

**Åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen
mandag den 6. juni 2011 kl. 10.30**

Møteleder: Ine M. Eriksen Søreide (H)
(komiteens leder)

S a k :

Investeringar i Forsvaret (Prop. 110 S (2010–2011)).
Kapittel 1760: Nye prosjekt for godkjenning

Møtelederen: Da har jeg gleden av å ønske velkommen til åpen høring i utenriks- og forsvarskomiteen angående investeringer i Forsvaret, Prop. 110 S. Høringen er begrenset til del 3 av proposisjonen, som dreier seg om kjøp av treningsfly av typen F-35.

Høringen er lagt opp på følgende måte: Vi har først en og en halv time til disposisjon med forsvarsministeren og hennes bisittere. Det vil bli lagt opp på følgende måte: Forsvarsministeren innleder, og deretter blir det spørsmål fra komiteen. I og med at spørsmålene i denne runde forventes å være noe mer omfattende enn det som er vanlig ved åpne høringer, stiller hver enkelt spørsmål, og deretter svarer statsråden hver enkelt spørrer. Så får spørsmålsstillerne søke å være så konsise som mulig i spørsmålsstillingen, slik at vi rekker så mange spørsmål som mulig, og slik at statsråden også får god mulighet til å svare på de spørsmålene som stilles.

Det er Sverre Myrli fra Arbeiderpartiet som er saksordfører – og med dette gir jeg ordet til forsvarsminister Grete Faremo, vær så god.

Høring med forsvarsminister Grete Faremo

Statsråd Grete Faremo: Takk for det! La meg først få presentere mine bisittere. Det er kontreadmiral Arne Røksund, generalmajor Stein E. Nodeland, som også leder kampflyprosjektet i departementet for tiden, og så har jeg avdelingsdirektør Frede Hermansen på min ytre venstre side.

Takk for anledningen til å si litt innledningsvis. Jeg er glad for at utenriks- og forsvarskomiteen går grundig til verks når nye kampfly står på dagsordenen, og jeg håper dagen i dag kan bidra til å belyse hvor viktig de nye kampflyene vil være for forsvaret av Norge tre–fire tiår fram i tid.

Hovedanskaffelsen skal besluttes først neste år. Det vil være en regjerings- og stortingsbeslutning med generasjonsdimensjoner. Men også beslutningen om å anskaffe fire F-35-fly til treningsformål er svært viktig. Disse flyene skal sørge for at det ikke oppstår et kapasitetsgap i forbindelse med utfasingen av F-16 og innfasingen av de nye kampflyene.

Store valg for et lite land kan ikke tas i én enkelt etappe. Forarbeidet til de beslutninger vi nå står foran, har pågått helt siden 1990-tallet. Da startet de første studiene av Norges framtidige kampflybehov. Det ble raskt konkludert med at F-16 ville nærme seg pensjonsalderen rundt

2015–2020, og de har helt siden 1980 gjort en formidabel innsats for Norge, ute og hjemme. De har vært en basiskapasitet i vårt samlede forsvar. De har vist verden at Norge er beredt til å forsvare vår suverenitet og markere det hver eneste dag i vårt luftrom. De har også utført viktige utenlandsoppdrag – de siste to og en halv måneder i Libya, hvor de tar del i forsvaret av landets sivilbefolkning.

Forsvarspolitikken handler i stor grad om evnen til å jobbe langsiktig. Når F-16-flyene ved begynnelsen av det neste tiåret er ute av operativ drift, må et nytt kampfly være klart til å overta. Slike kapasiteter skaffes ikke over natten. Det tar tiår med planlegging, utvikling, produksjon, testing og innfasing før det er på plass. Det er denne jobben vi gjør nå, og det er denne jobben regjeringen har gjort helt siden 2005, for å sikre en grundig og bredt forankret kampflyanskaffelse.

I 2008 gjorde vi nedvalget. Da ble det konkludert med at F-35 er det riktige flyet for Norge. I 2011 beslutter vi om vi skal bestille fire treningsfly og i tillegg utvikle et eget spesialdesignet missil med stort sakspotensial til nettopp dette flyet. Neste år gjør vi, som jeg nevnte, det store valget. Da skal vi ta stilling til både hovedanskaffelsen og lokaliseringen av de nye flyene. Gjennomfører vi den planen som vi redegjorde for i årets budsjettproposisjon, leveres fire fly i 2016 til et treningssenter i USA for å utdanne instruktører og piloter. De første flyene som skal til Norge, leveres i 2018, og få år senere har F-35 erstattet alle dagens F-16-fly.

F-35 skal gi de neste generasjoners Norge den samme beskyttelse og sikkerhet som F-16 har gitt oss siden 1980. Det nye flyet representerer moderne spissteknologi, med store videreutviklingsmuligheter. Det er utviklet for å håndtere morgendagens trusler. Samtidig inngår vi i et stort flernasjonalt partnerskap, som i kraft av størrelse og antall er i stand til en kosteffektiv videreutvikling av F-35 gjennom 30 års levetid, og dermed sørger for at kampflyene opprettholder sin operative betydning i hele sin levetid.

Amerikanske myndigheter startet våren 2010 den pågående restruktureringen av F-35-programmet. Hele hensikten med restruktureringen var å utarbeide en oppdatert og realistisk framdriftsplan for programmet. Den nye framdriftsplanen skal sørge for en realistisk gjennomføring av den gjenstående delen av utviklingsfasen av flyet, med tanke på tid, kostnad og ytelse. Samtidig skal denne planen bidra til å optimalisere anskaffelses- og driftskostnadene.

Forsvarsdepartementet har tatt initiativ til en rekke møter med amerikanske myndigheter det siste halve året. Vi er blitt forsikret om at de anser at programmet nå er under god kontroll, og at det er lagt inn marginer for å kunne håndtere eventuelle ytterligere oppdukkende utfordringer. Jeg deler denne oppfatningen.

Restruktureringen som nå er besluttet, vil gi programmet den nødvendige tillit og troverdighet. Vi har også hatt flere møter med kongressrepresentanter, bl.a. John McCain og rådgivere i Kongressen, personer som tidligere har uttalt seg klart kritisk til F-35-programmet, men som nå gir til kjenne en mye mer positiv holdning. Den amerikanske materielldirektøren, Dr. Ashton Carter, sine utta-

lelser under budsjettøringen i den amerikanske Kongressen i midten av forrige måned var for øvrig godt kjent for oss, og i tråd med vårt felles arbeid for å holde kostnadene knyttet til F-35 nede.

Det er viktig å huske at USA er den aller største kunden. Ingen har sterkere incentiver enn nettopp dem til å holde kostnadene nede. Norge og USA og de sju øvrige partnerlandene spiller derfor på samme lag – hard innsats hver dag for å holde kostnader nede. En oppdatert framdriftsplan er et av virkemidlene som den amerikanske administrasjonen har iverksatt for å reversere kostnadsutviklingen i programmet. De har stor tro på at man i ulike planlagte tiltak kan redusere kostnadene både for anskaffelse og drift av F-35 i framtiden.

Det må ikke herske noen tvil om at amerikanske myndigheter, inkludert de tre forsvarsgrenene som til sammen planlegger å anskaffe i overkant av 2 400 F-35, står støtt bak utviklingen og produksjonen av dette flyet. Det uttales samtidig at programmets viktighet for den nasjonale sikkerheten er særdeles stor, og at F-35 vil danne ryggraden i deres taktiske luftforsvar i de kommende generasjoner. F-35 vil i løpet av de neste 10–15 årene erstatte så godt som hele det amerikanske kampflyvåpenet. F-35 vil uten tvil være i stand til å gjennomføre oppdrag i hele spekteret av kamperasjoner. Det er altså stor tiltro til den operative kapasiteten som F-35 vil bringe med seg.

I Pentagon er man naturlig nok bekymret over økte kostnader som følge av restruktureringen. Utviklingsfasen er økt med mer enn 7 mrd. dollar det siste året, og den er forlenget med nærmere tre år. Samtidig er det slik at ingen av disse to forholdene vil berøre den norske anskaffelsen i særlig grad, gitt at utviklingsfasen etter den nye og restrukturerte milepælsplanen avsluttes i 2016.

La meg igjen presisere at vi her har sammenfallende interesser med amerikanske myndigheter og støtter opp om de tiltak som er iverksatt for å redusere både anskaffelses- og driftskostnadene på F-35. Det norske bidraget på 125 mill. dollar til utviklingsfasen relatert til F-35 ligger fast. Alle kostnadsøkninger knyttet til utviklingsfasen siden den startet i 2001, er i sin helhet dekket av amerikanske myndigheter.

Stortinget ga gjennom behandlingen av kampflyproposisjonen i juni 2009 sin tilslutning til valg av F-35 som Norges framtidige kampfly og til at det skulle innledes en forhandlingsprosess om kjøp av de nye kampflyene til Forsvaret. Regjeringens forslag om anskaffelse av fire F-35-treningsfly for levering i 2016 følger opp denne beslutningen og er i tråd med den informasjonen som også er gitt til Stortinget gjennom årets budsjettproposisjon.

Anskaffelsen av de fire flyene er et viktig steg for å sikre en tilfredsstillende operativ kampflykapasitet i vekslingsfasen mellom F-16 og F-35. For å redusere den samlede risikoen planlegges denne vekslingsfasen slik at våre F-16 skal fases ut så tidlig som mulig etter 2020 og før 2023.

Til tross for forsinkelsene knyttet til utviklingen av F-35 vil det være mulig for oss å nå såkalt Initial Operational Capability i 2019, dvs. å ha evnen til å oppfyl-

le deler av ambisjonsnivået for kampflyvåpenet, gitt at vi kan operere fire treningsfly fra 2016.

Anskaffelsen av treningsfly er nødvendig for å sikre trening og utdanning av relevant personell, slik at vi har instruktører klare til å lære opp nytt personell når hovedleveransen av F-35 etter planen starter i 2018. Basert på erfaringer fra tidligere store anskaffelser til Forsvaret er det svært viktig å ha relevant personell tilgjengelig. Jeg snakker her både om operativ personell og teknisk personell for å kunne drifte begge flytypene i vekslingsfasen. Det er helt avgjørende for meg at de fire flyene vil medvirke til at vi får utdannet et tilstrekkelig antall piloter og annet relevant personell til nettopp å kunne ta imot og effektivt utnytte hovedleveransen av de nye flyene fra 2018. En utsettelse av bestillingen av disse treningsflyene vil ha som konsekvens at vekslingen mellom F-16 og F-35 vil måtte skje senere.

I planene for overgangsfasen ligger det inne en buffer: Jo mer du tar ut allerede nå av bufferen ved å utsette bestillingen, jo mer risiko tar du mot det å kunne opprettholde en tilfredsstillende operativ kampflykapasitet i overgangsperioden. Dette ønsker jeg ikke å gjøre. Jeg ønsker ikke at vi skal komme i tilsvarende situasjon som tilfellet har vært f.eks. ved innføring av nye fregatter, nye MTB-er og nye transportfly.

De fire F-35-flyene vi planlegger å ta i bruk i 2016, vil være av samme versjon som øvrige partnernasjoners treningsfly. Våre treningsfly vil operere i en pool sammen med andre lands treningsfly ved et internasjonalt trenings-senter i USA. Det er planlagt at alle disse flyene oppgraderes fortløpende når nye Block-versjoner, dvs. fly med nye versjoner av programvaren og eventuelle andre tilpasninger, ferdigstilles og gjøres tilgjengelig. På samme måte planlegger vi å oppdatere alle fly vi anskaffer, fortløpende når nye Block-versjoner er tilgjengelig. Kostnadene forbundet med disse oppdateringene er estimert og inkludert i de totale levetidskostnadene for kampflyanskaffelsen.

En bestilling av treningsfly nå vil stadfeste vår troverdighet som partner og kunde i det flernasjonale F-35-samarbeidet. Dette er ikke minst viktig for å sikre norsk industri oppdrag knyttet til anskaffelsen.

Det operative ambisjonsnivået for ny kampflykapasitet stiller krav om langtrekkende antioverflatevåpen med sjø- og landmålskapasitet. Joint Strike Missile, JSM, vurderes å være det eneste våpenet under utvikling som vil kunne møte disse operative kravene, og som kan bæres innvendig i F-35. Det at missilet kan bæres innvendig i flyet, er et svært sentralt poeng. Det betyr nemlig at flyet beholder sine stealth-egenskaper, noe som ikke er tilfellet hvis missilet henges utenpå vingene på tradisjonell måte. JSM-utvikling trinn 1 er ferdigstilt, og det å fortsette med utviklingen av JSM i et trinn 2 er avgjørende for å frambringe den operative kapasiteten, samtidig som det er et viktig signal til potensielle kunder, for det vil skape en helt nødvendig grad av troverdighet i vårt pågående arbeid med å få etablert et internasjonalt samarbeid om integrasjonen av missilet.

Det er betydelig interesse for JSM fra flere andre nasjoner. Jeg har bl.a. tatt initiativ til etablering av en bilate-

ral arbeidsgruppe med USA for å følge opp denne nasjonen spesielt. En avklaring om andre nasjoners deltakelse, inkludert USA, som det er vesentlig å få med på integrasjonen, er forventet å komme i løpet av de neste 12 til 18 månedene.

Utviklingen av JSM i et nært samarbeid mellom Forsvaret og industrien er et av de viktigste norske systemene til F-35, som også har et betydelig industrielt markedspotensial.

Det er et viktig mål for regjeringen å sikre leveransen fra norsk industri til flyet og legge grunnlaget for integrasjonen av norskutviklede systemer på F-35, noe Stortinget også framhevet under behandlingen av kampflyproposisjonen i 2009. Vi har også iverksatt en videre utvikling av 25 millimeter ammunisjon fra bedriften Nammo til bruk i kanonen på F-35. Ammunisjonen vurderes å være like aktuell for en rekke F-35-nasjoner, og kan derfor, på lik linje med JSM, ha et betydelig eksportpotensial.

Så til kostnader. Mange av spørsmålene fra komiteen før dagens høring var knyttet til kostnadene, både ved anskaffelse og drift av F-35. La meg her presisere at kostnadsbildet for Norges totalanskaffelse av F-35 i liten grad er endret, til tross for restrukturering og forsinkelser i det amerikanskledede F-35-utviklingsprogrammet.

