødvendig at alle nasjoner utviser fleksibilitet. St.meld. nr. 38 (2006-2007) og det reviderte anskaffelsesreglementet for Forsvaret (ARF) gir også anledning til å frafalle gjenkjøpskravet i særskilte tilfeller.

Luftforsvaret er i ferd med å starte innfasingen av fire nye C-130J Hercules, og Norge vil med dette igjen få en reell taktisk transportkapasitet. C-130J har dog ikke samme store kapasitet til å løfte materiell/personell som C-17, og vil ikke kunne dekke Norges behov for strategisk lufttransportkapasitet. En terminering av norsk deltakelse i SAC-programmet vil derfor gjøre Norge avhengig av et allerede stramt spot-marked for å få tilgang til strategisk lufttransportkapasitet.

Av hensyn til realiseringen av SAC-programmet, og programmets betydning for å sikre de deltakende nasjonene, og NATO, nødvendig transportflykapasitet, legger regjeringen derfor til grunn at gjenkjøp i forbindelse med deltakelse i SAC-programmet heller ikke forfølges videre fra norsk side.