



Innst. S. nr. 287

(2006-2007)

**Innstilling til Stortinget
fra forsvarskomiteen**

St.prp. nr. 78 (2006-2007)

Innstilling fra forsvarskomiteen om investeringar i Forsvaret

Vedlegg 2: Referat fra åpen høring



Innst. S. nr. 287

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra forsvarskomiteen

St.prp. nr. 78 (2006-2007)

Innstilling fra forsvarskomiteen om investeringar i Forsvaret

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

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

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

1.1 Innhald

Proposisjonen har følgjande innhald:

- Godkjenning av kostnadsramme for to nye eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kap. 1710 post 47): Setermoen - fleirbrukshall fase 3 og Rena leir - forlegningar for befall og verva.
- Godkjenning av kostnadsramme for to nye materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Nye sjømålsmissil - nyskaffing og Nye C-130J Hercules transportfly.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekne eigedoms-, byggje- og anleggsprosjekt (kap. 1710 post 47): Nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon.
- Godkjenning av endring av omfang og kostnadsramme for tidlegare vedtekne materiellprosjekt (kap. 1760 post 45): Nye fregattar og Skjold-klasse missiltorpedobåtar.

- Informasjonssaker (kap. 1710 og kap. 1760): Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt, Heile landet - infrastruktur for bakke-til-luft-radioar, Sikker tilgang til romsegment (satellitt), Gjennomgang av nedbemanninga i Forsvaret og Gjennomgang av tidlegare bortsettingsprosessar.

1.2 Nye prosjekt for godkjenning (kap. 1710 og kap. 1760)

1.2.1 Setermoen - fleirbrukshall fase 3 (kap. 1710)

Hærens lokalisering i framtida, i samsvar med Stortingets vedtak og føringar i Innst. S. nr. 234 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003-2004), vil vere sentrert rundt Indre Troms i nord og i Østerdalen i sør. Setermoen leir er difor eit av Forsvarets kjerneområde i Troms.

Stortinget vedtok i 2004 å starte opp eit prosjekt for ein fleirbrukshall på Setermoen ved Stortingets handsaming av Budsjett-innst. S. nr. 7 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005). Kostnadsramma var på 139 mill. kroner og denne hallen er no ferdigstilt. Det vart definert eit behov for enda ein hall på Setermoen, og fleirbrukshall fase 2 vart godkjend av Forsvarsdepartementet i 2006. Denne hallen er no under oppføring og har ei kostnadsramme på 84 mill. kroner. Konseptet med oppdeling i fasar sikrar at behovet vert godt vurdert før neste fase vert sett i gang.

1.2.1.1 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

Prosjektet for ytterlegare ein fleirbrukshall på Setermoen (fase 3), er føreslått gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 243 mill. kroner, med planlagd ferdigstilling i 2009. Denne hallen er vesentleg større enn dei som allereie er bygd/er under bygging, og gjev blant anna plass for stridsvogner av type Leopard 2.

1.2.2 Rena leir - forlegningar for befall og verva mannskap - fase 2 (kap. 1710)

Østerdalen garnison vert bygd ut i samsvar med Stortingets vedtak og føringar i Innst. S. nr. 234 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 42 (2003-2004). Hærens opptrapingsplan tilseier ein auke i talet på yrkesbefall, avdelingsbefall og verva mannskap, innan utgangen av 2008 ved Østerdalen garnison.

1.2.2.1 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

I 2006 vart det sett i verk eit prosjekt med 108 forlegningsplassar for å dekkje eit snarleg behov. Dette prosjektet vert ferdigstilt i år. Oppbygginga av Hæren fører til at det er behov for ekstra forlegningskapasitet, og i fase 2 er det planlagt etablert 96 forlegningsplassar i Rena leir, fordelt på hyblar, leilegheiter og kollektivleilegheiter. Prosjektet er føreslått gjennomført innanfor ei kostnadsramme på 118 mill. kroner, med planlagt ferdigstilling i 2008.

1.2.3 Nyskaffing av sjømålsmissil (kap. 1760)

Nye sjømålsmissil (NSM) er utvikla av Kongsberg Defence & Aerospace (Kongsberg). NSM vil vere Forsvarets hovudvåpen for overflatekrigføring på Fridtjof Nansen-klasse fregattar og Skjold-klasse missiltorpedobåtar.

Utviklingsprosjektet Nye sjømålsmissil vart godkjend ved Stortingets handsaming av Budsjett-innst. S. nr. 7 (1994-1995), jf. St.prp. nr. 1 (1994-1995). Prosjektet gjeld utvikling av eit missilsystem for strid mot sjømål, og blir samordna med nyskaffinga av Fridtjof Nansen-klasse fregattar og nye missiltorpedobåtar av Skjold-lassen.

Stortinget vart i St.prp. nr. 1 (2005-2006) informert om at Forsvarsdepartementet planlegg å etablere eit prosjekt for nyskaffing av sjømålsmissil. I St.prp. nr. 57 (2005-2006) vart det informert om at drøftingar med leverandøren om kontrakt om serieleveranse ville verte sett i gang parallelt med avslutninga av utviklingsfasen. På denne måten kunne ein ha eit bindande tilbod frå leverandøren før Stortinget gav sin eventuelle tilslutning.

Stortinget vart i St.prp. nr. 1 (2006-2007) informert om at Forsvarsdepartementet hadde som mål å fremje prosjektet for nyskaffing av sjømålsmissil for Stortinget i år på grunnlag av resultatata frå utviklingsprosjektet.

Det vart i 2004 inngått kontrakt med leverandøren om ein overgangsfase for missilsystemet, for å sikre at Forsvaret kunne fylle sitt ansvar i fregattprosjektet, jf. Innst. S. nr. 220 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 54 (2003-2004). Utgiftene til overgangsfasen er lagt inn som ein del av kostnadene for nyskaffinga.

Formålet med det nye prosjektet er å skaffe eit ein-skapleg missilsystem som skal vere Forsvarets hovudvåpen for overflatekrigføring på ulike plattformer. NSM er ikkje eit fartøyspesifikt missil, og prosjektet tilfører Fridtjof Nansen-lassen og Skjold-lassen den anti-overflatekapasiteten som desse fartøya er meint å

ha. NSM vil òg sikre norske arbeidsplassar og det kan vonleg verte eit høgteknologisk eksportprodukt.

Prosjektet omfattar nyskaffing av sjølv sjømålsmissilet samt anna naudsynt utstyr. Leveranse av missila er planlagt å ta plass frå 2010 og fram til 2014 og vil utgjere viktig materiell i Sjøforsvarets operative beredskap.

Kongsberg har sidan 1996 hatt ein fastpriskontrakt for å utvikle NSM. Dette har vore eit av dei største satsingsområda til Kongsberg, og industrien har sjølv investert store summar i utviklinga. Nasjonal nyskaffing av forsvarsprodukt er som regel ein føresetnad for eventuell eksport. NSM vil føre vidare den nasjonale industrisatsinga, og sikre at kompetanse innan styrte våpensystem blir halde ved lag i Noreg.

1.2.3.1 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

Prosjektet si tilrådde kostnadsramme for materiellinvesteringa er 3 360 mill. kroner. Av desse kostnadene er 200 mill. kroner allereie nytta til overgangsfasen, jf. Innst. S. nr. 220 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 54 (2003-2004). I tillegg kjem Forsvarets kostnader for gjennomføring på 30 mill. kroner og kostnader til eigedom, bygg og anlegg (EBA) på 4 mill. kroner.

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinene frå Finansdepartementet. Denne kvalitetssikringa omfattar ein etterkontroll av grunnlaget for prosjektet, ein analyse av kor trygge kostnadsutrekningane er, og ei vurdering av utfordringane i prosjektet, under dette vilkår for kontrakt. På grunnlag av tilrådinga frå ekstern kvalitetssikrar er det utarbeidd ein initiell driftskontrakt mellom Forsvaret og Kongsberg. Denne gjeld frå utløpet av garantitida for missila og fram til 2015. Driftskontrakten vil bli signert samstundes med eventuell inngåing av kontrakt for nyskaffing av missila.

Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma.

1.2.4 Nye C-130J Hercules transportfly (kap. 1760)

Luftforsvaret vart tilført seks (6) C-130H Hercules middelstunge, taktiske transportfly i 1969. Desse transportflya har i lang tid hatt ein operativ status som ikkje har vore tilfredsstillande, med altfor store driftskostnader. Flya har ofte vore ute av drift på grunn av at vedlikehald har teke lang tid.

Våren 2006 vart det starta ein prosess som tok sikte på å utarbeide ei såkalla "konseptuell løysing" (KL) for nye transportfly. Dette dokumentet skulle vere ferdig i første kvartal 2007, og deretter skulle det bli utarbeidd ei såkalla "framskaffingsløysing" (FL), som i detalj skulle skildre korleis nyskaffinga var planlagt. Målet var at denne saka skulle bli lagt fram for Stortinget i samband med St.prp. nr. 1 (2008-2009). Neste trinn i prosessen ville då bli innhenting av tilbod, forhandlingar med aktuelle leverandørar og inngåing av kontrakt med den valde leverandøren slik at dei nye flya kunne verte operative i perioden 2014-2016, avhengig av vald flytype.

Forsvarsdepartementet har i analysen av behova, i "konseptuell løysing" for lufttransportkapasitet, konkludert med at Forsvaret har eit behov for både taktisk og strategisk lufttransportkapasitet. Den taktiske delen av denne kapasiteten bør vere under nasjonal kontroll og operasjon, medan den strategiske delen gjerne kan vere ein del av fleirnasjonale løysingar, der fleire nasjonar samarbeider i både nyskaffingsprosjekt og i drift og operasjon.

Ein nasjonalt kontrollert taktisk transportflyflåte vil i framtida ha ei sentral rolle i det norske forsvaret heime og som bidrag til internasjonale operasjonar ved behov. Transportflya vil også vere viktige for innsetting av FN-styrkar i ei fredsopprettande eller fredsbevarande oppgåve, og til sivile oppgåver som humanitær bistand og naudhjelp.

Det har i det siste tiåret vore gjennomført ei rekkje utgreiingar knytte til våre transportfly, om dei skal bli skifta ut eller om dei berre skal bli oppgraderte. I 1996-1997 vart det starta eit prosjekt for å skaffe fly av typen C-130J-30 (ein forlengd versjon av C-130J). Prosjektet vart stoppa like før ein skulle underskrive kontrakta, grunna manglande tilgjengelege investeringsmidlar. Andre nasjonar som i dag opererer C-130J er USA, Australia, Danmark, Storbritannia og Italia.

For å ha ein naudsynt nasjonal flykapasitet i tida fram til Forsvaret ville få tilført nye fly, vart det i mars 2006 vedteke å skifte ut yttervegane på fire av våre seks fly. Føresetnaden var då at det ikkje var aktuelt å kjøpe inn nye transportfly dei nærmaste åra. I tillegg var det planlagt for ei mindre oppdatering av avionikken (flyelektronikken).

Etter at Stortinget vart informert om prosjektet, i St.prp. nr. 1 (2006-2007), har det kome fram opplysningar som indikerer at tilgjenge til oppdaterte fly kan verte lågare enn det som vart lagt til grunn ved vedtaket om vengebytte. Dette har skapt stor uvisse om tilgjenge på fly, og det er difor ikkje inngått avtale om avionikkoppdatering.

Det knyter seg stor uvisse om tilgjenge på gamle fly, sjølv etter oppgraderingar. Basert på Luftforsvarets og Forsvarets logistikkorganisasjons røynsler, er det jamvel ikkje grunn til å vente eit tilgjenge på meir enn om lag 50 pst., sjølv etter ei begrensa avionikkoppgradering.

Noreg har for tida ikkje ein reell taktisk lufttransportkapasitet, som følgje av tilstanden på våre C-130H.

Transporter inn og ut av Afghanistan og internt i landet vert i dag løyst med leigde sivile charterfly og tilgjengeleg leilegheitstransport på andre nasjonars militære transportfly som deltar i ISAFs lufttransport-system (ITAS).

Problemet med dagens ordning er at den i stor grad baserer seg på kommersielle, sivile fly som ikkje kan operere dersom det skulle oppstå alvorlege trugsmål mot lufttrafikken. I tillegg er det eit generelt underskot på militær lufttransportkapasitet i Afghanistan. Noreg kan difor ikkje basere seg einsidig på andre nasjonars kapasitet. Lufttransport knytt til operasjonar er i prinsippet den einskilde nasjons ansvar.

For tida er trugsmålet mot lufttrafikken i Kabul og Nord-Afghanistan vurdert å vere så vidt avgrensa at det er forsvarleg å fly sivile fly. Denne situasjonen kan imidlertid endre seg. På sikt må vi ta høgd for at situasjonen i Afghanistan, også i dei nordlege områda, kan endre seg. Vi må òg ta høgd for at ein eventuell FN-operasjon i Afrika, eller framtidige operasjonar andre stadar i verda, kan stå overfor trugsmål mot lufttrafikken, som krev bruk av militære transportfly. Med tanke på framtidige militære og humanitære innsatsar vil det vere viktig for Noreg å ha ein operativ, taktisk lufttransportkapasitet.

Taktiske transportfly er viktige for både militære og sivilrelaterte oppdrag innanlands. Likevel vert evna til å understøtte våre internasjonale operasjonar det kritiske punktet når ulike alternativ skal vurderast. I denne samanheng må det skiljast mellom ulike ambisjonsnivå. For å understøtte operasjonar over tid frå ein base i operasjonsområdet vert det krevd høg tilgjenge på dei flya som skal operere ute, og i tillegg kapasitet heime til vedlikehaldstrening av flymannskapa og nasjonale transportoppdrag.

I lys av det vi no veit om tilgangen til C-130H etter gjennomført vengeskipt, samt ei vurdering av trugsmålsituasjonen i Afghanistan, gjorde Regjeringa i desember 2006 vedtak om at Forsvarsdepartementet skulle undersøkje om det var mogleg å nyskaffe på ein rask måte inntil fire (4) transportfly av typen C-130J. Departementet tok difor kontakt med nokre av våre allierte for å få oversikt over sjansane for kjøp eller leige av C-130J transportfly.

Den mest realistiske løysinga for å få på plass ein permanent kapasitet raskt var å nyskaffe fly som amerikanske styresmakter alt hadde tinga og som dei var villige til å la Noreg overta. Prosjektet omfattar altså nyskaffing av fire C-130J-30 gjennom ein avtale ("Foreign Military Sales"-avtale) mellom norske og amerikanske styresmakter. Første fly vil bli levert i 2008, deretter levering av fly i 2009 og 2010. Nyskaffinga dekkjer det norske operative behovet for ein tilfredsstillande beredskap. Det er for tida ingen andre aktuelle kandidatar for ei rask nyskaffing av transportfly enn C-130J.

Regjeringa avklarte i r-notat i desember 2006 at leige av kapasitet i form av C-130J skulle undersøkjast. Noreg har vore i kontakt med dei tre største brukarane av C-130J (USA, England og Italia). Med unntak av Italia er det ikkje tilgjengeleg kapasitet for leige. Italia har gjeve signalar om at det kan vera mogleg å leige ut eit fly for ein periode på 2-3 år. Tilbodet omfattar også trening av mannskap og bakkepersonell. Dette tilbodet har ikkje tilstrekkeleg omfang til å dekkje vårt totale behov, og vil berre kunna fungere som eit supplement ved eventuell nyskaffing av C-130J. Andre brukarar av C-130J er av reint praktiske årsaker ikkje aktuelle for eit eventuelt samarbeid.

Det militære transportflymiljøet i Noreg er så vidt avgrensa at det å operere to eller fleire flytypar parallelt vil vera svært uhensiktsmessig. Dette vil i praksis gje liten operativ evne. Det er berre leige av flytype vi alleie er kjent med (C-130H) eller nyskaffar hurtig som

kan vera aktuelt. På bakgrunn av tidlegare utgreiingar, kjennskap til utviklinga i marknaden, samt ny informasjon frå samarbeidspartnarar i alliansen, har vi konkludert med at leige/lease av C-130H ikkje er eit alternativ.

Ein ser det ikkje som realistisk å leige taktiske transportfly for å dekkje Forsvarets behov, bortsett ifrå eventuelt leige av ein maskin i ein kortare periode som supplement til ei nyskaffing av C-130J.

Noreg vil vurdere å delta i eit europeisk/amerikansk samarbeidsprosjekt, tilsvarende det samarbeidet som eksisterer på F-16, som dagens europeiske brukarar av C-130J er i ferd med å etablere saman med det amerikanske luftforsvaret. Dette inneber at Noreg vurderer å kome med i eit multinasjonalt samarbeid for oppdateringar av flykapasiteten i framtida. Dette vil dekkje behovet for spesielle kapasitetar for taktiske operasjonar, meir generelle oppdateringar som er naudsynte for mellom anna luftromkontroll, samt, vonleg, felles løysingar for logistikk og trening.

I tråd med gjeldande retningslinjer for innkjøp av forsvarsmateriell frå utanlandske leverandørar, vil det bli kravd gjenkjøp for 100 pst. av verdien av kontrakten. Departementet har her ansvaret for å forhandle fram ei avtale om gjenkjøp. Inngåing av kontrakt for nyskaffinga vil bli gjort etter at avtala om gjenkjøp er på plass.

1.2.4.1 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

Den tilrådde kostnadsramma for materiellinvesteringa er 3 660 mill. kroner. Drifts- og vedlikehaldskostnader vil bli dekt over Forsvarets driftsbudsjett.

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinjene frå Finansdepartementet på ei såkalla "forenkla framskaffingsløysing".

Resultata frå kvalitetssikringa ligg til grunn for den tilrådde kostnadsramma. Forsvarsdepartementet vil i sitt gjennomføringsoppdrag til Forsvaret følge opp dei usikkerheitsreducerande tiltaka som ekstern kvalitets-sikrar har tilrådd. Tiltaka omfattar mellom anna etablering av ein heilskapleg prosjektorganisasjon samt eit konkret styringsdokument med framdriftsplan for gjennomføringsfasen i samsvar med normal standard for store statlege prosjekt.

1.3 Tidlegare vedtekne prosjekt - Godkjenning av endring av omfang og kostnadsrammar (kap. 1710 og kap. 1760)

1.3.1 Nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon (kap. 1710)

Prosjekt for nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon vart godkjend ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 121 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 37 (2006-2007). Prosjektet vart godkjend med ei kostnadsramme på 108 mill. kroner.

Etter å ha henta inn tilbod på prosjektet finn ein at alle tilboda ligg høgt over kostnadsramma. Berekna kostnadsramme basert på lågaste tilbod er 130 mill. kroner. Den store aukinga i høve til godkjend kostnads-

ramme er grunna i høg aktivitet og auka prisar i bygge-marknaden.

På denne bakgrunn vert det foreslått å auke kostnadsramma for prosjekt for nye lokale for redningshelikoptertenesta ved Bodø hovudflystasjon frå 108 mill. kroner til 130 mill. kroner. For at 330-skvadronen skal få lokale som tilfredsstillar krav til helse, miljø og tryggleik, vert prosjektet vidareført utan opphald.

1.3.2 Nye fregattar (kap. 1760)

Prosjektet vart vedteke ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 207 (1998-1999), jf. St.prp. nr. 65 (1998-1999). Hovudkontrakt for utvikling, design og levering av fem fartøy med tilhøyrande våpensystem og kommando- og kontrollsystem vart inngått med Empresa Nacional Bazan (seinare Izar og no Navantia), og dei første fartøya er nå overtekne.

Fregattprosjektet vart opphavg vedteke med ei kostnadsramme på 12 240 mill. kroner (1999-kroneverdi). Ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 192 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 48 (1999-2000), vart kostnadsramma auka til 14 066 mill. kroner (2000-kroneverdi) på grunn av årleg prisstigning, endra valutakurser m.m. Innkjøp av Taktisk datalink-16 (TDL-16) til dei nye fregattane, med tilhøyrande omfangs- og rammeauke for fregattprosjektet, vart vedteke ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 225 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 50 (2002-2003). Etter dette er den økonomiske ramma for prosjektet justert for den årlege prisstigninga.

Utviklingsfasen for oppgraderinga av Evolved Sea Sparrow-missiler (ESSM) vart vedteke i samband med Stortingets handsaming av Budsjett-innst. S. nr. 7 (1994-1995), jf. St.prp. nr. 1 (1994-1995). Det er lagt til grunn at dei nye fregattane skal utrustast med ESSM som hovudvåpen mot lufttrugsmål. I St.prp. nr. 1 (1996-1997) vart Stortinget informert om at missilet ev. skulle kunne verte omfatta av kostnadsramma for prosjekt Nye fregattar. Stortinget vart gjennom St.prp. nr. 50 (2002-2003) informert om ein auke av stykkprisen for ESSM. I samband med handsaminga av Budsjett-innst. S. nr. 1 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007), vart det vedteke å auke kostnadsramma for prosjektet (post 45) med 581 mill. kroner for innkjøpet av ESSM. Etter den vedtekne rammeauken er kostnadsramma for prosjektet (post 45) 16 878 mill. kroner, og kostnadene for prosjektet for gjennomføring (post 1) er 703 mill. kroner.

Navantia har med utgangspunkt i rapporten deira for 2006 oppfylt 99,7 pst. av gjenkjøpsforpliktinga, sju år etter at kontrakten vart inngått. Forsvarsdepartementet er generelt sett godt nøgd med korleis Navantia har løyst si gjenkjøpsforplikting.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) vart Stortinget informert om usemja mellom norske verft og Navantia om bygging av ytterlegare modular til fartøy nr. fire og fem, men verfta har no kome til semje om vilkår for leveransar av modular til begge fartøya.

Riksrevisjonen har sett i verk ein revisjon av gjenkjøpet for dei nye fregattane.

1.3.2.1 SATELITTKOMMUNIKASJON (SATCOM) TIL FREGATTANE

Våre nye fregattar i Fridtjof Nansen-klassen er høg-teknologiske plattformer med avanserte sensorar, samt våpen- og informasjonssystem. For at desse systema skal fungere så godt som råd, er det naudsynt og viktig at systema kan samverke og utveksle informasjon med andre system på andre plattformer, inkludert store komplekse datamengder.

Dei gamle kommunikasjonsberarane, som i hovudsak er berekna for samtale over radio, har ikkje stor nok kapasitet for god datakommunikasjon. Det har difor vore naudsynt å sjå etter andre former for kommunikasjon til Forsvarets plattformer. Forsvaret har i noko tid nytta satellittkommunikasjon (SATCOM) i internasjonale operasjonar med gode røymsler. SATCOM har synt seg som ei god løysing både med omsyn til geografisk dekning og overføringskapasitet.

Nansen-klassen fregattar har vidare eit utal system som nyttar elektromagnetisk stråling (radio) som berar. Det er difor viktig at nye system har funksjonar som hindrar forstyrrende stråling mot andre system. Denne funksjonen finst berre i satellittutstyr laga for militært bruk. Militært satellittutstyr er dessutan mykje meir robust mot forstyrrende stråling frå andre kjelder.

I St.prp. nr. 50 (2002-2003) vart Stortinget informert om at innføringa av SATCOM på fregattane ville bli foreslått finansiert ved ein auke av totalramma for fregattprosjektet.

1.3.2.2 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

Det er difor ønskeleg at Nansen-klassen fregattar skal utstyrast med SATCOM som hovudkommunikasjonsberar, og det er laga ei framskaffingsløyning som definerer prosjektet. Dette prosjektet er vurdert å dekkje Forsvaret sine behov for satellittkommunikasjon på dei nye fregattane. Prosjektet har ei kostnadsramme (post 45) på 511 mill. kroner.

Det har òg oppstått eit behov for å kjøpe inn materiell for å betre arbeidssituasjonen for besetninga om bord på fregattane, knytt til biletoppbygging og situasjonsforståing. Kostnadsramma for dette er 15 mill. kroner.

På bakgrunn av det som står over vert det foreslått å auke kostnadsramma for prosjekt Nye fregattar (post 45) med totalt 526 mill. kroner, frå 16 878 mill. kroner til 17 404 mill. kroner. Vidare er det venta at kostnadene for gjennomføring (post 1) aukar med 24 mill. kroner. Etter den foreslåtte rammeauken er kostnadsramma (post 45) 17 404 mill. kroner, og gjennomføringskostnadene (post 1) 727 mill. kroner.

1.3.3 Skjold-klasse missiltorpedobåtar

Prosjektet vart vedteke ved Stortingets handsaming av Innst. S. nr. 11 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 82 (2002-2003). Prosjektet omfattar produksjon av fem nye Skjold-klasse missiltorpedobåtar (MTB) til Sjøforsvaret, tilpassing av forseriefartøyet KNM Skjold, våpen-system, logistikk og opplæring.

Kontrakten vart undertekna i november 2003, og fartøya er planlagt leverte i perioden 2008-2009, med

operativ drift frå 2009. Første fartøy, KNM Skjold, er planlagt levert medio 2007 etter ei skipsteknisk oppdatering. Prosjektet for Skjold-klasse MTB-ar går etter planen, med unntak av gassturbinane som er hefta med forseinkingar.

1.3.3.1 SATELITTKOMMUNIKASJON (SATCOM) TIL SKJOLD-KLASSE MTB-AR

Målsettinga med prosjektet for å etablere satellittkommunikasjon (SATCOM) for Skjold-klasse MTB-ane, er å tilføre fartøya betre sambandskapasitet slik at dei blir i stand til å operere i eit nettverksbasert forsvar (NbF) på ein tilfredsstillande måte.

SATCOM vert òg i denne proposisjonen omtalt i samband med både fregattprosjektet og i samband med informasjonssaka om sikker tilgang til romsegment (satellitt) for satellittkommunikasjon. SATCOM til MTB-ane har ikkje tidlegare vore teke med fordi systemløysingane ikkje var godt nok vurderte. Prosjektet for satellittkommunikasjon til MTB-ane er rekna ut å koste 149 mill. kroner.

1.3.3.2 TILRÅDD KOSTNADSRAMME

På bakgrunn av det ovannemnde vert det foreslått å auke kostnadsramma for MTB-prosjektet (post 45) med totalt 149 mill. kroner, frå 4 714 mill. kroner til 4 863 mill. kroner, for SATCOM. Vidare er det venta at kostnadane for gjennomføring (post 1) aukar med 2 mill. kroner, frå 125 mill. kroner til 127 mill. kroner.

Norsk industri vil delta i prosjektet der det er føremålstenleg. Dersom utanlandsk leverandør blir vald, vil det bli kravd gjenkjøp.

1.4 Saker til informasjon (kap. 1710 og kap. 1760)

1.4.1 Samanbinding av Mauken-Blåtind skytefelt (kap. 1710)

Som følgje av tingingar med reindriftsnæringa, inn-gjekk staten og Mauken reinbeitedistrikt ein avtale om ein ny trasé for samanbinding av Mauken og Blåtind skytefelt. Den nye traseen tek vare på Forsvarets behov for øving, samstundes som den tek mindre beiteareal for rein. Ny trasé gjer det naudsynt med nye vurderingar av dei topografiske tilhøva og eit nytt forprosjekt.

Forsvarsdepartementet vil, så snart det ligg føre eit revidert forprosjekt i saka, kome attende til Stortinget på ein eigna måte. Det er òg inngått ein avtale mellom staten og Mauken reinbeitedistrikt om kjøp av beiterettane. Avtalen om kjøp av rettar har eit omfang på 12 mill. kroner og vert finansiert innanfor ramma på prosjektet.

1.4.2 Heile landet - infrastruktur for bakke-til-luft-radioar (kap. 1710)

Prosjektet for bakke-til-luft-radioar (prosjekt 7048) vart godkjent av Stortinget ved handsaminga av Innst. S. nr. 232 (2002-2003), jf. St.prp. nr. 53 (2002-2003). Prosjektet hadde ei kostnadsramme på 217 mill. kroner for eigedoms-, bygg- og anleggsdelen. Prosjektet omfatta oppgradering, tilbygg og nybygg ved 50 radiostasjonar. I november 2004 vart prosjektet mellombels

stansa. Årsaka var at ei påreknna finansiering gjennom NATOs investeringsprogram for tryggleik fall bort, samstundes som det var eit behov for å få innarbeidd ein mobil kapasitet i prosjektet. På dette tidspunktet var det ferdigstilt tiltak på ti plassar, og det var forbrukt 49,7 mill. kroner.

Det reviderte prosjektet omfattar såleis totalt 33 radiostasjonar, inkludert dei ti fullførde stasjonane. På nokre av dei ferdigstilte stasjonane er det behov for mindre tiltak for utplassering av fleire radioar. Infrastrukturarbeidet i prosjektet omfattar utviding og/eller ombygging av stasjonar, sikring av eksisterande lokalitetar, elektro- og reservekraft, kjøling, antennemaster, radomar og fornying av jordingsanlegg og lynavleiar. Det reviderte prosjektet er kostnadsrekna til 127 mill. kroner for infrastrukturen for ferdigstilling av det reviderte materiellprosjektet 7048 Bakke-til-luft-radioar.

1.4.3 Sikker tilgang til romsegment (satellitt) for satellittkommunikasjon (kap. 1760)

Forsvaret har dei seinaste åra gjennomgått store endringar, ein såkalla transformasjon mot eit nettverksbasert operasjonskonsept. Dessutan har aukande internasjonale bidrag til område med dårleg eller manglande kommunikasjonsinfrastruktur, ført til aukande bruk av teknologi som krev stor bandbreidde. Røynslar frå internasjonale operasjonar syner at satellittkommunikasjon er den einaste kommunikasjonsberaren som kan levere den tilstrekkelege bandbreidda til dei operasjonsområda Forsvaret og NATO no opererer i.