Som del av grunnlaget for forslaget i proposisjonen har departementet gjennomført en oppdatering av kostnadsbildet for hele anskaffelsen av totalt 56 F-35 inkludert våpen og logistikk. Jeg vil her understreke at det ikke er gjennomført en fullstendig ny usikkerhetsanalyse. Dette vil bli gjort som en del av grunnlaget for hovedanskaffelsen. Vi har imidlertid utarbeidet oppdaterte usikkerhetsanalyser både for de fire flyene til trening, og for JSM.

Sammenlignet med det kostnadsbildet som Stortinget ble orientert om i kampflyproposisjonen, viser det oppdaterte bildet at de totale anskaffelseskostnadene er økt med om lag 1 mrd. kr. Økningen skyldes primært at amerikanske myndigheter har flyttet en andel av sine flyleveranser til noe senere i produksjonsfasen enn opprinnelig planlagt.

I den nevnte kampflyproposisjonen anslo kampflyprosjektet en økonomisk ramme for selve anskaffelsen av fly, inkludert våpen og logistikkstøtte, på om lag 42 mrd. kr i nåverdi 2008. Dette var den forventede kostnadsrammen, og den var uten usikkerhetsavsetning. Med reviderte forutsetninger er den estimerte kostnaden for hele anskaffelsen av 56 fly nå beregnet til om lag 52 mrd. kr, og da nåverdi 2011-kroner. Uten neddiskontering blir forventet kostnad – som jeg også har sagt tidligere i dag – for hele kampflyanskaffelsen 61 mrd. 2011-kroner. Inkludert usikkerhetsavsetninger, såkalt P85, er kostnadsrammen for totalanskaffelsen 72 mrd. 2011-kroner.

Når det gjelder enhetspris for F-35, er det på det rene at de fire treningsflyene som vi nå anbefaler å bestille, vil koste noe mer enn flyene i hovedleveransen, som planlegges levert fra 2018 – dette fordi prisen beveger seg nedover en kurve etter hvert som produksjonstakten øker. Prisen som nå er kontraktsfestet for fly levert i 2012, følger denne nedadgående kurven, og er et signal om at prisen er på vei nedover, i tråd med våre forventninger. Jeg vil her

understreke at alle F-35-partnerland er sikret samme pris for samme versjon av F-35 levert i samme år. Det f.eks. USA vil komme til å betale for sine F-35A i 2018, er det samme som vi skal betale for våre tilsvarende fly levert i samme år. Eventuelle særskilte nasjonale krav om ekstra utstyr, eller andre forhold, vil naturligvis kunne endre dette bildet.

Ser vi på den industrielle statusen for vår deltakelse i F-35-programmet, er det viktig å huske på at «best value» er valgt som prinsipp for å sikre en lavest mulig kostnad for F-35. Norske myndigheter har siden vi forpliktet vår deltakelse i utviklingsfasen i 2002, akseptert dette prinsippet. I «best value» ligger det at industrien i partnernasjoner skal konkurrere om kontraktene til produksjonen av flyet.

Som kjent har amerikanske myndigheter lagt stort press på Lockheed Martin for å holde kostnadene nede. Dette har naturligvis også ført til sterk konkurranse blant industrien i partnernasjonene. På denne bakgrunn er det derfor gledelig at norsk industri så langt har vunnet kontrakter for om lag 2,2 mrd. kr, uten at Norge foreløpig har forpliktet seg til å kjøpe fly. I løpet av fjoråret økte kontraktsfestet beløp med 380 mill. kr.

Jeg mener at status så langt bekrefter at vår målsetting om at verdiskapingen i Norge skal være av samme størrelsesorden som anskaffelseskostnaden, er realistisk. Samtidig er det ingen tvil om at langsiktigheten som kreves, også av små norske bedrifter, kostnadsfokus og den skarpe konkurransen med industrien i andre partnernasjoner, gjør at det er usikkerhet knyttet til realiseringen av det potensialet som ligger i framtidige kontraktsmuligheter. Vi vil derfor både på myndighetssiden og på industrisiden arbeide aktivt for å følge opp de industrielle mulighetene i F-35-programmet.

Jeg vil fremme en anbefaling om lokalisering av de nye flyene som en del av den helhetlige framleggelsen av kampflysaken i en ny langtidsplan for forsvarssektoren våren 2012.

La meg avslutningsvis understreke at begge prosjektene som er tema for dagens høring, har gjennomgått, og bestått, ekstern kvalitetssikring i samsvar med regjeringens retningslinjer innenfor dette området. Vi vil også gjennomføre en ny ekstern kvalitetssikring av hele anskaffelsen, inkludert basevalget, før framleggelsen av langtidsplanen neste vår.

Jeg vil også presisere at valget av F-35 som Norges neste kampfly står fast. Samtidig vil det alltid være usikkerhet knyttet til et så stort og teknologisk utfordrende program, ikke minst når utvikling, testing og produksjon foregår samtidig. Uforutsette ting har oppstått og vil helt sikkert oppstå i tiden framover. Vi må dessuten være forberedt på årvisse repeterende gjennomganger av programmet, og en kontinuerlig diskusjon om hvor mange F-35 det enkelte partnerland, USA inkludert, til slutt kommer til å anskaffe.

Vi står foran den største enkeltanskaffelsen i norsk fastlandsøkonomis historie. Beslutningen er alt annet enn av hverdagsformat. Den er stor, den er krevende, og den er viktig. Regjeringen bruker betydelig tid og krefter på å kvalitetssikre beslutningene i alle ledd, og det er be-

tryggende at Stortinget gjør det samme. Så jeg imøteser spørsmålene komiteen måtte ha.

Møtelederen: Takk for det.

Da åpnes det for spørsmål fra komiteen. Den første som har tegnet seg, er Morten Høglund fra Fremskrittspartiet.

Det foregår på den måten at han stiller sine spørsmål og statsråden svarer på dem, før neste spørrer får stille sine. Jeg tegner fortløpende de andre som ønsker å stille spørsmål.

Vær så god, Høglund.

Morten Høglund (FrP): Takk til statsråden for redegjørelsen.

Når det gjelder pris, er en pris redegjort for, og jeg vil bare ha statsrådets vurdering av hvor trygg man føler seg på den prisen. Det er jo ikke tvil om at det har skjedd noe de senere årene. Er det noen grunn til å frykte at noe dramatisk vil skje, eller har vi nå kostnadsbildet?

Så er det tidspunktet for å bestemme seg for kjøp av treningsfly. Sett fra vår side mener vi at nå er løpet lagt. Når vi kjøper disse treningsflyene, ligger for så vidt hele kjøpet. Altså: Vi kunne gjerne tatt dette som en samlet pakke, hvis vi hadde all informasjon.

Vi lurer litt på den egentlige begrunnelsen for hvorfor vi nå skal kjøpe treningsfly. Vi ser – det var også statsråden innom – at det er et ønske at Norge skal fremstå som en pålitelig partner. Hun brukte ord i dag som «troverdighet som partner». Da blir det nesten grunn til å spørre om Norge har opptrådt på en måte tidligere som gjør at det er nødvendig. Jeg har inntrykk av at Norge har stilt opp ved hver eneste korsvei.

Så nevnes det når det gjelder industriavtaler, at det er «best value» som gjelder. Når det er «best value» som gjelder, blir vi litt spørrende til om det er riktig at man nå forsøker å plassere Norge i en god posisjon i forhold til JSM-prosjektet. Er det da slik at det allikevel er en politisk vurdering av hvilke produkter man kjøper og legger inn i dette prosjektet, og at «best value» i beste fall er et veiledende utgangspunkt?

Så det siste spørsmålet fra min side: I forhold til de konfigurasjoner og tekniske krav man har stilt når det gjelder dette flyet, er man trygg på at vi får levert et fly som tilfredsstillende de krav som ble satt fra norske myndigheter da vi startet denne prosessen?

Takk.

Møtelederen: Takk for det.

Statsråd Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Takk for det.

Som jeg forstår det, svarer jeg på en måte fortløpende på spørsmålene slik de blir stilt. Til dette første, om pris, er altså per i dag forventet anskaffelseskostnad 61 mrd. 2011-kroner. Det er mange tall som har vært presentert, men dette er altså i dag den forventede anskaffelseskostnaden. Med høyde for usikkerhet er det etter den såkalte P85-beregningen, som det norske kvalitets-sikringssystemet legger opp til, også lagt inn ytterligere

11 mrd. kr for å fange opp slik usikkerhet. Og da var tallet 72 mrd. kr, som jeg nevnte.

Vi har grunn til å tro at dette er realistiske beregninger, med den restruktureringen som nå er foretatt, og med de ekstrakostnadene som også er lagt inn i et forsterket utviklingsprogram, og som amerikanerne tar i sin helhet. Vi ser per i dag ingen slike utviklingstrekk som jeg forsto spørrebetegnet som dramatiske. Men, som jeg har sagt, i denne type store prosjekter må vi være beredt på at ting kan skje. Jeg er glad for i dag å kunne bekrefte at det synes å være robuste kostnadskalkyler som er lagt inn i prosjektet fra starten av, og at den overskridelsen vi i dag ser, er på ca. 1 mrd. kr – altså rundt 2 pst.

Grunnen til at vi foreslår å kjøpe fire treningsfly nå, er å kunne ha sikkerhet for å få disse i 2016. Vi opplever det som grunnleggende viktig, for ikke å si helt avgjørende, å kunne trene opp instruktører og øvrig personell for å være godt i stand til å ta imot hovedleveransen fra 2018. For å kunne ta imot treningsfly i 2016 vil vi måtte gjøre en bestilling i denne LRIP 8. Det er altså en bestillingssekvens nr. 8, som innebærer at vi melder inn i august hva vi har tenkt å kjøpe. Vi bekrefter i desember. Da blir bekreftelsene fra alle land i programmet som bestiller, tatt med inn i forhandlingene, som da ledes fra amerikansk side med Lockheed Martin, med sikte på kontraktsignering i januar 2014.

Begrunnelsen er altså først og fremst å kunne ha godt personell på plass for å ta imot hovedanskaffelsen, og dermed også gjøre overlappingsfasen med F-16 kortest mulig. F-16 har en levetid som gjør at alt dette bør være gjennomført senest 2023. Dette opplegget gjør at vi fortsatt beholder en buffer på ca. to år fra innføring av de nye F-35 er gjennomført, og til F-16s levetid er over.

Det er klart at vi med dette også bekrefter deltakelsen, som jeg sier, på en troverdig måte i dette industrielle samarbeidet. Vi har vært en forutsigbar partner i programmet, og vi har også vært foroverlent med tanke på å bidra til at vår industri står best mulig rustet i kampen om oppdragene. Industriprogrammet er, som det ble nevnt, basert på «best value». Det tror jeg kanskje også denne komiteen er glad for med tanke på at vi alle ønsker billigst mulig fly. Men det at vi likevel er offensive for å sikre leveranser inn i prosjektet, på flyet, er bl.a. også JSM et eksempel på. Men vi har altså allerede signerte kontrakter som overgår de utgiftene vi så langt har hatt i programmet.

Det tredje spørsmålet var tekniske krav. Jeg føler meg trygg på at vi får levert på de tekniske krav og forutsetninger som er stilt. Vi har brukt mye tid på å forstå hvilke krav som er stilt, og om det blir levert på disse. Og ut fra alt det jeg hører fra mine mer kyndige tekniske sidemenn her, så har vi i dag grunn til å føle oss trygge på den tekniske kvaliteten.

Møtelederen: Da er neste spørsmålsstiller Peter N. Myhre fra Fremskrittspartiet.

Peter N. Myhre (FrP): Mange takk, og takk for en grundig redegjørelse for innkjøp av kampfly.

Jeg vil gå videre når det gjelder kostnader: Disse to tal-

lene – altså den forventede kostnaden for hele kampfly-fremskaffingen på 61 mrd. kr og 72 mrd. kr, når man tar med usikkerhetsavsetningen – er nok to tall som kommer til å bli notert på en behørig måte på steder hvor man kan finne det igjen.

Men spørsmålet mitt går på sikkerheten, forutsigbarheten, for denne prisen. Vi er vel normalt der at når vi gir et tilsagn om å kjøpe, så skal vi også ha en forutsigbar pris, og da er spørsmålet: På hvilken måte vil det kontraktmessige materialet som skal ligge til grunn for kjøpet, sikre den prisen på 61/72 mrd. kr, slik at eventuelle tilleggskostnader utover dette må dekkes av selger og ikke av kjøper?

Møtelederen: Statsråd Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Som jeg nevnte, er forventet kostnad for 56 fly 61 mrd. 2011-kroner. Så skal jo selvsagt pris forhandles. Vi har sammen med våre øvrige partnere en ambisjon om at prisen skal bli så gunstig som mulig. Vi ser på de kontraktene som allerede er inngått – som jeg nevnte – at prisen per fly følger en nedadgående kurve. Så de kontrakter som er inngått for fly levert i år, er selvsagt dyrere enn kontrakter for fly som leveres neste år, altså i 2012. Dette er jo ikke fly som leveres til Norge, men vi ser at prisen for disse flyene følger en nedadgående trend. Vi forventer at den samme trenden skal komme oss til gode.

Dette er også noe av bakgrunnen for at jeg på spørsmål fra komiteen har vist at treningsflyene som vi foreslår å bestille for levering i 2016, må forventes å ha en noe høyere pris enn prisen per fly på totalleveransen, som kommer fra 2018.

Møtelederen: Et raskt oppfølgingsspørsmål fra Myhre.

Peter N. Myhre (FrP): Jeg vil be statsråden om å besvare det spørsmålet jeg stiller. Jeg stiller spørsmålet: På hvilken måte vil man sikre – i det kontraktmessige materialet som skal legges til grunn for flykjøpet – at prisen ikke blir høyere enn 61/72 mrd. kr?

Møtelederen: Statsråd Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Nå pågår jo utviklingsprogrammet, men vi har selvsagt en forhåpning om at vi snart mulig skal komme over på fastpriskontrakter, og at dette om mulig også vil være noe vi kan anvende for iallfall deler av totalanskaffelsen.

I dag er pris per fly anslått – med den proposisjonen som er lagt fram for treningsflyene – til å være ca. 800 mill. kr. Men dette skal som sagt forhandles ferdig før det konkrete kronetallet ligger på bordet, og forhandlingene skal altså føres sammen med våre øvrige partnere i programmet, som velger å inngi bestilling for levering av fly i 2016.

Møtelederen: Dagfinn Høybråten, vær så god.