Forsvarsdepartementet starta i februar 2006 forprosjekteringa i eit prosjekt kalla "Sikker tilgang til romsegment". Den overordna målsettinga for prosjektet er å sikre Forsvaret tilstrekkeleg tilgang til bandbreidde over ein eigen satellitt.

Gjennom 2006 blei det utarbeidd grunnlagsdokumentasjon for prosjektet, mellom anna i form av ei konseptuell løysing. Dette var naudsynt for eit prosjekt av dette omfanget og innan eit så ukjend fagområde for Forsvaret. Forsvarsdepartementet vedtok i desember 2006 å gå vidare med planlegginga av prosjektet, mellom anna å setje i verk ei ekstern kvalitetssikring av konseptet, starte samtalar med aktuelle samarbeidspartnarar og starte prosessen med å få reservert ein posisjon i rommet. Parallelt går eit arbeid med å avklare om det er grunnlag for eit materiellsamarbeid med andre nasjonar for bygging av ein felles satellitt. Fleire europeiske nasjonar har meldt si interesse for dette.

Norsk Romsenter vil vere ein viktig rådgjevar i prosessen. Norsk industri vil vere viktige både i vidare utvikling og som moglege leverandørar til prosjektet.

Prosjektet er i utgangspunktet planlagd å verte gjennomført i perioden 2009-2011, og har som målsetting å levere operative tenester over satellitt frå 2012. Forsvarsdepartementet planlegg å leggje prosjektet fram for Stortinget for godkjenning i samband med framlegginga av St.prp. nr. 1 (2008-2009).

1.4.4 Gjennomgang av nedbemanninga i Forsvaret og av tidlegare bortsettingsprosessar

Med bakgrunn i Soria Moria-erklæringa har Forsvarsdepartementet gjennomgått mellom anna røynslene med nedbemanninga i Forsvaret og tidlegare bortsettingsprosessar. I St.prp. nr. 1 (2006-2007) opplyste Regjeringa at ho våren 2007 ville informere Stortinget om røynslene med nedbemanninga samt å informere om oppfølgingstiltak. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 4.4 og pkt. 4.5 informerer Regjeringa nærare om dei hovedkonklusjonar og oppfølgingstiltak som er gjort.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold, Ivar Hognestad og Per Ove Width, og fra Høyre, lederen Jan Petersen, viser til at proposisjonen omhandler mange forskjellige spørsmål hvorav det meget omfattende spørsmålet om hurtigkjøp av transportfly er forholdsvis summarisk beskrevet. Selv om forsvarskomiteen ved utvidelse av stortingssesjonen fikk noen dager ekstra til behandlingen, har det vært nødvendig å konsentrere komiteens arbeid om de foreslåtte investeringene og i særlig grad om anskaffelse av nye transportfly, som er det spørsmål som haster mest. Flertallet vil derfor ikke avgi innstilling om kapitlene 4.4 og 4.5 på det nåværende tidspunkt, men utsetter disse spørsmål til høsten. Flertallet er av den oppfatning at disse viktige spørsmålene krever en mer omfattende behandling enn det departementets tidsplan legger opp til.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Thorbjørn Jagland og Signe Øye, og fra Sosialistisk Venstreparti, Bjørn Jacobsen, viser til at formålet med proposisjonen er å få Stortingets godkjenning av to nye eiendoms-, bygge- og anleggsprosjekter. Dette er flerbrukshall ved Setermoen garnison og forelegninger i Rena leir. Videre godkjenning av to nye materiellprosjekter, henholdsvis Nye sjømålsmisser og Nye C-130J transportfly. Disse medlemmer registrerer også at det foreslås endret kostnadsramme for prosjektet for nye lokaler for redningshelikoptertjenesten i Bodø, og for anskaffelse av satellittkommunikasjon til fregatt- og MTB-prosjektene. Endelig merker disse medlemmer seg at proposisjonen inneholder noen saker til informasjon. Dette er sammenbinding av Mauken-Blåtind, infrastruktur for bakke-til-luft-radioer, sikker tilgang til romsegment (dvs. satellitt) og gjennomgang av nedbemannings- og bortsettingsprosessene i Forsvaret. Disse medlemmer er for øvrig tilfreds med at gjennomgang av nedbemannings- og bortsettingsprosessene i Forsvaret vil bli behandlet grundig som egen sak på et senere tidspunkt.

Kapittel 2.1 Setermoen - Flerbrukshall fase 3

Komiteen viser til proposisjonen kapittel 2.1, "Setermoen - flerbrukshall fase 3", og noterer at utbyggingen vil medføre en forbedring og effektivisering av Setermoen som en sentral del av Forsvarets basestruktur i indre Troms. Komiteen viser til at Hærens lokalisering i framtida vil være sentrert rundt Indre Troms i nord og i Østerdalen i sør, og at Hæren skal styrkes i forhold til antall vervede og befal innen utgangen av 2008. Komiteen er derfor enig i at Setermoen leir vil være sentral med tanke på den videre utvikling av Hæren. Komiteen registrerer at flerbrukshallene på Setermoen vil dekke behovet for garasjering, vedlikehold, undervisning, troppskontor, lagring av troppsmateriell og personlig utstyr, og at når Setermoen er ferdig modernisert, vil leiren bli en effektiv og kompakt base for Forsvaret.

Komiteen støtter derfor forslaget om å investere i en ny flerbrukshall på Setermoen - (fase 3) til en kostnadsramme på 243 mill. kroner med planlagt ferdigstilling i 2009.

Kapittel 2.2 Rena leir - forlegninger for befal og vervede mannskap - fase 2

Komiteen viser videre til proposisjonens kapittel 2.2, "Rena leir - forlegningar for befal og mannskap - fase 2" og ser at behovet for ekstra forlegningskapasitet ved Rena leir nødvendiggjør den planlagte investeringen.

Komiteen viser til at Garnison Østerdalen vil være ett av Hærens to tyngdepunkter i fremtiden. Med tanke på at Hæren skal styrkes i forhold til antall vervede og befal innen utgangen av 2008, registrerer komiteen at det er behov for en utvidelse av forlegningskapasiteten i Rena leir. Videre at prosjektet legger opp til å etablere 96 forlegningsplasser med en kombinasjonsløsning av hybler, leiligheter og kollektivleiligheter, noe som etter komiteens syn er positivt ut fra personellens forskjellige boligbehov på bakgrunn av alder, sivil status og livssituasjon. Varierte forlegningstilbud er et viktig element i prosessen med å ansette og beholde kvalifisert personell.

Komiteen støtter derfor forslaget om å investere i flere forlegningsplasser for befal og vervede på Rena til en kostnadsramme på 118 mill. kroner med planlagt ferdigstilling i 2009.

Kapittel 2.3 Anskaffelse av nye sjømålsmissiler

I forhold til proposisjonens kapittel 2.3, "Nyanskaffing av sjømålsmissil", noterer komiteen at Forsvarsdepartementet beskriver prosjektet som "viktig materiell i Sjøforsvaret sin operative beredskap." Komiteen viser til at "Nye sjømålsmissil" (NSM) er utviklet for å være Forsvarets hovedvåpen for overflatekrigføring på Fridtjof Nansen-klasse fregatter og Skjold-klasse MTB-er. Komiteen viser videre til at NSM vil være et effektivt våpensystem med lang rekkevidde som fungerer både i åpent farvann og i kystnære områder. Dette bidrar til at Sjøforsvaret kan håndtere sine maritime oppgaver i krise og krig, både i

nasjonal og internasjonal sammenheng. Samtidig ser komiteen at anskaffelsen av NSM representerer en viktig videreføring av den nasjonale industrisatsingen som ble startet på slutten av 1980-tallet, noe som sikrer at kompetansen innen styrte våpensystemer opprettholdes i Norge. Anskaffelsen vil i tillegg til å sikre norske arbeidsplasser også gi økte muligheter for eksport av missilsystemet til andre land.

Komiteen støtter derfor forslaget om å investere i "Nye sjømålsmissil" (NSM) til en kostnadsramme på 3 360 mill. kroner til våre Fridtjof Nansen-klasse fregatter og Skjold-klasse MTB-er. I tillegg kommer Forsvarets kostnader for gjennomføring av prosjektet på 30 mill. kroner og kostnader til eiendom, bygg og anlegg på 4 mill. kroner.

Komiteen registrerer at utgiftene til overgangsfasen er lagt inn som en del av kostnadene for nyanskaffelsen. Komiteen registrerer at NSM ikke er et fartøysesifikt missil og at det kan benyttes på både Fridtjof Nansen-klasse og Skjold-klasse fartøy. Komiteen vil i denne forbindelse understreke at dette anskaffelsesprosjektet ikke har en direkte tilknytning til andre prosjekter vedrørende tilpassing av NSM til andre våpenplattformer enn de som er nevnt i dette prosjektet.

Kapittel 2.4 Nye C-130J Hercules transportfly

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til proposisjonens avsnitt 2.4, "Nye C-130J Hercules transportfly (kap. 1760)", og vil peke på at Regjeringen begynte arbeidet med hurtiganskaffelse av transportfly allerede i desember 2006 og har således brukt henimot 6 måneder på saken. Ved statsrådbehandling 25. mai 2007 har Stortinget dermed fått for kort tid en tilfredsstillende behandling av saken. Flertallet viser også til at proposisjonen behandler dette meget viktige spørsmålet på særdeles kortfattet og lite tilfredsstillende vis, noe som har nødvendiggjort omfattende skriftlige spørsmål til departementet og høringer i komiteen. Til tross for denne omfattende informasjonsinnhenting fra komiteens side, finner flertallet fortsatt viktige sider ved saken utilfredsstillende belyst.

Flertallet viser til at komiteen derfor i brev av 29. mai 2007 spurte Forsvarsdepartementet om konsekvensene av om spørsmålet ble behandlet i høstsesjonen. Flertallet merker seg med forbauselse at det ikke var mulig å få et klart svar på dette, men at konsekvensen i henhold til departementet "kan være" at hurtiganskaffelsen ikke lar seg gjennomføre. Flertallet hadde forventet et klart svar fra departementet all den tid det bevisst var planlagt å sende Stortinget saken på et så sent tidspunkt at det ikke ville være mulig for Stortinget å gjennomføre en ordinær saksbehandling.

Flertallet viser til at spørsmålet om taktisk flytransport har vært drøftet en rekke ganger og at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2006-2007) meddeler at fire av våre C-130H transportfly vil få skiftet yttervinger og oppgradert enkelte av flyenes komponenter. Dette vil gjøre at flyene "igjen kan utføre alle typer oppdrag frem til ca. 2012-2015", altså det tidspunktet det ville

være realistisk å forvente at nye transportfly innkjøpt etter ordinær anskaffelsesprosedyre vil kunne være operative.

Flertallet legger til grunn at dette også omfatter oppdrag i Afghanistan og forventer at også den fornyede militære kapasitet Taliban viste sommeren og høsten 2006, ble lagt til grunn for departementets vurderinger av hvilke oppdrag flyene kunne tenkes å måtte gjennomføre. Flertallet vil understreke at oppdraget i Afghanistan er særlig viktig og Norges og NATOs førsteprioritet når det gjelder internasjonale operasjoner.

Flertallet forstår det slik at det relativt raskt etter budsjettfremleggelsen ble reist spørsmål om dette målet var realistisk, men kan ikke se at proposisjonen på noen fyllestgjørende måte drøfter dette spørsmålet. Så langt flertallet kan se, er følgende forhold nevnt i debatten:

- Korrosjon på flyenes struktur. Dette synes ikke lenger å være noe avgjørende problem som ikke kan finne en tilfredsstillende løsning.
- Manglende avionikk. Ut fra beskrivelsen i St.prp. nr. 1 (2006-2007) syntest det klart at den nødvendige oppgradering ville bli foretatt. Departementet bestemte likevel at en slik begrenset avionikkoppgradering ikke skulle gjennomføres. Flertallet forstår høringen med statsråden slik at om dette var blitt gjort, ville "hvert enkelt fly vurdert isolert" kunne være "i stand til å utføre alle typer oppdrag, også i Afghanistan". Når manglende oppgradert avionikk nå er et viktig argument for hurtigkjøp, må det konstateres at dette skyldes en beslutning i departementet som kunne vært annerledes. Flertallet merker seg med forbauselse at det under høringen med stor styrke ble understreket at selv en begrenset avionikkoppgradering ville ta 45 måneder å gjennomføre, men at dette tidsforbruket ikke var kjent ved fremleggelse av budsjettet. Hvis dette var erkjent allerede da, ville det vært åpenbart at Regjeringen ikke kunne hevde at flyene kunne gjennomføre alle typer oppdrag. I alle fall er det intet ved beskrivelsen i St.prp. nr. 1 (2006-2007) som tyder på at det ville ta henimot 4 år å bringe dette på plass. At det ikke var erkjent, er ikke egnet til å styrke tilliten til saksbehandlingen.
- Manglende tilgjengelighet. Flertallet har merket seg at en konferanse mellom brukere av C-130 høsten 2006 brakte frem den nye opplysning at selv oppgraderte C-130H neppe ville få en tilgjengelighet på mer enn 50-55 pst. Flertallet merker seg at høringen ikke gav noe svar på hvilken tilgjengelighet man hadde forventet. Flertallet forstår det imidlertid slik at dette ikke er noen eksakt vitenskap og at resultatet kan bli annerledes i praksis. Flertallet legger imidlertid til grunn at dette vil skape en økt usikkerhet om anvendeligheten av de oppgraderte flyene.

Flertallet merker seg at Regjeringen legger til grunn at sikkerhetssituasjonen i Afghanistan kan bli

vanskeligere. Det er å håpe at ISAF (International Security Assistance Force) vil beherske situasjonen slik at dette ikke vil bli tilfellet, men flertallet understreker at sikkerheten for personellet må stå fremst og er derfor enig i at en må ta høyde for den potensielle forverringen som beskrives. Flertallet legger også merke til at Regjeringen ser det som mulig at flyene skal operere i Sør-Afghanistan og er enig også i dette.

Flertallet har merket seg at Regjeringen hevder at Norge for tiden ikke har reell taktisk flytransportkapasitet. Flertallet forstår det imidlertid slik at når de flyene vi i dag disponerer kommer tilbake fra oppgradering i Canada, vil normal transport i Norge og andre steder kunne gjennomføres, og at det reelle problemet er begrenset til et ev. forverret stridsmiljø i Afghanistan.

Flertallet forstår det slik at de hurtiginnkjøpte flyene vil kunne være operative i 2011, og fly anskaffet etter ordinær prosedyre i 2014. Airbus Military opererer imidlertid med andre tider, og flertallet konstaterer at departementet ikke har hatt slike drøftelser med Airbus Military at det er entydig hvordan tidsfaktoren er å forstå. Det kan imidlertid konstateres at den tid som vinnes er begrenset, og at vi i den nærmeste tiden ikke har noen løsning.

Flertallet er enig i at situasjonen er utilfredsstillende, og peker på at en viktig faktor, avionikk, kunne vært håndtert annerledes, men vil ikke på det foreliggende grunnlag kunne si om det er mulig å få dette raskere på plass enn det departementet hevder. Departementets anslag på 45 måneder synes imidlertid som høyt, idet det neppe kan være grunn til å kreve full anbudsrunder for bare avionikk når departementet ikke vil foreslå det for hele flyet inkludert avionikk. Flertallet vil ikke unnlate å bemerke at det i den offentlige debatt og i partsinnlegg har vært hevdet at dette kan gjøres vesentlig raskere.

Flertallet viser til at det finnes flere alternativer på markedet og at flere studier har pekt ut A400M som det beste alternativ. Det er derfor langt fra sikkert at man ved et hurtigkjøp får det flyet som best dekker Norges behov. Flertallet viser til at det foreligger tilbud fra Airbus Military som Regjeringen mener det knytter seg viktige uklarheter til, men konstaterer at komiteen verken har hatt tid til eller er egnet til å bringe klarhet i slike spørsmål. Det er uheldig at departementet ikke har søkt å bringe større klarhet i disse forhold gjennom grundige samtaler med Airbus Military.

Flertallet mener det skal sterke grunner til for ikke å foreta anskaffelsen etter vanlige anbudsregler. Flertallet vurderer det slik at det fortsatt er mange spørsmål som det ikke er tilstrekkelig klarhet i. Den tid som har vært til disposisjon, har ikke vært tilstrekkelig.

Flertallet vil for øvrig bemerke at det er en uheldig ordning at transport fortsatt ansees som et nasjonalt ansvar i Afghanistan. Oppdraget er et felles NATO-ansvar, og det er neppe rasjonelt at hvert enkelt land må ordne dette selv - i vårt tilfelle med den konsekvens at vi må sette til side normal innkjøpsprosedyre og la vårt langsiktige transportbehov finne sin løsning på bak-

grunn av ett bestemt oppdrag. Flertallet mener derfor man må finne frem til større grad av felles løsninger og felles finansiering og dermed færre nasjonale særordninger, og at Regjeringen må innta en mer proaktiv holdning i slike spørsmål.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at Norge og Forsvaret har et behov for å disponere taktisk transportflykapasitet i fremtiden. Disse medlemmer ser med bekymring på informasjonen som har kommet frem fra Forsvarsdepartementet om at Norge i dag i praksis står uten operativ tilgjengelig taktisk transportflykapasitet.

Disse medlemmer viser til at våre eksisterende 6 fly av typen C-130H ble anskaffet i 1968-1969 og er snart 40 år gamle. Disse medlemmer viser til at det opprinnelig ble igangsatt en anskaffelsesprosess tidlig på 1990-tallet, men at denne senere ble avsluttet. På grunn av flyenes tilstand har det vært nødvendig å oppgradere våre gamle fly slik at vi har en viss operativ kapasitet inntil en fremtidig løsning er på plass. Disse medlemmer registrerer at planlagt anskaffelse av nye transportfly opprinnelig var tenkt gjennomført i perioden 2012-2015. Videre merker disse medlemmer seg de nye opplysningene fra Forsvarsdepartementet om tilstanden på våre eksisterende C-130H, og at en begrenset oppgradering vil bli mer omfattende og ta lengre tid enn planlagt. På bakgrunn av at Norge står uten operativ tilgjengelig taktisk transportflykapasitet, foreslås det derfor å hurtiganskaffe fire C-130J for raskest mulig å avbøte situasjonen.

Etter disse medlemmers mening viser dessverre situasjonen vi nå er havnet i at tidligere regjeringer og Forsvaret ikke har prioritert oppfølgingen av vår nasjonale taktiske transportflyflåte.

Behovet for nye taktiske transportfly er uomtvistelig. Etter disse medlemmers syn ville en normalanskaffelse som vil gi konkurranse mellom aktuelle tilbydere av fly (C-130J eller A400M) i utgangspunktet være å foretrekke. Dette må imidlertid veies opp imot det at Norge i dag står uten en reell taktisk transportflykapasitet, samtidig som det er et økende behov for å kunne ha slike fly tilgjengelig for å ta vare på sikkerheten for våre styrker ute i internasjonale operasjoner. Disse medlemmer viser til at en hurtiganskaffelse av C-130J, kombinert med ev. innleie av ett fly av samme type, er det som ifølge Forsvarsdepartementet raskest vil gi Norge den nødvendige kapasiteten, dvs. en delvis kapasitet fra 2009, og full kapasitet fra 2011.

Disse medlemmer viser videre til at alternativet ville være en kombinasjon av begrenset oppgradering av avionikk og egenbeskyttelse på våre gamle fly, samtidig som man iverksetter en normalanskaffelse. Disse medlemmer registrerer imidlertid at en slik løsning ut fra opplysningene som er gitt fra Forsvarsdepartementet, først vil gi oss en viss operativ kapasitet med gamle fly fra 2011, inntil en ved normalanskaffelse med levering av nye fly (C-130J eller A400M) vil være fullt ut operative fra 2015-2016. I tillegg merker disse medlemmer seg at en slik løsning heller ikke

vil gi oss en evne til å stille et styrkebidrag i form av ett transportfly ute i en internasjonal operasjon over tid, frem til vi får de nye flyene i 2015-2016.

Hensynet til å ivareta sikkerheten for norsk personell og dermed så raskt som mulig sikre tilgjengelig taktisk transportflykapasitet for internasjonale oppdrag, gjør at disse medlemmer støtter forslaget om en hurtiganskaffelse av fire C-130J til en kostnadsramme av 3 660 mill. kroner, som kombineres med ev. leie av et fly fra Italia. Disse medlemmer ser det også som prisverdig at denne regjeringen tar ansvar med tanke på den manglende oppfølging som er avdekket i forhold til Norges taktiske transportflykapasitet de siste ti år, samt å sørge for å sette soldatenes sikkerhet i fokus på dette området.

Disse medlemmer viser også til at ekstern kvalitetssikring av prosjektet er gjennomført i samsvar med retningslinjene fra Finansdepartementet på en såkalt "forenkla framskaffingsløsning". Disse medlemmer er tilfreds med at Forsvarsdepartementet i sitt gjennomføringsoppdrag til Forsvaret vil følge opp de usikkerhetsreducerende tiltakene som ekstern kvalitetssikrer har anbefalt. Tiltakene omfatter blant annet etablering av en helhetlig prosjektorganisasjon samt et konkret styringsdokument med framdriftsplan for gjennomføringsfasen i samsvar med normal standard for store statlige prosjekter.

Disse medlemmer er også tilfreds med at det i tråd med retningslinjene for innkjøp av forsvarsmateriell fra utenlandske leverandører vil bli krevd 100 pst. gjenkjøp av verdien av kontrakten i forbindelse med hurtiganskaffelsen av fire C-130J.

Disse medlemmer vil videre vise til merknader fra Fremskrittpartiet og Høyre om at de er forbauset over at det ikke er gitt noe klart svar fra Forsvarsdepartementet om det er mulighet for å utsette behandlingen av hurtiganskaffelsen til høstsesjonen. Disse medlemmer vil hen vise til høringen med forsvarsministeren, der det klart og tydelig blir referert til "letter of acceptance" fra USA som forutsetter at kontrakten undertegnes innen utgangen av juni måned, og at det er vanskelig å se at hurtiganskaffelsen kan gjennomføres om behandlingen utsettes til høstsesjonen. Disse medlemmer er derfor forundret over at komiteens flertall hevder at de ikke har fått et klart svar på dette spørsmålet.

Disse medlemmer vil også vise til merknad fra Høyre og Fremskrittpartiet der de hevder ut fra henvisning til gjennomførte studier at det langt fra er sikkert at man ved hurtigkjøp får det flyet som best dekker Norges behov. Til dette vil disse medlemmer hen vise til Forsvarsdepartementets svar på spørsmål 1 som er vedlagt denne innstillingen, som viser at hovedkonklusjonene fra tidligere utredninger er at både C-130J og A400M vurderes som fullgode kandidater.

Endelig vil disse medlemmer vise til merknad fra Fremskrittpartiet som er skeptisk til, og stiller spørsmål om den juridiske plattformen for hurtiganskaffelsen er holdbar. Til dette vil disse medlemmer anføre at hurtiganskaffelsen ikke på noen måte bryter med det eksisterende regelverket, verken i kraft

av EØS-avtalen eller Forsvarets eget regelverk. Kjøp av fly til militære formål ligger entydig innenfor unnaksbestemmelsen i EØS-avtalen, og kan derfor foretas i henhold til Forsvarets eget regelverk, som gir anledning til å anskaffe direkte når dette måtte være påkrevd. Hva gjelder forholdet til våre handelspartnere, vil disse medlemmer påpeke at Norge er et av Europas mest åpne og konkurranseutsatte forsvarsmarkeder, og at enkelte tilfeller av direkteanskaffelser ut fra operative og sikkerhetsmessige behov ikke vil endre dette forhold.

For øvrig viser disse medlemmer til de gjennomførte åpne høringer med interessenter og forsvarsministeren, samt spørsmål fra komiteen med svar fra statsråden, som er vedlagt denne innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er i denne saken opptatt av å se anskaffelsen av nye transportfly i et helhetlig perspektiv. Forsvaret har i mange år hatt behov for en ny transportflykapasitet. Disse medlemmer ønsker i denne forbindelse å vise til de forslag Fremskrittspartiet tidligere har fremmet angående anskaffelse av en slik kapasitet. Under behandlingen av Innst. S. nr. 342 (2000-2001), Innstilling fra forsvarskomiteen om omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005, hadde Høyre og Fremskrittspartiet en fellesmerknad:

"Disse medlemmer vil peke på at tilstanden for Forsvarets C-130 transportfly er preget av slitasje og høy alder ..."

Høyre og Fremskrittspartiet fremmet da også følgende forslag:

"Nye transportfly til erstatning for dagens C-130-flåte anskaffes utenfor og som et tillegg til den ordinære budsjetttramme for Forsvaret."

Under behandlingen av Innst. S. nr. 232 (2001-2002), Innstilling fra forsvarskomiteen om Gjennomføringsproposisjonen - utfyllende rammer for omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005, fremmet Fremskrittspartiet forslag lydende:

"Nye transportfly til erstatning for dagens C-130-flåte anskaffes utenfor og som tillegg til den ordinære budsjetttramme for Forsvaret."

Under behandlingen av Innst. S. nr. 234 (2003-2004), Innstilling fra forsvarskomiteen om den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005-2008, uttrykte Fremskrittspartiet den gang at:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er bekymret over at Forsvarets transportfly er 30 til 35 år gamle. Dersom ingenting gjøres, frykter vi at disse må settes permanent på bakken i 2006."

Det ble også fra Fremskrittspartiet fremmet to forslag:

"Nye transportfly til erstatning for dagens C-130-flåte anskaffes utenfor og som tillegg til den ordinære budsjetttramme for Forsvaret."

"Stortinget ber Regjeringen sikre norsk deltakelse i prosjekter om utviklingen av nye transportfly."

Videre viser disse medlemmer til Budsjett-innst. S. nr. 7 (2003-2004), Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2004 vedkommende Forsvarsdepartementet mv. Her fremmet Fremskrittspartiet igjen forslag om å løse transportflykapasitetsutfordringen, gjennom følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen undersøke mulighetene for norsk deltakelse i prosjektet om utviklingen av nye transportfly, og at Regjeringen gir en redegjørelse om konsekvensene av en eventuell tilknytning til prosjektet."

Videre viser disse medlemmer til behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. 7 (2004-2005), Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2005, kapitler under Forsvarsdepartementet mv. (rammeområde 8), hvor Fremskrittspartiet på nytt hadde en merknad hvor vi uttalte:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å vise til det behov Forsvaret har for å anskaffe nye transportfly. Disse medlemmer vil i så måte vise til tidligere forslag fra Fremskrittspartiet om å anskaffe denne kapasitet. Disse medlemmer vil også i denne forbindelse vise til de industrielle aspekter ved anskaffelse av nye transportfly. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at Regjeringen ivaretar norsk industris interesse i forbindelse med en slik kommende anskaffelse."

Disse medlemmer viser videre til Budsjett-innst. S. nr. 7 (2005-2006), Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapitler under Forsvarsdepartementet mv. (rammeområde 8), hvor Fremskrittspartiet hadde følgende merknad:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å vise til det behov Forsvaret har for å anskaffe nye transportfly. Disse medlemmer vil i så måte vise til tidligere forslag fra Fremskrittspartiet om å anskaffe denne kapasitet. Disse medlemmer vil også i denne forbindelse vise til de industrielle aspekter ved anskaffelse av nye transportfly. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at Regjeringen ivaretar norsk industris interesse i forbindelse med en slik kommende anskaffelse."

Disse medlemmer viser òg til at følgende forslag ble fremmet:

"Stortinget ber Regjeringen utrede en tilstandsrapport på dagens transportfly. Stortinget ber Regjeringen fremlegge for Stortinget en plan for nyanskaffelse av nye transportfly."

Sist i forbindelse med behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. 7 (2006-2007), Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapitler under Forsvarsdepartementet mv., var Fremskrittspartiet klare i forhold til de behov vi mente Forsvaret hadde for transportflykapasitet. Dette gjenspeilet seg i merknaden:

"Disse medlemmer ønsker å vise til det behov Forsvaret har for å anskaffe nye transportfly. Disse medlemmer vil i så måte vise til tidligere forslag fra Fremskrittspartiet om å anskaffe denne kapasitet. Disse medlemmer vil også i denne forbindelse vise til de industrielle aspekter ved anskaffelse av nye transportfly. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at Regjeringen ivaretar norsk industris interesse i forbindelse med en slik kommende anskaffelse."

Og Fremskrittspartiet fremmet følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede en tilstandsrapport på dagens transportfly og fremlegge for Stortinget en plan for anskaffelse av nye transportfly."