Dagfinn Høybråten (KrF): Som statsråden sa, er dette den største investering som er gjort på landsiden i Norge

noensinne. Og den proposisjonen som Stortinget er forelagt, er jo i realiteten beslutningen som binder oss til dette flykjøpet framover. Det er jeg enig med representanten Høglund i. Jeg må si at proposisjonen, sett fra Stortingets side, er forbausende tynn. Det er knappe seks sider med relativt summariske begrunnelser for hvorfor Stortinget skal gå inn på denne beslutningen.

Hvis en ser på historien for dette prosjektet, så beskrives vel den best av dem som deltok i høringen i det amerikanske senatet den 19. mai i år – altså etter at proposisjonen ble lagt fram – anført av Ashton Carter, viseforsvarsminister, og senator John McCain. Sistnevnte sa det slik: Enkelt sagt er JSF anslått til å koste 80 pst. mer enn da programmet begynte, og 30 pst. mer enn grunnlaget som ble anslått i 2007. Ikke noe program kan forventes å få fortsette med slike resultater, spesielt ikke i den nåværende økonomiske situasjon.

Så har amerikanerne gjort endringer, som forsvarsminneren er inne på. Og mitt spørsmål er: Ville det ikke være riktig, med den forskyvning som følger av denne historien, der man jo – med de termer man er vant til å bruke i Forsvaret – skyter på bevegelige mål hva gjelder pris, å foreta en forskyvning av denne anskaffelsen som Stortinget nå er invitert til å gjøre?

Mot det argumenterer forsvarsministeren med at det er viktig med tanke på overgangen til ny flytype, bygge kompetent personell osv., og at Norge skal være en pålitelig partner. Men det står ingenting i proposisjonen om at man kunne hatt fordeler ved en utsettelse av denne beslutningen – i form av redusert usikkerhet når det gjelder pris, funksjonalitet og modenhet, ved den prisreduksjonen som forventes etter hvert som man kjøper flyene, og kanskje ved at man hadde kommet over i en situasjon hvor det var mulig å oppnå fastpriskontrakter på deler av leveransen, slik som antydnet.

Hovedspørsmålet mitt er: Hvorfor denne beslutningen nå? Hvorfor ikke forskyve den tilsvarende endringen som har skjedd i programmet? Jeg vil også gjerne vite: Hvilke andre land har fattet vedtak om å kjøpe slike treningsfly som vi nå inviteres til å gjøre? Er det slik som det er antydnet i Aftenposten i dag, at det finnes beregninger som viser at JSF ikke får den planlagte operative rekkevidde? Det skulle jeg gjerne likt å få svar på.

Statsråd Grete Faremo: Jeg tar utgangspunkt i at vi har besluttet at vi skal erstatte F-16-flyene – vi skal fortsatt ha kampfly, de er helt avgjørende for norsk forsvarsevne – og at vi også har gjort valget av F-35. Så når vi skal ha kampfly og vi har valgt F-35, har jeg selvsagt gått grundig igjennom hva som er den beste framdriftsplanen. Med den levetiden F-16 har, har det vært helt avgjørende å sikre en innfasing av nye kampfly som gjør at vi for det første har på plass personell og piloter som gjør at vi kan ta imot hovedleveransen på en effektiv måte, og at vi kan gjøre overlappingsfasen med F-16 så kort som mulig.

Så har jeg også gjennomgått de industrielle sidene ved å bekrefte oss som en troverdig og forutsigbar partner. Jeg tror det er helt sentralt å understreke at vi også har gjennomført en ny usikkerhetsanalyse hva gjelder de fire tre-

ningsflyene vi nå foreslår å bestille, slik at det ligger inne som grunnlag for den økonomiske rammen vi har redegjort for i proposisjonen.

Når det gjelder selve kampflykapasiteten, lurer jeg på om det ikke er best at jeg gir ordet videre til Arne Røksund.

Arne Røksund: Det som refereres i Aftenposten i dag, er fra høringen i Kongressen, og svaret fra anskaffelsessjefen i luftforsvaret, van Buren, er nettopp at den lille dipen som er på A-versjonen – versjonen vi skal ha – rettes opp. Hele hensikten med det omfattende testprogrammet er nettopp å se: Er det opp til de standardene vi forventer? Hvis ikke, hvilke tiltak må gjøres for å justere? Det vil komme mange slike meldinger om at noe ikke er i henhold til forventningene, og at tiltak må iverksettes. Det var det anskaffelsessjefen presiserte også blir gjort i denne sammenhengen.

Møtelederen: Dagfinn Høybråten – til et kort oppfølgings spørsmål.

Dagfinn Høybråten (KrF): Jeg vil også gjerne vite om driftskostnadene, for det ble sagt fra den amerikanske kostnadskontrollenheten i Pentagon at F-35 ville koste 33 pst. mer å drifte enn dagens F-16. Er det de samme tallene som er lagt til grunn for de norske beregningene?

Statsråd Grete Faremo: Levetidskostnadene ble presentert i kampflyproposisjonen i 2008 og vil selvsagt bli grundig gjennomgått og presentert i forbindelse med hovedanskaffelsen og dermed også som en del av neste års langtidsplan.

Jeg tror at tallene som nå gjelder for driftsutgifter, for det første viser økte driftsutgifter utover dagens driftsutgifter for kampfly, som kan gå på både 33 pst. og kanskje et enda høyere prosenttall. Driftsutgiftene, slik de er presentert, er litt annerledes for F-35 sammenlignet med F-16. Noe av det som var investeringsutgifter knyttet til F-16, er nå tatt inn som driftsutgifter. Så er det selvsagt også slik at driftsutgifter påvirkes kraftig både av tiltak som blir gjort i programmet, og, ikke minst, nasjonalt.

Når jeg ikke har sett det som hensiktsmessig å presentere oppdaterte levetidskostnader med denne anskaffelsen av treningsfly, går det på at jeg har bedt forsvarssjefen utrede en ny struktur for Luftforsvaret, hvor gode, effektive vedlikeholdskonsepter selvsagt også vil være en viktig del av arbeidet med å få ned driftskostnadene. Ambisjonen er at vi skal komme godt under de driftsnivåene vi foreløpig opererer med, og her gjøres det en skikkelig, effektiv jobb både i programmet og fra vår side nasjonalt sett.

Møtelederen: Da har jeg tegnet meg sjøl for et par spørsmål også.

Det framstår litt uklart for meg hva som er hovedformålet med å gjøre bestillinga av treningsflyene akkurat nå. Statsråden argumenterer både med et tidsaspekt til levering, men argumenterer minst like sterkt for, som hun sa, at å bestille nå vil sikre norsk industri oppdrag. Det er

også det som for så vidt framkommer i proposisjonen som et vesentlig poeng.

Når vi nå, som både statsråden og flere av spørkerne har vært inne på, binder oss til å kjøpe også selve hovedleveransen, framstår det også for meg nokså rart at man ved det ikke kan ha en oppdatert levetidskostnadsanalyse nå. Den kommer da i forbindelse med spørsmålet om hovedanskaffelsen til våren samtidig med langtidsplanen. Ideelt sett burde Stortinget derfor også behandlet spørsmålet om kjøp av treningsfly i forbindelse med hovedleveransen, basevalg osv., der man også får oppdaterte levetidskostnader – altså våren 2012. Mitt første spørsmål er derfor ganske enkelt: Vil vi fortsatt kunne få levert treningsfly i 2016 dersom Stortinget behandler denne proposisjonen enten våren 2012 eller høsten 2011?

Mitt andre spørsmål handler om kostnader. Det har fra Høyres side og andre partiers side vært etterspurt en tydeligere oppstilling av sammenlignbare tall, for proposisjonen har bare en kvart side med kostnadsberegninger, og tallene er ikke sammenlignbare. Det har vi fått svar på fra departementet. Hvis man analyserer disse tallene, skriver Forsvarsdepartementet at 50 mrd. 2008-kroner tilsvare 60 mrd. 2011-kroner. Det tilsvare en prisøkning på 6–7 pst. hvert år i tre år. Hva slags beregning er det som ligger bak denne prisøkninga? Er det en inflasjonsjustering, eller er det noe mer enn en inflasjonsjustering?

Jeg begynner med disse spørsmålene, så får jeg se om det blir en oppfølging etterpå.

Statsråd Grete Faremo, vær så god.

Statsråd Grete Faremo: Takk.

Må vi bestille i 2011 for å få leveranse i 2016? Etter min oppfatning ja. Vi har ingen garanti for å kunne få levert fly i 2016 hvis vi ikke er del av den bestillingsprosessen som nå går, ved at vi må melde inn i høst, august–september, for så å bekrefte bestillingen i desember, og være en del av denne forhandlingen, som jeg nevnte betegnes LRIP 8, som da innebærer kontraktisering i januar 2014.

Det er avgjørende for meg å understreke betydningen av å ha personell på plass som kan trene opp det antall piloter og personell for øvrig som vi trenger for å kunne ta imot hovedleveransen på en god måte, og det igjen opp mot levetiden som F-16 har.

Som jeg sa, er det en liten buffer igjen før siste F-16-fly må være utfaset hvis vi skal klare å gjennomføre denne leveransen slik vi har planlagt, og jeg synes det er svært viktig at vi ikke brenner av den bufferen nå.

Når det gjelder prisveksten, er det klart at det er lagt inn mer enn en konsumprisvekst. Det er en realprisvekst i noen av komponentene, selvsagt, i flyet, som gjør at den totale prisveksten som er lagt inn – hvis jeg husker riktig – er ca. 12 pst., som grunnlag for den prisjusteringen som er gjort. Men det var også innenfor de marginene som det var tatt høyde for i anslagene, slik at, som jeg sier, den reelle kostnadsveksten utover det som var beregnet her, er 1 mrd. kr og dermed drøyt 2 pst.

Møtelederen: Da vil jeg gjerne kort følge opp på to ting. Det ene er det siste svaret. Betyr det at vi må kunne

legge til grunn en tilsvarende prisøkning hvert år fram til leveranse – altså 12 pst., som statsråden nå sier? Det er det ene spørsmålet.

Det andre spørsmålet er knyttet til partnerlandene. Det er kjent, som både statsråden og jeg diskuterte i Politisk kvarter i morges, at danskene har forsinket sin beslutning. Nederlenderne er i samme prosess. Betyr det at den poolen av treningsfly som det skal være, ikke vil inkludere Danmark og Nederland, dersom de da ikke gjør sine innmeldinger av treningsfly nå, noe som de sannsynligvis ikke vil gjøre?

Da kan statsråden svare igjen.

Statsråd Grete Faremo: Akkurat når det gjelder hvordan indeks er teknisk kalkulert inn i beregningsgrunnlaget, tror jeg det er like greit at vi får det fra Frede Hermansen.

Frede Hermansen: Den økningen som det er vist til i svaret på spørsmål 1 – fra 50 mrd. kr til 60 mrd. kr – inneholder i utgangspunktet to komponenter. Det ene er den indeksen vi bruker for å prisfastsette utviklingen i programmet, og hva som er den naturlige prisutviklingen på disse komponentene, og i forhold til det vi ser. Det andre er en valutaendring.

Når det gjelder priskomponenten, brukes en indeks som er utarbeidet av SSB, som heter Andre norskproduserte konsumvarer påvirket av verdensmarkedet. Det er den samme indeksen som er brukt fra oppdateringen i 2006–2008, og den samme indeksen som brukes som sammenligningsgrunnlag også gjennom prosjektet videre.

Når det gjelder valutaelementet i den endringen, er det noe vi antakeligvis kommer til å se også videre. Det er at når vi foretar en oppdatering av kostnadsbildet her, må vi forholde oss til framtidig valutautvikling. Da går vi inn og avleser såkalte forwardkurser i markedet og legger da en avlesning til grunn som vi bruker for å omregne prisene framover i tid. Det er av den enkle grunn at fra 2008–2011 er markedets vurdering av forwardkurser på dollar endret. Den vil ha en vesentlig komponent. Hvis markedet endrer seg andre veien til neste oppdatering, vil vi få tilsvarende reduksjon igjen. Så det vil alltid være en valutausikkerhet som kommer inn, og som påvirker kostnadsbildet når vi avleser på enkelttidspunkter, slik vi gjør nå.

Statsråd Grete Faremo: Så til Danmark og øvrige partnerland. Jeg beklager, jeg glemte i sted å svare på hvem det er som har bestilt treningsfly. Det er, som sagt, ni land i programmet. Danmark har utsatt sin beslutning om valg av nytt kampfly til nærmere 2014 og har vel også anslått at de vil redusere sitt antall fra 48 til 30. De fortsetter likevel å delta i programmet, de har ikke meldt seg ut av det. Uansett hvilke flyvalg de tar, er vel de i en situasjon hvor de ikke vil kunne ta imot noe fly før 2018. Det er rett og slett tidsplanen for bestillinger som gjør at det vil være situasjonen for Danmark.

Så har vi Canada. De har besluttet å anskaffe F-35. Italia har gjort det samme, Tyrkia og Australia også. Jeg har ikke tallene for bestillingene som Italia og Tyrkia allerede

har levert inn, men der er det også leveranser av fly flere år før oss.

I dag flyr det 27 fly. Hvis jeg forstår det riktig, vil det med de bestillingene som inngår, også fra USA, i den prosessen som vi har i høst, være 90 fly – enten bestilt av eller levert til USA – fra den samme prosessen som vi deltar i.

Når det gjelder antall treningsfly, som vi konkret vet er bestilt, har vi et konkret tall?

Arne Røksund: Nei, men alle må kjøpe treningsfly. Det er en del av avtalen at alle må kjøpe treningsfly. Idet man bestiller fly, er de første flyene automatisk treningsfly for opplæring. Så det er den samme pakken for samtlige partnernasjoner.

Statsråd Grete Faremo: Jeg tror jeg kom i skade for å si at 27 fly flyr, men det er 21 fly som flyr.

Møtelederen: Det betyr altså at det ikke nødvendigvis er sånn at alle partnerland melder inn treningsfly i august. Er det korrekt?

Statsråd Grete Faremo: Det er vel riktig?

Arne Røksund: Det er avhengig av hvilken leveranseplan de har. De som er tidligere ute enn oss, må ha treningsfly før oss. De som kommer senere enn oss, får treningsfly senere.

Møtelederen: Takk for det.
Da er det Ivar Kristiansen.

Ivar Kristiansen (H): Takk for det, leder.