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen viser til at det har vært gjennomført en rekke utredninger knyttet til våre transportfly. Det er derfor etter disse medlemmers oppfatning påfallende at det ikke har tilfalt Stortinget mer informasjon om disse utredninger og konklusjoner. Disse medlemmer vil og vise til at det under de gjennomførte høringer om denne anskaffelse fremkom informasjon om at det under enkelte av disse utredningene, blant annet gjennomført av FFI, fremkom statuser vedrørende ulike kapasitetsalternativer. Liknende informasjon har og blitt fremsatt i media. Det er etter disse medlemmers mening uheldig at anskaffelser av forsvarsmateriell fattes på en bakgrunn som kan synes mangelfull, all den tid det ikke er slik at informasjon tilfalt Regjeringen ikke tilfaller Stortinget. Disse medlemmer ser store utfordringer i å innhente objektiv informasjon og beslutningsgrunnlag i denne saken. Disse medlemmer ser og at tidsaspektet er kritisk og medfører unødig usikkerhet rundt prosessen. Disse medlemmer ser behovet for en hurtiganskaffelse slik Regjeringen beskriver den, som uansvarlig. Disse medlemmer er opptatt av at det skal gjennomføres en åpen anbudsprosess. Disse medlemmer mener en slik åpen anbudsprosess bør kunne gjennomføres i løpet av kort tid. En hurtig åpen anbudsprosess vil medføre større muligheter for norsk industri og et bredere og bedre beslutningsgrunnlag. Disse medlemmer oppfatter det slik at en åpen anbudsrunde i løpet av kort til med kort tidsfrist og med en anskaffelsestid tilsvarende leveranse i 2010-2012, vil kunne bli innøstkommet av flere leverandører enn Regjeringens aktuelle kandidat. Også i dag mener disse medlemmer at det er svært viktig at norsk industri får gode betingelser og teknologisk drivende oppdrag i forbindelse med gjenkjøp som etableres i forbindelse med forsvarsanskaffelser. Gjennom en åpen konkurranse vil det etter disse medlemmers oppfatning være sannsynlig at industriens muligheter blir bedre enn ved en lukket hurtiganskaffelse.

Disse medlemmer har vanskelig for å forstå Regjeringens konklusjoner på en rekke områder vedrørende anskaffelsesbehovet for transportfly, og da også innbefattet kapasitetsbehovet rent volummessig. Forsvaret og Regjeringen har konkludert med at C-27J ikke er egnet som et taktisk transportfly for norske behov, da det er for lite. Dette på tross av at Forsvaret

ikke mener det er behov for egen transportflykapasitet til avdelingsmateriell som helikoptre og pansrede kjøretøyer, da dette er tenkt å sendes på annen måte enn med egen transportflykapasitet. Disse medlemmer synes derfor det er underlig at forsvarer i USA den 13. juni i år bestemte å anskaffe nettopp C-27J som taktiske transportfly. Disse medlemmer antar da at USA ikke har den samme typen materiell og personell som det norske forsvar og at de derfor har andre behov for taktisk transportflykapasitet, men at det da ikke er stort nok for norsk bruk, synes underlig. Disse medlemmer vil her og påpeke at C-130J ikke er egnet til spesialoppdrag og er således lite egnet til den moderne krigføring man ser mer av i nye konfliktområder, hvor nettopp spesialoppdrag er essensielle.

Disse medlemmer er og skeptiske til Regjeringens fremgangsmåte når det gjelder den juridiske plattform for den foreslåtte hurtiganskaffelse. Slik disse medlemmer oppfatter de regler som omfatter offentlige anskaffelser, anskaffelser for Forsvaret, EØS-avtalen og EUs direktiver for forsvarsmateriellanskaffelser, synes det for disse medlemmer å være store usikkerheter rundt Regjeringens handlemåte. Det er for disse medlemmer svært viktig at Regjeringens juridiske grunnlag er akseptabelt i henhold til de regler og avtaler som omfatter en slik type anskaffelse. Disse medlemmer erindrer at Riksrevisjonen har vært klar på at Forsvaret må ha klare kvalitetssikringsrutiner rundt anskaffelsesprosesser og økonomi. Disse medlemmer ser det derfor som en selvfølge at Regjeringen ønsker å vise god forretningskikk vedrørende anskaffelser til Forsvaret, og at Regjeringen derfor søker å forholde seg til vedtatte retningslinjer og regler for anskaffelse av nye transportfly.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende 2 forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en åpen anbudsprosess for anskaffelse av nye transportfly, og fremme en ny sak for Stortinget basert på en slik gjennomført prosess."

"Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2007 kan

- starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større egedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i den framlagde proposisjonen, med unntak av hurtigkjøp av C-130J transportfly, innfor dei oppgjevne kostnadsrammene.
- endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i den framlagde proposisjonen, innfor dei oppgjevne kostnadsrammene."

Komiteens medlem fra Høyre mener primært at Stortinget nå ikke har tilstrekkelig grunnlag for å vedta hurtigkjøp av C-130J. Dette medlem mener videre at Regjeringen nå må benytte de neste par måne-

der til en grundigere forberedelse og fremme en ny sak som kan behandles umiddelbart etter at Stortinget kommer sammen til høsten. Dette medlem vil derfor fremme slikt forslag:

"Spørsmålet om hurtiganskaffelse av taktiske transportfly sendes tilbake til Regjeringen."

Dette medlem viser til merknadene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti og er klar over at disse partier kan fremtvinge en realitetsvotering. Dermed kan det bli behov for å ta realitetsstandpunkt i saken. Dette vil måtte skje på et utilfredsstillende grunnlag, og det hefter usikkerheter ved alle alternativer. Dette medlem er imidlertid kommet til under denne forutsetning å ville støtte forslaget om hurtigkjøp av C-130J, idet dette vil gi færrest usikkerheter.

Dette medlem vil legge vekt på at vi går inn i en eksisterende kontrakt og er enig med statsråden i at det er grunn til å anta at det amerikanske luftforsvaret har fremforhandlet en god pris. Dette medlem har videre merket seg at det ikke vil skape problemer å fase inn så vidt store utgifter over kort tid og forholdsvis nær i tid. Det må imidlertid bety at det er forholdsvis store udisponerte beløp i investeringsbudsjettene de neste årene. Dette medlem vil videre peke på at når kjøp ikke har vært vedtatt de siste årene, skyldes det en budsjettmessig begrensning som ikke er tilfellet nå.

Kapittel 3.1 Nye lokaler for redningstjenesten ved Bodø hovedflystasjon

Komiteen viser til at byggeprosjektet for nye lokaler for redningshelikoptertjenesten ved Bodø hovedflystasjon ble godkjent av Stortinget i februar 2007 med en kostnadsramme på 108 mill. kroner. Komiteen registrerer at etter at prosjektet har vært ute på anbud, er beregnet prosjektkostnad basert på laveste tilbud nå 130 mill. kroner. Videre merker komiteen seg at den økningen i forhold til godkjent kostnadsramme må tilskrives høy aktivitet og økte byggepriser i byggebransjen.

For at redningshelikoptertjenesten i Bodø skal få lokaler som tilfredsstillende kravene til helse, miljø og sikkerhet, er komiteen enig i at kostnadsrammen for prosjektet økes til 130 mill. kroner.

Kapittel 3.2 Nye fregatter

Komiteen viser til at anskaffelsen av 5 fregatter av Fridtjof Nansen-klassen er en stor og viktig investering for Norge. Fregattvåpenet med Fridtjof Nansen-klassen vil utgjøre ryggraden i det fremtidige sjøforsvaret, og er med integrert helikopterkapasitet en svært fleksibel enhet med stort potensial både nasjonalt og internasjonalt.

Komiteen merker seg og ser positivt på at produsenten Navantia har fulgt opp sine gjenkjøpsforpliktelser overfor norsk industri, og i praksis er ferdig med sine forpliktelser tre år før tida.

Komiteen registrerer videre at det er ønskelig at de nye fregattene utstyres med satellittkommunikasjon

(SATCOM), og at dette systemet vil effektivisere fartøyenes evne til kommunikasjon, kommando og kontroll i nasjonale operasjoner, samt tilfredsstillende våre alliertes krav for fullt ut å kunne delta i internasjonale operasjoner. I tillegg merker komiteen seg at det er behov for å kjøpe inn materiell for å bedre arbeidssituasjonen for besetningen knyttet til bildeoppbygging og situasjonsforståelse. Komiteen støtter derfor forslaget om å øke kostnadsrammen for prosjekt Nye fregatter (post 45) med totalt 526 mill. kroner til 17 404 mill. kroner. Komiteen merker seg også at gjennomføringskostnadene (post 1) øker med 24 mill. kroner til 727 mill. kroner.

Kapittel 3.3 Skjold-klasse missiltorpedobåter

Komiteen viser til at prosjektet for anskaffelse av Skjold-klasse MTB-er går etter planen, med unntak av gassturbinene som er heftet med forsinkelser. Skjold-klassen MTB-er vil bli en betydelig kapasitet i utøvelse av sjøkontroll på bakgrunn av fartøyenes høye mobilitet, gode utholdenhet og allværs-kapasitet, og kommer derfor til å bli et viktig element i det nasjonale forsvaret og i internasjonale operasjoner.

Komiteen registrerer videre at det i likhet med fregattene er ønskelig at også Skjold-klassen utstyres med satellittkommunikasjon (SATCOM), noe som vil tilføre fartøyene bedre sambandskapasitet slik at de blir i stand til å operere i et nettverksbasert forsvar (NbF) på en tilfredsstillende måte. Dette er viktig for å oppnå tilfredsstillende kommando- og kontrollkapasitet både under nasjonale og internasjonale operasjoner. Komiteen støtter derfor forslaget om å øke kostnadsrammen for MTB-prosjektet med totalt 149 mill. kroner til 4 863 mill. kroner. Komiteen merker seg også at gjennomføringskostnadene (post 1) øker med 2 mill. kroner til 127 mill. kroner.

Kapittel 4.1 Sammenbinding Mauken-Blåtind skytefelt

Komiteen ser positivt på at man gjennom avtaler med reindriftsnæringen er i ferd med å få realisert prosjektet for sammenbinding av Mauken og Blåtind skytefeltprosjektet. Dette vil gi Hæren bedre øvingsmuligheter. Komiteen merker seg at Forsvarsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte om dette prosjektet så snart konsekvensene av det reviderte forprosjektet er kjent.

Kapittel 4.2 Bakke-til-luft-radioer

Komiteen viser til at Prosjektet for bakke-til-luft-radioer som ble godkjent av Stortinget våren 2003, omfattet oppgradering, tilbygg og nybygg ved 50 radiostasjoner, og hadde en kostnadsramme på 217 mill. kroner for bygge- og anleggsdelen. I november 2004 ble prosjektet stoppet midlertidig. Da var det forbrukt 49,7 mill. kroner på infrastrukturen av prosjektet.

Komiteen merker seg at det reviderte prosjektet nå omfatter 33 radiostasjoner, inkludert de ti fullførte stasjonene, og er enig i at det reviderte prosjektet for fer-

digstilling av infrastrukturen sluttføres ut fra kostnadsberegningen på 127 mill. kroner.

Kapittel 4.3 Sikker tilgang til romsegment

Komiteen viser til at Forsvaret i flere år har benyttet satellittkommunikasjon til kommunikasjon med våre styrker i internasjonale operasjoner og med ytre kystvakt, samtidig som det i denne proposisjonen foreslås å utstyre våre fregatter og MTB-er med SATCOM. Komiteen viser videre til at Forsvaret frem til i dag har leid slik kapasitet av kommersielle leverandører, men at på grunn av en sterk økning i bruk av SATCOM både i Forsvaret og hos våre allierte, klarer ikke lenger markedet å levere Forsvaret den kapasitet vi har behov for. Komiteen registrerer at Forsvarsdepartementet i 2006 startet forprosjektering av prosjektet "Sikker tilgang til romsegment", der den overordnede målsettingen er å sikre Forsvaret tilstrekkelig tilgang til båndbredde over egen satellitt.

Komiteen mener det vil være av vesentlig nasjonal betydning at Norge besitter en sikker og nasjonal kontrollert tilgang til satellitt, enten som et nasjonalt prosjekt eller som et strategisk samarbeid med en av våre allierte. Komiteen ser derfor frem til at Forsvarsdepartementet legger prosjektet frem for Stortinget i forbindelse med budsjettet for 2009.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en åpen anbudsprosess for anskaffelse av nye transportfly, og fremme en ny sak for Stortinget basert på en slik gjennomført prosess.

Forslag 2

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2007 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større egedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i den framlagde proposisjonen, med unntak av hurtigkjøp av C-130J transportfly, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.
2. endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i den framlagde proposisjonen, innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.

Forslag fra Høyre:

Forslag 3

Spørsmålet om hurtiganskaffelse av taktiske transportfly sendes tilbake til Regjeringen.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at Forsvarsdepartementet i 2007 kan

1. starte opp nye investeringsprosjekt, inkludert større egedoms-, bygge- og anleggsprosjekt, omtala i kapittel 2 *Nye prosjekt for godkjenning* i St.prp. nr. 78 (2006-2007), innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.
2. endre tidlegare vedtekne prosjekt, omtala i kapittel 3 *Tidlegare vedtekne prosjekt* i St.prp. nr. 78 (2006-2007), innanfor dei oppgjevne kostnadsrammene.

Oslo, i forsvarskomiteen, den 15. juni 2007

Jan Petersen
leder og ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Forsvarsdepartementet v/statsråden til forsvarskomiteen, datert 5. juni 2007

Svar på spørsmål knyttet til forsvarskomiteens behandling av st.prp. nr. 78 (2006-2007) - 05.06.07

Generelt om anskaffelsen av transportfly

Forsvarsdepartementet arbeidet gjennom hele 2006 med en konseptuell løsning for Forsvarets lufttransportkapasitet. Dette arbeidet var en del av den helhetlige tilnærmingen som Stortinget ble orientert om i St.prp. nr. 1 (2004-2005) og som skulle kunne ut i en anskaffelse av nye transportfly i perioden 2012-15. En forutsetning for denne prosessen var at eksisterende flåte av C-130 kunne dekke behovet i interimperioden, det vil si fra nå og frem til 2012-15. Forutsetningen for at behovet skulle være tilfredstillende i interimperioden var at yttervinger ble skiftet og kritiske avionikk-komponenter oppgradert. I den konseptuelle løsningen lå en helhetlig beskrivelse av behovet og de tilhørende krav som løsningen/løsningene måtte tilfredsstille. Konseptuell løsning beskrev behovet for taktisk og strategisk kapasitet. Operative behov i forhold til taktiske transportfly innebærer at flyene må være på størrelse med C-130/A400M. Fly av mindre størrelse er ikke operativt akseptable for de oppdrag som skal løses.

Bakgrunnen for beslutningen om å se mot en hurtiganskaffelse lå i den usikkerheten som bare ble tydeligere og tydeligere gjennom 2006 på at tilgjengeligheten av våre eksisterende C-130 ikke ville tilfredsstille de behov som Forsvaret har for taktisk transportflykapasitet. Samtidig løser våre transportfly en rekke viktige oppgaver, militære så vel som sivil-relaterte. For å opprettholde et tilfredsstillende nivå på styrkebeskyttelsen i operasjonsområdene i internasjonale operasjoner, er det etter Forsvarsdepartementets vurdering svært viktig at Norge i årene fremover disponerer en militær, taktisk transportflykapasitet. Oppgraderingen av flyene har vist seg å bli mer omfattende og ta lengre tid enn planlagt, samtidig som tilgjengeligheten ser ut til å bli lavere enn forutsatt. Dette betyr i praksis at Norge i dag står uten en operativt tilgjengelig taktisk transportflykapasitet og ikke vil ha en erstatning på plass før tidligst i 2014-2015 dersom ikke andre alternativer, herunder en hurtiganskaffelse av C-130J, vurderes.

Samtidig tok regjeringen initiativ til at Norge skulle engasjere seg i et multinasjonalt prosjekt som har som oppgave å fremskaffe strategisk lufttransportkapasitet gjennom felles anskaffelse og drift av et antall C-17 strategiske transportfly. Det strategiske behovet vil dermed kunne bli ivaretatt på kort sikt, *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS) og på lang sikt gjennom C-17 samarbeidet.

Hurtiganskaffelse av taktisk transportflykapasitet ble derfor en del av løsningen for å dekke det totale behovet for lufttransport. Forsvarsdepartementet la til grunn at "hurtig" skulle innebære å dekke opp store deler av det som tidligere var interimperioden frem mot en

ordinær anskaffelse. På denne bakgrunn ble "hurtiganskaffelse" definert som leveransestart fra så tidlig som mulig i interimperioden. Dette må sees i sammenheng med den ordinære leveranseplanen som lå fra 2012-15. Det var altså et klart krav fra regjeringen at hurtigleveranse ikke skulle være overlappende med et ordinært anskaffelsesløp.

Andre alternative transportfly

I St. prp. nr. 78 (2006-2007), pkt 2.4.4.1 skriver Forsvarsdepartementet at:

"det er for tida ingen andre aktuelle kandidatar for ein rask nyanskaffing av transportfly enn C-130J."

Men allerede i 2004 ga en annen kandidat, selskapet Airbus Military, tilbud til Norge om kjøp av transportfly kombinert med en midlertidig vedlikeholdsløsning for dagens norske transportfly. Dette tilbudet er omtalt av Finanskomiteen i innstillingen om Revidert nasjonalbudsjett for 2005 (Innst. S. nr. 240 (2004-2005), side 245).

1. Har Forsvarsdepartementet invitert andre kandidater enn C-130-J til å gi tilbud om å levere transportfly til Norge?

Det er gjennomført en rekke utredninger, hvor ulike forutsetninger og alternativer, herunder mulige interimsløsninger frem til nye fly er på plass, har vært vurdert. Hovedkonklusjonene fra tidligere utredningene viser at både C-130J og A400M vurderes som fullgode kandidater til å erstatte C-130H.

Med bakgrunn i ønsket om *hurtiganskaffelse* av *taktisk kapasitet*, for raskt å kunne dekke Forsvarets operative behov, er det kun en flytype som er aktuell, nemlig C-130. Vurderte alternativer er kjøpt eller leiet C-130J, samt leiet C-130E/H. Av sistnevnte finnes det i dag ikke fly med nødvendige avionikkoppgraderinger tilgjengelig på markedet. Gitt behovet for hurtiganskaffelse vil ikke A400M, som ikke er tilgjengelig før tidligst fra 2010 og ikke leverer tilstrekkelig operativ kapasitet før *tidligst* 2014, være et alternativ.

2. Har Forsvarsdepartementet mottatt tilbud fra andre leverandører om å levere transportfly innen rammen av en hurtiganskaffelse?

Forsvarsdepartementet har mottatt et forslag til løsning på vårt militære transportflybehov fra Airbus Military datert 6. februar 2007, hvor de tilbyr fire A400M samt å drifte vår eksisterende flåte av C-130 frem til A400M kan leveres. Forslaget gir ikke en tilstrekkelig dekning av transportbehovet sammenlignet med en hurtiganskaffelse, siden det ikke omfatter en avionikkoppdatering av eksisterende C-130 og derfor ikke leverer tilstrekkelig operativ kapasitet før nye fly er levert og innfaset, det vil si tidligst i 2014.

3. Vil det fremforhandlede tilbudet om å kjøpe C-130-J transportfly gi anskaffelse av fullt operative, ferdigstilte transportfly hurtigere enn alternativene, eller finnes det alternative leverandører som kan levere fullt operative og ferdigstilte transportfly hurtigere, eller like hurtig, som C-130-J?

Den foreslåtte løsningen i St.prp. nr. 78 (2006-2007), vil gi Norge leveranser av fly fra 2008. Initiell operativ kapasitet vil gjennom denne løsningen være på plass allerede i 2009. Full operativ kapasitet forventes fra 2011.

Som anført i svaret på spørsmål nr. 1, finnes det ikke alternative leverandører som vil kunne gi den samme kapasiteten så raskt.

En ordinær anskaffelsesprosess tar normalt ca. 36 måneder fra bestilling til leveranse. I tillegg kommer tiden det tar å utarbeide og sende ut forespørsel, evaluering av tilbudsdokumentasjon, samt å etablere kontrakt. I sum tar derfor en slik prosess inntil 5-6 år. Avhengig av flytype, vil det i tillegg gå omlag 2 år før Forsvaret har full operativ kapasitet, dvs. tidligst fra 2014-2015. Hovedårsaken til dette er nødvendig utdanning og trening av besetninger og støttepersonell.

4. Oppfølgingsspørsmål: Vi er gjennom omtale i Aftenposten gjort kjent med at Airbus Military også denne gang har gitt tilbud om å levere transportfly.

- a. Kan Forsvarsdepartementet gjøre rede for hva dette tilbudet inneholder i form av:
1. pris og total levetidskostnad og
 2. leveringstid for fire ferdige og fullt operative transportfly?

Forslaget til løsning på vårt militære transportflybehov fra Airbus Military forutsetter at Norge, på samme måte som med hurtiganskaffelsen av C-130J, bestiller nye transportfly av typen A400M uten konkurranse nå. Airbus sier de kan levere fly så tidlig som 2010, men foreslår selv levering av fly fra 2011 og utover. De indikerer en budsjettpris på ca €97 millioner (om lag 800 mill. kr) pr. fly. Dette anslaget kan ikke uten videre sammenlignes med totalkostnadene for de fire C-130J som er foreslått anskaffet i St.prp. nr. 78 (2006-2007) da det, så langt Forsvarsdepartementet kan se ikke inkluderer trening, støtteutstyr, reservedeler, dokumen-

tasjon og lignende er inkludert. Videre forutsetter tilbudet at Airbus vil drifte vår flåte av C-130 i interimspesioden frem til de leverer A400M.

Når det gjelder levetidskostnadene er disse i forslaget anslått til ca €35 mill. pr. år. Av dette utgjør €22 mill. driftskostnader. Dette gir en timepris som er sammenlignbar med våre nåværende C-130. Dette er i henhold til forventningene om at nye fly vil medføre lavere driftskostnader på grunn av ny teknologi og redusert antall besetningsmedlemmer.

- b. Kan Forsvarsdepartementet gjøre rede for hvordan dette tilbudets pris, total levetidskostnad og leveringstid av fire ferdige og fullt operative transportfly faller ut sammenliknet med C-130-J?

Forslaget fra Airbus Military er ikke detaljert nok eller forpliktende nok til at en sammenligning med et komplett tilbud slik det er mottatt for C-130J kan gjennomføres. Videre vil interimsløsningen, som innebærer fortsatt drift av våre eksisterende fly måtte gjennomgå en avionikkoppdatering for å kunne være tilfredsstillende og dette vil det ta ca. tre år å gjennomføre. Det vil si at Norge fortsatt vil stå uten relevant taktisk kapasitet minst frem til ca. 2010/11. Gitt at forslaget til løsning ikke gir en tilstrekkelig dekning av transportbehovet sammenliknet med en hurtiganskaffelse, har Forsvarsdepartementet ikke realitetsbehandlet forslaget.

Egenskaper ved flyene

5. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt 2.4.1 opplyser Forsvarsdepartementet at det er foretatt en rekke fagmiljøer vurderinger av transportflyvalget. Kan Forsvarsdepartementet legge disse vurderingene frem for Stortinget, eller eventuelt referere de konklusjoner utredningene trekker mht ulike alternative flytyper som har vært vurdert som nytt norsk transportfly?

Det er gjennomført en rekke utredninger, hvor ulike forutsetninger og alternativer, herunder løsninger som både dekker det taktiske og strategiske behovet, samt mulige interimsløsninger frem til nye fly er på plass, har vært vurdert. Hovedkonklusjonene fra disse tidligere utredningene viser at både C-130J og A400M vurderes som fullgode kandidater til å erstatte C-130H.

Tidligere utredninger

Dato	Utredning/Ansvar	Tema/Mandat	Konklusjon
21.12.2001	"Jacobsen-utvalget". Forsvarets fremtidige behov for transportflykapasitet. Utført av Forsvarets overkommando etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Gi en vurdering av ulike alternativer for å dekke Forsvarets fremtidige behov for transportflykapasitet. Beskrive dagens behov og kapasitet, identifisere fremtidige NATO/nasjonale krav og behov, og identifisere alternative måter å løse behovet på.	Sju ulike alternativer er vurdert. Alternativene kan ikke rangeres rent økonomisk og de har ulik kapasitet. Ut fra en totalvurdering vurderes alternativ 2B - Leasing av to C-17 Globemaster og kjøp av fire A400M som gunstigste alternativ.
20.12.2002	"Hannestad-utvalget". Fremtidig transport- og tankflykapasitet. Utført av Forsvarets overkommando etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Bidra som grunnlag for videre beslutninger når det gjelder oppdatering, evt fornyelse av transportflyflåten, videre drift av Gardermoen flystasjon, samt beslutninger når det gjelder eventuell etablering av tankflykapasitet.	Det anbefales anskaffelse av minimum fem transportfly av typen A400M som erstatning for de seks C-130H Forsvaret disponerer i dag. Det anbefales videre at A400M også benyttes som tankfly. Dersom man ønsker flyene i denne konfigurasjonen anbefales antallet A400M økt til seks. Siste del av interimperioden frem til levering av A400M anbefales leie av et antall C130H. Egne fly beholdes til de forfaller til tyngre vedlikehold (i perioden 2005-08).
31.10.2003	"Karlsen-utvalget". Fremtidig transportflykapasitet – interimsløsning 2006-2012. Utført av Forsvarsstaben etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Vurdering av alternativer for valg av interimsløsning for sikker tilgang på taktisk transportflykapasitet (etter at C-130E/H er utfaset).	Det anbefales at Forsvaret snart gis i oppdrag å fremskaffe mer informasjon om lease/leie alternativet (C-130H) gjennom en grundig merkantil prosess og deretter ta en beslutning om valg mellom videreføring av nåværende ordning og lease/leie av C-130H som interimsløsning.
20.01.2004	"Lund-utvalget". Utredning av C-130 som fremtidig transportflykapasitet. Utført av Forsvarsstaben etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Hva er den økonomisk mest lønnsomme løsningen av følgende tre alternativer: 1) videreføring av eksisterende løsning med C-130H med påfølgende kjøp av et antall C-130J rundt 2020 2) Direkte kjøp av et antall C-130J 3) "lease-to-buy"/"avbetalingskjøp" av et antall C-130J.	Arbeidsgruppen anbefaler en snarlig utskifting av eksisterende seks C-130H og erstatning av disse med fire-fem C130J evt C-130J-30.

Dato	Utredning/Ansvar	Tema/Mandat	Konklusjon
11.05.2004	"Bjerkås-utvalget". Utredning angående interimperiode. Utført av Forsvarsstaben etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Gi anbefaling om valg mellom to tidligere utredede løsninger, videreføring av dagens løsning og lease/leie av C-130 H.	Utvalget gikk lenger enn mandatet tilsa, og kom frem til følgende anbefaling: Dagens flåte av C-130H gis en minimumsoppgradering av avionikk og flyets struktur for å sikre nødvendig tilgjengelighet og operativitet inntil nye kan anskaffes i perioden 2009-2012. Både C-130J og A400M anses som fullgode kandidater til å erstatte C-130H.
04.11.2004	Status på C-130 flåten og omfanget av en minimumsoppgradering. Utført av Luftforsvarsstaben på oppdrag fra Forsvarsdepartementet.	Grunnlag for planlegging av en "minimumsoppdatering av C-130H for å gjøre disse operative frem til omkring 2012 samtidig som vi fortsetter arbeidet med å identifisere muligheter for hvordan vi skal løse vårt behov for taktisk lufttransportkapasitet etter den perioden".	Minimumsoppdateringen vil koste 490,48 MNOK og omfatter utskifting av en rekke strukturalternativer og avionikk. Innholdet i oppdateringen anses å være et absolutt minimum for å tilfredsstille operative krav. Forutsetter leveranse av nye fly senest 2012.

6. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.1 opplyser Forsvarsdepartementet at det i konseptuell løsning legges opp til å dekke den taktiske transportflykapasiteten nasjonalt, altså gjennom det foreslåtte hurtigan-skaffelsen. Vi antar her at taktisk kapasitet innebærer at flyene skal kunne transportere Forsvarets nødvendige taktiske materiell, kjøretøyer, helikoptre og liknende, innenfor operasjoner mellom Norges landsdeler eller i våre nærrområder. Kan forsvarsministeren gjøre rede for hvorvidt det foreslåtte transportflyet C-130-J er i stand til å frakte det viktigste taktiske materiellet Forsvaret har investert i, slik som Lynx og NH90 helikoptre, MLRS rakettssystem, M-577 kommandovogn, M-113 personellkjøretøy, CV9030 stridsvogn, eller M-109 haubits.

Både nasjonalt og ifm. deltakelse i internasjonale operasjoner vil denne type materiell normalt bli forflyttet via jernbane, sjøveien eller langs veinettet. Dersom utstyret må forflyttes raskt, kan det gjøres enten gjennom et utstrakt multinasjonalt strategisk lufttransport-samarbeid, eller kjøp av flytid på spotmarkedet. Dette gjøres daglig, og styres gjennom Forsvarets logistikkorganisasjon. Transport av denne type materiell er ikke under noen omstendighet en oppgave for noe taktisk transportfly.

7. Norge skal anskaffe nye kampfly, for bruk både i eget territorium og i internasjonale operasjoner. En aktuell problemstilling for Forsvaret er etterfylning av drivstoff i luften. De fleste land bygger nå opp nasjonal kapasitet for etterfylning (tanking) av egne fly i luften. Derfor produserer Lockheed-Martin en egen versjon av flyet C-130, som kan tanke kampfly i lufta,

og flere land anskaffer denne versjonen sammen med den vanlige versjonen av C-130-J som ikke kan brukes til å tanke fly.

a. Vil innkjøp av C-130-J sikre norsk kapasitet til å tanke våre fremtidige kampfly i luften?