Det som gjør det vanskelig å henge med i enhver sving her, er at man henviser nokså mange kompliserte spørsmål til neste år, da man skal legge frem en helhetlig anbefaling knyttet til anskaffelse og implementering av nye kampfly, og lar dette spørsmålet bli en del av den kommende langtidsplanen.

Jeg oppfatter statsråden slik at hun sier at det å operere med en levetidskostnadsanalyse i dag har hun ikke sett på som hensiktsmessig. Det er klart at etter tre år – fra St.prp. nr. 36 for 2008–2009 – med stor usikkerhet og ditto diskusjon ville nok saken stått seg på at vi i dag hadde fått oss forelagt en levetidskostnadsanalyse. Mitt spørsmål er: Foreligger det en slik? Har man en slik analyse i departementet? Hvis man har det, hvorfor er den ikke lagt frem? Alternativt: Hvis man ikke har det, hvorfor har man ikke valgt for det som er historiens største fastlandsinvestering, å forelegge Stortinget en sådan analyse?

Det andre går på tall. Man viser til 42 mrd. 2008-kroner, som er 52 mrd. kr i dag – 61 mrd. kr uten neddiskontering. Så har man P85, usikkerhet, som gjør at tallet kan være 72 mrd. kr. Med hensyn til den prisutvikling man legger inn: Det er jo en enkel kalkulatorregnemåte å finne ut at man tar høyde for 6–7 pst. per år i denne tallskildningen. Mitt spørsmål når det gjelder levetidspris, hvor man holder fast på et estimat på 145 mrd. kr, er: Hva slags dollarkurs er det man forholder seg til? Er det riktig som jeg har sett, at

utenforstående analytikere opererer med en dollarkurs på 4,84, altså en dollarpris på under 5? For øvrig viser departementet i et annet spørsmål her til en dollarpris på 6 når det gjelder salg den andre veien. Er det riktig at vi – ved bruk av kalkulator, og den har foreløpig ikke sviktet, ikke min i hvert fall – med en annen dollarkurs vil kunne få en levetidskostnad som begynner å nærme seg 200 mrd. kr? Jeg vil gjerne få en vurdering når det gjelder hvilken dollarkurs som er lagt inn i det estimatet som Stortinget har fått seg forelagt nå.

Møtelederen: Takk for det.
Statsråd Faremo, vær så god.

Statsråd Grete Faremo: Levetidskostnader er selvsagt helt sentralt. De levetidskostnadene som var beregnet i 2008, nåverdi den gang, var 145 mrd. kr. Jeg skulle gjerne bidratt med best mulig tall også på dette området nå, men vet at med de utredningene vi har på gang for kommende langtidsplan, ville risikoen vært stor for at jeg bare hadde presentert tall som jeg visste måtte revideres betydelig igjen neste år.

Da gjør vi, som jeg nevnte, en full gjennomgang av Luftforsvarets struktur. Det er klart at basevalg, antall baser, spiller en helt sentral rolle for levetidskostnadene. Det er klart at vedlikeholdskonseptet gjør det samme. Da er det viktig for meg å legge fram et best mulig grunnlag for Stortinget. Og med disse betydelige prosessene som er på gang, og hvor jeg får et fagmilitært råd fra forsvarssjefen i november, er det første tidspunktet som vi kan gjøre gode, oppdaterte levekostnadsberegninger, langtidsplanen som legges fram neste vår.

Når det gjelder dollarkurs, tror jeg at jeg overlater det spørsmålet til Frede Hermansen.

Frede Hermansen: I beregningen i 2008 var det hentet ut en valutastreng, altså forventninger om hva valutakursen vil være i markedet i årene beregningen gjaldt, fra 2009–2050. Den dollarstrengen beveger seg fra 5,71 i 2009, den treffer i anskaffelsesperioden ca. 6,07 og utvikler seg til 6,17.

Den oppdaterte valutastrengen som ble brukt i den siste oppdateringen som dere har fått dere forelagt nå, er hentet ut fra markedet rett før nyttår og opererer med en utvikling fra 6,04 i 2011 til 6,45 i 2050. I den perioden hovedanskaffelsen pågår, ligger den på ca. 6,45. Der kan en vise til FDs hjemmeside – disse kursene som er brukt, og redegjørelsen for hvordan det er hentet ut, kan sikkert også oversendes komiteen. Dette er en standardmetode med hensyn til hvordan vi forholder oss til valuta i større prosjekter som pågår over lengre tid, for å ha et konsistent beregningsgrunnlag og flytte det usikkerhetsmomentet inn i en konsistent modell.

Møtelederen: Takk for det.
En kort oppfølging fra Kristiansen.

Ivar Kristiansen (H): Den forklaringen bringer jo likevel en åpenbar disharmoni i forhold til import, altså

kjøp kontra det estimat man legger på bordet for salg av missiler.

Mitt spørsmål var: Hvilken dollarkurs ligger til grunn for estimatet på en levetidspris på 145 mrd. NOK? Jeg bare registrerer at jeg har sett at man da har lagt til grunn en dollarkurs på 4,84. I dag er dollarkursen 5,34 – altså en 50-øring mer. Det skulle med alle mulige pluss og feilmarginer den andre veien også utgjøre et beløp på mellom 15 og 20 milliarder. Det andre spørsmålet fikk jeg ikke svar på: Hvorfor har man ikke i dag lagt frem en levetidskostnadsanalyse, som jeg tror hele saken ville ha stått seg på?

Statsråd Grete Faremo: Når det gjelder anslåtte kostnader langt fram i tid, er det anvendt – etter det jeg forstår – en vanlig modell for kvalitetssikring av denne type kostnader. Det er forwardkurser, som er kjent i markedet. Og forwardkurser som var kjent i markedet i 2008, er annerledes enn forwardkurser kjent i markedet i dag. Den forskjellen er selvsagt regnet inn i de antatte kostnadene for anskaffelsen, som det er redegjort for.

Når det gjelder levetidskostnader, er jo dette også – på samme måte – anslag over kostnader som vil påløpe langt fram i tid. Det er dermed også klart krevende å anslå disse.

Det jeg ikke har funnet riktig, har vært å legge fram en fullt oppdatert levetidskostnadsanalyse når vi ennå ikke har ferdig utredet hvordan Luftforsvarets struktur vil se ut i tiden framover. Dette er en helt sentral del av det arbeidet som nå pågår i forbindelse med ny langtidsplan for Forsvaret. Og som det også er redegjort for, avventer vi forsvarssjefens fagmilitære råd i løpet av november.

Vedlikeholdskonseptet er jo et annet viktig element, som jeg nevnte, i arbeidet med å anslå levetidskostnader, og hvor det gjøres et viktig arbeid både i programmet fra leverandøren og her fra norsk side. Alt dette vil være gjennomgått og oppdatert og komme som en del av langtidsplanen neste år.

Møtelederen: Takk for det.

Vi har nå ni spørreere igjen på lista, og det betyr at det blir sterke disiplinkrav både til spørreere og svarere under de neste spørsmålene, og at vi setter strek under neste spørreere, som er saksordfører Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A): Takk for det.

Etter å ha hørt på nyhetene på morgenen i dag har jeg egentlig lyst til å stille spørsmål til Dagfinn Høybråten og Hallgeir H. Langeland, men det åpner vel ikke regelverket for, så det får vi ta seinere.

Det var en historisk beslutning da Norge i sin tid fattet beslutning om å kjøpe F-16-fly. La oss håpe at det vi nå holder på med, blir en like riktig avgjørelse. Og ikke minst basert på de tilbakemeldingene vi får fra Libya, viser det seg vel at de norske flyene har vært en meget god kapasitet, og at det var helt riktig det som da ble gjort.

Jeg har et spørsmål om utfasingen av nettopp F-16 og innfasingen av de nye flyene. I materialet til korrespondansen mellom departementet og komiteen står det at etter

gjeldende plan tas de siste F-16-flyene ut av tjeneste i løpet av 2021.

Statsråden sa tidligere i høringa i dag at F-16 fases ut før 2023. 2021 er før 2023, så ordene er absolutt i behold. Men spørsmålet mitt er rett og slett: Har vi noe som helst slingringsmann hvis det skulle bli ytterligere utsettelser i leveransene av F-35? Hvor lenge har vi rett og slett mulighet til å bruke F-16?

Møtelederen: Statsråd Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Ja leder, nå presenterte Sverre Myrli på en utmerket måte egentlig bufferen. Det er jo den smule buffer vi ennå har ved at levetiden til F-16 kan trekkes ut mot 2023. Men med så gamle kampfly som dette da vil være, har det vært maktpåliggende for meg å sikre at vi ikke brenner av den bufferen nå, og at det derfor er bakgrunnen for forslaget om å kjøpe treningsfly med levering fra 2016 for å sikre en mest mulig effektiv overlapp mellom nye og gamle kampfly. For kampflykapasiteten er jo sentral for Norge. Ser man på geografien vår og våre store havområder som vi overvåker hver dag, er også det å sikre at vi har ikke bare denne «Initial Operating Capability» på plass, men at vi faktisk har en «Full Operating Capability» på plass så raskt som mulig, viktig.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Peter Skovholt Gitmark.

Peter Skovholt Gitmark (H): Takk, leder.

I svaret til representanten Høglund sier statsråden nå at hun ser ingen utviklingstrekk som er dramatiske. Det samsvarer godt med det media har rapportert så langt i de årene som har gått. Det har vært et departement som aldri har vært bekymret. Den 9. februar i år uttalte Roger Ingebrigtsen i forbindelse med sitt besøk til USA: «Jeg var opptatt av å få forpliktende svar fra amerikanske myndigheter når jeg spurte om vi kunne vente flere ubehagelige overraskelser.» Svaret på dette direkte spørsmålet var et ubetinget nei. «Alle stener i programmet er snudd og tilliten i programmet er stor.»

Mitt spørsmål går da på: Hvordan samsvarer det og statsrådens egne uttalelser nå og i media med hva vi så i den amerikanske høringen i Senatet 19. mai i år, og ikke minst med hva dr. Ashton Carter har sagt der og ved flere andre anledninger?

Møtelederen: Takk for det.

Statsråd Grete Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Ja, her er det gjort et svært viktig arbeid fra amerikansk side i å restrukturere utviklingsfasen. Det var nødvendig, og det har også vært en restrukturering amerikanerne har tatt de fulle kostnadene ved. Derfor legger jeg merke til at både den amerikanske kongressen og også amerikanske myndigheter uttrykker at nå har man en større tillit til programmet. Vi har jo også fra norsk side faktisk hatt god nytte av f.eks. rapportene fra den amerikanske riksrevisjonen, som det også

har vært referert til de siste dagene her hjemme. Dette er forhold som ikke bare amerikanerne har vært opptatt av, men som også vi har vært opptatt av, og med den restruktureringen som nå er gjennomført, mener vi at vi kan ha tillit til programmet i fortsettelsen.

Det kostet amerikanerne 7 mrd. dollar. Det er ikke å forvente annet at det falt noen kraftuttrykk knyttet til det. Men det har gitt oss og øvrige partnere i programmet større forutsigbarhet knyttet til fortsettelsen.

Møtelederen: En liten oppfølging fra Skovholt Gitmark.

Peter Skovholt Gitmark (H): Mer et råd til statsråden enn noe annet.

Det er jo merkelig i en prosess over så lang tid, med så store størrelser både på amerikansk og på norsk side, å se amerikanske politikere, innkjøpere og toppsjefer i forsvaret som uttrykker bekymring gjennom hele prosessen, men fra norsk side er det aldri et snev av bekymring. Vi er hele veien beroliget av alt som kommer. Det er et samsvar jeg ikke finner overhodet.

Møtelederen: Faremo.

Statsråd Grete Faremo: Ja, jeg har fulgt denne prosessen nøye nå i drøyt halvannet år. Det er klart at da arbeidet med restruktureringen begynte å avtegne seg, ga det grunn til bekymring underveis. Men med de beslutninger som nå er tatt og også med det ansvaret som både Pentagon og andre amerikanske myndigheter tok for å restrukturere programmet, er forutsetningene for det videre prosjektet gode. Her har det vært gjort en betydelig innsats også i Kongressen med tanke på å sikre at dette ble fulgt opp tettere fra både Pentagons og leverandørens side. Så uten å bruke – jeg hadde nær sagt – flere adjektiver enn nødvendig, mener jeg at det er gode forutsetninger for prosjektet videre.

Møtelederen: Da er det Laila Gustavsen.

Laila Gustavsen (A): Takk for det, leder.

Jeg tror vi er i en situasjon der vi må forholde oss til stadige debatter i Kongressen i USA knyttet til kostnader, og også spekulasjoner i norske medier rundt kostnader. Så jeg tror vi må på en måte bare leve med at den debatten går. Jeg synes at statsråden redegjør godt for de beregningene som er lagt til grunn.

En annen måte å se kostnader på, er jo å se på hva Norge må betale til sjuende og sist sammenlignet med andre land. Det er ingen av partnerlandene som har mer penger enn nødvendig å bruke til kjøp av fly. Derfor er det en felles interesse i alle partnerlandene å få kostnadene ned.

Jeg har da bare et spørsmål rundt kostnader: Er det sånn at Norge til sjuende og sist må betale mer av vår modell F-35 sammenlignet med de andre partnerlandene hvis vi kjøper fly det samme året?

Så til et spørsmål rundt JSM. Det står i proposisjonen dette med flernasjonalt samarbeid – altså at den vi

dere utviklingen av JSM etter trinn 2 bl.a. skal brukes til å få opp det flernasjonale samarbeidet. JSM er jo et misil som er utviklet fordi Forsvaret har ment at man har et behov for det, og utviklet det i samarbeid med forskningsinstitutt og industrien. Samtidig vet vi jo at forsvarsteknologi i dag er dyrt, og det står også i proposisjonen at hvis ikke partnerlandene går videre med det, og utviklingen og integrasjonen av JSM ikke lykkes i fase 2, avslutter man også det prosjektet. Da blir jo spørsmålet: Hva er statsrådets vurdering av hvor realistisk det er at partnerlandene kjøper JSM, og da kanskje først og fremst USA, som er den største kjøperen? Og: Hvordan arbeider departementet helt konkret rundt oppfølgingen av industriavtaler og utviklingen av JSM med partnerlandene i prosjektet?

Statsråd Grete Faremo: Programmet er lagt opp slik at vi får samme pris som øvrige land i programmet ved bestilling av fly samtidig. Så det er ingen som kan få levert fly et år til en annen og billigere pris enn vi – hvis vi har bestilt samtidig og får det levert samtidig.

Når det gjelder JSM, er det avdekket behov for en kapasitet som JSM tilfredsstill, og som det per i dag ikke er andre som leverer. Det gjør at vi nå har sett det riktig å delta, som foreslått, i trinn 2 av utviklingen av missilet for å frambringe den operative kapasiteten.

Så er vi avhengig av at det er flere som er interessert i å virkeliggjøre integrasjonen av flyet, og det er bakgrunnen for at vi har sagt at hvis vi skal gå videre utover en fase 2, betinger det at vi har med oss flere interessenter. Men vi er godt posisjonert, ikke minst i lys av at det amerikanske forsvaret – både sjø og luft – er i prosess med å identifisere og velge leverandører av denne type kapasitet. Her er dermed Kongsberg godt posisjonert i konkurransen. Den konkurransen vil være avklart i løpet av de neste 12–18 måneder, og vi har sett det riktig å delta i utviklingsfasen med sikte på at Kongsberg ikke skulle tape fart, og dermed ikke stå best mulig rustet i den konkurransen.

Møtelederen: Dette er da ikke ment som en påminner i forkant av neste spørre, men mer generelt at vi prøver å være nokså konsise i spørsmål og svar siden vi ikke har så mye tid igjen av denne bolken.

Tore Nordtun – vær så god!

Tore Nordtun (A): Ja, leder, jeg så at du så på meg!

Jeg vil stille et spørsmål til de industrielle vurderingene, og siden proposisjonen er skrevet på et så godt målføre, skal jeg sitere:

«Regjeringa si målsetting er at den industrielle verdiskapinga i Noreg knytt til levering av ny kampflykapasitet og tilhørende system, skal tilsvare framskaffingskostnadene.»

Framskaffingskostnadene er det også redegjort litt for her i punkt 3.1.6. Føler statsråden at man er på høyde med de formuleringene per dags dato? Og: Greier man å nå disse målsettingene?

Møtelederen: Det var forbilledlig av Nordtun.

Statsråd Grete Faremo: Jeg kunne prøve meg på et kort svar og si: Ja, jeg føler det. Per i dag har vi kontrakter inngått for om lag 2,2 mrd. kr, og så langt er det tegnet kontrakter i norsk industri for mer enn hva vi har lagt inn i programmet.

Så har vi også sett det riktig, som vi nettopp snakket om, å delta i utviklingen av JSM gjennom deltakelse i trinn 2 i utviklingsfasen, og vi har også deltatt i utviklingsprosjekt rundt ammunisjon. Dette er begge kapasiteter som vi vet vil være relevante, og som vi derfor har ønsket at skal være best mulig posisjonert i konkurransen.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det Karin S. Woldseth.

Karin S. Woldseth (FrP): Takk, leder.

Jeg trodde at jeg på økonomiskolen hadde lært å regne, men jeg må si at jeg blir veldig forvirret når jeg ser alle disse regnestykkene man opererer med her. Jeg vil tilbake til pris og total anskaffelsesverdi.

Statsråden sier for det første at de flyene man kjøper nå, koster 800 mill. kr, og prisen er nedadgående. Vi gjorde et vedtak i 2008 på 42 mrd. kr, som av tekniske årsaker ble skrevet opp til 51 mrd. kr – og det ser ut som om anskaffelsesverdien blir 72 mrd. kr i verste fall. Så sier statsråden at dette er en økning på 1 mrd. kr. Jeg vet ikke hva slags kalkulator statsråden bruker, men for meg blir denne økningen fra 42 mrd. kr til 72 mrd. kr 30 mrd. kr, i tillegg til at pris på fly blir billigere. Så jeg tror faktisk at statsråden er nødt til å forklare meg dette én gang til.

Hvis et treningsfly koster 800 mill. kr, er mitt regnestykke at de øvrige flyene vi skal ha, koster et sted mellom 1 mrd. kr og 1,5 mrd. kr per fly. Hvordan blir da prisen nedadgående?

Statsråd Grete Faremo: Når det gjelder enhetspris per fly, er det, som jeg nevnte, 800 mill. kr som er lagt til grunn i proposisjonen om treningsfly. Forventet pris for totalanskaffelsen er i dag anslått til – og da i dag – 679 mill. kr. Det illustrerer den nedadgående trenden per fly. Så er 42 mill. 2008-kr nåverdiberegnet – det tallet man finner igjen i tallet 61 når man legger inn den ene milliarder i kostnadsvekst og gjør det til en antatt verdi i 2011. Altså: Vi tar bort neddiskontering.

Jeg har ønsket å bruke så få tall som mulig. Derfor vektlegger jeg den forventede anskaffelseskostnaden på 61 mrd. kr. Jeg kunne selvsagt ha brukt nåverdibetraktninger på de 42 mill. kr og kommer gjerne tilbake med så detaljert informasjon som ønskelig knyttet til disse enkelttallene.

Møtelederen: Det tror jeg nok komiteen ønsker.

Det er fire igjen på talerlisten. Alle har hatt ordet til spørsmål før, så jeg ber om at det blir korte og oppklarende spørsmål fra alle sammen. Vi begynner med Peter N. Myhre.

Peter N. Myhre (FrP): Mange takk.

Det er jo Stortinget som etter et fornuftig skjønn skal

bevilge penger i dette systemet. Vi ønsker oss altså 56 fly. Statsråden anslår at dette dreier seg om et prosjekt på 61 mrd. kr, som med en usikkerhetsavsetning dreier seg om 72 mrd. kr. Innstillingen i denne saken er forbillig og enkel og grei. Det går ut på at regjeringen ber Stortinget om å slutte seg til disse vurderingene, og så kommer det: «innanfor dei gjevne kostnadsrammene». Det regjeringen ber Stortinget om, er å slutte seg til kampflyprogrammet innenfor en kostnadsramme på 61–72 mrd. kr.

Den saken vi ikke diskuterer i dag, er logistikkprosjektet i Forsvaret. Regjeringen ber i kap. 4 i samme proposisjon om en utvidelse av rammen på 336 mill. kr til logistikkprogrammet i Forsvaret. Det er en 70–80 pst. økning. Da er mitt anliggende at vi må slippe å få en tilsvarende sak om kampflyprogrammet, altså 70–80 pst. i tillegg til de 60–70 mrd. kr vi eventuelt slutter oss til når denne saken behandles. Da kommer vi opp i 40–50 mrd. kr til som vi ikke vet om nå. Da må vi stille spørsmålet: Vil Stortinget kjøpe 56 fly til en pris av 120–130 mrd. kr? Det er slett ikke sikkert. Jeg tror det er viktig for statsråden å få med seg opposisjonen i denne saken. Jeg har i hvert fall vanskelig for å se for meg at de rød-grønne regjeringspartiene skal kjøre igjennom denne saken mot opposisjonens stemmer, altså under forutsetning av at Sosialistisk Venstrepartis stortingsgruppe skal være tungen på vektskålen når det gjelder å kjøpe amerikanske kampfly til 60–70 mrd. kr. Det tror jeg vi kan glemme. Altså må vi komme frem til en løsning her som er forståelig, og som er resonnabel ...

Møtelederen: Da må Peter N. Myhre snart lande.

Peter N. Myhre (FrP): Spørsmålet mitt er, og nå stiller jeg det for tredje gang: Hva har regjeringen gjort, og hva skal regjeringen gjøre med bestemmelsene i det avtaleverket som nå skal lages, for å sørge for at regjeringen slipper å komme tilbake til Stortinget og si at dessverre, det ble ikke 72 mrd. kr, det ble 92, eller 112? Hva ligger i det som regjeringen stiller med nå, når det gjelder kjøpsavtalene, som gir grunn til at man kan ha tillit til de tallene som regjeringen nå har kommet med?

Møtelederen: Da gir jeg ordet til statsråd Faremo, og ber om at de neste spørsmålene blir korte.

Statsråd Grete Faremo: Vi har foreslått å kjøpe fire treningsfly med angitt kostnadsramme, hvor det også er gjort fornyet usikkerhetsanalyse knyttet til disse. Antall fly i totalanskaffelsen er ennå ikke besluttet. Det vil selvsagt også være en del av det grunnlaget vi kommer tilbake til Stortinget med neste år. Vi jobber grundig både i prosjektet og sammen med våre prosjektpartnere for å sikre en så god prosjektstyring som mulig.

Vi kunne ha sagt mye om LOS-prosjektet noen og hver av oss, men jeg skal avstå fra å gjøre det. Noe av læringen vi har fra store investeringsprosjekter, er med i grunnlaget når jeg nå foreslår at vi gjør denne investeringen i de fire treningsflyene for å sikre at vi gjør overgangsfasen både best mulig forberedt og kortest mulig.

Så vil jeg, når det gjelder pris, også vise til det svaret som

jeg kanskje allerede har ... Hvis det ikke er gått inn, så er det i alle fall en standard prosedyre at om framforhandlet pris skulle vise seg å ligge utenfor kostnadsrammer som er forelagt Stortinget, vil regjeringen selvsagt komme tilbake til Stortinget med en tilråding for hvordan situasjonen da skal håndteres. Men jeg har altså ingen grunn til å tro at vi har slike rammer rundt den anbefalingen som vi nå har lagt inn.

Møtelederen: Takk for det.

Neste er Dagfinn Høybråten.

Dagfinn Høybråten (KrF): Jeg vil komme tilbake til et svar som statsråden ga på spørsmål fra Ivar Kristiansen. Hun sa at det i utgangspunktet ikke er hensiktsmessig å presentere oppdaterte tall for totale levetidskostnader ved denne korsveien. En ting kan være et hensiktsmessig spørsmål, en annen ting er hva som faktisk foreligger. Jeg vil gjerne ha et ja- eller nei-svar på dette spørsmålet: Har Forsvarsdepartementet foretatt en vurdering av totale levetidskostnader ved dette tidspunktet, gitt de forutsetninger som man måtte ha på dette tidspunktet, eller er det slik at den type beregninger har man ikke foretatt i det hele tatt?

Statsråd Grete Faremo: Det er gjort fulle usikkerhetsanalyser av denne anskaffelsen på fire treningsfly. Så er det, som jeg nevnte, en grundig gjennomgang både av vedlikeholdskonseptet i prosjektet og også hele Luftforsvarets struktur, og også hvordan vi skal møte de nasjonale vedlikeholdsoppgavene, som gjør at jeg har ikke sett det riktig å legge fram en ny levetidskostnadsanalyse for den fulle anskaffelsen i forbindelse med proposisjonen om fire treningsfly.

Morten Høglund (FrP): Statsråden har vært inne på viktigheten av å skaffe norsk industri kontrakter i forbindelse med dette flykjøpet. Det er vi helt enig i. En av høringsinstansene som kommer litt senere i dag, Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening, sier at det er helt avgjørende at det blir stilt klare krav om at en betydelig del av kontraktene må være inngått før det inngås forpliktende avtaler om leveranse av de fire første flyene – altså et potensial på 6 mrd. En betydelig del av disse kontraktene må være på plass.

Mitt korte spørsmål er: Er statsråden enig i den betraktningen? Og vil hun følge opp det i arbeidet videre?

Statsråd Grete Faremo: Ja, jeg har forstått at dette også var en viktig del av diskusjonen før nedvalget, og at Stortinget sluttet seg til «best value»-prinsippet, som jo innebærer at norsk industri har full mulighet til å delta i konkurransen om leveranse på flyet, men hvor altså ikke gjenkjøp eller andre, kall det, forhåndsgarantier er regulert inn i dette.

Utgangspunktet er jo at vi ønsker et rimeligst mulig fly, og at vi derfor gjennom et offensivt arbeid ønsker å legge til rette for at norsk industri får så gode leveranser inn i prosjektet som mulig.

Dette har vært et arbeid som både jeg og mine medarbeidere har prioritert, og vi har tatt opp dette i møter

både med Lockheed Martin og amerikanske myndigheter, og andre steder der dette har vært relevant, og hvor jeg altså mener vi så langt må sies å ha lyktes med både å promotere norsk industri og å få kontrakter.

Det som er en utfordring, er å sikre større bredde i mulighetene for norsk industri. Det er en av grunnene til at vi nå også har foreslått å delta i JSM trinn 2, for det er et prosjekt som også vil involvere flere norske bedrifter som underleverandører. Så dette jobber vi med hele tiden.

Møtelederen: En uhyre kort oppfølging fra Høglund.

Morten Høglund (FrP): Er statsråden trygg på at det å være en så troverdig partner som Norge er, er det riktige i forhold til industrikontrakter, eller kunne man tenke seg å være en vanskeligere og mer krevende partner?

Statsråd Grete Faremo: Jeg mener vi skal være både krevende og tydelige. Det skal være helt tydelig sagt, både fra min side og fra departementets side, at vi forventer at vi får delta i industriprogrammet, og at vi får stor uttelling. Dette har derfor vært et helt sentralt tema, som sagt, ved de møter jeg har hatt med både leverandør og amerikanske myndigheter siden jeg tiltrådte.

Møtelederen: Da har jeg helt til slutt et kort spørsmål. I innstillinga fra den forrige forsvarskomiteen knyttet til selve kampflyprosjektet står det i en flertallsmerknad:

«Flertallet legger derfor til grunn at en anskaffelsespris på 18 mrd. 2008-kroner for 48 fly anses som det best tilgjengelige grunnlaget for en beregning av endelig kostnad. Flertallet har samtidig merket seg at dette beløpet ikke foreligger som et bindende fastpristilbud, men som et tilbud basert på konkrete forutsetninger.»
 Hva har skjedd med det tallet?

Statsråd Grete Faremo: Ja, det er vel det tallet på 18 mrd. kr for 48 fly som nå, i svar på spørsmål fra komiteen, uten neddiskontering altså er 31 mrd. kr 2008-kroner, og da for 56 fly.

Kan Frede Hermansen utdype det videre?

Frede Hermansen: 18 mrd. kr spores tilbake til det pristilbudet som kom fra amerikanske myndigheter i 2008, som var en av inngangsverdiene inn i vår kostnadsmodell som da, tillagt usikkerhet, ble justert opp fra 48 fly til 56 fly. Et tillegg som ikke lå inne i tilbudet, kom ut i 27 mrd. nåverdi 2008-kroner, som uten neddiskontering er 31 mrd. kr, som ble oppgitt i svaret. Så de 18 milliardene er et ufullstendig bilde av kostnadene for flyene isolert.