Innkjøp av C-130J vil ikke gi oss nasjonal luft-til-luft tankingskapasitet (AAR). Lufttanking er en meget krevende og avansert operasjon. De land som har denne kapasiteten, har egne fly og crew som er spesialtrent på denne type operasjoner. Med fire C-130J er det ikke tatt høyde for at Forsvaret skal ha egen luft-til-luft tanking og samtidig gjennomføre primær oppgavene med bl.a. støtte til våre avdelinger i internasjonale operasjoner. Etterfylning av kampfly vil bli gjennomført på samme måte som i dag bl.a. gjennom European Air Command (EAC), der vi gjennom å levere et antall transportfly-timer til andre nasjoner, får luft-til-luft tanking tilbake. I tillegg vil det som regel være denne typer ressurser tilstede i store multinasjonale operasjoner som for eksempel da Norge deployerte F-16 til Balkan og under operasjoner i Afghanistan.

Dersom Forsvaret ved en senere anledning vil prioritere luft-til-luft tanking, kan det anskaffes utstyr for dette som kan tas ut og inn i C-130J etter behov. Eventuell luft-til-luft tanking fra A-400M og C-130J er avhengig av hvilket kampfly vi velger. I utgangspunktet kan de begge tanke JAS-39 Gripen og Eurofighter, men foreløpig ikke alle planlagte versjoner av JSF.

For øvrig vil verken C-130J eller A-400M kunne etterfylle våre F-16 i luften, da F-16 etterfylles i luften via Boom-systemet, jf. svar 7 b.

- b. *Dersom den foreslåtte hurtiganskaffelsen ikke sikrer slik kapasitet, har Forsvarsdepartementet vurdert andre alternative transportflymodeller på dette punktet?*

Det er to forskjellige systemer for etterfylling av drivstoff i luften, "Boom og Basket". C-130J og A-400M har samme luft-til-luft-tankingssystem. Fly med lasterampe (C-130J/A-400M) som leverer drivstoff i luften bruker Basket-systemet, med slanger ut i fra vingene.

Et sentralt krav til taktiske transportfly er at flyet har lasterampe bak, slik at man raskt og lett kan laste av og på, samt droppe større enheter fra luften. Pr. i dag eksisterer det ikke noen alternative transportflymodeller med lasterampe som er sertifisert for etterfylling av drivstoff med såkalt Boom-løsning. Av de tre kandidatene som gjenstår i kampflyutredningen, har JAS-39 Gripen og Eurofighter opplegg for å bruke Basket. Noen varianter av JSF vil benytte Boom, mens andre også vil være klargjort for basketløsning.

8. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.1 opplyser Forsvarsdepartementet at transportflyene vil være viktig for innsetting av FN-styrker i fredsopprettende eller fredsbevarende oppdrag, samt til sivile oppgaver som humanitær bistand og nødhjelp. Vi antar da at departementet med dette sikter at flyet skal nyttes til å frakte personell og materiell til områder hvor det foregår slike oppdrag.

- a. *Hvordan er flytypen C-130J egnet til å frakte slikt vitalt humanitært hjelpeutstyr som mobile vannrenseanlegg, veiskraper, gravemaskiner og lastebiler?*

C-130J er tenkt anskaffet for å ivareta det taktiske transportbehovet. Det som her etterspørres vil normalt ivaretas gjennom et strategisk lufttransportssamarbeid, der større enheter som nevnt i spørsmålet blir fløyet inn til logistikkentra innen operasjonsområdet, eller like utenfor. Deretter blir materiellet og personell fraktet videre med taktiske transportfly. C-130J kan bli brukt i operasjoner som for eksempel å støtte nødhjelpsoperasjoner etter Tsunamikatastrofen i sørøst Asia, eller for eksempelvis ved etterforsyning av proviant til nøddestedte i utilgjengelige områder i Sudan.

- b. *Har Forsvarsdepartementet avstemt transportflybehovene for slike FN-oppdrag og humanitære oppdrag med nødhjelpsorganisasjonene og de humanitære organisasjonene?*

Forsvarets oppgaver er i utgangspunktet dimensjonerende for behovet for lufttransportflykapasitet. I tillegg til dette kan flyene stilles til disposisjon for bruk av andre sivile aktører når dette er i nasjonens interesse. Dette kan være flygninger for å hjelpe/understøtte nordmenn i utlandet eller ved flygninger for Røde Kors eller andre NGOer. Disse behovene kanaliseres gjennom Utenriksdepartementet. Det kan også være opp-

drag for andre departementer som Helse- og omsorgsdepartementet (HOD), i forbindelse med transportstøtte ved større ulykker eller mindre syketransport (f.eks. frakt av ambulansekjøretøy).

For å kartlegge disse behovene, ble det som en del av arbeidet med konseptuell løsning i 2006 sendt ut forespørsel til andre departementer.

- c. *Er det gjort alternativstudier av hvordan C-130J og andre alternative transportfly kan oppfylle de nevnte oppdrag, og hva er i så fall resultatet av slike studier?*

I perioden 2001-2004 ble det gjennomført fem utredninger knyttet til det fremtidige transportflybehovet, jf. svar på spørsmål nr. 5. Ulike forutsetninger og alternativer, herunder mulige interimsløsninger frem til nye fly er på plass, har vært vurdert. Hovedkonklusjonene fra disse tidligere utredningene viser at både C-130J og A400M vurderes som fullgode kandidater til å erstatte C-130H. Det har vært konkludert med at et mindre fly enn det vi opererer i dag ville være uhensiktsmessig pga. lastekapasiteten.

- d. *Er det foretatt vurderinger av hvorvidt flytypen C-130J er bedre egnet til operasjoner hvor det må benyttes midlertidige landingsplasser, uten bakkestøtte, enn andre alternative flytyper som for eksempel C-27J Spartan?*

C-130J er et taktisk fly som kan operere til og fra feltlandingsplasser av lav standard. Flyene vil, i den utgaven de eventuelt blir levert til oss, tilfredsstillende de behovene vi har per i dag.

Den foreslåtte løsningen er den samme som benyttes i dag blant annet av Danmark, Italia og USA i forbindelse med operasjoner i Afghanistan. Fly av typen C-27J Spartan er vurdert til å være for små til å dekke vårt taktiske transportflybehov.

9. Foregriper et eventuelt hastekjøp av 4 stk. C-130J beslutninger som ellers ville høre hjemme i neste langtidsmelding for Forsvaret.

Regjeringens forslag i St.prp. nr 78 (2006-2007) om anskaffelse av C-130J er basert på en fagmilitær anbefaling fra forsvarssjefen. Transportflykapasitet anses å være av stor betydning, også i fremtidens forsvar. En nasjonal eid og kontrollert transportflystruktur er viktig for å understøtte egne operasjoner, herunder spesialoperasjoner. Kapasiteten er relevant innenfor alle Forsvarets oppgaver, og vil også være en betydelig ressurs som støtte det sivile samfunn med hurtig og langtrekkende transportflykapasitet.

Taktisk løft med et tilpasset transportfly er en nødvendig kapasitet for effektive spesialoperasjoner. Dette er operasjoner hvor det ofte er behov for hurtig innsats mot raskt oppdukkende og uventede situasjoner. Taktisk transport for spesialstyrkene må derfor være tilgjengelig i henhold til gitte beredskapskrav, i et volum tilpasset operasjonskonseptet, og under full nasjonal kontroll.

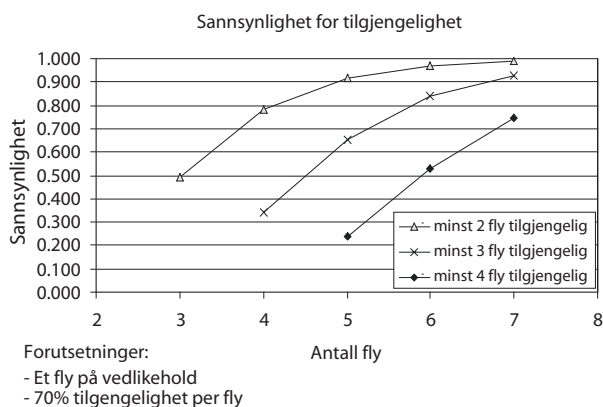
Gitt den svært usikre tilgjengeligheten på den eksisterende transportflåten og usikkerheten knyttet til operativ kapasitet og sikkerhet, er tilrådingen om en hurtiganskaffelse av C-130J i tråd med de fagmilitære råd som knytter seg behovet for nasjonal taktisk transportflykapasitet.

10. På hvilket grunnlag har man valgt å hasteanskaffe nettopp 4 fly? Dekker antallet Forsvarets reelle operative behov, gitt økte krav til mobilitet og en påregnet større spredning av Forsvarets baser og aktivitet, nasjonalt og internasjonalt?

Som en del av arbeidet med Konseptuell løsning ble det av FFI foretatt en del beregninger av hvor mange fly som var nødvendig for ha tilstrekkelig operativ tilgjengelighet på taktiske transportfly. Kravet som er dimensjonerende for transportflyflåten er beskrevet i Fremskaffelsesløsningen:

"Forsvarets transportflykapasitet skal være dimensjonert for å kunne understøtte både operasjoner fra hjemmebase og samtidig operasjon fra én deployeringsbase."

Figuren under viser, basert på de krav som er stilt og de forutsetninger som er skissert i grafen at for å ha to fly tilgjengelig (ett til operasjoner hjemme og ett til deployering) så må flåten bestå av fire fly.



Figuren viser at dersom det alt i alt er tre fly i flåten er sannsynligheten for å ha to fly operative samtidig ca. 50%. Dersom flyparken består av fire fly blir sannsynligheten for å ha to fly operative samtidig nærmere 80%. Basert på de kravene som er stilt og de beregningene som er foretatt vil en flåte bestående av fire fly tilfredsstillende behovene Forsvaret har for taktisk transportflykapasitet.

11. Vil 4 fly være optimalt i lys av den kommende langtidsplan?

Jf. svar på spørsmål nr. 9 og 10.

12. NATO-samarbeidet om strategisk lufttransport har betydelige konsekvenser for helhetsvurderingen av norsk nasjonal lufttransportkapasitet. Hva er status og fremdriftsplan for dette samarbeidet?

Norge har siden Praha-toppmøtet høsten 2002 deltatt i ulike initiativ for å bedre nasjonenes og alliansens underdekning av strategisk løftekapasitet. Det har i de

ulike initiativene blitt lagt spesielt vekt på å skaffe nasjonene sikker tilgang på strategisk transportkapasitet for de hurtige reaksjonsstyrkene, samt til rene nasjonale behov. Norge signerte en MoU om strategisk lufttransport, *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS) under NATO-møtet i Istanbul juni 2004. Avtalen, som i første omgang gjelder for tre år, ble gjort operativ fra februar 2006 og gir oss tilgang på blant annet to fulltidschartrede fly av typen Antonov 124. Arbeidet med en evt. videreføring av kontrakten er initiert og forventes avklart høsten 2007.

Norge deltar i tillegg i et multinasjonalt C-17-Initiativ som ble initiert våren 2006. I perioden 8. september til 17. november 2006 undertegnet i alt 16 nasjoner Letter of Intent (LOI) med intensjon å anskaffe en multinasjonal strategisk transportflykapasitet i form av tre til fire C-17. Finland deltar som observatør og vil sannsynligvis undertegne LOI 8. juni som 17. nasjon. Målsettingen var å inngå en Memorandum of Understanding tidlig i 2007 og ha en operativ kapasitet tilgjengelig fra 3. kvartal 2007, men pga. forsinkelser vil en initiell operativ kapasitet *tidligst* være på plass i 2008. Det pågår forhandlinger om avtalen og det arbeides for å avklare blant annet hvor flyene skal ha hovedbase. Intensjonen fra norsk side er å ha nasjonal råderett over taktisk transportflykapasitet, mens en strategisk kapasitet kan dekkes gjennom multinasjonalt samarbeid i tillegg til kjøp av timer på spot-markedet.

13. Hva antas omfanget av lufttransport i Afghanistan å være de neste årene?

For 2008 og 2009, er det norske styrkebidraget til Afghanistan planlagt å være på tilnærmet dagens nivå. Omfanget av flytransport i Afghanistan er derfor antatt å bli uendret.

Det er et nasjonalt ansvar å dekke behovene for transport til/fra Afghanistan og internt i landet. Siden 2004 har Norge dekket behovet for flytransport til/fra Afghanistan med sivile fly fra Pegasus. Pegasus flyr fra Oslo/Gardermoen direkte til Kabul én gang per uke og dekker behovet for transport av personell og rutinemessig logistikk. Internt i Afghanistan, dvs. mellom Kabul, Maymaneh og Mazar-e-Sharif, er Norges behov dekket ved chartrede sivile fly fra Denim Air med flygninger seks dager i uken (ca. 80 flytimer/måned).

Trusselvurderingen tilsier at det fortsatt er mulig å bruke nåværende flytransport-løsning med sivile fly, men det må tas høyde for en endring i trusselsituasjonen som fremtvinger en hurtigløsning der sivile fly ivaretar transport til flyplasser i umiddelbar nærhet av Afghanistan, mens det derifra nyttes militære fly med egenbeskyttelsesutstyr inn til og internt i Afghanistan.

Med en ordning, hvor for eksempel militære C-130 transportfly, eller lignende, erstatter dagens ordning med leie av Denim Air for flygninger internt i Afghanistan, vil flytimebehovet være 40-50 timer/måned. I tilfelle Pegasus flyr til base nord av Afghanistan vil flytimebehovet per måned for flygninger internt i Afghanistan være ca. 30-40 timer per måned. Hvis det blir nødvendig å benytte baser sør av Afghanistan, er behovet antatt å bli ca. 100 flytimer per måned.

14. Oppfyller flyet C-130J alle norske nasjonale behov til taktisk lufttransport på en tilnærmet optimal måte, med hensyn til flyenes beskaffenhet, så som størrelse, flyegenskaper og lasteevne? Vil ingen andre flytyper enn C-130J og A400M kunne dekke behovet?

I tidligere transportflyutredninger har man også slått fast at nasjonale transportfly skal være på størrelse med C-130 eller større. Gitt disse kriteriene er det nå og i de nærmeste årene kun to kandidater, C-130J og A-400M, der A-400M ikke er tilgjengelig enda.

15. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.2. viser man til at bakgrunnen for at man i mars 2006 vedtok vingeskifte på fire av seks fly var en forutsetning om at det ikke var aktuelt å kjøpe inn nye transportfly de nærmeste årene. Hva var grunnlaget for denne vurderingen?

Allerede i 1988 ble det satt ned en arbeidsgruppe som skulle vurdere fremtidige vedlikeholdsbehov av C-130 flyenes struktur og her ble det konkludert med at yttervinger må skiftes hvis C-130 skulle opereres inn i neste århundre. Den 6. april 2005 ble det innført omfattende operative restriksjoner på alle norske C-130 med bakgrunn i en Servicebulletin utgitt fra produsenten 17. mars 2005. For å fjerne restriksjonene, og basert på at det ikke var fattet noen beslutning om å igangsette anskaffelse av nye fly, godkjente FORSVARSDEPARTEMENTET 20. januar 2006 et prosjektforslag om skifte av yttervinger på inntil 4 av de 6 flyene.

Vingeskift ble igangsatt for å fjerne pålagte strukturmessige begrensninger på flyene. Planen var å også oppdatere enkelte av flyenes elektroniske komponenter for å bruke flyene i en interimperiode frem til nye fly etter planen skulle være på plass i perioden 2012-2015. En slik løsning ville tilfredsstille behovet i interimperioden.

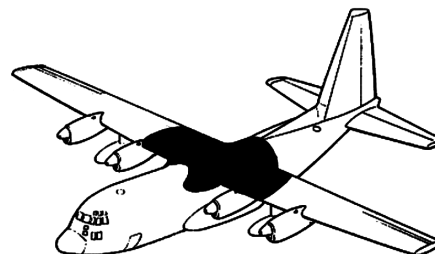
16. Dagens Hercules transportfly er inne til utvidet inspeksjon og skifte av yttervinger i Canada, hos selskapet L3-Spar Aerospace.

- a. Kan Departementet redegjøre for eventuelle garantier eller skriftlige indikasjoner fra dette verkstedet om hvor lenge dagens norske transportfly kan opereres, gitt den tilstand som er fastslått for flyene? Hva er departementets vurdering av evt. slike garantier eller indikasjoner?

L3-SPAR Aerospace fremsendte 12. januar 2007 et såkalt "White Paper" om C-130 HERCULES INSPECTION & REPAIR PROGRAM. Hensikten med rapporten var å gi en oppdatert status på vedlikeholdet som ble gjennomført på norske C-130. SPAR hadde altså ikke foretatt noen fullstendig vurdering av problemstillingene rundt teknisk tilstand og drift av norske C-130.

Hovedkonklusjonen i rapporten fra SPAR er at det ble avdekket mer korrosjon enn normalt på norske Hercules fly, men at det etter selskapets syn ville være forvarlig og regningssvarende å fullføre strukturoppdateringen. SPAR anslo at flyene struktur ville muliggjøre

operasjoner frem til 2017 under gitte forutsetninger, bl.a. et flytimeuttak på 750 timer pr. fly pr. år og et gitt brukermønster. Etter denne tid må Sentervingen byttes eller bygges opp på nytt, noe som er en omfattende og kostbar vedlikeholdsoperasjon.



(Sentervingen går ut til og med de indre motorene.)

Det må bemerkes at Forsvaret ser for seg et brukermønster som er noe mer krevende for flyets struktur enn det SPAR forutsatte. Ut over dette er våre eksperter i all hovedsak enig i SPARs vurderinger av den *strukturelle tilstanden* på flyene. Forsvarets Logistikkorganisasjon påpeker imidlertid at når man opererer nesten 40 år gamle fly er det økt risiko for å avdekke strukturproblemer som kan medføre begrensninger eller økt vedlikehold. Det var nettopp dette som skjedde da vi måtte innføre operative restriksjoner på våre fly i mars 2005.

I følge SPAR vil en oppdatering av flyets avionikk og egenbeskyttelse være "fordelaktig". Vurderingen fra det tekniske og operative miljøet i Forsvaret er at en det er *helt nødvendig* å oppdatere disse systemene for at flyene skal ha militær nytteverdi. Enkelte komponenter i flyet er ikke lenger i produksjon, noe som gjør at Forsvarets Logistikkorganisasjon ikke kan gi noen garantier om tilgjengelighet før disse skiftes ut.

SPAR har gjentatt sitt syn på flyenes tilstand i to ulike forslag om oppdatering som er mottatt i Forsvardepartementet første halvår 2007.

- b. I følge flere medier står Norge fra neste uke helt uten operative transportfly. Hva er leveringsdato for de fly som for tiden er til oppgradering i Canada?

De fire flyene som er under oppgradering i Canada forventes, i henhold til opplysninger fra SPAR å være tilgjengelig for 335 skvadronen henholdsvis fra 29. juni, 2. august, 11. september og 29. september 2007. Flyene vil ha begrenset operativ kapasitet og kun nyttes til egentrening og enkle nasjonale transportopdrag, fortsatt med lav tilgjengelighet, med andre ord ikke operasjoner i Afghanistan.

17. Stortinget har tidligere bevilget om lag 300 millioner kroner på å få utført vingebytte på dagens fly. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.2, opplyser departementet at det har kommet frem opplysninger som indikerer at dagens oppdaterte fly vil ha ned til 50% tilgjengelighet.

- a. *Hvilken tilgjengelighetsgrad ble lagt til grunn før man besluttet å gjennomføre vingebytte? På hvilket grunnlag ble denne vurderingen av tilgjengelighet gjort?*

Vingeskift ble igangsatt for å fjerne pålagte strukturmessige begrensninger på flyene.

Fra FLOs side ble ikke fremtidig tilgjengelighet vektlagt i forbindelse med prosjektet med vingeskifte og strukturoppdatering ettersom dette var eneste reelle alternativ for å oppheve de strukturmessige begrensningene. Basert på erfaring med egne C-130 hvor man tidligere har oppnådd ca. 50 % tilgjengelighet ble det antatt at man ville kunne oppnå en høyere tilgjengelighet etter en oppgradering av struktur og avionikk.

- b. *Hvilken tilgjengelighet legger man til grunn basert på de nye opplysningene og hva baseres disse opplysningene på? Hvilke eventuelle nye opplysninger har fremkommet som endrer vurderingen av flyenes tilgjengelighetsgrad?*
- c. *Allierte land - f.eks Storbritannia opererer C-130 transportfly av samme modell som Norge, i enkelte tilfeller også enda eldre fly. Hva er tilgjengelighetsgraden på tilsvarende fly hos våre allierte?*

b og c

Tilgjengeligheten på oppgraderte C-130 forventes å bli på ca. 50-55%. Dette er basert på informasjon mottatt på Hercules brukerkonferanse høsten 2006. På konferansen orienterte UK om at de har 50-55% tilgjengelighet på sine oppgraderte C-130, og at tilgjengeligheten er tilnærmet den samme som før oppgraderingen. Andre store operatører av oppgraderte C-130 har også opplyst ovenfor Forsvarets logistikkorganisasjon at de hadde tilsvarende erfaring. Det har også framkommet at US Air Force ikke gjennomfører Avionics Modernization Programme på sine eldre fly (oppdaterer kun fly med færre enn 18 000 flytimer). De norske flyene har til sammenligning i snitt fløyet om lag 22 500 timer.

Det må likevel presiseres at ulike nasjoner bruker ulike kriterier for å måle tilgjengelighet. I noen tilfeller ser vi for eksempel at maskiner som står inne til større modifikasjoner eller tyngre vedlikehold ikke regnes med i statistikken. Dette gjør at statistikk fra ulike land ikke kan sammenlignes uten videre.

18. I St.prp.1 (2006-2007) ble Stortinget informert om at man ville gå til anskaffelse av en begrenset avionikkpakke som del av oppgraderingen av de fire C-130H.

- a. *Hvor ble beslutningen om å fjerne den begrensede avionikkpakken fra den pågående oppdateringen av våre C-130 fattet? Hva var bakgrunnen for denne beslutningen?*

Her må det presiseres at "tilbudet" fra SPAR for en minimums avionikk oppgradering i forbindelse med

vingeskiftet, kom etter en forespørsel fra Forsvarets logistikkorganisasjon om en *dokumentleveranse* med for et forslag til avionikkoppgradering. Denne dokumentleveransen ble iverksatt for hurtigst mulig å kunne utarbeide en Fremskaffelsesløsning for en avionikkoppgradering. Forsvarets logistikkorganisasjon søkte også etter synergieffekt mellom vingeskift og en avionikkoppgradering, noe som var foranledningen til at nettopp SPAR ble forespurt om nevnte dokumentleveranse. Forslaget til avionikkoppgradering skulle dekke et minimum av systemer for å gi mulighet til drift av C-130H frem til 2012-2015.

Under kontraktforhandlingene med SPAR kom det imidlertid frem at selskapet ikke hadde en ferdig sertifisert løsning for oppgradering av avionikk og egenbeskyttelse på C-130. FLO vurderte at det ikke ville være forsvarlig å inngå kontrakt om avionikkoppdatering for det var gjort mer omfattende vurderinger av selskapets forslag til løsning. Det var presserende å komme i gang med vingeskifte grunnet operative restriksjoner og det ble derfor besluttet å gå videre kun med strukturdelen.

Hensikten med minimums avionikkoppgraderingen var kun å installere spesielt kritiske komponenter (innen egenbeskyttelse, radar, satcom og navigasjon) for å kunne drifte flyene, og få en viss operativ kapasitet frem til 2012-2015. Drift ut over dette vil medføre at FLO må vurdere omfanget av den planlagte minimums avionikk oppgraderingen på nytt.

- b. *Dersom den planlagte avionikkoppdateringen hadde blitt gjennomført - ville våre oppgraderte C-130H da vært i stand til å operere i det stridsmiljøet man i dag møter, og ser for seg ut fra de nye trusselvurderinger i Afghanistan?*

Dersom den planlagte avionikkoppgraderingen blir gjennomført, vil flyene få egenbeskyttelse og navigasjonsutrustning, som i utgangspunktet gjør at flyenes tekniske tilstand muliggjør også understøttelse av internasjonale operasjoner. Det vil imidlertid fortsatt være begrensninger knyttet til flyenes tilgjengelighet i forbindelse med deployering (for få fly operative). Jf. svar på spørsmål 17 b og c. For tidsplan vises det til svar på spørsmål nr. 19 a.

Den planlagte avionikkoppdateringen omfatter derimot ikke utstyr for taktisk flyging under nattforhold, slik som C-130J, noe som vil være en begrensning. Oppdateringen vil heller ikke gi bedre motorytelse. Øket motorytelse, slik som på C-130J, gjør at flyet kan klatre raskere ut av et trusselområdet, og opp i sikker høyde.

- c. *Hvilken økonomisk innsparing oppnådde man ved å kutte avionikkpakken fra oppgraderingen?*

Avionikkoppgradering har ikke blitt igangsatt ut over utredning av mulige løsninger, pris og tidsplan. Det har hele tiden vært klart at det må gjennomføres en avionikkoppgradering på flyene dersom de skal driftes videre. Det er derfor ikke mulig å snakke om noen inn-

sparing. Kostnadene for en avionikkoppgradering er beregnet til 273 mill. kr. Dette forutsetter imidlertid kun drift fram til 2012-2015.

d. Kan de norske C-130H oppgraderes til samme sikkerhetsstandard som C-130J og hva vurderer man som kostnaden ved en slik oppdatering?

I praksis vil det ikke være mulig å oppgradere et nesten 40 år gammelt fly til samme sikkerhetsstandard som nye fly. Ved å gjennomføre en svært omfattende oppgraderingsprogram av flyets avionikk-systemer vil man komme langt, men skrog, motorer, og ulike systemer vil fremdeles være gamle. Som et eksempel kan det nevnes at det amerikanske forsvaret har besluttet at fly tilsvarende de norske C-130 skal tas ut av deres avionikkoppdateringsprogram (AMP).

19. Departementet har påpekt behov for bedre egenbeskyttelse og avionikkoppdatering av dagens

Følgende tidsplan er lagt til grunn:

Effekt på tidsløp	Aktivitet
15 mnd.	Merkantil prosess (markedsundersøkelse, åpen konkurranse, evaluering av tilbud og kontraktsinngåelse).
9 mnd.	Leveringstid på komponenter og utvikling av teknisk løsning/tilpasning i norske C-130. Varighet avhenger av løsningen som velges. Komponenter kan leveres etter startdato gitt at tekniske data er tilgjengelig for design.
18 mnd.	Gjennomføring av avionikkoppgradering, test og kvalifisering (sekvensielt for å ha et minimum av fly i Norge til å opprettholde besetningenes kunnskaper).
3 mnd.	Opplæring av flybesetninger og justering av prosedyrer.

Ved å gå til en direkte anskaffelse, dvs. uten konkurranse, antar Forsvarsdepartementet at det vil være mulig å spare inntil 12 mnd. på den innledende merkantile prosessen.

b. Kan Forsvarsdepartementet angi hva det vil koste å gi dagens norske Hercules transportfly nytt egenbeskyttelsessystem, og hva det vil koste med eventuelle andre nødvendige oppgraderinger?

Kostnadene for en begrenset avionikkoppgradering, inkludert egenbeskyttelse, er estimert til 273 mill. kr for avionikkoppdatering. Av dette beløpet utgjør egenbeskyttelse ca. 55 - 60 mill. kr. Det er imidlertid ikke mulig å se på egenbeskyttelse isolert ettersom dette systemet skal integreres med andre systemer i flyet.

c. Kan Forsvarsdepartementet angi hvor lang tid installasjon av slikt nødvendig utstyr i dagens norske C-130 transportfly vil ta?

Jf. svar på spørsmål 19 a.

20. Hvordan planlegger man å benytte de 4 oppgraderte C-130H under innfasingen av eventuelle nye C-130J?

transportfly. Komiteen forstår det slik at dette blant annet gjelder behov for ny radar og system for egenbeskyttelse.

a. Hvilke tilbud er innhentet for en eventuell oppgradering av våre nåværende fly, og hvor lang tid vil det ta å foreta en minimumsoppgradering som setter dagens fly i stand til å operere i det stridsmiljøet man i dag møter, og ser for seg ut fra de nye trusselvurderinger i Afghanistan?

Utover de tilbud som SPAR har utarbeidet er det ikke innhentet andre tilbud om minimumsoppgradering av avionikk og egenbeskyttelse. Det har imidlertid vært sett på tilgjengelige løsninger, med priser og antatte leveringstider fra forskjellige leverandører (deriblant SPAR). Ut i fra denne informasjonen, samt egen erfaring, vurderer Forsvarets logistikkorganisasjon at det vil ta ca. 45 mnd. å gjennomføre en slik oppgradering dersom normale anskaffelsesprosedyrer benyttes.

Innføringen av en ny flytype (C-130J) vil kreve mye både av Forsvarets logistikkorganisasjon og det operative lufttransportmiljøet. Det vil derfor være en fordel og ikke ha for mange C-130E/H som også vil kreve ressurser. Det er likevel viktig for en skvadron at alt operativt personell kan bedrive vedlikeholdsflyging og enklere nasjonale transportoppdrag. Det er en målsetting at omtrent halvparten av de operative og det tekniske personellet skal ha gjennomført grunnopplæringen på C-130J før mottak av første fly i oktober 2008. Resterende vil bli sendt på overføringskurs når første gruppe returnerer til Norge. Når den siste halvdel av personellet reiser på overføringstrening, vil det ikke være behov for de gamle flyene, og de kan fases ut.