Møtelederen: Takk for det.

Vi har gått noen minutter over tida. Det betyr at vi tar pause fram til kvart over tolv, og ikke ti over tolv. Da begynner høringa igjen, og alle må være på plass.

Jeg takker statsråden og hennes bisittere for opplysningene som er gitt til komiteen.

Statsråd Grete Faremo: Takk skal dere ha!

Høringen ble avbrutt kl. 12.07.

Høringen ble gjenopptatt kl. 12.15

Høring med Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening FSi/NHO v/adm. direktør Torbjørn Svengård og styrerepresentant Harald Røros

Møtelederen: Da er vi klare til å starte igjen, og jeg vil ønske Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening velkommen. Dere har til sammen 10 minutter, et par-tre minutters innledning først og så svar på spørsmål fra komiteen.

Torbjørn Svengård: Takk skal du ha.

La meg først få lov til å presentere oss som sitter her. Det er Torbjørn Svengård – jeg er administrerende direktør i FSi. Ved siden av meg har jeg Harald Røros, som er fra vårt styre, og som er forhenværende styreformann i foreningen.

Vi har allerede fremsendt et notat til dere, så jeg skal bare bruke noen få minutter på å utdype noen momenter derfra, og så er vi innstilt på å svare på de spørsmålene dere måtte ha, etterpå.

Jeg har lyst til å ta utgangspunkt i St.meld. nr. 38 for 2006–2007, for ca. 4 år siden, som var veldig tydelig på at man skulle sørge for at Forsvarets anskaffelser skal bidra til økt nasjonal verdiskaping og utvikling av et konkurransedyktig næringsliv. Vi tror det er veldig viktig da at tidenes største anskaffelsesprosjekt i Forsvaret faktisk bidrar til det. Slik vi ser det per i dag, er det vår oppfatning at industriplanene til F-35-produsentene, altså i første rekke Lockheed Martin og Pratt & Whitney, i liten grad egentlig bidrar til å nå det formålet. Derfor er de nasjonale utviklingsprogrammene for APEX-ammunisjon og Joint Strike Missile etter vår oppfatning helt avgjørende dersom F-35 skal gi et viktig bidrag til å nå målene i St.meld. nr. 38. Derfor er det svært viktig at FD nå har besluttet å gjennomføre utviklingen av APEX, og at man har besluttet å fremme anbefaling om oppstart av JSM fase 2. Så vi vil gjerne gi honnør til både forsvarsministeren og regjeringen for å ha tatt den beslutningen.

Vår utfordring er jo at kampflyene vil ta en veldig stor del av investeringsbudsjettet i perioden 2015–2019 – hele 60 pst., mot 13 pst. i perioden før. Hjemmemarkedet vårt kommer til å bli vesentlig redusert når det gjelder annet forsvarsmateriell, og det betyr at de som ikke er med i F-35, kommer til å komme dårlig ut av denne perioden. Det kan få den konsekvens at industriell og teknologisk kompetanse som er viktig for Forsvaret, kan gå tapt. Derfor er det viktig at forsvarsindustrien har fornuftig beskjef-tigelse i den perioden man anskaffer kampfly. Vi er blitt store på eksport. De store bedriftene eksporterer mellom 80 og 90 pst. av sin omsetning. Men eksport kan aldri erstatte Forsvarets rolle og betydning som utviklingspartner og som referansekunde.

Jeg har bare lyst til å minne om at det sto i St.prp. nr. 36 for 2008–2009 at det vil stå sentralt i forhandlingene om kampfly «at den industrielle oppfølgingen må komme norsk næringsliv over hele landet til gode». Vi registrerer at i industriplanene til Lockheed Martin og Pratt & Whitney er det så langt til sammen fem norske leverandører som egentlig har fått oppdrag av noe omfang, og som kan forventes å videreføre sitt engasjement gjennom prosjektet. Det er for så vidt greie oppdrag, god beskjeftigelse, høyt teknologisk, men det bidrar altså lite til å videreutvikle kjerneteknologien i norsk forsvarsindustri, og det mangler fortsatt en del bredde i denne pakken. Derfor blir altså APEX, og da særlig JSM, svært viktig, både fordi det bidrar til å øke potensialet i det totale industrivolumet til et nivå som gjør at det kan være realistisk å nå et industrielt innhold som matcher anskaffelsesprisen på flyene, og fordi det gjør at det altså blir over 20 norske bedrifter som er involvert. Mange av disse er små og mellomstore bedrifter med avansert teknologi, og som geografisk finnes spredt over hele landet.

Så vi er av den oppfatning at kampflyprosjektet bør videreføres som foreslått i proposisjonen. Både for JSM og APEX er det veldig viktig med tanke på fremtidige markedsmuligheter; det er veldig tett kobling der. Det er viktig at man får en beslutning om videreføring av JSM raskt. Det skaper troverdighet. Det er viktige beslutninger som kommer i USA som er avhengig av det, og det er en forutsetning for at flere nasjoner skal slutte seg til prosjektet i neste fase.

Jeg tror også jeg vil understreke at fullmakt til å anskaffe fly nå signaliserer at vi har et robust og troverdig kampflyprosjekt, i motsetning til en del partnerland som nå utsetter sine beslutninger. Det bør kunne styrke vår troverdighet i forhold til både Lockheed og Pratt & Whitneys industriplaner.

Som det ble sagt tidligere på høringen: Vi mener jo at graden av forpliktelse bør øke før man inngår endelig kontrakt om kjøp av fly. Det at man skal ha kontrakt sent i 2013/begynnelsen av 2014 betyr jo at det bør være noe tid her til å få disse avtalene til å bli enda bedre og mer forpliktende. Vi tror også det vil være nødvendig at leverandørene ser muligheten av å involvere annen norsk industri, andre forsvarsrelaterte prosjekter, i tilknytning til anskaffelsen av kampflyene.

Jeg tror jeg skal gi meg der. Men som sagt: Vi støtter at kampflyprosjektet videreføres, som foreslått i proposisjonen. Og vi ber om at man tar fatt i de vedtakene som er anbefalt, men at man i størst mulig grad gir et klart signal om at det er viktig at det industrielle er på plass før man gjør en endelig beslutning om anskaffelse av fly.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det åpent for noen spørsmål fra komiteen. Morten Høglund har tegnet seg.

Morten Høglund (FrP): Takk.

Vi er enige om målet her. Du nevner JSM-prosjektet og APEX. Er det andre ting man kan gjøre fra departementets side, fra Stortingets side, for å styrke forsvarsindustrien knyttet til dette prosjektet?

Og det siste spørsmålet: Vi hørte statsråden si at man ønsker å undertegne endelig kontrakt om kjøp av fire treningsfly i desember i år. Tror man at man er kommet dit man vil i forhold til industrielle kontrakter på det tidspunktet?

Møteleder: Saksordfører Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A): Takk for det.

Det var en ryddig presentasjon, og det skriftlige vi har fått fra FSi, er også ryddig – men bare så jeg har forstått det helt riktig: FSi mener altså at det er riktig at vi skal slutte oss til proposisjonen og det som står om anskaffelse av de fire treningsflyene nå, og at Stortinget gjør det i vårsesjonen, men at en skal bruke tiden før endelig leveranse av resterende fly foretas, til å forhandle – eller i hvert fall til å finne enda bedre løsninger enn det som ligger i det totale programmet så langt. Er det riktig forstått?

Møtelederen: Da er det Laila Gustavsen til slutt.

Laila Gustavsen (A): Jeg hadde for så vidt samme spørsmål som Høglund, så jeg kan frafalle det.

Møtelederen: Det er greit. Da kan dere få svare. Vær så god.

Torbjørn Svensgård: Da vil jeg gjerne starte med spørsmålet om det er andre ting man kan gjøre i forhold til norsk industri: Jeg tror at når det gjelder kampflyprosjektet som sådan, så er det kommet så langt – det er valgt så mange underleverandører – at å komme direkte inn som det er nå, er tøft. Derimot er det slik at flere av de leverandørene som har valgt, er i en prosess hvor de trenger å kvalifisere seg for å levere andre ting enn det de allerede er på kontrakt på. Det er en ganske stor belastning for små og mellomstore norske bedrifter å ta den utfordringen som det er å ta de investeringene «up front» – med den risikoen det innebærer, at du da er i en konkurranse, i dette som heter «best value», men hvor det nok fortsatt er en del politiske betraktninger som må gjøres før man fatter endelige valg om leverandør og underleverandører til dette flyet.

Så vi hadde satt veldig pris på om det var mulig å finne ordninger innenfor virkemiddelapparatet, som f.eks. kunne avlaste forsvarsbedrifter i forbindelse med å ta risikoen på tidlige investeringer «up front» når det gjelder denne typen meget krevende prosjekter.

Så til spørsmålet om vi synes det er realistisk at man kan nå dette volumet innen desember. Vi leser vel prosessen slik at nå skal man sende en bestilling, så skal man bekrefte dette, og så går det en prosess mellom amerikanske myndigheter og leverandørene fram til sent 2013–2014, før man får det endelige kontraktuelle dokumentet som binder Norge til å kjøpe disse flyene. Vi mener at det er et tidsvindu som bør brukes for alt det er verdt, til å fortsette å fremme norsk industris interesser og til å øke trykket fra norske myndigheter – ikke minst fordi vi mener at det faktisk at vi nå er i en situasjon hvor vi har et robust,

finansiert kampflyprosjekt, gjør at vi bør framstå som en attraktiv partner også på industrisiden.

Så til spørsmålet fra Myrli: Svaret er ja, vi mener at man bør slutte seg til, slik det nå er lagt fram, og at det bør gjøres nå. Dette gjelder særlig JSM, trinn 2, som er veldig viktig for helheten, totaliteten, i industripakken. Og som jeg allerede har vært inne på: Vi mener det er et tidsvindu her, som man bør kunne bruke til ytterligere å styrke og forbedre det industrielle innholdet i F-35-programmet.

Møtelederen: Takk for det.

Da har komiteen fått svar på de spørsmålene som er stilt. Ytterligere skriftlig materiale kan gjerne sendes komiteen, men ut fra de planene som er lagt, har vi en ganske kort tidsfrist, med avgivelse allerede 14. juni, så det betyr at dere må være raske på labben hvis det skulle være noe mer.

Da sier jeg takk til dere, og ønsker Norsk Industri velkommen.

*Høring med Norsk Industri
v/direktør Knut E. Sunde*

Møtelederen: Det samme vil gjelde for Norsk Industri, et par-tre minutters innledning først, og så blir det spørsmål fra komiteen. Vær så god.

Knut E. Sunde: Takk, komitéleder.

Jeg vil bare gi vår fulle backing til FSi, som har vært her. FSi er jo den nærmeste foreningen for forsvarsindustrien. Nå er en veldig stor del av forsvarsindustrien også medlem av Norsk Industri, så min rolle er å gå litt bak fasaden, vel vitende om at det kanskje blir litt kjedelig i denne sammenhengen.

Jeg vil gjerne påpeke et par aspekter rundt forsvarsindustrien i Norge: Det er altså en helt spesiell næring, med kun et par kunder her og der, og det er store begrensninger på hvor man selger, og den ligger teknologisk helt i front – det har dere jo fått dokumentert tidligere i dag, både når det gjelder fly og når det gjelder utstyr. Men jeg vil gjerne påpeke, i og med at det ikke er så veldig mange tusen ansatte som jobber med dette i Norge, og det er noen milliarder i omsetning: Det er et veldig stort samarbeid mellom forsvarsindustrien og annen industri i Norge. I mange av de brukerstyrte forskningsprogrammene i Forskningsrådet kommer forsvarsindustrien inn, og de ligger i front på produksjonsteknologi, på materialteknologi, på en rekke teknologiområder. Og de tar del i erfaringsoverføring og læring, både dem imellom og i forhold til mye annen norsk industri og i forhold til annet næringsliv. En del av disse nettverkene er også koblet opp mot NTNU. Det vil si at NTNU også plukker opp en del av denne kompetansen som ligger i spiss internasjonalt, og driver også de facto erfaringsoverføring av dette til andre bedrifter, som NTNU-systemet – hele Trondheimssystemet, for man kan for så vidt også koble inn SINTEF der – er i inn-grep med i det daglige. I tillegg har selvsagt også NTNU

studenter som de underviser, og som fortrinnsvis skal bli litt bedre enn bare å gå der. Så det å få siste nytt koblet inn via kundesiden, som de gjør, er en viktig del av dynamikken. For oss er det viktig at forsvarsindustrien ikke er en liten isolert boks som er koblet opp mot Forsvaret – og det er det – men at det er en integrert del av industrien og en spydspiss, noe som er utrolig mye viktigere enn isolert sett antall milliarder og antall arbeidsplasser.

Det er det ene aspektet jeg har lyst til å løfte inn. Det andre er – som jeg ikke vil undervurdere, for det er klart at det er kostnader over statsbudsjettet ved utviklingskontrakter, og det har jeg dyp respekt for – at det ikke er uvanlig, som vi skriver i notatet, at kunder delfinansierer utviklingsprosjekter hos leverandørene.

Hvis vi bare går til Kongsberg Automotive, som er en selvstendig bedrift i Kongsberg-regionen, har de utviklingsprosjekter med Mercedes og mange andre av de store billeverandørene i verden, og det er ikke uvanlig at kundene finansierer dette, eller i alle fall delfinansierer banebrytende utviklingsprosjekter. Det som er uvanlig i stortingsammenheng, er at pengene kommer over statsbudsjettet fordi Forsvaret naturlig nok er over statsbudsjettet. Det uvanlige er ikke at kundene går dypt inn og finansierer leverandører. Jeg ville bare ha med det aspektet. Det gjør også at man fra et stortingsperspektiv skal se på utviklingskontrakter som en del av totalkosten til at Forsvaret skal være i front til enhver tid. Det er altså en vanlig kommersiell måte å se det på.

Så taler notatet for seg, og FSis rolle for seg.

Jeg vil bare avslutte med å si at amerikanerne følger med på alt som sies, og alt som gjøres. I og med at disse anskaffelsene går over mer enn én stortingsperiode, er det viktig for industrien at komiteen greier å samle seg i alle fall om det som betyr noe, og at man når det gjelder eventuelle politiske sprik – som jeg har en forståelse for, særlig når man skal stille masse legitime spørsmål – på et eller annet tidspunkt samler seg sånn at amerikanerne får en klar melding om at det er stø kurs fra AS Norge, og at det ikke er noen grunn til å tro at det skal bli noe annerledes fremover. For alle store aktører som leser sprik, får en viss forhåpning om at de kan drøye litt, og at kanskje blir det ikke sånn likevel.

Så vi appellerer simpelthen til en konsensus rundt de lange linjene når alle svar og alt er avklart i samarbeid med departementet.

Takk, leder.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det åpent for spørsmål fra komiteen. Morten Høglund, vær så god.

Morten Høglund (FrP): Det er litt i forhold til det siste og i hvert fall til det siste avsnittet som er nevnt i det skrevet som dere har levert. Der står det at det er et håp om at komiteen er mest mulig samlet i sin utålmodighet med hensyn til industrikontraktene. Det oppfatter jeg vel reelt at det er en bred politisk enighet om. Og så skriver man at et nytt stortingsflertall kanskje kan endre norsk politikk på området. Hva er det man er redd for? Eller er det jeg som

misforstår? Er det norsk politikk i forhold til hele flykjøpet man her tenker på, eller er det en annen type politikk i forhold til industrikontrakter som man er redd for? Kan man utdype det noe mer?

Møtelederen: Da ser det ikke ut til at flere har bedt om spørsmål, så da kan Sunde få svare på det. Vær så god.

Knut E. Sunde: Ja, det er begge deler. Det er både flykjøpet og forsvarsindustriens rolle i forbindelse med flykjøpet. Når man har stilt alle spørsmål og forhåpentligvis fått så gode svar at man kan trekke seg tilbake og fortsette en konsensus rundt både flykjøpet og forsvarsindustriens rolle, er det noe av det viktigste vi gjør i forhold til at amerikanerne skal forstå at vi mener alvor og gjør de grepene som trengs sånn at forsvarsindustrien blir best mulig posisjonert inn mot JSM, men også, som Torbjørn Svendsgård sa her i sted, inn mot andre markeder som er relevante, og som kan telle i denne sammenheng.

Møtelederen: Takk for det.

Da tror jeg de spørsmålene som komiteen hadde, er besvart. Jeg sier takk til Norsk Industri og ønsker Kongsberg Gruppen velkommen.

*Høring med Kongsberg Gruppen
v/konsernsjef Walter Qvam, konserndirektør
Harald Ånnestad og konserndirektør Even Aas*

Møtelederen: Da har dere også et par-tre minutter på å framlegge hovedpunkter, og så spør vi fra komiteen.

Walter Qvam: Vi som er her, er Walter Qvam, konsernsjef i Kongsberg Gruppen, så er det Harald Ånnestad, leder for Kongsberg Defence Systems, og Even Aas, som er ansvarlig for kundekontakt.

Det jeg hadde tenkt å si litt om, var det industrielle og markedsmessige perspektivet knyttet til JSM, og si litt om hvordan det ligger i forhold til det internasjonale markedet og i forhold til Kongsberg og Norsk Industri.

Missilvirksomheten er en motor i Kongsberg Gruppen for teknologiutvikling, den har alltid vært det, og er en av de kompetansemessige bærebjelkene hos oss. Vi har hatt mange spin-off-effekter i andre – både på militære og sivile – områder over årene ut fra det miljøet. I tillegg er dette miljøet også med på å opprettholde et relativt høyt antall små og mellomstore, høyteknologiske underleverandører i Norge. Det er det allerede, og har vært det i mange år.

Nå står vi foran en beslutning knyttet til JSM – eller Joint Strike Missile – utviklingstrinn 2. Da er vårt budskap at det er avgjørende for å kunne fortsette å beholde den positive utviklingen når det gjelder muligheter i framtiden som det vi har nå. Vi må ikke miste tid der. Det er det flere som har sagt, og det slutter vi oss til.

Dette med missiler og utvikling av missiler tar 10–15 år før du ser sluttresultatene. Det som er gjort til nå, gjennom Naval Strike Missile – NSM – og trinn 1 på Joint

Strike Missile, har gjort at per i dag er Joint Strike Missile ledende når det gjelder de kapasiteter man etterspør, og har et tidsforsprang på f.eks. alternative, nyutviklede amerikanske løsninger.

Vi er i en veldig fin posisjon når det gjelder muligheter som ligger foran oss, for det har seg sånn at amerikanske myndigheter har gått ut offisielt og sagt at man er på jakt etter missiler, både for jagerfly og for marinefartøy, med den kapasiteten som NSM/JSM har. Vi i Kongsberg har blitt invitert til å delta i en kvalifiseringsrunde sammen med amerikanske leverandører for å posisjonere oss for den mulige anbudsrunderen som vi nå er nesten sikker på at kommer. Det vil kunne gi USA flere års forsprang med en norsk løsning kontra om de skulle utviklet sin egen løsning.

Amerikanske myndigheter har sagt i sine plandokumenter at de vurderer behovet til å være 2 000–2 500 missiler av denne typen, JSM. Kongsbergs vurdering er at når vi legger til det som Norge og andre F-35 partnerland har uttrykt av behov, er et konservativt anslag 2 500 missiler. Med en sånn antatt foreløpig prisrange per missil, snakker vi da om 25 mrd. kr i omsetning.

Vårt budskap er at dette er en mulig ny industriell og teknologisk epoke, fordi, som flere har sagt, og som Knut Sunde presiserte her, er dette høyteknologi, og det går over mange år. Så vi ser også at rundt dette programmet ligger det kanskje et hundreogtredvetalls leverandører i Norge til oss – små og mellomstore – av varer og tjenester, som kan ha spin-off-effekt av det faktum at de kommer ut i markedet.

Så hvis vi da tar at dette omsetningspotensialet på 25 milliarder har en varighet på kanskje 20–30 år – det vil spre seg over 20–30 år – viser undersøkelser at den samfunnsmessige verdiskapingen fra denne type høyteknologiske prosjekter er tre–fire-ganger det prosjektet sånn rent omsetningsmessig genererer, altså 75–100 mrd. kr for samfunnet som helhet. Så det er et viktig punkt å ta med seg.

Det andre er, slik vi ser det, at innenfor de 25 milliardene vil erfaringsmessig kanskje 20 pst. av omsetningen gå til høyteknologiske underleverandører i Norge i realiseringen av dette programmet. Disse leverandørene vil få aksess til kunder i USA, Canada, Australia, Italia og eventuelt andre steder som de ellers antakelig ikke ville fått på samme måte.

Så vil det også kunne føre til mulig spin-off, slik som vi har sett det i Kongsberg, for disse underleverandørene til programmet.

Helt avslutningsvis: Vi mener at dette innebærer en sjelden mulighet, faktisk, for norsk kompetansebasert teknologisk industri. Denne type muligheter kommer ikke seilende hvert år. Det har, som punkt 2, et betydelig verdiskapingspotensial for Norge som nasjon. Det er mange leverandører involvert i et område som vi trenger å være veldig fokusert på, nemlig teknologisk kompetanse, og det har en varighet, 20–30 år, som langt overskrider det vi vanligvis ser for teknologiprodukter generelt i markedet.

Møtelederen: Da åpnes det for spørsmål fra komiteen – Laila Gustavsen.

Laila Gustavsen (A): Takk, leder.

Jeg har et par spørsmål. Det ene går på at dere er en av foreløpig fire, vel, bedrifter som har kontrakter på flyet. Det hadde da i lys av den erfaringen dere har, vært fint å høre om dere har synspunkter på myndighetssamarbeidet, og om det er ting vi kan gjøre for å – hva skal jeg si – oppnå det vi alle vil, nemlig industrikontrakter i forbindelse med kampflykjøpet som eventuelt kommer i 2013. Det er det ene spørsmålet.

Det andre går på dette med norske underleverandører. Det er klart at dere er en bedrift som opererer i et skjæringsfelt mellom politikk og økonomi. Jeg har et spørsmål: Hva gjør dere helt konkret for å sikre at det blir norske arbeidsplasser ut av de underleverandørkontraktene dere har? Har dere spesielle krav på dere, f.eks.? Når dere snakker om å sikre norske underleverandører, hvordan gjør dere det i praksis, hvordan sikrer dere at det kan komme norske arbeidsplasser ut av de pengene vi bruker på JSM fase II, også hos underleverandørene?

Møtelederen: Sverre Myrli – saksordfører.

Sverre Myrli (A): Takk.

Det er vel ingen tvil om at hvis vi – vi får si vi, for her har vi vel alle sammen felles interesser – lykkes med JSM, er det et eventyr av dimensjoner som vi vel kanskje knapt har sett maken til.

Spørsmålet mitt er: I et prosjekt hvor det er «best value» som teller – og det må være det beste som blir valgt, det er vi vel alle enige om – må jo missiler sjølsagt være fullt operative og mer enn det, det må være det beste på markedet. Spørsmålet mitt er: En ting er forholdet til Lockheed Martin og amerikanske myndigheter, men hva sier det amerikanske forsvaret, som skal kjøpe et stort antall fly? Har Kongsberg noen anelse om hvordan situasjonen er i de sju andre landene som også skal kjøpe F-35? Hvordan er holdningen til missilspørsmålet?

Møtelederen: Takk for det.

Da får dere noen korte minutter til å gi svar. Vær så god.

Walter Qvam: Ok. Harald begynner.

Harald Ånnestad: Som det har vært kommentert før: Hva skal til for å få mer sikre forsvarskontrakter før vi kjøper det store antall fly? Det er ikke noen tvil om at USA er det landet hvor det er størst kobling mellom forsvarsanskaffelser og arbeidsplasser. Så et klart uttrykt krav fra den norske regjering, Det norske storting, om at det skal være mer sikkerhet og flere kontrakter på plass før neste kontrakt inngås, vil være det som sikrer norsk industrideltakelse på en best mulig måte.

Walter Qvam: Det andre spørsmålet gikk på norske underleverandører og hvordan vi kan utvikle dem til å kunne møte de kravene som stilles. Det er et veldig viktig spørsmål, fordi det handler om langsiktighet, først og fremst. Vi føler vel, uten å dra det altfor langt, at som

stort norsk selskap har vi en samfunnsrolle som også går på – skal vi kalle det – det å være et slags industrilokomotiv. Til nå opplever vi at det er til gjensidig glede for leverandører og oss, fordi vår modell er slik at vi da har et mye større tilfang av både infrastruktur, ingeniører og ideer i et nettverk som går utover oss selv. Det gir oss noe, og det gir dem det jeg var inne på i mitt innlegg. Så jeg tror stikkordet er langsiktig samarbeid og at vi gir utviklingskontrakter til norske underleverandører som vi ser har en basiskompetanse. Dette gjør vi, og det har vi allerede satt i gang nå, i tidligfase i JSM, nettopp når det gjelder å velge å begynne å kvalifisere underleverandører på teknologi.

Så var det det tredje spørsmålet. Harald: Jeg hadde tenkt å be deg om å svare på det, også når det gjelder holdningen til de andre medlemslandene – eller partnerlandene – i F-35 til missilspørsmålet.

Harald Ånnestad: Det amerikanske forsvaret har etter prøveskytingene på NSM i 2007 virkelig fått øynene opp for norsk teknologi. Som en amerikansk admiral sa det etter de skytingene: «This will forever change naval warfare». Det skyldes at Norge, med det norske forsvaret, FFI og Kongsberg, har utviklet et missil som i dag er på høyden til å ta en sjøtrussel. Den interessen er vekt i USA. Det vi trenger støtte til, er å sikre at den har troverdighet, for – som vi pleier å si – amerikansk missilindustri har flere lobbyister enn vi har ingeniører. Derfor er vi litt opptatt av at det ikke skal være tvil fra norsk side om at vi står bak dette.

Når det gjelder de andre nasjonene, har allerede fire av de andre nasjonene stemt positivt for JSM i JPO – altså Joint Program Office – for F-35.

Møtelederen: Takk skal dere ha for utfyllende informasjon.

Vi går da raskt videre til LO.

*Høring med Landsorganisasjonen i Norge – LO
v/2. nestleder i Fellesforbundet Hans-Christian
Gabrielsen og rådgiver LO Marianne Breiland*

Møtelederen: Dere får også et par–tre minutter til å legge fram hovedpunkter, og så kommer det spørsmål fra komiteen etterpå. Vær så god!

Hans-Christian Gabrielsen: Takk, leder. Jeg begynner rett på.

Det er Hans-Christian Gabrielsen fra Fellesforbundet, og med meg har jeg Marianne Breiland fra LO. Vi vil bruke muligheten her til å underbygge en del av det som har vært sagt fra noen av de foregående innlederne.

I likhet med Norsk Industri har jo LO og Fellesforbundet mange medlemmer i norsk forsvarsindustri, og vi er derfor svært opptatt av at kampflyprosjektet også kommer våre medlemmer og norske arbeidsplasser til gode, ettersom vi snakker om den største forsvarsinvesteringen i Norge noensinne.

Når det da er bestemt hvilken flytype Norge skal inngå

forhandlinger om, er det avgjørende at vi fra norsk side spiller på lag for å få i havn de beste industriavtalene som mulig. Da gjelder det både myndigheter, industrien og fagbevegelsen.

Samtidig har det vært et mål at anskaffelsen av fly og de tilhørende systemene skal være av samme størrelsesorden som verdiskapingen knyttet til industrielt samarbeid. Som sagt tidligere her i dag, er det fram til nå kun inngått kontrakter for et beløp mellom norsk og amerikansk industri til en verdi rundt 2,2 mrd. kr. Men jeg understreker at det er et potensial som på ingen måte er sikret før hovedkontrakten er undertegnet.

Ved at man nå legger fram forslag om å kjøpe fire treningsfly, kan det gi ulike signaler. Det kan kanskje gi to ulike signaler: for det første et positivt signal, som viser Norges forpliktelser inn mot programmet, og på den måten gjør oss til en mer attraktiv og positiv samarbeidspartner. På den annen side kan det føre til at norsk industri får færre kontrakter, fordi Norge da oppfattes som – hva skal vi bruke – et sikkert land, og at man da retter amerikansk oppmerksomhet mot andre mulige partnerland.

Men det historien viser, er at avtaler må være på plass og underskrevet før hovedkontrakten landes. Det har vi mange eksempler på. Fram til i dag er det kun fem bedrifter som har kontrakter, og det er ikke mye.