21. I henhold til St.prp. nr. 78 (2006-2007) vil første eventuelt hurtiganskaffede fly leveres i 2008, så et i 2009 og to i 2010. Departementet skriver: "Nyanskaffinga dekkjer det norske operative behovet for ein tilfredsstillande beredskap." Videre at anskaffelse av C-130-J er "den mest realistiske løysinga for å få på plass ein permanent kapasitet raskt".

a. Betyr dette at C-130J vil gi operativt "tilfredsstillande beredskap" allerede ved levering, eller vil flyene trenge ytterligere oppgraderinger for å tilfredsstillende alle operative krav?

Den foreslåtte løsningen i St.prp. nr. 78 (2006-2007), vil gi Norge leveranser av fly fra 2008. Begrenset operativ kapasitet vil gjennom denne løsningen være på plass allerede i 2009. Full operativ kapasitet forventes fra 2011.

De C-130J som planlegges anskaffet kan møte alle de operative krav i forhold til de operasjoner vi gjennomfører i dag.

b. *Hvor lang tid vil det ev. kreve å gjøre hvert av de nye C-130-J transportflyene fullt operative og sertifiserte for oppdrag i for eksempel Afghanistan fra den dag de leveres til Norge - også gitt de endringer i trusselbildet som påpekes i St.prp. nr. 78 (2006-2007)?*

Flyene kan i utgangspunktet settes inn i operasjoner i Afghanistan fra den dag de ankommer Norge. Det vil derimot ta litt lenger tid å få personellet trent opp til dette. Forsvaret beregner at en kortere deployering til Afghanistan bør kunne gjennomføres ultimo 2009.

c. *Dersom transportflyene av typen C-130-J vil kreve ytterligere sertifisering og oppgradering etter anskaffelse, hva vil tilgjengeligheten på flyene være i denne perioden og hvilke operative konsekvenser vil dette evt. ha?*

Flyene som anskaffes kan møte alle de operative krav i forhold de operasjoner vi gjennomfører i dag. Dersom Norge i fremtiden skal gjennomføre oppgradering vil dette skje i samarbeid med de andre nasjonene som har C-130J. De fleste oppdateringer er i stor grad softwareoppgraderinger. Dette gjør at liggetiden blir relativt kort. For denne type oppgraderinger beregnes ca. 1-2 måned pr fly. Operative konsekvenser blir derfor relativt små. Dette vil fortrinnsvis bli gjort i samband med annet vedlikehold.

22. I følge St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.8, er det lagt opp til kvalitetssikring etter "forenkla framskaffingsløsning". Hvilke konsekvenser har dette for kvalitetskontrollen i prosjektet? Har Finansdepartementet uttalt seg om den økonomiske kvalitetssikringen i prosjektet, og hva er evt. Finansdepartementets vurdering av denne?

Forskjellen på en kvalitetssikring av en full og en forenklet fremskaffelsesløsning er liten. Innholdet i fremskaffelsesløsningen vil være litt forskjellig da en forenklet fremskaffelsesløsning i dette tilfellet vil bety at alternativene som behandles er begrenset i utgangspunktet. Grunnen til denne begrensningen er at oppdraget var å utrede muligheten for en hurtiganskaffelse av inntil fire C-130J eller leie relevant kapasitet i en interimsperiode slik at opprinnelig anskaffelsesplan kunne følges. Når det så viste seg at leiemarkedet ikke kunne skaffe denne type kapasitet hurtig nok, var anskaffelse av fire C-130J eneste mulige løsning. Ekstern kvalitetssikring har vært gjennomført i henhold til retningslinjer fra Finansdepartementet. Som en del av denne kvalitetssikringen inngår en usikkerhetsanalyse som skal

fastsette prosjektets økonomiske rammer. Rapport fra ekstern kvalitetssikrer er avgitt til Finansdepartementet og Forsvarsdepartementet og ligger til grunn for den kostnadsrammen som er foreslått i stortingsproposisjonen.

23. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt. 2.4.7, tilrår departementet en kostnadsramme på 3.660 millioner kroner til en hasteanskaffelse.

a. *Kan departementet redegjøre for hvilke konsekvenser dette vil få for andre planlagte materiellinvesteringer i Forsvaret?*

Denne transportflyanskaffelsen anses å være av så stor betydning at den ville blitt prioritert fra Forsvarsdepartementets side uansett. Som vi har understreket tidligere er det helt avgjørende å ivareta sikkerheten til vårt personell i internasjonale operasjoner, noe vi ikke lenger er i stand til med de gamle flyene. Forsvarsdepartementet har som en del av sin langsiktige planlegging for anskaffelse av materiell lagt til grunn at det i perioden 2011-2017 blir avsatt inntil 4 mrd. til nye transportfly. Det er mao. tatt høyde for utbetalinger i denne størrelsesordenen til anskaffelse av nye transportfly i neste periode. Erfaring har vist at flere prosjekter "glir" utover i perioden, pga. forsinkelse med beslutningsdokumentasjon, kompleksiteten og omfanget av de merkantile prosesser knyttet til selve anskaffelsen, samt industrienes evne til å levere. Denne forventede glidningen gir rom for å dekke kostnadene ved en hurtiganskaffelse av transportfly i perioden 07-10 siden prosjekter med planlagt utbetaling her forventes forskjøvet ut til neste planperiode. Av prosjekter som forventes å få en forskyving i utbetalinger kan blant annet nevnes fregatter og NH90. I tillegg vil senere igangsetting av enkelte prosjektet innenfor landsystemer, gjøre det mulig å forsere transportflyanskaffelsen. Nyanskaffelse frigjør også midler som var planlagt benyttet til oppgradering av avionikken på eksisterende C-130.

24. Kan forsvarsministeren legge fram for komiteen den eksterne kvalitetssikringen som har vært gjennomført av prosjektet, samt opplyse om hvilket selskap som har gjennomført den?

Jf. svar på spørsmål nr. 22.

Metier A/S har gjennomført kvalitetssikringen og rapporten er vedlagt (**rapporten er unntatt offentlighet**).

Konklusjonen i rapporten er:

Prosjektet vurderes som gjennomførbart under forutsetning av at anbefalingene til Prosjekteier og Prosjektleder blir iverksatt.

Det anbefales videre at oppdragsgiverne ber prosjektorganisasjonen om en redegjørelse for hvordan anbefalingene i denne rapporten vil bli hensyntatt.

25. I Forsvarsdepartementets "Konsept for planlegging og investeringsvirksomheten" datert 15. juli 2004 heter det at alle beslutninger om større anskaf-

felser skal være basert på et totalkostnadsbilde, hvor også driftskostnader i et levetidsperspektiv inngår. Hvilke analyser er gjennomført av totalkostnader og levetidskostnader for C-130J, og kan departementet legge frem totalkostnadsbildet i et levetidsperspektiv?

Det er ikke gjennomført noen egen Life-Cycle-Cost analyse som del av arbeid med fremskaffelsesløsning. Det er imidlertid gjort en enkel kartlegging av de viktigste kostnadsmessige konsekvensene av å drifte flyene i planlagt levetid som er satt til 35 år. Disse kostnadene er splittet i materiellrelaterte og personellrelaterte kostnader. Det anses som meget viktig at nyanskaffede C-130J følger Block-oppgaderingene, som er rutinemessige oppgraderinger som gjennomføres av brukerne for å kunne opprettholde en relevant kapasitet i fremtiden. Tilstanden på dagens C-130 flåte er et

Følgende driftsrelaterte kostnader er identifisert:

Kostnadspost	
Årlig vedlikehold av 4 fly: Basert på konsept der A og B-inspeksjoner utføres i egen regi. Kostnad for ettersyn samt løpende korrektivt vedlikehold. Ca 45 årsverk vil gå med til denne virksomheten (tilsvarende som i dag). Det er tatt høyde for at arbeidet med avionikk vil bli mer omfattende, og samtidig kompensert for redusert omfang av strukturvedlikehold.	50 MNOK (per år)
Systemforvaltning/Fagmyndighetsutøvelse: Kostnader for FLO/S-årsverk og reisevirksomhet.	10 MNOK (per år)
Kostnader for drivstoff: Kostnader ved uttak av 3.000 timer per år.	30 MNOK (per år)
C-inspeksjon (hvert 5. år), : Inspeksjon som kjøpes fra ekstern kilde	8 MNOK (per fly)
D-inspeksjon (hvert 10. år): Inspeksjon som kjøpes fra ekstern kilde	30 MNOK (per fly)

26. I St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt 2.4.5 skriver Forsvarsdepartementet at Norge vurderer å komme med i en multinasjonalt samarbeidsgruppe for oppdatering av C-130J i fremtiden. Videre står det at dette vil ivareta behovet for spesielle kapasiteter for taktiske operasjoner og generelle oppdateringer som er nødvendig for blant annet luftromskontroll og mulige felles løsninger for logistikk og trening.

a. *Hva legger Forsvarsdepartementet i formuleringen "oppdateringar som er naudsynte for mellom anna luftromkontroll"?*

Flytrafikken er sterk økende og det er allerede betydelige problemer med trafikkavviklingen flere steder, ikke minst i sentraleuropa. Dette har vært en viktig medvirkende årsak til nye utstyrskrav som gjør det mulig å operere med mindre avstand mellom fly. I tillegg større mulighet for å rute fly uavhengig av navigasjonshjelpemidler på bakken. Kravene det tenkes på er i første rekke såkalt Presisjons Områdenavigasjon (P-RNAV).

eksempel på konsekvensen av å ikke gjennomføre systematiske oppdateringer av flåten. Block-oppgaderinger vil nødvendigvis medføre kostnader, men vil gi store fordeler ved at det tar vare på fremtidige luftromskrav, problematikk knyttet til tilgang på reservedeler og likhet med storbrukere. Videre antas det at dette igjen medfører lavere driftskostnader og betydelig lavere kostnader ifm. fremtidige oppgraderinger fordi kostnadene fordeles mellom C-130J brukerne basert på antallet fly.

I løpet av flyenes antatte levetid, ca. 35 år, vil det påløpe kostnader ifm. oppgraderinger i størrelsesorden 30-50% av de initielle investeringskostnadene. Det antas bl.a nødvendig å gjennomføre oppdateringer gjennom C-130J User Group (planlegges gjennomført på de aller fleste C-130J som er i drift).

b. *Betyr formuleringen at det allerede i dag er avdekket svakheter eller mangler ved C-130J i forhold til Forsvarets operative behov?*

De C-130J som planlegges anskaffet kan møte alle de operative krav som stilles til de operasjoner vi gjennomfører i dag.

c. *Hvilke løsninger ligger til grunn i dag for logistikk hvis Norge går til anskaffelse av C-130J? I hvilken grad kan man benytte allerede eksisterende ordninger og infrastruktur? Hvilke evt. nye krav stiller anskaffelsen av C-130-J til logistikk-løsningene?*

Forsynings- og vedlikeholdskonseptet til C-130J vil ikke medføre store forandringer sett opp mot dagens konsept, og dermed kan dagens konsept i stor grad videreføres, inkludert utnyttelse av eksisterende infrastruktur og i noen grad gjenbruk av deler av reservedelsholdning. Vedlikeholdskonseptet vil være tønivå, noe som er vanlig på de aller fleste nye militære luftfartøyer som for eksempel NH-90.

- d. *Hva er status for den multinasjonale samarbeidsgruppen i dag, gitt at såpass få Europeiske land opererer C-130-J?*

De land som deltar i den multinasjonale samarbeidsgruppen er Danmark, Italia, Australia, Storbritannia og USA. Samarbeidsgruppen har årlige møter, samt møter i undergrupper for å ivareta fremdrift av vurderinger og prosjekter. Alle oppdateringer er til vurdering i gruppen, som i fellesskap avklarer hvilket utstyr som er relevant å foreslå for oppgraderinger, ut i fra behov og kostnader. Oppgraderingene gjøres i fellesskap, noe som sikrer en lik konfigurasjon, med gode muligheter for samarbeid også innen operasjoner, logistikk, trening og vedlikehold.

- e. *Eksisterer det, eller ser man for seg mulige fremtidige multinasjonale samarbeidsgrupper for andre typer transportfly – mer spesifikt for Airbus A400M? Hvilke land deltar, eller ligger i så tilfelle an til å delta, i en multinasjonal samarbeidsgruppe for dette flyet?*

Kostnadene forbundet med å oppgradere moderne militære fly er så store at samarbeidsgrupper vil være naturlig. Forsvarsdepartementet har så langt ikke kjennskap til hvilke avtaler fremtidige brukere av A400M har eller planlegger å inngå.

27. I hvor stor grad tilsvarende våre eksisterende C-130H og evt. nyanskaffede C130J hverandre? Hvilken grad av overlapping og synergieffekter mellom eksisterende ser departementet for seg? Er flyene å regne som tilnærmet identiske, Jfr. St.prp. nr. 78 (2006-2007), pkt 2.4.4.2: "Det militære transportflymiljøet i Norge er så vidt avgrensa at det å operera to eller fleire flytyper parallelt vil vera svært uhensiktsmessig"? Er C-130H og C-130J å anse som en flytype?

C-130J og C-130E/H er bygd på samme skrog, men har store forskjeller på besetning, avionikken, motor og propeller. På grunn av bedre avionikkintegrasjon, opereres C-130J uten maskinist og navigatør. Disse oppgavene er ivaretatt av flyets operative systemer, som er designet for å gi pilotene en bedre oversikt over flystemene og navigasjonen.

Da C-130J opereres uten navigatør og maskinist, vil rutiner for samarbeid for besetningen og interne nødprosedyrer være veldig forskjellige. Det er derfor ikke tilrådelig at en og samme besetning opererer C-130J og C-130E/H om hverandre. En veksling mellom disse to flyvariantene vil kunne representere en stor flysikkerhetsmessig risiko.

Teknisk sett er ca. 50 % av flydelene like for de to Hercules-variantene. Dette vil medføre en enklere overgang rent vedlikeholdsmessig enn operativt. På teknisk side er det mulig å drifte C-130E/H og -J parallelt, men dette vil kreve en noe høyere bemanning enn ved drift av kun en flytype.

Vedlegg 2

**Referat
fra åpen høring
vedrørende**

**Investeringar i Forsvaret
(St.prp. nr. 78 (2006-2007))**

Høring fredag den 8. juni 2007 med statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen

**Åpen høring i forsvarskomiteen
fredag den 8. juni 2007 kl. 07.45**

Møteleder: J a n P e t e r s e n (H)
(komiteens leder)

S a k :

Investeringar i Forsvaret (St.prp. nr. 78 (2006-2007))

Høring med statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen

Følgende møtte som bisittere:
General Sverre Diesen
Generalmajor Stein E. Nodeland
Generalmajor Trond R. Karlsen
Avdelingsdirektør Rolf Kjos

Møtelederen: Da er vel klokken kvart på åtte.

Vi får begynne med å ønske hjertelig velkommen til denne åpne høringen. Jeg hadde tenkt vi burde prøve å gjøre dette litt praktisk siden vi bare har to timer på oss, og ta for oss ett og ett tema. Da kan vi kanskje diskutere oss gjennom fire bolker. Det ene er spørsmål om prosessen. Det behøver ikke være noen lang affære. Deretter tror jeg vi bør gå løs på spørsmålet om oppgradering av status knyttet til de flyene vi nå eier. Det tredje er alternativer for fremtiden, og så kan vi ta en siste bolke som går mer på en oppsummering av spørsmål, det være seg gjenkjøp, budsjettering eller tilsvarende spørsmål.

Da tenkte vi å gjøre det slik at spørsmål stilles av medlemmene etter hvert, og at hvert medlem gjør seg ferdig med sine spørsmål innenfor vedkommende bolke. Om de da stilles samlet eller ett etter ett, får vi «gå opp», rett og slett, når vi ser hva slags spørsmål det er. Det kan være hensiktsmessig å ta dem ett etter ett, fordi det gjerne blir oppfølgingsspørsmål.

Da kommer jeg til å begynne hver av de fire bolkene, siden jeg er saksordfører.

Vi har to timer til disposisjon. Det kan være krevende. Jeg tror det er ganske viktig at vi prøver å bli ferdig på disse to timene. Hvis vi ikke gjør det, kan det spøke for muligheten til å avgjøre denne saken før sommerferien. Jeg tror det er et ønske fra alle å bli ferdig med den i denne omgang. Når jeg sier det, er det fordi vi bør konsentrere oss om de spørsmålene som fortsatt er utestående og uavklarte. Vi har fått ganske omfattende skriftlige svar som jeg tror klarlegger en del spørsmål. Jeg synes ikke det er noe poeng at vi tar de spørsmålene opp igjen der det er en tilfredsstillende besvarelse. Så hvis vi nå greier å fokusere på det som er uavklart, vil jeg håpe at vi kan greie å komme i land i løpet av disse to timene.

Nå vet jeg ikke hvilke spørsmål medlemmene har, men hvis noen av dem skulle touche inn på spørsmål hvor svaret er av mer gradert art, regner jeg med at statsråden kommer tilbake til dem i skriftlig form i løpet av dagen eller weekenden, hvis hun føler at det kan gis mer utfyllende svar enn det som gis i denne åpne høringen. Det er vi selvfølgelig åpne for. For så vidt, enhver tilleggsopplysning

som man kommer til vil være hensiktsmessig å gi, vil være velkommen på ethvert tidspunkt.

Så en liten, praktisk sak. Dette sendes bl.a. på det interne tv-systemet. Det betyr at de som snakker, må passe på å bruke mikrofonen, slik at de blir koblet på.

Da vil jeg gjerne begynne med et par spørsmål knyttet til prosessen. Vi stilte for et par uker siden et spørsmål om hvor viktig det var at denne saken nå blir behandlet før sommerferien. Svaret er vel, så vidt jeg skjønner, av en slik art at man tar sikte på å inngå kontrakten før sommerferien, men konsekvensene av å utsette er ikke statsråden helt sikker på – i hvert fall bruker hun formuleringen «det kan være» at kjøp ikke lar seg gjennomføre hvis saken ikke blir behandlet før sommerferien.

Er dette fortsatt svaret, eller kan det nå gis et klart svar på hva situasjonen er?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi fikk et «letter of acceptance» fra USA i går. Det forutsetter at vi undertegner innen utgangen av måneden. Det har flere konsekvenser, bl.a. også for det amerikanske luftforsvaret, fordi de jo lar oss komme inn i sin kø. De skal også fylle opp igjen og bestille nye fly, for de skal ha det antall fly som de opprinnelig hadde tenkt. Så det er mange i rekken her, og mange følger. Det vi har fått tilbud om, er å akseptere tilbudet innen utgangen av juni, og det er fremdeles svaret vårt.

Møtelederen: Hvis vi nå ikke får behandlet saken, glipper det hele?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er vanskelig å se at vi da kan gjennomføre en hurtiganskaffelse.

Møtelederen: Proposisjonen ble fremmet 26. mai. Var det hele tiden planlagt at investeringsproposisjonen skulle behandles i statsråd 26. mai?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Om en ikke skulle behandle den akkurat 26. mai, var hensikten å behandle den i slutten av mai, som vi også gjorde i fjor. Da tror jeg faktisk vi var enda senere ute. Dette er jo en sak som kommer år etter år. Det som selvfølgelig var spesielt i år, var at vi hadde denne transportflysaken, som jeg selvfølgelig har veldig stor forståelse for at Stortinget ikke hadde inngående kjennskap til. Likevel er det vanskelig å se at vi kunne kommet tidligere med den saken. Vi var avhengige av å gjennomføre en framskaffelsesløsning og en ekstern kvalitetssikring. Hovedkonklusjonen av den eksterne kvalitetssikringen fikk vi dagen før denne saken gikk i statsråd, så det var vanskelig å få den fram før den tid. Jeg vil si at den er en konsekvens av hele den situasjonen vi er i. Det er to faktorer her som er viktige for Forsvaret. Det ene er at vi har en operativ transportflykapasitet, og det andre er sikkerheten både for soldatene våre i internasjonale operasjoner og også, selvfølgelig, for personellet vårt som skal operere disse flyene.

Møtelederen: For enhver med kjennskap til Stortinget betyr det at opposisjonen da vil ha tre og en halv dag til å gå igjennom den saken Regjeringen har brukt nesten seks måneder på. Hva tenker statsråden om det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg har stor forståelse for at det er vanskelig for Stortinget å ta stilling i en sak på kort tid. Det har jeg absolutt stor forståelse for. Derfor er jeg også glad for at det er anledning til denne høringen, og at komiteen gjør så grundig arbeid på den tiden som da er gitt.

Møtelederen: Da åpner jeg for spørsmål fra andre i komiteen – først Signe Øye.

Signe Øye (A): Et generelt spørsmål i forhold til store materielle anskaffelser, som bl.a. fly er, og som er ganske komplisert: Hvilke erfaringer har Forsvarsdepartementet med forsinkelser generelt ved slike store kjøp? Spørsmål 2: Er det uenighet i fagmiljøet i Forsvaret om hurtiganskaffelser?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder det første spørsmålet, om forsinkelser, viser i hvert fall noe erfaring at særlig når det gjelder utviklingsprosjekter, er det ofte forsinkelser. Det kan egentlig sjef FLO si mer om.

Når det gjelder det andre spørsmålet, er denne hurtiganskaffelsen ikke et utviklingsprosjekt. Denne gangen anbefaler vi å kjøpe en hylleware, hvor prisen er fremforhandlet av det amerikanske luftforsvaret, med deres konfigurasjon, som vi også anser er god nok og tilfredsstillende behovet vi har for taktisk transportflykapasitet.

Når det gjelder uenighet i fagmiljøet, har jeg fått én anbefaling – fra forsvarssjefen, fra generalinspektøren, fra sjef FLO – og det er at det er et akutt behov for nye transportfly nå, og de anbefaler derfor en hurtiganskaffelse. Men kanskje sjef FLO kan si litt mer om akkurat dette med forsinkelser og sånt?

Trond R. Karlsen: Vi har litt forskjellige erfaringer med det. Det er altså veldig avhengig av det enkelte prosjekt. Noen prosjekter leverer heldigvis på tid, og så er det andre som er sterkt forsinket, f.eks. har vi nå en anskaffelse av nye helikopter til Kystvakten og fregattene, som ser ut til å være i størrelsesordenen 3–4 år forsinket.

Møtelederen: Da gir jeg ordet til Per Ove Width.

Per Ove Width (FrP): Det som har forundret noen av oss, er begrepet «hurtiganskaffelse». Hvis vi tenker på de alternativene vi har – at vi kan videreføre dagens Hercules med den oppgraderingen som Stortinget har bevilget inntil 300 mill. kr til – er det da riktig at disse flyene vil være operative i 2007 og klare for, som det ble sagt, krigssoner sommeren 2008? Hvis vi anskaffer nye C-130J transportfly, er det da riktig at de blir operative i 2009 og klare for det som kalles krigssoner i 2011–2012?

Og hvis vi anskaffer A400M, er det da riktig at de er operative i 2010 og klare for krigssoner i 2010?

Hvis dette er riktig, forundrer det oss at dette kan kalles et hurtigkjøp. Det er det ene. Og det andre er at vi blir litt forvirret når det ser ut til at alle disse flyene kan være operative omtrent på samme tidspunkt, selv om vi nå går til det som muligens heter et hurtigkjøp, som jeg ikke definerer som så veldig hurtig.

Kan statsråden si noe om dette?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg må si at de tidsangivelsene som representanten Width angir, er ikke kommet fra Forsvaret.

Når det gjelder de ulike alternativene – altså oppgraderinger av våre eksisterende fly, eventuelt noen på leiemarkedet som kan avhjelpe situasjonen i mellomtiden, eller kjøp av nye fly – har man med alle de vurderingene som er gjort, kommet fram til at hurtiganskaffelse er det foresatte. Jeg skal si litt om det.

Det var slik at da vi tok kontakt med det amerikanske luftforsvaret og spurte om det var mulig å få fly som lå i deres produksjonslinje, fikk vi en mulighet for det. Det som ble framforhandlet da, var at det første flyet ble levert på slutten av 2008. Det andre flyet skal leveres i mars 2009. I tillegg har vi undersøkt muligheten for leie av C-130J for å kunne drive trening før det første flyet blir levert, nemlig i 2008. Det får vi muligens mulighet til i Italia, men uansett har Italia sagt at de vil bistå oss med trening og opplæring. Det har jeg også forstått er mulig i det amerikanske luftforsvaret. Da sier Forsvaret at vi har muligheter tidlig på høsten i 2009 til f.eks. å operere to fly – ett i Norge og ett i Afghanistan eller et annet sted hvis det f.eks. skulle være behov for det. Disse flyene er ferdige når de kommer. De kan brukes med en gang. Den diskusjonen som har vært om at det må gjøres en masse med flyene, er ikke riktig. Flyene er ferdige når de kommer, men vi er avhengige av å ha operativt og opplært personell. Nettopp derfor er det vi prøver å gjøre det før det første flyet blir levert. Så blir de to siste flyene av disse C-130J, etter avtale med det amerikanske luftforsvaret, levert i 2010.

Derfor kan man si at med de fire flyene som forsvarssjefen sier at vi trenger, vil vi på en måte ha full kapasitet fra 2011, for å si det slik. Hvis vi går til en normalanskaffelse, vil det ta lenger tid. Da vil vi ikke være i mål med et kjøp før mellom 2014 og 2016, litt avhengig av hvilket fly vi kjøper.

Det er nettopp derfor man begynte den ordinære anskaffelsesprosessen med å jobbe med en konseptuell løsning i 2006. Vi kan komme tilbake til flere detaljer hvis det er ønskelig.

Når det gjelder oppgradering av de eksisterende flyene, er det en ikke uproblematisk sak. Vi gjorde dette vingeskiftet som Width påpeker, og det ble sagt en oppgradering til 300 mill. kr. Selve vingeskiftet på de fire flyene koster 166 mill. kr. Det andre er et stort vedlikehold, som likevel måtte gjøres, enten man skiftet vinger eller ikke. Man skiftet vinger og tok det store vedlikeholdet samtidig, og da ble prislappen 300 mill. kr. Men selve vinge-

skiftet kostet som sagt 166 mill. kr, og jeg tror det var anslått ca. 190 mill. kr med usikkerhetsavsetninger for Stortinget.

Når vi gikk til det skritt å foreta skifte av vinger, var det i håp om at man skulle bli kvitt de restriksjonene som var lagt på flyene i 2005 – da ble det lagt begrensning når det gjelder vekt og måten man kunne fly på – og at når vingskiftet ble gjennomført, ville man unngå de restriksjonene. Så viser det seg likevel at man ikke får en større tilgjengelighet på flyene. Det er fremdeles gamle fly, det er ca. 50 pst. tilgjengelighet, man vil ikke kunne fly internasjonale operasjoner med disse flyene, fordi de ikke har den avionikkoppgraderingen som det har vært mye snakk om.

Når det gjelder avionikkoppgradering, er det to hovedspor. Det er å foreta en full oppgradering, som noen land gjør, f.eks. Sverige, og bruke svært mange år på det. Det andre er å ta en begrenset avionikkoppgradering, som vil ta noen år, men som heller ikke er uproblematisk, fordi man skal finne ut hvor mye som skal skiftes ut. Her blir det jo en sammenstilling av svært gamle instrumenter i et gammelt fly og nye instrumenter, f.eks. elektronisk radar, kompass og ikke minst egenbeskyttelse.

Men kanskje forsvarssjefen kan si litt mer om akkurat den delen, så kan jeg komme tilbake til de andre alternativene etter hvert.

Møtelederen: Vi er jo nå langt inne i punktene 2 og 3 i det opplegget jeg gav, så det var vel ikke av mine største suksesser å forsøke å strukturere dette. Men vi får gå videre. Vær så god – forsvarssjefen.

Sverre Diesen: Ganske kort: Jeg er klar over at dette med hurtiganskaffelse jo må fortone seg litt rart i dagligtale, når vi snakker om flere år uansett. Men jeg minner om at en normal anskaffelsestid for et prosjekt av denne type, er syv-åtte år – fra man retter en henvendelse til industrien, via kontraktsforhandlinger, evaluering, dokumentasjon, produksjon av flyene og innfasing, trening, utdanning av operativt og teknisk personell, altså syv-åtte år, mens denne hurtiganskaffelsen gjør vi unna på to-tre. Så alt er relativt i denne forbindelse.

Når det gjelder spørsmål om på hvilket tidspunkt flyene blir klare for innsats i operativ sammenheng og i krigssoner, er svaret at C-130H, de gamle, blir aldri klar for en krigssone; selv om flyene rent teknisk hver for seg vil være i stand til det, vil den statistiske tilgjengeligheten være så dårlig at vi aldri vil ha med mer enn 50 pst. sannsynlighet de minimum to flyene som vi trenger for å vedlikeholde en deployert maskin i eksempelvis Afghanistan.

Når det gjelder C-130J, vil de være klar for innsats operativt fra den dagen vi mottar dem og har dem i bruk. Men når det gjelder A400M, er den definitivt ikke klar i 2010, da er vi tilbake på normalsporet. Da snakker vi om som sagt syv-åtte år, og vi vil ikke kunne ta i bruk en A400M før tidligst i 2014–2015, verken i krigssoner eller andre steder.

Per Ove Width (FrP): Så det er ikke riktig det Airbus sier, at disse flyene vil være operative i 2010?

Sverre Diesen: Etter vår vurdering – nei.

Per Ove Width (FrP): Et lite spørsmål til. Så da kan altså eventuelt de nye C-130J settes rett inn i krigssonen i Afghanistan, uten opphold, for å si det slik?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det kan de.

Per Ove Width (FrP): Et annet spørsmål gjelder finansieringen, men det kan vi kanskje komme tilbake til.

Møtelederen: Det er det siste punktet.

Per Ove Width (FrP): Da er det bare én ting jeg har lyst til å kaste inn til slutt, og det gjelder alle de tingene som statsråden nå opplyste om, som ikke har vært klart for oss hele tiden – spesielt ikke i utgangspunktet, da Stortinget bevilget 300 mill. kr. Burde ikke Stortinget vært opplyst om f.eks. at oppgraderingen av avionikken på de to siste flyene er stoppet? Vil statsråden bekrefte dette?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er ikke stoppet noen oppgradering av avionikk, men det er heller ikke igangsatt en oppgradering. Men man har hatt et prosjekt for å se hva som skulle til dersom man skulle gjøre en begrenset avionikk. Hele tiden har det jo vært klart at Forsvaret skulle kjøpe transportfly i perioden 2012–2015. Da var oppdraget internt i Forsvaret: Hvordan skal vi klare å operere de flyene vi har, i mellomtiden? Vingskiftet var helt nødvendig, ellers kunne vi heller ikke ha fløyet i Norge fra a til b.

Når det gjelder avionikk, kom man til at man måtte ha en begrenset pakke. Når vingskiftet ble gjort, orienterte jeg forsvarskomiteen den dagen vi hadde høring om budsjettet, for da hadde det kommet meg for øre at det var avdekket korrosjon. I tillegg kom det en del andre opplysninger, og da sa jeg også at vi eventuelt måtte komme tilbake til hva vi nå måtte gjøre med disse flyene, og hvilken situasjon vi var i. I tillegg kom det annen kunnskap om nettopp det som forsvarssjefen understreker, at tilgjengeligheten på flyene ville ikke bli som vi ønsket, selv med en avionikkoppgradering, og den ville ta tid. Avionikkoppgraderingen etter det som FLO beregnet, selv den begrensete, vil ta 45 måneder, etter det FLO sier. Jeg vet at det er sendt ut anslag om at det skal kunne ta kortere tid. Men her vil jeg også minne om at ting gjerne tar lengre tid. For eksempel tar vingskiftet dobbelt så lang tid som det det var anslått.

Møtelederen: Per Roar Bredvold.

Per Roar Bredvold (FrP): Mitt spørsmål går på dette med hastekjøp. Etter min mening er ikke alltid et hastekjøp eller hurtigkjøp eller hva man velger å kalle det, den lureste måten å gjøre ting på.

Slik jeg har forstått det, har det ikke vært tilbud ute i denne prosessen. Det har kun vært én dere har forhandlet med. Gjengkjøpsavtaler skal skrives etter at dere har underskrevet kontrakt. Ifølge våre opplysninger er det et firma som heter Airbus, som kan levere tilsvarende type fly ca. 500 mill. kr billigere for fire fly. Den typen fly har ca. dobbelt så stor lastekapasitet. Den har ca. dobbelt så stor kapasitet når det gjelder å være i lufta, og andre ting som kan være – jeg understreker *kan være* – bedre for det norske forsvaret. Er statsråden svært bekvem med den situasjonen hun er i, og med den prosessen som Forsvaret nå er i?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er alltid ønskelig å foreta en normal anskaffelse når man skal foreta store investeringer, slik vi skal gjøre her. Men man må samtidig ta utgangspunkt i den situasjonen vi er i.

Når det gjelder våre gamle Hercules-fly, har de for så vidt vært godt ivarettatt på verkstedene våre i Forsvaret hjemme i Norge. Men de har ikke vært igjennom de store oppdateringene som andre lands forsvar har gjort, fordi man i mange år har tenkt at man skulle gjøre noe annet. Så er vi kommet i en noe akutt situasjon som har endret seg – det vil jeg også si i forbindelse med oppdragene våre, spesielt i Afghanistan. Det er ikke mange land som har overskudd på transportflykapasitet, det så vi da vi skulle ut på leiemarkedet. Så den situasjonen har vi kommet i både når det gjelder sikkerhet og når det gjelder tilgjengelighet – disse flyene våre må kunne fly når vi har bruk for dem, enten det er hjemme eller ute. Det er jo derfor vi er i denne situasjonen.

Når det gjelder tilbud, gir det ikke så veldig mye mening å ha et tilbud når det kun er én leverandør på markedet. Og pr. i dag er det bare én leverandør på markedet. Det er bare én som kan levere fly som gjør at vi kan ha to operative fly i 2009, og det er det amerikanske C-130J. Og så er det jo slik at vi får dette til den prisen som det amerikanske luftforsvaret har framforhandlet med Lockheed Martin med et påslag på 3,8 pst. – en slags «fee» i forbindelse med Foreign Military Sales.

Det er grunn til å anta at det amerikanske luftforsvaret har framforhandlet en god pris. De kjøper mange fly fra Lockheed Martin – og det er en gunstig pris. Jeg har sett et prisanslag på Airbus, men det er ikke uten videre sammenlignbart fordi det bl.a. ikke inneholder reservedeler, det inneholder ikke treningsopplegg, osv. Det er en rekke ting i forbindelse med det tilbudet som vi gjerne kan utdype mer, som ikke er tatt med, og som er store kostnader når det kommer til stykket. Så vi anser at dette er en god pris, og kan derfor anbefale det. Men det vi gjør, er jo å kjøpe en hyllevare som er god nok for det amerikanske forsvaret.

Når det gjelder gjengkjøpsavtalen, så har vi sagt helt klart at vi vil kreve gjenkjøp fra dette, og leverandøren har bekreftet at det er i orden. Og en slik avtale vil bli inngått ved kontraktsinngåelse.

Når det gjelder om Airbus er et bedre fly, så har vel alle de utredningene – og jeg vil minne om at i løpet av de siste årene har det vært seks utredninger på transportfly fra ca.

2001 og fram til nå, det har i hvert fall vært fem–seks – sagt at både A400 og C-130J vil tilfredsstille Forsvarets taktiske transportbehov. Men det er litt ulike fly. Det er jo ikke tvil om at A400 vil bli et bra fly, men det har jo ennå ikke fløyet. Og det er vel å anta at det blir levert i 2010. Det vil ikke være særlig gunstig for Norge å være det første landet som får disse flyene, for erfaring viser jo at det er barnesykdommer ved fly, det har det vist seg ved C-130J, og det har det også vist seg ved andre. Så et lite land som Norge har neppe kapasitet til å være første land ut. Jeg vil også si at dersom det skulle være slik at vi skulle stå først i køen på Airbus, og så skulle vi i tillegg ta opplæring på flyene, så kunne man jo kanskje være tidligere ute enn i 2015–2016, men det ville da være på betingelse av at Airbus ble tatt som en hurtiganskaffelse. Og når poenget er å få transportfly til det norske forsvaret så fort som mulig på grunn av sikkerhet, på grunn av operativ tilgjengelighet, så er det bare C-130J som tilfredsstiller det kravet.

Per Roar Bredvold (FrP): Bare til det siste. Slik jeg har forstått det – hvis vi kjøper Airbus, kommer vårt fly som ca. nr. 25, så det er ikke det første flyet vi skal få levert, slik jeg har forstått det. Det er ca. 20–25 som er levert før.

Men tilbake til spørsmålet mitt, det siste og kanskje det viktigste, som lød slik: Er statsråden svært bekvem med denne prosessen vi nå er inne i? Det ønsker jeg å få svar på. Altså – er statsråden bekvem med den prosessen vi er inne i?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg er tilfreds med prosessen ut fra den situasjonen vi er i, at vi har et akutt behov for nye transportfly. Jeg sier at det vil alltid være å foretrekke å ha en normalanskaffelse, men det er unntak med hensyn til å foreta en hurtiganskaffelse hvis det er operative behov eller sikkerhet som ligger til grunn for det. Da er det akseptabelt, og jeg vil si at i dette tilfellet er det det dreier seg om. For meg er det det dreier seg om i denne saken, det er derfor jeg synes den er viktig – det er nettopp sikkerheten og den operative tilgjengeligheten.

Møtelederen: Henning Skumsvoll.

Henning Skumsvoll (FrP): Takk, leder.

Mitt spørsmål går på offentlige innkjøp. Og da er spørsmålet: Når det gjelder offentlige innkjøp, er det samme regler for staten som for kommuner og fylkeskommuner, der ting må annonseres, og der det er en ganske omstendelig prosess? Kan staten bare gå videre på egen hånd uten den offentliggjøringen?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, selvfølgelig gjelder de samme reglene for staten for offentlige innkjøp. Jeg kan si at en ordinær anskaffelsesprosess i Forsvaret er veldig omfattende og tar mange år. Hvis vi f.eks. skulle ha hatt en ordinær anskaffelsesprosess i transportflysaken, ville vi, hvis vi – vi begynte med den

konseptuelle løsningen i 2006 – hadde jobbet med den ut 2007, kanskje fått levert flyene, litt avhengig av hvilket fly, eller hatt de operative, i 2015–2016. Så dette er en lang prosess, og det er det vanligvis.

Når det gjelder Forsvaret, så er jo Forsvaret unntatt fra EØS-regelverket ved at det er egne regler for innkjøp av forsvarsmateriell. Men som jeg sier, så er det altså unntak også når det gjelder hurtiganskaffelser som kan gjennomføres bl.a. på bakgrunn av sikkerhet og operative krav. Det er det som ligger til grunn her. Men jeg vet ikke om sjef FLO vil si litt om akkurat dette med innkjøpsprosessene når det gjelder offentlige innkjøp?

Trond R. Karlsen: Jeg synes vel at statsråden sa det veldig godt. Men det er klart, de bestemmelsene som gjelder for offentlige anskaffelser, de gjelder også for oss. Men vi har altså unntak i forhold til en del militært utstyr.

Møtelederen: Da er det Bjørn Jacobsen, og deretter er det Thorbjørn Jagland.

Bjørn Jacobsen (SV): Takk skal du ha, leiar.

For meg som folkevald har dette vore ein langvarig prosess å setje seg inn i. Eg ser at dokumenta mine begynner med ein rapport frå 1998, laga til John McCain, senator i USA.

Så ser eg også at det innafor det militærindustrielle komplekset er massevis av internetsider om organisasjonar som jobbar med alt frå «expose corruption, donations» til «archtypes». Det er ein konkurransesituasjon som er unik.

Diskuterer vi prosess, ser vi at dersom vi kunne følgje dei same prosessane i andre land, ville vi sjå at dei er mykje meir opne enn det vi har valt å ha, samtidig som ein har valt ikkje å ha ein konkurransesituasjon.

Så mitt spørsmål er: Reknar statsråden med at dette er eit eingongstilfelle, at det var eit så særskilt tilfelle, og at dette ikkje skal vere måten vi skal handle inn på i Forsvaret i framtida?

Dette med økonomistyring er noko som eg synest at statsråden har teke utruleg alvorleg og har gjort ein utmerkt jobb med. Sjeldan har eg sett at nokon har sett i verk så mange tiltak som statsråden har gjort, nettopp for å få orden på økonomistyringa i Forsvaret.

No høyrer jo eg til dei som trur at det er kanskje nettopp derfor vi er i denne situasjonen med hastekjøp, at vi har stoppa så mange investeringar at vi no har behov for å få brukt dei pengane. Det er no så. Det er ein annan debatt, som vi kan take ein annan plass.

Vi veit at kapasiteten i FLO Investering ikkje akkurat er heilt på topp. Men er det slik at vi – fordi vi står framfor investeringar årleg på 7–9 milliardar kr, og fordi vi også står framfor andre enormt store investeringar – kan rekne med at når det gjeld prosess, er dette eit eingongstilfelle og på ein måte eit sidespor frå korleis vi skal handle inn i Forsvaret ut frå forvaltningsloven, ved at alle tilbydarar skal ha moglegheit til å komme med, osv.?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Svaret på det er jo, som jeg har sagt, at jeg skulle ønske vi hadde kunnet foreta en normalanskaffelse i denne saken.

Etter at vi kom i regjering, har vi jobbet aktivt gjennom flere departementer for å skape reell konkurranse, f.eks. med hensyn til kampflykjøpet. Det har vært veldig viktig for oss å opprettholde konkurranse mellom tre tilbydere, de tre som kan være aktuelle.

Det er ikke noen ønskelig situasjon at det er ett fly på markedet, men vi må være så realistiske å si at det pr. i dag er ett fly på markedet. Det er ikke noen alternativer.

I tillegg er det – som jeg har sagt mange ganger – sikkerheten, den operative tilgjengeligheten til flyene og det å få det fortest mulig som gjør dette.

Når vi foretar en anskaffelse som dette, er det ikke slik at vi ikke følger et regelverk. Vi bygget på den konseptuelle løsningen som startet i 2006. Vi har gjennomført framskaffelsesløsning og ekstern kvalitetssikring parallelt. Dette har vært gjort i alle disse månedene, siden Regjeringen sa ja til å vurdere en hurtig anskaffelse, eventuelt en leie, i desember.

Jeg håper jo at vi ikke skal komme i denne situasjonen igjen. Men vi er kommet i den nå. Derfor har vi i hvert fall prøvd å gjøre dette på en skikkelig og ryddig måte.

Møtelederen: Da er det Thorbjørn Jagland.

Thorbjørn Jagland (A): Takk. Jeg stusser jo også litt over begrepet «hastekjøp», for det er jo ikke så mye hast i det når man har brukt ti år på å ta en avgjørelse. Det har framkommet her at under den forrige regjering hadde man denne saken høyt på dagsordenen, i 2004, men man tok ingen avgjørelse. Mitt spørsmål er: Har dere noe kjennskap til hva man visste om den situasjonen man kunne komme i i dag, hvis man ikke tok en avgjørelse den gangen? Visste man at man f.eks. ville ha den kørdningen som nå vi stilles overfor? Det er det ene spørsmålet.

Det andre går på dette med forvaltningsloven og konkurranselovgivningen, om at man skal ha konkurranse. Men det som kreves, er jo at man skal ha konkurranse om det man spør om, eller det man etterspør. Nå er jo for så vidt det blitt klarlagt, synes jeg, men jeg vil gjerne ha bekreftelse på at det er én tilbyder som kan levere det man spør om, mens det er en annen tilbyder som kan levere noe annet enn det man spør om. Er det riktig forstått?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Ja, det er riktig forstått. Per i dag er det illusorisk, for det er ingen konkurranse. Hvis vi skal ha noen fly som kan fly i 2009, og få det første flyet i 2008, er det ikke mulig med noe annet kjøp enn C-130J.

Når det gjelder hva man visste i 2004, kan jeg bare vise til de utredningene som er gjort. Jeg tror ikke jeg er den rette personen til å svare på det. Kanskje forsvarssjefen kan begynne, og så er det mulig at også sjef FLO kan si noe om det.

Sverre Diesen: Når det gjelder hva man visste i 2004, var det to ting man definitivt ikke visste.

Man visste ikke at det ville komme en «service bulletin» fra produsenten som ville understreke nødvendigheten av å skifte vinger for at flyene skulle ha den nødvendige strukturelle bæreevne.

Man visste heller ikke om de opplysningene som kom fram på User's Conference, altså alle Hercules-brukernes konferanse, i oktober i fjor, om at tilgjengeligheten selv av avionikkoppgraderte fly måtte forutsettes å bli så lav som den faktisk viser seg å bli.

Det er to helt kritiske momenter.

Så kan man si: Burde man ikke visst at gamle fly er gamle fly? Jo, i noen grad burde man kanskje det. Den usikkerheten bør man alltid ta inn over seg. Men de to forholdene som gav støtet til henholdsvis vingskifte og behovet for en avionikkoppgradering, som allikevel viste seg ikke å gi høyere tilgjengelighet, visste man ikke om i 2004.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vil ikke sjef FLO si noe mer om det?

Trond R. Karlsen: Jeg kan si at vi er et av de få landene som ikke har byttet yttervinger. Hvis man går tilbake, tror jeg at første gang dette ble nevnt som noe vi burde se på, var allerede i 1988. Så her er historien veldig lang. Vi har drevet med prosjekter for erstatning eller videreføring av dagens C-130J i mer enn ti år.

Møtelederen: Da har vi gjennomført den første bolken, som skulle dreie seg om ren prosess. Vi har vel vært langt inne i substansen, og det er nyttig, for dette er jo kjernespørsmålene. Jeg vil nå at vi fokuserer på tilstanden på de flyene vi har, og beslutningene rundt dem, og så kommer vi tilbake til alternativene i neste runde.

Når det gjelder de flyene vi har, mener jeg å huske at budsjettproposisjonen for inneværende år sier at flyene igjen, etter denne oppgraderingen, skal kunne utføre alle typer kjente oppdrag frem til 2012–2015. Det betyr jo også Afghanistan-operasjonen, som vi kjente godt på det tidspunktet.

Jeg skjønner at det er to ting som gjør at flyene ikke lenger er egnet for denne Afghanistan-operasjonen, og det er avionikken og tilgjengeligheten. Alle spørsmål knyttet til sikkerhet og avionikk måtte jo vært kjent i fjor høst, eller var de ikke det?

Det andre er spørsmål om tilgjengelighet: På denne brukerkonferansen, som den ble kalt, kom det som en komplett overraskelse at tilgjengeligheten var 50 pst.? Det skjedde jo mens Stortinget ennå hadde budsjettbehandling, og jeg kan ikke gjenkalle at dette var noen viktig del av de budsjettkorrigeringene som statsråden gav, men det er mulig jeg husker feil på det området.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: På bakgrunn av alle de utredningene som ble gjort i forrige stortingsperiode om transportfly, og på bakgrunn av at det også ble sagt at de skulle anskaffes i 2012–2015, ble det vurdert ulike oppgraderingsalternativ for våre eksisterende fly, både for struktur og avionikk.

I 2005 ble det innført restriksjoner på flyene, og derfor gjennomførte vi dette vingskiftet. Vingskiftet gjorde at man slapp vektbegrensningen. Man kunne fly fra a til b, og i Norge helt greit egentlig, og også fly taktisk uten begrensning. Da vi startet vingskiftet, som jeg godkjente – helt i begynnelsen av februar i fjor iverksatte vi vingskiftet – var det ikke klargjort hvor mye avionikk vi skulle ha, og hva spesifikasjonene på det var. Det er ingen hyllevare. Man kan ikke bare knipse i fingrene og så sette det inn i flyene. Det er noe som må undersøkes i hvert enkelt tilfelle og for hver enkelt konfigurasjon. Dette kan helt sikkert også sjef FLO si mye om.

Vi iverksatte et prosjekt for å se på hva en minimums avionikkoppgradering skulle inneholde, og så fortsatte den. Så kom dette med at man avdekket korrosjon. Det var etter at vi hadde satt i gang dette, og det var etter at vi hadde skrevet budsjettet. Derfor orienterte jeg forsvarskomiteen om det og sa at vi måtte komme tilbake til dette fordi vi var usikre på om det overhodet ville være noen vits å skifte disse vingene, og hvordan situasjonen ville bli.

I tillegg var det en brukerkonferanse som gav tilbakemelding, og for så vidt kunnskap, til oss alle om at uansett hvor mye man oppgraderer i forhold til avionikk, vil man ikke få mer tilgjengelighet enn ca. 50 pst. Vi ble veldig betenkte, for det var ikke det Forsvaret hadde trodd. Man hadde håpet at man skulle få en bedre tilgjengelighet. Man hadde håpet man skulle klare å holde det gående fram til 2015 på en bedre måte, men vi var ikke i den situasjonen. Derfor tok Regjeringen initiativ og besluttet at man skulle vurdere en hurtiganskaffelse, eventuelt leie av fly, som en erstatning for de gamle Hercules, i stedet for å fortsette.

I tillegg svarte jeg på et spørsmål 10. januar, fra Bredvold, i Stortinget om akkurat denne situasjonen, og jeg sa at vi var i gang med å vurdere en hurtiganskaffelse på bakgrunn av den situasjonen flyene var i.

Jeg tror kanskje sjef FLO skal si noe om dette med oppgradering av disse gamle flyene, for det tror jeg kan være nyttig.

Trond R. Karlsen: Denne servicebulletinen kom i mars i 2005, og da var vi nødt til å gjøre noe umiddelbart, for det betydde at flyene våre kunne fly, men med veldig store begrensninger. Da satte vi i gang et arbeid i forhold til hvordan vi kunne få skiftet disse vingene. Det var i og for seg to problemstillinger rundt det: 1) å finne noen som kunne gjøre det, og 2) å finne disse vingene. Jeg må innrømme at det ikke var så veldig lett. Vi endte opp med to vinger via amerikanerne, og vi hadde to vinger som kom fra Chile, som SPAR, som var produsenten, sørget for å skaffe oss.

Så satte vi i gang selve arbeidet med dette. På den tiden hadde vi ikke den fulle oversikten over hvilke oppgraderinger vi skulle ha på dette flyet. Vi bad om å få noen data på dette fra SPAR. Det har vi fått, med en del informasjon om det.

Vi har fått to typer tilbud fra SPAR. Det første tilbudet tilfredsstilte ikke de operative kravene vi så, og det andre tilbudet som kom opp, gav oss veldig store utfordringer

fordi vi måtte sertifisere det. Det er en ganske utfordrende prosess, og særlig i forhold til den kapasiteten som vi selv har til å gjøre dette. Men vi ser at vi har en radar som er veldig gammel. Vi har f.eks. en del gyrokompass. Etter hvert er det omtrent umulig å finne reservedeler, så det er et behov for å gjøre noe med dette, ja, det er det. Vi har en prosess for å finne dette.

Møtelederen: Det som nå besvares, er i og for seg greit nok. Det står også dekket godt i dokumentene. Men det er like fullt et faktum at i proposisjonen sier man med bred penn at man skal kunne utføre alle typer kjente oppdrag frem til 2012–2015. Det virker jo rett og slett som om man har tatt munnen for full da man skrev proposisjonen med det utgangspunktet.

Spørsmålet er rett og slett: Hvis det var så mye usikkerhet og så mange forbehold om dette på forhånd, hvorfor ble da Stortinget gitt den opplysning at her skulle flyene være fullt operative frem til 2012 for alt i verden? Jeg må minne om at i Afghanistan var vi definitivt inne, og *det* bør ikke ha kommet som en overraskelse etter at budsjettet ble fremlagt. Det høres ut som om denne formuleringen burde fått et in sha' allah som tillegg, men det er ikke godt nok for budsjett dokumenter.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Som jeg sa: Den dagen komiteen hadde høring om budsjettet, orienterte jeg om endringene som var kommet på bakgrunn av det vingeskiftet og den kunnskapen vi da hadde kommet til når det gjaldt korrosjon. Jeg sa også da veldig klart at vi må vurdere hvordan vi går videre med disse flyene, hva vi gjør, og hva vi gjennomfører på dem.

Vi var jo også i en situasjon hvor vi vurderte: Skal vi stoppe hele vingeskiftet? Vil det være det kloke å gjøre? Vi valgte å gjennomføre vingeskift, fordi vi da kan bruke dem i hvert fall i Norge fram til en interimsperiode. Det var ikke da, på det tidspunkt, tenkt at man skulle bruke disse flyene i Afghanistan, da vi gikk til vingeskiftoppgraderingen. Det var ikke uten videre tenkt at vi skulle gjøre det.

Men jeg har lyst til å si at sikkerhetssituasjonen i Afghanistan har endret seg veldig det siste året. Forsvarssjefen kan si mer om det. Men til Petersens spørsmål: Det er kommet ny kunnskap etter at vi skrev budsjettet, som gjorde at vi kom til den situasjonen at vi aldri ville ha en operativ kapasitet som tilfredsstilte de kravene vi hadde satt.

Møtelederen: Sier statsråden at Afghanistan-operasjonen var en helt ny ting som man har tenkt på etter at budsjettet ble fremlagt?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, det sier jeg ikke. Men sikkerhetssituasjonen i Afghanistan har endret seg. Vi flyr i Afghanistan med et sivilt fly. Vi flyr til Afghanistan med et sivilt fly. Det sivile flyet som vi flyr rundt i Afghanistan med, leide vi inn i fjor vår, nettopp for at vi skulle kunne frakte vårt eget personell. Det var ikke da mulig å få leid noe militært fly. Vi har leid et sivilt fly.

Det som er situasjonen, er at vi vet at sikkerhetssituasjonen har endret seg. Per i dag er det trygt å fly med et sivilt fly, men den situasjonen kan endre seg. Det er jo nettopp derfor vi nå må være føre var. Dette er en situasjon som har endret seg det siste året. Men jeg foreslår at forsvarssjefen svarer på det.

Møtelederen: Jeg spurte ikke om vi skulle ha ansvar for flyvning – det skjønner jeg, det står også i papirene. Mitt spørsmål gjelder i grunnen dette: Det å bruke militærfly i Afghanistan – ikke sivile fly, men det å bruke våre egne Hercules – er en problemstilling som har oppstått etter at budsjettet ble fremlagt.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Hvis vi hadde gjennomført en eller annen form for avionikkoppgradering, ville vi kunne brukt flyene i Afghanistan. Men det vi også lærte i forbindelse med denne prosessen i fjor høst, var jo at uansett om vi går til en mindre avionikkoppgradering, vil flyene fremdeles ha en 50 pst. tilgjengelighet. Det er ikke veldig gunstig å ha fly i Afghanistan med 50 pst. tilgjengelighet hvis man har akutt behov for å transportere. Jeg vil tro at forrige regjering har tenkt, som kanskje også vi har innstilt oss på, at her må ulike land stille med ulike kapasiteter, og vi får basere oss på allierte. Men vi ser at det er trangt om kapasiteten, og derfor er det så viktig at vi kan ha kontroll med vår egen taktiske transportflykapasitet og bruke den hvis det er nødvendig. Men jeg foreslår likevel at forsvarssjefen svarer på dette med sikkerheten, for der har det faktisk vært en endring i løpet av det siste året.

Sverre Diesen: Når det gjelder den begrensede avionikkoppgraderingen, ville jo den ganske riktig satt flyene i stand til å utføre alle typer oppdrag, også i Afghanistan, hvert enkelt fly vurdert isolert. Men så kommer altså denne tilgjengelighetsproblematikken, som gjør at vi med mindre enn 50 pst. sannsynlighet ville hatt det antall fly tilgjengelig til enhver tid som gjorde at det ville være praktisk mulig å bruke flyene i Afghanistan, uavhengig av sikkerhetssituasjonen.

Så til spørsmålet om hvorvidt situasjonen i Afghanistan har endret seg siden budsjettet ble lagt frem, og det har den definitivt. Problemet er jo nå at vi ser en økende bruk av skulderavfyrte luftvernåpener fra Taliban og andre grupperinger i Afghanistan, som gjør at ubevæpnede eller fly uten selvforsvarssystemer er mer utsatt. Men poenget i denne forbindelse er altså at den begrensede avionikkoppgraderingen ikke ville satt oss i stand til å – skal vi si – treffe mottiltak av mer taktisk art mot en slik trussel, f.eks. ved å la flyene lande i mørket, på ikke opplyste flystriper. Det lå ikke inne i den opprinnelige oppgraderingen. Det ville antakelig vært en nødvendig forutsetning å kunne gjøre det, slik trusselen har utviklet seg i løpet av vinteren og våren. Men det vil vi altså ikke kunne gjøre med de gamle flyene. Det vil vi kunne gjøre med de nye.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Bare én ting også der: Når det gjelder denne avionikkoppgraderingen

som måtte gjøres for å fly i Afghanistan, vil jeg også si, som jeg stad i sted, at det er et tidsaspekt her. FLO har beregnet at det ville ta 45 måneder. Det ville ta veldig lang tid før vi overhodet kunne fly disse flyene, med 50 pst. operativ tilgjengelighet i Afghanistan – altså 45 måneder fra nå.

Møtelederen: Jeg sier ikke at noen av disse argumentene ikke holder. Jeg sier bare at det er litt pussig at det står at man skal kunne gjennomføre alle kjente oppdrag frem til 2012–2015. Men nå er vi inne i den politiske diskusjonen. Jeg skjønner at vi ikke kommer videre på dette.

Men bare for å stille et annet spørsmål – om tilgjengelighet. Det dreier seg om at det står i proposisjonen at man ikke har «reell taktisk lufttransportkapasitet», og den kjøper jeg. Men det brukes da som et argument for kjøpet. Men det er vel slik at når disse flyene kommer tilbake fra Canada, har man vel det, med unntak av de kravene som stilles til Afghanistan. Så den koblingen som gjøres i proposisjonen, er vel litt i kjappeste laget, er den ikke det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Akkurat for tiden er vel det riktig. Igjen kan kanskje forsvarssjefen si noe om akkurat dette. Men det som er det vanskelige når man ikke har tilgjengelighet på fly, enten de skal skifte vinger eller de skal avionikkoppgraderes, er at vi har et personell som er avhengig av å fly for å holde sine sertifikater oppe. I dag er vi i en situasjon hvor det er kritisk.