Industrien trenger mange flere og håndfaste, forpliktende avtaler, og her må myndighetene gjøre en god jobb dersom vi skal klare å oppnå det målet som ligger i forhold til at kostnadene ved flyet skal være lik verdiskapingen i industrien. Da må man bruke dette tidsvinduet som man nå har, fram til hovedkontrakten skal inngås i slutten av 2013/2014, aktivt.

Proposisjonen tar også for seg en fortsatt bevilgning til videreutvikling av JSM, trinn 2. Det mener vi er svært positivt og helt nødvendig, og det stiller vi oss fullt og helt bak. Det kan, som sagt fra Kongsberg Gruppen og andre her tidligere, gi kampflyprosjektet økt legitimitet når det gjelder industrimuligheter. Det kan bety en involvering av over 20 underleverandører, og da snakker vi hovedsakelig små og mellomstore bedrifter. Det utgjør en verdi som langt på vei vil kunne bidra til å oppfylle prosjektets industrielle målsettinger, som godt beskrevet tidligere her.

Avslutningsvis vil jeg si at for LO og for Fellesforbundet er det svært viktig at norske myndigheter nå øver et aktivt press på amerikanske myndigheter og Lockheed Martin for å sikre at vi får så gode industrikontrakter som mulig. Og så er vi som sagt usikre i forhold til hvilke signaler dette vil gi. Det beste ville naturlig vært at man hadde flere industri- og utviklingsavtaler på plass før man undertegnet kjøpsavtalen om fire treningsfly, men vi oppfordrer til at man nå bruker dette tidsvinduet svært aktivt. Som sagt fra Norsk Industri her, vil også signalene fra en samlet komité være viktig i så måte.

Takk.

Møtelederen: Takk for det.

Da har Morten Høglund tegnet seg.

Morten Høglund (FrP): Takk.

Dere trekker opp noen interessante perspektiver, og som du sier: Hvilke signaler vil det gi?

Norge anses som «et sikkert land», sier dere, og man retter kanskje oppmerksomheten mot «andre mulige partnerland». Kan dere belegge denne formuleringen med noen signaler for at andre partnerland har kommet i en bedre posisjon? Eller: Har man historisk erfaring i forhold til forsvarsinnkjøp som gjør at Norges strategi her kanskje ikke er den beste? Det hadde vært interessant å høre en utdyping av det.

Møtelederen: Saksordfører Sverre Myrli.

Sverre Myrli (A): Det blir for så vidt litt repetisjon av spørsmålet mitt til Forsvars- og sikkerhetsindustriens forening. Når vi nå har hørt både på FSi og Norsk Industri, Fellesforbundet – LO, og snart også NITO, virker det som om en stort sett er enig i tilnærmingen til det vi nå diskuterer. Bare for å få det klarlagt her: LO og Fellesforbundet mener altså at en skal slutte seg til det som ligger i proposisjonen med kjøp av fire treningsfly og videreføringen av JSM, trinn 2, men at en samtidig skal bruke den tida som er mellom de eventuelle vedtakene og fram til endelig bestilling av de øvrige fly til å øke presset på amerikanske myndigheter og Lockheed Martin?

Takk.

Møtelederen: Så er det Ivar Kristiansen til slutt.

Ivar Kristiansen (H): Det er litt i oppfølgingen av de to foregående spørsmålene. Det var en interessant betraktning som LO fremførte, at det at vi inngår en kontrakt nå, kan gjøre at USA og andre land kanskje tar Norge for en pliktoppfyllende elev som man ikke behøver å ta så veldig mye hensyn til. Ligger det i det som LO antyder, at man fra norske myndigheters side har enda veldig mye å gå på når det gjelder å promotere norsk industrigjenkjøp?

Møtelederen: Da har dere et par–tre minutter til å svare på spørsmålet også, vær så god.

Marianne Breiland: Jeg svarer på det første spørsmålet – det om våre ulike perspektiver på det som skjer.

Kan Norge anses som et sikkert land? Det man underbygger det med, er bl.a. at FSi arrangerte et seminar mellom norske og amerikanske bedrifter for å se på muligheter som ligger her. Da møtte bl.a. Lockheed Martin ikke opp, selv om de hadde representanter her. Hvilke signaler sender det, ikke sant? Men samtidig, på den andre siden, er det viktig at Norge viser at vi forplikter oss inn mot dette programmet slik at amerikanerne ser på oss som relevante samarbeidspartnere.

Jeg kan ikke si verken ja eller nei på hvordan amerikanerne vurderer oss. Jeg bare ser på historien og ser hva som har skjedd. Og som jeg sier, historien viser også at kontrakter må være underskrevet før man signerer de juridisk bindende avtalene. Så enkelt er det. Får man ikke dem på plass, kan man tape mye. Mange av mulighetene

er nå gått – det er ferdig. Flyet er i produksjon. JSM er derfor en veldig god mulighet til at flere bedrifter i Norge får delta i dette prosjektet og de teknologimulighetene som ligger der, og at det ikke bare blir produksjonsoppdrag.

Hans-Christian Gabrielsen: For bare kort å fylle på spørsmålet til Sverre Myrli er svaret, som jeg i og for seg sa i innledningen min, at ja, vi slutter oss til anbefalingen, men med den klare oppfordringen at man må bruke dette tidsvinduet nå fram til hovedkontrakten inngås aktivt, slik at dette tallet på fem bedrifter og den verdien når det gjelder industrielle kontrakter som da er inngått, må opp på et langt, langt høyere nivå før kontrakten undertegnes. Men svaret på spørsmålet er ja.

Møtelederen: Da har alle fått svar på sine spørsmål. Da sier vi takk til dere og ønsker NITO velkommen.

*Høring med NITO
v/organisasjonssjef Steinar Simonsen*

Møtelederen: NITO har i likhet med de andre et par-tre minutter til å framlegge hovedpunkter, og så kommer det spørsmål fra komiteen.

Steinar Simonsen: Takk for det, leder. Mitt navn er Steinar Simonsen. Det er bestandig litt vanskelig å komme inn helt til slutt, eller nesten helt til slutt, for alle de gode argumentene er jo nevnt.

Jeg er helt enig i det som er framført fra dem som har vært før meg her i dag. Jeg vil trekke konklusjonen med en gang: Vi støtter også proposisjonen, men vil gjerne påpeke et par ting som er viktig for oss.

Vi har også mange medlemmer i forsvarsindustrien. Det betyr mye for arbeidsplasser. Vi vet jo at forsvarsindustrien er en viktig teknologisk drivkraft for Forsvaret og for det sivile samfunnet. Det har vist seg at forsvarsindustrien skaper høyteknologiske arbeidsplasser, også i deler av landet som ellers er svakt utviklet næringsmessig. Dette er viktig for NITO. Det er hevet over enhver tvil at teknologiutvikling og FoU-virksomhet i forsvarsindustrien får positive virkninger på sivil sektor. Kongsberg- og Raufoss-miljøet kan nevnes her.

Det er dette med kompetanse jeg egentlig ønsker å peke på og viktigheten av dette. NITO mener at tidligere store forsvarsanskaffelser har vist at industrikontrakter må være underskrevet før hovedkontraktene inngås. Så er det viktig å merke seg, som spesielt Fellesforbundet var inne på, at mange av de inngåtte kontraktene er produksjonsoppdrag og ikke utviklingsoppdrag. De kontraktene som er inngått så langt, vil ikke gi den teknologiutviklingen som norsk forsvarsindustri er avhengig av i en stadig sterkere internasjonal konkurranse. Det er med andre ord ikke nok å få produksjonsoppdrag, men nye avtaler må gi industrioppdrag som styrker utviklingskontrakter og kjerneteknologi. De mulighetene som dette kan gi norsk industri, betyr at norsk teknologisk kompetanse kan være i forkant av tekno-

logiutviklingen, og at dette vil gi betydelige spin-off-effekter.

Flere av de tidligere talerne har vært inne på at hvis vi får med flere små og mellomstore bedrifter, vil det åpne større markeder, vi vil få en slags sertifisering av disse bedriftene, og de har mye større muligheter. Flere av talerne har vært inne på viktigheten av JSM og også APEX. Jeg skal ikke gå inn på det, men vi støtter egentlig det som er sagt tidligere. Det er viktig, tror jeg, at virkemiddelapparatet, sånn som FSi var inne på, må utvides slik at også de små og mellomstore bedriftene kan være med i konkurransen, som er så viktig for å få opp teknologiutviklingen i disse bedriftene.

Jeg slutter egentlig bare med å si at her har man et tidsvindu som man må benytte for å få inngått flere kontrakter før bindende avtaler sluttes.

Møtelederen: Da er det åpnet for spørsmål fra komiteen.

Jeg kan starte med et spørsmål.

Det har vært mye diskutert med de siste høringspartnere som har vært inne her, hvilket signal man sender ved å kjøpe treningsfly nå, og for så vidt også andre industrielle kontrakter. Så vidt jeg har forstått også ut fra den offentlige debatten, er det egentlig to ting man kan tenke seg. Det ene er jo at det å kjøpe nå, vil slå positivt ut, mens andre mener at det å holde igjen, også vil slå positivt ut. Da synliggjør man hva som har vært Stortingets målsetting og krav hele veien. Deler du vurderingene som LO og Fellesforbundet hadde, eller stiller du deg annerledes til dette?

Steinar Simonsen: Jeg deler vurderingene fullt ut. Jeg tror det er viktig at det blir vist til at det er handlekraft her, og at man støtter opp om dette.

Møtelederen: Er det andre spørsmål fra komiteen? Det ser det ikke ut til å være.

Da sier vi takk til NITO.

*Høring med Norges Forsvarsforening
v/generalsekretær Åge Johannes Hamang*

Møtelederen: Da er det siste mann, bokstavelig talt, nemlig generalsekretær Åge Johannes Hamang, Norges Forsvarsforening.

Vi er nå presis tilbake i riktig tidsbane, så det ser lovende ut. Du har også et par-tre minutter til å framlegge hovedpunkter, og deretter kommer det spørsmål fra komiteen – vær så god.

Åge Johannes Hamang: Tusen takk for at vi fikk lov til å komme hit. I motsetning til notatet vi sendte, begynner jeg med konklusjonen.

Jeg vil bare si at vi er for denne anskaffelsen, og vi er for videreføringen av JSM. Og hvorfor er vi det? Da har vi brukt som mal en sammenligning med F-16-prosjektet. Dette prosjektet har jo vært svært vellykket. Hvis

man hadde valgt en annen kandidat den gangen, f.eks. den svenske Viggen, hadde flyet vårt vært parkert i mange år, og vi måtte ha skaffet et nytt fly for flere år siden. Det slipper man hvis man satser på teknologisprang. Vi mener bestemt at dette flyet er det typiske eksempel på dette, og at det gir Forsvaret en helt unik kapasitet, ikke bare i luften, men også mot sjømål, landmål og ikke minst innen elektronisk krigføring. Samtidig er det også en informasjonsinnhenter som kan hjelpe til med å ta de rette beslutningene dersom man har en vanskelig – skal vi si – sikkerhetssituasjon.

Vi er veldig opptatt av kontinuitet i forsvarsevnen. Der har det vært en del svikt oppigjennom tidene. Jeg kan nevne f.eks. fregattvåpenet, som var borte i flere år. Nå først har vi begynt å få denne kapasiteten.

Vi synes det er positivt at man prøver å unngå en slik – skal vi si – glipp den gangen, og at man kjøper inn treningsfly, slik at man har en stab av flyvere som egentlig er klar til å ta over når hovedanskaffelsen kommer. Det synes vi er veldig positivt, og vi hilser nytenkningen der velkommen.

Mest av alt skal Forsvaret virke avskrekkende – den krigen man slipper å utføre, er den eneste gode krig, for å si det sånn. Vi mener at kombinasjonen av dette flyet med alle egenskaper, samtidig med at vi på norsk side utvikler Joint Strike Missile, JSM, gir nettopp dette.

Det som vi dog setter som en forutsetning, er selvsagt at resten av Forsvaret må fungere. Hele strukturen må kunne være operativ ellers har man egentlig ikke et innsatsforsvar. Vi legger som en forutsetning i dette at det er politisk vilje til å finansiere den forsvarsstrukturen som Stortinget til enhver tid har besluttet. Hvis ikke, får man problemer.

Møtelederen: Takk for det.

Da er det åpnet for spørsmål fra komiteen – Sverre Myrli, saksordfører, vær så god.

Sverre Myrli (A): Dette var jo forbilledlig, både kort og konsist.

Jeg har et spørsmål til Hamang og Forsvarsforeningen, kanskje litt på sidelinjen av innholdet i proposisjonen, men dog relevant for sammenhengen. Det gjelder betydningen av kampfly i framtidens forsvar og de trusselvurderingene vi står overfor. Og om Hamang også kunne si noe – gjennom sin forsvarskarriere kjenner han jo godt til Nord-Norge og nordområdene – om antall kampfly er noe som Norges Forsvarsforening har noen formening om.

Møtelederen: Flere har ikke tegnet seg, så da kan du svare, Hamang.

Åge Johannes Hamang: Vi mener jo at kampfly vil være absolutt avgjørende. Hvis jeg tenker tilbake på det gamle oppdraget jeg hadde som øverstkommanderende i Nord-Norge, hadde det ikke vært mulig for meg å gjøre jobben hvis man ikke hadde hatt den type kapasitet. I dag snakker man ofte om ubemannede fly, men jeg tror at det vil gå veldig mange år før man i det hele tatt er i nærheten av å kunne erstatte bemannede flymaskiner for å gjøre denne jobben. Man kan jo se på de luftkrigene man har hatt. Man har jo egentlig brukt ubemannede – skal vi si – fly eller missiler for å skyte ned bemannede fly. Det har ikke vært noen suksess. I de konfliktene man har hatt, har man tapt veldig få fly, nettopp på grunn av at man har vært såpass teknologisk overlegen med de bemannede flyene man har hatt.

Som informasjonsinnhenter vil jeg si dette flyet er det absolutt beste vi kan få – hvis jeg tenker framover og tenker på oppdraget med å ivareta sikkerheten i nordområdene.

Jeg vet ikke om jeg har svart på spørsmålet, da.

Møtelederen: Takk for det.

Da tror jeg komiteen har fått gode svar på sine spørsmål. Vi sier takk til deg og alle de andre som har stilt på åpen høring, og da er høringen avsluttet.