Sverre Diesen: Jeg tror jeg skal la generalinspektøren for Luftforsvaret, Stein E. Nodeland, svare på det.

Stein E. Nodeland: For det første: Når flyene kommer tilbake – og når vi kunne ha byttet vinger – kan en ikke si at de har en reell taktisk kapasitet. Vi mangler fremdeles mye på det, ikke minst dette med oppdatert egenbeskyttelsesutstyr. Når det gjelder selve treningsstatusen, er hele skvadronen på treningsstatus i dag. De bruker den lille flytiden de har, til å trene, og de ligger flymessig langt under de kravene som stilles, både fra NATO og nasjonalt. Vi hadde fått dem tilbake, og med den tilgjengelighetsprognosen vi har, så ville vi ganske sikkert fremdeles ha ligget på en treningsstatus.

Min bekymring i hele den diskusjonen er at hvis vi ikke gjør noe nå, hvis vi bare hadde fulgt den opprinnelige planen, ville denne skvadronen reelt sett vært på treningsstatus helt fram til vi får nye fly. Det synes jeg er veldig bekymringsfullt.

Signe Øye (A) [08:38:11]: Slik jeg skjønner det, er det veldig stor usikkerhet om de gamle flyene vil kunne brukes i Afghanistan, uansett om de oppgraderes lite eller får en større oppgradering. I mellomtiden går det veldig mange år. Vi har et ansvar for sikkerheten til soldatene våre, som i denne perioden vil være usikker.

Det hevdes at andre land oppgraderer og gjør dette både billig og over kort tid. Jeg vil gjerne vite om hva dere kjenner til når det gjelder andre land som driver med oppgradering – kostnadene for det og hvor lang tid det tar.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er riktig at det er flere land som oppgraderer. Sverige og New Zealand oppgraderer. Det er veldig lite erfaringsmaterieell, men jeg tror sjef FLO kan si litt om det som foregår i andre land.

Trond R. Karlsen: Som statsråden sier, har Sverige en oppgradering på dette. Jeg tror svenskene begynte sin prosess tilbake i 2002 eller 2003. De får levert sine fly fram til 2013. Jeg tror det er det siste flyet. Dette er en prosess som tar ganske lang tid. Newzealenderne gjør noe av det samme, og det er også en prosess som tar omtrent samme antall år. Vi snakker altså om en ganske lang prosess som tar ganske lang tid, før vi faktisk kunne hatt våre fly opp til en slik operativ status.

Vi så på dette som en mulighet for våre egne fly, og vi mente at dette ville koste i størrelsesorden 1,4 milliarder kr å gjøre for våre fly. Det er en betraktelig sum å putte inn i fly som er veldig gamle.

Møtelederen: Da har jeg Width, Arnesen, Bredvold og Jacobsen på listen. Vær så god – Per Ove Width.

Per Ove Width (FrP): Det blir pekt mye på sikkerheten for våre soldater i Afghanistan som et argument for å kjøpe nye fly, og det er et godt argument. Men det vil jo si at våre soldater i Afghanistan over lang tid ikke har hatt den sikkerheten de egentlig burde ha hatt, fordi skiftende regjeringer har somlet, vil jeg si, med å ta initiativ til å kjøpe nye fly. Det har vært mast etter det i mange år.

Jeg spør igjen: Disse flyene som vi nå får oppgradert, vil de være så tilfredsstillende at de kan settes rett inn i Afghanistan, mot den trusselen som tydeligvis er blitt større – som forsvarssjefen også var orientert om? Vil disse flyene da være i den stand at de kan tilfredsstille det kravet?

Jeg må også spørre om en annen ting, denne fabrikken, SPAR, som har oppgradert de gamle flyene. Det er en velrenommert fabrikk, som har drevet med oppgradering av Hercules-fly i mange, mange år. De har sagt at disse flyene kan operere under alle forhold fram til 2017. Stemmer ikke det?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Her er det mange forhold. Det første spørsmålet går på: Hvis vi oppgraderer de Hercules-flyene vi har nå, kan vi da fly i Afghanistan? Som jeg nevnte, er det den mindre avionikkoppgraderingen eller den store avionikkoppgraderingen. Med den mindre avionikkoppgraderingen kan vi fly i Afghanistan hvis man er tilfreds med 50 pst. tilgjengelighet på fly.

Men det er ingen som anbefaler at vi skal ha så gamle fly i Afghanistan med 50 pst. tilgjengelighet. Det er den nye erfaringen fordi våre fly har fløyet ganske mange timer. Til sammenlikning oppgraderer det amerikanske luftforsvaret også noen fly, men ikke fly som har fløyet så mye som våre. De oppgraderer vel ikke fly som har fløyet over 18 000 timer. Våre har fløyet 22 500 timer.

Når det gjelder uttalelsene fra SPAR, er det de som skifter vinger på flyene. Jeg vil si at tidsaspektet på å be-

gynne den oppgraderingen er det største minuset. 45 måneder fra nå er lang tid, og det er egentlig også optimistisk. Som sjef FLO sier, da skal de selv sertifisere flyene. Det er en omstendelig prosess. Det er en tidkrevende og ikke minst en personellmessig ressurskrevende prosess.

Jeg vet ikke om noen vil si noe om SPAR?

Trond R. Karlsen: Når det gjelder dette med fram til 2017, er det en vurdering som fabrikken har kommet med, som det helt riktig blir sagt her. Det er en vurdering som går på det rent strukturelle, som er basert på 750 timer bruk i året og en viss flyprofil. Vår oppfatning er at vi i stor grad er enig med SPAR i forhold til det strukturelle, bortsett fra at vi mener at den flyprofilen de har lagt inn, er litt snill i forhold til hvordan vi vanligvis flyr våre Hercules. Dette er det strukturelle. Men det er alltid en usikkerhet fordi man har et 40 år gammelt fly. I et 40 år gammelt fly kan det dukke opp ting, slik det gjorde i forbindelse med dette med yttervingene, som dukket opp over natten.

Så er det selvfølgelig også den avionikkoppdateringen som skal skje i tillegg.

Sverre Diesen: Jeg tror det er veldig viktig at vi skiller mellom hva det enkelte fly rent teknisk er i stand til, og hvilke reelle operative begrensninger vi allikevel vil måtte stå overfor. Det er sikkert riktig som SPAR sier, at man kan operere flyene teknisk under de fleste forhold, men det er altså tre andre faktorer som kommer inn her: Flyene kommer for sent i forhold til når vi trenger dem, flyene vil uansett ha en tilgjengelighet som er for lav til at vi kan ha en pålitelig og stabil deployering – da trenger vi en vesentlig høyere tilgjengelighet enn 50 pst. sannsynlighet for å ha minimum to fly tilgjengelig til enhver tid – og SPARs vurdering tar selvfølgelig ikke hensyn til den økte trusselen, som altså forutsetter at vi er i stand til å gjøre bl.a. en del tillempninger når det gjelder den taktiske bruken av flyene, f.eks. mørkelandinger og tilsvarende.

Per Ove Width (FrP): Bare et lite tilleggsspørsmål: Vil det da si at de flyene som nå er reparert – for å bruke det uttrykket – ikke kan settes direkte inn i Afghanistan? Og i tilfelle, på grunn av kanskje en forandring i fiendens – for å bruke det uttrykket – måte å drive krigføring på: Når kan disse flyene settes inn i Afghanistan? Hvis det går for lang tid, vil jo våre styrker i Afghanistan fremdeles være uten skikkelig flystøtte.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Etter et vingeskift vil man kunne fly i Norge, men etter bare et vingeskift vil man ikke kunne fly i Afghanistan, bl.a. på grunn av at man ikke har egen beskyttelse på flyet. Det ligger i den mindre avionikkoppdateringen. Fremdeles må vi jo si at hvis man insisterer på å bruke gamle Hercules-fly i Afghanistan, vil man uansett ikke få mer enn 50 pst. tilgjengelighet, og man vil altså ikke få det før tidligst om 45 måneder hvis man skal gå ut og foreta anskaffelse av en mindre avionikkoppdatering.

Møtelederen: Da har jeg Arnesen og deretter Bredvold på listen.

Bendiks H. Arnesen (A): Det har jo vært mange spørsmål om utgifter, men kanskje mindre om mulige besparelser ved kjøp av nye fly. Det er vel med et gammelt fly som med en gammel bil. Det blir vel aldri nytt, uansett hvor mye man reparerer på det. Hadde disse gamle flyene vært biler, hadde de vel hatt veteranstatus pr. dato.

Det står i proposisjonen at det er altfor store driftskostnader med de gamle flyene, og så viser man til driftsstans osv. Er det andre ting som gjør at driftskostnadene er betydelig høyere med disse gamle flyene? Og så er det jo kanskje naturlig i disse tider å spørre om man med de nye flyene oppnår noen miljøgevinst i forhold til å bruke de gamle fortsatt.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder driftskostnadene på de ulike flyene, tror jeg faktisk at jeg skal la sjef FLO svare videre på det. Det som er det aller viktigste med de nye flyene, er at de har en mye høyere ytelse og en mye høyere operativ kapasitet. De er hurtigere, de er mer moderne, selvfølgelig. Det er moderne fly. I tillegg har de mindre personell i flyet.

Jeg vet ikke, er det generalinspektøren som skal svare? Eller sjef FLO, kanskje? Ok, GIL kan begynne.

Stein E. Nodeland: Når det gjelder driftskostnadene: Det vi vel ser for oss, er først og fremst at vi får mer ut av de pengene vi bruker på flyene. Vi regner med at vi vil ha omtrent den samme organisasjonen, men innsatsen for å få flytimer blir reelt sett mindre, slik at vi altså får mer ut av de pengene vi bruker. Det er først og fremst det jeg vil si.

Møtelederen: Da har jeg Bredvold som neste.

Per Roar Bredvold (FrP): Det er mange spørsmål som henger i lufta, men i hvert fall ett som henger akkurat nå, er: Hva skal vi gjøre i Afghanistan i en krigssituasjon med tanke på sikkerhet inntil vi får de nye flyene våre? Det synes jeg ikke vi har fått noe svar på.

Det andre spørsmålet mitt er litt på siden, men er allikevel for meg litt interessant og morsomt. Jeg leste i VG her om dagen om «Tor», ett av de seks Hercules-flyene våre. Jeg tror faktisk jeg var så heldig her om dagen at jeg så det komme flygende. I den artikkelen jeg leste – jeg tror det var i VG – var det spørsmål om hva vi skal gjøre videre med disse flyene. Jeg går ut fra at statsråden ikke ønsker at vi skal ha seks pluss ti operative fly, men at vi skal avhende de seks. For vi skal vel ikke ha ti? Da kunne det være litt interessant – i hvert fall for meg – å høre hva statsråden mener vi skal gjøre med de flyene, om vi skal parkere dem på et museum, om vi bare skal parkere dem et sted, eller om vi skal selge dem, gi dem bort – et eller annet. Vi har jo hørt enkelte si at selv om vi oppgraderer dem for 300 mill. kr, er det en god ting å gjøre, for vi får tilbake de 300 millionene og det vi ellers hadde fått for flyene. Jeg tviler litt på det, selvfølgelig, men jeg kunne

godt tenke meg å høre litt om framtiden for de gamle flyene våre.

Men hovedspørsmålet mitt er: Hva skal vi gjøre i Afghanistan i en krigssituasjon med tanke på sikkerhet inntil vi får de nye flyene våre?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Sikkerhets-situasjonen i Afghanistan vurderes fortløpende, absolutt hele tiden, hele døgnet. Inntil videre flyr vi et sivilt fly. Vi flyr det nå fra Skandinavia til Kabul sammen med danskene, som bruker det samme flyet. Fra Kabul til Masar-e-Sharif og til Meymaneh har vi innleid en fokker, et sivilt fly, som vi flyr på den ruten for å transportere soldatene våre og materiellet vårt. Det flyet går seks dager i uken. Det er et sivilt fly.

Per i dag anses det som forsvarlig å fly det sivile flyet i Afghanistan og også å lande i Kabul. Hvis den situasjonen skulle endre seg, vil vi f.eks. fly til en flyplass utenfor Afghanistan, f.eks. nord for Afghanistan – det ville være naturlig i og med at vi har hele vår styrke i Nord-Afghanistan, altså utenom Kabul – og så fly inn fra Nord-Afghanistan, eller ha en transport fra f.eks. Termez, som jeg tror ligger ti mil fra Masar-e-Sharif, hvor vi har de fleste soldatene våre, og til Meymaneh. Det vil være et alternativ. Da er vi nødt til å basere oss på allierte og andre som kan komme til hjelp. Jeg tenker alltid at hvis vi gjør det vi kan for å skaffe oss kapasitet, og vi ikke får den før vi kan sende fly til Afghanistan i 2009, så er i alle fall det det beste vi kan gjøre enn så lenge. Og så vurderer vi situasjonen veldig nøye. Men hvis vi skulle komme til en situasjon hvor vi ikke kan fly våre sivile fly inn i Afghanistan, og rundt i Nord-Afghanistan, vil vi måtte basere oss på allierte.

Når det gjelder avhending, vil vi vurdere alternativer for avhending av flyene. Jeg minner igjen om at det er 166 mill. kr som er brukt på vingeskiftet. Det andre er stort vedlikehold som er gjort ved fabrikkene. Men det aller viktigste ved at vi har gjort dette vingeskiftet, er jo at vi i hvert fall kan fly i Norge inntil vi får nye fly. Vi kan fly dem uten begrensninger i Norge. Flyverne våre vil kunne fly, men når jeg sier «uten begrensninger», er vi fremdeles på disse 50 pst., og vi er fremdeles på det at store deler av tiden må de stå på verksted. Men vi vil i hvert fall kunne bruke de fire flyene til oppdrag i Norge og fly mellom flyplasser i Norge inntil vi får nye fly.

Per Roar Bredvold (FrP): Mye av den tiden vi har brukt hittil – ca. en time – har vi snakket om egenbeskyttelse av fly, altså av de nye flyene. Så vidt jeg vet, har vel ikke sivile fly noen egenbeskyttelse i det hele tatt. Slik jeg forstår statsrådets siste svar, er det sikkert nok å fly sivile fly uten egenbeskyttelse med norske soldater om bord, til Afghanistan og fra Afghanistan. Det finner jeg litt merkelig, statsråd.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Dette er også en vurdering hvor jeg tror jeg skal gi ordet til forsvarssjefen.

Men som jeg sier: Dette er en situasjon som vi følger fortløpende. Det er den situasjonen vi faktisk er i, men det er jo nettopp derfor jeg synes det er så usedvanlig viktig å få nye transportfly, slik at vi ikke setter oss i en situasjon hvor vi er avhengig av sivile fly.

Sverre Diesen: Det er viktig å skille mellom å fly til og fra Afghanistan, og å fly internt i Afghanistan. Vi flyr i dag den lange etappen til Afghanistan med et tyrkisk charterselskap, Pegasus. De lander i Kabul. Det er inntil videre ansett for å være trygt, men det er altså noe som vurderes fortløpende. Det er ganske riktig – denne typen fly har ingen form for egenbeskyttelse. Vi flyr altså internt i Afghanistan med denne fokkeren.

Når vi vurderer det dit hen at dette ikke lenger er mulig, vil vi altså kunne la den strategiske transporten foregå til en flyplass utenfor Afghanistan, eksempelvis Termez, som tyskerne bruker i Usbekistan.

Og så er jo spørsmålet: Hva skal vi bruke derfra? Inntil vi får våre egne fly, vil vi måtte støtte oss til tyskerne. Men det er klart at de har sine egne behov å ivareta, og skulle det komme dit hen at de rett og slett ikke har kapasitet, så blir dette meget vanskelig, særlig for stasjonen i Meymaneh, hvor tyskerne jo ikke har noen tropper selv og slik sett ikke har noe behov for å fly med sine egne fly.

Det som altså er utfordringen, er at vi på sett og vis uansett må ta konsekvensene av at den lange etappen fra Norge til Afghanistan vil vi uansett måtte fly med fly uten egenbeskyttelse. Og så er spørsmålet: Hvordan innretter vi oss internt i Afghanistan?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg har bare lyst til å si én ting når det gjelder oppgradering. Det eneste vi har gjort med den fokkeren, er at vi har forsterket den under, slik at den kan lande i Meymaneh, som har en grusbane til flyplass. Det er den eneste forsterkningen vi har gjort i forhold til et vanlig sivilt fly.

Møtelederen: Da er det Bjørn Jacobsen.

Bjørn Jacobsen (SV): Det kjem jo meir og meir fram at oppgradering er ulike saker. Det er mange slags former for oppgradering – det er det ingen tvil om. Eg registrerer jo at amerikanarane sjølve oppgraderer 500 fly, og svenskane oppgraderer alle sine – så vi er jo i den situasjonen at vi veit kva vi har, men på ein måte ikkje veit kva vi får. Det har jo også vore reist tvil om kva J-en har av eigenskapar – og vore hevda at det truleg er den siste produksjonslina som no går føre seg der, med dei problema at vi då kjøper fly som er heilt på slutten av ei produksjonsline. Har dette vore vurdert i forhold til korleis ein i framtida skal kunne ha nye fly, men som det kan bli vanskeleg å få tak i reservedelar til fordi dei faktisk har gått ut av produksjon?

Men så veit vi også at ein kan ta veldig grundige oppgraderingar, men ein kan også ta veldig lette oppgraderingar. Vi såg jo her om dagen, då vi hadde høyring med Airbus, at dei hadde veldig tiltru til dei flya vi allereie har. Dei sa at vi kan levere dykk fly, og så skal vi halde dykkar

fly i live til vi kan skaffe nye fly. Det synest jo eg er å ha ei veldig tiltru til våre fly. Dei har faktisk meir tiltru til våre fly enn det vi har sjølve – kan det verke som. Men det kan jo sjølvstykkt vere ein del av det salsfremjande arbeidet dei driv.

No forklarte de veldig godt dette med Pegasus, som eg oppfattar nesten som eit halvflugubert selskap – eg synest aldri dei burde fått lov til å fly norske soldatar. Eg har sjølv vore med dei. Dei var ikkje eingong kredittverdige nok til å få kjøpe fuel i Kabul då vi var med dei. Oberst Rasch frå Tromsø sa at eg skulle gjerne ha gjeve dei både det eine og det andre, men eg har fått klar ordre frå Oslo om at det får eg ikkje lov til. Vi landa ein eller annan plass for å få fuel. Vi hadde det for så vidt greitt, vi politikarar, men dette var soldatar som skulle heim til familie og sønn. Det verkar ikkje seriøst, men det har gått føre seg lenge. Men det kan hende at dette selskapet har forbetra seg.

Men når det gjeld sikkerheita, gjeld det den interne transporten i Afghanistan. Har ein då rekna på kor mange flytimar kapasitet av ein f.eks. oppgradert Hercules – av dei vi har sjølve – som då ville måtte vere tilgjengelege der og då? Når vi får tilbake flya våre frå Canada – og med ei lettare oppgradering – kunne dei då take over det arbeidet som fokkeren allereie gjer i Afghanistan?

Møtelederen: Før man svarer: Jeg tror ikke vi skal gi oss inn på noen diskusjon om Pegasus eller andre kontraktører her. Vi har tre kvarter igjen, og det er på dem dette henger om vi kommer til å avgi innstilling før sommerferien eller ikke – så la oss fokusere på de uavklarte tingene vi trenger for å slippe saken fra oss. Vi har tre kvarter å gjøre det på.

Bjørn Jacobsen (SV): Derfor var også mitt spørsmål, leiar, kva vi kan ha av kapasitet sjølve, for å sjå bort frå at vi treng å ha ein fokker som føretak den interne transporten i Afghanistan.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder selv en lett avionikkoppgradering, forholder jeg meg til det som FLO har beregnet. De sier at det vil ta 45 måneder. Det høres lenge ut, men det er en komplisert sak å gjøre det, det er tidkrevende, det er ressurskrevende, og det er personellkrevende, fordi de også bl.a. skal sertifisere flyene etterpå. 45 måneder er langt fram i tid. Det tilfredsstillende derfor ikke noen hurtiganskaffelse. Hvis man da etter 45 måneder fant ut at man var tilfreds med 50 pst. operativ tilgjengelighet, kunne man teoretisk fly disse flyene i Afghanistan. Det ville jo ikke gi noen bedre ytelse enn 50 pst. Og jeg vil minne om at det er ganske usikkert, fordi da står de altså på verkstedet eller annet sted halve tiden. Jeg ville ikke synes at det var forsvarlig. Det er nok et argument for at jeg ikke har sett noen annen mulighet enn å anbefale en hurtiganskaffelse.

Når det gjelder om dette flyet er et gammelt fly som går ut av produksjon, har det amerikanske luftforsvaret fremdeles en stor ordre til Lockheed Martin. Det er ikke snakk om at det er et fly som skal gå ut av produksjon. Det er all grunn til å tro at det vil vare i flere tiår fremdeles.

Det som har vært med C-130J, har vært som med veldig mange andre fly, at det har hatt en utviklingsprosess etter at det ble lansert. Derfor var det det amerikanske luftforsvaret i desember 2006 erklærte at dette flyet tilfredsstilte alle de kravene som de hadde.

Når det gjelder hva Airbus sier, at de kan holde våre fly ... Som jeg sier, kan de fly i Norge med oppgraderte vinger. Vi kan klare de enkle oppdragene i Norge, men jeg er faktisk nødt til å forholde meg til forsvarssjefen, generalinspektøren og sjef FLO når det gjelder tilstanden på våre fly. Hvis jeg skal si ...

Møtelederen: Da er det Skumsvoll, og så vil både jeg og Width komme tilbake før vi går videre på neste bolk. Unnskyld, brøt jeg deg av?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, jeg kan sikkert komme tilbake til det.

Møtelederen: Skumsvoll – vær så god.

Henning Skumsvoll (FrP): Det som forbauser meg litt, er denne anskaffelsesprosessen. Man har snakket om at man har gjort jeg tror det var seks utredninger over tid. Tross alt, etter alle disse utredningene, selvfølgelig for å anskaffe nye fly, og det gjaldt bruk av disse som vi har i dag, kunne man ikke da klart for et års tid siden, og vel så det, å kvalitetssikre at man ikke skulle sette i gang denne vingeskiteoperasjonen – for den har jo i grunnen vært fordi vi har bruk for flyene, ikke for å fly stort sett i Norge? Sikkerheten for våre soldater setter vi selvsagt i høysetet. Dette burde man jo greid for et år siden. Så sier man at brukerkonferansen på høsten og en servicebulleteng skulle kaste hele prosjektet. Hva skulle man egentlig ha gjort, eller hva kunne man ha gjort for at disse flyene kunne blitt gitt dødsdommen – for det er jo det de faktisk har fått av Regjeringen i dag – allerede for 15 måneder siden?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg er ikke enig i at det her er snakk om å gi disse flyene en dødsdom, men det er å si at disse gamle flyene ikke tilfredsstillte de kravene vi ser i dag. Da vil jeg igjen minne om at det er noe som har forandret seg. Det er behovet spesielt når det gjelder sikkerhet, og det er også den kunnskap vi har fått om at oppgraderte fly ikke vil gi den tilstrekkelige operative tilgjengeligheten. Man kan godt si at det burde man ha visst, men da burde man jo ha sett det etter alle de utredningene som var gjort i forrige stortingsperiode. Jeg tror at mange ting har vært vanskelig. Det er nå i den senere tid at ulike land har begynt å oppgradere. Selv om svenskene begynte i 2002, er det jo en prosess som tar lang tid. Det å ha erfaring etter oppgradering er det heller ikke så veldig mange som har – altså å fly etter at de har tatt denne avionikkoppgraderingen.

Når vi får skiftet vinger på disse flyene og får dem hjem, kan vi fly dem i Norge, vi kan fly dem 50 pst. i Norge. Skal vi fly dem andre steder, må de avionikkoppdateres. Vi har kommet til at med den kunnskap vi har i dag, tar det for lang tid, og det gir for dårlig tilgjengelighet.

Derfor er det ikke å anbefale, og derfor anbefaler vi å hurtiganskaffe.

Når det gjelder denne oppgraderingen som mange er opptatt av, vil jeg også minne om at det amerikanske luftforsvaret oppgraderer en del fly. Men de oppgraderer ikke fly som har fløyet over 18 000 timer. Våre har fløyet 22 500 timer. Det sier seg selv at skal vi da bruke veldig mye penger, bruke lang tid, være uten fly i den tiden, og samtidig sitte med et personell som verken får trent, øvet eller holdt sine sertifikater, vil jeg støtte generalinspektøren for Luftforsvaret, som sier at da avviker vi i realiteten denne transportflykapasiteten, som jeg mener at et land som Norge trenger, både militært og sivilt.

Møtelederen: Da vil jeg bare komme tilbake, riktignok litt nølende, for det er alltid pinlig å legge til grunn at man kanskje ikke helt har skjont det som blir sagt.

Hvis jeg går tilbake til papirene nå, forstår jeg det slik at Regjeringen pr. oktober i fjor trodde at oppgraderingene ville gjøre det mulig for oss å gjennomføre alle typer kjente oppdrag, herunder Afghanistan. Det har Regjeringen sagt. Så har det skjedd ting i etterhånd som gjør at det ikke går likevel. Der har jeg ut fra samtalen hørt om tre komponenter. Det ene er korrosjon, det har vel vist seg ikke å være noen stor problemstilling. Det andre er tilgjengeligheten, hvor dette med 50 pst. tydeligvis har kommet som en overraskelse – jeg sier ikke at det er feil – men det var en ny opplysning som kom etter at Regjeringen fremla sitt budsjett. Det kunne for så vidt være interessant å vite hvilken tilgjengelighet man la til grunn for sin budsjettproposisjon. Det tallet vil jeg gjerne ha. Så er det det tredje poenget. Disse flyene ville, som forsvarssjefen sier, som enkeltfly kunne fly på Afghanistan hvis de var blitt avionikkoppgradert, men det finner man det altså ikke hensiktsmessig å bruke penger på når tilgjengeligheten ikke er bedre enn det man fikk opplyst i brukerkonferansen.

Men jeg forstår det også slik at det at det tar 45 måneder å oppgradere avionikken, må jo også være noe som har oppstått etter at budsjettet ble fremlagt. Hvis ikke, inviterte man jo faktisk Stortinget til å akseptere en oppgradering som ville ha gått over minimum en 45 måneders periode.

Vi skal komme tilbake til konklusjonen på dette punktet, men det er dette jeg har fått ut av samtalen. Jeg ser ikke bort fra at jeg har bommet litt, men slik er det nå en gang.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er mulig at vi ikke har klart å være tydelige nok på dette. Det er også slik at vi har fått en del kunnskap underveis. Og som sagt, det er mange utredninger når det gjelder transportfly fra tidligere, fra forrige periode. Den 7. februar i fjor godkjente jeg en oppgradering, et skifte av vinger. Hadde vi ikke gjort det, hadde vi hatt så sterke begrensninger på flyene våre at vi ikke hadde kunnet fly 50 pst. en gang. Det opphevet begrensningene på vekt, det opphevet også begrensningene på hvordan man kunne fly, selv om sjef FLO her sier at amerikanerne er snille når det gjelder hva

de på en måte slipper igjennom i forhold til hvordan vi flyr våre Hercules-fly.

Det andre er dette med oppgradering. Hvordan skulle man avionikkoppgradere disse gamle flyene? Det hadde vært gjort et prosjekt tidligere som så på en fullstendig avionikkoppgradering, altså den lange som tar ca. 10 år, som svenskene er i ferd med å gjennomføre. Det la man bort, for det var kostbart. Det var beregnet til ca. 1,4 milliarder kr i 2004. Det la man bort. Så så man på om det var mulig å ta en mindre avionikkoppdatering, slik at vi kunne bruke flyene f.eks. i Afghanistan.

Den kunnskapen som vi fikk både om korrosjonen og om at flyene etter en mindre avionikkoppgradering ikke ville ha den ønskede eller den håpede tilgjengelighet, kom i løpet av høsten. Derfor besluttet Regjeringen å vurdere en hurtiganskaffelse i desember 2006.

Møtelederen: Men at det tok 45 måneder, visste man også før budsjettet ble fremlagt?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Nei, det visste man ikke, for det var et forprosjekt på denne mindre avionikkoppgraderingen ...

Møtelederen: Ok. Det var i grunnen et ja- eller nei-spørsmål, så jeg skal ikke bruke mer tid på å få det gjort. Så det var greit.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Og det er heller ikke et spørsmål som har et ja- eller nei-svar, og heller ikke en enkel setning. Det er en komplisert sak bare å foreta en vurdering av hva det er som skal skiftes ut ved den mindre avionikkoppdateringen, nettopp fordi de nye instrumentene henger sammen. De gamle instrumentene er instrumenter som på en måte opererer hver for seg. Alt dette skal passe sammen og sertifiseres, og det er en tidkrevende og ressurskrevende prosess. Derfor har FLO beregnet at den oppgraderingen vil ta 45 måneder. Og da vurderte vi at sikkerhetssituasjonen ikke var sammenfallende med et slikt løp.

Møtelederen: Ja, vi trenger ikke å få det repetert. Mitt poeng var bare – det er et ja- eller nei-spørsmål – om man hadde kommet frem til de 45 månedene før budsjettet ble fremlagt. Det er i hvert fall et ja- eller nei-spørsmål, og jeg spurte ikke om noe annet.

Da går vi videre til Per Ove Width.

Per Ove Width (FrP): Jeg regner med at vi nå kanskje er kommet til det vi kalte alternativer innledningsvis. Jeg vet ikke, leder, men jeg har likevel lyst til å ta det, hvis jeg kan begynne på det?

Møtelederen: Det kan du gjerne gjøre.

Per Ove Width (FrP): Vi velger tydeligvis et fly som har vært på vingene, riktignok oppgradert gjennom årene, i veldig, veldig mange år. Er vi nå sikre på at vi velger et moderne fly for fremtiden? Vi vet jo det at nå har vi hatt

våre transportfly i ca. 40 år, og jeg regner med at innkjøp av nye transportfly også vil omfatte at vi må ha dem i ca. 40 år til i hvert fall.

Det har tilstrømmet oss informasjon om at Hercules-flyet kanskje er på vei ut. Det kan bekreftes eller avkrefte, håper jeg. I jagerflysaken har det stadig vært fremholdt at vi må velge et fly for fremtiden, et moderne, fremtidens fly. Er Hercules et moderne fremtidens fly? Eller er Airbus A400M fremtidens fly?

Det er også sagt at for å komme til Afghanistan med våre tropper, må vi først fly sivilt, for så å frakte dem videre militært. Da finnes det jo fly på markedet, f.eks. et som heter C-27J, som riktignok er mye mindre, men som skal være det mest taktiske transportflyet som finnes i dag. Det er hurtig, kan lande på korte rullebaner og krever lite personell både i luft og på bakken. Kunne det være et alternativ? Det kan så vidt jeg har forstått, løfte 62 soldater.

Så er det en annen ting. Dette Hercules-flyet, kan det flytte Forsvarets helikoptre uten videre, kan det flytte FN-styrkenes Sisu-kjøretøyer uten videre, og kan det i humanitære situasjoner frakte større materiell som veiskraper, gravemaskiner, sanitetsutstyr osv.?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder spørsmålet om hvorvidt Hercules er et moderne fly, så er det jo det. Selv om det har vært på markedet i noen år, har det vært igjennom en utvikling som gjør at det som var problematisk da flyet var nytt, nå er rettet opp. Når det gjelder A400, har jeg ingen grunn til å tro at ikke det blir et utmerket fly.

Jeg har prøvd å si at når vi nå skal velge og hvis vi skal følge opp det som er målsettingen, nemlig å få en operativ kapasitet fortest mulig, har vi ikke valget mellom A400 og C-130J. Da har vi bare C-130J, og derfor er vi i den situasjonen. Denne taktiske flykapasiteten har ikke vært ment å skulle flytte det store materiellet inn i et katastrofeområde eller i en sone som Afghanistan. Der har vi vært med i et samarbeid som heter SALIS, som vi fremdeles er med i. Vi har også, som jeg har konsultert med utvidet utenrikskomite om, tegnet oss for deltakelse i C-17-initiativet, som skal ivareta den strategiske transportflykapasiteten over kontinenter, altså fra ett kontinent til et annet. Det er det som vil bli brukt i et sånt tilfelle. Men uansett er jo en del av det materiellet slikt som vanligvis vil gå over sjø eller land, men det er ikke meningen at Hercules-flyet skal ta de store materiellemengdene.

Når det gjelder det siste flyet som representanten Width nevner, tror jeg sjef FLO kan si noe om det.

Trond R. Karlsen: For det første tilfredsstillt det ikke de operative krav, fordi C-27 er for lite – det er det ene. Men det er jo, som du sier, et veldig moderne fly. Samtidig må jeg si at om det ikke er en miniversjon, har det på mange måter veldig store likheter med C-130J.

Jeg kan også si, til C-130J som et fremtidens fly: Her er det er jo brukernasjoner som USA, Storbritannia, Australia, Danmark og antakelig Canada etter hvert. Det er

veldig mange som anskaffer det flyet samtidig med oss. Jeg tror C-130J er et fremtidens fly.

Per Ove Width (FrP): Det er nok muligens et for lite fly. Nå har jeg i hvert fall fått bekreftet det av sjef FLO.

Nå sier statsråden at vi ikke skal frakte disse store tingene som jeg var inne på. Vi skal frakte soldater, da, tydeligvis. Da må jo dette lille flyet være tilfredsstillende for det forhold at vi skal fly sivilt mot Afghanistan, men ikke inn i Afghanistan. Det må være tilfredsstillende med hensyn til å kunne bruke korte rullebaner, ha lite personell, som jeg sier, og være hurtig og kunne bringe soldater hurtig ut og inn.

Jeg må si at hvis vi nå skal velge et fly som altså ikke har plass til Forsvarets helikoptere, ikke har plass til SISU-kjøretøylene, og ikke har plass til større humanitært materiell, som vi også må tenke på i denne situasjonen at vi skal kjøpe et fly, og vi da skal bruke, som det står i proposisjonen, jernbane, sjøveien og vei, begynner jeg å lure på: Hva skal vi egentlig med et nytt transportfly? Vi kan jo ikke se for oss hvordan vi skal frakte større humanitære ting hurtig til Afghanistan – sjøveien er litt flåsete sagt, naturligvis – for så vidt jeg vet, er det dårlig med veier både til og fra Afghanistan, og jernbane finnes ikke. Det er den situasjonen vi er i nå. Det som ble brukt som et sterkt argument for å kjøpe nye fly, var nettopp sikkerheten for våre styrker i Afghanistan. Nå vil det nok også oppstå situasjoner hvor vi skal være andre steder, i årene som kommer – det ser jeg ikke bort fra. Men hvor blir det da av argumentet for å kjøpe dette flyet, som altså ikke har plass til de tingene som vi er ute etter?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Det er et stort spenn mellom det minste flyet som representanten Width nevnte, og de store flyene som frakter det største utstyret vårt, f.eks. til Afghanistan. Da leier vi inn Antonov-fly, som flytter store typer materiell, som nok går på landeveien i Afghanistan, enten det er store militære kjøretøy eller andre.

Hvis vi skulle komme i en annen situasjon, er det slik, som vi nevnte i sted, at vi kan bruke en flyplass utenfor Afghanistan, f.eks. Termez, som er den nærmeste til Masar-e-Sharif, og gå inn derfra. Men når det gjelder størrelsen på flyene, og hva det kan bringe, er det slik at man altså ikke kan dimensjonere en taktisk flykapasitet til det største flyet bare fordi man av og til skal ha noe stort inni. Derfor er det nettopp det at man har to typer fly – en strategisk flykapasitet som man er med og leier sammen med andre land, og en taktisk flykapasitet, som vi inderlig har sett er meget gunstig å ha egen råderett over.

På spørsmålet har jeg også lyst til å vise til tidligere utredninger som sa at både C-130J og A400 tilfredsstilte de kravene som Forsvaret har til taktisk flykapasitet.

Sverre Diesen: Jeg tror det er veldig viktig å være klar over at det ikke er noe taktisk transportfly som flytter denne typen tungt hærmateriell. Det er ikke forutsetningen noe sted. For stridsvogner, pansrede stridskjøretøyer, store helikoptere osv. må man altså ha store strategiske

transportfly. Det er ikke under noen omstendighet forutsetningen – det er en kapasitet vi i den grad vi trenger den, vil måtte skaffe på annen måte.

Men det er flere ting som skiller C-130 fra C-27 Spartan, og det er muligheten for å ta med all den type materiell som er – skal vi si – mellom det tyngste og bare ren passasjertransport. Det er slike ting som større volumer med gods, det er lettere kjøretøyer, det er feltvogner, beltvogner, kommandoplasscontainere og den type ting som også skal transporteres. Det må transporteres med taktiske transportfly. Det vil vi også kunne gjøre med et fly av denne typen, men da blir C-27 for lite.

Signe Øye (A): Jeg vil komme litt tilbake til kostnader, eller pris, på C-130J og Airbus, for det har blitt hevdet – og ikke minst på Dagsrevyen onsdag – at Airbus kan levere fire fly ca. en halv milliard kroner billigere enn det som det nå ligger an til i dette hurtigkjøpet. Det er tross alt mye penger. Jeg vil gjerne høre om det medfører riktighet. Da snakker man om totalkostnader, at alt det er med som nå er med i hurtiganskaffelsen.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder C-130J og Airbus og de pristilbudene som er kommet, er det vanskelig å sammenlikne dem, fordi Airbus' tilbud mangler en hel rekke komponenter som er inkludert i C-130J. Det er store summer. Det går bl.a. på trening, øving og opplæring og reservedeler. Det er helt umulig å sammenlikne de to. Jeg tror heller ikke jeg ønsker å gi meg inn på noen prosentandel, hvilken andel av kostnadene som ikke er tatt med, men vi har grunn til å tro at det er betydelige kostnader, og derfor er de ikke sammenlignbare.

Det andre jeg har lyst til i si, er at vi tross alt har kommet inn på et kjøp det amerikanske luftforsvaret foretar hos Lockheed Martin. Det er meget god grunn til å anta at den avtalen som de har kommet fram til, er en meget gunstig avtale for kjøp av disse flyene.

Møtelederen: Jeg har to spørsmål. Det ene dreier seg om de tilbudene som er kommet fra Airbus. Jeg skjønner det slik at det ikke har vært all verdens dialog med Airbus om disse spørsmålene. Kan dere beskrive arten av denne dialogen? Hvor dypt har dere gått i problemstillingene? Hvor mye arbeid har det vært lagt inn i å forsøke å bli enige om faktum her? Det er interessant å se at Airbus sier at de kan levere i 2010, og forsvarssjefen sier med bred penn at dette kan ikke skje før i 2014. Hvilken innsats har man lagt inn for å avklare det spørsmålet? Det er tross alt ganske krevende med bred penn å si at produsenten av Airbus tar feil på dette punktet. Det er tross alt ikke et bakgrundselskap, men en forholdsvis velrenommert flyprodusent. Jeg vil gjerne spørre om arten av dette.

Så om Hercules. Ser man for seg at Hercules vil være i produksjon la oss si godt forbi 2015? Det er godt å vite hva som skjer hvis et av dem vi kjøper, må kondemneres.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg oppfattet ikke det siste spørsmålet.

Møteleseren: Vil Hercules bli produsert la oss si etter 2015? Hvis vi nå skulle komme i den situasjonen at vi må kondemnere et av flyene av en eller annen grunn, er det da mulig å få kjøpt et nytt, for å si det sånn?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Til det siste spørsmålet vil jeg si at i og med at det er så store land som er avhengige av leveranser av nye Hercules, altså på C-130J, er det grunn til å anta det. Men det er jo alltid veldig vanskelig å spå om hvor lenge en produksjonslinje skal vare. Men det vil jo bare være de to produsentene på markedet, i hvert fall slik vi kan se det nå. Det amerikanske luftforsvaret har fremdeles mange fly i bestilling hos Lockheed Martin.

Når det gjelder vår kontakt med Airbus, vil jeg si at Airbus tok kontakt med departementets administrative ledelse i januar 2007 og anmodet om et møte som var knyttet til transportfly. Det ble holdt et møte 19. januar i år. Da informerte Airbus om at de ville sende et forslag til løsning på vårt transportflybehov. Det ble sendt i februar. Det var en presentasjon av dette forslaget. Forslaget ble mottatt den 6. februar, og det var en presentasjon fra Airbus den 9. februar.

I tillegg har vi hatt møte med SPAR Aerospace, en del av det Airbus-teamet som har hatt med oppgraderingen å gjøre. Vi har også mottatt tilbud som vi har orientert om tidligere her i dag, fra Aerospace. Vi har ikke gått videre med dette tilbudet fordi det ikke ville gi oss en hurtigleveranse.

Når det sies at Airbus kan levere fly i 2010, så ble det også tidligere sagt her at vi var nr. 25 på listen, så vi ville ikke få det første flyet. Det har ikke vi sagt, det kom fra komiteen – eller jeg har i hvert fall ikke sagt det, det kom fra komiteen. Det er da å anta at det ikke blir levert i 2010, kanskje i 2011. Hvis vi skulle få fly levert til den tiden, ville det kreve et hurtigkjøp fra Airbus – et kjøp uten konkurranse, for den normale framskaffelsesprosedyren vil ikke fange opp dette innen den tid.

Og uansett, når vi fikk flyet fra Airbus – la oss si at det var klart til å fly i 2011 eller 2012 – måtte vi ha opplæring, for da ville det være et totalt nytt fly. C-130J er også et nytt fly og vil kreve lang opplæring. Men A400M vil være et helt annerledes fly, så det ville kreve lang opplæring som i hvert fall ville ta to år, kanskje to til tre år, før vi kunne si at vi var operative med det. Derfor vurderte ikke departementet det, etter den prosessen som jeg nå har beskrevet, som tilfredsstillende for en hurtiganskaffelse.

Møtelederen: Er det flere som ønsker ordet? – Bjørn Jacobsen.

Bjørn Jacobsen (SV): Takk.

No er Noreg tilbake igjen i FN-folden og kanskje med ei anna betoning på oppdraga. Har ein i nokon grad vore i kontakt med FN og også NGO-ar om kva slags behov dei har for transportkapasitet? Og ikkje minst når vi ser at framtida for militære operasjonar i stor grad sjølvsgagt også er sivilt-militært samarbeid, har ein hatt nokon lytte-

postar ute som kan seie kva slags behov dei ser for seg for framtidens transportflykapasitet?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Da vi begynte arbeidet i fjor med konseptuell løsning i forbindelse med en normalanskaffelse, var det selvfølgelig slik at det var Forsvarets behov man først tok utgangspunkt i. Likevel lot vi det gå en forespørsel til alle departementene om å komme med innspill.

Vi har tatt oppdrag for f.eks. Røde Kors, det kan være en krisesituasjon, og det kan også skje i framtiden. Men vi har ikke gått noe lenger enn til å ha den runden med de andre departementene, for det er Utenriksdepartementet som avgjør om et fly skal brukes i et slikt tilfelle. Vi har forholdt oss til departementene.

Dette har vi gjort med de gamle Hercules-flyene, og det vil vi fremdeles gjøre med de nye Hercules-flyene. I tillegg vil vi da få en mye bedre og mye sikrere kapasitet til støtte i slike krisesituasjoner enn det vi har hatt de senere årene.

Møtelederen: Per Roar Bredvold – vær så god.

Per Roar Bredvold (FrP): Takk, leder.

Statsråden har på et tidligere spørsmål svart til meg at hun er bekvem med det valget som er tatt nå, om kjøp av nye Hercules-fly til det norske forsvaret. Det er også blitt hevdet at det amerikanske forsvaret har Hercules-fly. Det er klart at det er ganske naturlig at USA kjøper fly produsert i USA. Det hadde kanskje sett litt merkelig ut hvis de hadde kjøpt f.eks. Airbus-fly. – Så det argumentet kjøper jeg ikke helt.

Hvis vi i en tenkt situasjon – dette handler om hastekjøp/hurtigkjøp – hadde hatt tid til å tenke nøyer igjennom hvilken flytype vi skulle kjøpe, hadde hatt tid til å forhandle med flere selskaper, hadde hatt mer tid til gjenkjøpsavtaler, etc., etc., så ville vi bl.a. hatt mer tid til å se på de syv fagmilitære vurderingene som ble gjennomført fra 2001 til 2005. Samtlige anbefaler Airbus. Har man ikke da tatt en noe for rask avgjørelse, slik at Airbus *kanskje* hadde vært et bedre alternativ for det norske forsvaret?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: De utredningene som det vises til, sier veldig klart at både Airbus og C-130J tilfredsstiller Forsvarets behov for taktisk transportflykapasitet.

Det jeg har prøvd å belyse gjennom svarene mine nå, er jo at vi ikke er i den situasjon – ikke slik som Forsvaret vurderer det, ikke slik som jeg vurderer det – at det er anbefalingsverdig å vente til Airbus kan levere fly. Jeg vil minne om at Airbus pr. i dag ikke har et fly som flyr. Derfor er vi ikke i den situasjon, etter vår vurdering, at vi kan vente. Derfor blir det et veldig hypotetisk spørsmål. Men det er klart, som jeg også har sagt før, det ville være ønskelig om vi kunne foreta en normalanskaffelse, men da ville det sette oss i den situasjon at vi ikke har transportflykapasitet i veldig mange år. Det jeg har prøvd etter at jeg kom inn i departementet og tiltrådte som forsvarsmi-

nister, er i hvert fall å ta ansvar for den situasjonen vi har. Vi har soldater ute. Det har alle vært veldig klar over. Vi har forpliktelser også hjemme. Vi skal prøve å klare oss i denne situasjonen fram til vi kan få levert nye fly, men det overordnede her er å få nye, operative, sikre militære fly med beskyttelse, så fort som mulig.

Per Roar Bredvold (FrP): Det er mulig at statsrådens og min vurdering av hvor mange år «veldig mange år» er, er forskjellig. Airbus sier at de i løpet av 2010 kan levere fly. I mellomtiden har de også garantert at de kan levere den kapasiteten vi ønsker. Jeg kan ikke være helt enig i det statsråden sier, men det er kanskje ikke helt unaturlig heller. Men «veldig mange år» er ikke for meg fra nå og fram til 2010. Det er en forholdsvis kort periode, og i den korte perioden kan vi løse vårt behov på andre måter enn å foreta et hastekjøp. Kjøp av nye Hercules-fly er kanskje ikke det beste for det norske forsvaret, ut fra dets ønsker og krav.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Noen ganger er sammenlikningen mellom gamle fly og gamle biler veldig god, men når det gjelder det å kunne bruke det samme sertifikatet på nye og gamle biler, så er ikke sammenlikningen god. Når man skifter fra ett flymerke til et annet, tar det tid å lære opp det mannskapet som skal fly det flyet. Det tar flere år å skaffe seg det sertifikatet.

Det er derfor slik at om Airbus også kunne levere et fly i 2010, ville vi ikke bare kunne vri om nøkkelen og sette i gang og fly det flyet. Da måtte man ha en tid på opplæring, tid til å bli kjent med flyet, og man måtte ha logistikk. Det er mange ting som skal på plass i forbindelse med innføring av en så stor kapasitet. Det vil være annerledes med C-130J, fordi vi da kan gjøre mange ting før flyet blir levert.

Kanskje forsvarssjefen kan utdype dette noe.

Sverre Diesen: I tillegg til det som statsråden her sier: Punkt 1, 2010 er et optimistisk anslag i utgangspunktet. Punkt 2, det er uansett ikke da flyene vil være operative, sett fra vår side. Punkt 3, Airbus' forslag til løsning – som ikke er noe tilbud, men et forslag til løsning – omfatter ingen oppgradering av avonikken, og vil følgelig altså ikke på noen måte kunne tilfredsstille våre behov ved hjelp av det forslaget.

Møtelederen: Men er ikke da poenget at nettopp det at man ikke har gått lenger i dialogen, gjør at man ikke kan gi svar på dette? Og ville ikke Stortinget vært i en vesentlig bedre situasjon hvis man hadde gått lenger i sin dialog med Airbus?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg mener ikke det. Uansett har Airbus sagt at de skal levere det første flyet i 2009–2010. Jeg kan ikke se at vi kan være et av de første land som prøver et fullstendig nytt fly. Vi vil ikke ha en operativ kapasitet fra den tid. Vi må ha opplæring, trening. Vi må ha logistikk på plass dersom vi skulle ha dette flyet.

Hvis vi skulle ha kjøpt et fly som var leveringsklart i 2010, ville jo det krevd at vi i dag gikk til et hastekjøp av Airbus, og bare prioriterte Airbus. Det ville være grunnen til at vi måtte gjøre det, og det gir oss ikke den operative kapasiteten på et tidligst mulig tidspunkt, som er vår forutsetning nettopp med hensyn til operativ tilgjengelighet og sikkerhet.

Møtelederen: Jeg tror ikke statsråden tok poenget. Mitt poeng er rett og slett at hvis enkelte av oss ville ønsket å vite mer om disse tingene, har departementet gjennom sitt behandlingsopplegg sørget for at det får vi ikke, og vi sitter her nå og forsøker å hale og dra dette ut. Dette gjør det vanskeligere for oss å arbeide med en sak som dette. Det er ikke et spørsmål, det er en konstatering.

Er det noen andre som ønsker å si noe? – Width, vær så god.

Per Ove Width (FrP): Det er et par ting jeg har lyst til å løfte fram som ikke har vært omtalt tidligere: Gjennom mange år har Luftforsvaret av en eller annen årsak, men ganske naturlig, synes jeg, etterlyst en tankflykapasitet. Dette er ikke nevnt i proposisjonen i det hele tatt. Er det noe som ikke er interessant lenger? Men hvis det er interessant, hvordan stiller det seg da med disse to flytypene vi nå stadig snakker om – C-130J og A400M? Hvilken er best egnet? Ettersom jeg forstår, er A400M klargjort ganske godt for tankflymanøvreringer.

Så er det en ting til som jeg synes er ganske interessant, og som vi ikke har snakket om. Det er gjenkjøp. Etter det jeg forstår, er jo denne avtalen med Lockheed Martin for C-130J avhengig av 100 pst. gjenkjøp. Er den kontrakten i havn? Og hvis ikke vi får til 100 pst. gjenkjøp, hva skjer da med Lockheed Martin?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Vi har sagt at gjenkjøp er en forutsetning, og leverandøren har sagt at det ikke er noe problem, slik at det blir inngått ved kontraktsinngåelse.

Når det gjelder det andre spørsmålet om disse flyene – hvilket som er best egnet til tanking i luften – er det slik at begge flyene er egnet til det. Men disse fire flyene vi får nå, skal vi ikke bruke til tankfly.

Per Ove Width (FrP): Jeg føler meg ikke helt komfortabel når det gjelder gjenkjøp. At det blir sagt at det skal gå i orden, er ikke det samme som at det er i orden. Når det gjelder innkjøp til Forsvaret, har vi gjennom mange år sett at det har gått – for å si det på en annen måte – veldig dårlig med hensyn til gjenkjøp. Derfor er jeg nå litt urolig for dette. Jeg godtar ikke at vi bare får et ord for at dette skal gå i orden. Det må være i orden før vi går inn i denne prosessen. Nå skal vi altså gå inn i en hurtigkjøpsprosess. Er dette tilfredsstillende, sett fra statsrådens side?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg har lyst til å si at for vår regjering har gjenkjøp vært svært viktig. Vi har mye dialog med industrien, nettopp fordi gjenkjøp er en viktig del av næringspolitikken vår. Hvis dette går

igjennom, vil vi ved kontraktsinngåelse inngå en kontrakt om gjenkjøp. Når det gjelder det siste store gjenkjøpsprosjektet, fregattprosjektet, er det egentlig en suksesshistorie, fordi gjenkjøp har vært gjennomført fullt ut. Rolf Kjos kan si litt mer om akkurat gjenkjøpsdelen. – Kan du si litt mer om det?

Rolf Kjos: Som statsråden allerede har vært inne på, ligger det som en klar forutsetning at vi signerer en kontrakt om 100 pst. gjenkjøp før kontrakt om anskaffelse underskrives. Vi har parallelt med den prosessen som vi har vært inne på flere fasetter av i dag, også jobbet med gjenkjøpsbiten. Departementet har allerede mottatt fire konkrete forslag til industrisamarbeidsprosjekter fra Lockheed. Dette vil det nå bli bygd videre på. Allerede i neste uke er det tillyst en konferanse med norsk forsvarsindustri om dette tema.

Møtelederen: Henning Skumsvoll, vær så god.

Henning Skumsvoll (FrP): Bare en kjapp kommentar til dette med gjenkjøp. FoU og forskningsmiljøet i Norge er veldig opptatt, kanskje ikke så mye av volumet som Regjeringen sikkert er, krone for krone, men av at vi får et hightech-samarbeid med USA. Det er jo en kjensgjerning at Storbritannia i forbindelse med JSF-utviklingen ikke ville betale sin del, for de følte at de ikke fikk innblikk i den amerikanske hightech-industrien. Kan man forsikre seg om at dette blir tilfellet – etter at man først har undertegnet en kontrakt, og så skal forhandle om gjenkjøp?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Når det gjelder gjenkjøp på JSF, er det en annen type gjenkjøp. Det er en utviklingsavtale. Det er ikke det tradisjonelle gjenkjøpet, at man kjøper igjen krone for krone. Det er at man kan gå inn og by på et utviklingsprosjekt, en utviklingsdel av flyet. Det gjenkjøpet som det her er snakk om, er et mer tradisjonelt gjenkjøp. Det er noe som vi jobber med, og som vil være en del av kontrakten. – Vil du si noe mer, Kjos?

Rolf Kjos: Når det gjelder det representanten var inne på, har Forsvarsdepartementet sammen med Forsvaret og forsvarsindustrien definert åtte teknologiske kompetanseområder som anses viktige. Det ble Stortinget informert om i 2005–2006, tror jeg. Det er grunnlaget. Innenfor disse kompetanseområdene har vi simuleringsteknologi, maritim teknologi, missilteknologi osv. Det er et hovedfokus i disse gjenkjøpsforhandlingene at det skal være høyteknologisk gjenkjøp, hvis vi kan kalle det for det.

Møtelederen: Jeg skjønner det slik at vi her faktisk har statsrådens garanti for at det blir 100 pst. gjenkjøp. Dette går i orden før kontrakten, og kontrakten skrives ferdig innen utgangen av juni. Dette må jo være rett rundt hjørnet. Det er situasjonen, ikke sant?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Hvis Stortinget gir sin tilslutning, er det slik.

Møtelederen: Ellers er det ikke så mye å kjøpe!

Bjørn Jacobsen (SV): Vi har jo denne høyringa i dag fordi de kanskje har vore for vedtaksføre. Det som iallfall kan bli slått fast, er at tidlegare regjeringar – i fleirtal – ikkje har vore spesielt vedtaksføre i denne typen saker.

No på tampen er det kanskje også litt viktig å sjå framover, og sjå utover akkurat dette kjøpet. Vi ser at det f.eks. kjem åtvaringar frå Eva Joly om dette med innkjøp til Forsvaret. Ho seier direkte at der det er korrupsjon, er det mykje pengar. I Forsvaret er det sjølvstilt mykje pengar og store innkjøp. Det må vi ha med oss. I denne prosessen har det vore enormt mykje folk som har teke kontakt med oss som folkevalde. Det kjem påstandar om at nokre er velkomne i Forsvarsdepartementet, andre er ikkje velkomne der. Vi veit at det kjem påstandar om at nokre ambassadars representantar er velkomne, andre er ikkje det. Det er ein slags kultur som eg dei siste to–tre månadene har fått eit lite innblikk i. Det har også vore skrive delvis om dette i samband med kampflykjøpet, og da sjølvstilt om ein del av riksavisene.

Dette er ikkje noko nytt. Vi veit at ein av tilbydarane av kampfly no er underlagd enorme restriksjonar og etterforsking på grunn av heilt klar korrupsjon, våre svenske – skal vi seie – venner. Vi veit at oppgraderinga av Boeing – 500 fly – også blei fryst ei stund. Ein kontrakt på 150 milliardar norske kroner måtte frysast på grunn av mislegheiter. Eg synest at det som er viktig for oss her i Stortinget, er å sikre at det er god kultur for openheit og – vil eg òg seie – fri konkurranse. Ser statsråden at ein ut frå den saka vi diskuterer i dag, kan leggje gode nok foringar og ikkje minst bør ta inn over oss dei råd og åtvaringar som kjem frå statstilsette korrupsjonsjeger Eva Joly?

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Hvis jeg bare kan få svare veldig kort på det: Det er faktisk noe vi har tatt fatt i i Forsvaret – både når det gjelder holdninger, etikk og ledelse, for dette dreier seg om det. Vi er, så vidt jeg vet, det første departementet som har opprettet en varslingskanal. Når vi organiserer store prosjekter, som vi f.eks. gjør nå med kampflyprosjektet, er vi opptatt av at det blir godt innsyn og så mye åpenhet som vi kan klare å få til. Vi skal prøve å gjøre dette på den beste måten.

Når det gjelder akkurat innkjøpsprosessen, er det svært viktig at det er en forvaltningsrevisjon som hele tiden ser inn i disse prosjektene, slik at de foregår på en god måte.

Det er helt riktig som det ble sagt, at det foregår mye rundt omkring i andre land, som vi hører om. Vi må vokte oss for ikke å havne i den situasjonen. Derfor vil jeg si at vi i hvert fall har tatt meget klart fatt i det.

Møtelederen: Da er jeg nødt til å sette strek, hvis ikke noen har noe de brenner inne med. Jeg føler ikke at vi er helt ferdige, men de spørsmål jeg måtte ha, skal jeg prøve å formulere skriftlig, slik at vi allikevel kan få dem med. Men det er slik at vi kan ikke ha høringer mens Stortinget har møte, og Stortinget settes om et kvarter, så jeg tror vi bør få tid til å omgruppere oss for det.

Da vil jeg få lov å si takk til statsråden og bisitterne for de svarene vi har fått. Så får vi se hva resultatet blir. Som sagt, jeg vil varsle at noen få tillegsspørsmål vil det komme skriftlig. Men jeg ser ikke at dette skulle være noe problem.

Statsråd Anne-Grete Strøm-Erichsen: Jeg vil bare takke komiteen. Jeg er glad komiteen gjennomførte denne høringen.

Høringen slutt kl. 09.45.
